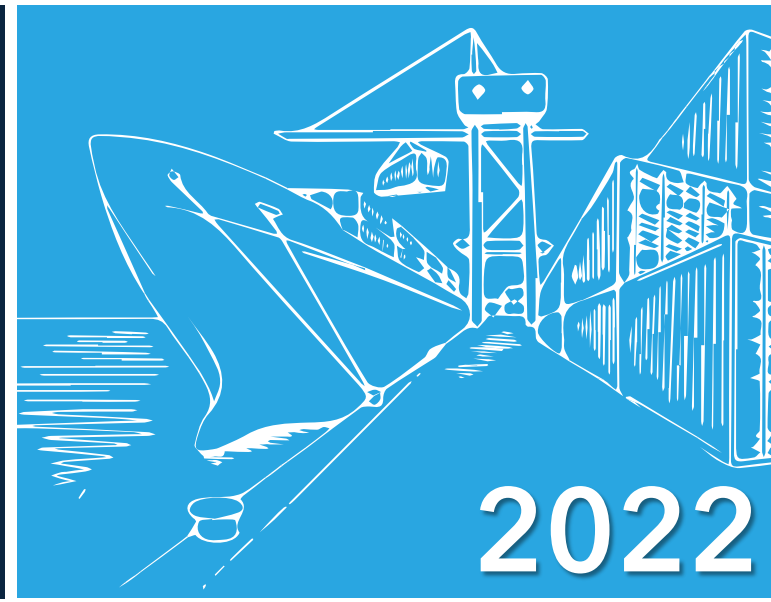
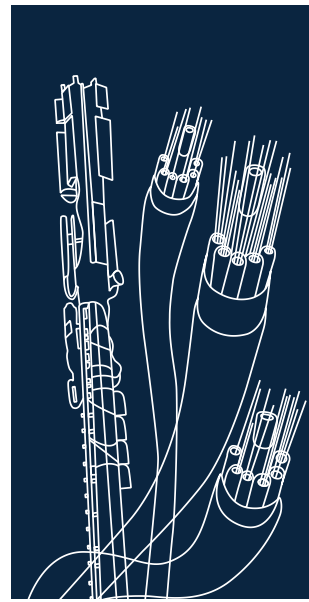
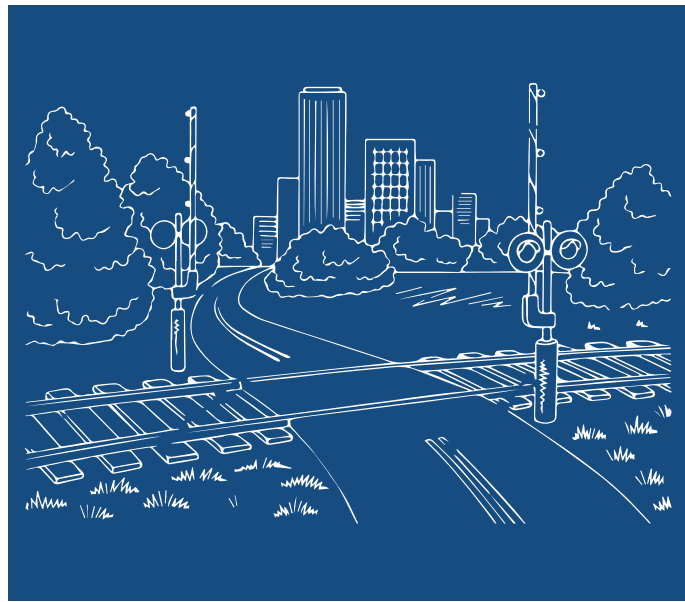




Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Molise

Le opere indifferibili per il sistema
economico molisano



UNIONTRASPORTI



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2019-2020



CAMERA DI COMMERCIO
DEL MOLISE

L'annoso deficit infrastrutturale del sistema trasportistico molisano costituisce uno degli ostacoli più importanti allo sviluppo e alla ripartenza del sistema economico regionale. Tutte le nostre aree produttive, anche se con intensità differente, sono fortemente penalizzate dall'assenza di grandi direttrici di collegamento sia nord-sud che, soprattutto, est-ovest.

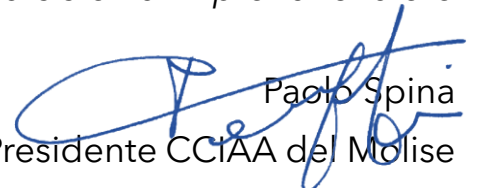
Una carenza particolarmente evidente nelle aree appenniniche, dove due sole statali consentono il collegamento con la costa adriatica, la SS650 e la SS647, rispettivamente lungo il corso del Trigno e del Biferno. Le due arterie non sono facilmente raggiungibili da gran parte della nostra popolazione, in primis a causa dell'**orografia del territorio**, ma è proprio attraverso di esse che viene attivata la catena di connessione tra i tre poli produttivi individuati nella ZES interregionale Puglia-Molise, rendendo l'intera regione area-cerniera tra il versante occidentale e orientale della penisola. Ancor di più questo ruolo di area-cerniera potrà essere valorizzato quando la proposta di revisione del regolamento TEN-T vedrà confermata la centralità, nel network europeo, del prolungamento del Corridoio Baltico Adriatico fino a Bari.

Sullo stato di fragilità delle infrastrutture di trasporto incide, inoltre, il diffuso **dissesto idrogeologico** del nostro territorio e **l'assenza di poli multimodali**, che ostacolano fortemente le potenzialità di sviluppo di una regione che, nonostante vanti numerose risorse, sia industriali che turistiche, si scontra con difficoltà oggettive nel relazionarsi con il resto dell'Italia e l'Europa.

Dopo due anni di emergenza sanitaria legata alla pandemia da Covid-19, le cui conseguenze rimangono ancora un'incognita sullo sfondo e con cui presumibilmente dovremo ancora convivere anche nel prossimo futuro, si è aggiunta la grave emergenza del 2022, umanitaria ed economica, legata al conflitto in corso in Ucraina. Da questo fragile contesto, si erge sempre più forte l'esigenza di intervenire urgentemente a sostegno del sistema di mobilità delle persone e delle merci, attraverso soluzioni progettuali **pragmatiche** e **finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche.

Infatti, ci troviamo in un contesto di grandi **opportunità da cogliere** - dal PNRR, al nuovo PRT del Molise, alla ZES interregionale - che **difficilmente si ripresenteranno** e, proprio per questo, la Camera di commercio del Molise, attraverso il FdP 2019-2020 promosso da Unioncamere italiana, e con il supporto di Uniontrasporti, intende ancor di più partecipare attivamente al processo di ripresa, mettendo a fuoco le opere prioritarie per il rilancio del sistema economico regionale, anche con la lungimiranza e l'intraprendenza di proporre soluzioni innovative che siano in grado di dare respiro a questo territorio nell'immediato.

Il «Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Molise» rappresenta solo l'inizio di un percorso di squadra, tra sistema imprenditoriale e Regione Molise, che vede nell'ascolto e nella condivisione la vera strada per ripartire con concretezza.


Paolo Spina
Presidente CCIAA del Molise

Premessa	04
Obiettivo	05
Il contesto di riferimento	06
Le priorità infrastrutturali del Molise	14
Infrastrutturazione BUL e 5G	31
Conclusioni	40

Il presente documento, promosso dalla Camera di commercio del Molise e redatto da Uniontrasporti scarl, ha lo scopo di sintetizzare le **priorità infrastrutturali indicate dal mondo associativo e imprenditoriale molisano** su cui occorre intervenire con urgenza per superare la condizione di isolamento in cui verte il sistema territoriale regionale, ulteriormente enfatizzata dalla crisi in corso (legata alla pandemia e al conflitto in Ucraina), e recuperare competitività rispetto ai mercati nazionali ed internazionali.

Nell'ambito del **Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture**, promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale molisano vuole rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale del territorio regionale, mediante una serie di azioni che vanno da **momenti di confronto e concertazione** all'individuazione delle **opere strategiche per le proprie imprese**, dallo sviluppo di iniziative progettuali specifiche rispondenti alle esigenze del mondo imprenditoriale del Molise alla sensibilizzazione delle PMI locali sui temi della Banda ultralarga e del 5G a favore della crescita della cultura digitale.

Il punto di partenza è la consapevolezza che un **sistema infrastrutturale competitivo e sicuro**, assieme ad una mobilità dei passeggeri e delle merci efficiente e fluida, sia un **elemento prioritario per lo sviluppo economico dei territori e per la competitività delle imprese**. Le dinamiche dei mercati - sia globali che locali - impongono una visione strategica sui principali sistemi infrastrutturali, orientata a sfruttare la vantaggiosa posizione geografica del nostro Paese, potenziandone la dotazione e l'accessibilità delle infrastrutture, al fine di rendere veloce e funzionale il transito delle merci, delle persone e delle informazioni.

Il Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali del Molise vuole essere uno **strumento di proposta** per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale rispetto alle opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad una connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

Lo stato di totale inadeguatezza del sistema dei trasporti del Molise amplifica e aggrava gli effetti della crisi economica globale aumentando la distanza con le aree del Paese e l'Europa. I punti di eccellenza regionale rischiano pertanto di essere vanificati se non si interviene con la massima urgenza sul piano infrastrutturale attraverso degli interventi immediatamente cantierabili nell'attesa di un percorso di medio-lungo termine che possa **far uscire la regione dall'isolamento infrastrutturale** in cui si trova. Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, mortificano le potenzialità di una regione che può vantare innumerevoli risorse, anche turistiche.

In tale contesto, il **sistema camerale molisano** intende svolgere un **ruolo di raccordo** tra il sistema economico che rappresenta e gli interlocutori preposti alla programmazione, alla progettazione, al finanziamento, alla realizzazione e al controllo della infrastrutturazione del territorio.

A partire dal punto di vista delle imprese e attraverso una **visione d'insieme che supera i confini regionali**, si giunge a definire un elenco delle opere irrinunciabili per il sistema economico quale importante contributo per migliorare la strategia sulle infrastrutture e aumentare il livello di servizio fornito al territorio. Il documento vuole essere un contributo concreto per migliorare la strategia sullo sviluppo del sistema infrastrutturale del Molise con l'auspicio di raggiungere la concertazione anche con le regioni limitrofe, Abruzzo, Lazio, Campania e Puglia.



Il contesto di riferimento

Quadro economico

Commercio estero

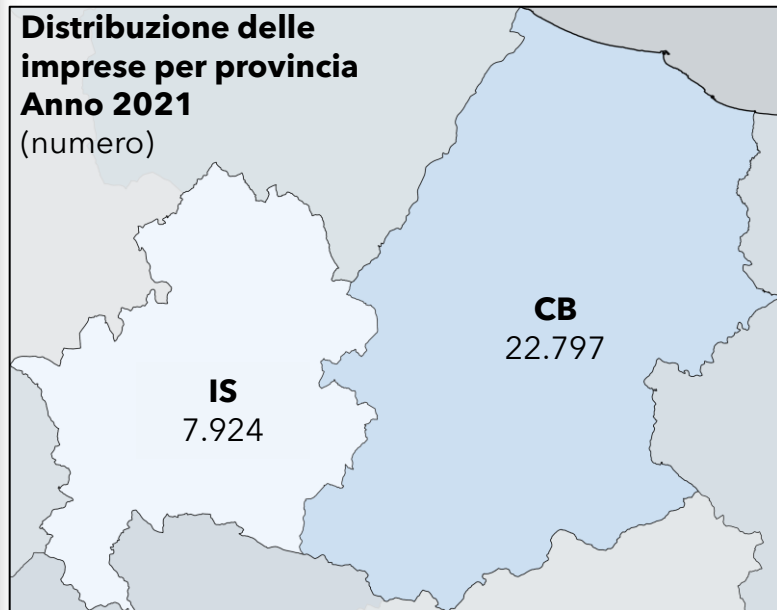
Specializzazioni economiche

Offerta infrastrutturale

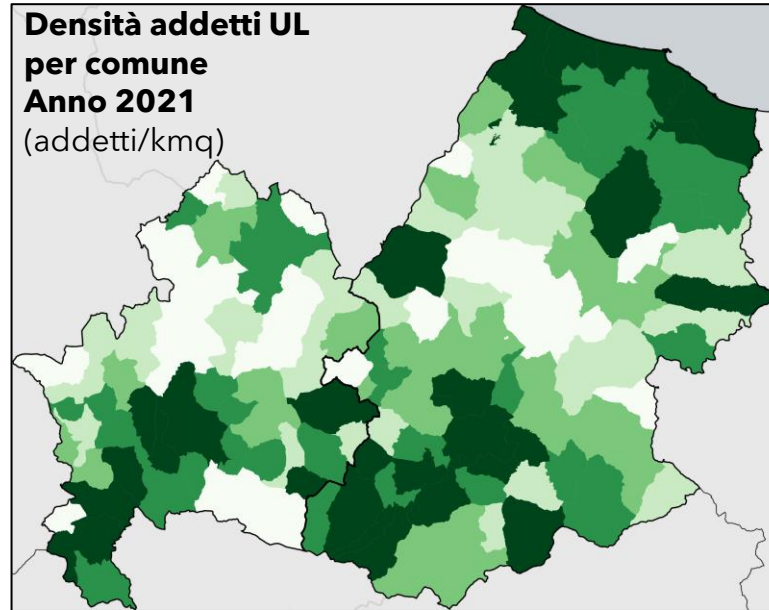
Performance infrastrutturale

Il Molise nel Ten-T

- Il Molise è la **penultima regione in Italia per ricchezza prodotta** (seguita solo dalla Valle d'Aosta): nel 2020 il **PIL regionale** è stato pari a circa 6 miliardi di euro, il **0,4% del PIL nazionale** e l'**1,6% del Sud e Isole**, **-7,3% rispetto al 2019** (-470,6 milioni di euro), in linea con la contrazione italiana (-7,9%) e del Sud e Isole (-7,4%)
- Il **PIL pro capite nel 2020** (20.203 euro rispetto a una media di 18.290 euro nel Sud e Isole, al 15° posto nella classifica delle regioni italiane) si è ridotto del **-5,8% rispetto al 2019**
- Il numero di **imprese attive**, 30.631 nel 2021, è cresciuto del **+0,4% rispetto al 2020** (+1,1% IS, +0,1% CB), ma è calato dello **-0,6% rispetto al 2019** (+0,5% IS, -1,0% CB)
- Il numero di **addetti alle unità locali** nel 2021 ha registrato un **+2,9% rispetto al 2020** (+3,3% IS, +2,8% CB) e **+1,5% rispetto al 2019** (+1,9% IS, +1,3% CB)



30.631 imprese attive
(2% del Sud e Isole)



75.164 addetti alle unità locali
(2% del Sud e Isole)

Il sistema imprenditoriale molisano è costituito per il **97% da micro imprese** (fino a 9 addetti) e il **3% piccole imprese** (10-49 addetti). Il **74% delle imprese attive** si concentra **nella provincia di Campobasso**, il 26% nella provincia di Isernia. Circa il **21% delle imprese attive** sono **artigiane**.

