



# Regione Molise

SERVIZIO TRASPORTI

**VERBALE del 11 marzo 2022**  
**Ex art 8 l.r. 19/1984**

Premesso che:

- L'art. 8 della legge regionale 19/1984 prevede la partecipazione delle Organizzazioni dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano regionale, alla redazione del Piano regionale dei Trasporti; detta partecipazione si realizza attraverso una riunione a carattere regionale da tenersi presso gli Uffici della Giunta.
- Con determina dirigenziale n.1258 del 04/03/2022 sono stati approvati e pubblicati gli avvisi pubblici Afferenti la convocazione delle forze sociali ex art. 8 legge 19/1984.
- Che l'avviso di convocazione delle Organizzazioni dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano regionale è Stato pubblicato presso l'albo pretorio della regione Molise al n°1488 in data 4 marzo 2022

Tutto ciò premesso, il giorno undici del mese di marzo dell'anno duemilaventidue, alle ore 10:30 in presenza presso il parlamentino della Giunta regionale sito in via Genova a Campobasso hanno inizio i lavori, risultano presenti,

Per la Regione Molise

Assessore regionale Avv. Quintino Pallante

Dirigente del Servizio Trasporti Dr.ssa Dina Verrecchia

Funzionario responsabile del procedimento Dott. Lucio Dalla Torre con funzione di verbalizzante

Per il Ministero dei Trasporti

Il Coordinatore Prof. Stefano De Luca

Per Organizzazioni dei datori di lavoro maggiormente rappresentative sul piano regionale

C.C.I.A. dott. Paolo Spina

ANAV Raffaele Farrace

ANAV Dott. Pasqualino Langiano

ANAV Dott. Costantino Potena

ANAV Avv. Giuseppe Tullo

Prende quindi la parola l'Assessore Pallante, e procede illustrando il percorso fino ad oggi intrapreso per la redazione del Piano regionale dei Trasporti, la collaborazione intrapresa con il Ministero delle Infrastrutture e la Mobilità sostenibile ex art. 15 legge 241/1990.

Terminata la presentazione, l'Assessore cede la parola al Prof. Stefano De Luca dell'Università di Salerno esperto di materie di programmazione Trasportistica che cura il coordinamento del gruppo di lavoro della RAM società in House del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile su incarico del MIMS.

In sintesi il Prof. De Luca rappresenta ai partecipanti le modalità con la quale è stato elaborato il Piano, non dimenticando le difficoltà legate alla raccolta dei dati stante l'emergenza Covid – 19; prosegue l'esposizione illustrando le modalità di raccolta dei dati ed analisi degli stessi. In particolare, ribadisce che il Piano è un documento flessibile in grado di adattarsi a quelle che possono essere le modifiche della domanda di trasporto proveniente dal territorio, e delle esigenze infrastrutturali dettate dalle forme innovative di finanziamento vedi non ultimo le risorse assegnate con il PNRR..

Le linee guida per la redazione del Piano regionale dei Trasporti sono state definite dalla Giunta regionale con delibera n 468 del 15/10/2018 e sono:

Gli obiettivi di interesse generale che si intendono perseguire secondo una prima valutazione sono

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

Il documento da elaborare dovrà essere conforme alle seguenti prescrizioni (contenuti e requisiti minimi):

