



Focus MOLISE

Analisi e mappatura del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

PREMESSA

L'obiettivo del presente slide report è identificare, in chiave strategica, le **priorità di sviluppo infrastrutturale del Molise** al fine di migliorare i livelli di mobilità e di trasporto delle imprese. Difatti, la dotazione di infrastrutture di trasporto rappresenta per il sistema produttivo un aspetto fondamentale per il rafforzamento e lo sviluppo del tessuto imprenditoriale, in quanto è in grado di agevolare l'attività delle aziende già presenti in un'area e, allo stesso tempo, incide sulle scelte di insediamento di nuove attività produttive nonché sulle necessità logistiche delle imprese.

La prima parte del report è dedicata all'**inquadramento del tessuto economico e delle principali filiere produttive**. In particolare, dopo una sintetica descrizione delle dimensioni socio-demografiche ed economiche della regione, si entra nel dettaglio dell'analisi con l'individuazione dei settori produttivi e dei distretti economici presenti sul territorio.

La seconda parte descrive lo **«stato dell'arte» delle infrastrutture di trasporto e mobilità** del Molise anche mediante un **indice sintetico di valutazione** per ciascuna tipologia di infrastruttura di trasporto (strade, ferrovie, porti, aeroporti, nodi logistici), che quota la performance infrastrutturale delle singole province, per poi proseguire con l'analisi del **contesto europeo e dei piani di sviluppo sovranazionali dei Corridoi TEN-T**.

La disamina degli interventi infrastrutturali presenti a livello regionale, oggetto della terza parte, comprende l'**analisi dei documenti programmatici** quali gli allegati al Documento di Economia e Finanza 2015, 2017 e 2019, l'Allegato infrastrutture al Programma Nazionale di Riforma, lo schema di DPCM di individuazione degli interventi infrastrutturali da sottoporre a commissariamento sul quale le competenti Commissioni di Camera e Senato hanno dato parere favorevole, con condizioni e osservazioni, nelle sedute dell'11 marzo 2021 (Atto del Governo n. 241), nonché, per ultimo, il PNRR, che individuano le infrastrutture prioritarie per il territorio e le risorse a disposizione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

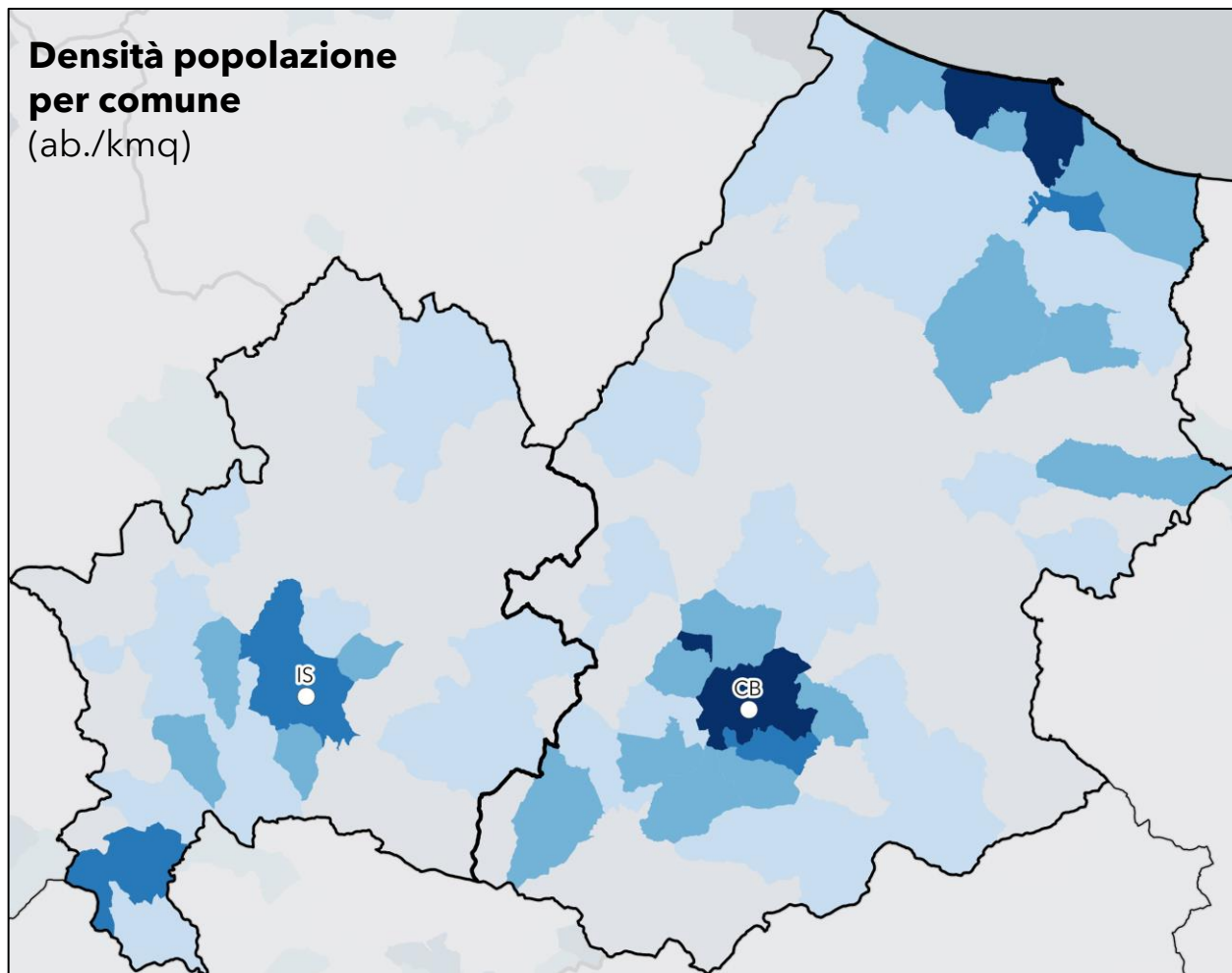
Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI



La regione Molise ha un'estensione di 4.460 kmq e conta 296.547 abitanti (1% della macroarea del Sud e Isole).

Il territorio è suddiviso in 136 comuni distribuiti in 2 province: Campobasso e Isernia.

Il 72% della popolazione si concentra nella provincia di Campobasso.

Provincia	Popolazione 2020	% pop. Molise	N° comuni	Densità pop. ab./kmq
CAMPOBASSO	214.629	72%	84	73,4
ISERNIA	81.918	28%	52	53,4
MOLISE	296.547	100%	136	66,5
SUD E ISOLE	20.052.901	-	2.550	162,1

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat al 01/01/2021 (stima popolazione al 17/05/21)

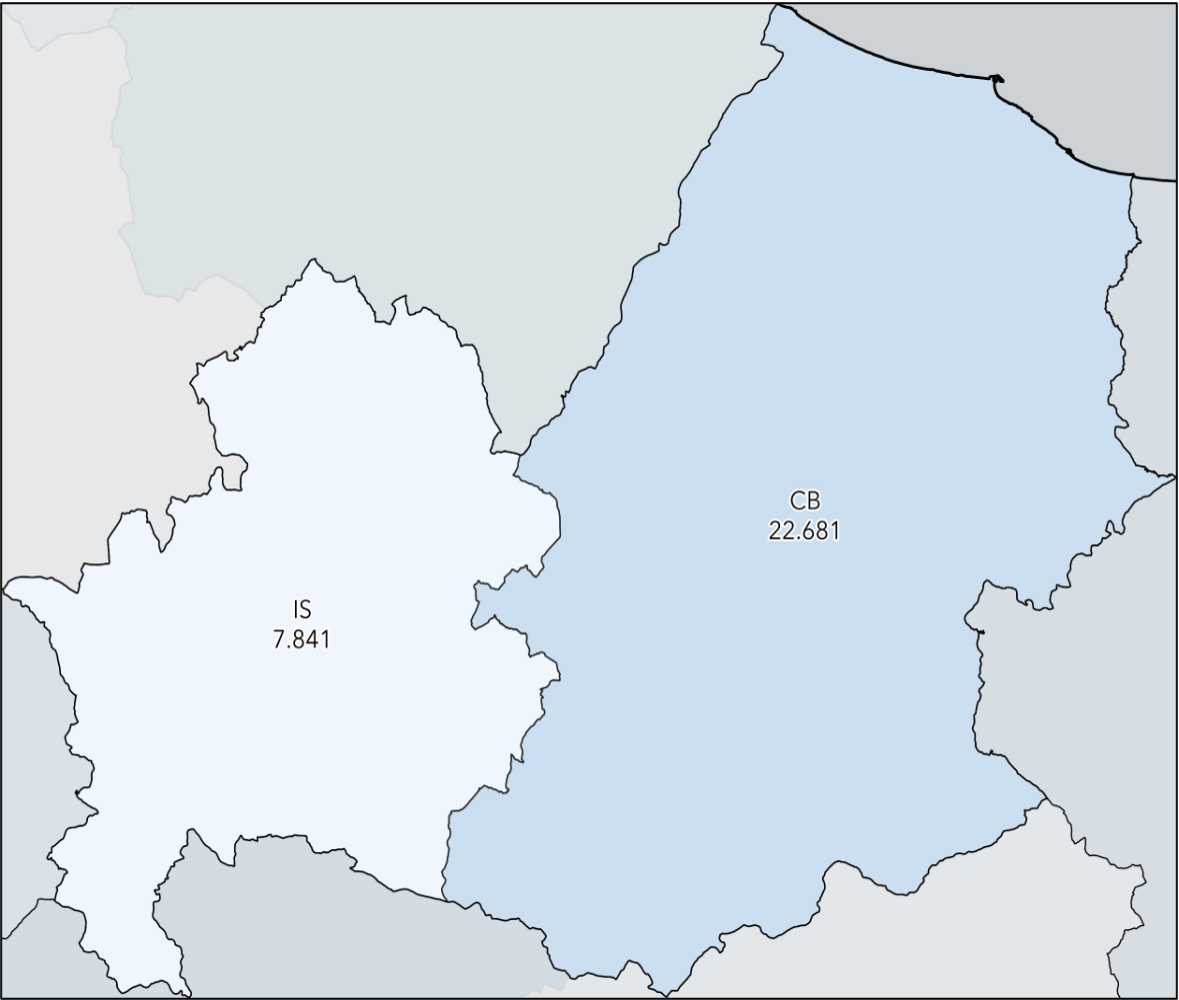
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il prodotto interno lordo del Molise si è ridotto nel 2020 dell'8,0 per cento, in misura di poco inferiore al dato nazionale e il valore aggiunto dell'industria manifatturiera segna una flessione del -9,5%.; il calo è stato determinato dalla forte riduzione della domanda interna, non compensata dalla crescita delle esportazioni.