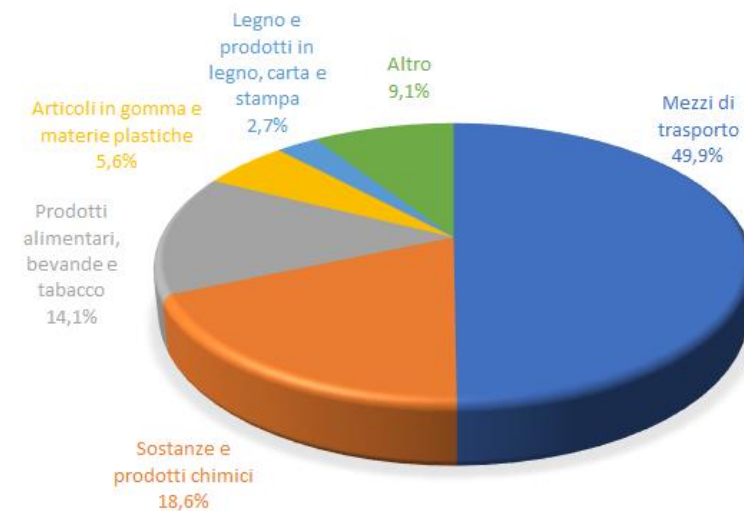
Il comparto dell'**agricoltura** è il più rappresentato con il 30,5% delle imprese molisane, seguito dal commercio (all'ingrosso e al dettaglio), 22,5%, e dalle costruzioni (12,5%)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Registro Imprese 2021

- Nel 2021 il **commercio estero del Molise** ha totalizzato **1,9 miliardi di euro** (0,2% del totale nazionale e 1,8% del Sud e Isole) con un saldo positivo di circa 381,2 milioni euro
- Il **67%** del commercio estero è diretto **verso Paesi extra Ue**, a livello mondiale i **primi 5 Paesi destinatari** delle esportazioni molisane sono: **Stati Uniti** (46%), Germania (10%), Turchia (5%), Svizzera (5%) e Paesi Bassi (4%)
- Il **trasporto marittimo** è la modalità maggiormente utilizzata nelle esportazioni (66%), mentre con i paesi UE viene utilizzata quasi esclusivamente la modalità stradale (99%)
- La quasi totalità dei prodotti esportati (97,6%) deriva dall'**industria manifatturiera**, con il comparto dei **mezzi di trasporto** che concorre alla metà dell'export molisano (49,9%), seguito da sostanze e prodotti chimici (18,6%) e prodotti alimentari, bevande e tabacco (14,1%)
- Le **esportazioni** molisane contribuiscono per circa il **15%** alla formazione del **PIL regionale** (12% nel 2019 e 16% nel 2020), **nel 2021** hanno registrato una crescita del **+21% vs 2020** (+53% vs 2019, soprattutto grazie al comparto della chimica e dei mezzi di trasporto), in misura superiore rispetto alla media nazionale (18%) e a quella del Sud e Isole (17%). In particolare, l'**export della provincia di Campobasso** (che forma il 78% dell'export regionale) è cresciuto del **+58% rispetto al 2019** (quello di Isernia del +10%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat anno 2021, Ue post Brexit

Focus sull'export

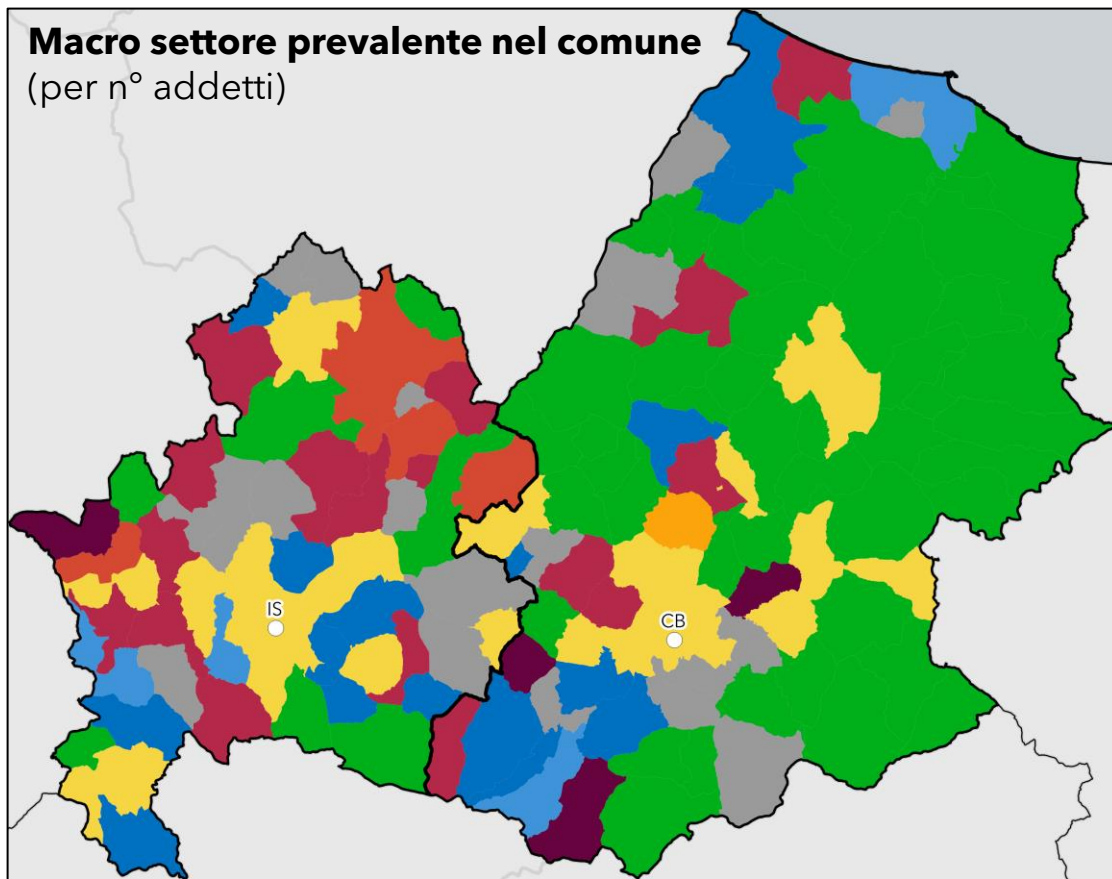


Modo di trasporto

	65,6% (0,8% vs Ue)
	31,7% (99,2% vs Ue)
	2,5% (0,0% vs Ue)
	0,2% (0,0% vs Ue)

Destinazioni principali

	USA 529 mln € (46%)
	Germania 111 mln € (10%)
	Turchia 61 mln € (5%)
	Svizzera 60 mln € (5%)
	Paesi Bassi 46 mln € (4%)



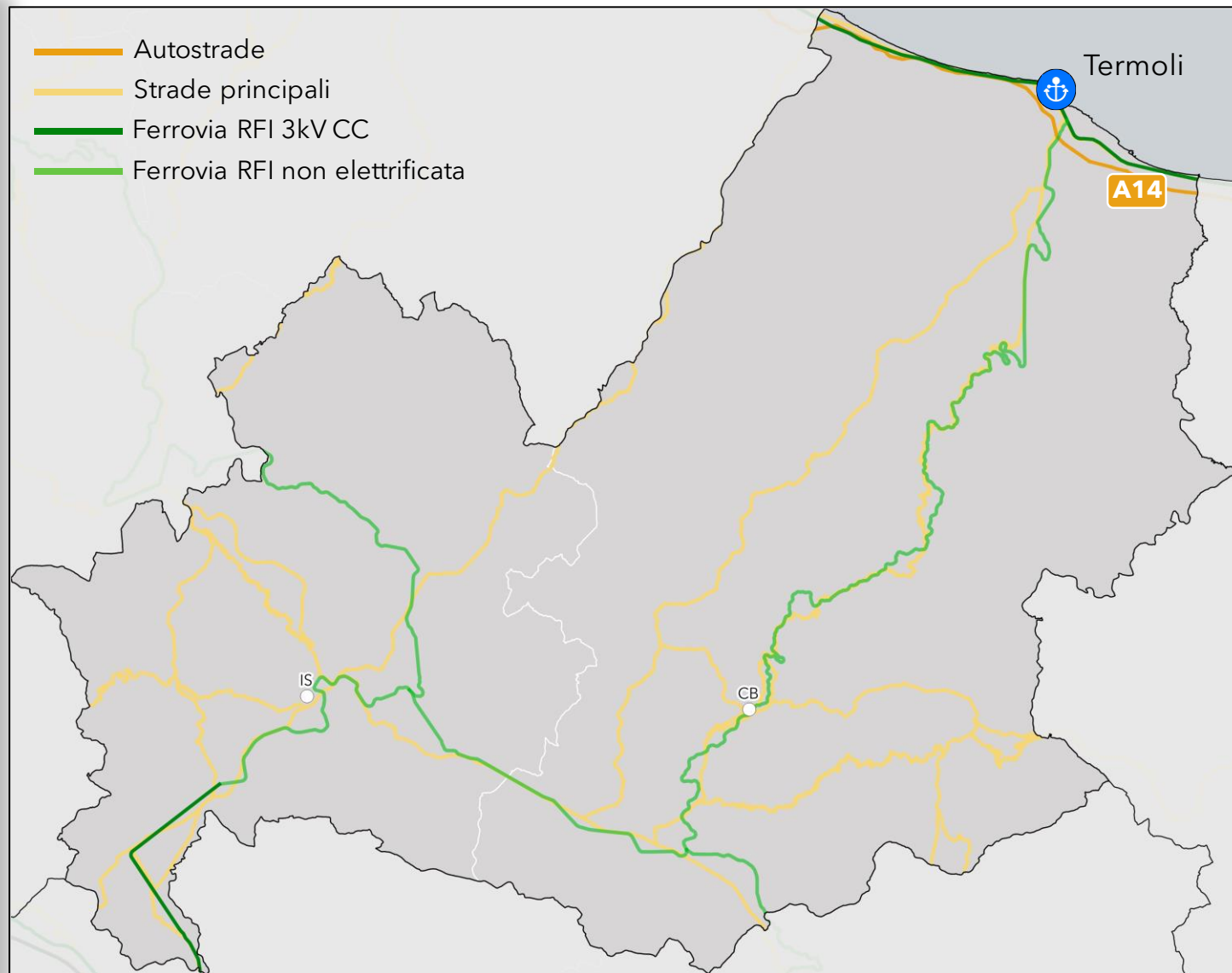
L'indice di specializzazione regionale evidenzia una struttura produttiva fortemente sbilanciata verso i settori più tradizionali: **industria** (in particolare quella specializzata), **agricoltura** e **costruzioni**. Nel contesto regionale emerge il ruolo dominante della provincia di Campobasso (in cui si concentra il 73% degli addetti). L'area più industrializzata è quella di **Termoli**, ma anche i nuclei di **Campobasso** e **Isernia-Venafro**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview 2021

Indice di specializzazione*
(Province vs Molise e Molise vs Sud e Isole)

MACRO SETTORE	PESO %	CB	IS	MOLISE
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	10,5%	1,2	0,6	1,3
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	11,2%	0,9	1,2	1,1
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	7,6%	1,2	0,5	1,6
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	11,3%	0,9	1,2	1,1
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzino	9,5%	1,1	0,9	0,8
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	13,4%	1,0	1,1	0,9
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	12,9%	1,0	1,0	0,9
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	1,9%	1,0	0,9	0,9
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,6%	0,8	1,5	0,8
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20,2%	0,9	1,2	1,0
TOTALE ADDETTI	100%	53.520	19.509	73.029

* Gli indici superiori a 1 evidenziano la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

- **2.900 km di rete stradale di rilievo nazionale e regionale** - di cui l'1% autostrada (Autostrada A14), il 23% altre strade di interesse nazionale in gestione Anas, il 76% strade regionali e provinciali - e **10.600 km di strade comunali** (urbane, extraurbane e vicinali).
- **265 km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 23% elettrificata (3kV cc) e il 9% a doppio binario. Il sistema ferroviario regionale è incentrato su due direttrici principali: quella Adriatica e quella interna che mette in relazione Campobasso con la parte costiera da un lato e con Roma e Napoli dall'altro. Sono presenti **21 stazioni** per servizio viaggiatori di cui 3 medio/grandi (Termoli, Isernia e Campobasso) che rientrano nel piano RFI (Easy Station e Smart Station) che ne prevede l'adeguamento e l'ammodernamento entro il 2026.
- **1 porto: Termoli** (III° classe), porto passeggeri, peschereccio e turistico da diporto. È l'unico porto collegato tutto l'anno con le Isole Tremiti. La funzione del porto è limitata a imbarcazioni di piccola dimensione, con pescaggio non superiore a 5 metri. Il DL del 16/06/2022 inserisce il porto nell'AdSPMAM, con importanti benefici in termini di investimenti. Il porto farà parte della **ZES interregionale di Puglia e Molise**.

Nel 2020 Uniontrasporti ha sviluppato un insieme di indici su scala provinciale che, tenendo conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale (stradale, ferroviaria, portuale, aeroportuale e logistica), consentono di trarre delle **valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale attuale** regionale rispetto al più ampio contesto nazionale. Entrambe le province molisane presentano una performance nel complesso molto carente rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate, posizionandosi, rispetto all'indicatore di sintesi, al 98° posto (IS) e al 104° posto (CB) nella classifica nazionale.

											INDICE DI SINTESI	
	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE	PROV. (# Italia)	SCORE
1°	CB (82°)		CB (100°)		CB (70°)		IS (68°)		CB (100°)		IS (98°)	
2°	IS (91°)		IS (105°)		IS (88°)		CB (104°)		IS (101°)		CB (104°)	



Forte deficit infrastrutturale

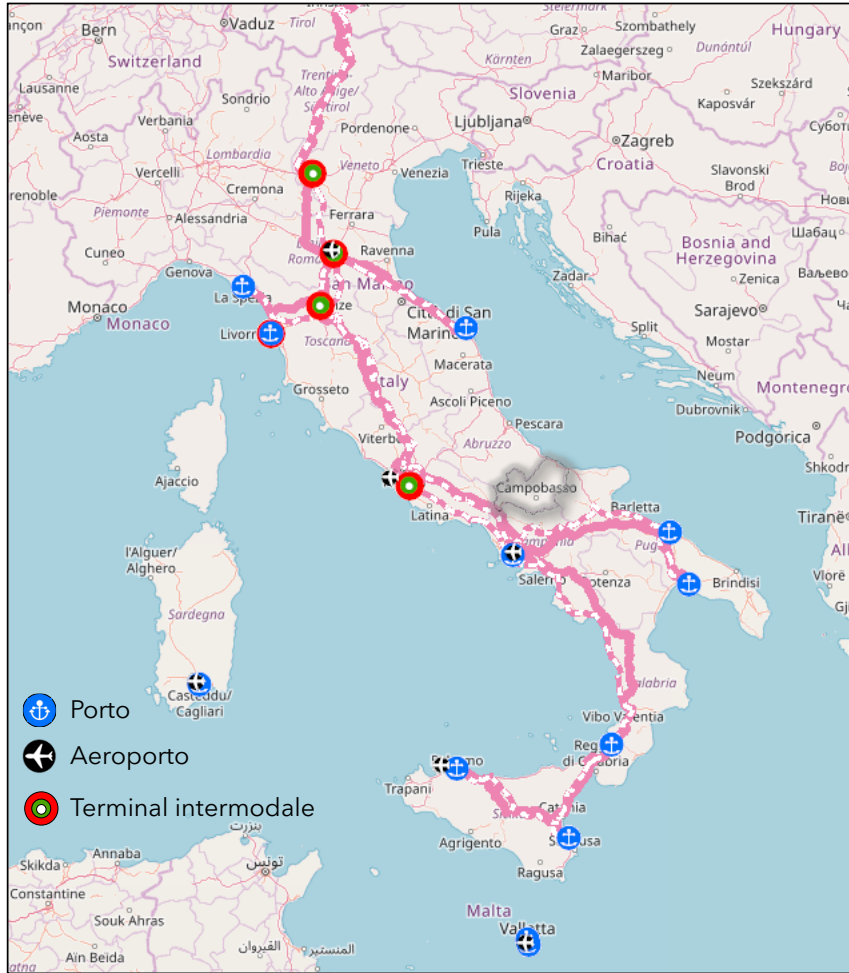
Il territorio regionale è caratterizzato da un **contesto** orografico e infrastrutturale **particolarmente penalizzante**, data la rilevante incidenza di aree montane (89%, particolarmente elevata in provincia di Isernia, 92%) e di zone rurali/scarsamente popolate (81% IS e 42% CB), una limitata presenza di accessi autostradali e di stazioni ferroviarie (anche in termini prestazionali, l'unica stazione Gold è quella di Campobasso), assenza di assi del Core Network europeo, assenza di nodi multimodali passeggeri e merci sul territorio regionale.

