

#MoliseConnesso

*Piano Regionale dei
Trasporti*

Turismo e Sistema di
Trasporto



Regione Molise

Gruppo di lavoro



Regione Molise

Indirizzo e coordinamento strategico

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili



STM

Prof. Giuseppe Pasquale Catalano

Prof. Armando Carteni

Avv. Arduino D'Anna

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

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

Società In House del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Prof. Francesco Benevolo

Dott. Matteo Arena

Ing. Alfredo Baldi

Ing. Mattia Galante

Coordinamento



Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto

Dipartimento di ingegneria Civile

Università di Salerno

Prof. Stefano de Luca – Esperto tecnico

Il presente documento stato redatto dal prof. Stefano de Luca con il supporto del Laboratorio di analisi di Sistemi di trasporto dell'Università di Salerno.



INDICE

1	PREMESSA.....	2
2	IL COMPARTO TURISTICO DELLA REGIONE MOLISE.....	4
2.1	INQUADRAMENTO GENERALE	4
2.2	LE ATTRATTIVITÀ E LA LOCALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE RICETTIVE.....	16
2.3	PRINCIPALI ATTRATTORI	21
3	ANALISI DELL'ACCESSIBILITÀ TRASPORTISTICA	28
3.1	ACCESSIBILITÀ OFFERTA DAL TRASPORTO COLLETTIVO	29
3.2	ACCESSIBILITÀ OFFERTA DAL TRASPORTO STRADALE.....	32
4	CRITICITÀ E POTENZIALITÀ	36
4.1	CRITICITÀ.....	36
4.2	LE POTENZIALITÀ	37
5	STRATEGIE DI INTERVENTO NEL SETTORE TURISTICO.....	39
5.1	PREMESSA	39
5.2	SISTEMA DI TRASPORTO STRADALE.....	45
5.3	SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO	46
5.4	SISTEMA DI TRASPORTO DOLCE (PEDONALE E CICLABILE)	49
5.4.1	CICLABILITÀ E AREA COSTIERA	51
5.4.2	CICLABILITÀ E AREE INTERNE.....	56
5.4.3	CICLABILITÀ E AZIONI DI SUPPORTO	58
5.5	PIANO FERROVIE TURISTICHE	58
5.6	AVIOSUPERFICE	77
	RIFERIMENTI	80



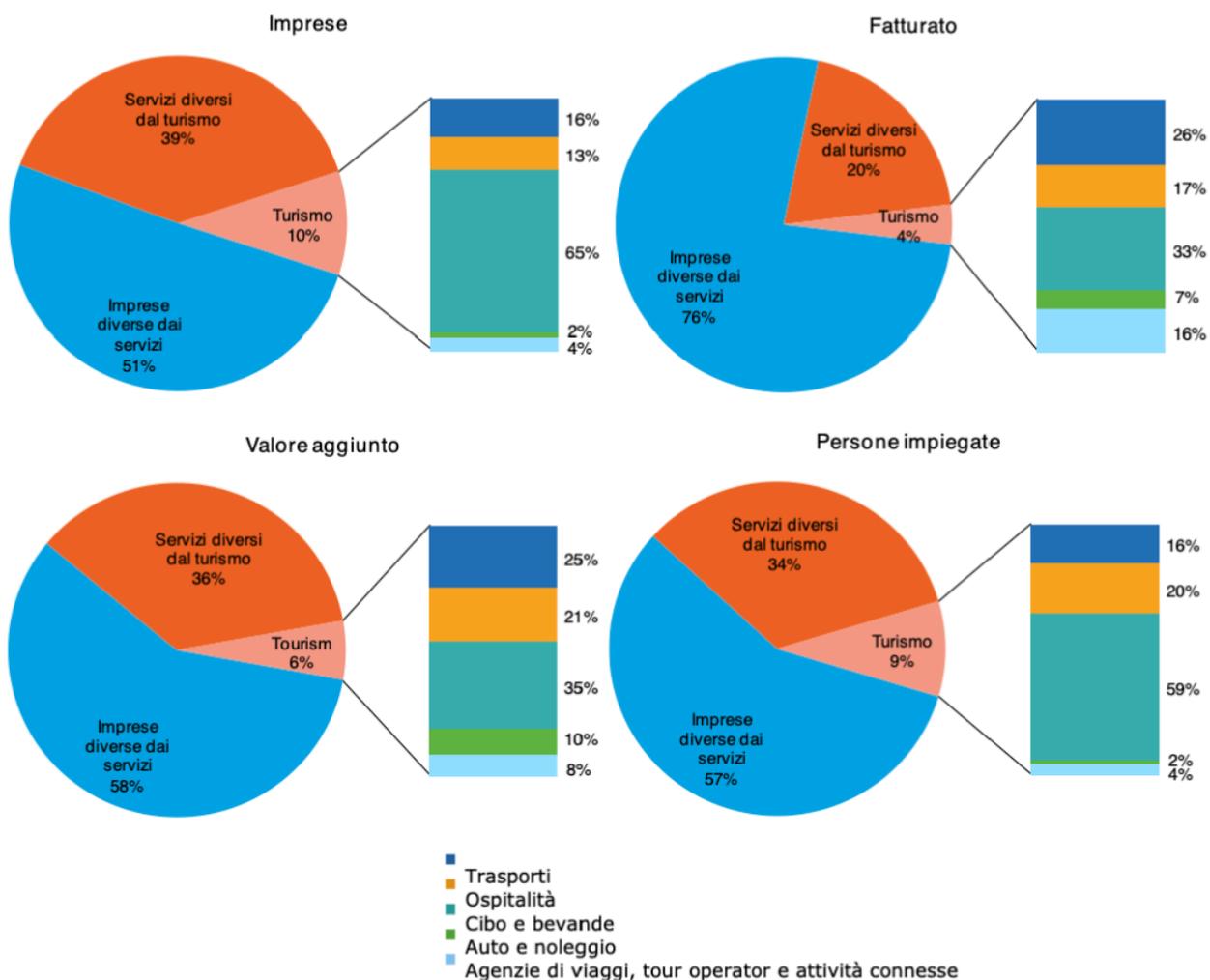
Supportare il turismo significa supportare un settore fondamentale per l'economia italiana e, soprattutto, per l'economia di Regioni senza un apparato produttivo né consolidato, né sviluppato. Se il turismo fornisce un contributo diretto al PIL dell'Italia pari a circa il 5% e un contributo totale poco inferiore al 13%, il contributo diretto all'occupazione è superiore al 5% del PIL e pari al 15% dell'occupazione totale. A questo si deve aggiungere che secondo le elaborazioni del Ciset (in base ai dati ISTAT e Banca d'Italia) contenute nel XXII Rapporto sul Turismo Italiano 2017/2018³⁴, il moltiplicatore keynesiano riferito ai consumi turistici in Italia è pari a 1,85: ciò vuol dire che per ogni 100 euro di ricchezza prodotti nelle attività direttamente a contatto con il turista, se ne producono altri 85 nel resto del sistema produttivo¹.

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

Come chiaramente evidenziato nella figura seguente Figura 1, il settore dei Trasporti rappresenta una fetta rilevante nell'ambito delle imprese, del fatturato, delle persone impiegate, nonché del fatturato, generati dal Turismo. È, infatti, immediato verificare come il fatturato indotto dal settore Turismo sui Trasporti in Italia è pari, infatti, a circa 71 miliardi di euro, corrispondenti a un valore aggiunto pari a circa 9,5 miliardi di euro (Eurostat, 2018).

¹ AA.VV., Rapporto sul Turismo Italiano, a cura di Becheri E., Micera R., Morvillo A., XXII Edizione 2017/2018 con il Patrocinio del MIPAAFT (Ministero Politiche Agricole, Forestali e del Turismo)





Fonte: Eurostat, 2019

Figura 1

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

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

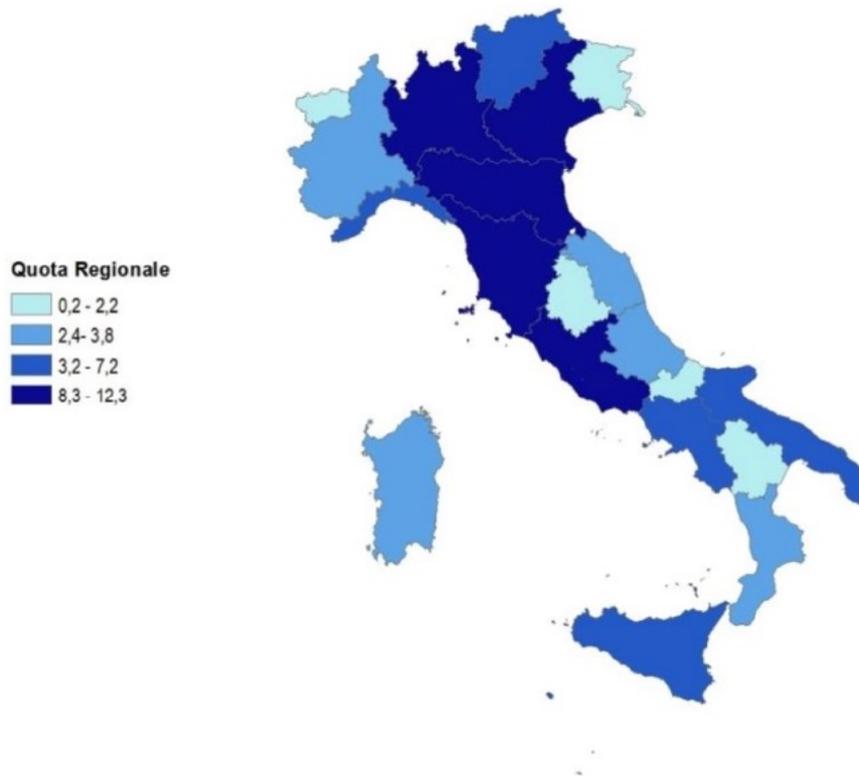
2.1 INQUADRAMENTO GENERALE

La serie storica di dati ISTAT del periodo 2008-2017¹⁰³ evidenzia che il numero totale di arrivi in Molise nel 2017 è stato pari a circa 131.000 unità, con una significativa diminuzione del 33% in circa 10 anni. In particolare, il numero totale di arrivi, nel periodo 2008-2017, è composto per il 90% da visitatori residenti in Italia (238.000) e per il restante 10% da residenti all'estero (12.500).

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 nel segmento italiano (-34%) rispetto al segmento stranieri (-15%). Il numero totale di presenze è stato di circa **816.000** unità nel 2017, mentre l'andamento delle nel periodo 2008-2017 replica i medesimi tassi di variazione negativi sia rispetto agli arrivi totali, che rispetto la ripartizione tra residenti italiani (774.000) e stranieri (42.200).

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 all'interno del periodo 2008-2017, inoltre non evidenzia differenze significative tra i residenti italiani e quelli stranieri.

Andando ad confrontare le performance rispetto alle restanti regioni italiane, emerge che la quota del Molise sia compresa tra lo 0,2/ e il 2% e porta la Regione tra le ultime regioni di Italia insieme alle Marche, la Basilicata, Friuli Venezia Giulia. L'incidenza percentuale sul segmento "stranieri" è trascurabile (0,02%), mentre sul segmento "italiani" si attesta a circa il 0,2%.



Fonte: Istat (2019)

Figura 2 - Viaggi in Italia per Regione di destinazione

Andando ad analizzare la pressione turistica, appare evidente come la pressione turistica si concentri prevalentemente nelle località costiere con livelli, comunque, medio- bassi.. Si osservano, tuttavia, fenomeni di pressione puntuale che riprendono le analisi fatte in precedenza e, definiscono, un numero limitato di attrattori sul territorio. Tale fenomenologia è importante spunto e indirizzo verso politiche dedicate a supporto dei suddetti attrattori.

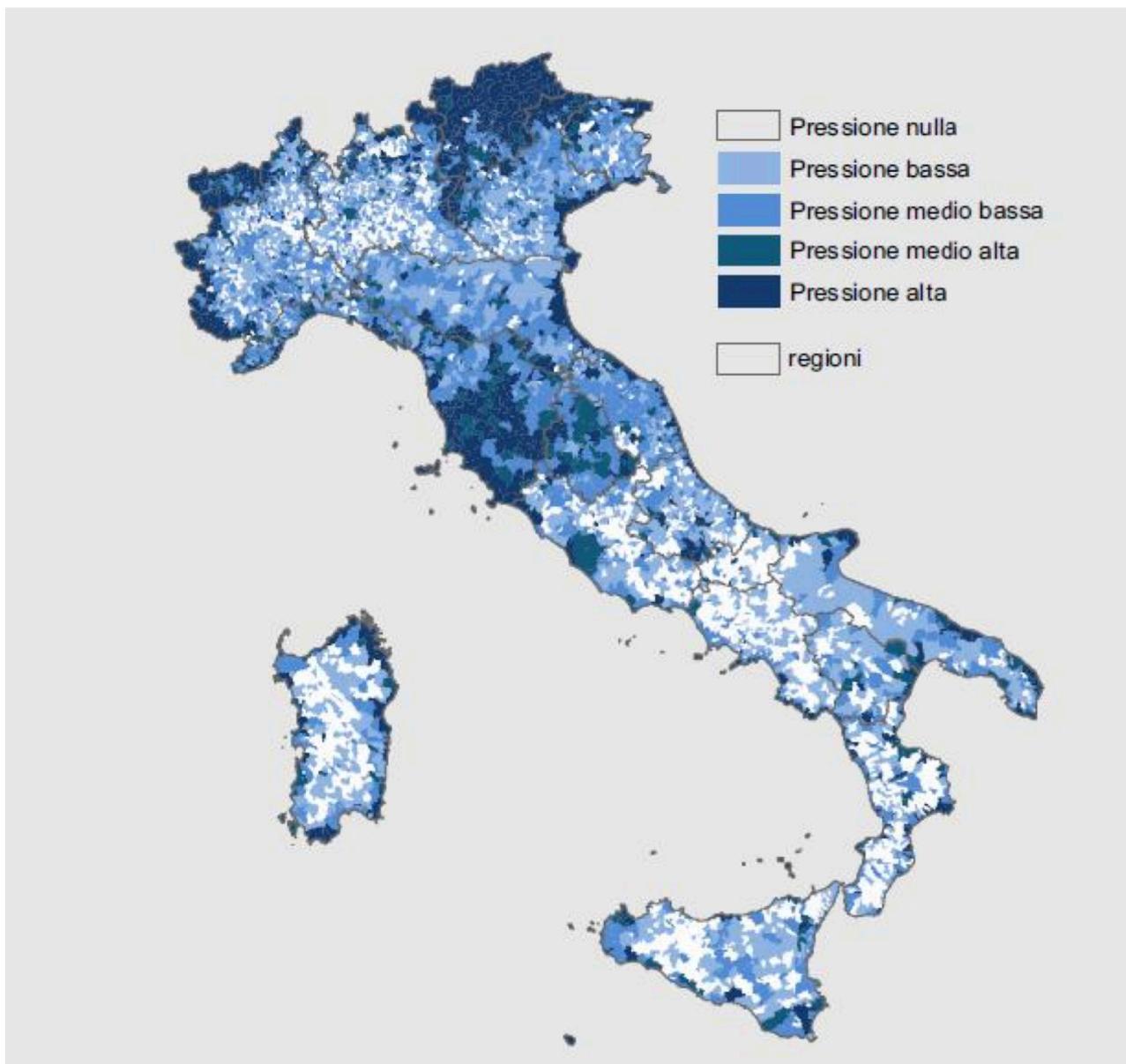


Figura 3 – Pressione turistica per comune (ISTAT, 2019)

Fatto#1

La decrescita dei flussi turistici, in una fase di crescita globale del fenomeno turistico, evidenzia chiare carenze del sistema ricettivo in cui il sistema di trasporto è sicuramente attore.

Sulla perdita del segmento “stranieri”, sicuramente incide una scarsa connettività con i principali gateway di ingresso italiani (aeroporti principalmente) ma anche un sistema di servizi di trasporto collettivo “pubblico” non progettato per una domanda straniera, a cui si aggiunge una scarsa riconoscibilità dei servizi.

Andando ad analizzare l’impatto economico del turismo, vengono di seguito proposte le analisi regionali sulla spesa effettuata dai turisti, sia quelli residenti all’estero o in altre regioni italiane, sia quelli della stessa regione. Come riportato nella tabella, il saldo rimane tradizionalmente negativo per Piemonte, Lombardia, Molise, Umbria, Campania e Marche.



	Regione	Spesa degli stranieri (1)	Spesa all'estero (2)	Spesa nella regione di residenza (3)	Spesa degli altri italiani (4)	Spesa nelle altre regioni (5)	Saldo totale (1+4)-(2+5)
1	Piemonte	1689	2088	1594	2307	3826	-1917
2	Valle d'Aosta	393	76	16	701	147	870
3	Lombardia	6579	7250	2615	4389	9815	-6098
4	Trentino Alto Adige	1686	638	198	3186	948	3286
5	Veneto	6017	2090	1535	2281	3055	3153
6	Friuli-Venezia Giulia	1141	769	239	777	737	412
7	Liguria	2088	612	464	3136	1227	3385
8	Emilia-Romagna	1845	2194	1863	4246	2933	963
9	Toscana	4432	1362	2417	4651	1913	5809
10	Umbria	177	311	130	466	925	-593
11	Marche	204	440	129	982	895	-149
12	Lazio	7043	2981	2376	2127	4216	1973
13	Abruzzo	188	369	255	832	711	-59
14	Molise	16	52	15	111	186	-111
15	Campania	2212	1566	1863	1938	3805	-1220
16	Puglia	626	710	862	2265	2208	-27
17	Basilicata	29	71	39	481	432	7
18	Calabria	187	141	468	2488	888	1646
19	Sicilia	1760	529	1801	1587	1774	1043
20	Sardegna	844	309	768	2246	558	2223
	ITALIA	39155	24557	19646	41198	41198	14597

Fonte: elaborazioni Sviluppo Italia Molise su dati ISTAT (2018)

Figura 4 - Viaggi in Italia per Regione di destinazione

Il recente recente Rapporto annuale ISTAT (Rapporto annuale, 2019) presenta alcuni indicatori di interesse per il comparto turistico italiano e, in particolare, sulla dotazione e fragilità del capitale territoriale, sulla localizzazione e performance delle imprese e sulla pressione antropica del turismo sul territorio. Di seguito si riportano i tre grafici che rappresentano

- la dotazione prevalente dei comuni italiani in termini di dotazione culturale e naturalistica,
- la specializzazione dei territori nel settore culturale con riferimento al valore aggiunto e agli addetti
- la pressione turistica per comune.

È possibile evidenziare come il Molise abbia una prevalenza di dotazione ambientale e naturalistica abbastanza diffuso nel basso Molise e una dotazione culturale/tipica fortemente concentrata in 5 poli. È, inoltre, interessa notare come, rispetto alle aree circostanti naturale continuità della dotazione ambientale/naturalistica, ma non si osserva una sovrapposizione/competizione delle prevalenze culturali/tipiche. Appare chiaro, che benché siano prevalenze numericamente limitate, sono ben definite.



Fatto#2

Le prevalenze naturalistiche fanno emergere una contiguità con le prevalenze naturalistiche dell'Abruzzo. Le prevalenze culturale, chiaramente concentrate, fanno emergere una struttura multi-centrica che potrebbe essere supportata da un sistema di trasporto collettivo.

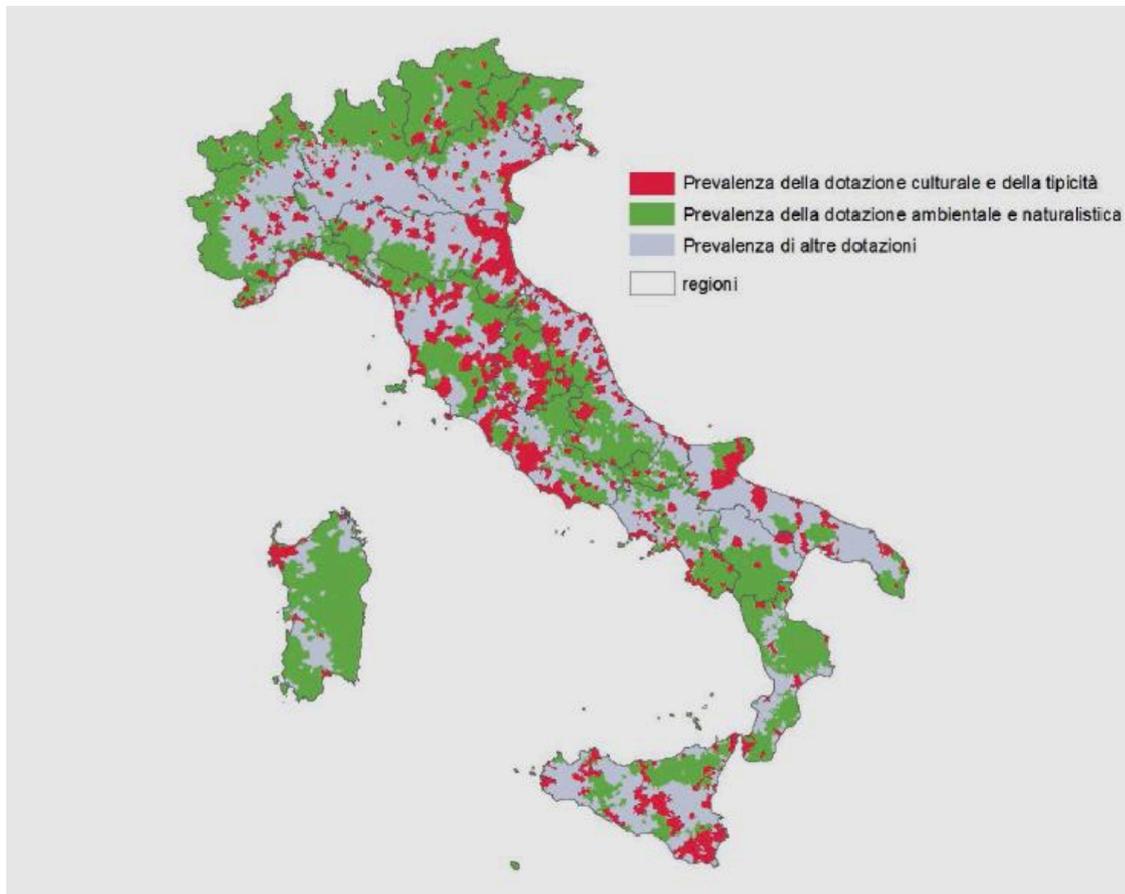


Figura 5 – Comuni per dotazione prevalente (Rapporto Annuale ISTAT, 2019)

Andando ad analizzare la specializzazione dei comuni nel settore culturale e nel settore turistico in base al valore aggiunto e degli addetti, si osserva una significativa frammentazione e, in particolare, la difficoltà dei comuni del Molise di integrare turismo e Cultura. La frammentazione non aiuta una struttura efficiente di trasporto collettivo, la netta separazione tra. Turismo e cultura determina un'offerta turistica non completa e poco attrattiva.

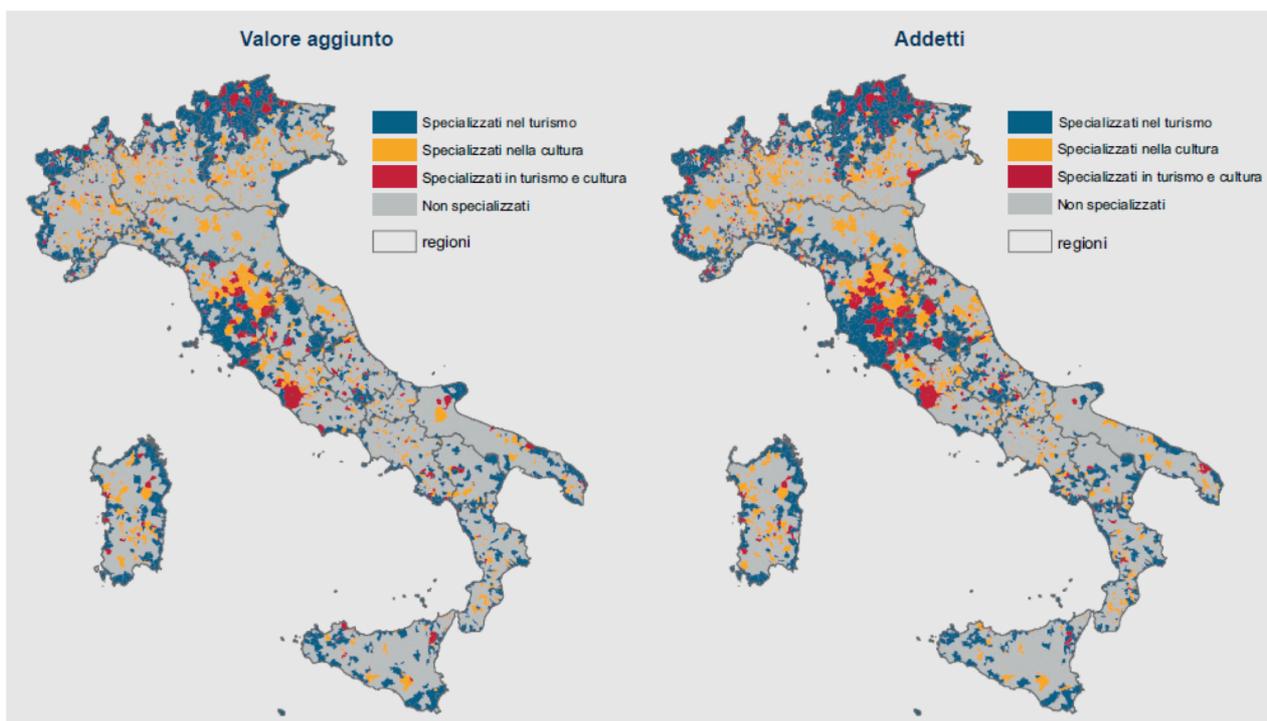


Figura 6 - Specializzazione dei comuni nel settore culturale e nel settore turistico in base al valore aggiunto e degli addetti (ISTAT, 2016)

Per quanto riguarda la provenienza geografica dei visitatori del Molise, i 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 (cfr. Tabella).

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. Le regioni con le interazioni prevalenti con il Molise sono, in ordine di importanza, la Campania, il Lazio e la Puglia.

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)



Figura 7 – ripartizione geografica visitatori italiani (ISTAT, 2017)

Fatto#3

Gli ingressi turistici sono da Regioni Limitrofe e, pertanto, è ragionevole immaginare che avvengano mediante modi di trasporto individuali (moto/piedi) e che, anche in presenza di servizi TPL, be difficilmente avverrebbero con modalità di differenti. Peraltro, appare complesso immaginare economie di scala su servizi di trasporto pubblico dedicati.

In tale scenario, si ritiene opportuno un possibile supporto alla mobilità interna. Ma non sembra né una priorità, né soluzione giustificata dai flussi turistici osservabili.

Per quanto concerne i residenti all'estero, i dati del 2017 mostrano che il 72% del totale degli arrivi è concentrato in sedici paesi (crf. Tabella). 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).

È interessante notare un segmento intercontinentale (Corea del Sud, Stati Uniti, Canda, Argentina), quasi comparabile, se non superiore, al segmento continentale.

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)

Figura 8 – ripartizione geografica visitatori stranieri (ISTAT, 2017)

Fatto#4



Benché i flussi turistici internazionali siano trascurabili, è interessante notare una capacità di attrarre flussi di natura intercontinentale che andrebbe supportata con servizi di trasporto collettivo da/verso il gateway di ingresso rappresentato dall'aeroporto di Roma "Leonardo Da Vinci".

Andando ad **analizzare** le caratteristiche del turista straniero che visita il Molise, i profili costruiti dall'ENIT, evidenziano che la Germania si conferma come il primo paese target e con ampia capacità di spesa; Inoltre, 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; mentre il target "giovani studenti" assume una notevole incidenza tra i visitatori coreani, romeni e polacchi.