Variabile	Anno	Valore assoluto	Var. % anno precedente
PIL (M€)	2019	6.406	0,67%
Quota su PIL Italia	2019	0,4%	-
PIL pro capite (€)	2019	21.072	1,73%
Imprese attive	2020	30.522	-0,46%
Imprese artigiane	2020	6.329	-0,55%
Iscritte	2020	1.544	4,35%
Cessate	2020	1.686	4,75%
Export (M€)	2020	951	26,0%
% export su PIL	-	14,8%	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, Movimprese, 2020

L'export è spinto dall'**automotive** e dall'**alimentare**, il cui impatto sul prodotto è molto limitato dalla ridotta apertura verso l'estero dell'economia regionale. In Molise la **specializzazione nell'agroalimentare** ha ridotto gli effetti della pandemia sui sistemi locali di PMI, che rimangono però tra i più fragili del Paese. Anche i flussi turistici seguono gli andamenti della pandemia e subiscono un drastico calo rispetto al 2019 (-16% delle presenze e -32% degli arrivi), sebbene il periodo estivo abbia registrato una significativa ripresa. L'indice Desi regionale registra un **divario digitale del Molise** che si manifesta attraverso il basso grado di integrazione tecnologica delle imprese molisane.

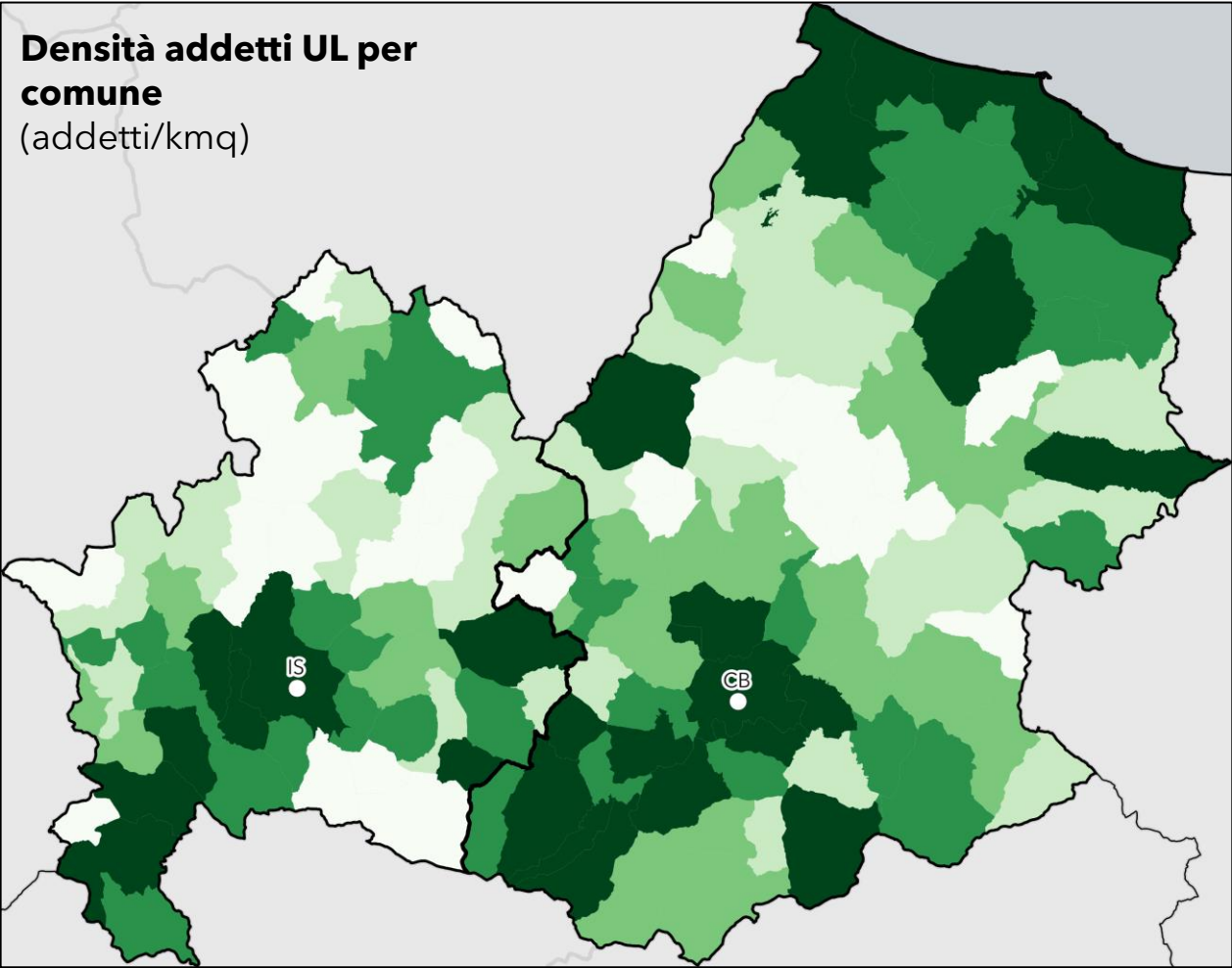


In Molise è localizzato l'1,8% delle imprese attive del Sud e Isole d'Italia. L'incidenza delle imprese artigiane sul totale regionale è del 21%.

Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/ 100 ab.	Imprese/ kmq
CAMPOBASSO	22.681	4.530	10,6	7,8
ISERNIA	7.841	1.799	9,6	5,1
MOLISE	30.522	6.329	10,3	6,8
SUD E ISOLE	1.716.294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Movimprese, 2020

ADDETTI E UNITÀ LOCALI