* L'indagine realizzata nel 2021 da Uniontrasporti per Unioncamere Italiana, sui fabbisogni infrastrutturali e logistici delle imprese, evidenzia che nel biennio 2019- 2020, circa l'83,5% delle imprese di trasporto e della logistica molisane hanno utilizzato il trasporto stradale, una percentuale superiore alla media nazionale (74,3%) e a quella del Sud e Isole (67,8%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

- Il **nodo di Napoli** (nodo Core del Ten-T) rappresenta il principale scalo portuale e aeroportuale di riferimento in termini di vicinanza, tuttavia entrambe le province risultano penalizzate dall'**assenza di grandi vie di comunicazione** che consentano di agganciarsi alle principali dorsali di traffico.
- È stato rilevato come un'elevata percentuale di imprese valuti **inadeguato il sistema viario** e reputi urgente intervenire sul livello di servizio; anche se, nel contesto nazionale, il numero di incidenti/km non è particolarmente elevato, si rileva un indice di mortalità allarmante in entrambe le province (nel 2020, CB si colloca al 3° posto e IS al 5° nella classifica nazionale).
- Ancora più deficitaria è la performance ferroviaria soprattutto in termini di dotazione e funzionalità, il **77% della rete ferroviaria non è elettrificata**, il **91%** è a **singolo binario**, l'offerta di treni in arrivo/partenza dai capoluoghi provinciali è limitata, così come i servizi di mobilità integrata in stazione (come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), l'età media del parco rotabile e la copertura GSM-R.
- Il trasporto ferroviario risente anche degli ingenti tagli alle risorse praticati negli ultimi anni, nonché l'autonomia gestionale delle Regioni, che hanno portato alla **sospensione di numerose linee**, provocando una diminuzione della quantità e della qualità del servizio e un **preponderante utilizzo della modalità stradale***.
- Entrambe le province presentano un ampio potenziale di sviluppo** che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione organica sovraregionale**.

Il MOLISE non è attualmente attraversato da nessun corridoio europeo ma è lambito dal corridoio SCANDINAVO-MEDITERRANEO e per questo il territorio regionale potrebbe trarne beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria di connessione.



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è il più esteso tra i corridoi della rete centrale collegando Helsinki a La Valletta attraversando otto (8) Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA
Km rete ferroviaria	9.600	3.000
Km rete stradale	6.300	2.400
N° porti	25	9
N° aeroporti	19	4
N° terminal intermodali	28	5

È un asse cruciale per l'economia europea collegando i maggiori centri urbani della Germania e dell'Italia alla Scandinavia.

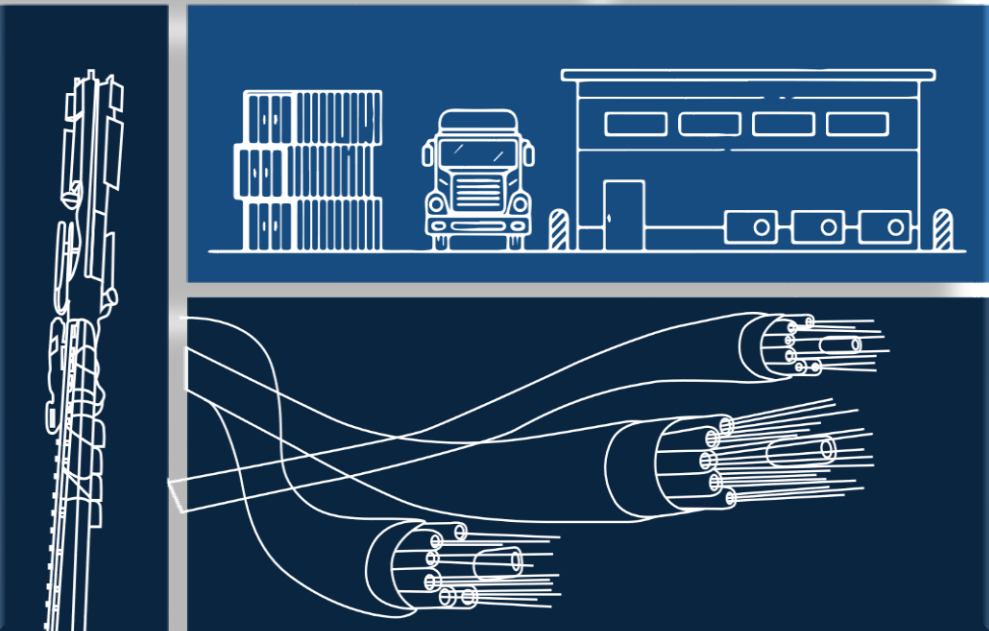
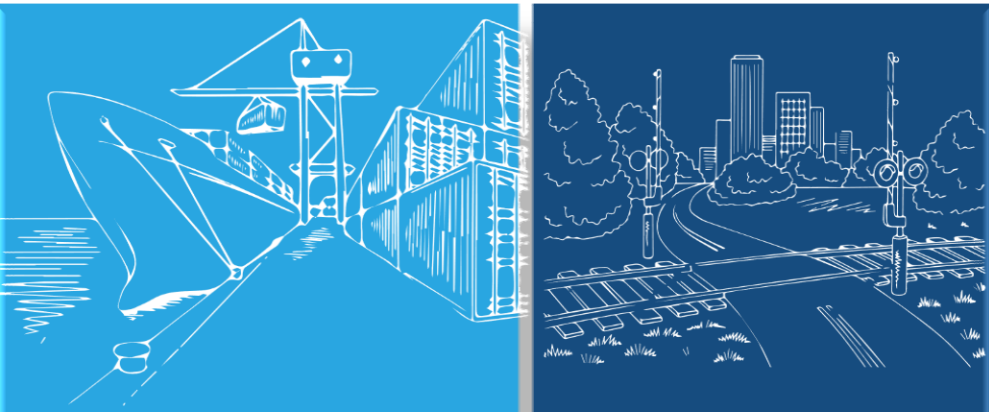
In Italia parte dal valico del Brennero e collega Bolzano, Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

Il 14/12/2021, nell'ambito del «Efficient and green Mobility package», la CE ha pubblicato la **proposta di revisione del Regolamento TEN-T 1315/2013** (attualmente in discussione presso le Istituzioni Europee), la cui **adozione è prevista entro il 1° semestre 2023**.



La proposta di revisione risponde alla necessità di adeguare la politica della rete transeuropea dei trasporti ai molteplici cambiamenti intervenuti nel corso degli ultimi 10 anni, quali la crescente domanda di trasporto, le dinamiche geopolitiche (allargamenti dell'UE) e gli sviluppi della politica dei trasporti (liberalizzazione, interoperabilità e innovazione tecnologica). La principale novità della proposta di revisione è l'**introduzione** di un livello di rete intermedio (che si aggiunge al Core e al Comprehensive, da adeguare rispettivamente entro il 2030 e il 2050) denominato **Extended Core** con orizzonte temporale il 2040, al fine di garantire un approccio graduale verso il 2050. La rete Extended Core comprende alcune sezioni prioritarie della rete Comprehensive.

Rispetto alla revisione proposta, il Molise assumerà una posizione strategica tra due Corridoi dato che è prevista l'**estensione del Corridoio Baltico-Adriatico** fino a Bari attraverso la direttrice adriatica, sia stradale (A14) che ferroviaria (linea Ancona-Bari).



Le priorità infrastrutturali del Molise

Approccio metodologico

Quadro degli interventi nazionali

Macro obiettivi

Selezione delle priorità

Schede di dettaglio

L'approccio metodologico utilizzato per giungere alla selezione delle priorità indifferibili per il territorio regionale del Molise si è basato sui seguenti step:

- Definizione del **quadro degli interventi programmati a livello nazionale** di interesse per la regione Molise, che mette anche in evidenza lo stato delle opere incompiute sul territorio
- Identificazione e contestualizzazione delle **esigenze del sistema imprenditoriale** emerse a livello territoriale attraverso l'**attività di concertazione**
- Filtro dell'attenzione su **un numero limitato di opere** su cui il sistema camerale possa fare leva nei tavoli istituzionali attraverso un'**analisi per macro obiettivi di valenza regionale tenendo conto di una «vision regionale»** (le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale e necessitano di una concertazione sovraregionale)
- **Selezione delle priorità infrastrutturali** tenendo in considerazione alcuni criteri oggettivi minimi di priorità (tra i quali, lo scopo e la rilevanza territoriale dell'opera, la possibilità di agire nel breve, medio o lungo periodo, le esigenze di trasporto cui assolverebbe l'opera ed eventuali risvolti di un mancato avanzamento o completamento) a cui si sommano necessariamente altri criteri più qualitativi dettati dal sentiment del territorio
- Focus dell'analisi solo sulle opere con un **alto livello di priorità**, ritenute di **maggiore urgenza nel contesto regionale** e per le quali sono state sviluppate delle **schede di dettaglio**, nell'ottica di scegliere strategicamente alcune opere e portarle a termine.

Il quadro degli interventi programmati a livello nazionale rappresenta una fotografia delle **opere di interesse per il territorio molisano che beneficiano di investimenti pubblici coordinati a livello nazionale** e che in quanto tali sono ritenute indispensabili e strategiche per lo sviluppo e la competitività del territorio a prescindere.

Tra le principali fonti consultate per la realizzazione del quadro di sintesi (di seguito riportato sotto forma di tabella) si evidenziano:

- **Sistema SILOS** (sistema informativo delle opere strategiche e prioritarie che nel corso degli anni sono state inserite nei documenti di programmazione, a partire dalla Legge Obiettivo del 2001) curato dall'ufficio studi della Camera dei Deputati e aggiornato annualmente (ultimo aggiornamento al 31/05/2022)
- **Contratti di Programma** tra gestori della rete, ferroviaria e stradale, e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (CdP RFI 2022-2026 parte investimenti e CdP Anas 2016-2020)
- **Allegato al Documento di Economia e Finanza 2022 «Dieci anni per trasformare l'Italia»**
- **PNRR** - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (approvato il 13 luglio 2021)
- **DPCM Opere Commissariate** (complessivamente, nell'anno 2021*, sono stati adottati 49 decreti del Presidente del Consiglio dei ministri che individuano 102 opere, di cui 3 in Molise, e nominano 39 Commissari straordinari. Nel 2022, con il DPCM dell'11 maggio, si è concluso il commissariamento di ulteriori 15 opere proposte dal MIMS, di cui 1 in Molise, «Invaso di Campolattaro», che conclude la fase dei commissariamenti prevista dal decreto legge cosiddetto «Sblocca cantieri»).

** In due fasi concluse formalmente ad aprile e ad agosto 2021 (DPCM del 16 aprile e del 5 agosto 2021)*

Oltre a riportare alcune informazioni descrittive dell'intervento (stato progettuale, costo, risorse finanziarie disponibili e anno di fine lavori previsto), nella colonna «nota», della tabella di sintesi, **vengono messi in evidenza 3 aspetti:**

- le opere da «**MONITORARE**», benché il focus del presente documento sia sulle nuove opere, dando per certe quelle già programmate a livello nazionale, è anche vero che alcune di esse necessitano di maggiore attenzione, di una «spinta» ulteriore da parte del territorio (come emerso dalla concertazione con il territorio), perché presentano elementi di criticità (di tipo politico/finanziario/tecnico) e quindi di incertezza sui tempi di realizzazione;
- le opere nel paniere di risorse del «**PNRR**», quindi le opere attenzionate nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza;
- le opere con «**COMMISSARIO**», contenute nei relativi DPCM precedentemente menzionati, alle quali **ai sensi dell'articolo 4 del DL 32/2019**, dal 2021 è stato assegnato un commissario straordinario per accelerarne l'iter progettuale e/o realizzativo.

 OPERE STRADALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mln €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Superstrada A1/A14 Collegamento SS85 Variante di Venafrò-A1	Progettazione preliminare/PFTE	250	42%	n.d.	ANAS	
SS647 Fondo Valle Biferno	Lavori in corso	222	73%	n.d.	ANAS	 
SS17 - Completamento della SSV Isernia-Castel di Sangro (Lotto 0)	Progettazione esecutiva	150	87%	2025	ANAS	 
Asse Nord-Sud Tirrenico-Adriatico Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli-Candela	Progettazione preliminare/PFTE	445	98%	n.d.	ANAS	
SS87 Sannitica Lavori di ammodernamento	Lavori in corso	33	100%	n.d.	ANAS	
 OPERE FERROVIARIE	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mln €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
Completamento raddoppio linea Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	Gara (1a fase) / Prog. def. (2a fase)	700	100%	2028	RFI	  
Potenziamento Venafrò - Campobasso - Termoli	Studio di fattibilità	150	100%	2026	RFI	
Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	Lavori in corso (1a fase conclusa)	140	100%	2023	RFI	 
Metropolitana Leggera Matrice-Bojano	Lavori in corso	23	100%	2022	RFI	
 OPERE PORTUALI	STATO PROGETTUALE	COSTO (Mln €)	RISORSE (%)	FINE LAVORI	SOGGETTO COMPETENTE	NOTA
ZES Adriatica - Termoli (viabilità interna, sistema di depurazione, realizzazione della zona franca doganale)	Progettazione preliminare/PFTE	25	100%	n.d.	ACT - Commissario straordinario di Governo	 

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

 Monitorare  PNRR  Commissario

Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, limitano fortemente le potenzialità di una regione che vanta numerose risorse, industriali e turistiche, nel relazionarsi con il resto dell'Italia e l'Europa. In linea con il redigendo **Piano Regionale dei Trasporti «Molise Connesso» della Regione Molise**, il sistema camerale del Molise ritiene prioritario **superare l'isolamento del territorio regionale** intervenendo con la massima urgenza sul piano infrastrutturale, attraverso soluzioni progettuali pragmatiche, finanziariamente sostenibili e realizzabili nel breve periodo, che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e favoriscano l'attrazione di investimenti, l'insediamento di nuove imprese e allo stesso tempo arrestino il fenomeno dello spopolamento e l'impoverimento del tessuto economico. Il Molise si caratterizza per la presenza di **numerose opere incompiute**, su cui pesano in modo importante gli adempimenti amministrativi: è quanto mai fondamentale scegliere strategicamente poche opere su cui concentrare l'attenzione con l'obiettivo di portarle a termine, nella ricerca della complementarietà e della concertazione interregionale.