Passando a studiare le arre geografiche di destinazione 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).

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

Fonte: Istat (2018)

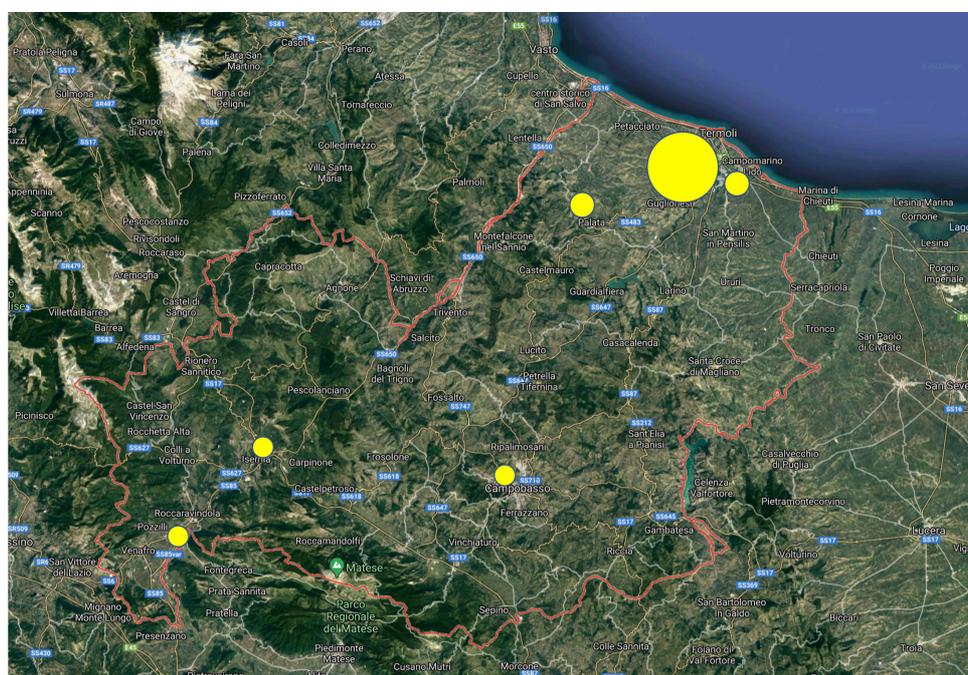
Figura 9 – destinazione dei flussi turistici /scala provinciale

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. Inoltre, la ripartizione percentuale dei visitatori 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.

	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)

Figura 10 – destinazione dei flussi turistici / scala comunale



Fatto#5

La forte polarizzazione verso le aree Costiere evidenzia come i flussi turistici abbiano una natura prevalentemente turistica e, alla luce della nazionalità italiana, siano anche stanziali. Appare utile supportare l'accessibilità sulla direttrice adriatica. Potrebbe essere opportuno, garantire collegamenti con le risorse turistiche dell'entroterra.

Fatto#6

La forte polarizzazione del turismo straniero su Pozzilli, Isernia e Campobasso conferma l'opportunità di collegare i suddetti comuni con il gateway aeroportuale di Roma "Leonardo Da Vinci" ma anche con gli aeroporti internazionali di Napoli e Bari.



Se si passa ad analizzare gli indici di utilizzazione totali e per provincia, appare chiaro che le potenzialità di offerta turistica sono ancora non fortemente utilizzate. Benché la offerta turistica vada potenziata e chiaro che si può/deve spingere ad incrementare i flussi turistici.

Ripartizione geografica	Presenze	Posti letto alberghiero	Posti letto extra-alberghiero
Campobasso	352.484	4.554	4.755
Isernia	82.973	1.348	1.209
Molise	435.457	5.902	5.964

Ripartizione geografica	Indice di utilizzazione lorda alberghiero	Indice di utilizzazione lorda extra-alberghiero	Indice di utilizzazione netta alberghiero	Indice di utilizzazione netta extra-alberghiero	Indice di utilizzazione lorda totale	Indice di utilizzazione netta totale
Campobasso	12,13	8,69	20,13	14,42	10,37	17,21
Isernia	15,08	1,98	25,03	3,29	8,89	14,75
Molise	12,81	7,33	21,25	12,16	10,05	16,68

Fonte: elaborazione Sviluppo Italia Molise su dati Istat (2018)

Figura 11 – Presenza, post letto e indici di utilizzazione

Andando ad analizzare la distribuzione temporale delle presenze turistiche è immediato verificare come il fenomeno della stagionalità sia particolarmente evidente per gli esercizi extra-alberghieri scelti dai residenti in Italia. Infatti, 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.

La stagionalità nelle strutture extra-alberghiere è coerente con l'attrattività delle aree costiere e, in generale, rappresenta una segmento di utenza poco interessato ai servizi di trasporto collettivo, visto il ruolo predominante rappresentato dal modo auto. Tuttavia, garantire servizi verso attrattività interne potrebbe anche supportare una diversificazione dell'offerta turistica unicamente legate al mare.

La non stagionalità che si osserva nelle strutture alberghiere rappresenta un interessante spunto da supportare con servizi ad-hoc. La possibilità di individuare attrattori alberghieri consentirebbe una più efficace progettazione di servizi di accesso alle strutture e servizi da/verso gli attrattori turistici distribuiti sul territorio.



	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)

Figura 12 – stagionalità flussi turistici

Fatto#7

La stagionalità del segmento di utenza italiano in strutture extra-alberghiere potrebbe fare emergere la opportunità di progettare servizi di adduzione alle attrattività turistiche interne.

Fatto#8

La minore stagionalità del segmento di utenza italiano/stranieri in strutture alberghiere dovrebbe indurre uno studio dedicato sui principali poli che andrebbero serviti per garantire collegamenti che non richiedano sempre l'uso dell'automobile.

Per quanto riguarda l'offerta di strutture ricettive, il piano strategico del turismo della Regione evidenzia come le strutture ricettive presenti in Molise nell'anno 2017 sono in totale 508 di cui 367 presenti nella provincia di Campobasso e 141 nella provincia di Isernia.

Si individuano due macro-categorie di strutture ricettive: Esercizi Alberghieri, che comprendono Alberghi di varie categorie, da cinque ad una stella, ed Esercizi extra-alberghieri che includono, invece, Campeggi e Villaggi turistici, Alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale, Agriturismi, Ostelli per la gioventù, Case per ferie, Rifugi Alpini, Bed & Breakfast.

Analizzando i vari dati è possibile rilevare come per entrambe le provincie prevalgono in misura maggiore gli esercizi extra-alberghieri. Su un totale di 508 strutture presenti in Molise, infatti, circa l'80% è rappresentato da esercizi extra-alberghieri ed il 20%, invece, da esercizi alberghieri. Percentuali simili si riscontrano anche analizzando i dati a livello provinciale. Nella provincia di Campobasso, infatti, le strutture extra-alberghiere rappresentano il 79% dell'offerta ricettiva a fronte del 21% composto, invece, da strutture alberghiere.

Nella provincia di Isernia la percentuale, per quanto riguarda le strutture extra-alberghiere cresce all'81% a fronte del 19% rappresentato, invece, dagli esercizi alberghieri.

Nel complesso sono forniti 11.866 posti letto (5.902 di strutture alberghiere e 5.964 di strutture extra-alberghiere). Emerge che, comunque, le strutture alberghiere hanno mediamente più camere della struttura extra-alberghiera.

Nella provincia di Isernia sono le strutture alberghiere a fornire il maggior numero di posti letto (1.348 a fronte di 1.209 del comparto extra-alberghiere), mentre nella provincia di Campobasso,



coerentemente all'andamento regionale generale, sono gli esercizi extra-alberghieri ad offrire un maggior numero di posti letto (4.755 a fronte di 4.554 del comparto alberghiero).

	Molise	Campobasso	Isernia
Strutture ricettive	508	367	141
Strutture Alberghiere	103	76	27
Strutture extra-Alberghiere	405	291	114

Fonte: Istat (2017)

Tabella 3.67 – Numero di esercizi ricettivi in Molise – anno 2017

Ateco 2007	Tipologia di esercizio	Numero di esercizi	Posti letto	Camere	Bagni
Alberghi e strutture simili	Esercizi alberghieri	103	5.902	3.023	2.888
	Alberghi di 5 stelle e 5 stelle lusso	1	38	19	19
	Alberghi di 4 stelle	22	2.016	1.041	1.041
	Alberghi di 3 stelle	41	2.237	1.181	1.174
	Alberghi di 2 stelle	22	580	321	312
	Alberghi di 1 stella	7	125	67	62
	Residenze alberghiere turistico	10	906	394	280
Alloggi per vacanze e altre strutture per brevi soggiorni, aree di campeggio e aree attrezzate per camper e roulotte	Esercizi extra-alberghieri	405	5.964	..	..
	Campeggi e villaggi turistici	16	2.407	..	..
	Alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale	104	803	..	..
	Agriturismi	83	1.074	..	..
	Ostelli per la gioventù	1	50	..	..
	Case per ferie	26	786	..	..
	Rifugi in montagna	1	48	..	..
	Altri esercizi ricettivi n.a.c.	..	..	..	..
	Bed and breakfast	174	796	..	..
Totale esercizi ricettivi	508	11.866	3.023	2.888	

..:il fenomeno non esiste oppure esiste e viene rilevato, ma i casi non si sono verificati

Fonte: Istat (2018)



Tabella 3.68 –Esercizi ricettivi in Molise per province – anno 2017

Territorio	Totale esercizi ricettivi				Esercizi alberghieri				Esercizi extra-alberghieri	
	Numero di esercizi	Posti letto	Camere	Bagni	Numero di esercizi	Posti letto	Camere	Bagni	Numero di esercizi	Posti letto
Molise	508	11.866	3.023	2.888	103	5.902	3.023	2.888	405	5.964
Campobasso	367	9.309	2.306	2.174	76	4.554	2.306	2.174	291	4.755
Isernia	141	2.557	717	714	27	1.348	717	714	114	1.209

Fonte: Istat (2018)

Tabella 3.75 – Presenze e posti letto per province – anno 2017

Ripartizione geografica	Presenze	Posti letto alberghiero	Posti letto extra-alberghiero
Campobasso	352.484	4.554	4.755
Isernia	82.973	1.348	1.209
Molise	435.457	5.902	5.964

Fonte: elaborazione Sviluppo Italia Molise su dati Istat (2018)

Fatto#8bis

La numerosità delle strutture extra-alberghiere, non può che fare protendere verso una struttura di servizi diffusi e quindi, non facilmente compatibili con servizi di trasporto collettivo. Più che mai emerge la necessità di servizi accessori a modalità di trasporto individuale. Eventualmente servizi di trasporto collettivo verso HUB turistici, da cui consentire l'utilizzo di modalità di trasporto individuale (noleggio breve, lungo termine di auto e/o biciclette)

2.2 LE ATTRATTIVITÀ E LA LOCALIZZAZIONE DELLE STRUTTURE RICETTIVE

La Regione Molise può contare su numerosi elementi di attrattività

- [1] la ricchezza di un paesaggio naturale salvaguardato,
- [2] 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),
- [3] numerosi siti archeologici,
- [4] il patrimonio dei tratturi,
- [5] Numerosi eventi quali eventi enogastronomici, culturali e musicali



Il tutto si inserisce in un territorio variegato ed incontaminato.

Una delle specificità risiede nel fatto che anche i comuni più piccoli hanno una propria ricchezza. Ad esempio 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 ed 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. Il comune di San Pietro Avellana, con circa 500 abitanti, oltre ad essere noto per essere la patria del tartufo bianco ospita 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. Rilevante è Rocchetta a Volturno (1.080 abitanti), che ospita il Museo internazionale delle guerre mondiali, è uno dei comuni del Parco Nazionale d'Abruzzo ed 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.

A citati esempi si aggiunge il turismo balneare e montano. Il primo vede i principali riferimenti in Termoli e Campomarino, da Montenero di Bisaccia e Petacciato. Per quanto riguarda la montagna, il turismo è prevalentemente concentrato nell'attività sciistica presso Campitello Matese e Capracotta,

il Molise, che vanta un ricco e diffuso patrimonio culturale e naturalistico, solo in piccola parte valorizzato e conosciuto, ha un importante cammino da percorrere per farne un asset di rilevanza strategica. Il lato molisano del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise è ancora tutto da scoprire e soffre di problemi di accessibilità legati alle condizioni dei sentieri ma anche alla scarsa promozione turistica¹³². Così i numerosi siti archeologici (ad iniziare da quello di Altilia), i castelli, le chiese e le abbazie, i musei con collezioni di indubbio valore sicuramente non esprimono al meglio le proprie potenzialità¹³³, anche se l'esperienza di visita è, a posteriori, molto spesso positiva (cfr. il paragrafo "L'opinione dei fruitori: un'analisi delle recensioni on-line). Il patrimonio richiede cospicui investimenti e visioni lungimiranti di incontro tra domanda e offerta. Per questo la valorizzazione è oggi una direzione innovativa di politica pubblica che guarda alla cultura come parte di un sistema integrato e di una unica visione di sviluppo – economico e sociale – locale. La strada non può quindi limitarsi alla – pur fondamentale – tutela delle risorse locali, quanto proporre progetti compositi nel quale il patrimonio è leva, acceleratore di altre pratiche territoriali.

In tale scenario, si evidenzia, tuttavia, una scarsa fruibilità dei siti, soprattutto di quelli dislocati nelle aree più interne, una frammentazione di una gestione promozionale e commerciale non unitaria e in generale una scarsa valorizzazione del territorio.

La mappatura condotta dal Piano Strategico del Turismo 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.



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

Figura 13 – Risorse turistiche in Molise (fonte. Sviluppo Italia Molise)

In generale, le principali attrattività evidenziate dal Piano Strategico del Turismo possono essere di seguito sintetizzate:

- [1] con riferimento alla numerosità delle imprese turistiche, emerge la preponderanza delle imprese di ristorazione sia in Molise che in Italia, con percentuali pari, rispettivamente, al 79% e al 74% delle imprese;
- [2] del tutto in linea, rispetto al dato nazionale, è invece, l'indicatore del rapporto tra imprese attive nel settore turistico e popolazione residente, pari allo 0,87% per il Molise e allo 0,86% per l'Italia;
- [3] l'analisi delle serie storiche della numerosità delle imprese turistiche vede per l'Italia una crescita costante del settore ricettività (alloggio), una crescita a ritmi decrescenti del comparto ristorazione e una buona performance nel settore "archivi, biblioteche e musei".
- [4] Il complessivo delle imprese turistiche tra il 2010 e il 2018 ha comunque fatto registrare una crescita, sebbene a ritmi decrescenti. Anche la numerosità delle imprese molisane sembra avere, nel complesso, tassi di crescita quasi sempre positivi tra un anno e l'altro, tuttavia si registrano variazioni complessive inferiori.
- [5] Il comparto della ricettività, anche per il Molise, costituisce un fattore di traino, mentre le attività di ristorazione registrano variazioni prossime allo zero, soprattutto negli anni più recenti. Di particolare interesse il dato sulla numerosità di imprese attive nel comparto "Biblioteche, archivi e musei", dove si rileva un andamento altalenante da un anno all'altro, con variazioni che arrivano ai venti punti percentuali;



[6] in riferimento alla numerosità delle imprese operanti nei settori complementari al turismo, si registra in Molise la preponderanza del comparto “altre attività di servizio alla persona (S 96)”, cui segue, nel 2018, il comparto relativo a “trasporto terrestre e trasporto mediante condotte”; tali comparti rappresentano insieme l’82% del totale delle imprese complementari al turismo. In particolare, per la filiera dell’alloggio e ristorazione, in Molise si contano 6.703 addetti, vale a dire oltre il 76% della filiera turistica complessiva (8.777 addetti) e quasi il 13% del totale addetti in Molise (circa 53.000 addetti).

Prendendo spunto dagli indicatori calcolati dalla Piano strategico del turismo è possibile risalire alla localizzazione/concentrazione dei potenziali attrattori da servire.

Per quanto concerne i fattori naturali e storici si evidenzia una buona dotazione di fattori naturali e storici in quasi tutto il territorio e, in particolare, nell’area nord-ovest della regione.

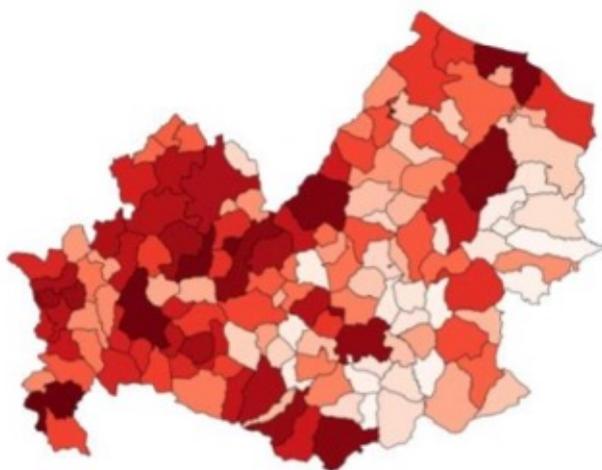


Figura 14 – distribuzione territoriale fattori naturali e storici. (fonte. Sviluppo Italia Molise)

Per quanto concerne il folclore e le strutture ricreative, si osserva una significativa diffusione di eventi che si concentrano intorno alle aree costiere, la zona di Agnone e Capracotta, Isernia e Riccia.

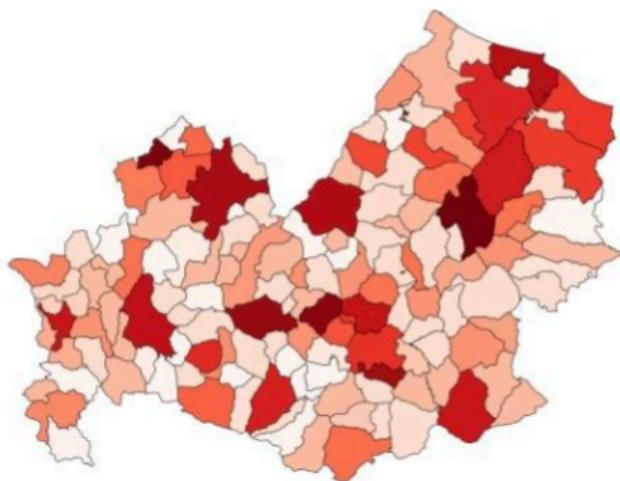


Figura 15 – distribuzione territoriale folclore e strutture ricettive (fonte. Sviluppo Italia Molise)

Andando ad analizzare l'ospitalità in termini di servizi base (ricettività e ristorazione) si confermano alte concentrazioni nell'area costiera, nelle are periferiche i due capoluoghi e nella aree con servizi alla pratica degli sporto invernali.

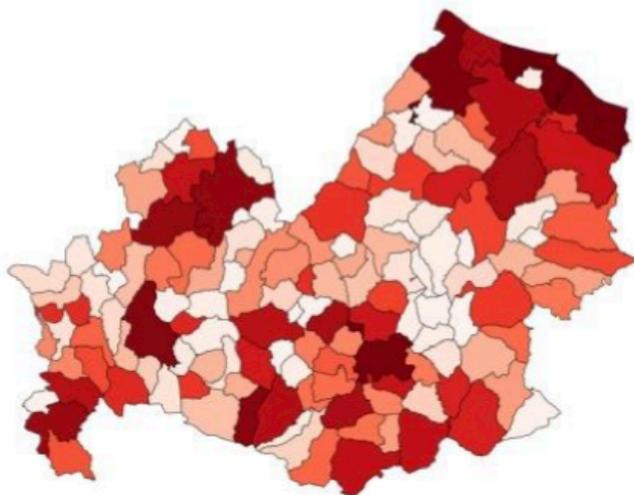


Figura 16 – ospitalità (fonte. Sviluppo Italia Molise)

Infine, l'analisi del grado di infrastrutturazione fa emergere 3 poli di riferimento. L'area costiera (basso Molise), Alto Molise e area del Volturno.

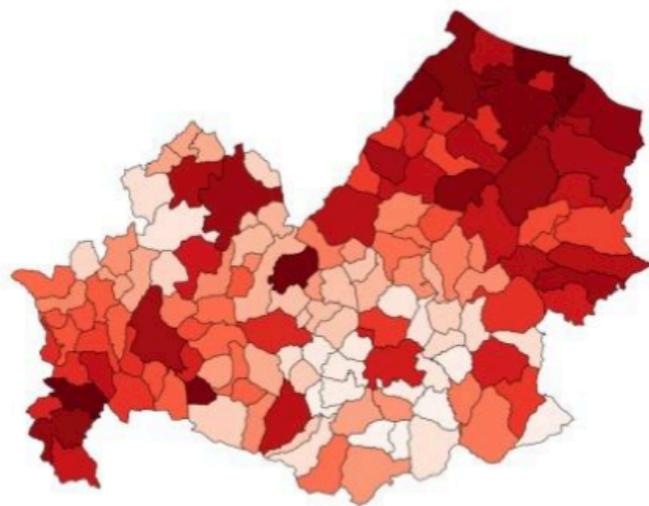


Figura 17 – infrastrutture (fonte. Sviluppo Italia Molise)

2.3 PRINCIPALI ATTRATTORI²

La regione Molise ha tutte le caratteristiche per attrarre visitatori desiderosi di trascorrere una vacanza diversa, lontano dalle mete prese d'assalto dal turismo di massa, a stretto contatto con una natura incontaminata, per osservarne e seguirne i ritmi. Le particolarità ambientali, i beni archeologici e architettonici, l'artigianato, i prodotti enogastronomici e le tradizioni popolari costituiscono le sue risorse locali più vere e genuine, gli elementi che definiscono la vera identità di una terra semplice e ricca di fascino.

Nel Molise la natura è protagonista in tutte le sue espressioni: l'attrezzato litorale che, grazie a una ricettività alberghiera ampliata e migliorata, consente un turismo estivo in acque particolarmente pulite, lascia spazio nell'entroterra al dolce paesaggio collinare che cela suggestivi borghi antichi e strutture di agriturismo dov'è possibile gustare la genuina cucina tradizionale. Le località di turismo invernale, sostenute da una sempre più intensa azione promozionale, offrono agli appassionati della montagna possibilità di praticare attività sportive in un ambiente inviolato e bellissimo.

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

In particolare è possibile individuare un insieme di principali attrattori, non certamente esaustivi, ma necessario riferimento per un documento di pianificazione dei trasporti regionale.

Isernia, seconda provincia del Molise, sorge lungo il tratturo Pescasseroli-Candela ed è circondata dai monti del Matese a sud e dalle Mainarde a nord-ovest. Ha origini antichissime: reperti preistorici

² Il presente paragrafo prende puntuale spunto dal Portale del turismo della regione Molise e da documenti esistenti. I testi riportati in questo documento sono quasi interamente tratti dal Portale Turistico della Regione Molise: <http://www.regione.molise.it/web/turismo/turismo.nsf>



rinvenuti in località La Pineta, e conservati nel Museo Nazionale del Paleolitico, testimoniano un insediamento di circa 730 mila anni fa. Si tratta di un giacimento perfettamente conservato, in cui abbondano resti di caccia e di pasto, nonché primitivi strumenti in pietra scheggiata distribuiti su una complessa serie stratigrafica che permette di ricostruire con precisione il contenuto paleogeografico. Esso è uno dei pochi a livello mondiale a conservare una documentazione così ricca e complessa sull'organizzazione sociale e sulla cultura *dell'Homo erectus*. Da visitare, inoltre, la Cattedrale edificata su un tempio pagano, la Fontana Fraterna, in stile romanico, e l'Eremo dei Santi Cosma e Damiano situato su un poggio a ridosso della città.

La città di **Venafro**, comune della provincia di Isernia, si estende nell'ampia vallata del Fiume Volturno. Conserva l'antica struttura urbanistica di età romana e importanti monumenti quali il Teatro, il Ninfeo e l'Anfiteatro detto il "Verlasce". Il Museo archeologico raccoglie interessanti reperti di epoca romana, tra i quali una bellissima statua conosciuta come La Venere di Venafro. Di notevole interesse è il Castello di origini medievali trasformato in residenza rinascimentale nel XV secolo da Enrico Pandone, signore della città, che lo fece affrescare con immagini dei suoi famosi cavalli. Ogni cavallo, riprodotto sui muri con la tecnica dello "stiacciato", ossia in bassorilievo, era accompagnato da una "targa di riconoscimento" che ne riportava il nome, l'età, la razza e la persona a cui era donato.

Castel San Vincenzo è un comune della provincia di Isernia. Sul suo territorio si trova l'antico monastero benedettino di S. Vincenzo al Volturno, importantissimo centro religioso, economico e culturale risalente al VIII secolo. Castel San Vincenzo è nato dalla fusione, avvenuta nel 1928, tra i paesi di Castellone al Volturno e San Vincenzo al Volturno. È situato su uno sperone roccioso che lo pone in una posizione preminente sull'alta valle del Volturno. Il territorio si estende su una superficie tipicamente montana, nell'area del massiccio delle Mainarde. Gli scavi hanno riportato alla luce le strutture dell'antico complesso monastico e la cripta dell'Abate Epifanio con affreschi del IX secolo. Nel paese sono degni di visita anche le chiese di San Martino, di Santo Stefano, di San Filippo Neri, della Madonna delle Grazie, nonché l'eremo di San Michele. Castel San Vincenzo non è solo arte e archeologia; il suo territorio, infatti, presenta una natura incontaminata con suggestivi scenari, quali il fiume Volturno e il lago, un bacino artificiale alimentato dalle acque del medesimo fiume. Da Castel San Vincenzo, inoltre, si possono effettuare escursioni tra i monti delle Mainarde, nell'area molisana del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise.



Fig. 3.1.1 Castel San Vincenzo

Agnone, comune della provincia di Isernia, sorge su uno schienale roccioso in prossimità della valle del fiume Verrino. Città d'arte la cui origine sannitica è testimoniata dai resti delle mura ciclopiche e da numerosi reperti archeologici. Centro di grande interesse artistico e paesaggistico, non a caso questa cittadina è fra i pochi comuni d'Italia a potersi fregiare della Bandiera Arancione, il riconoscimento del Touring Club Italiano che certifica la qualità turistico-ambientale delle località. Agnone è sede della Pontificia *Fonderia Marinelli*, attiva da almeno sette secoli, che si può visitare insieme all'attiguo e bellissimo *Museo storico della campana*. La nascita di quest'ultimo, allestito dai Marinelli, titolari dell'omonima Fonderia, si fa risalire all'anno mille. Sulle campane della Pontificia Fonderia Marinelli sono stati scritti, nei secoli, interi trattati inerenti la tecnica e l'arte della fusione. Ogni campana fusa ad Agnone diventa così un'opera a sé: gli artisti che la disegnano e gli artigiani che la fondono possono raccontarne la storia, ma non potranno mai realizzarne una copia. Da visitare dunque la chiesa madre dedicata a San Marco (XI sec.), intorno alla quale si sviluppò il centro medioevale di Agnone; la chiesa di Sant'Antonio Abate, con campanile settecentesco; la chiesa intitolata a San Francesco con pregevoli opere; la chiesa di Sant'Emidio che conserva tredici statue lignee del XVII secolo, raffiguranti Cristo e gli Apostoli. Ricordiamo anche l'aspetto gastronomico: ottimi i latticini quali caciocavalli, scamorze, trecce, ricotte. Rinomati anche gli insaccati. Apprezzati i confetti "ricci" di produzione locale, nonché alcuni dolci tra cui le ostie ripiene, consistenti in cialde con pasta mielosa di noci e mandorle.