- favorire l'approccio strategico alle decisioni;
- presentare un'analisi delle criticità dello scenario attuale;
- identificare la domanda di mobilità regionale, avendo cura di individuare i bisogni sia della domanda di mobilità sistemica che di quella non sistemica;
- definire una ipotesi di riorganizzazione del sistema di mobilità regionale: rappresentare uno scenario futuro ottimale di riferimento e, qualora possibile, soluzioni alternative;
- definire priorità, obiettivi e target;
- prevedere un sistema di indicatori di monitoraggio diretto alla valutazione della performance corrente e futura del sistema di mobilità regionale, al fine anche di attivare interventi correttivi e di revisione;
- prevedere un approccio partecipativo degli stakeholders di riferimento nella fase di riorganizzazione dei servizi (amministrazione regionale, concessionari dei servizi, associazioni di categoria, utenti.);
- garantire opzioni di trasporto che permettano di accedere alle destinazioni e ai servizi chiave;
- valutare la possibilità di sperimentare e/o attivare soluzioni di trasporto flessibili e innovative (es. servizi di trasporto a chiamata);
- considerare adeguati standard e condizioni di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
  - considerare le principali raccomandazioni e direttive, di matrice sia europea che nazionale (ad esempio la sostenibilità ambientale e il contenimento delle emissioni);
- considerare l'obiettivo di aumento della percentuale di cittadini trasportati con mezzi alternativi all'auto privata;
- prevedere un'organizzazione della mobilità regionale in termini di multi modalità e intermodalità e, quindi, uno sviluppo equilibrato e integrato di tutte le modalità di trasporto;
- definire possibili soluzioni di miglioramento dell'efficienza e dell'economicità dei trasporti di persone;
- Contribuire a migliorare l'attrattività e la qualità del territorio; REGIONE MOLISE IV Dipartimento "Governo del Territorio" Servizio Mobilità
- Contemplare l'integrazione di strumenti ICT nella gestione e organizzazione della mobilità regionale, quindi prevedere anche il ricorso a sistemi di trasporto intelligenti (ITS – Intelligent Transportation System).
- Potenziare i servizi di trasporto collettivo, anche mediante politiche di incentivazione di rinnovamento del materiale rotabile;

- Supportare la connettività e la coesione territoriale, al fine preciso di ridurre il fenomeno di marginalizzazione;
  - Valutare la possibilità di prevedere interventi di velocizzazione delle linee ferroviarie (vedi elettrificazione della rete, riqualificazione di impianti tecnologici, interventi su Ferrovie non interconnesse);
  - Informatizzare i servizi sull'utenza e sul monitoraggio della stessa, sulla gestione delle infrastrutture di trasporto e sul controllo del traffico;
  - Riorganizzare il trasporto pubblico locale su gomma, in raccordo con le prescrizioni comunitarie in merito all'utilizzo di un lotto unico regionale con un unico gestore;
  - Realizzare una efficiente interconnessione fra le reti di rango regionale e quelle sovraregionali;
  - Integrazione di un sistema multimodale dei trasporti che preveda interazione tra servizio su gomma, servizio ferroviario e il combinato strada- mare sia per il trasporto delle merci che per quello delle persone, in aderenza ai principi dell'approvando piano portuale; •
- Promuovere e sviluppare la competitività dell'area portuale e retroportuale, anche mediante l'adozione delle misure temperate nella prima fase di attuazione del piano portuale;
- Sviluppare sinergie ed accordi strutturali di collaborazione con poli logistici nazionali;
  - Promuovere la cooperazione tra tutti i soggetti a diverso titolo interessati (autorità portuali e marittime, gestori di reti di trasporto, vettori, operatori economici) per lo sviluppo e la gestione integrata della piattaforma logistica regionale;
  - Attivare forme di collaborazione con i Comuni nell'ottica del miglioramento della crescita e dell'organizzazione dei servizi logistici;
  - Fornire delle Linee Guida per gli enti locali al fine della redazione ed attuazione degli interventi finalizzati alla sicurezza stradale;
  - Fornire soluzione per migliorare qualità e affidabilità dei servizi di trasporto pubblico regionale locale in ambito urbano ed extraurbano, anche considerando le diverse caratteristiche ed esigenze dei bacini di traffico;
  - Promuovere e valutare interventi materiali riguardanti le infrastrutture che vadano ad eliminare i deficit e le inefficienze funzionali, al fine di assicurare l'accesso ai principali nodi di trasporto regionali e sovraregionali;
  - Promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche

Sulla scorta delle linee guida indicate dalla Giunta regionale, il Prof. De Luca rappresenta ai partecipanti le modalità con la quale è stato elaborato il Piano, non dimenticando le difficoltà legate alla raccolta dei dati stante l'emergenza Covid – 19; prosegue l'esposizione illustrando le modalità di raccolta dei dati ed analisi degli stessi. In particolare, ribadisce che il Piano è un documento flessibile in grado di adattarsi a quelle che possono essere le modifiche della domanda di trasporto proveniente dal territorio, e delle esigenze infrastrutturali dettate dalle forme innovative di finanziamento vedi non un ultimo le risorse assegnate con il PNRR..

Il piano è composto da 7 documenti differenti, inizia con una relazione generale, si suddivide in piani di settore, sviluppa il tema della intermodalità e della interconnessione e tratta 3 macro focus tematici – Turismo – Ambiente e trasporto Merci.

Il Piano di fatto conclude il Prof. De Luca, parte dall'analisi delle infrastrutture esistenti e dell'offerta trasportistica attuale, analizza i punti di forza ed i punti di debolezza dell'intero sistema partendo dal concetto principale che la Regione Molise è una regione a domanda debole, ovvero è una regione che salvo alcune eccezioni, da un punto di vista trasportistico, paga le criticità legate ad un territorio scarsamente popolato, con una popolazione con l'età media tra le più alte in Italia ed in Europa, con uno spopolamento dei Comuni soprattutto montani dell'altro Molise ovvero della provincia di Isernia e di un sistema infrastrutturale obsoleto e soprattutto vincolato e condizionato dai fenomeni di dissesto idrogeologico che colpiscono la regione.

Terminata l'esposizione, del prof. De Luca l'assessore Pallante invita i presenti a fare degli interventi.

Prede la parola il dott. Paolo Spina in rappresentanza della Camera di Commercio del Molise; si complimenta con il prof. De Luca e con la struttura tecnica dell'Assessorato ai trasporti, per il lavoro svolto che include anche i suggerimenti nati dai confronti e dalle interazioni avuti con la Camera di Commercio ed i principali rappresentanti delle varie Associazioni di Categoria ricomprese in detto ambito.

A tal proposito, ricorda che la Camera di Commercio ha già precedentemente condiviso con la regione Molise, a diversi livelli, il progetto dell'Aviosuperficie e un approfondimento del servizio ferroviario, preannunciando che metterà a disposizione, non appena pronto, il Libro bianco delle infrastrutture della Regione Molise, in corso di predisposizione da parte di Uniontrasporti.

Condivide soprattutto l'impostazione del Piano ed in particolare lo sviluppo di idee progettuali calate sulla realtà del territorio e sui possibili sviluppi futuri, tenuto conto che la domanda trasportistica regionale potrà in quale modo modificarsi nel periodo a medio termine, sempre però avendo a mente un progetto di visione strategica futura.

La criticità aggiunge Spina non è nel Piano, ma nella fase attuativo dello stesso, ovvero nella capacità che la struttura regionale sarà in grado di mettere in atto per rispondere alle mutande esigenze e richieste del territorio.

Il Piano è lo strumento di programmazione, in esso si legge quella che è l'attuale offerta di trasporto, l'attuale domanda di trasporto, gli interventi in atto sulle infrastrutture esistenti, quelli sulle nuove infrastrutture, e su quelle che potenzialmente potrebbero essere le infrastrutture non presenti sul territorio ma che di fatto potrebbero servire per soddisfare una nuova domanda trasportistica vedi in primis la realizzazione di una avio superfice per consentire l'attivazione di servizi anche eventualmente a rischio d'impresa quali ad esempio l'aereo taxi.