La sintesi dei risultati raccolti nella fase di ascolto del territorio ha portato alla definizione di **3 Macro Obiettivi regionali** che il sistema imprenditoriale molisano ritiene fondamentali per la competitività del territorio:

MO1. GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE (rimettere in moto l'economia del Molise centrale)

- 1a.** Completamento delle opere strategiche attese da anni: Fresilia, Bifernina, Castellelce, Strada Statale 17
- 1b.** Adeguamento della rete ferroviaria (in ottica di riequilibrio modale): ripristino linee sospese (Campobasso-Bosco Redole-Benevento; Sulmona-Carpinone; Campobasso-Teroli) ed elettrificazione (Roccaravindola-Isernia-Campobasso)

MO2. CONNETTERE IL MOLISE AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI (per la crescita sostenibile dell'economia regionale)

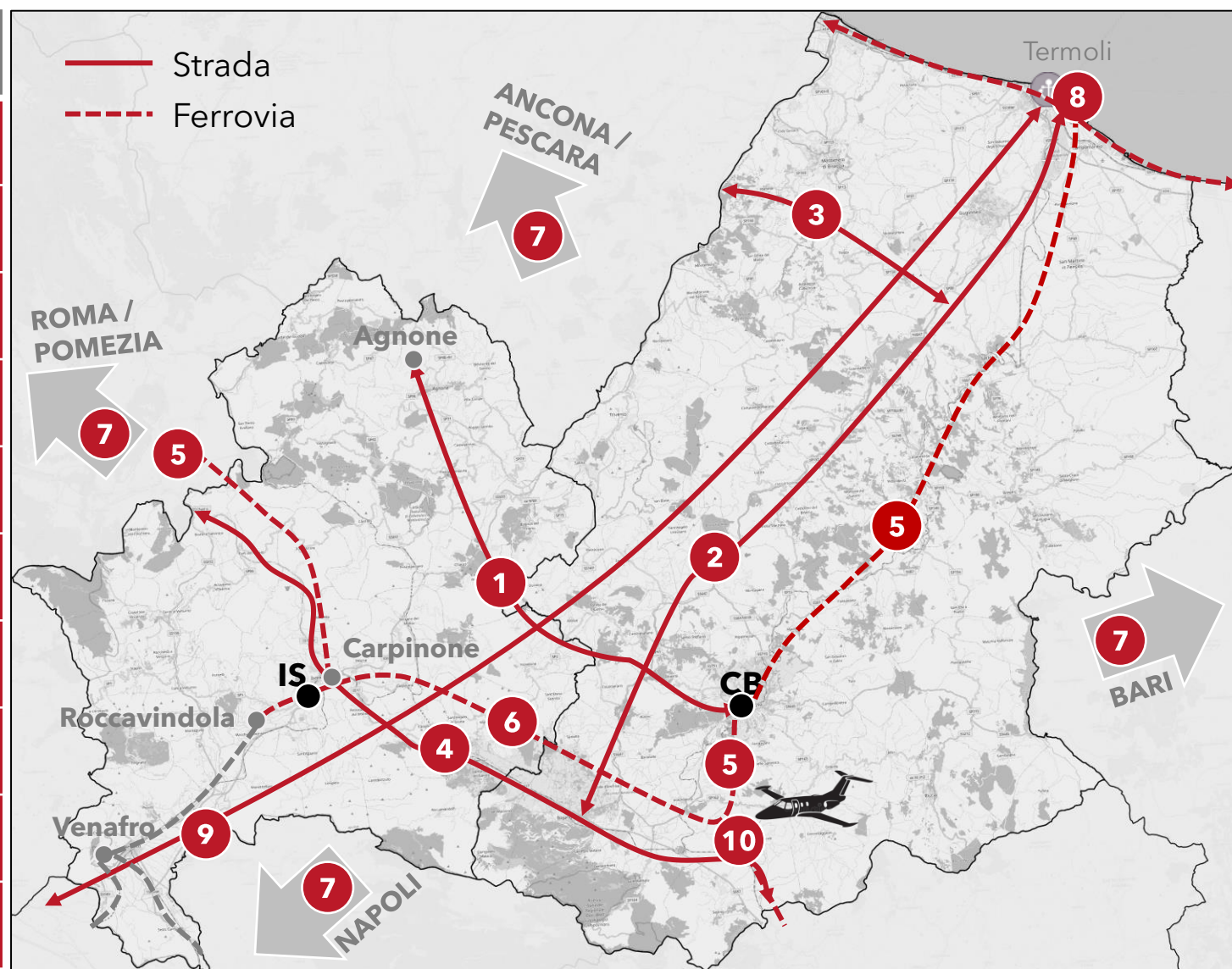
- 2a.** Connessione con i poli logistici extra regione (sfruttando anche le opportunità della ZES Adriatica Molise-Puglia) e potenziamento linea Adriatica
- 2b.** Collegamento viario veloce Est-Ovest «Roma-Adriatico» (Teroli-Mignano Monte Lungo A14/A1)

MO3. PROMUOVERE NUOVI PARADIGMI DI MOBILITÀ (dare respiro nell'immediato)

- 3a.** Realizzazione di un'avio superficie nella Valle del Tammaro (opera propedeutica per sviluppi successivi).

Sono state selezionate **10 Priorità in Molise** che rispondono ai 3 macro obiettivi precedentemente evidenziati.

MO	Intervento	N° rif. mappa
1a	 Completamento SP59 Fondo Valle Fresilia	1
1a	 Adeguamento SS647 Bifernina	2
1a	 Completamento Strada Castellelce	3
1a	 Completamento Variante di Isernia - SS17 Var	4
1b	 Ripristino linee ferroviarie sospese	5
1b	 Elettificazione Roccaravindola-Isernia-Campobasso	6
2a	 Connessione con i poli logistici extra regione e opportunità ZES	7
2a	 Raddoppio linea Adriatica Pescara-Bari (tratta Termoli-Lesina)	8
2b	 Collegamento A14/A1 (Termoli-Mignano Monte Lungo)	9
3	 Realizzazione di un'aviosuperficie nella Valle del Tammaro	10



Nota: la numerazione da 1 a 10 ha l'unico scopo di relazionare la tabella con la mappa, non rappresenta una graduatoria.

N° 1



Opera COMPLETAMENTO SP59 FONDO VALLE FRESILIA



Costo	40	Mln €
Copertura	0	%
Fine lavori	2025	
Criticità	Tecniche/Politiche/Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	Opera ferma	

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA**

**Macro obiettivo 1a
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE**

Descrizione

La strada provinciale SP59 Fresilia rientra nell'elenco delle opere incompiute della regione Molise per via del mancato completamento di un breve tratto, il terzo lotto: 7,8 km (secondo il progetto definitivo approvato dalla Provincia di Isernia, soggetto attuatore e competente) che dalla Madonna del Piano conducono alla Trignina in direzione Spiondo passando per Civitanova del Sannio.

Vincoli ambientali e paesaggistici bloccano la realizzazione del breve tratto e quindi il completamento di un'**arteria cerniera** che, attraverso la Bifernina e la Trignina, potrebbe **collegare agevolmente** la costa e il Molise centrale all'Alto Molise, quindi **l'area di Campobasso e la costa** (con il suo nucleo industriale) fino alle zone industriali dell'Abruzzo. L'infrastruttura è ferma a causa dei vincoli ambientali e paesaggistici sollevati dal Ministero (per costruire il tratto tra Duronio e Bagnoli del Trigno) e dalla Regione Molise.

Benefici

Il completamento della Fresilia apporterebbe **una svolta decisiva per l'economia delle aree interne** che la provinciale attraversa ed aiuterebbe a scongiurare l'isolamento, lo spopolamento e il conseguente depauperamento dei piccoli borghi (Molise, Duronio, Bagnoli del Trigno, Torella del Sannio, Casalciprano), che rappresentano un patrimonio storico-culturale (anche in ottica di turismo «slow»), e delle ditte artigianali, commerciali e industriali che risiedono nell'area.

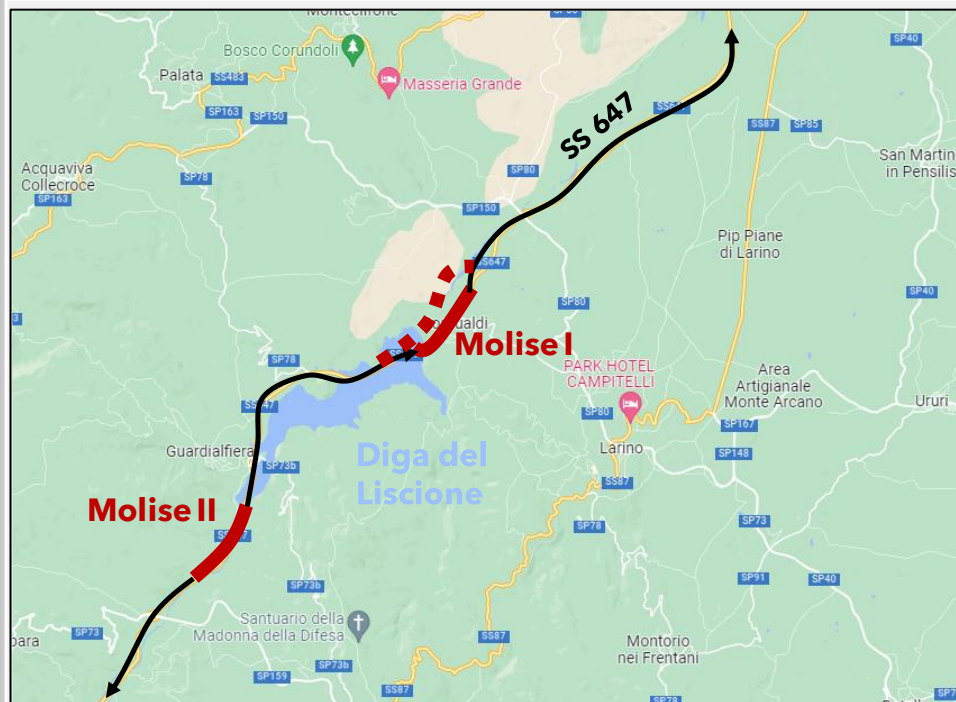
Azioni

Si evidenzia il rischio di perdita delle risorse a suo tempo stanziate (40 Mln € attraverso il FSC 2014-2020) a causa del vincolo paesaggistico imposto dal MIC e l'urgenza di una spinta politica forte per accelerare la risoluzione delle criticità, principalmente di natura tecnico-progettuale, politica e finanziaria, e quindi consentire il finanziamento e l'avvio dell'opera.

N° 2



Opera
ADEGUAMENTO
SS647 BIFERNINA



Costo	222	Mln €
Copertura	73	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità	Tecniche/Finanziarie	
Doc. programmazione	-	
Note	Opera commissariata	

Rilevanza
REGIONALE

Stato
LAVORI
IN CORSO

Macro obiettivo 1a
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE

Descrizione

La strada statale SS647, nota come Bifernina, che da Bojano conduce a Termoli, è una delle strade statali principali del Molise, realizzata negli anni settanta del secolo scorso con l'obiettivo di risolvere l'isolamento delle zone interne.

La statale ricade interamente nel territorio molisano, con un'estesa di 75,3 Km collega la SS17 dell'Appennino Abruzzese e Appulo - Sannitico, all'altezza di Bojano, con la SS87 Sannitica all'altezza della zona industriale di Termoli. Il tracciato è caratterizzato da 33 viadotti che scavalcano il fiume Biferno. I ponti più importanti sono il **Molise I** e il **Molise II** nella direzione Termoli - Bojano, della lunghezza rispettivamente di 3,6 e 4,9 km. Questi due **viadotti** corrono quasi per tutta la loro complessiva lunghezza **sull'acqua della diga artificiale del Liscione** prospiciente il comune Guardialfiera e **rappresentano le principali criticità lungo la statale**.

L'intervento di adeguamento si divide in due parti:

- **Parte A:** adeguamento, messa in sicurezza, anche sismica, e manutenzione straordinaria dei viadotti Molise I (posto al km 55+820) e Molise II (posto al km 48+88) sull'invaso del Liscione (costo 177 M€, con copertura finanziaria pari al 66%)
- **Parte B:** realizzazione di un percorso alternativo al viadotto Molise I, per consentire un alleggerimento del flusso veicolare sulla SS647 (costo 45 M€) e al viadotto Molise II.

Benefici

Incremento della sicurezza, anche sismica, dei viadotti Molise I e Molise II che insistono sull'invaso artificiale della diga del Liscione nel territorio di Guardialfiera (CB). Gli interventi previsti aumenteranno anche il livello di resilienza della SS647, mettendo a disposizione una viabilità alternativa in caso di incidenti/imprevisti.

Azioni

Attualmente sui due viadotti sono in corso lavori di ammodernamento che, soprattutto nei fine settimana, creano importanti fenomeni di congestione. È opportuno **avviare azioni di coordinamento della cantierizzazione** che consentano di sostenere i disagi sulla mobilità.

N° 3



Opera COMPLETAMENTO DELLA STRADA CASTELLELCE



Costo	25	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2025	
Criticità	Politiche/Tecniche	
Doc. programmazione	FSC 2014-2020	
Note		

**Rilevanza
REGIONALE**

**Stato
PROGETTAZIONE
DEFINITIVA**

**Macro obiettivo 1a
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE**

Descrizione

La strada Castellelce, che prende il nome dall'omonimo torrente, è un'opera iniziata circa una trentina di anni fa e rimasta incompiuta: il mancato accordo sul tracciato tra i Comuni interessati ha rallentato l'iter amministrativo.

L'opera risponde alla necessità di far uscire dall'isolamento diversi comuni della media collina molisana e rilanciarli sul piano dello sviluppo e del ripopolamento.

L'intervento, diviso in due lotti, consiste nel **collegamento trasversale tra le strade Fondo valle del Trigno (SP650), Fondo valle Biferno (SS647), Fondo valle Castellelce (SP163) all'altezza del comune di Palata.**

Nel 2018 il tavolo di concertazione con tutti i sindaci dell'area, coordinato dalla Regione Molise, ha sbloccato la situazione di stallo che si era determinata. I sindaci hanno convenuto che il tracciato da realizzare è quello indicato nel progetto definitivo già in possesso della Provincia di Campobasso, senza variazioni significative.

Nell'aprile 2019 è stato inaugurato il 1° lotto, con ente attuatore la Provincia di Campobasso e un costo di 2 milioni di euro, mentre il **2° lotto** ha come ente attuatore la Regione Molise e prevede un investimento di 25 milioni di euro finanziati attraverso il Fondo per lo Sviluppo e la Coesione 2014-2020.

Benefici

Rivitalizzare i comuni della media collina molisana. L'importanza dell'arteria stradale è data dal fatto che collega, alla SP650 Fondovalle Trignina, diversi paesi dell'entroterra, quali Mafalda, Tavenna, Palata, in provincia di Campobasso, che, proprio a causa dell'inadeguatezza delle arterie principali, rischiano l'isolamento.

Azioni

Accelerare l'iter per realizzare l'opera nel più breve tempo possibile.