Appena qualche chilometro dopo, sempre in direzione Agnone, c'è l'incrocio che porta a **Pietrabbondante**. Questo sorge nei pressi dei tratturi Celano-Foggia e Sprondasino-Castel del Giudice e si presenta ai visitatori arroccata su pietre locali dette "morge". Su una di esse si trovano i ruderi del castello; famosi anche la Morgia detta dei Corvi e il Monte Saraceno o Caraceno, sulla cui cima si ergono fortificazioni di età preromana. Davvero interessante l'intero centro storico, a struttura medioevale ma con tipologie abitative che vedono l'impiego di materiale proveniente dal vicino sito archeologico. Il complesso monumentale di Pietrabbondante, con teatro, tempio e due edifici porticati ai lati di quest'ultimo, rappresenta sicuramente un maestoso complesso di culto a testimonianza della civiltà sannita. Ricordiamo, infatti, che il tempio cosiddetto maggiore è il più grande tempio, finora conosciuto, costruito nel Sannio. Il teatro invece occupa un'area che misura frontalmente 55 metri e lateralmente 90. Diverse fonti storiche collocano l'impianto tra la fine del V secolo e la prima metà del IV secolo a.C. Meritano una segnalazione anche la Chiesa di Santa Maria Assunta, costruita nel 1666, con un bel portale in stile barocco, il Palazzo baronale e, in Piazza Vittorio Emanuele, la statua bronzea, di circa due metri, che raffigura un guerriero sannita con paramenti tipici e scudo sul braccio.



Fig. 3.1.2 Teatro sannitico di Pietrabbondante



Capracotta, stazione climatica e sciistica a 1460 metri di altitudine posta al centro di un sistema montuoso delimitato dai complessi di Monte Capraro e Monte Campo, si estende per oltre 15 km all'interno di un bosco di faggi e abeti e le piste sono state scelte spesso come sede di gare nazionali e internazionali. È oggi un attrezzato punto di riferimento per tutto lo sci di fondo del Centro - Italia. Architettura in pietra locale, paesaggi brumosi della montagna appenninica, neve che oltrepassa i piani delle case in inverno ed aria fresca in estate, ottimi latticini e pecorino locali. Degna di visita è la chiesa parrocchiale dell'Assunta, che al suo interno conserva artistiche statue. Apprezzabili sono i portali del campanile e il portale della Cappella della Visitazione. Oltre tale chiesa ve ne sono altre sei. Nel territorio regna incontrastata una vegetazione tipicamente appenninica con un raro esempio di bosco di abeti bianchi e l'assoluta bellezza del Giardino di Flora Appenninica.

Campobasso, capoluogo di regione, è situata a 700 m sul livello del mare. La città vecchia, arroccata sul pendio dominato dall'imponente Castello Monforte, conserva tutte le sue caratteristiche medioevali. Nel centro storico, che si sviluppa in vicoli, stradine e scalinate, sorgono le chiese romaniche di San Giorgio, San Bartolomeo con la Torre Terzano, San Leonardo e la chiesa di S. Antonio Abate che conserva pregevoli opere d'arte. Il *museo Sannitico di Campobasso* è situato in un edificio storico, Palazzo Mazzarotta, a pochi passi dal centro storico della cittadina il museo fu il risultato di una serie di donazioni con oggetti di varie epoche. Tra gli oggetti più significativi, che coprono un ampio periodo cronologico che in pratica va dall'epoca preistorica all'epoca romana, anche con diversi oggetti del tardo medioevo, si ricordano i cinturoni in bronzo e le statuette votive, anche queste in bronzo ed in pietra, a testimonianza della civiltà sannitica presente in varie zone territoriali della regione. Infine, è da ammirare una importante collezione di lucerne di epoca romana. Nel museo si può anche osservare la Tomba del Guerriero: accanto al cavaliere, deposto insieme alle sue armi, è sistemato lo scheletro del cavallo con tanto di finimenti, borchie, morsi e staffe in ferro e bronzo.

Bojano, comune in provincia di Campobasso, sorge ai piedi dei Monti del Matese, in prossimità delle sorgenti del Fiume Biferno. Secondo una leggenda il nome della città si deve a un gruppo di giovani Sanniti che decisero di edificare la città proprio nel punto in cui si arrestò il cammino del bue sacro. I primi segni dell'organizzazione urbanistica, sulle cui basi si è successivamente sviluppata l'odierna città di Bojano, si riscontrano nelle conseguenze prodotte dal fenomeno dell'incastellamento susseguente alle scorrerie dei saraceni, intensificatesi maggiormente nella seconda metà del sec. IX. Si presentò così la necessità di dar vita ad un nuovo nucleo urbano posto sul monte che sovrasta la città, con specifiche funzioni di difesa e di controllo del territorio circostante. Fu costruita, in pratica, una vera e propria cittadella fortificata in prossimità del castello. L'impianto urbanistico del borgo era contraddistinto da tre porte di accesso principali: la "Porta a monte", detta anche "Porta San Giovanni", localizzata a sud della cinta muraria; la "Porta da Basso", o "da Piedi", localizzata ad est; la "Portella", localizzata a nord. La cinta muraria si chiudeva, poi, in corrispondenza dei lati sud e nord del castello, posto ad una quota più elevata rispetto al borgo. Tale struttura, oggi purtroppo allo stato di rudere, presenta una tipologia decisamente diversa. Il castello fu definitivamente distrutto dal terremoto del 1456 e mai più utilizzato. La città di valle continuò ad essere caratterizzata dalla presenza dei vescovi e da altre istituzioni ecclesiastiche attestati dalle 54 chiese e dagli 11 monasteri che si è riusciti a individuare per un arco di tempo di circa mille anni, ma poi quasi totalmente distrutti a causa dei numerosi terremoti che si sono abbattuti sulla città. Tra le testimonianze del passato, merita una visita la cattedrale di San Bartolomeo del XI secolo dedicata a San Bartolomeo, patrono della città. L'edificio è stato più volte distrutto e ricostruito e quindi ha subito molte trasformazioni. Durante gli ultimi lavori di restauro sotto l'altare è stata rinvenuta



l'antica abside da cui sgorga dell'acqua e alla quale si accede attraverso sette gradini, che rappresentano i sette vizi capitali.

Nel territorio del Comune di San Massimo (provincia di Campobasso) si trova la stazione climatica di **Campitello Matese**, luogo di villeggiatura nel quale il turista può immergersi in una natura incontaminata. Durante la stagione invernale gli appassionati dello sci e della montagna possono praticare gli sport della neve, sicuri di trovare piste ben tracciate e battute. Campitello Matese, infatti, è la più attrezzata stazione sciistica del Mezzogiorno. L'abbondante innevamento e una buona "ski area turistica ed agonistica", consentono allo sciatore esigente ed esperto, ma anche al principiante, l'ebbrezza di una discesa a misura d'uomo. La stazione offre, per il divertimento dei turisti, anche la possibilità di praticare lo sci notturno sulla pista Lavarelle; nell'ampia pianura, attraverso la gola di Capo d'Acqua e, fino alle pendici della Gallinola, si snodano le belle piste per lo sci di fondo. Il ricco patrimonio naturalistico rende la zona molto "appetibile" per una vacanza riposante e distensiva. Una piccola faggeta di alto fusto "Bosco di Pietra", riservata e discreta, durante l'estate, ospita concerti di musica classica e moderna che danno una sensazione di pace e di serenità.



Fig. 3.1.3 Campitello Matese

A pochi chilometri da Campitello Matese, presso l'abitato di **Guardiaregia**, è possibile seguire un sentiero-natura che conduce all'Oasi WWF. Istituita nel 1997 e ampliata nel 2000, l'Oasi attualmente occupa una superficie di 2.187 ettari, rappresentando in tal modo la seconda Oasi in Italia per estensione. L'ambiente naturale dell'Oasi, noto soprattutto per il carsismo e le grotte, si caratterizza per una fitta copertura di vegetazione, con faggete che dominano il pianomontano e sub-montano. Nell'Oasi sono individuabili tre differenti ambienti naturali: Monte Mutria, l'area carsica della montagna di Campo chiaro ed il canyon del Torrente Quirino, con la cascata di San Nicola che, con tre balzi, ha un'altezza totale di circa 100 metri. Fra le aree del versante orientale del Matese, l'Oasi è la più ricca di specie animali. Molto importante la presenza del *Lupo appenninico* inoltre segnaliamo il Gatto selvatico, il Tasso, lo Scoiattolo ed il Cinghiale. Vista la ricchezza d'acqua, gli anfibi sono una presenza fondamentale nell'oasi, ed è molto interessante l'osservazione di un raro endemismo italiano come la Salamandrina dagli occhiali che ha il privilegio di vivere solo in Italia. Gli uccelli rapaci sono osservabili soprattutto nell'area delle gole dove nidifica il rarissimo Lanario; inoltre sono presenti il Falco pellegrino, il Nibbio reale e la Poiana. L'Oasi è dotata di diversi sentieri di varia difficoltà; le guide del WWF accompagnano i visitatori da Guardiaregia lungo il

sentiero Natura "San Nicola", adatto a tutti ed attrezzato con pannelli esplicativi; per i più esperti sono percorribili i sentieri escursionistici dei "Tre Frati", del "Mutria" e di "Santa Maria".

Termoli è un comune della provincia di Campobasso. È situato lungo il litorale adriatico ed è importante centro balneare al quale più volte è stato attribuito il riconoscimento della Bandiera Blu d'Europa. Il suo borgo antico sorge su un promontorio ed è circondato da mura fortificate poste a picco sul mare. Le viuzze tortuose, le piazze e i vicoli racchiudono i monumenti più significativi della città: il Castello Svevo eretto da Federico II nel 1247, la linearità della struttura e le sue caratteristiche difensive, lasciano supporre che esso sia stato costruito in epoca normanna (XI secolo); e la cattedrale dedicata a San Basso, in stile romanico-pugliese. All'interno sono conservate le reliquie di San Timoteo e San Basso, patrono della città. La Cattedrale, inoltre, è rinomata anche per i suoi splendidi mosaici pavimentali. Caratteristica è l'ampia veduta sul porto offerta dal Belvedere al cui fianco troneggia la Torretta. Da Termoli è possibile raggiungere, con motonave oppure aliscafo, le splendide Isole Tremiti.



Fig. 3.1.4 Termoli

Campomarino, comune della provincia di Campobasso, posto lungo la costa adriatica. Si adagia sulla foce del fiume Biferno, ed oltre un terzo del suo territorio è occupato dall'Oasi faunistica del Bosco di Ramitello. Dai fertili pendii rivolti verso il mare e accarezzati dal sole si producono degli ottimi vini, che accompagnano piacevolmente i tipici piatti locali, consentendo a questo centro di far parte dell'Associazione Nazionale Città del Vino. Campomarino però è nota soprattutto per la sua spiaggia di sabbia finissima che fa da cornice ad un mare limpido e cristallino (Bandiera Blu attribuita nel 2017 e 2018) con numerosi servizi di ricettività turistica. Diversi sono infatti gli alberghi, i residence, i camping, i villaggi turistici, i ristoranti, le discoteche e numerosi sono anche gli impianti sportivi per il tempo libero. Il posto ideale, insomma, per chi sceglie una tranquilla vacanza a diretto contatto con la natura. Da vedere la chiesa di Santa Maria a Mare, la più importante del paese, costruita tra il XII e il XIII secolo. Questa, di stile romanico e restaurata nel 1710, conserva ancora degli affreschi quattrocenteschi raffiguranti San Nicola e San Demetrio. I resti più antichi sono però le absidi e la cripta della prima costruzione.

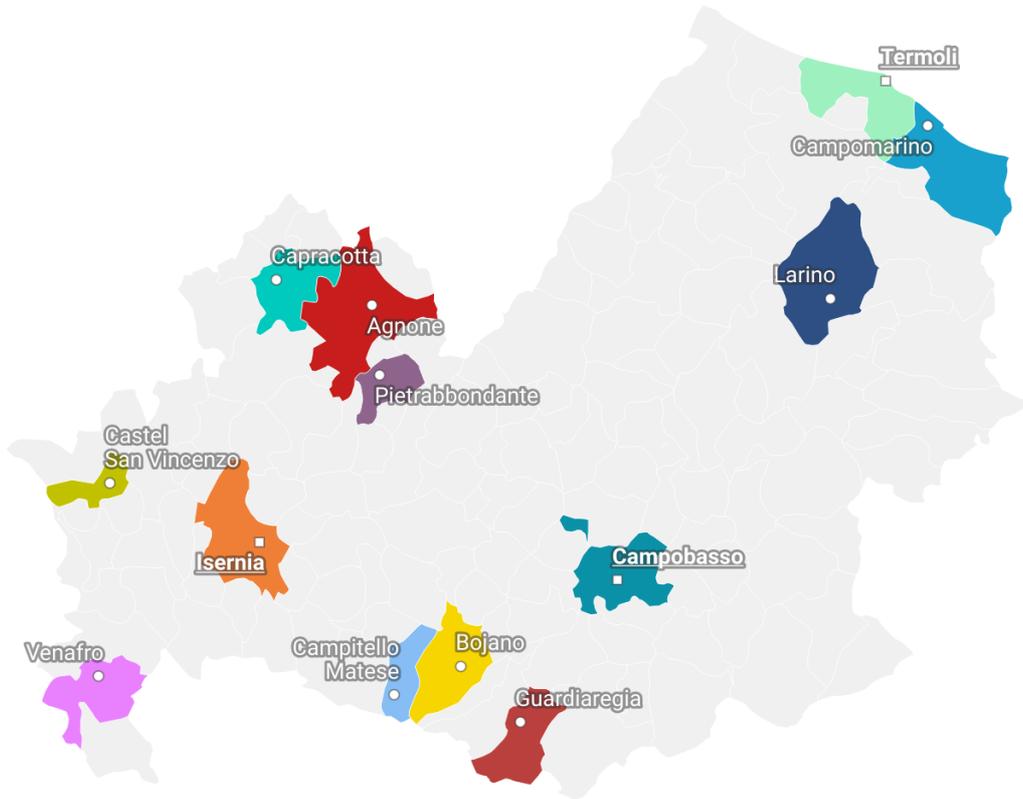
Larino è un comune della provincia di Campobasso, situata tra le colline del Basso Molise, ad un'altitudine di circa 400 m s.l.m. Notevoli sono le testimonianze storiche delle epoche passate, soprattutto dell'età romana, con siti archeologici di notevole interesse. L'anfiteatro, del II sec. d.C., è il monumento archeologico più significativo della Città. Tre bellissimi mosaici romani sono visibili nel Palazzo Ducale, oggi sede del museo civico. Di rilevanza notevole è la Cattedrale, costruita nel XII secolo in stile gotico-romanico, con un pregevole portale ed un caratteristico rosone a tredici



raggi. La città di Larino vanta il primo seminario vescovile della Cristianità. Oltre alla storia, questa cittadina vanta anche un famoso olio extravergine “Gentile di Larino”.

Di seguito si riporta una infografica esplicativa.

Attrattori



Created with Datawrapper

Non c'è turismo senza mobilità: i trasporti costituiscono un presupposto fondamentale e giocano un ruolo chiave per la qualità dell'offerta turistica. Inoltre, spostarsi per raggiungere le mete turistiche, può diventare a sua volta un'esperienza turistica, consentendo al viaggiatore di visitare i luoghi attraversati e di conoscere il Paese in modo autentico. La mobilità turistica richiede infrastrutture e servizi che rispondono alle esigenze del turista, per accoglierlo e prepararlo alla visita del territorio.

Le infrastrutture di trasporto e i servizi di mobilità hanno una duplice valenza.

In primis rappresentano un aspetto chiave dell'esperienza turistica: l'accessibilità (aerea, stradale, ferroviaria, navale) è la condizione necessaria per consentire il raggiungimento delle numerose mete turistiche disseminate sul territorio del nostro Paese.

L'accessibilità si declina su più livelli: accesso dall'estero (per il turismo internazionale), mobilità interna al territorio nazionale, mobilità nel sito turistico.

In secondo luogo, la mobilità diventa essa stessa esperienza turistica: non è un semplice spostamento tra luoghi ma è un vivere una fase importante del viaggio in cui il turista può:

- Osservare la bellezza del territorio durante gli spostamenti;
- Raccogliere informazioni ed arricchire il proprio viaggio con nuove attività e curiosità esplorative;
- Beneficiare della qualità e del comfort del mezzo di trasporto sia esso tradizionale o innovativo.

L'accessibilità è un driver essenziale della competitività dei sistemi turistici nazionali; essa rappresenta il più rilevante punto di intersezione tra la filiera del turismo e quella dei trasporti. Se è vero che le destinazioni turistiche sono tanto più visitate quanto più facilmente accessibili al viaggiatore, quindi risulta fondamentale che la definizione di strategie per la mobilità turistica parta dall'analisi dell'offerta turistica in termini di accessibilità, nelle sue diverse accezioni.

L'accessibilità fisica è direttamente connessa all'adeguatezza delle infrastrutture di trasporto e all'efficienza e capillarità dei servizi di mobilità.

Il confronto tra l'accessibilità ai siti turistici a partire dalle porte di accesso, su modalità di trasporto individuali e collettive (ad esempio il confronto tra i tempi di percorrenza in auto e quelli sui servizi di trasporto pubblico locale) consente di orientare la programmazione degli investimenti in infrastrutture e servizi di mobilità, sia alla scala nazionale che a quella locale.

L'accessibilità digitale gioca un ruolo altrettanto importante: essa, infatti, costituisce un fattore di visibilità e preferibilità della meta in fase di decisione e pianificazione del viaggio, oltre a migliorare la fruizione complessiva dell'esperienza turistica.

La digitalizzazione rende il turista più informato sull'offerta di servizi e informa gli operatori del settore sui flussi turistici, migliorando la progettazione dei servizi e l'esperienza di viaggio, attraverso l'interazione dinamica tra il viaggiatore e l'ecosistema turistico.

In particolare, l'analisi di accessibilità è stata concentrata sul trasporto su strada che rappresenta la modalità più utilizzata in Molise, considerata l'assenza di aeroporti, la limitata dotazione di

infrastrutture portuali e una inefficiente rete ferroviaria non favorita dalla morfologia, prevalentemente montana, del territorio.

Gli spostamenti turistici in autobus hanno generato circa 2,7 milioni di spostamenti in Italia nel 2016, ovvero il 4,5% degli spostamenti per turismo (ISTAT).

3.1 ACCESSIBILITÀ OFFERTA DAL TRASPORTO COLLETTIVO

È stato fatto uno studio sull'accessibilità data dal trasporto collettivo, da tre poli principali quali Isernia, Campobasso e Termoli verso gli attrattori prima individuati. Sono stati scelti questi poli perché caratterizzati da un maggior grado di attrattività e più facilmente accessibili grazie alle infrastrutture presenti.

Accessibilità trasporto collettivo

	Venafro	Castel S. Vincenzo	Agnone	Pietrabbondante	Capracotta	Bojano	Guardiaregia	Campitello Matese	Campomarino	Larino
Isernia	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
Campobasso	1	1	1	0	0	1	1	1	0	1
Termoli	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1

Tempi di viaggio trasporto collettivo

	Venafro	Castel S. Vincenzo	Agnone	Pietrabbondante	Capracotta	Bojano	Guardiaregia	Campitello Matese	Campomarino	Larino
Isernia	00:25	00:45	00:55	00:35	00:45	00:30	-	-	-	-
Campobasso	01:15	01:45	01:50	-	-	00:25	00:30	01:05	-	01:14
Termoli	02:05	-	-	-	-	-	-	-	00:28	00:30

Dalla tabella si evince che non tutti gli attrattori sono raggiungibili dai tre poli presi in considerazione (Isernia, Campobasso e Termoli).

Venafro è l'unico attrattore accessibile da tutti e tre i poli.

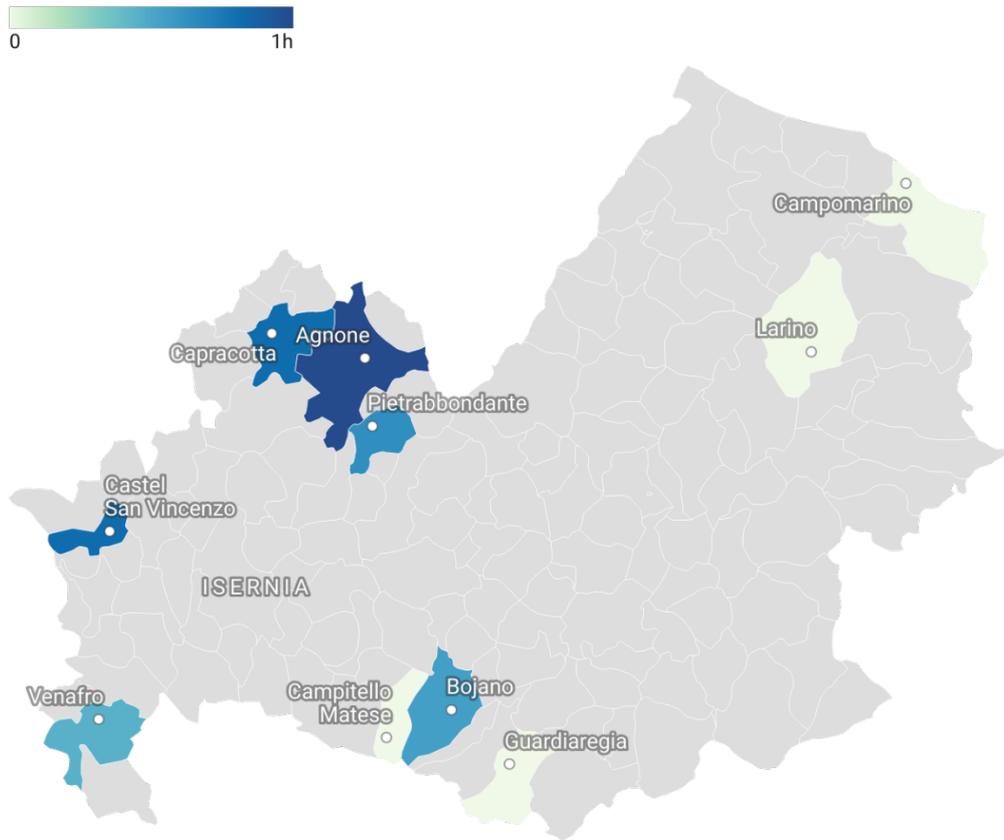
Castel S. Vincenzo, Agnone e Bojano sono raggiungibili sia da Isernia che da Campobasso, mentre Larino sia da Campobasso che da Termoli.

Pietrabbondante e Capracotta raggiungibili solo da Isernia, Guardiaregia e Campitello Matese solo da Campobasso, e infine Campomarino solo da Termoli.

La tabella successiva invece mostra i tempi di viaggio. Si può notare che partendo da Isernia si riescono a raggiungere gli attrattori impiegando meno di un'ora di viaggio, mentre quasi tutte le partenze da Campobasso impiegano più di un'ora.

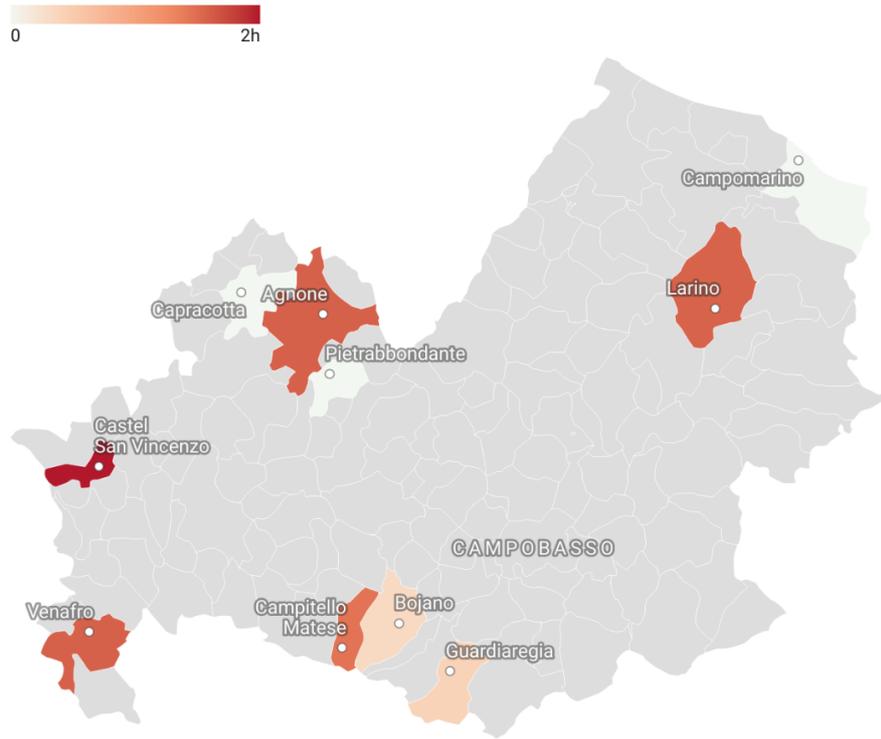


L'unico trasferimento che risulta essere più lungo degli altri è Termoli-Venafro, che permette di spostarsi da Nord a Sud della regione.



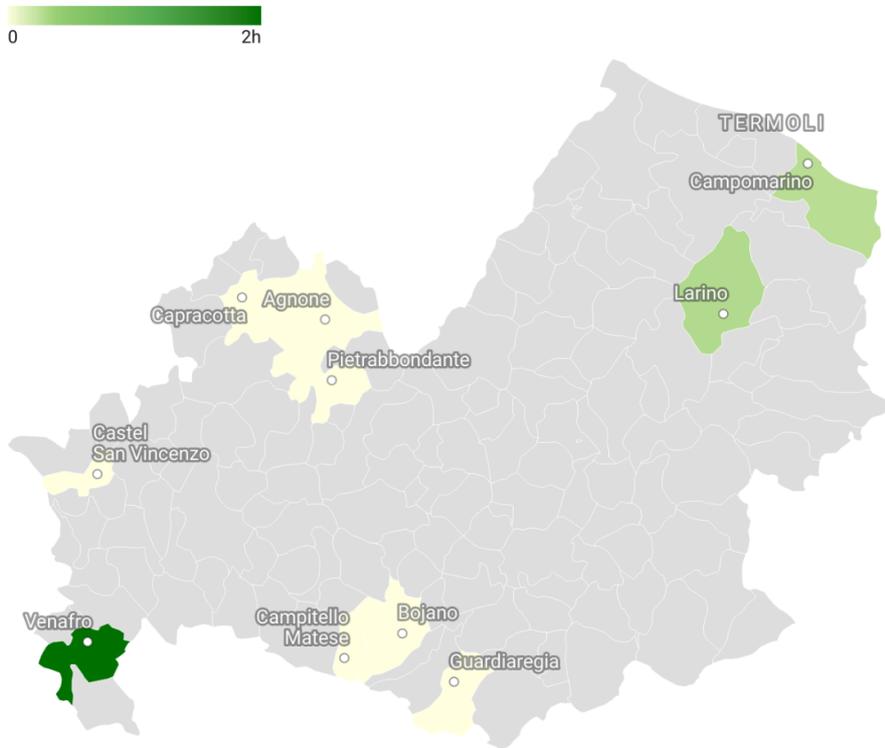
Created with Datawrapper

Accessibilità trasporto collettivo da Isernia



Created with Datawrapper

Accessibilità trasporto collettivo da Campobasso



Created with Datawrapper

Accessibilità trasporto collettivo da Termoli

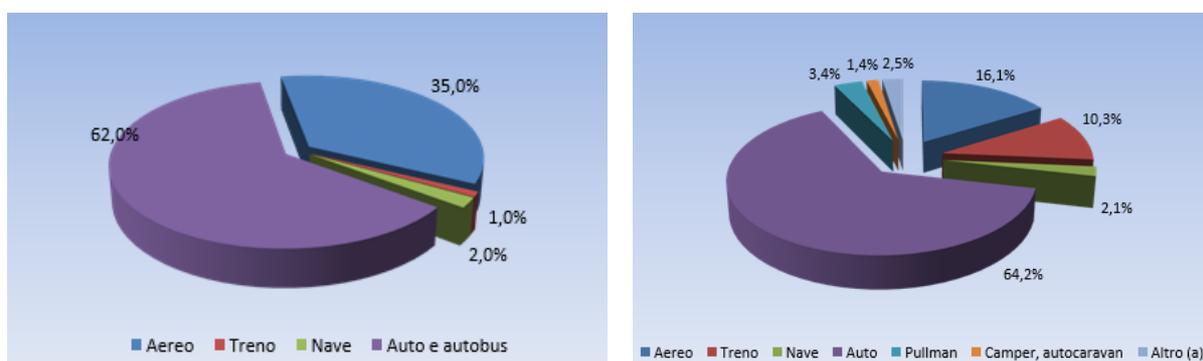


Il raggiungimento di alcuni comuni interni spesso allunga i tempi di percorrenza per il raggiungimento delle località di arrivo e tale circostanza incide negativamente sulla scelta del trasporto pubblico che viene spesso sostituito con mezzi propri di trasporto. La criticità è ancora più evidente considerato lo scarso coordinamento tra le diverse linee che non consente l'utilizzo di coincidenze.