L'attenzione secondo Spina deve essere focalizzata sull'analisi costane dei Costi/Benefici di tutti i servizi offerti dalla regione e richiesti dal territorio; non è detto aggiunge Spina che la Regione debba continuare ad investire risorse proprie per mantenere un servizio trasportistico come, a titolo di esempio, il servizio su ferro che collega Campobasso con Termoli - assolutamente deficitario, solo perché esiste una infrastruttura ferroviaria. Tutti i servizi devono essere oggetto di analisi continue, lo stesso servizio può essere reso anche in altri termini, magari facendo riferimento a quanto previsto nel capitolo della c.d. domanda debole, ovvero facendo ricorso al servizio su chiamata ovvero su un forma alternativa al ferro quale la gomma e viceversa oppure attraverso sistemi che privilegino l'intermodalità, con un attenzione particolare all'utilizzo di tecnologie innovative di alimentazione (segnatamente, elettricità e idrogeno).

Allo stesso modo deve essere attentamente considerata la particolare situazione delle aree interne, per le quali scarsi o nulli sono gli eventuali benefici degli investimenti in Alta velocità o alta capacità delle linee ferroviarie. Anche in questo caso occorre valutare correttamente la possibilità di collegamento lungo la dorsale appenninica attraverso un sistema di aviosuperfici, con enormi benefici per le aree interne.

La intermodalità, l'interconnessione, la razionalizzazione e l'efficientamento del servizio non devono essere solo termini che riempiono le pagine del Piano regionale dei trasporti, bensì devono poi concretizzarsi in atti, in azioni, in documenti che attestano ed evidenziano uno studio costante dei flussi trasportistici e di tutti i dati che normalmente vengono utilizzati per una analisi SWOT del sistema Trasportistico locale.

Non può una regione ricordarsi di attivare le concertazioni solo in concomitanza di un evento importante quale è la redazione di un Piano di settore, tutti i Piani devono essere oggetto di una costante monitoraggio e interazione con i soggetti che di fatto poi sono i fruitori dei servizi che il Piano è finalizzato ad erogare.

La CCIA è al fianco delle istituzioni pubbliche e come tale intende ricoprire un ruolo partecipativo nelle scelte operative e programmatiche, ma per fare questo occorre il dialogo partecipativo che in occasione della redazione di questa proposta di Piano c'è stata con la struttura amministrativa dell'Assessorato ai Trasporti, ma che mi auspico continui in modo costante e continuo nell'interesse della collettività e con lo scopo di razionalizzare ed efficientare la spesa pubblica, nell'interesse esclusivo del territorio.

A tal proposito, oltre a ribadire l'intenzione di mettere a disposizione della regione il Libro bianco delle infrastrutture citato, Spina sottolinea come la CCIAA possa curare anche eventuali aggiornamenti allo stesso su richiesta della Regione e collaborare dunque per migliorare il flusso informativo e l'analisi costante sulla tematica delle infrastrutture.

Terminato l'intervento del Presidente della C.C.I.A. Dott. Spina prende la parola l'avv. Giuseppe Tullo in rappresentanza dell'ANAV; anche lui si complimenta per l'ottimo lavoro svolto, e per il dettaglio delle problematiche legate ai trasporti riportate nel piano. Si sofferma inoltre sulla vera criticità del Piano, ovvero la sua attuazione, e si auspica un focus dettagliato che analizzi costantemente tutti i servizi offerti dalla regione con particolare attenzione ai costi benefici resi dai servizi su ferro in rapporto a quelli resi su gomma e viceversa.

Prende la parola il dott. Costantino Potenza il quale evidenzia le criticità non del Piano, bensì dell'attuazione del Piano regionali, con particolare riferimento al Trasporto Pubblico Urbano che risulta disgiunto dall'offerta trasportistica regionale. Aggiunge Potenza, come giustamente riportato nella proposta di Piano regionale dei Trasporti, si dovrebbe in sede attuativa sviluppare le interconnessioni TPL – TPU Gomma – Ferro trasporto marittimo e trasporto aereo anche se a rischio d'impresa.

Alle ore 12:30 vien sciolta la seduta; del che viene redatto il presente verbale a cura del funzionario preposto alla verbalizzazione.