N° 4

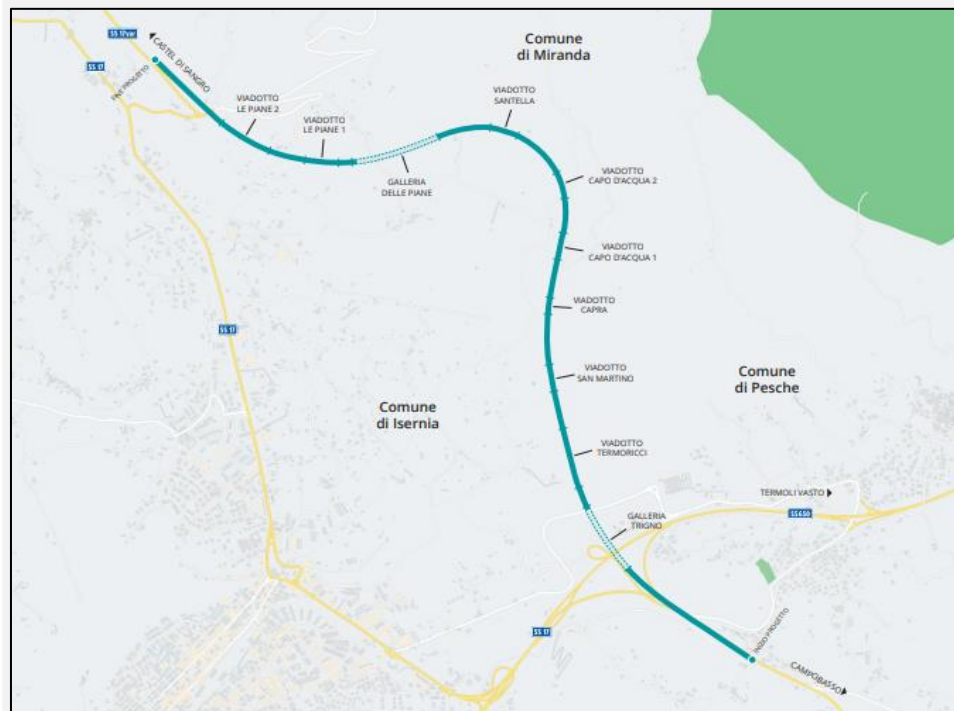


Opera
COMPLETAMENTO
VARIANTE DI ISERNIA - SS17 VAR

Rilevanza
REGIONALE

Stato
PROGETTAZIONE
ESECUTIVA

Macro obiettivo 1a
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE



Costo	150	Mln €
Copertura	87	%
Fine lavori	2025	
Criticità	Tecniche	
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020	
Note	Opera commissariata	

Descrizione

L'intervento riguarda il completamento dell'itinerario stradale di collegamento fra Isernia e Castel di Sangro (AQ), in variante rispetto al tracciato storico della SS17 dell'Appennino Abruzzese ed Appulo - Sannitico. L'ammodernamento dell'itinerario, su un percorso di circa 24 km, è già ultimato e messo in esercizio per 18,5 km. Restano da realizzare 5,5 km di nuovo tracciato in **variante all'abitato di Isernia** (Lotto 0).

Il piano del Commissario Antonio Marasco prevede il completamento dell'itinerario, con la realizzazione del **Lotto 0** di collegamento tra il bivio di Pesche (al km 181,500 della SS17) ed il Lotto 1 della SSV «Isernia - Castel di Sangro - svincolo Miranda».

Lo sviluppo dell'intervento è di circa 5,5 km, in variante al tracciato della SS17 che attraversa il centro abitato di Isernia. La sezione stradale prevista è di tipo C1, con una corsia per senso di marcia e una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 10,5 m.

È prevista la realizzazione di 3 svincoli a livelli sfalsati di collegamento alla viabilità esistente, costituiti, procedendo da sud verso nord, dagli svincoli Isernia Nord, Università e Miranda. Le opere d'arte presenti in progetto consistono in 2 gallerie naturali (per un totale di 873 m) e 8 viadotti (per un totale di circa 1,6 km). L'intervento ricade nei comuni di Isernia, Pesche e Miranda, in provincia di Isernia.

Benefici

La realizzazione dell'ultimo lotto previsto permette il completamento della variante della SS 17, pensata e realizzata per **velocizzare l'itinerario nord sud tra Molise e Abruzzo**, evitando le criticità dell'attraversamento dei centri urbani.

Azioni

Monitorare la fase di progettazione esecutiva affinché l'iter e i tempi previsti per realizzare l'opera siano rispettati.

N° 5



Opera
RIPRISTINO LINEE
FERROVIARIE SOSPSE

Rilevanza
REGIONALE

Stato
N.D.

Macro obiettivo 1b
GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE



Descrizione

Oggi si assiste a una crescente consapevolezza sull'importanza e utilità, sociale e culturale, della valorizzazione delle linee ferroviarie. Le linee strategiche per il Molise:

- **Campobasso - Bosco Redole - Benevento** («Ferrovia del Sannio», 66 km, chiusa nel 2013), a semplice binario, pendenza massima pari al 25%, velocità massima di tracciato pari a 40 km/h, è stata in parte riaperta per far circolare treni turistici verso Pietrelcina (BN) e, con la futura realizzazione della linea ad alta velocità Napoli-Bari, potrà assumere un ruolo strategico per il trasporto passeggeri e merci (ammesso che sia garantito l'abbattimento dei tempi di percorrenza rispetto alle tempistiche della tratta Roma-Campobasso, a seguito degli interventi di upgrading);
- **Sulmona - Carpinone** («Ferrovia dei Parchi», 118 km, chiusa nel 2011), a singolo binario non elettrificata, con profilo turistico. Alla luce delle località che connette, richiede l'adeguamento delle opere d'arte e delle stazioni oltre a interventi di natura tecnologica per migliorare la sicurezza della circolazione (già oggetto di finanziamento)
- **Campobasso-Termoli** (87 km, sospesa nel 2018, riaperta nel 2020 con servizio ridotto), costituisce lo sbocco al mare del Molise, il cui capoluogo, Campobasso, è collegato a Roma, via Isernia e Venafrò, ma necessita di un raccordo con la direttrice adriatica, per raggiungere sia le città della pianura padana, sia Bari e la Puglia. La tratta rientra negli interventi di upgrading sulla linea Venafrò-Campobasso-Termoli, attraverso i fondi PNRR, anche se **il territorio esprime maggiore diffidenza sulle possibilità di messa a punto nell'immediato di questa tratta per soddisfare le esigenze primarie per il trasporto passeggeri, ritenendo più prioritaria la tratta Venafrò-Campobasso (con possibilità di collegamenti con Roma)**. Il progetto di potenziamento potrebbe essere più credibile solo per il trasporto merci, laddove ci fosse un coinvolgimento reale degli imprenditori locali.

Benefici

Il possibile ri-uso turistico può dare origine ad un processo virtuoso in grado di attrarre investimenti, di generare profitti e di (ri)dare **una funzione sociale, non solo turistica**, alle suddette linee, **anche in ottica di barriera al fenomeno dello spopolamento**.

Azioni

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.

Costo

n.d.

Mln €

Copertura

n.d.

%

Fine lavori

n.d.

Criticità

Doc. programmazione

Note

N° 6

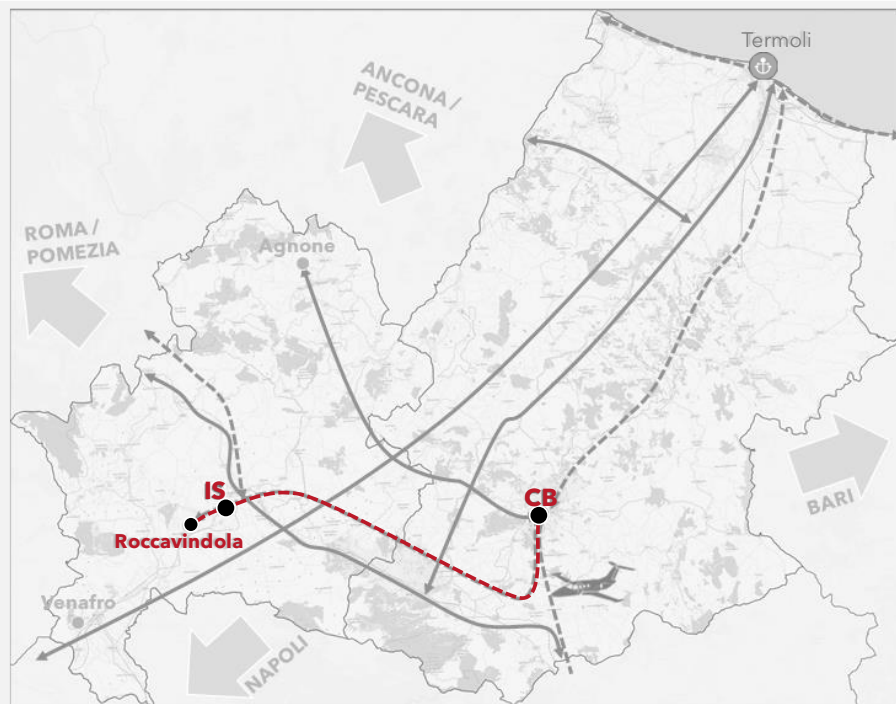


Opera
**ELETTRIFICAZ. ROCCARAVINDOLA-
ISERNIA-CAMPOBASSO**

Rilevanza
REGIONALE

Stato
**LAVORI IN CORSO/
PROG. FATTIBILITÀ**

Macro obiettivo 1b
**GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE
AREE INTERNE**



Costo	140	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2023	
Criticità		
Doc. programmazione	CdP RFI 2017-2021 agg. 2020-2021	
Note	Risorse PNRR 43% (M3C1, 60 Mln €)	

Descrizione

Il progetto prevede l'elettificazione e la velocizzazione della tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso (75 km) che attualmente si presenta a **semplice binario non elettrificato**. Oltre all'elettificazione e velocizzazione della linea, l'intervento comprende: potenziamento delle stazioni e, dove possibile, rettifiche del tracciato, al fine di ridurre i tempi di percorrenza, nonché lavori di adeguamento della sagoma delle gallerie esistenti, necessari al transito dei treni a trazione elettrica. La categoria della linea sarà elevata a rango C3, con una pendenza massima del 25%, raggio minimo di 210 m e velocità massima di tracciato pari a 210 km/h. L'intervento è suddiviso in 2 fasi:

- **1a Fase:** Elettificazione e velocizzazione del tratto Roccaravindola - Isernia (in corso)
 - **2a Fase:** Elettificazione e velocizzazione del tratto Isernia - Campobasso (prog. fattibilità)
- A fine 2021 è stata attivata la prima fase del progetto (per ora con treni diesel): gli interventi principali hanno riguardato il rinnovo di 13 km di binari, l'adeguamento degli impianti di trazione elettrica, comando e controllo dell'infrastruttura e la realizzazione di una nuova sottostazione elettrica a Pettoranello. Contestualmente, nella stazione di Isernia, è stato realizzato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC), che funge da «cabina di regia» e consentirà di innalzare gli standard di gestione e supervisione dell'intera linea, migliorando la qualità del servizio.

Benefici

L'intervento crea le condizioni per la **velocizzazione dei servizi per Roma e Napoli**, anche in relazione alla possibilità di prevedere materiale rotabile più performante con conseguente diminuzione delle percorrenze.

Azioni

In linea con quanto auspicato dal PRT Molise, la CCI AA si attiverà per la rapida conclusione delle opere già previste e per l'individuazione di ogni ulteriore azione al miglioramento delle caratteristiche geometrico-funzionali.

N° 7



Opera

CONNESSIONE POLI LOGISTICI EXTRA REGIONE E OPPORTUNITÀ ZES

Rilevanza

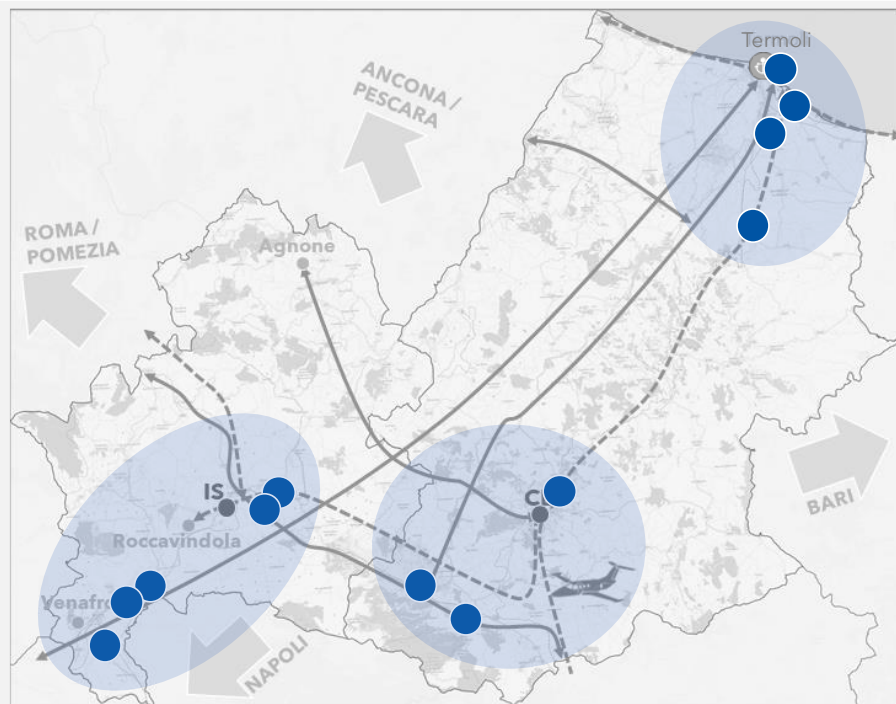
NAZIONALE

Stato

ZES ISTITUITA CON DPCM DEL 03/09/2019

Macro obiettivo 2a

CONNETTERE IL MOLISE AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI



Costo	25	Mln € (nodo di Termoli)
Copertura	100	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità		
Doc. programmazione	Piano Sviluppo Strategico ZES Interregionale Adriatica - agosto 2019, PNRR	
Note	Commissario straordinario Manlio Guadagnuolo	

Descrizione

La sezione molisana della ZES Adriatica si sviluppa secondo l'asse longitudinale est-ovest, su cui si concentrano le aree industriali regionali a maggiore rilevanza. Tale asse parte dal porto di Termoli e attraversa, passando per il Capoluogo, tutta la regione fino a Venafro, al confine con Lazio e Campania. In questo contesto geografico, è possibile delineare una segmentazione di massima del territorio in 3 aree, con una specifica vocazione produttiva: automotive, agroalimentare, chimica e turismo per l'area costiera; agroalimentare e manifattura per l'area centrale; tessile e meccanico per l'area occidentale. L'ossatura della ZES molisana si fonda su **3 poli territoriali** (da est verso ovest) che complessivamente coprono 366 ettari di territorio: **Termoli-Larino** (196 ha); **Campobasso-Bojano** (117 ha); **Isernia-Venafro** (53 ha). La natura stessa della ZES e il ruolo del Molise richiedono che i poli individuati e le realtà interne siano connessi con le tre porte di accesso alla rete autostradale (A1 Napoli-Milano, A16 Napoli-Bari e A14 Bologna-Taranto), attraverso connessioni resilienti, efficaci, efficienti e sicure. Pertanto, è necessario intervenire sulle direttrici Est-Ovest e Nord-Sud e garantire connessioni con le stesse direttrici. Il **PNRR** destina 83 Mln € (13% del totale, di cui 24 Mln € al nodo di Termoli) per investimenti infrastrutturali volti ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti della ZES Adriatica con la rete nazionale dei trasporti (in particolare il TEN-T).

Benefici

Una migliore **connessione con i poli logistici extra regionali** e la ZES Adriatica rappresentano una grande opportunità, per il Molise e il suo sistema imprenditoriale, di agganciarsi alle principali dorsali di traffico, aumentando il livello di competitività territoriale e superando l'isolamento infrastrutturale in cui si trova da troppi anni.