3.2 ACCESSIBILITÀ OFFERTA DAL TRASPORTO STRADALE

Nel 2015, Banca d'Italia e ISTAT hanno stimato che i turisti stranieri entrano in Italia mediante il trasporto stradale (auto e autobus) nel 62% dei casi, in aereo nel 35%, in nave nel 2% e in treno solo nell'1%.

Anche per gli italiani, dunque, lo spostamento per vacanza avviene mediante auto (circa il 64%), mentre si registra un maggiore utilizzo del treno (10,3%) rispetto agli stranieri.



(a) mezzo di trasporto scelto dai turisti stranieri; (b) mezzo di trasporto scelto dai turisti italiani

Nel 2016, l'auto si conferma il principale mezzo di trasporto per viaggi turistici in Italia con una quota del 67,6% degli spostamenti complessivi (in crescita rispetto agli anni precedenti). L'auto raggiunge una percentuale di utilizzo del 76,1% per le vacanze da 1 a 3 notti, e del 59,6% per le vacanze di 4 o più notti.

Come per il trasporto collettivo, sono stati calcolati i tempi di viaggio dati dal trasporto stradale dai tre poli principali verso gli attrattori.

Table 3. Tempi di percorrenza (in minuti)

	Venafro	Castel S. Vincenzo	Agnone	Pietrabbondante	Capracotta	Bojano	Guardiaregia	Campitello Matese	Campomarino	Larino
Isernia	24,98	33,97	47,08	38,13	54,23	27,12	35,58	40,95	92,92	83,40
Campobasso	63,92	73,53	57,07	60,62	82,23	26,12	25,23	47,95	61,42	51,90
Termoli	110,45	120,08	71,88	75,50	97,05	72,48	78,45	94,90	13,00	24,35



Andiamo ora a considerare gli spostamenti che prevedono il minor tempo di viaggio e che quindi appaiono più convenienti.

Partendo da Isernia molti attrattori risultano facilmente raggiungibili: Agnone, Capracotta, Campitello Matese, Castel San Vincenzo, Pietrabbondante e Venafro.

Per raggiungere Agnone l'infrastruttura è di 43 km, con tempi di viaggio di 45 minuti. È un'infrastruttura che utilizza la statale n.650 per 12 km, la provinciale n.78 per 5 km e la provinciale n.86 per 18,1 km. Il tracciato è abbastanza lineare tranne nell'ultimo tratto dove diventa un po' tortuoso.

Per arrivare a Capracotta l'infrastruttura è di 41 km che si articola nella statale n.17 per 2,5 km; la statale n.650 per 11,5 km; la provinciale n. 78 per 5 km; la provinciale n.86 per 6 km, la provinciale n. 82 per 3,3 km ed infine la provinciale n.87 per 10 km. Il tracciato è abbastanza lineare tranne l'ultimo tratto della provinciale n.87 che risulta tortuoso. I tempi di percorrenza sono di 45 minuti.

Per Campitello Matese l'infrastruttura è di 38,7 km e utilizza la statale n.17 per 21,5 km, la provinciale n.38 per 4 km e la provinciale n.106 per 11,2 km. Il tempo di viaggio è di circa 40 minuti. Il tracciato è lineare esclusa la provinciale n.106 che appare molto tortuosa.

Per Castel San Vincenzo l'infrastruttura è di 26,4 km con tempi di viaggio di 34 minuti. È un'infrastruttura che utilizza la statale n.627 per 13 km e la statale n.158 per 6,3 km. Il tracciato è abbastanza lineare.

Per giungere a Pietrabbondante da Isernia il tempo di percorrenza è di 28 minuti. L'infrastruttura è di 28,3 km e utilizza la statale n.17 per 1 km, prosegue con la statale n.650 per 12,5 km ed infine la provinciale n.78 per 2,1 km. Il tracciato è lineare.

Per arrivare a Venafro l'infrastruttura è di 25,6 km con un tracciato lineare. È un'infrastruttura che utilizza la statale n. 17 per 1 km e la statale n.85 per 22,5 km. I tempi di percorrenza stimati sono di 24 minuti.

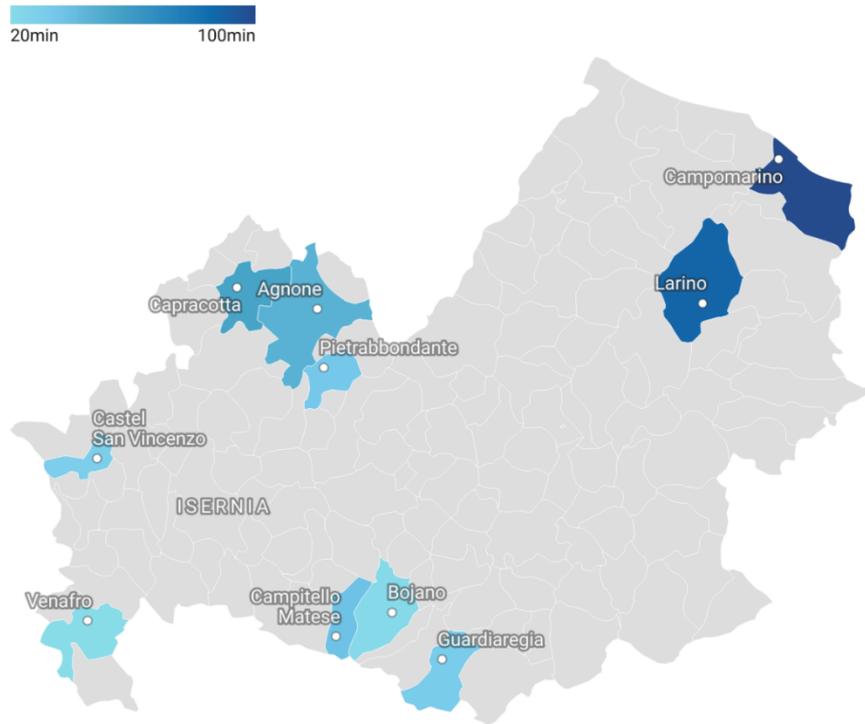
Per raggiungere Guardiaregia conviene invece partire da Campobasso. L'infrastruttura è di 21,8 km con tempi di percorrenza di 24 minuti circa. È un'infrastruttura che utilizza la statale n.17 per 14,1 km e la provinciale n.331 per 4,7 km. Il tracciato è lineare.

Partendo da Campobasso possiamo raggiungere in tempi molto brevi (26 minuti) anche Bojano. L'infrastruttura è di 25 km e utilizza la statale n.17 per 23,8 km con un tracciato lineare.

Da Termoli è molto comodo, per tempi e lunghezza di percorso, raggiungere Larino. L'infrastruttura è di 25,3 km e utilizza la statale n.87 per 22 km. I tempi di percorrenza sono di 24 minuti su un tracciato lineare.

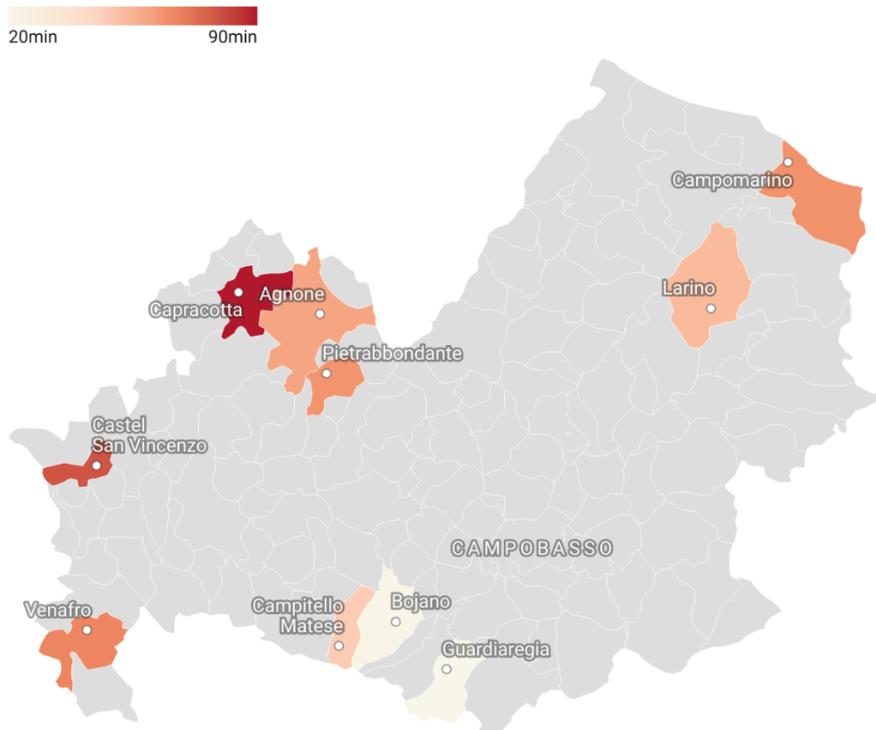


Un'altra località facilmente raggiungibile da Termoli è Campomarino che dista solamente 10 minuti. L'infrastruttura è di 7,1 km e utilizza la statale n.16 per 6,8 km. Il tracciato è lineare.



Created with Datawrapper

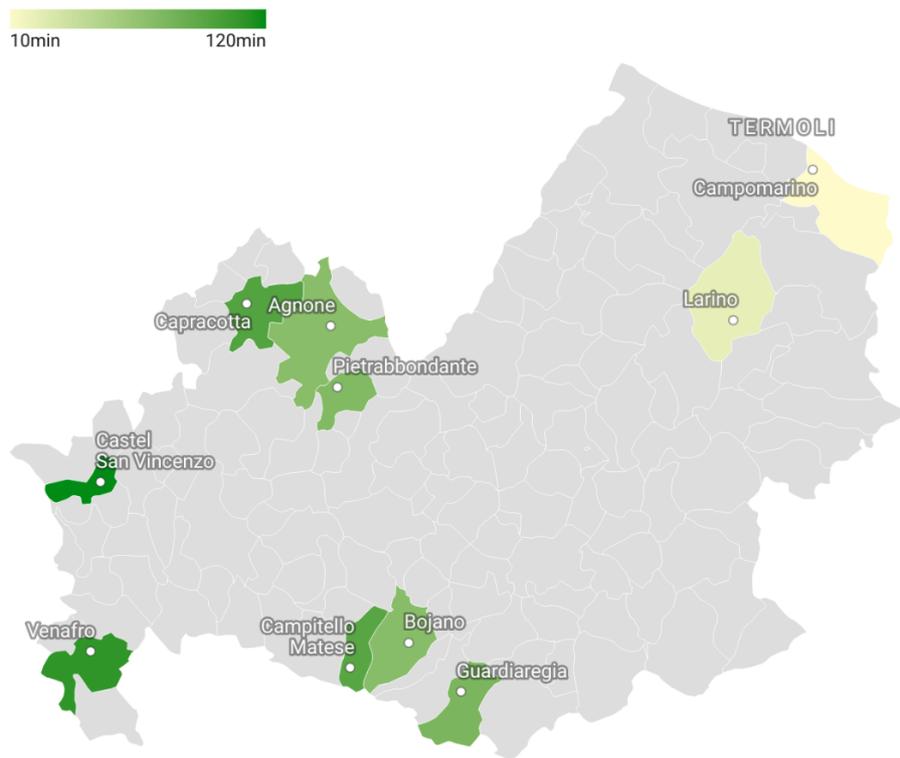
Accessibilità trasporto stradale da Isernia



Created with Datawrapper



Accessibilità trasporto stradale da Campobasso



Created with Datawrapper

Accessibilità trasporto stradale da Termoli



4.1 CRITICITÀ

Le principali criticità, anche analizzate dal Piano Strategico del turismo, riguardano le infrastrutture e l'accessibilità, e possono essere sintetizzate in 3 punti principali:

1. carenza di servizi intra-regionali e del loro coordinamento;
2. inadeguato e insufficiente sistema ferroviario;
3. scarsa manutenzione del sistema stradale

Specifiche analisi svolte da Sviluppo Italia Molise hanno evidenziato una non efficiente offerta di trasporto stradale e ferroviaria" (75%), cui si aggiunge una "Scarsa dotazione/fruibilità di infrastrutture di mobilità alternativa (sentieri, piste ciclabili, tratturi, marciapiedi, percorsi, etc.)" (72,22%), la "Carenza di servizi di collegamento con le maggiori città nazionali ed internazionali" (55,56%), "Scarsa. Integrazione modale" (33%), "insufficiente dotazione di strade a scorrimento veloce" (30%).

A fronte di un'elevata estensione della rete di strade regionali e provinciali anche rispetto ai valori nazionali, sono state rilevate inefficienze e carenze della mobilità regionale e dei collegamenti con le infrastrutture delle regioni limitrofe. Oltre alle ben note problematiche del trasporto locale cui si aggiunge una rete ferroviaria obsoleta.

Le stesse analisi, basate di indagini ad hoc, individuano anche interventi prioritari:

- "Potenziamento della segnaletica, mappatura e piano di manutenzione di tratturi, cammini e sentieri per attività di trekking, escursionismo, ciclovie, etc." (55,56%).
- "Piano di manutenzione della dotazione stradale esistente" (38,89%),
- "Interventi sull'accessibilità interna alle città" (35%).
- "Potenziamento collegamenti ferroviari con centri nazionali o hub" (35%)

Fatto#

È opportuno supportare un sistema di mobilità dolce, non soli di accesso, ma anche di distribuzione.

Fatto#

gli investimenti dovrebbero essere orientati prioritariamente su interventi sulla manutenzione e sul potenziamento delle infrastrutture esistenti che richiederebbero coperture finanziarie non elevate.

Fatto#

È necessario definire un'architettura di servizi di connessione con i principali HUB aeroportuali, ferroviari. È necessario sviluppare un'architettura inter-modale.



Accanto alle problematiche prettamente trasportistiche è utile evidenziare ulteriori problematiche cui un'attenta progettazione delle componenti del sistema di trasporto potrebbero dare una risposta.

In particolare, emergono criticità in termini di promozione turistica

- scarsa e frammentata promozione sul web;
- scarsa confidenza degli operatori turistici nei confronti delle nuove tecnologie;
- assenza di coordinamento nelle iniziative di promozione istituzionale,
- le strutture ricettive non conoscono le attività del territorio e non le promuovono; non c'è materiale promozionale a disposizione delle strutture di accoglienza (tema della qualità, quantità e reperibilità del materiale promozionale);
- insufficiente conoscenza del territorio da parte dei residenti che impatta negativamente sulla promozione "consumer to consumer";

In tale scenario, il sistema di trasporto, nella sue componenti tecnologiche, potrebbe supportare la promozione e la conoscenza.

A questo si devono aggiungere le risultanze sui gli elementi che maggiormente contribuiscono alla riconoscibilità di una località come destinazione turistica. In particolare,

- [1] la presenza di servizi di accoglienza organizzati (70%), rispetto ai quali il sistema di trasporto ha un ruolo secondario, ma non marginale,
- [2] la possibilità fisica di arrivare (50%)..

Fatto#

Implementazione di un portale informativo che raccolga.

- 1) tutti i servizi offerti (statici):: servizi minimi di trasporto collettivo su gomma, servizi aggiuntivi, i servizi su ferro, servizi marittimi, servizi di noleggio (multi-modali), posizionamento ricariche elettriche, fermate, parcheggi, etc...
- 2) informazioni in tempo reale su reale offerta dei suddetti servizi (posizione e disponibilità)
- 3) travel planner mono/multi-modale: modi disponibili, tempi di viaggio, costi di viaggio, ecc.

* portale andrebbe integrato in una piattaforma ben più vasta

4.2 LE POTENZIALITÀ

Il piano strategico del turismo della Regione definisce, infine, in maniera chiara le potenzialità, e i livelli di potenziali, della Regione.



		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 sostenibile Turismo gaming	Turismo esperienziale Turismo disconnesso Turismo fandom	Turismo religioso Turismo accessibile Turismo educativo Turismo professionale

Figura 18 – matrice potenzialità/tendenza di crescita (Sviluppo Italia. Molise - 2019)

Emerge chiaramente che le principali potenzialità risultano sul turismo culturale, ambientale ed enogastronomico. Suddette risorse sono prevalentemente concentrate nelle aree interne della Regione e, pertanto, sono le aree con maggiori problematiche di accessibilità trasportistica.

Appare chiara la necessità di mettere in rete le suddette attrattività turistiche guardando ai due possibili segmenti di utenza: turisti italiani e turisti stranieri.

Fatto#

È Ragionevole ipotizzare che il segmento italiano entri in Regione in automobile e che effettui i principali spostamenti in auto, anche alla luce della notevole frammentazione delle attrattività turistiche.

In questa ottica va supportata l'accessibilità stradale in termini di: infrastrutture efficienti, orientamento, sosta e servizi accessori (e.g. punti di ricarica elettrica, servizi alla persona)

Andrebbe supportata, ove possibile, la mobilità dolce come alternativa all'auto.

Fatto#

Rispetto ai turisti stranieri, come già chiarito in precedenza, andrebbero supportati servizi di accesso a località a maggiore offerta turistica che possano fungere da HUB verso le attrattività turistiche distribuite sul territorio. Anche in questo vanno garantiti servizi di mobilità individuale: Casharing, bike-sharing a pedalata assistita e relativi servizi. Di ricarica.



5.1 PREMESSA

In linea con il Piano Strategico Nazionale di Sviluppo del Turismo, per la regione Molise dobbiamo far riferimento ai seguenti obiettivi strategici:

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

Da ciò discendono gli obiettivi complementari che mirano in particolare a:

1. fornire un quadro sistematico di riferimento, strategico e conoscitivo, per lo sviluppo del settore turistico;
2. far emergere la vocazione, l'immagine percepita ed il posizionamento attuale e potenziale della destinazione Molise;
3. identificare i fabbisogni formativi e i gap di competenze nel settore;
4. realizzare un paniere di interventi in ambito turistico e nei settori complementari, in coerenza con i documenti programmatici europei, nazionali e regionali, che accrescano la competitività ed il livello di innovazione;
5. implementare attività di comunicazione che supportino strategicamente ed operativamente il rilancio del settore ed in linea con i target individuati;
6. favorire un approccio collaborativo tra i diversi stakeholders coinvolti, al fine di un'integrazione efficace dei diversi ambiti produttivi e dei servizi turistici, attuali e potenziali;
7. garantire una Governance unitaria ed un monitoraggio efficace delle iniziative.

Andando a studiare più nel dettaglio la situazione del Molise, la serie storica di dati ISTAT del periodo 2008-2017 evidenzia che il numero totale di arrivi in Molise nel 2017 è stato pari a circa 131.000 unità, con una significativa diminuzione del 33% in circa 10 anni. In particolare, il numero totale di arrivi, nel periodo 2008-2017, è composto per il 90% da visitatori residenti in Italia (238.000) e per il restante 10% da residenti all'estero (12.500).

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 nel segmento italiano (-34%) rispetto al segmento stranieri (-15%).

La decrescita dei flussi turistici, in una fase di crescita globale del fenomeno turistico, evidenzia chiare carenze del sistema ricettivo in cui il sistema di trasporto è sicuramente attore.

Sulla perdita del segmento "stranieri", sicuramente incide una scarsa connettività con i principali gateway di ingresso italiani, aeroporti principalmente ma anche un sistema di servizi di trasporto collettivo "pubblico" non progettato per una domanda straniera.

Si potrebbe quindi migliorare la connettività facendo riferimento alla linea d'azione del PST Nazionale B.2.1 *“Piano straordinario della mobilità turistica”* che mira proprio a garantire l'accessibilità nazionale attraverso le 'porte di accesso' al Paese utilizzate dai flussi internazionali e integrare l'offerta trasportistica con quella turistica.

Per quanto riguarda l'offerta di strutture ricettive, il piano strategico del turismo della Regione evidenzia che le strutture ricettive presenti in Molise nell'anno 2017 sono in totale 508 di cui 367 presenti nella provincia di Campobasso e 141 nella provincia di Isernia.

Si individuano due macrocategorie di strutture ricettive: Esercizi Alberghieri, che comprendono Alberghi di varie categorie, da cinque ad una stella, ed Esercizi extra- alberghieri che includono, invece, Campeggi e Villaggi turistici, Alloggi in affitto gestiti in forma imprenditoriale, Agriturismi, Ostelli per la gioventù, Case per ferie, Rifugi Alpini, Bed & Breakfast.

Analizzando i vari dati è possibile rilevare come per entrambe le provincie prevalgono in misura maggiore gli esercizi extra-alberghieri. Su un totale di 508 strutture presenti in Molise, infatti, circa l'80% è rappresentato da esercizi extra-alberghieri ed il 20%, invece, da esercizi alberghieri.

La numerosità delle strutture extra-alberghiere, non può che fare protendere verso una struttura di servizi diffusi e quindi, non facilmente compatibili con servizi di trasporto collettivo. Più che mai emerge la necessità di servizi accessori a modalità di trasporto individuale. Eventualmente servizi di trasporto collettivo verso HUB turistici, da cui consentire l'utilizzo di modalità di trasporto individuale (noleggio breve, lungo termine di auto e/o biciclette).

Si può ricorrere alla linea d'azione B.2.3 *“Mobilità nelle destinazioni turistiche anche in ottica di sostenibilità”* che punta a mettere a sistema le diverse modalità di trasporto, facendo perno sui sistemi di trasporto rapido di massa (metropolitane/ tram) e sui servizi di mobilità condivisa (car-sharing/bike-sharing).

Mentre per migliorare l'ambito delle strutture ricettive possiamo avvalerci della linea d'azione B.5.5 *“Definizione di un sistema nazionale di classificazione delle strutture ricettive”* che risponde all'esigenza di migliorare la qualità dell'offerta ricettiva e accrescere, di conseguenza, la competitività delle destinazioni turistiche.

Passando a studiare le aree geografiche molisane si nota una forte polarizzazione verso le aree costiere. Il turismo verso il mare risulta la destinazione preferita con il 66% delle presenze totale.

Appare quindi utile supportare l'accessibilità sulla direttrice adriatica. Potrebbe essere opportuno, garantire collegamenti con le risorse turistiche dell'entroterra in modo da avere una diversificazione dell'offerta turistica unicamente legate al mare. In merito a ciò si può sfruttare la linea d'azione, del PST Nazionale, A.3.2 *“Costruzione di itinerari interregionali di offerta turistica”* il cui obiettivo tende all'innovazione e la diversificazione del sistema di offerta turistica nazionale, in particolare permettendo di costruire itinerari e prodotti interregionali e di immettere sui mercati prodotti turistici tra loro complementari.

La Regione Molise può contare su numerosi elementi di attrattività

- la ricchezza di un paesaggio naturale salvaguardato;
- un patrimonio museale consistente;
- numerosi siti archeologici;
- il patrimonio dei tratturi;



- numerosi eventi quali eventi enogastronomici, culturali e musicali.

Il tutto si inserisce in un territorio variegato ed incontaminato, ma con una scarsa fruibilità, soprattutto di quelli dislocati nelle aree più interne, una frammentazione di una gestione promozionale e commerciale non unitaria e in generale una scarsa valorizzazione del territorio.

Per aiutare lo sviluppo delle tante attrattività presenti nel Molise ci vengono in soccorso più linee d'azione del PST Nazionale: A.2.3 *“Sostegno allo sviluppo turistico di destinazioni emergenti, come le città d'arte e i borghi”*, A.2.4 *“Sostegno alla strategia nazionale per i parchi e le aree rurali interne”*, A.2.5 *“Qualificazione della metodologia e dei processi CETS anche per offerta turistico-culturale”* che hanno come obiettivo rispettivamente quello di migliorare la qualità urbana, l'offerta culturale e i servizi, per rendere il sistema delle città d'arte e dei borghi un prodotto competitivo su scala internazionale; lo sviluppo di attività sostenibili dal punto di vista ambientale, economico e sociale e l'attenzione alla riduzione degli impatti sulle risorse naturali; promuovere l'adesione alla Carta di ulteriori aree protette e supportando il completamento dell'intero processo di certificazione.

Come già riportato in precedenza, le principali criticità, anche analizzate dal Piano Strategico del turismo, riguardano le infrastrutture e l'accessibilità, e possono essere sintetizzate in 3 punti principali:

- [1] carenza di servizi intra-regionali e del loro coordinamento;
- [2] inadeguato e insufficiente sistema ferroviario;
- [3] scarsa manutenzione del sistema stradale.

Specifiche analisi svolte da Sviluppo Italia Molise hanno evidenziato una non efficiente offerta di trasporto stradale e ferroviaria, cui si aggiunge una scarsa dotazione di infrastrutture di mobilità alternativa (sentieri, piste ciclabili, tratturi, marciapiedi, percorsi, etc.), la carenza di servizi di collegamento con le maggiori città nazionali ed internazionali, una scarsa integrazione modale, ed un insufficiente dotazione di strade a scorrimento veloce.

Alcune soluzioni per migliorare quanto detto potrebbero essere:

- supportare un sistema di mobilità dolce;
- manutenzione e potenziamento delle infrastrutture esistenti;
- definire un'architettura di servizi di connessione con i principali HUB aeroportuali, ferroviari;
- sviluppare un'architettura intermodale.

Ci si può servire della linea d'azione B.2.2 *“Progetti strategici per la mobilità ai fini turistici (ciclovie nazionali, cammini, servizi ferroviari turistici, mobilità slow)”* che prevede l'adeguamento infrastrutturale per il miglioramento della mobilità, e interventi sulla *“mobilità dolce”* con i progetti strategici per lo sviluppo nel Paese di una rete infrastrutturale *“slow”* che includerà ciclovie, cammini, valorizzazione di percorsi ferroviari storici, integrazione tra servizi ferroviari e promozione turistica.

Accanto alle difficoltà prettamente trasportistiche è utile evidenziare ulteriori problematiche che emergono in termini di promozione turistica:

- scarsa e frammentata promozione sul web;
- scarsa confidenza degli operatori turistici nei confronti delle nuove tecnologie;
- assenza di coordinamento nelle iniziative di promozione istituzionale,
- le strutture ricettive non conoscono le attività del territorio e non le promuovono;
- insufficiente conoscenza del territorio da parte dei residenti che impatta negativamente sulla promozione *“consumer to consumer”*.