Azioni

Il sistema camerale può avere un ruolo importante nell'attuazione della ZES Adriatica, sia per quanto riguarda la parte burocratica (sistema SUAP), sia in termini di monitoraggio delle opere infrastrutturali necessarie individuate nel Piano di Sviluppo Strategico.

N° 8

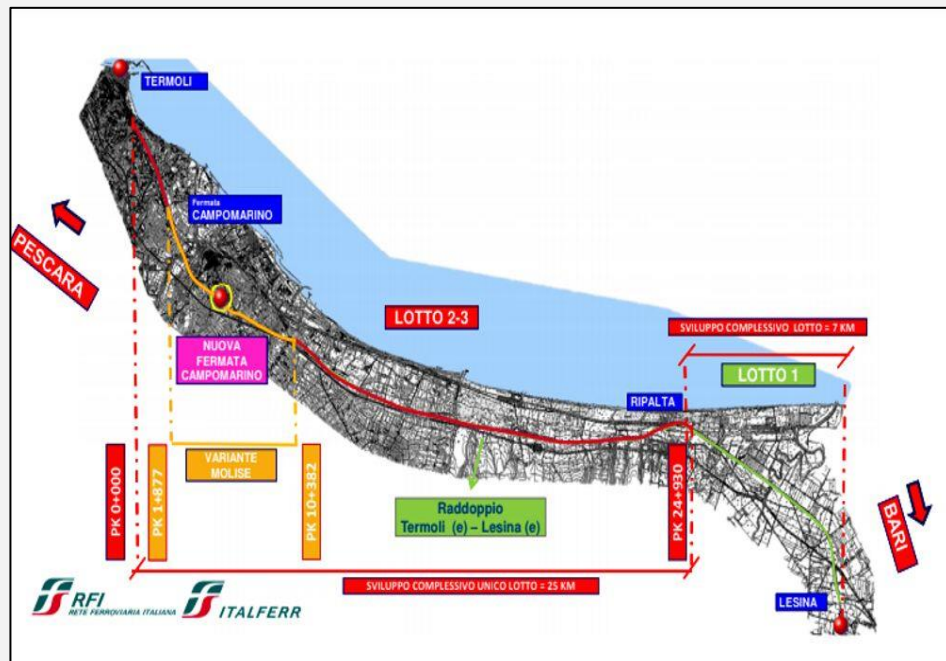


Opera
RADDOPPIO LINEA ADRIATICA PE-BA
(TRATTA TERMOLI-LESINA)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
GARA / PROG.
DEFINITIVA

Macro obiettivo 2a
CONNETTERE IL MOLISE AI MERCATI
NAZIONALI E INTERNAZIONALI



Descrizione

Il tratto ferroviario Termoli - Lesina, che interessa le Regioni Molise Puglia, è l'unico tratto a semplice binario (circa 33 km) della Direttrice ferroviaria Adriatica Bologna - Lecce. Il progetto prevede la realizzazione di una nuova linea a doppio binario, parte in affiancamento e parte in variante, e si divide in **due lotti funzionali**:

- Tratta **Ripalta-Lesina** (in corso attività negoziali), in territorio pugliese (FG), con ultimazione prevista nel 2025
- Tratta **Termoli-Ripalta** (progettazione definitiva), con ultimazione prevista oltre il 2026.

Ad aprile 2022 è stata aggiudicata la gara, del valore di circa 437 milioni di euro, per la progettazione e la realizzazione del raddoppio del secondo lotto funzionale, relativo alla tratta Termoli - Ripalta (25 km). L'aggiudicazione della gara segue quella del 2021, relativa al raddoppio della tratta Ripalta - Lesina, del valore di 106 milioni di euro, che, dopo la consegna dei lavori, vede in corso le attività preliminari consistenti nell'apertura dei cantieri e nella bonifica da ordigni esplosivi di tutte le aree interessate.

Ad accelerare l'intero iter, con un investimento complessivo di 700 milioni di euro per l'intero progetto di raddoppio dei 33 chilometri tra Termoli e Lesina, ha giovato il conferimento dell'opera a un Commissario straordinario di Governo.

Benefici

Con il completamento del raddoppio e gli interventi in corso di velocizzazione a 200 km/h da Bologna a Lecce, aumenteranno le performance dell'intera Direttrice Adriatica: **possibilità di far circolare più treni, maggiore velocità di percorrenza e aumento della regolarità del servizio ferroviario**, ottenendo anche una riduzione dei tempi di viaggio di circa 40 minuti tra Bologna e Bari e di circa 60 minuti fino a Lecce.

Azioni

Monitoraggio dei lavori affinché l'opera venga completata nelle modalità e nei tempi previsti.

Costo	700	Mln €
Copertura	100	%
Fine lavori	2028	
Criticità		
Doc. programmazione		
Note	Opera commissariata	

N° 9

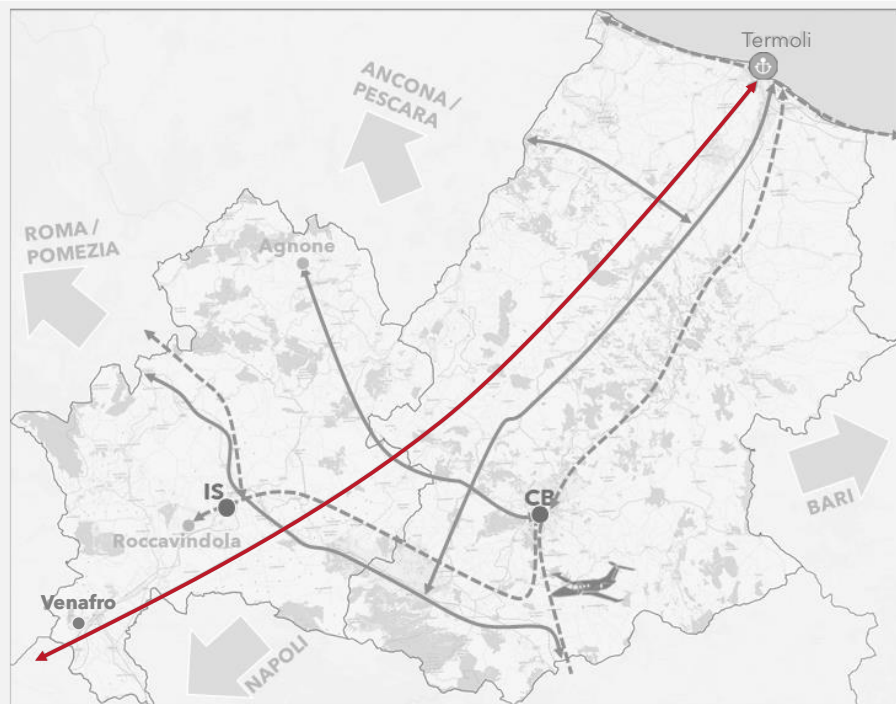


Opera
COLLEGAMENTO A14/A1
(TERMOLI-MIGNANO MONTE LUNGO)

Rilevanza
NAZIONALE

Stato
STUDIO
DI FATTIBILITÀ

Macro obiettivo 2b
CONNETTERE IL MOLISE AI MERCATI
NAZIONALI E INTERNAZIONALI



Costo	n.d.	Mln €
Copertura	n.d.	%
Fine lavori	n.d.	
Criticità		
Doc. programmazione	CdP Anas 2016-2020 agg. Maggio 2020	
Note	PRT Regione Molise 2022	

Descrizione

L'opera riguarda la riqualificazione della direttrice «Tirreno-Adriatico», un intervento strategico che, oltre a supportare un nuovo collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico, nell'Italia centrale, consentirebbe di supportare l'accessibilità intra-regionale del Molise e interregionale tra Molise, Lazio, Campania, Abruzzo e Puglia. La direttrice in esame è stata oggetto di **numerosi studi e proposte che si sono succeduti negli ultimi vent'anni**, con numerose proposte funzionali: **dalla realizzazione di un'asse autostradale alla realizzazione di una superstrada a 4 corsie** (tipo «B», con larghezza della piattaforma stradale di 22 m, e raddoppio delle corsie della viabilità esistente). Si prevede la **realizzazione per lotti funzionali dando priorità al collegamento tra l'A1 (uscita prevista a Mignano Monte Lungo) e la SS85 Variante di Venafro**, essendo già parzialmente realizzata e messa in esercizio dalla società Anas. In particolare, l'opera prevede: l'adeguamento di un viadotto esistente (500 m); la realizzazione di 6 viadotti (5 km); la realizzazione di una nuova galleria (700 m); il raddoppio della galleria Nunziata (900 m). Il 15/02/2022 il CIPESS ha approvato lo stanziamento di 100 Mln € per la realizzazione di uno studio di fattibilità. Una **prima stima dei costi dell'opera completa** ammonta a circa **3 miliardi di euro**. La realizzazione dell'asse di collegamento sarà anche l'occasione per modernizzare e adeguare il sistema dell'offerta di trasporto stradale agli standard moderni (per es. smart road) e alle future esigenze di spostamento.

Benefici

La realizzazione dell'opera è finalizzata al **miglioramento dell'accessibilità e dell'intermodalità del territorio regionale ed interregionale**, puntando a risolvere i problemi di isolamento del territorio regionale, favorendo la mobilità di persone e merci e lo sviluppo delle attività produttive, economiche e sociali.

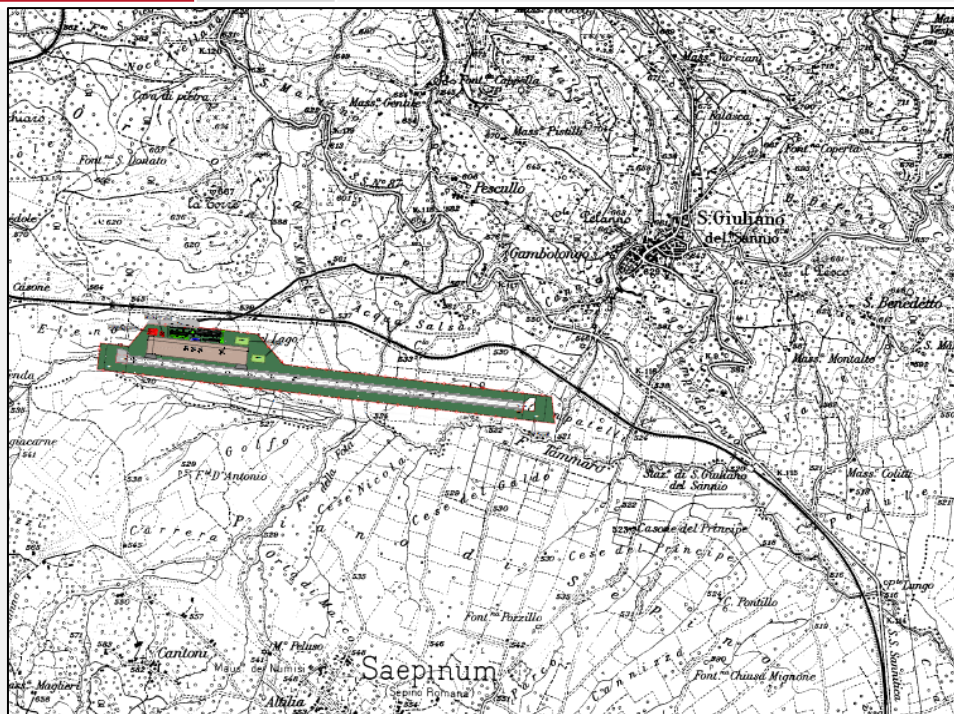
Azioni

Accelerare l'iter realizzativo per lotti funzionali con chiarezza su tracciato, costi e certezza sui finanziamenti.

N° 10



Opera
REALIZZAZIONE AVIOSUPERFICIE
NELLA VALLE DEL TAMMARO



Costo	20	Mln €
Copertura	0	%
Fine lavori	2024	
Criticità	Politiche/Finanziarie	
Doc. programmazione		
Note		

Rilevanza
INTERREGIONALE

Stato
STUDIO DI
PREFATTIBILITÀ

Macro obiettivo 3
PROMUOVERE NUOVI PARADIGMI DI
MOBILITÀ

Descrizione

Lo scopo primario del progetto è quello di realizzare un'aviosuperficie da destinare al traffico dell'aviazione civile generale (voli di tipo corporate), servizi di Protezione Civile, Sanitari pubblico e privato, sportivo e, a tre anni dalla sua potenziale realizzazione, il possibile passaggio a piccolo aeroporto secondario di classe (C1).

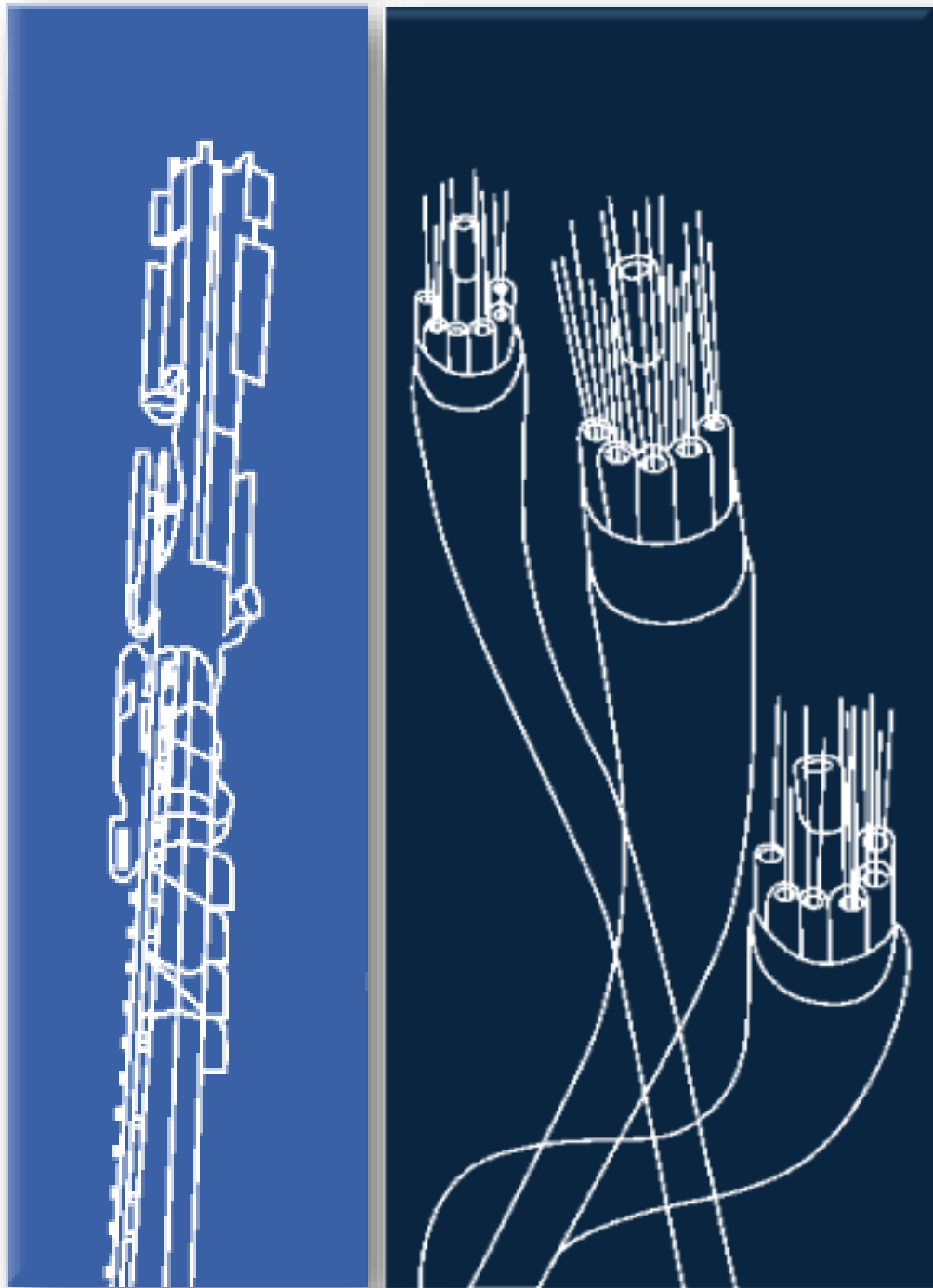
L'area operativa individuata per ospitare l'Aviosuperficie è sita nella Valle del Tammaro, nel Comune di **San Giuliano del Sannio (CB)**, a **20 km da Campobasso** e a **40 km da Isernia**. Si prevede la realizzazione di una pista con una lunghezza 2.460 m e larghezza di 45 m. L'infrastruttura, secondo regolamento ENAC in materia di aviosuperficie a carattere privato, potrà essere gestita da un Consorzio d'impresе del tessuto produttivo locale che rappresenta la principale domanda di trasporto, almeno nella fase di start-up. Tra i servizi offerti, si prevedono voli Corporate da organizzare con una propria flotta aerea che operi sul territorio nazionale, in Europa e bacino del Mediterraneo.

Benefici

Raggiungere il territorio molisano in tempi ragionevoli così da poter aumentare i periodi di soggiorno per i turisti ed inserirsi nei percorsi di avioturismo già in rete con una serie di aeroporti. Disporre di un **HUB regionale per l'aviazione generale**. Permettere una formazione continua dei lavoratori del comparto aeronautico. Fornire supporto alle attività sanitarie e di protezione civile.

Azioni

La CCIAA si è fin da subito proposta come soggetto facilitatore per la costituzione di un Comitato promotore di imprenditori al fine della **costituzione di un Consorzio di imprese per la gestione dell'AvioSuperficie L.C. Molise**. Lo sviluppo di un **network di aviosuperfici** lungo la dorsale appenninica, in fase di studio da parte della CCIAA del Molise, aumenterebbe benefici ed impatto socio economico del progetto. Importante avviare azioni di promozione/coinvolgimento/informazione dell'opinione pubblica.



Infrastrutturazione BUL e 5G

Fabbisogni delle imprese

Strategia italiana per la Banda Ultralarga

Mappatura piano di cablaggio delle aree bianche

Le imprese molisane, come emerso nella fase di concertazione territoriale, ritengono fortemente necessario il miglioramento della connettività fissa e mobile del territorio regionale, anche in linea con le aspirazioni di sviluppo turistico delle aree interne.

Questa percezione è ulteriormente confermata nell'indagine nazionale realizzata nel 2021 da Uniontrasporti*, dalla quale emerge una **scarsa soddisfazione rispetto la qualità delle infrastrutture per la connettività fissa e mobile (4G/5G)** da parte delle imprese molisane e una scarsa familiarità e competenza sul tema da parte delle imprese di trasporto e logistica.

In termini di applicazioni informatiche: il 32% delle imprese di trasporto e logistica dichiara di utilizzare applicazioni gestionali per la contabilità, la finanza e il controllo di gestione; il 18% piattaforme di comunicazione e collaborazione; il 10% servizi in cloud; il **54% non utilizza applicazioni informatiche**.

Per quanto riguarda le competenze in ambito digitale, **solo il 6% delle imprese di trasporto e logistica ritiene di avere gli strumenti e le competenze** necessari per cogliere le opportunità del digitale (contro un 59% delle imprese manifatturiere). In particolare, 4G/5G, soluzioni in cloud e sistemi di tracciabilità delle, sono gli strumenti digitali in cui le imprese pensano di investire nel prossimo triennio.

Il completamento dell'infrastruttura di connettività della banda ultralarga, la semplificazione delle procedure burocratiche/amministrative, l'ammodernamento organizzativo e la digitalizzazione, sono invece gli **interventi ritenuti prioritari** dalle imprese del comparto dei trasporti e della logistica per poter beneficiare della transizione digitale. La riduzione dei costi, la semplificazione documentale e normativa, la tracciabilità dei pagamenti e l'accesso ai documenti, l'aumento dell'efficienza del trasporto, rappresentano **i principali benefici** che le imprese ritengono di poter trarre dalla digitalizzazione.

In particolare, secondo le imprese intervistate, la digitalizzazione applicata alle infrastrutture di trasporto potrebbe favorire il monitoraggio dell'impatto ambientale, permettere l'ottimizzazione del trasporto e dell'ultimo miglio, consentire di sperimentare modelli di trasporto più efficienti.

*Sono state completate 6.413 interviste in Italia (90 in Molise) di cui il 75% a imprese manifatturiere (settore C) e il 25% a imprese dei trasporti e della logistica (settore H). L'indagine è stata condotta con Sistema Cati nel periodo dal 13 maggio al 14 giugno 2021 ed è stata affidata alla società Format Research.

«Verso la Gigabit Society»

La **Strategia italiana per la Banda Ultralarga - «Verso la Gigabit Society»** che si pone in continuità con la Strategia varata dal Governo nel 2015, definisce le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi di trasformazione digitale indicati dalla Commissione europea nel 2016 e nel 2021 - rispettivamente con la Comunicazione sulla Connettività per un mercato unico digitale europeo (cd. «Gigabit Society») e la Comunicazione sul decennio digitale (cd. «Digital compass») con la quale ha presentato la visione, gli obiettivi e le modalità per conseguire la trasformazione digitale dell'Europa entro il 2030.

Tali obiettivi europei di trasformazione digitale si sviluppano intorno a 4 punti cardinali: (1) le competenze digitali; (2) la digitalizzazione dei servizi pubblici; (3) la trasformazione digitale delle imprese; (4) la realizzazione di infrastrutture digitali sicure e sostenibili.

Per quanto riguarda queste ultime, uno degli obiettivi fissati dalla Commissione europea è permettere entro il 2030 che tutte le famiglie dell'UE possano beneficiare di una connettività Gigabit e che tutte le zone abitate siano coperte dalle reti 5G.

La Strategia, oltre ad avere come obiettivo il completamento del Piano di copertura delle aree bianche e delle misure a sostegno della domanda già avviate (c.d. voucher), prevede cinque ulteriori Piani di intervento pubblico per coprire le aree geografiche in cui l'offerta di infrastrutture e servizi digitali ad altissima velocità, da parte degli operatori di mercato, è assente o insufficiente (e si prevede lo sarà anche nei prossimi anni) utilizzando parte delle risorse destinate alla transizione digitale nel **Piano nazionale di ripresa e resilienza italiano (PNRR)**.

L'obiettivo concreto della Strategia, così come indicato nel PNRR, è di portare la connettività a 1 Gbit/s su tutto il territorio nazionale entro il 2026, in anticipo rispetto agli obiettivi europei fissati al 2030.

L'investimento sarà accompagnato da un percorso di semplificazione dei processi autorizzativi per velocizzare la diffusione delle infrastrutture sul territorio e da aggiornamenti della normativa che riconoscano le infrastrutture ad altissima velocità fisse e mobili come strategiche.

«Verso la Gigabit Society» - ITALIA

La Strategia definita dal Governo nel documento *Strategia italiana per la Banda Ultralarga* - «Verso la Gigabit Society» approvato il 25 maggio 2021 (Ministeri di riferimento: Ministero per l'Innovazione Tecnologica e la Transizione Digitale e Ministero dello Sviluppo Economico), si compone di sette interventi, due in corso e previsti dalla Strategia del 2015 (Piano aree bianche e Piano voucher) e cinque Piani approvati dal Consiglio dei Ministri il 29 aprile 2021 nel PNRR.

Piano	AREE DI INTERVENTO	Fondi PNRR (Mln €)
Italia 1 Giga	<i>Aree nere e grigie NGA</i>	3.863,5
Italia 5G	<i>Corridoi 5G 5G-ready strade extra urbane Aree No 5G/4G</i>	2.020,0
Scuole connesse		261,0
Sanità connessa		501,5
Isole minori	<i>Aree bianche NGA</i>	60,5
TOTALE		6.706,5

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

«Verso la Gigabit Society» - **MOLISE** (30/06/2022)

Intervento	Stato intervento	Chiusura intervento	Investimento previsto (Mln €)	Note	
Piano di cablaggio delle aree bianche	In corso di realizzazione	31.12.2022	≈ 70,573 *	UI «vendibili» 72.279	UI previste 133.005
Piano voucher alle imprese	In corso erogazione voucher	15.12.2022 (o esaurimento risorse)	≈ 14,936	Attivato 261.500 €	Prenotato 147.900 €
Italia 1 Giga	Lotto 3 ** Operatore aggiudicatario TIM e FiberCop in RTI	30.06.2026	≈ 305,867 ** (contributo pari al 70% investimento)	N° civici previsti 609.520 **	
Italia 5G Rilegamento in fibra di <u>siti radiomobili esistenti</u>	Lotto 5 *** Operatore aggiudicatario TIM	30.06.2026	≈ 135,032 *** (contributo fino al 90% investimento)	N° siti da rilegare previsti 2.053***	
Italia 5G <u>Nuovi siti radio</u> (150Mbps/30Mbps)	Lotto 6 *** Operatore aggiudicatario INWIT, TIM e Vodafone in RTI	30.06.2026	≈ 56,530 *** (contributo fino al 90% investimento)	N° aree da coprire con i nuovi siti 243 ***	
Scuole connesse	Lotto 6 **** Operatore aggiudicatario Fastweb	30.06.2026	≈ 19,654 ****	Sedi previste: 1.217 ****	
Sanità connessa	Lotto 6 **** Operatore aggiudicatario Vodafone	30.06.2026	≈ 37,611****	Sedi previste: 1.164 ****	

UI: unità immobiliari

* Complessivo tra Molise e Abruzzo

** Complessivo tra Molise, Abruzzo, Marche e Umbria

*** Complessivo tra Molise, Abruzzo, Campania, Basilicata e Puglia

**** Complessivo tra Molise, Abruzzo, Basilicata e Puglia

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE

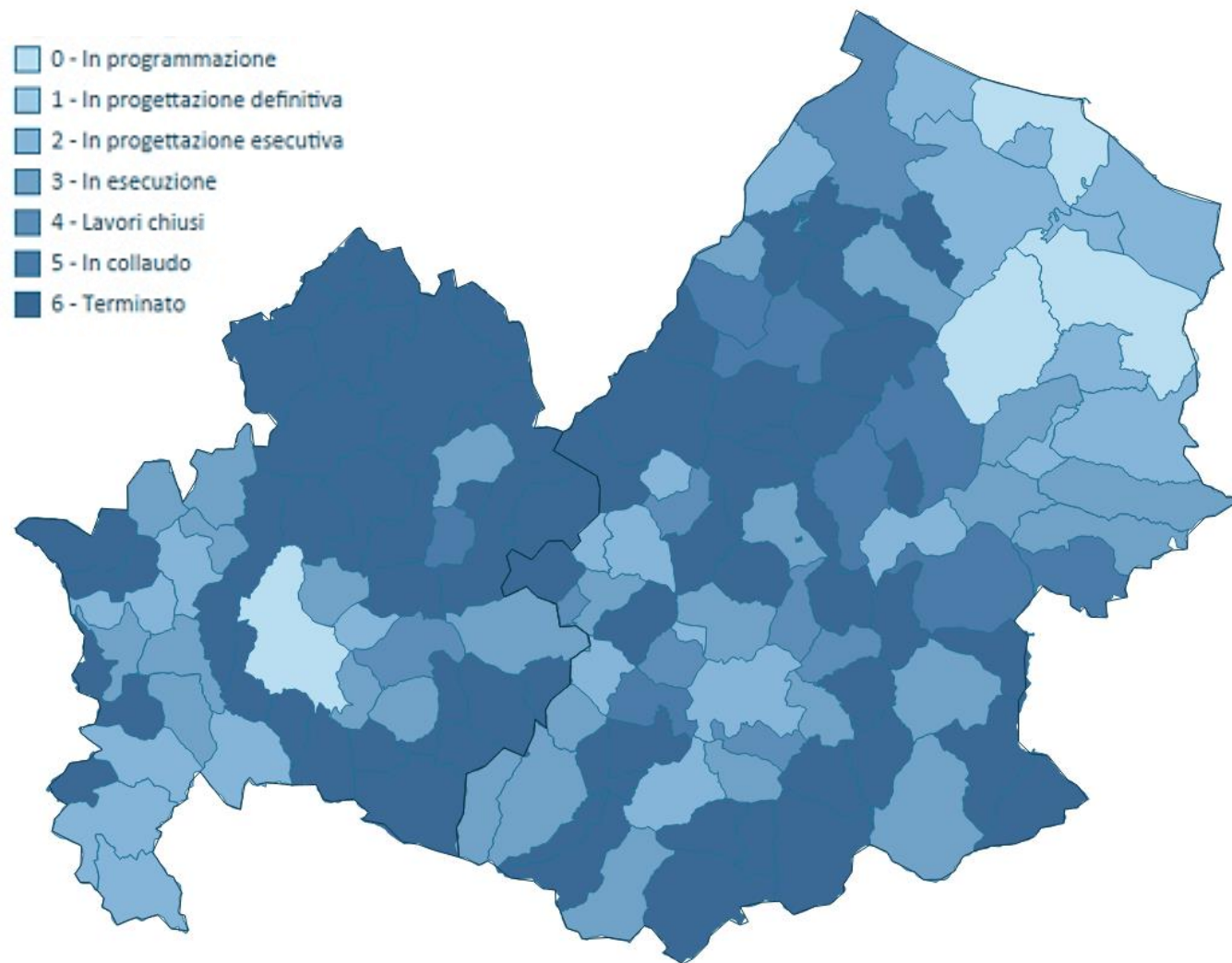
Gli interventi del Piano di cablaggio delle aree bianche sono realizzati da Open Fiber (concessionario) e riguardano solo le **aree a fallimento di mercato** ovvero le aree dove gli operatori privati hanno dichiarato di non essere interessati a sviluppare proprie infrastrutture.

In queste aree **Open Fiber** realizza una rete interamente in fibra (FTTH) o una rete in fibra fino a una stazione radio base alla quale è collegata via radio un'antenna posta sul tetto dell'unità abitativa (rete FWA), a seconda della maggiore o minore densità delle unità immobiliari.

Nel territori di un comune ci potrebbero essere aree dove intervengono gli operatori e aree dove interviene Open Fiber nell'ambito del Piano di cablaggio delle aree bianche.

Nelle due slide seguenti viene illustrato lo stato dei lavori per le due tipologie di rete, **FTTH e FWA**, a livello di comune nel territorio molisano.