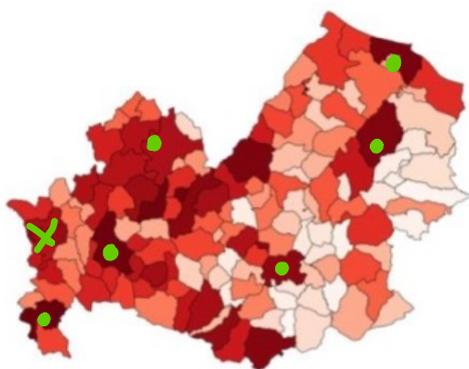


Per migliorare tali criticità si dovrebbe implementare un portale informativo che raccolga:

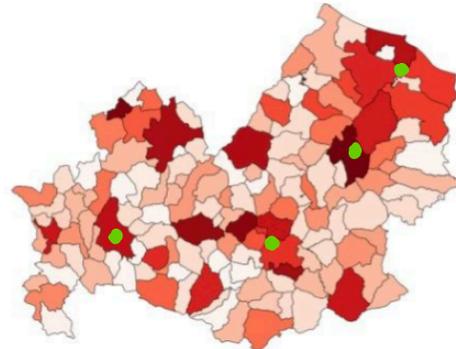
- tutti i servizi offerti: servizi minimi di trasporto collettivo su gomma, servizi aggiuntivi, i servizi su ferro, servizi marittimi, servizi di noleggio (multimodali), posizionamento ricariche elettriche, fermate, parcheggi, etc.;
- informazioni in tempo reale su reale offerta dei suddetti servizi (posizione e disponibilità);
- travel planner mono/multimodale: modi disponibili, tempi di viaggio, costi di viaggio, ecc.

Si può far ricorso alle linee d'azione C.3.1 "Definizione di indirizzi condivisi relativi a regole editoriali per le conversazioni digitali sulle destinazioni in un'ottica di interoperabilità della promozione" e C.3.4 "Infrastruttura digitale per la commercializzazione dell'offerta" che mirano a favorire l'interoperabilità tra le piattaforme, in modo da consentire la costruzione di prodotti editoriali completi che agevolino il turista in tutte le fasi della sua esperienza, dalla ricerca della destinazione, alla definizione dei dettagli, per arrivare all'acquisto, alla fruizione e al commento del proprio vissuto.

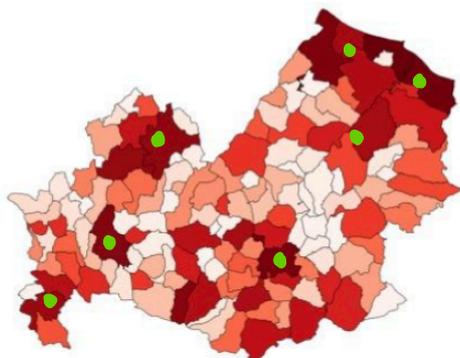
Unendo le mappe appena introdotte e la mappa delle attrattività di Sviluppo Italia Molise è possibile individuare delle direttrici da supportare con il potenziamento di servizi di trasporto collettivo e/o ex-novo, usando i capoluoghi di provincia come HUB e/o le linee interregionali come sistemi di adduzione.



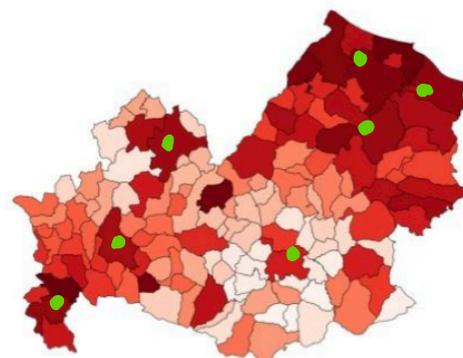
fattori naturali e storici



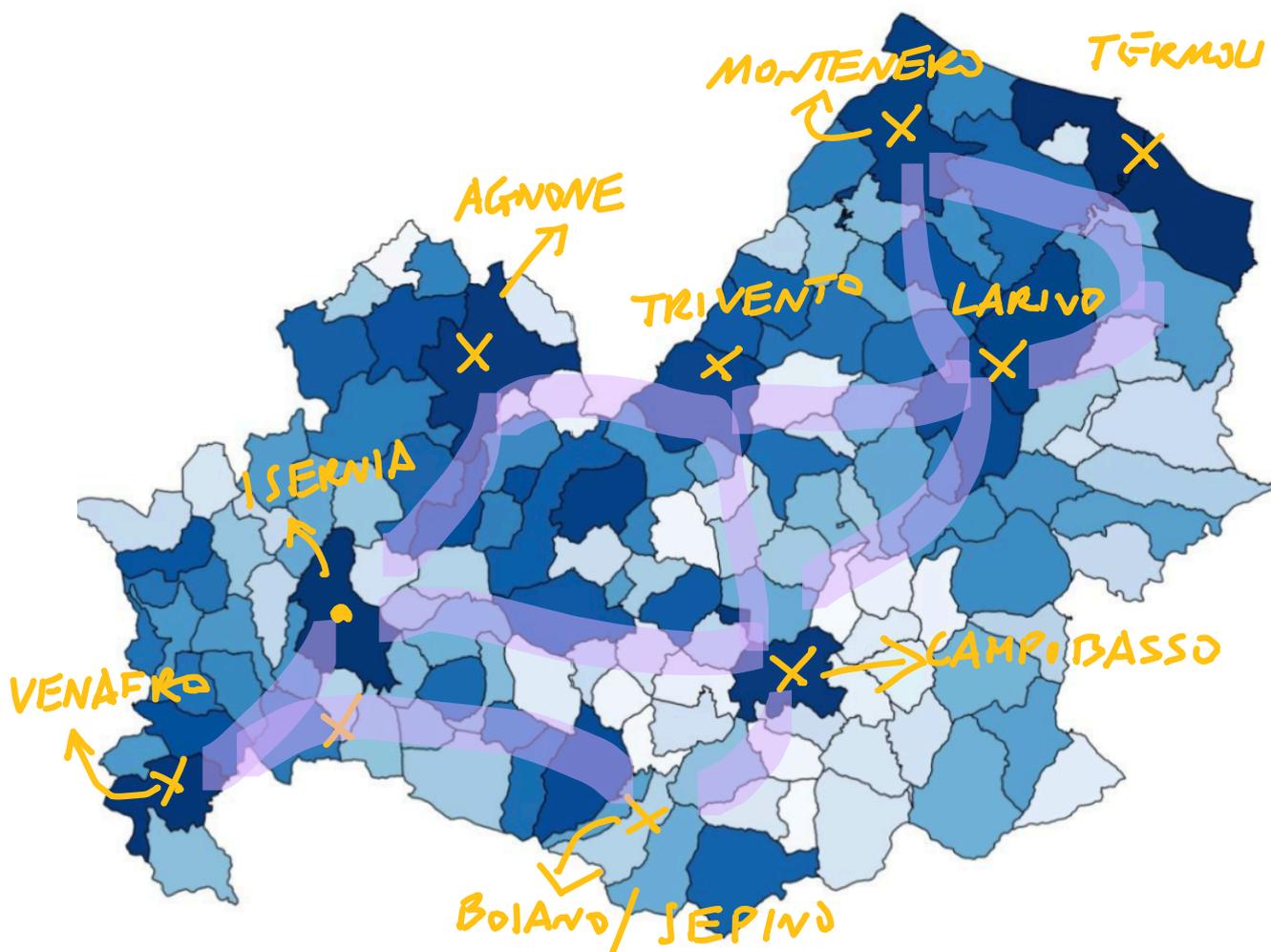
strutture ricettive



ospitalità



infrastrutture



Fonte: elaborazioni Sviluppo Italia Molise

Figura 19 – Indice di attrattività (fonte. Sviluppo Italia Molise)

Il piano strategico del turismo definisce sei driver principali

- [1] migliorare l'immagine del Molise in Italia e all'estero;
- [2] accrescere la competitività del sistema turistico regionale;
- [3] rafforzare il tessuto imprenditoriale della filiera turistica e delle filiere correlate;
- [4] incrementare l'occupazione nella filiera turistica e nelle filiere correlate;
- [5] fare dello sviluppo del settore turistico una leva di sviluppo economico e sociale del territorio;
- [6] migliorare il posizionamento del Molise nelle statistiche nazionali ed internazionali.

e quattro principali possibili "assi evolutivi" anche desunti dal quadro internazionale congiunturale e, in particolare:

- 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.
- Contrastare la stagionalità dei flussi turistici.
- Allungare le filiere: mare/montagna, affari/turismo, cibo/salute, ecc..

Una strada di valorizzazione è senz'altro la connessione, più semplice nei mesi estivi, tra collina e montagna, promuovendo la "natura incontaminata" come destinazione di qualità per determinati target di utenza turistica.

È possibile prevedere, con una opportuna verifica nei dati, spazi per rafforzare il turismo interno, da una parte, e per l'offerta di servizi di nicchia e forte identità per il turismo nazionale e internazionale, dall'altra. Il tutto cercando di integrare il prodotto balneare all'interno di pacchetti compositi.

Questa linea di sviluppo prevede anche un importante lavoro di recupero della sentieristica locale, potenziamento delle guide, mappature e promozione on-line, potenziamento del turismo sportivo legato alla montagna. Una seconda strada è quella di promuovere progetti integrati montagna natura-cultura.

All'interno degli scenari proposti sia a livello nazionale che regionale, il sistema di trasporto deve avere un ruolo di supporto importante.

Fatto#x

È necessario promuovere le connessioni mare-montagna in un'ottica pluri-modale o di integrazione modale:

- Servizi su gomma: mediante servizi esistenti, ma anche supportando servizi dedicati.
- Servizi ferroviari: mediante le linee esistenti.
- Servizi intermodali ferro-gomma.
- Mobilità dolce: direttrici ciclabili prevedendo in destinazione, nel caso di pedalata assistita, specifiche arre di sosta e sistemi di ricarica; servizi di sharing.
- Mobilità auto: mediante il miglioramento dell'orientamento (segnaletica/travel planner), della qualità delle strade ma anche dell'accoglienza in destinazione (parcheggi, aree camper, possibili aree di ricarica).
- Mobilità condivisa: Servizi di carsharing extra-urbano con veicoli adatti ad escursioni in montagna (anche per trasporto biciclette anch'esse in possibile sharing)

Nello specifico molisano, considerando la qualità di molte destinazioni culturali ma anche la loro frammentarietà, potrebbe essere interessante spingere nella direzione di una "valorizzazione diffusa", con un forte livello di connessione con il tessuto produttivo locale, e in una prospettiva di forte contaminazione tra turismo, innovazione e industrie culturali e creative. Nel caso specifico, i borghi rappresentano un patrimonio culturale per lo sviluppo del turismo legato al patrimonio storico, culturale e identitario. Parte integrante del turismo culturale è anche il patrimonio identitario costituito da tutto quel sistema di tradizioni locali, in primis la transumanza, ma anche sagre, folklore, cerimonie religiose ecc. che, per una considerevole quota di domanda turistica, è meta di forte interesse.

Si aggiunge, infine, la filiera enogastronomica che gioca un ruolo molto rilevante nella regione. Il turismo enogastronomico è un segmento che fa sempre più gola agli operatori in Italia; non soltanto



un trend importante ma un valore aggiunto dell'offerta turistica italiana ampiamente apprezzato dai turisti incoming e nazionali per la sua qualità e pregio.

La chiave del piano turistico del Molise risulta proprio la trasformazione della "frammentazione" delle risorse da punto di debolezza a fattore di successo, l'identificazione di azioni in grado di connettere luoghi, persone, attività, e costruire intorno al patrimonio diffuso una cornice di senso, fiducia, narrazione, promozione e infrastrutture.

Il sistema di trasporto può, infine, contribuire alla valorizzazione delle risorse regionali per costruire una offerta (prodotto) competitiva: integrata, riconoscibile, fortemente identitaria e smart. In particolar, modo può avere un ruolo nel contribuire a rendere l'offerta smart.

Allo stesso modo può incrementare la varietà e attrattività del sistema di accoglienza con servizi di trasporto innovativi e competitivi.

5.2 SISTEMA DI TRASPORTO STRADALE

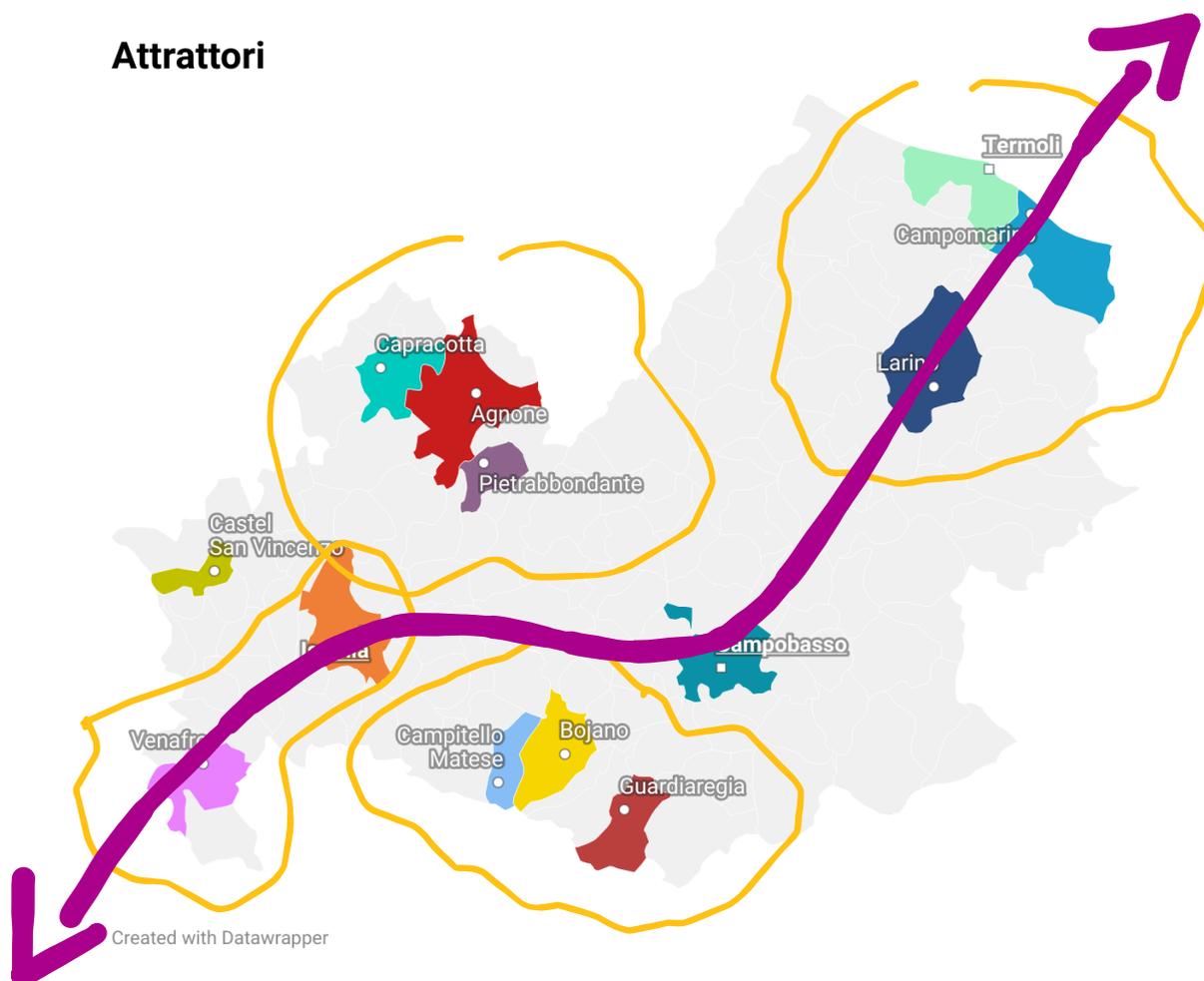
È necessario Supportare la diffusione significa garantire accessibilità diffusa stradale. La dotazione stradale del Molise è non trascurabile, tuttavia necessita di interventi di manutenzione in assenza dei quali è compromessa la fruibilità. Il potenziamento e la manutenzione costante delle infrastrutture esistenti potrebbero contribuire allo sviluppo territoriale.

Le proposte presenti del Piano del Sistema di trasporto stradale concorrono al raggiungimenti di suddetti obiettivi.

A partire dalla infografica proposta in precedenza si individuano le aree in cui si prevede di intervenire al fine di migliorare l'accessibilità interna ed esterna-interna.



Attrattori



5.3 SISTEMA DI TRASPORTO COLLETTIVO

La rete di infrastrutture e servizi a supporto del trasporto collettivo (gomma e ferro) prevedere un'ossatura di servizi minimi su gomma, di infrastrutture su ferro e potenziali servizi su ferro consentiranno il collegamento tra tutte le principali attrattività. Il sistema inter-modale, a sua volta, consentirà un'integrazione tra servizi su gomma e servizi su ferro.

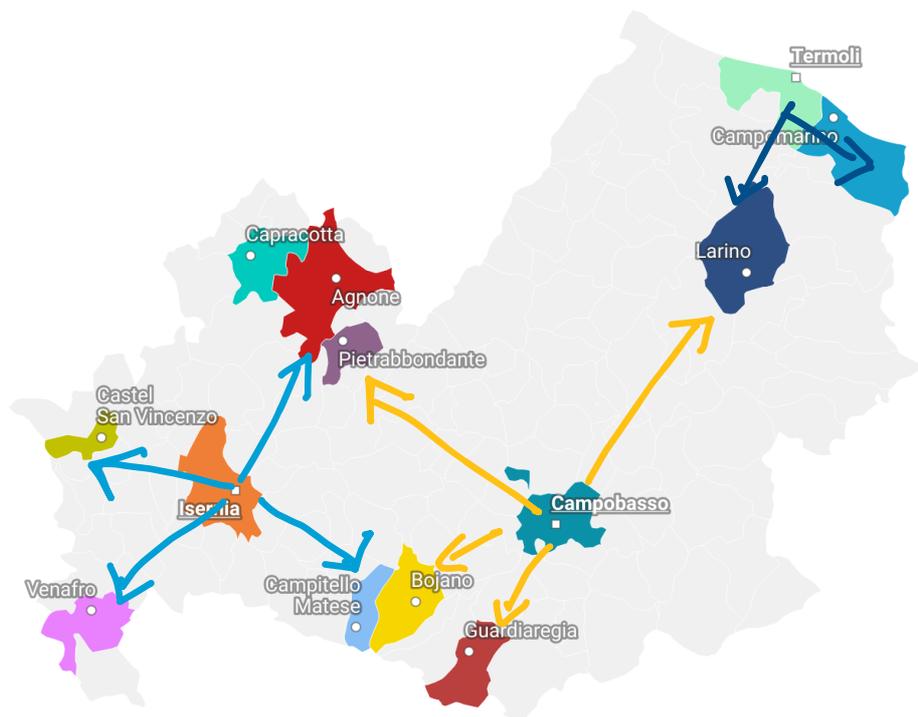
Appare, pertanto, necessario perseguire le strategie proposte nel Piano del Trasporto Collettivo in termini di:

- Ristrutturazione servizi di trasporto collettivo interni;
- Completamento e adeguamento rete infrastrutturale ferroviaria;
- Creazione di nodi inter-modali e progettazione di servizi di adduzione e orari coordinati;
- Supporto al collegamento con i nodi/hub di collegamento con servizi nazionali.

A valle della messa a gara dei servizi minimi e l'entrata in esercizio della rete ferroviaria (e dei relativi servizi) sarà importante agire per

- a) potenziare i servizi già esistenti sulle direttrici di collegamento tra i principali poli dei servizi di trasporto collettivo con gli attrattori turistici. In questa ottica si potranno individuare servizi aggiuntivi a linee già esistenti che, oltre ad un utilizzo turistico, potranno comunque supportare una continuità di servizio a residenti. I suddetti servizi aggiuntivi potrebbero essere affidati a costi pari al corrispettivo chilometrico posto a base di gara.

Attrattori



Created with Datawrapper

	ISERNIA	CAMPOBASSO	TERMOLI
VENAFRO	potenziare	potenziare	potenziare
CASTEL S. VINCENZO	potenziare	potenziare	
AGNONE	potenziare	potenziare	
PIETRABBONDANTE	potenziare	adeguamento	
CAPRACOTTA	potenziare	adeguamento	
BOIANO	potenziare	potenziare	
GUARDIAREGIA		potenziare	
CAMPITELLO MATESE		potenziare	
CAMPOMARINO			potenziare
LARINO		potenziare	potenziare

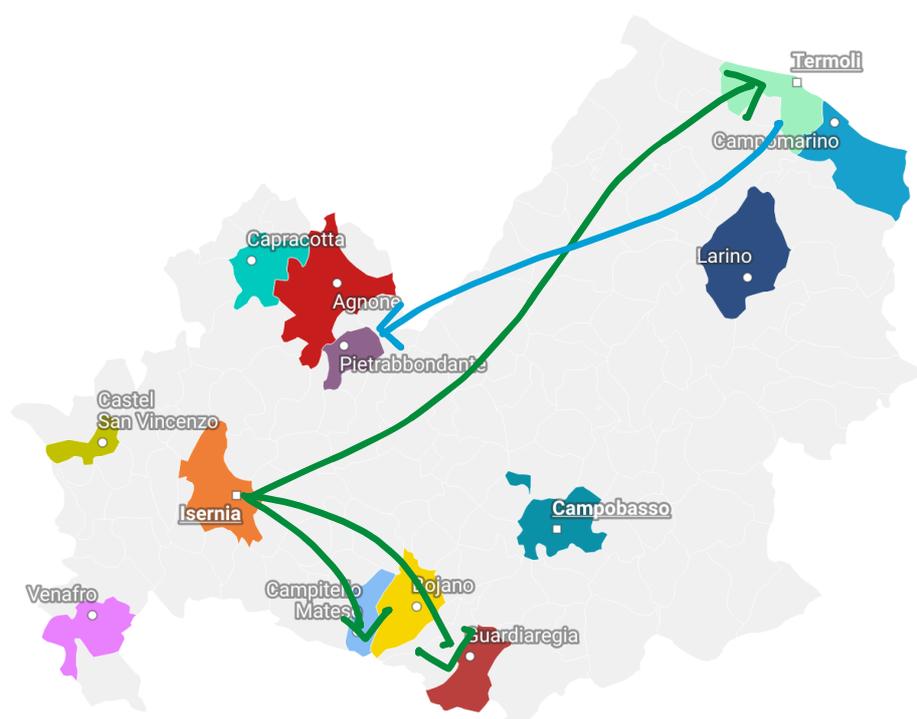


L'introduzione di servizi su ferro continui e cadenzati potrebbe rispondere ad alcune delle esigenze riportate nella tabella e, pertanto, diventare un supporto importante.

- b) Individuare direttrici da caratterizzare da linee ex-novo e servizi stagionali, eventualmente da affidare i gestori del servizio TPL regionale, anche in questo caso sfruttando economie di scala.

	ISERNIA	CAMPOBASSO	TERMOLI
VENAFRO			
CASTEL S. VINCENZO			
AGNONE			creazione
PIETRABBONDANTE			creazione
CAPRACOTTA			creazione
BOIANO			
GUARDIAREGIA	creazione		
CAMPITELLO MATESE	creazione		
CAMPOMARINO	creazione		
LARINO	creazione		

Attrattori



Created with Datawrapper

La ciclabilità alla scala regionale, soprattutto per una Regione montuosa come il Molise, rappresenta una sfida impegnativa.

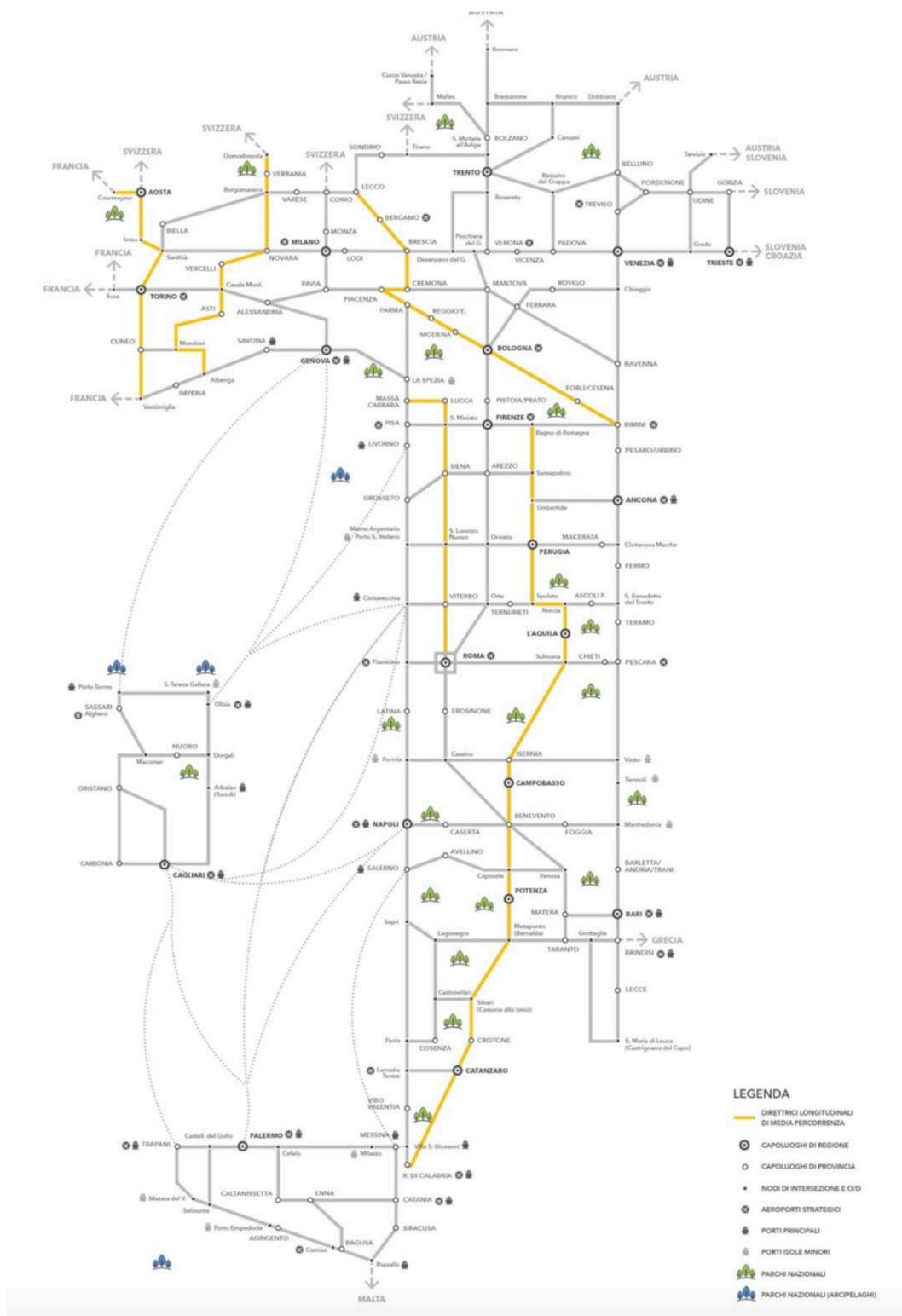
La ciclabilità da un lato rappresenta una attrattività per determinati segmenti di turistici, dall'altro lato rappresenta un modo di trasporto alternativo all'auto, di supporto al trasporto collettivo e, in alcuni casi, valida alternativa al trasporto collettivo.

L'obiettivo principale è la realizzazione di un sistema di itinerari per la mobilità lenta che interessi l'intero territorio regionale, collegandosi (e collegando) ai due capoluoghi di provincia e agli itinerari transregionali e transnazionali. In particolare, si propone di realizzare, anche mediante il recupero di vecchi tracciati ferroviari dismessi, ciclovie ai fini della fruizione delle bellezze naturalistiche, ambientali, paesaggistiche e culturali. Il tutto anche a supporto della realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche funzionali a realizzare una rete di direttrici principali ed un insieme di itinerari cicloturistici extraurbani interconnessi con le reti ciclabili in ambito urbano.

La strategia non si dovrà ricondurre alla semplice individuazione di ciclovie bensì alla definizione di una rete di servizi a supporto e, soprattutto, la individuazione di nodi di interscambio modale bici/auto/gomma/ferro.