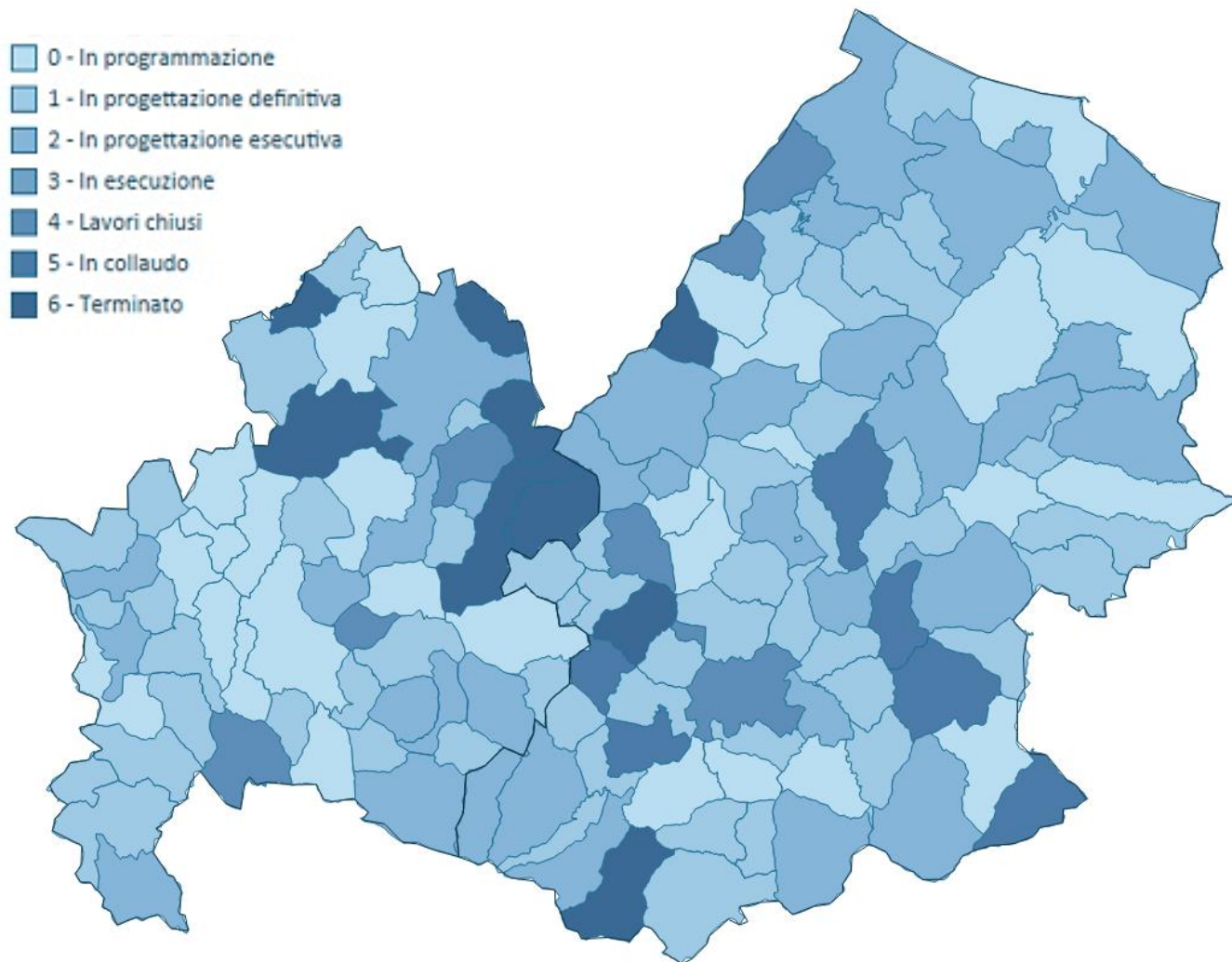
Stato lavori della rete **BUL in fibra** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio molisano - 30/06/2022.



Stato	N° comuni		
	CB	IS	TOT
0	3	1	4
1	-	-	-
2	16	7	23
3	17	11	28
4	7	1	8
5	7	1	8
6	34	31	65
TOT comuni	84	52	136

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020. Tabella e mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

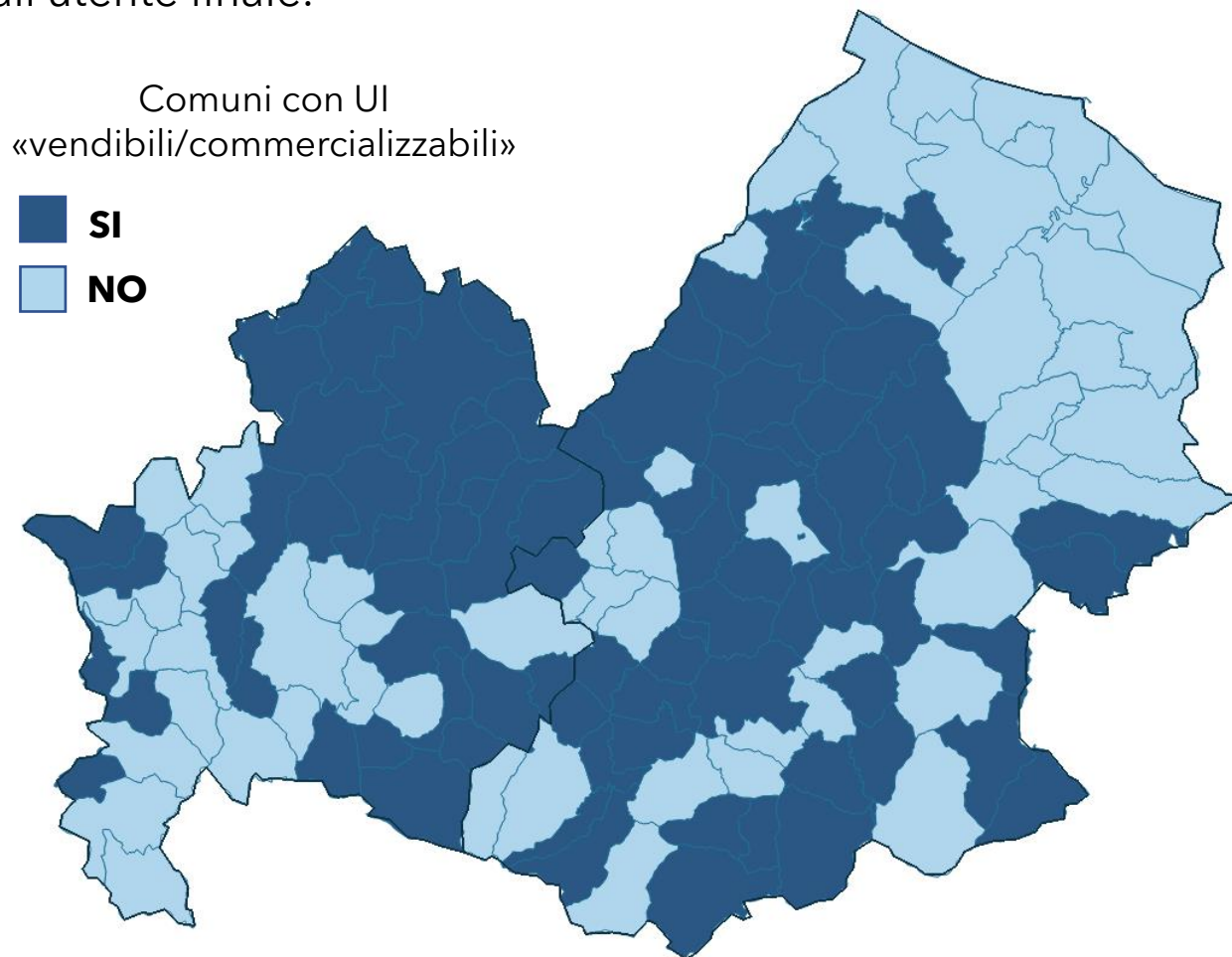
Stato lavori della rete **BUL radio (FWA - Fixed Wireless Access)** degli interventi previsti dal MiSE (Progetto BUL aree bianche) a livello di comune nel territorio molisano - 30/06/2022.



Stato	N° comuni		
	CB	IS	TOT
0	14	14	28
1	34	19	53
2	23	10	33
3	-	-	-
4	4	3	7
5	6	-	6
6	3	6	9
TOT comuni	84	52	136

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020. Tabella e mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2014.

Le **unità immobiliari «vendibili»** (o anche «commercializzabili») sono le unità immobiliari per le quali Open Fiber ha realizzato l'infrastruttura fino in prossimità e che quindi sono messe a disposizione, ad un prezzo regolato da AGCOM, degli operatori di telecomunicazione per veicolare la propria offerta di connettività all'utente finale.



Province	Unità immobiliari «vendibili»
Campobasso	43.397
Isernia	28.882
TOTALE	72.279

**72.279 unità immobiliari
«vendibili» nel Molise**
(54% delle UI previste)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati MISE/Infratel - Portale Programma Infrastrutture FdP 2019-2020. Tabella e mappa fanno riferimento all'assetto dei Comuni al 31/12/2020.



Conclusioni

Punti di attenzione

La Regione Molise si è recentemente dotata di un nuovo Piano Regionale dei Trasporti (PRT). Un tale documento assume una ancora maggiore rilevanza per tutti quei territori che, come il Molise, per dimensione, caratteristiche orografiche e posizione, nonché una forte frammentazione, stanno osservando una progressiva involuzione demografica ed economica.

Il PRT della Regione Molise si pone obiettivi importanti quali:

- fronteggiare la crisi e favorire il contenimento del processo involutivo della Regione,
- supportare il mantenimento dei livelli esistenti,
- supportare la crescita.

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

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

La visione generale del PRT per un **«Molise connesso»** è garantire coesione e interazione, attraverso un sistema di trasporto equo, competitivo e sostenibile.

Nell'ambito del Fondo di Perequazione 2019-2020 dedicato alle Infrastrutture, promosso da Unioncamere italiana, il sistema camerale molisano vuole rafforzare il proprio ruolo strategico nello sviluppo infrastrutturale regionale, attraverso l'**avvio di un percorso di interazione e collaborazione con la Regione Molise e i diversi soggetti operanti sul territorio** che punta alla **coesione territoriale** come fattore determinante per una crescita sostenibile.

Le difficoltà oggettive di spostarsi in tempi ragionevoli sul territorio e dal territorio verso destinazioni nazionali e internazionali, oltre la carenza di intermodalità per il trasporto delle merci, limitano fortemente le potenzialità di **una regione che vanta numerose risorse**, industriali e turistiche, nel relazionarsi con il resto dell'Italia e l'Europa. Dopo due anni di emergenza sanitaria, si è aggiunta la grave emergenza del 2022, prima di tutto umanitaria, legata al conflitto in Ucraina, che ha aggravato una situazione già allarmante.

A partire da questo fragile contesto, risulta generalizzata l'esigenza di intervenire urgentemente a sostegno del sistema di mobilità delle persone e delle merci, attraverso l'individuazione di **soluzioni progettuali pragmatiche e finanziariamente sostenibili** che accelerino il processo di modernizzazione delle reti infrastrutturali e logistiche.

D'altra parte, questo è anche un contesto di grandi opportunità che difficilmente si ripresenteranno e, proprio per questo, la **Camera di commercio del Molise** intende ancor di più **partecipare attivamente alla ripresa dell'economia regionale**, fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo di un sistema infrastrutturale - materiale e immateriale - moderno, sostenibile e interconnesso.

Il Molise si caratterizza per la presenza di **numeroso opere incompiute**, è quanto mai fondamentale scegliere strategicamente poche opere su cui concentrare l'attenzione con l'obiettivo di portarle a termine, nella ricerca della complementarietà e della concertazione interregionale con le regioni limitrofe (Lazio, Campania, Abruzzo e Puglia).

Le disfunzioni riscontrate nelle analisi economico-territoriali della regione Molise sono da imputare non tanto alla quantità, ma alla qualità delle infrastrutture esistenti e alla necessità di raggiungere uno standard ottimale per consentire al territorio di **superare l'isolamento** (sia sull'asse nord-sud che, soprattutto, sull'asse est-ovest) e competere alla pari nei mercati nazionali e internazionali. L'obiettivo è quello di creare una rete sempre più intermodale e interconnessa che riduca i tempi di percorrenza tra costa ed entroterra e tra il nord e il sud della regione.

Attraverso un **approccio bottom-up**, che ha messo al centro l'ascolto del mondo datoriale molisano, e **una visione organica regionale** rispetto alle prospettive di sviluppo infrastrutturale regionali, il sistema camerale è giunto a una selezione di **10 priorità infrastrutturali** che le imprese ritengono fondamentali per la competitività del territorio, raggruppate in **3 macro obiettivi regionali**:

- **MO1. GARANTIRE L'ACCESSIBILITÀ DELLE AREE INTERNE**, per rimettere in moto l'economia del Molise centrale, attraverso il completamento delle opere strategiche attese da anni (Fresilia, Bifernina, Castellelce, Strada Statale 17) e l'adeguamento della rete ferroviaria (in ottica di riequilibrio modale)
- **MO2. CONNETTERE IL MOLISE AI MERCATI NAZIONALI E INTERNAZIONALI** (per la crescita sostenibile dell'economia regionale), grazie alla connessione con i poli logistici extra regione (sfruttando anche le opportunità della ZES Adriatica Molise-Puglia) e al potenziamento della linea Adriatica, oltre ad un collegamento viario veloce Est-Ovest «Roma-Adriatico» (Termoli-Mignano Monte Lungo A14/A1)
- **MO3. PROMUOVERE NUOVI PARADIGMI DI MOBILITÀ** (per dare respiro nell'immediato) con la realizzazione di un'aviosuperficie nella Valle del Tammaro (opera propedeutica per sviluppi successivi in ottica di inserimento in un network di aviosuperfici) in risposta anche a una difficile orografia del territorio.

A completamento dell'analisi, di seguito vengono evidenziati 4 ulteriori **punti di attenzione**, come temi complementari rispetto ai 3 macro obiettivi regionali individuati.



PRESERVARE L'ESISTENTE

- Manutenzione urgente della viabilità provinciale, oltre che della SS85 verso Caianello
- Provvedimenti risolutivi in merito ai frequenti episodi franosi legati al dissesto idro-geologico che caratterizza il territorio



COMPLETARE I PROGETTI STRATEGICI IN CORSO

- Sbloccare la fase di stallo di numerosi interventi attesi da anni



POTENZIARE LA VOCAZIONE TURISTICA DELLE AREE INTERNE

- Promuovere un turismo di qualità attraverso una rete di mobilità interna efficiente
- Vocazione turistica delle aree interne deve conciliare con la programmazione delle infrastrutture digitali
- Sviluppo del TPL/Ammodernamento fermate metropolitane (cucitura con il tessuto urbano) purché di effettivo utilizzo e utilità
- Promozione del sistema delle ciclovie (Molise unica regione d'Italia che completerà tutta la litoranea, 35 km), congiungibile anche con il progetto pilota di ciclovia nell'area di Trigno-Sinello
- Collegamenti Termoli-Isole Tremiti con idrovolanti (opportunità ed elemento di diversificazione per l'offerta turistica), progetto di aerotaxi implementabili per le ottimali caratteristiche (bassa percorrenza e alta intensità)



PROMUOVERE PERCORSI DI RAZIONALIZZAZIONE

- Fare massa critica tra comuni e aree limitrofe, concentrando l'attenzione su pochi obiettivi comuni e portarli a termine
- Adottare modelli gestionali che superino i confini amministrativi e facciano riferimento ad ambiti socioeconomici trasversali
- Efficientare l'utilizzo delle risorse pubbliche

Report realizzato dalla CCIAA del
Molise con il supporto tecnico
scientifico di



UNIONTRASPORTI



Agosto 2022