In generale, è possibile individuare due differenti campi d'azione per la mobilità ciclabile: area costiera e aree interne.

Nello specifico, la Regione Molise ha da tempo diversi programmi in corso di attuazione, finalizzati ad incentivare nuove forme di trasporto sostenibile ed in particolare, volte a favorire la mobilità ciclistica.



Direttrici nazionali – Piano Generale Mobilità Ciclistica

Il "Programma integrato per lo sviluppo del turismo ambientale e ricreativo" - Azione "Valorizzazione sistema diffuso del mare attraverso mobilità turistica sostenibile", attraverso il Protocollo d'intesa regione Molise – comuni di Termoli, Petacciato, Montenero di Bisaccia e



Campomarino (di cui al Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020 - Delibera del Cipe 10 agosto 2016, n. 26) viene valorizzato ed individuato anche il tracciato lungo la costa adriatica. Con il "Collegamento ciclopedonale litoranea Campomarino/Montenero con il parco comunale Girolamo la Penna" (di cui al D.M. 481/2016), si prevede uno sviluppo della mobilità dolce verso il litorale adriatico. I Percorsi lungo la costa verranno integrati con l'intervento "Ciclovie Regione Molise- parte aree interne", di cui alla Strategia Nazionale Aree Interne – Area Matese;

Lo sviluppo della rete di ciclovie non può che prevedersi in lotti funzionali:

- 1) Collegamento tra i principali centri della regione: Campobasso – Isernia – Termoli,
- 2) Integrazione con tratti già in fase di progettazione o realizzazione lungo la dorsale adriatica,
- 3) Successiva estensione al resto del territorio.

Il costo stimato della suddetta rete regionale di ciclovie è pari a circa 120 milioni di euro.

La proposta si inserisce in maniera coerente nel programma per la promozione della mobilità alternativa enunciato nel PNIEC che, tra le varie misure, sostiene la implementazione di strumenti adeguati a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica tramite piste ciclabili e si integra perfettamente con altre strategie di intervento finalizzate ad incentivare la ciclabilità che prevedono:

- Interventi in aree urbane della Regione Molise (Macro-aree del Matese e dell'Alto Molise - progettualità di circa 50 milioni di euro)
- Interventi in singoli comuni della Regione (progettualità di circa 40 milioni di euro)

La realizzazione di una parte del percorso ciclabile su fondi FSC 2014-2020 lungo la costa regionale che va ad integrarsi completamente nella rete nazionale delle ciclovie turistiche e, nello

5.4.1 CICLABILITÀ E AREA COSTIERA

Rispetto all'area costiera la ciclabilità è sicuramente favorita dall'orografia e riveste una duplice funzione:

- a) anello fondamentale della ciclovie adriatica che, oltre a consentire la continuità "territoriale", rappresenta un'opportunità di ingresso/sosta all'interno della Regione.
- b) di collegamento tra i comuni costieri a supporto dei turistici;

La "CiclovieADRIATICA", è il progetto di una dorsale quella "Adriatica" che corre parallela al mare e si snoda da Chioggia al Gargano, attraverso 6 Regioni, 17 Province e 97 Comuni.

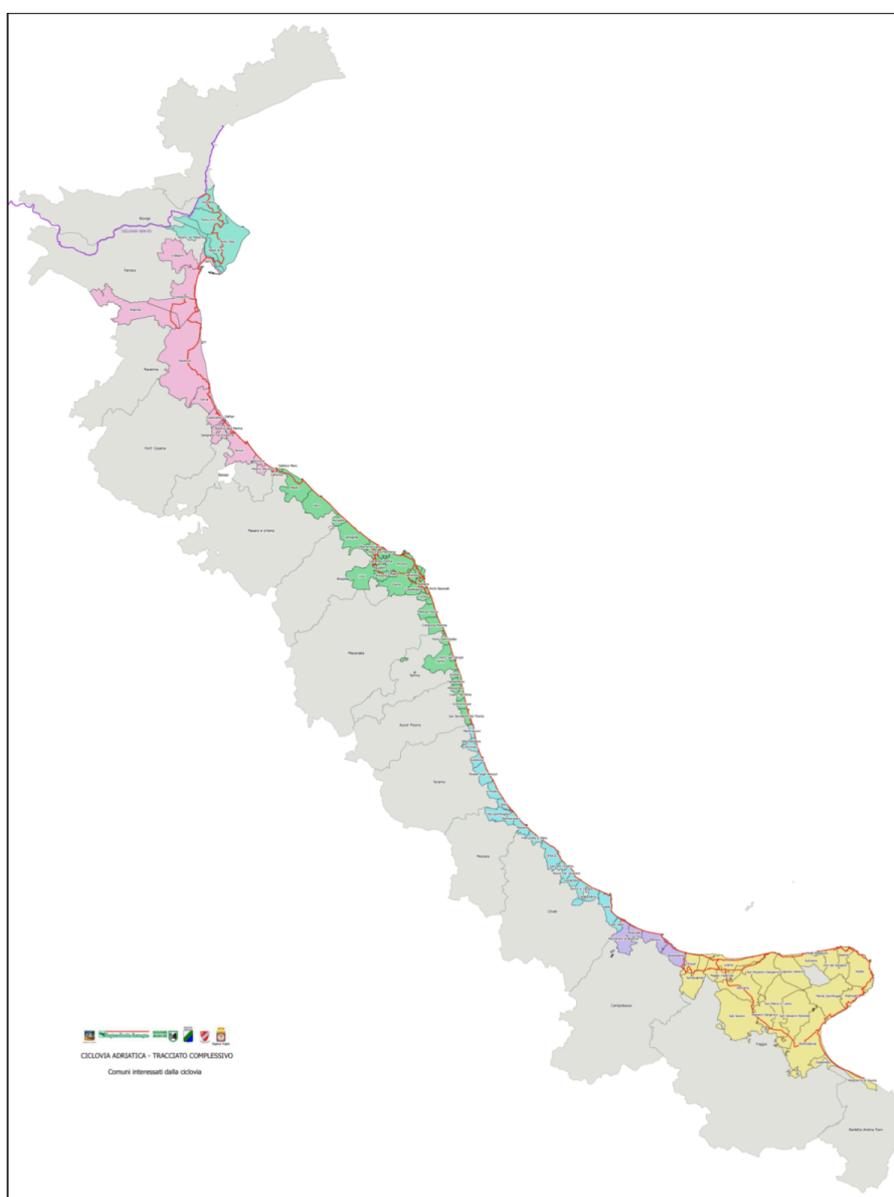
REGIONI INTERESSATE	n. Province itinerario	n. Comuni Itinerario
del VENETO	2	5
EMILIA-ROMAGNA	4	15
MARCHE	5	33
ABRUZZO	3	19
MOLISE	1	4
PUGLIA	2	21
Totale Ciclovie	17	97



La “Ciclovía ADRIATICA”, si collega con l’itinerario n. 8 della rete europea ciclabile denominata EuroVelo è ambisce a diventare l’asse portante di un itinerario cicloturistico di circa 1100 Km, la cui realizzazione consentirà il collegamento con gli altri assi principali e secondari della mobilità lenta, permettendo anche il collegamento con le aree più interne e creando una forte interazione con le reti di trasporto pubblico (ferro -gomma-acqua).

La ciclovía è, inoltre, affiancata dalla ferrovia adriatica, che consente una perfetta integrazione intermodale bici+treno ed è servita da diversi aeroporti (Venezia, Rimini, Ancona, Pescara e Foggia) e da grandi porti con collegamenti internazionali (Venezia, Ravenna, Rimini, Ancona, Pescara, Termoli) e numerosi altri porti minori vocati anche alla marineria charter.

Il tracciato, che si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 1.109 km (percorso principale e integrazioni), parte dal Comune di Rosolina e lungo piste ciclabili e strade comunali secondarie raggiunge il promontorio del Gargano e termina nel Comune di Margherita di Savoia. Si connette in località Cavanella d’Adige (Chioggia) con la Ciclovía VENTO che è il progetto di una dorsale cicloturistica che corre lungo il fiume Po, da Venezia a Torino.



del Veneto	Emilia-Romagna	Marche	Abruzzo	Molise	Puglia
Rosolina	Goro	Gabicce	Martinsicuro	Montenero di Bisaccia	Chieuti
Porto Viro	Codigoro	Pesaro	Alba Adriatica	Petacciato	Serracapriola
Porto Tolle	Comacchio	Fano	Tortoreto	Termoli	Lesina
Taglio di Po	Argenta	Mondolfo	Giulianova	Campomarino	Poggio Imperiale
Ariano nel Polesine	Ravenna	Senigallia	Roseto degli Abruzzi		San Nicandro Garganico

Analisi – EstensioneCiclovial

Di seguito l'analisi dell'estensione della Ciclovial nelle 6 Regioni in funzione dello stato di attuazione.

Regione	Lunghezza (Km)	Lu-A	%	Lu-B	%	Lu-C	%
Veneto	65,4	8,3	13%	0,0	0%	57,1	87%
Emilia Romagna	214,1	138,6	65%	13,6	6%	62,0	29%
Marche	297,0	95,0	32%	70,8	24%	131,2	44%
Abruzzo	131,5	61,6	47%	60,0	46%	9,9	7%
Molise	49,0	6,0	12%	0,0	18%	43,0	88%
Puglia	352,0	2,0	1%	0,0	0%	350,0	99%
TOTALE CICLOVIA ADRIATICA	1.109,0	311,5	28,5%	144,4	13,8%	653,2	57,7%

Lu-A lunghezza tratti esistenti da adeguare/riqualificare

Lu-B lunghezza tratti progettati-finanziati

Lu-C lunghezza tratti da progettare-finanziare

(*) Nella Regione Molise, per una lunghezza di 40Km, il PFTE è stato recentemente predisposto

L'importo del costo totale, stimato al momento su base parametrica, sarà disponibile solo al termine del progetto di fattibilità

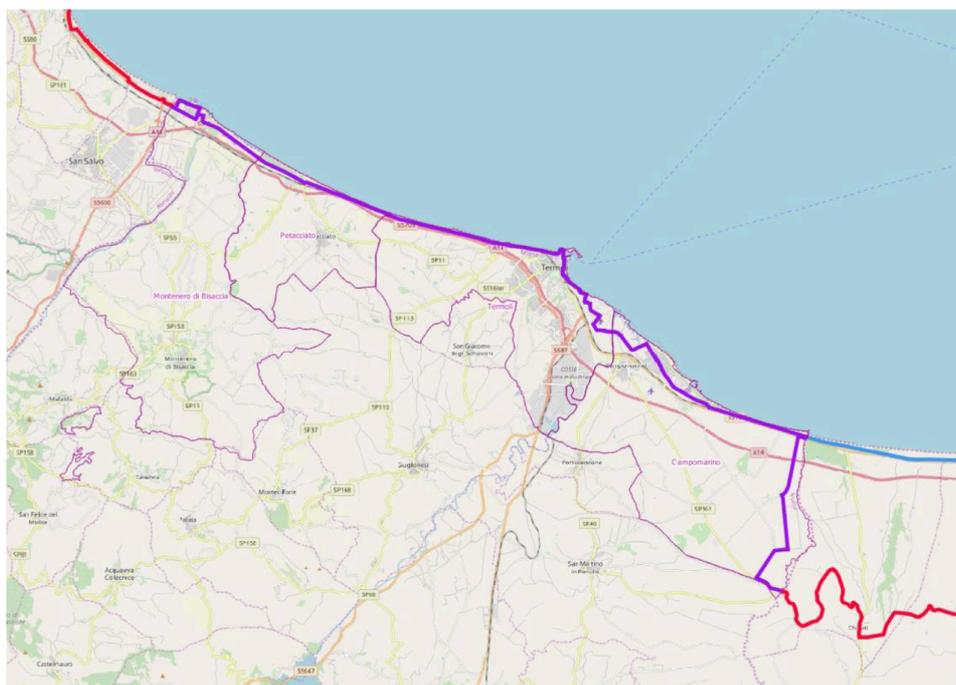
REGIONE	Comuni numero	totale Km	Lu-A di cui esistenti - da adeguare/qualificare Km	Lu-B di cui in corso di realizzazione - da valutare Km	Lu-C di cui da finanziare e realizzare Km	STIMA COSTO TOTALE SU BASE PARAMETRICA
del Veneto	5,0	65,4	8,3	0,0	57,1	19.633.322,65
Emilia Romagna	15,0	214,1	138,6	13,6	62,0	36.211.521,30
Marche	33,0	297,0	95,0	70,8	131,2	54.466.681,98
Abruzzo	19,0	131,5	61,6	60,0	9,9	10.855.120,17
Molise	4,0	49,0	6,0	0,0	43,0	14.756.644,45
Puglia	21,0	352,0	2,0	0,0	350,0	114.778.427,76
TOTALE CICLOVIA ADRIATICA	97,0	1109,0	311,5	144,4	653,2	250.701.718,31

La Ciclovial Adriatica ha uno sviluppo totale di circa km 1109,0 di cui risultano:

- km 311,50 tratti esistenti da adeguare/riqualificare;
- km 144,40 tratti già progettati e finanziati;
- km 653,20 tratti da progettare e realizzare.

Per quanto concerne il tratto ricadente all'interno della Regione, il tracciato è caratterizzato da un unico tronco, sviluppa complessivamente circa 49 Km, di cui 40Km si estendono lungo la costa, da Marina di Montenero alla foce del fiume Saccione, mentre, nei successivi 9 km, l'itinerario si dirige verso l'interno per collegarsi al tronco n.1 pugliese proveniente da Chieuti all'altezza della Strada Statale 16 ter. Si prevede altresì attraverso la realizzazione di un nuovo ponte ciclo-pedonale sul fiume Saccione, anche la connessione con il tronco pugliese costiero (n.2) proveniente da Marina di Lesina.





Planimetria Ciclovía Turistica Adriatica nella Regione Molise

Il tracciato attraversa comuni di importante valenza turistica, con possibilità di accesso/interscambio nelle stazioni di Montenero-Petacciato e Termoli, oltre che con il porto di Termoli.

Lungo il tracciato sono individuate nodi che consentono la connessione con le viabilità comunali, ma anche con strade statale e provinciali che consentono l'entrata nel territorio molisano.

In corrispondenza di suddetti nodi, è necessario ipotizzare ciclo-stazioni che dovranno facilitare inter-modalità, un facile accesso alla viabilità e, soprattutto, possibilità di assistenza meccanica e/o di ricarica in presenza di biciclette a pedalata assistita. In particolare:

I cicloservizi da dislocare lungo la rete dovrebbero articolarsi in:

- velostazione;
- area di sosta;
- infopoint;
- ciclofficina;
- bike-hotel.

FUNZIONI e SERVIZI	CICLOSERVIZI							
	VELOSTAZIONE	CICLOFFICINA	INFOPOINT		AREA DI SOSTA			BIKE-HOTEL
			1	2	1	2	3	
PARCHEGGIO								
parcheggio con rastrelliere		X	X	X				
parcheggio coperto					X	X		
parcheggio coperto e custodito	X							X
RIPARAZIONE								
punto autoriparazione/bike repair station	X				X	X	X	X
ciclofficina specializzata per assistenza		X						
INFORMAZIONI								
materiale informativo cartaceo (depliant, cartografia etc)	X	X	X	X	X	X	X	X
QR-code e/o Hi-code visual	X	X	X	X	X	X	X	X
bacheca consultabile in loco (totem digitali touch screen etc.)	X		X	X				
desk con personale front-office			X	X				
NOLEGGIO								
noleggio biciclette, e-bike etc.	X	X		X				X
RIFOCILLAMENTO - RISTORO - SOSTA								
punto di approvvigionamento acqua potabile					X	X	X	X
distributore automatico cibi e bevande					X			
chiosco bar-pasti veloci con personale						X		
locale coperto somministrazione pasti veloci e bevande							X	
servizi igienici								
spogliatoi	X				X	X	X	X
							X	X
seduta puntuale								
area pic-nic					X	X	X	
area pic-nic coperta						X	X	
SERVIZI VARI								
colonnina SOS	X				X	X	X	
connessione wi-fi			X	X	X	X	X	X
postazioni ricarica dispositivi elettronici		X			X	X	X	X
parco giochi per bambini						X	X	
servizio bagagli	X							X
stazioni di ricarica bici pedalata assistita, e-bike etc.		X						X
PERNOTTAMENTO								X

Infopoint

- 1- solo informazioni
- 2- informazioni + noleggio

Area di sosta

- 1- punto multifunzione automatico
- 2- chiosco presidiato
- 3- locale coperto con ristorazione

Bicigrilli: accorpamento funzioni

Parcheggio
Riparazione
Informazioni
Sosta e Ristoro

*dotazione minima per ciascun ciclo servizio

Caratteristiche dei servizi - fonte Piano Generale Mobilità Ciclistica

Particolare attenzione bisognerà prestare ad una coerente riconfigurazione dei nodi ferroviari che, soprattutto per Termoli, potrebbero rappresentare la porta di ingresso verso le varie interne e, pertanto, la connessione con i percorsi ciclabili delle aree interne.

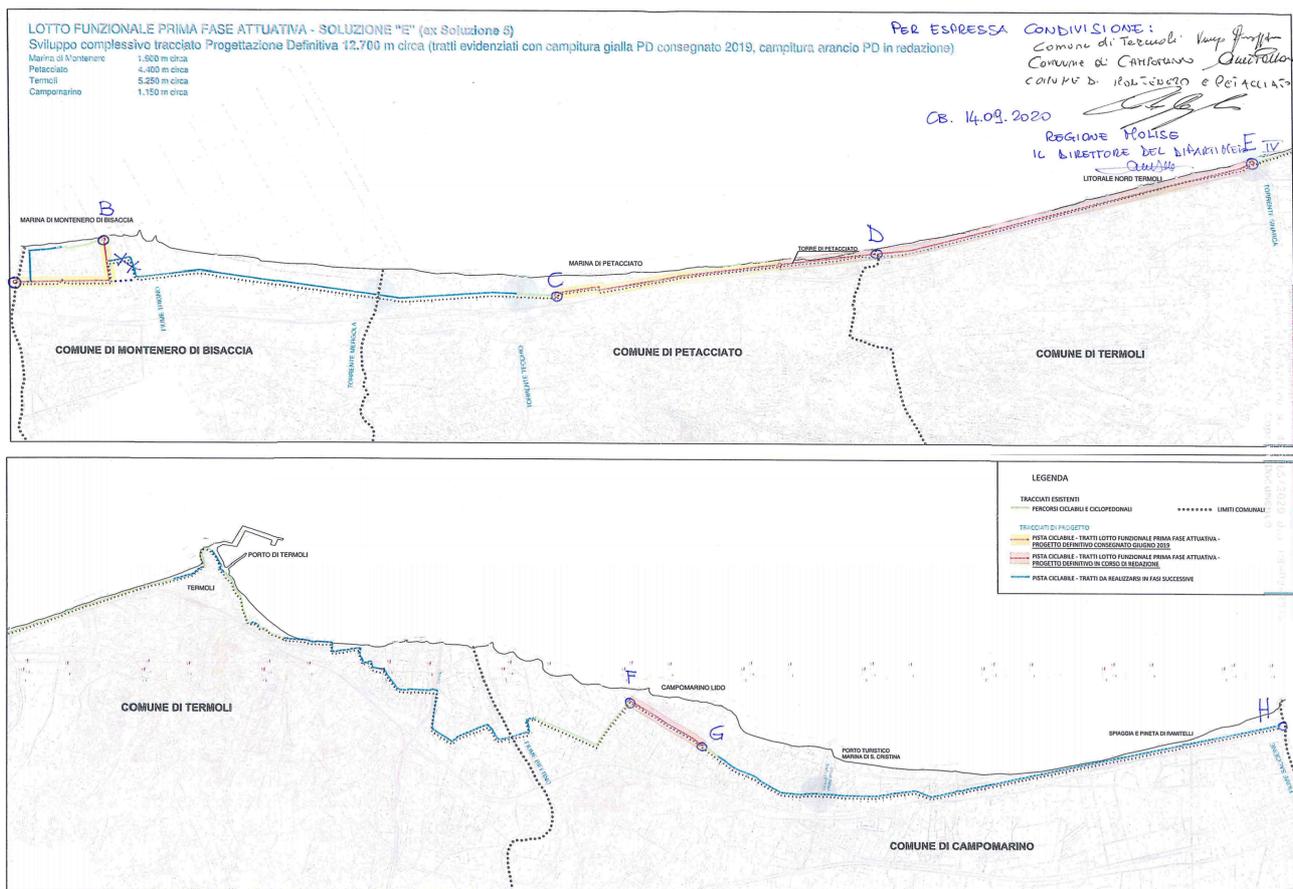
Accanto alla configurazione delle stazioni, sarà importante garantire materiale rotabile con la possibilità di trasportare biciclette normali o pedalata assistita.

Affinché il tronco molisano non sia di semplice attraversamento, o di semplice utilizzo turistico/balneare, è necessario agire sulla viabilità che consente l'accesso alle direttrici che possano, a loro volta, consentire di raggiungere destinazioni interne.

È necessario cogliere questa occasione per drenare i potenziali flussi turistici.

Allo stato attuale si possono distinguere due interventi, il primo per circa 5 milioni di euro che vede il Comune di TERMOLI capofila dei comuni costieri riportati nella planimetria seguente (Campomarino - Termoli – Petacciato - Montenero di Bisaccia).





Il secondo intervento riguarda il collegamento a nord con il tratto di ciclovie Abruzzese (San Salvo) e a sud con il tratto Pugliese. E' in fase di definizione con i Comuni Costiere un accordo per l'utilizzazione dei fondi, di massima, alla regione spetta la progettazione, mentre ai comuni toccherà in ragione della competenza del territorio, curare la fase attuativa.

5.4.2 CICLABILITÀ E AREE INTERNE

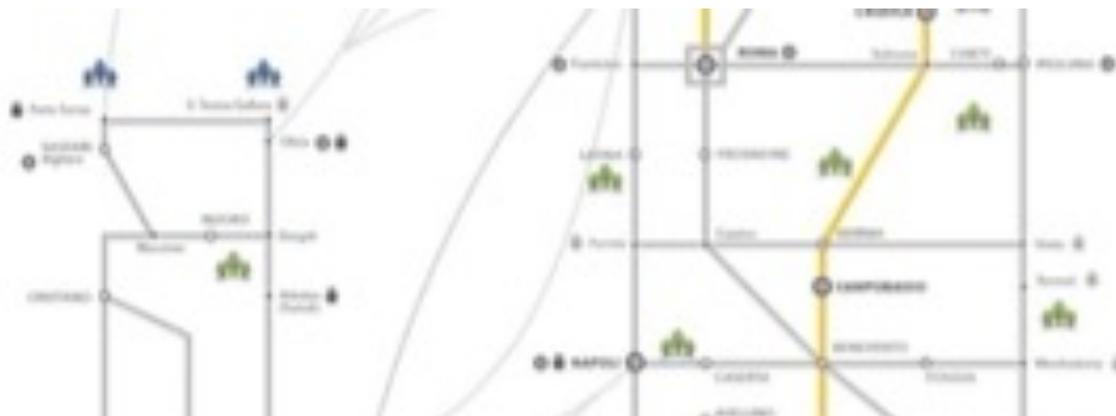
Rispetto alle aree interne, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica prevede la direttrice longitudinale Benevento-Campobasso-Isernia-Sulmona e la direttrice trasversale Isernia-Vasto.

Se direttrice longitudinale non è tra le priorità della fase 1 (come la ciclovie adriatica) del Piano Generale della mobilità Ciclistica, tuttavia rientra nella fase 2 (fase 2.d); mentre la direttrice trasversale non rientra nelle prime due fasi.

Tuttavia, entrambe rappresentano la naturale chiusura della maglia che vede la ciclovie Adriatica come elemento portante.

La direttrice longitudinale consente il collegamento tra i due capoluoghi di provincia e la penetrazione interna verso una delle principali località turistiche dell'Abruzzo. La direttrice trasversale è asse di penetrazione e collegamento tra la ciclovie Adriatica e la direttrice longitudinale.





Rispetto alla proposta del piano nazionale, si ritiene più efficace e coerente la rimodulazione del tracciato della ciclovia, in sostituzione del tratto Isernia – Vasto inserita nella bozza del Piano Generale Mobilità Ciclistica.



Il tracciato consente l'interconnessione con i principali tratturi (strade usate per la transumanza), tra le regioni Abruzzo, Molise, Puglia, Lazio, Campania e Basilicata finalizzati proprio a perseguire gli obiettivi di cui alla legge 2/2018.

La proposta si interseca anche con siti archeologici quali la città Sannita di Sepino e il sito sannitico di Pietrabbondante, l'antica Abazia di Castel San Vincenzo, con l'area archeologica di Isernia, con le due riserve MAB patrimonio dell'UNESCO, con due parchi Nazionali, quello dell'Abruzzo e del Matese, con numerose aree della Rete Natura 2000.

Inoltre, i tracciati si interconnettono tutti con la costa, e con il porto di Termoli, principale porto di collegamento con le Isole Tremiti, dove, cosa importante sono attivi progetti di cooperazione transfrontaliera con gli altri paesi che affacciano sull'Adriatico quali la Croazia, il Montenegro e Albania, che hanno come tematica anche lo sviluppo di collegamenti finalizzati alla promozione del



collegamento di ciclovie transfrontaliere. Il tutto si inserisce anche in un'ottica di sviluppo della linea ferroviaria Campobasso fino all'intersezione con la linea Napoli – Roma; la riapertura della linea ferroviaria Campobasso – Termoli, la realizzazione di numerosi golfi di fermata – interscambio del circuito di trasporto Pubblico locale su gomma.

5.4.3 CICLABILITÀ E AZIONI DI SUPPORTO

Insieme alla realizzazione delle infrastrutture e dei servizi, al rispetto delle normative e delle indicazioni generali, la ciclabilità richiede un forte supporto che, spesso, si può riassumere in un supporto informativo.

Uno degli strumenti fondamentali per il successo del Piano è rappresentato dalle azioni di comunicazione e promozione che dovranno essere avviate già durante la fase di progetto e realizzazione.

In questa ottica, sarà necessario

- Campagne di sensibilizzazione e informazione, a loro volta distinguibili in: campagne diffuse, tipicamente rivolte al pubblico in generale con l'obiettivo di incoraggiare coloro che attualmente non pedalano ad andare in bicicletta e di aumentare il profilo e l'immagine positiva della ciclabilità; campagne mirate, solitamente rivolte a scuole o luoghi di lavoro; campagne miste.
- Azioni di incentivazione
- “Media” materiali e immateriali (portale web, cartografie, guide)

Si possono, infine, aggiungere interventi legati al Potenziamento della segnaletica, mappatura e piano di manutenzione di tratturi, cammini e sentieri per attività di trekking, escursionismo, ciclovie, etc.

5.5 IL PORTO DI TERMOLI: RUOLO E OPPORTUNITÀ

Il porto di Termoli rappresenta l'unica struttura portuale della regione Molise, situata nel territorio dell'omonimo Comune e si presenta oggi come una infrastruttura polifunzionale, nella quale cioè coesistono più tipologie di attività ed in particolare: traffici commerciali e collegamenti con le isole Tremiti e la Croazia, pesca, diporto nautico, cantieristica.

Il porto di Termoli non è compreso nello SNIT, in quanto ritenuto d'interesse regionale, ed è stato classificato di seconda classe e quarta categoria, ai fini commerciali, mediante il R.D. 8.11.1921. La legge n.84 in data 28.1.1994 ha attuato all'art.4 una nuova classificazione dei porti italiani e secondo tale nuova definizione il porto di Termoli dovrebbe essere classificato di seconda categoria e terza classe, anche se i decreti di formale classificazione **non sono stati ancora emanati**.

Il porto di Termoli, allo stato attuale, è intercluso nella città costiera che conta circa 33.000 abitanti, e si caratterizza per la presenza del promontorio sul quale sorge l'antico borgo marinaro, delimitato da un muraglione che cade a picco sul mare. La città si estende oggi sulla costa e verso l'interno, ma il suo centro propulsore è il promontorio sul mare Adriatico, sede del caratteristico Borgo Antico,



topograficamente diviso dal resto della città dalle mura di contenimento e dal Castello. Nel Molise, Termoli è uno dei comuni di maggior importanza e secondo per numero di abitanti.

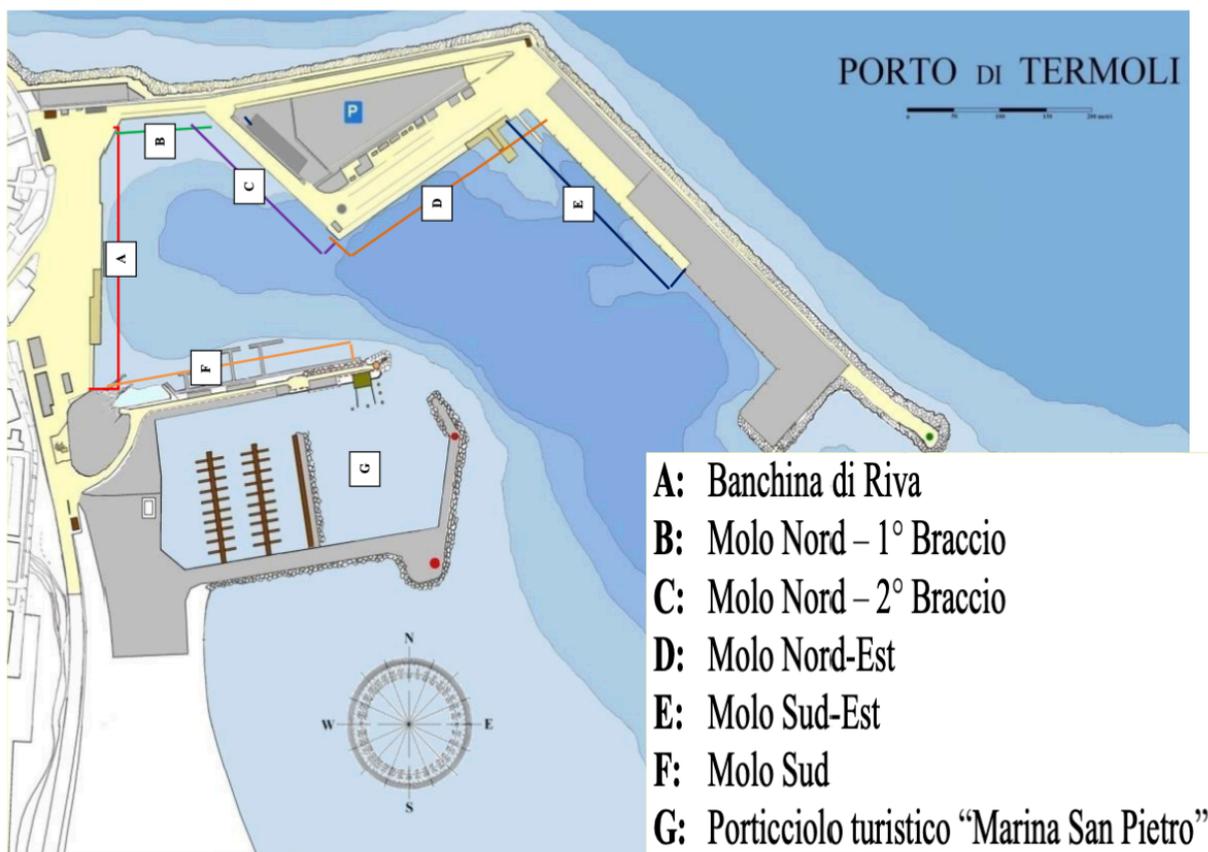


Dal porto di Termoli, è possibile raggiungere, più velocemente rispetto ad ogni altro scalo portuale (sia della Puglia che dell'Abruzzo), le Isole Tremiti mentre è attivo un servizio estivo di collegamento veloce con la Croazia.

La infrastruttura portuale è situata ad est del Borgo Antico di Termoli comprende il molo Sud, la banchina di riva, la banchina di ingresso, il molo Nord, la banchina di Nord Est, la banchina di Sud Est ed il molo martello.

Dal punto di vista infrastrutturale, il porto si sviluppa su di una lunghezza complessiva di 1.529 metri lineari ed è dotata di 4 accosti dedicati al servizio di pesca e merci (in colli e non), 2 per il servizio passeggeri, 1 è destinato traffico da diporto ed 1 alle attività di servizio. La superficie complessiva destinata alle operazioni logistiche è di 44.700 mq circa: non sono presenti tuttavia né magazzini frigoriferi né silos. La funzione del porto è limitata a imbarcazioni di limitata dimensione, con pescaggio non superiore ai 5 metri. Il porto non è fornito di arredamento meccanico, né di binari ferroviari.





*fonte Guardia Costiera

Gli specchi acquei attualmente utilizzabili sono quelli del porto interno propriamente detto (compreso tra il molo Sud, la banchina di riva, la banchina di ingresso ed il molo Nord) e dell'avamposto (delimitato dalla banchina di Nord Est, dalla banchina di Sud Est e dal molo martello). Le dimensioni in pianta degli specchi acquei portuali attualmente utilizzati per l'attracco dei natanti e per le evoluzioni delle imbarcazioni nelle manovre di accosto e di ormeggio sono riassunte nella seguente tabella.

specchio acqueo	superficie in m ²
porto interno	79.300
avamposto	91.200
<i>totale</i>	170.500

La attuale ripartizione degli specchi acquei strettamente disponibili per l'ormeggio e/o l'accosto tra le varie attività portuali è stata verificata mediamente nel modo seguente:

funzione	specchio acqueo (m ²)
traffico passeggeri	6.600
pesca	13.300
traffico commerciale	4.600
diporto nautico	2.200
cantieristica navale	5.000
<i>totale</i>	31.700



Il porto di Termoli è attualmente costituito da uno specchio acqueo interno di profondità media 3,5 metri, da un avamposto di profondità media 4,5 metri e da una canaletta di accesso di profondità media 5,0 metri collegante l'avamposto con i fondali esterni. L'insabbiamento dei fondali è generato dall'effetto combinato del fenomeno di diffrazione generato al molo martello dalle mareggiate di maestrale da Nord – Nord Ovest e dal riporto di sabbia causato dalle mareggiate di Scirocco da Est – Sud Est.

La competente Capitaneria di porto non segnala problemi di disponibilità degli approdi. Per il porto di Termoli, la banchina destinata all'ormeggio delle navi di linea è la banchina del molo Nord Est; il tratto destinato alle navi passeggeri ha una lunghezza di circa 116 mt. L'accesso in porto avviene attraverso una canaletta di ingresso al bacino ed il pescaggio per le navi passeggeri attualmente consentito è di 3,60 mt.

Le opere di difesa sono costituite da un molo di sopraflutto principale composto da due bracci. Il primo, radicato a terra, è lungo circa 380 m e orientato per 80°N mentre il secondo che termina con un risvolto a martello, è lungo circa 500 m ed è orientato per 135°N.

Il paramento esterno del sopraflutto è realizzato in massi di origine lapidea con una scarpa di circa 2:1 con pezzatura compresa tra la III e IV categoria (da 3 a 12 t) mentre il muro paraonde è alto circa 2.8 m sul piano del massiccio di coronamento. Quest'ultimo presenta una parte orizzontale verso mare larga circa 3 m ed ha una quota di circa +3.50 m s.l.m.m.

Il sopraflutto termina con un prolungamento, oltre il risvolto "a martello" di circa 80 m tracimabile e senza muro paraonde con quota di circa 3 m s.l.m.m. e massi di IV categoria. Il sottoflutto, a Sud, è costituito da due bracci raccordati con un gomito in cui è presente una sporgenza aggettante verso l'esterno. Il primo braccio è lungo 300 m ed orientato per 80°N mentre il secondo è lungo circa 120 m ed è orientato per 350°N verso l'interno del porto. Il molo è caratterizzato da una mantellata in massi di II categoria con una scarpa di circa 3:2. Dato che il molo è interessato da onde di piccola entità il molo non è dotato di muro paraonde.

Il porto interno è attualmente tutto banchinato con alcuni pontili nel versante sud dove è presente l'area diportistica. Le banchine di accosto hanno una quota da 1.5÷2 m s.l.m.m.. Sono dotate di bitte e non dappertutto sono presenti parabordi. La banchina di riva sembra essere realizzata con due diverse modalità. La parete verticale piena con impalcato posato su setti o pilastri

Il nuovo porto turistico è attrezzato con pontili galleggianti disposti parallelamente alle sponde del bacino. Sono presenti, inoltre, altri due pontili galleggianti perpendicolari al molo sud. Il vecchio molo sud è banchinato sul lato sud con massi naturali ciclopici sovrapposti mentre sul lato nord la banchina è del tipo "a giorno" su pali e impalcato di legno rinforzato con putrelle di acciaio.

Le infrastrutture nazionali che definiscono l'accessibilità a Termoli sono organizzate secondo una logica a T: l'autostrada A14, la S.S.16 (con la NSA 250 Tangenziale di Termoli) e la ferrovia Adriatica corrono parallelamente all'andamento della costa, mentre con giacitura ortogonale ad esse si dispongono la S.S. 87 e al S.S. 647 di connessione con Campobasso e con la S.S.17.



L'Autostrada Adriatica (A/14) si connette mediante l'omonimo casello. Quest'ultimo è interconnesso con la Strada Statale Sannitica (SS. 87) e, quindi, tramite la Via Corsica (ex variante litoranea alla SS. 16 "Adriatica") alla nuova "Strada di collegamento del porto di Termoli con la viabilità esterna", ovvero il Viale Marinai D'Italia.

La Strada Statale Adriatica (SS 16), tramite la Tangenziale di Termoli (NSA 250 e NSA 250 bis) e, quindi, tramite gli svincoli che confluiscono sulle direttrici vie Amerigo Vespucci –Martiri della Resistenza –Corsica, ovvero vie Madonna Delle Grazie - Corsica, rispettivamente da NORD o da Ovest, mentre il collegamento da SUD è garantito dalla stessa percorrenza individuata con provenienza dalla A 14 (via Corsica). Anche in questo caso l'accessibilità in prossimità del porto è garantita dalla nuova "Strada di collegamento del porto di Termoli con la viabilità esterna", ovvero il Viale Marinai D'Italia;

Infine, sono di particolare importanza per i collegamenti con la provincia di Campobasso e l'entroterra molisano sono la SS 647 di "Fondo Valle del Biferno", la SS 87 "Sannitica", la ex 483 "Termolese" e la SS 16 Ter "Adriatica".

Il porto è collegato direttamente con la viabilità esterna mediante un percorso che parte dalla radice del molo Sud, costeggia la collinetta di Rio Vivo, imbocca il sottopasso ferroviario e risale fino alla S.S. n.16 Adriatica all'altezza di Via Tremiti, ovvero l'attuale Viale Marinai d'Italia .

Per quanto riguarda il l'offerta di trasporto ferroviaria, il porto è privo di raccordo ferroviario, tuttavia la stazione di Termoli è ubicata lungo la linea ferroviaria Ancona – Lecce ed è capolinea della tratta Termoli-Venafro



Assetto stradale a supporto del porto di Termoli
(Fonte ANAS)



Assetto ferroviario a supporto del porto di Termoli
(Fonte RFI)

Attualmente il porto dispone di circa 250 posti auto tra parcheggi liberi, parcheggi custoditi a pagamento, parcheggi riservati ai residenti del Borgo Antico e parcheggi riservati ai mezzi pubblici di linea su gomma, con una evidente carenza di offerta rispetto alla domanda. La limitatezza delle banchine portuali e degli specchi acquei disponibili, a fronte dei numerosi utilizzatori portuali, genera un inevitabile intreccio di flussi di lavoro ed una vicinanza di funzioni a volte incompatibili tra di loro per la sicurezza del lavoro, la necessità di spazi, la sicurezza della navigazione, etc., per cui il porto risulta in pratica sottoutilizzato.



In termini riassuntivi, la ubicazione attuale delle varie funzioni portuali può riassumersi nel modo seguente:

- a) pesca:
 - attracco: banchina di riva, banchina di ingresso, molo Nord,
 - commercio: banchina di riva, molo Sud.
- b) traffico passeggeri: banchina di Nord Est,
- c) diporto turistico: molo Sud,
- d) cantieristica navale: molo Sud, banchina di riva, molo di Sud Est,
- e) traffico commerciale: banchina di Nord Est, banchina di Sud Est,
- f) servizi alle imbarcazioni (rete idrica, rete fognante, gasolio, riparazioni, sicurezza): banchina di riva, banchina di ingresso, molo Nord, banchina di Sud Est, molo Sud.

La tipologia del traffico che raggiunge il porto è molto variegata

- a) turisti che utilizzano l'imbarco per le Isole Tremiti;
- b) operatori portuali della pesca, della cantieristica e degli uffici demaniali;
- c) diportisti che raggiungono gli attracchi a loro destinati;
- d) operatori del commercio per il carico e scarico delle merci;
- e) cittadini.

I servizi di trasporto sulla linea Termoli-Tremiti garantiscono la continuità territoriale tra la penisola e le Isole Tremiti. I porti di origine e destinazione sono distanti circa 40 miglia nautiche ed il tempo di traversata è di circa un'ora e quindici minuti³. Sono attivi sulla linea i seguenti operatori:

- Compagnia Italiana di Navigazione (CIN), che ai sensi della convenzione n.54 del 18 luglio 2012 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti effettua i collegamenti in regime di obbligo di servizio pubblico (OSP) per tutto l'anno;
- Navigazione Libera del Golfo (NLG), che invece effettua il servizio solo in alcuni mesi dell'anno in regime di libero mercato;
- Mare Sole e Gargano che effettua il trasporto passeggeri in alcuni mesi dell'anno ed in regime di libero mercato.

Ai sensi della Convenzione, in quanto gestore di servizio pubblico CIN è tenuta a mantenere una periodicità di almeno due corse giornaliere ed ulteriori due corse settimanali, nonché una corsa settimanale per il trasporto di merci pericolose ed un ulteriore viaggio settimanale nel periodo estivo. La flotta di cui si serve CIN è costituita principalmente da navi con una capacità media di circa 500 passeggeri, 50 auto e 50 metri lineari di merci.

In media sono effettuate 1.531 corse l'anno, ogni mese vengono effettuate in media 128 corse, con un massimo nei mesi di luglio ed agosto (pari a 241 corse) e un minimo di 69 corse nei mesi di gennaio, febbraio e marzo.

La tratta Termoli-Tremiti è interessata da un flusso medio di oltre 200.000 passeggeri, circa 3.000 auto al seguito e oltre 19.100 metri lineari di merci. La tratta risente fortemente della stagionalità, in quanto si evidenziano picchi di traffico nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali; i

³ Dati Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) - 2019



passaggeri si dividono equamente tra residenti e non (i residenti sono in media il 48%). Inoltre, i viaggiatori spendono in media 10,3 euro per l'acquisto del biglietto. Rispetto a quanto risulta dall'analisi dei dati di traffico condotta sulle altre tratte oggetto della convenzione CIN (2012), in cui i residenti viaggiano per lo più nel periodo invernale e le altre categorie di utenti in quello estivo, in questo caso gli utenti residenti viaggiano anche in estate, registrando anzi picchi di affluenza nel mese di luglio e agosto. Infine, si evidenzia che la compagnia CIN copre la maggioranza del traffico passeggeri (circa l'85%) tra ottobre e maggio. Durante il periodo estivo la quota di CIN scende al 47% per effetto della concorrenza.

Il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità con evidenti picchi nel periodo estivo (la media annua nei mesi di luglio ed agosto è di circa 57.900 passeggeri); il massimo di passeggeri trasportati (73.240) si registra nel mese di agosto. I mesi invernali di gennaio e febbraio presentano valori minori, con un numero di passeggeri medio annuo di circa 1.400. In media, ogni mese viaggiano circa 17.000 passeggeri. Nel grafico è rappresentata in termini percentuali anche la categoria dei viaggiatori residenti alle Tremiti, (disponibile unicamente per i passeggeri di CIN), che in media pesano il 48% sul totale e con valori massimi nei mesi di dicembre e gennaio (71%) e valori minimi nei mesi di giugno e settembre (14%).

L'incidenza dei passeggeri residenti rispetto al totale è elevata, tranne che per i mesi. Le auto al seguito analizzate, trasportate unicamente da CIN, seguono lo stesso andamento stagionale dei passeggeri. Il numero di auto è costante nel quadriennio e in media le auto trasportate sono 3.000 per anno. La media mensile delle auto è di circa 251, con valori più elevati nei mesi di giugno luglio e agosto (377 auto) e livelli minimi nei mesi di gennaio e febbraio (106).

Anno	Compagnia	Corse	Passeggeri	Auto	Metri lineari
2016	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	872	172.078	1.424	11.493
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	734	35.312	1.648	10.192
	Totale 2016	1.606	207.390	3.072	21.685
2017	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	856	177.547	1.416	8.325
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	666	31.923	1.455	15.316
	Totale 2017	1.522	209.470	2.871	23.641
2018	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	824	157.675	1.417	7.514
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	714	34.520	1.626	8.215
	Totale 2018	1.538	192.195	3.043	15.729
2019	<u>Stagione estiva (giugno-settembre)</u>				
	Totale estivo	822	168.907	1.530	11.060
	<u>Resto dell'anno (ottobre-maggio)</u>				
	Totale resto	634	32.215	1.533	9.479
	Totale 2019	1.456	201.122	3.063	20.539

Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN



Anche le merci trasportate, esclusivamente riferite a CIN, mostrano un andamento omogeneo rispetto a quello registrato per i passeggeri e le auto. Infatti, il trasporto merci raggiunge in media livelli più elevati nei mesi di giugno e di luglio per scendere nel mese di agosto e settembre. La media mensile è di circa 1.600 metri lineari con dei picchi nei mesi estivi (giugno- luglio) che raggiungono all'incirca 2.800 metri lineari. Livelli più contenuti si riscontrano nei mesi invernali (gennaio-febbraio), con circa 700 metri lineari di merci trasportate.

I dati ISTAT fornisce una stima pari a circa 131.000 tonnellate di merce imbarcate, 222.000 tonnellate di merce sbarcate, di cui circa 103.000 di cabotaggio e 98.000 verso le Isole Tremiti. Il trend è pressoché costante.

Il Piano Regolatore Portuale, in fase di attuazione, si pone i seguenti obiettivi

- Favorire un'evoluzione infrastrutturale finalizzata a garantire lo sviluppo integrato delle attività portuali-marittime, produttive ittiche e turistiche
- accogliere i traffici per le Tremiti e quelli per la Croazia; in particolare, i traffici marittimi con la Croazia di passeggeri ed automezzi individuati come sostenibili e promettenti dallo studio "Porta ad Est", da attuare con mezzi navali (traghetti RoRo) non più lunghi di circa 100 m e con una immersione inferiore 4,50m.
- riqualificazione e potenziamento della viabilità locale ed in genere dell'accessibilità portuale al fine di agevolare e velocizzare le operazioni di accesso ed uscita, tramite:
 - adeguamento della sede stradale;
 - realizzazione di idonee rotatorie;
 - assetto circolatorio e segnaletica;
 - opportuna disposizione e adeguamento dei parcheggi;
 - idonea area riservata alla manovra ed alla fermata operativa di mezzi di trasporto Pubblico Locale per il collegamento tra l'approdo dei traghetti e le aree di parcheggio con la stazione ferroviaria,

Per quanto riguarda l'evoluzione infrastrutturale, si prevede di collegare il porto commerciale ad un nuovo molo sottoflutto, posto a mezzogiorno di quello esistente al fine di permettere che quest'ultimo venga dedicato ad attività di tipo urbano e turistico e di creare un nuovo bacino utile ad accogliere il traffico di merci, passeggeri e pesca, mentre il bacino esistente potrà essere destinato interamente al diporto nautico e alla "città sul porto".

Come riportato nella figura seguente, si prevedono tre fasi:

- nella prima fase viene realizzato gran parte del nuovo molo sottoflutto (posto circa 350m a Sud di quello esistente) rendendo così possibile la creazione del nuovo bacino portuale interno ove dislocare (previo dragaggio per garantire fondali di 5,00 metri) le attività maggiormente critiche per l'uso urbano, oggi insediate sul molo di sopraflutto esistente (trasporto passeggeri e pesca). Contestuale sarà lo spostamento, nel bacino storico del porto, di tutte le attività per il diporto nautico. Viene realizzata una nuova imboccatura portuale "provvisoria" in grado di ridurre i problemi connessi all'interrimento del porto e garantire una maggiore protezione del bacino, anche in concomitanza con fenomeni ondosi provenienti da scirocco mezzogiorno.
- Nella seconda fase viene invece realizzato il prolungamento delle opere di difesa sopraflutto e sottoflutto, sino a definire la nuova e definitiva imboccatura ed il bacino portuale esterno.



- Nella terza fase si prevedono due distinti interventi (A e B) da eseguire in successione temporale, ma funzionalmente coerenti: il primo consiste nella demolizione di una porzione del sopraflutto attuale al fine di connettere il bacino portuale esterno con il bacino interno, rendendo così possibile accedere ad entrambi dalla imboccatura definitiva e quindi non più indispensabile quella “provvisoria” costruita nella prima fase. Una volta completata la demolizione si procede alla chiusura della imboccatura provvisoria ed al completamento di tutte le opere previste per il nuovo sporgente.



economicamente corrette, al fine di garantire il trasferimento di carichi unitizzati dal vettore marittimo a quello ferroviario - e viceversa - senza dover immaginare improbabili soluzioni di raccordo dell'infrastruttura portuale.

Nel suddetto contesto, coerentemente con il piano di sviluppo del porto, appare prioritario agire nelle seguenti direttrici:

a) *Potenziamento infrastrutture di accesso/egresso.*

Potenziamento della esistente via delle Acacie, quale asse alternativo ed integrativo di collegamento al porto. Il tratto urbano della SS 16, ovvero via Corsica, ha un'ampia carreggiata oggi sicuramente adeguata ai traffici in transito. Tale viabilità, tuttavia, è gravata da una promiscuità di traffici locali e di attraversamento (di penetrazione urbana, diretti al porto, nonché quelli locali connessi alle attività commerciali presenti sulla via) che potranno determinare con il passare degli anni una possibile saturazione dell'arteria nelle ore di punta. Le opzioni di intervento possono essere due

- a.1) realizzazione di una nuova, breve, asta (ml. 140 circa: tratto A-B, nel grafico citato) interconnessa con la via Corsica all'altezza della spalla SUD del viadotto Santa Maria;
- a.2) prosecuzione della via Acacie in viadotto sul fosso Santa Maria e la realizzazione di due brevi gallerie (la prima di ml. 75 e la seconda di ml. 90, circa), con connessione di tale nuova asta, tramite rotatoria, con viale Marinai d'Italia. Siffatta soluzione è certamente molto più onerosa (ml. 900 circa: tratto A-C, nel grafico citato).

In entrambi i casi la via Delle Acacie andrebbe potenziata con un adeguamento della carreggiata dall'incrocio di via Dei Meli, fino alla interconnessione con la SS 87, interconnessione quest'ultima da potenziare con la realizzazione di un incrocio a piani sfalsati (rotatoria a – m. 8 dall'attuale piano strada con bracci di raccordo alla "Sannitica").

b) *Definizione di un idoneo sistema di distribuzione del traffico, tramite l'adeguamento dell'asta terminale di Via dei Marinai D'Italia.*

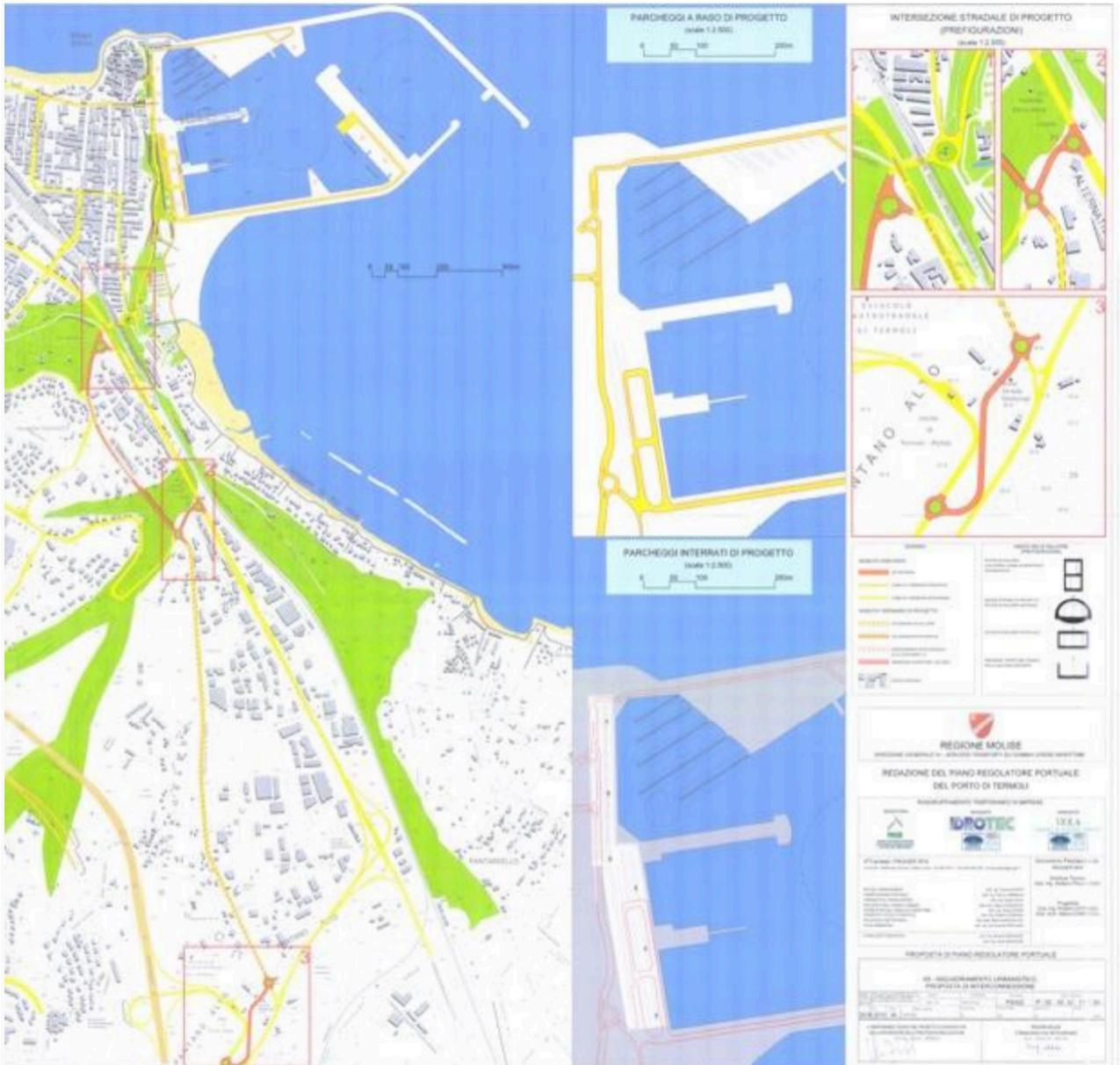
c) *Studio di fattibilità di una galleria di collegamento della Via dei Marinai D'Italia, all'altezza di Piazzale del Porto, con Lungomare Cristoforo Colombo (incrocio con Via Milano).*

d) *Parcheggi interrati e di superficie a servizio degli utenti delle attività e dei servizi portuali.*

In particolare parcheggi interrati in grado di ospitare posti per auto e veicoli commerciali leggeri, oltre naturalmente ai parcheggi scoperti previsti dal nuovo PRP nell'ampio piazzale triangolare del molo di sopraflutto, nelle aree retrostanti la banchina di riva e nell'ambito del molo di sottoflutto.

e) *Razionalizzazione dell'uscita del Casello A714 di Termoli e della sua connessione con l'accesso alla SS 87 ed alla viabilità del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB)*





(Elaborazione Piano regolatore Portuale)

5.5.1 FOCUS COLLEGAMENTI CON LE TREMITI

Il porto di Termoli rappresenta una dei principali porti di partenza verso le isole Tremiti. I servizi sono garantiti prevalentemente dalla società Navigazione Libera del Golfo, dal Gruppo Armatori Garganici per le isole Tremiti in base alla stagione e, in passato, anche dalla Tirrenia.

Benché sia uno degli imbarchi più utilizzati, la frequenza del servizio nei periodi turistici non è elevata. Il tempo di viaggio varia tra i 50 minuti con mezzo “Jet” ai 80 minuti mediante nave.

Allo stato attuale, appare necessario potenziare ruolo del porto di Termoli, anche alla luce della centralità che Termoli avrà in seguito a:

- (i) Il potenziamento funzionale del porto,



- (ii) il potenziamento della linea ferroviaria,
- (iii) la realizzazione della ciclovia,
- (iv) le strategie di sviluppo turistico previste dalla Regione Molise.

Il tutto va, inoltre, inquadrato in uno scenario di crescente competitività con i porti pugliesi.

Bisognerà agire su di una maggiore frequenza dei servizi, su mezzi dal migliore comfort di navigazione e, soprattutto, una migliore accessibilità da/verso il terminale passeggeri. Andrà, infatti, supportata una migliore integrazione modale con servizi bus e servizi ferroviari, garantendo una più facile accessibilità e una migliore esperienza di viaggio.

5.5.2 FOCUS COLLEGAMENTI CON LA CROAZIA

La regione Molise, con il porto di Termoli, già in passato è stata base di partenza di tratte dirette verso i paesi dell'altra sponda del Mar Adriatico. Infatti, la posizione geografica di Termoli è molto favorevole rispetto ad altri porti italiani, sia considerando le distanze da gli porti adriatici, sia considerando le distanze reciproche tra i porti adriatici a Nord e Sud di Termoli.

È immediato notare come i porti sulle due sponde più vicini in assoluto sono Bari e Dubrovnik (108 miglia), ma che la distanza tra Termoli e Ploce (130 miglia) e tra Termoli e Spalato (113 miglia) sono le minori tra entrambi questi importanti scali e tutti i porti italiani considerati, sia pure con differenze marginali rispetto a Vasto, Ortona e Pescara. Il porto più vicino ad Ancona è Rijeka (110 miglia), ma Ancona dista 130 miglia da Spalato e 175 miglia da Ploce, rispettivamente 17 e 45 miglia in più rispetto a Termoli. Lo stesso vale per Bari, che dista da Spalato e da Ploce rispettivamente 42 e 20 miglia in più di Termoli.

In questo scenario, il progetto MOSES (INTERREG-MED) evidenzia come esista un gap per l'area compresa tra i porti di Ancona e Bari, e sottolinea l'utilità/opportunità di sviluppo e riattivazione di linee di collegamento per l'altra sponda dell'Adriatico.

Suddetti collegamenti già esistenti in passato hanno subito un'interruzione ma, soprattutto, non hanno mai potuto godere di una sistematicità tale da diventare, e rappresentare, un valida alternativa di riferimento.

Il progetto di ripristino dei collegamenti ha una valenza strategica per la Regione Molise ed un impatto territoriale che supera i suoi confini, potenzialmente attingendo ad utenti di regioni limitrofe quali ad esempio Marche, Abruzzo, Campania e Puglia. È, inoltre, coerente con gli obiettivi più ampi della Strategia dell'Unione Europea per la Regione Adriatico Ionica (EUSAIR), per quanto concerne il miglioramento della connettività nell'area Adriatico-Ionica.

I principali gruppi target sono i cittadini italiani residenti e turisti in Molise e regioni limitrofe, cittadini croati e turisti ivi soggiornanti ed altri potenziali beneficiari.

Come emerge dalla tabella seguente, al di là dei valori assoluti, i flussi di domanda attratti dalla Croazia presentano un trend crescente a conferma di una crescita della capacità attrattiva della Croazia.



	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017			Variaz, 2017/2016 (%)	Variaz 2017/20 (%)
	Totale	Crociera	non crociera	Totale								
EU-28	425.172	412.802	398.205	400.029	393.127	395.432	396.523	14.020	400.788	414.808	4,6	-5
Belgium	829	824	850	859	821	844	1.118	950	321	1.270	13,7	39
Bulgaria	1	1	1	2	1	2	3	0	2	2	-28,0	-75
Denmark	41.993	41.527	40.965	41.266	41.353	41.647	41.583	425	42.461	42.886	3,1	-11
Germany	28.780	29.233	29.481	29.848	30.780	30.087	30.849	2.248	28.527	30.774	-0,2	1
Estonia	11.186	11.846	12.654	13.146	13.654	14.164	14.333	14	14.836	14.850	3,6	71
Ireland	3.089	2.906	2.758	2.747	2.755	2.751	2.717	5	2.769	2.774	2,1	-14
Greece	86.189	79.183	72.899	72.918	66.533	65.680	65.248	439	69.584	70.023	7,3	-24
Spain	21.518	21.868	21.629	22.871	23.486	24.522	26.323	3.004	24.896	27.899	6,0	20
France	27.218	25.552	24.815	25.634	26.638	26.133	24.514	717	24.377	25.093	2,4	-7
Croatia	25.124	26.947	26.706	27.355	23.523	27.271	29.661	76	31.251	31.327	5,6	27
Italy	87.658	81.895	76.735	73.238	72.225	70.268	67.273	3.747	70.129	73.876	9,8	-15

Tabella 1 -passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani e croati

Considerazioni simili possono essere condotte andando ad analizzare la infografica sui collegamenti esistenti. È interessante, infatti, notare la presenza e l'entità di collegamenti con la Croazia, indipendentemente dai porti di origine. Il tutto conferma l'attrattività e la opportunità di supportare collegamenti sistematici anche dal porto di Termoli. Allo stato attuale, come detto in precedenza, non esiste un collegamento veloce verso la Croazia nei porti che vanno da Ancona a Bari, e questa è sicuramente un'opportunità di mercato.



Figura 20 - Collegamenti di traghetti e mezzi veloci in Adriatico (fonte. Adriatic Sea Tourism Report)

Sempre il progetto MOSES evidenzia le seguenti opportunità (ovviamente prima della pandemia):

1. Traffico internazionale con traghetti nei Porti Italiani dell'Adriatico: 2018 + 2,56%
2. Movimenti di passeggeri da Ancona verso Croazia 2018 + 7%
3. Per la Croazia si prevede per il 2025 un incremento del numero totale di passeggeri marittimi pari a 40% rispetto il 2013.
4. Aumento del turismo religioso verso la destinazione di Medjugorje

Per quanto concerne la potenziale domanda, sono stati considerati come rilevanti i collegamenti

- Termoli – Hvar porto di Lesina,
- Termoli – Kocula porto di Vela Luka,

ed è stata ipotizzato un servizio a carattere stagionale (15 maggio-15 ottobre) con frequenze di collegamenti mensili compresi tra le 2 alle 40 tratte di andata e ritorno eserciti da un catamarano, un monoscafo o un aliscafo con velocità di crociera pari a 28-30 nodi di crociera e con una capacità di trasporto di circa 300 passeggeri.

Rispetto a tale contesto è stato stimato il numero di potenziali passeggeri trasportabili al 2029 pari a circa 23.500 pax/anno.

In tale scenario le analisi finanziarie evidenziano una buona redditività dell'investimento privato, a fronte di circa 50.000 euro di investimento pubblico. Tale redditività può essere, tuttavia, raggiunta attraverso un attento studio di tariffe, frequenze e tempi di viaggio rispetto a modalità di trasporto in competizione.

Fatto#6

In un'ottica di promuovere collegamenti stabili dal Molise verso la Croazia è sicuramente importante affidarsi ad operatori del settore con esperienza consolidata e che possano beneficiare di economie di scala di un certo tipo e che possano contare su un adeguato supporto finanziario, organizzativo-gestionale e di una rete di rapporti consolidati in Italia e all'estero.

Fatto#7

Il miglioramento dei collegamenti veloci sulla dorsale adriatica verso Termoli via ferrovia con collegamenti veloci, con autobus (e.g. linee locali e Flixbus) potrebbe aumentare l'appetibilità e la convenienza delle proposte di trasporto da/verso il porto di Termoli che, a sua volta, è raggiungibile peraltro a piedi dalla stazione ferroviaria.

5.6 TRASPORTO FERROVIARIO: PIANO FERROVIE TURISTICHE

Il piano strategico della mobilità turistica di recente approvazione e il disegno di legge per la valorizzazione delle ferrovie dimenticate, hanno riportato all'attenzione della politica e dell'opinione pubblica il tema e la opportunità della riqualificazione delle linee ferroviarie abbandonate.

In tale contesto, un efficiente e funzionale Sistema di Trasporto è condizione necessaria per la valorizzazione di un territorio ed è presupposto per la tutela delle sue stesse componenti infrastrutturali.

In questa accezione le infrastrutture e i servizi di trasporto devono garantire accessibilità e coesione, affinché il territorio possa "vivere", possa essere fruibile e, pertanto, possa essere tutelato e valorizzato. Allo stesso tempo, le infrastrutture di un sistema di trasporto sono elemento distintivo e fondante del paesaggio da valorizzare e tutelare.

Se da un lato la scelta di chiudere alcune linee ferroviarie abbia motivazioni economiche e sia motivata dalla riduzione della densità insediativa delle aree coinvolte, è importante evidenziare come lo scarso utilizzo delle linee sia dipeso dalla scarsa competitività con il trasporto individuale e, spesso, con il trasporto collettivo su gomma. È, infatti, indubbio che in assenza di adeguati investimenti e ammodernamenti, le esistenti linee non hanno potuto competere con altre modalità



di trasporto e, soprattutto, non sono potute essere coerenti con le più moderne, e dinamiche, esigenze di vita e di mobilità delle aree servite.

Il livello di servizio sempre più decadente ha portato ad una naturale riduzione della domanda di mobilità che, a sua volta, è diventata causa (scusa) per la chiusura delle stesse linee.

Dopo un periodo di scarso interesse verso le linee dismesse, anche dovuto alla perdurante crisi economica del nostro paese, oggi sta nascendo una rinnovata consapevolezza dell'importanza e dell'utilità sociale e culturale delle linee dismesse. Il possibile ri-uso turistico può, infatti, dare origine ad un processo virtuoso in grado di attrarre investimenti, di generare profitti e di (ri)dare una funzione sociale, e non solo turistica, alle suddette linee.

Tuttavia, il binomio turismo e riqualificazione infrastrutturale è un binomio rischioso e non di lungo termine. Si ritiene, infatti, che il solo uso turistico possa finire con il creare un'infrastruttura "a tempo" in grado di supportare principalmente le attività economiche di natura turistica, ma non in grado di supportare il tessuto sociale ed economico che risiede nelle aree coinvolte.

Turismo e opportunità turistiche non possono esistere senza che esista un tessuto sociale-economico stabile, in grado di tramandare tradizioni e specificità del territorio.

In un tale contesto, le linee dismesse, ove possibile, devono diventare anche supporto quotidiano alle esigenze e alla mobilità di una comunità, devono essere barriera al fenomeno dell'emigrazione e, quindi, protezione di comunità e tradizioni che lentamente stanno scomparendo.

Il processo ipotizzato fortemente supportato dalla Fondazione FS vede nella Regione Molise una possibile attuazione nelle due seguenti linee ferroviarie:

- Benevento - Bosco Redole;
- Sulmona - Carpinone.

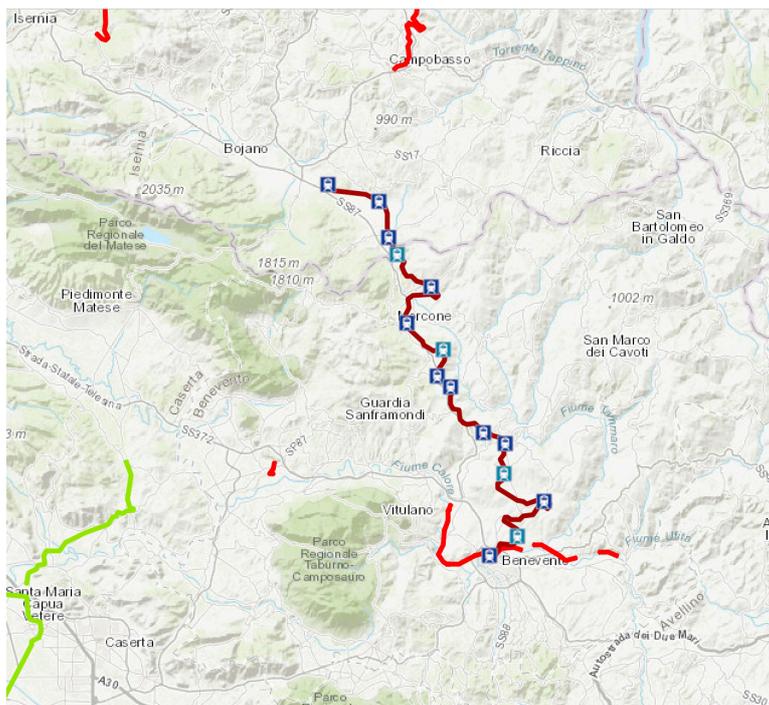
La ferrovia Benevento – Bosco Redole è stata individuata come linea ferroviaria a uso turistico. Linea a semplice binario, lunga 62 km presenta pendenza massime pari al 25 per mille e una velocità massima di tracciato pari a 40 km/h.

Chiusa dal 2013, si sviluppa in 14 fermate: Bosco Redole, S. Giuliano del Sannio, Sepino, Sassinoro, S. Croce del Sannio, Morcone, S. Maria Colle di Serra, Pontelandolfo, Campolattaro, Fragneto Monforte, Pescosannita Fragneto l'Abate, Cese, Pietrelcina, Benevento Acquafredda, Benevento.

Allo stato attuale sono iniziati, o sono state completati, interventi su traverse, massicciata, deviatoi. È necessario intervenire su passaggi a livello e opere d'arte.

In tale contesto sarebbe opportuno, come proposto in premessa, andare oltre la riapertura turistica e verificare quali interventi e quali costi siano necessari per un utilizzo anche per altri motivi dello spostamento, come collante del territorio.

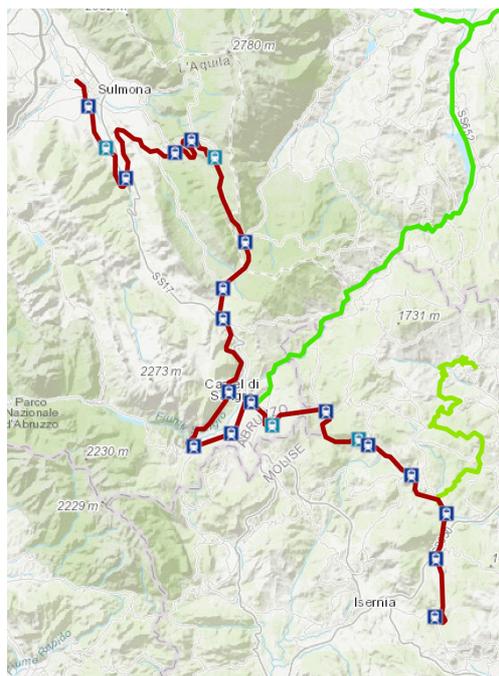




La ferrovia Sulmona- Carpinone è lunga 118 chilometri, a singolo binario non elettrificata. Attualmente fornisce servizi turistici, sviluppandosi lungo 21 stazioni: Sulmona, Sulmona-Introdocqua, Vallelarga, Pettorano sul Gizio, Cansano, Campo di Giove, Campo di Giove-Monte Maiella, Palena, Rivisondoli-Pescocostanzo, Roccaraso, S. Ilario Sangro, Alfedena-Scontrone, Montenero-Valcocchiara, Castel di Sangro, Montalto di Rionero Sannitico, S. Pietro Avellana-Capracotta, Villa S. Michele, Vastogirardi, Carovilli-Roccasicura, Pescolanciano-Chiauci, Sessano del Molise, Carpinone.

La linea richiede adeguamenti delle opere d'arte, delle stazioni oltre a interventi di natura tecnologica per migliorare la sicurezza della circolazione. Già oggetto di finanziamento, rispetto alla precedente linea, presenta un profilo prettamente turistico alla luce delle località che connette. Per quanto colleghi alcuni comuni importanti dell'entro terra molisano, la sua funzione collante territoriale sembra marginale.





La tratta in questione è stata oggetto di approfondimenti ed una prima stima dei costi pari a 14 milioni di euro, come riportato nella figura seguente fornita da RFI.

Ferrovia turistica Sulmona - Carpinone

Inquadramento

A partire dal 2014 RFI, d'intesa con la Fondazione FS - istituzione che cura i rapporti con le Amministrazioni locali per la valorizzazione e la promozione ad uso turistico di linee non più utilizzate per i servizi commerciali-, ha avviato il progetto "Binari senza tempo" per la riscoperta in chiave turistica di linee ferroviarie in disuso.

Tale programma comprende interventi per la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia.

Con legge n. 128/2017 sono state individuate le linee e le tratte ferroviarie da classificare ad uso turistico, tra cui la linea Sulmona – Carpinone.

Descrizione interventi

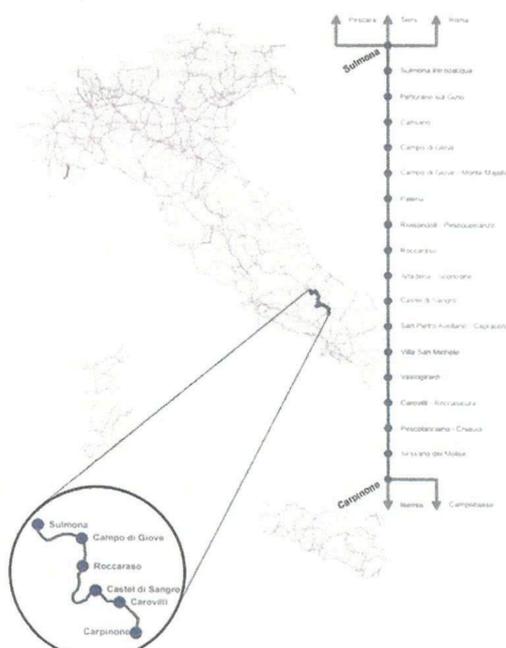
Il programma comprende interventi che consistono sostanzialmente in attività di adeguamento delle dotazioni di sicurezza e nel ripristino dei tracciati ferroviari, delle stazioni e delle relative opere d'arte e pertinenze per consentire la circolazione di mezzi rotabili storici e turistici.

Così suddivisi:

- Armamento;
- Segnalamento e tecnologia;
- Opere d'arte;
- Regimentazione/dissesto idrogeologico;
- Stazioni e fermate (Roccaraso, Campo di Giove, Pettorano, Castel di Sangro, Carovilli, San Pietro Avellana e Alfedena) con particolare attenzione alla fermata di Rivisondoli Pescocostanzo;
- Realizzazione nuova fermata presso il Parco Archeologico di Ocraticum;
- Realizzazione Nuovo HUB Sulmona a servizio treni.

Stato di attuazione

L'intervento è in attesa dell'assegnazione del finanziamento di 14 mln per avviare le attività negoziali e di progettazione



Il Molise si trova al centro di un articolato sistema aeroportuale costituito dagli aeroporti di Roma, dall'Aeroporto di Napoli, di Bari e di Pescara. I primi tre sono aeroporti internazionali che consentono di raggiungere qualsiasi destinazione mondiale e, soprattutto, erogano servizi sia tradizionali che low-cost.

Allo stato attuale, assumendo 120 minuti di viaggio come riferimento internazionale della "catchment area" di un aeroporto, è possibile verificare che:

- a) Termoli sia all'interno della "catchment area" dell'aeroporto di Pescara (ca 70 minuti);
- b) Termoli sia al limite della "catchment area" dell'aeroporto di Bari (ca 130 minuti)
- c) Isernia e Campobasso siano al limite della "catchment area" dell'aeroporto di Napoli (ca 90 e 120 minuti)
- d) Isernia sia al limite della "catchment area" dell'aeroporto di Roma Fiumicino e Roma Ciampino (ca 120 e 110 minuti)
- e) Campobasso sia al di là del limite della "catchment area" sia dell'aeroporto di Roma Fiumicino e che di Roma Ciampino (ca 140 e 160 minuti)

I tre principali attrattori della Regione possono essere raggiunti dagli aeroporti di Napoli, Bari e Pescara entro le 2 ore. I suddetti aeroporti offrono collegamenti con le principali destinazioni internazionali e sono base delle principali compagnie low-cost.

È chiaro che non c'è alcuna convenienza trasportistica per eventuali collegamenti nazionali.

In un tale contesto, è bene chiarire che il trasporto aereo è un segmento di mercato estremamente complesso e sfidante che, richiede, innanzitutto, massa critica e bilanciamento tra arrivi/partenza.

In un tale contesto, anche alla luce del bacino di influenza disponibile e al Piano Nazionale degli aeroporti, non è pensabile che il Molise si doti di un proprio aeroporto, ma potrebbe ambire ad avere delle soluzioni snelle che consentano decollo/atterraggio di aerei leggeri e/o di piccola dimensione del segmento business.

Si potrebbe ragionare di individuare a segmenti di domanda di tre tipi:

- a) Business, per supportare le interazioni incoming/outgoing del tessuto imprenditoriale, molisano e/o estero;
- b) Turistico di alto livello da /verso destinazioni interne alla Regione;
- c) Turistico da/verso paesi Balcanici, la Grecia, le Tremiti.

In tale ottica può essere ragionevole approfondire due possibili soluzioni complementari: avio-superficie terrestre, idroscalo presso il porto di Termoli.

5.7.1 AVIOSUPERFICE

L'aviosuperficie è «un'area idonea alla partenza e all'approdo di aeromobili, che non appartenga al demanio aeronautico di cui all'art. 692 del codice della navigazione e su cui non insista un aeroporto privato di cui all'art. 704 del codice della navigazione».

Sono tipicamente strutture private che devono essere autorizzate dall'Ente Nazionale Aviazione Civile se adibite a trasporto pubblico passeggeri o se vi svolga attività di scuola di volo. In assenza di



tali attività si parla di aviosuperfici gestite, non essendo necessaria alcuna autorizzazione (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti del 10 febbraio 2006, Circolare ENAC 30 ottobre 2013), su cui è possibile operare con aeromobili ultraleggeri e di aviazione generale.

Le aviosuperfici in genere sono dotate di pista erbosa, a volte anche in bitume similmente agli aeroporti, e di infrastrutture come hangar, pompa carburante, bar e altri servizi, nate in seguito alla liberalizzazione delle aree di atterraggio del 1968.

L'uso di aviosuperfici per attività di trasporto pubblico con velivoli è consentito esclusivamente per i voli non di linea e con velivoli di massa massima al decollo non superiore a 5 700 kg e numero di posti passeggeri non superiore a nove. In Italia l'ENAC ha individuato 211 aviosuperfici.

L'aviosuperficie, quindi, è una struttura destinata all'approdo degli aeromobili la cui principale caratteristica, diversamente dagli aeroporti, è quella di essere di proprietà privata ma con le caratteristiche di operatività sopra citate.

In tale contesto la Regione Molise potrebbe ospitare un'aviosuperficie da destinare al traffico dell'aviazione civile generale (voli del tipo privato), servizi di Protezione Civile, Sanitari pubblico e privato, sportivo.

L'avio-superficie potrebbe ricoprire le seguenti funzioni

- percorsi di avioturismo;
- servizi charter segmento business;
- servizio charter di volo pubblico non superiore a 9 passeggeri;
- insediamento di una scuola di volo del tipo ATO (Approved Training Organisation) secondo regolamento ENAC (Ente Nazionale Aviazione Civile) per piloti commerciali e di linea;
- struttura ricettiva in occasione di manifestazioni aeree e a supporto delle attività di volo;
- servizi di protezione civile, elisoccorso, antiincendio;
- servizio charter di volo pubblico non superiore a 50 passeggeri;
- eliporto per elicotteri tradizionali o taxi-elicotteri a decollo verticale per piccole distanze.

Come la localizzazione di ogni nodo trasportistico, anche il posizionamento di un'aviosuperficie deve rispondere a criteri di centralità geografica rispetto ai possibili attrattori/generatori di mobilità, ma deve anche rispondere a ben precisi vincoli normativi di tipo geografico, plano-altimetriche e meteorologiche ben precise.

In tale scenario è ragionevole immaginare due possibili localizzazioni.

Una localizzazione nelle aree interne, nello specifico, baricentrica rispetto alle città di Campobasso e Isernia.

Una localizzazione baricentrica rispetto alle località turistiche marine.

Nel rispetto dei vincoli/requisiti citati in precedenza, studi già esistenti individuano la località di San Giuliano del Sannio come una possibile localizzazione con caratteristiche coerenti:

- Altitudine area: 600 mt s.l.m.
- Effettiva Lunghezza della pista: 2460 mt x larghezza 45 mt (LDA 2.400 metri - TORA - 2.400 - ASDA 2.520 - TODA 2.520)
- Distanza e direzione dalla città di Campobasso: 20 km
- Distanza e direzione dalla città di Isernia: 40 Km
- Orientamento pista di decollo e atterraggio: 100/280 gradi.



Allo stato attuale esiste una stima dei costi, mentre è necessario un attento approfondimento sull'analisi dei potenziali segmenti di domanda, sulla stima della domanda passeggeri potenziale e sui potenziali ricavi da traffico.

Riferimenti economici previsti

Vers. 2.400 x 45 mt.

A) costo complessivo previsto infrastruttura a progetto aggiornato :	14.918.088,00 €
B) costo complessivo previsto infrastruttura con accessori compreso progetto definitivo/esecutivo/dir.lavori:	18.723.088,00 €
C) costo progetto preliminare con annesso pre-business plan di gestione (SOSTENUTO AD OGGI dall'autore & proponente)	115.000,00 €
D) costo complessivo inizio attività di gestione con flotta (se considerato nell'investimento)	3.400.000,00 €

- Fonte: studio CCIAA Molise

Appare importante individuare la forma giuridica, anche a partire dalle esperienze già esistenti in territorio italiano.

L'utilizzo turistico appare rivolto ad una domanda turistica di alto livello che, tuttavia, richiederà uno sviluppo di strutture ricettive e servizi coerenti che, al momento, non sembrano offerti dal territorio molisano.

5.7.2 IDROSUPERFICE

Un possibile scenario alternativo, ma che richiede approfondimenti specifici potrebbe essere rappresentato dalla possibilità di stabilire collegamenti mediante idrovolanti. Suddette soluzioni, e già utilizzata da alcuni paesi balcanici, Norvegia e Scozia, si rivolgono ad una nicchia di mercato specifica e richiedono specifici spazi e autorizzazioni.

In questa ottica è ragionevole prevedere la individuazione di una superficie che consenta operazioni di ammaraggio, flottaggio, decollo e stazionamento di idrovolanti. Il tutto sarebbe fruibile anche come base di Protezione Civile, monitoraggio delle coste in collaborazione con la Capitaneria di Porto e primo soccorso in mare.

Tale scenario potrebbe vedere il porto di Termoli come protagonista, ma richiede necessari approfondimenti nonché la rivisitazione del Piano Regolatore Portuale di recente approvazione. La opportunità non è, tuttavia, da escludere alla luce delle numerose destinazioni internazionali raggiungibili sull'intera costa adriatica.