La regione Molise conta 37.187 Unità Locali e 73.029 addetti (1,6% del Sud e Isole). Oltre il 73% delle Unità Locali si concentra nella provincia di Campobasso.

A livello dimensionale, il 93% delle Unità Locali sono micro (0-9 addetti) e il 5% piccole (10-49 addetti).

Provincia	UL IV° 2020	% UL Molise	Addetti UL	Addetti UL/kmq
CAMPOBASSO	27.275	73,3%	53.520	18,3
ISERNIA	9.912	26,7%	19.509	12,7
MOLISE	37.187	100%	73.029	16,4
SUD E ISOLE	2.069.541	-	4.626.929	37,4

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



IL COMMERCIO ESTERO

Nel 2020 il valore a prezzi correnti delle esportazioni molisane è cresciuto del 26%, in controtendenza rispetto all'andamento rilevato per l'Italia e il Mezzogiorno (-9,7 e -13,7 per cento). Secondo l'Istat il Molise è tra le regioni con la crescita più sostenuta dell'esportazione con 265 milioni di euro in più rispetto al 2019. Il 97% delle esportazioni riguarda le vendite del **comparto dei mezzi di trasporto**, che rappresentano circa la metà delle esportazioni totali. I settori trainanti sono i **prodotti dell'estrazione di minerali da cave e miniere** (+349,6%) – in Molise si contano 57 siti attivi per 912 tonnellate estratte per kmq – i **prodotti alimentari** (+32,3%) – nel settore spicca il pastificio La Molisana – e gli **autoveicoli** (+43,8%), con lo storico insediamento del gruppo Fca a Termoli che produce motori diesel e ibridi. Nell'analisi provinciale dell'export si evidenzia l'eccezionalità molisana: tra le cinque province in positivo, c'è anche Campobasso,

Anno	MONDO			Unione europea 28		
	import	export	totale	import	export	totale
2020	646	951	1597	269	273	542
2019	578	755	1332	324	289	613
var 20/19	11,8%	26,0%	19,9%	-17,1%	-5,4%	-11,6%

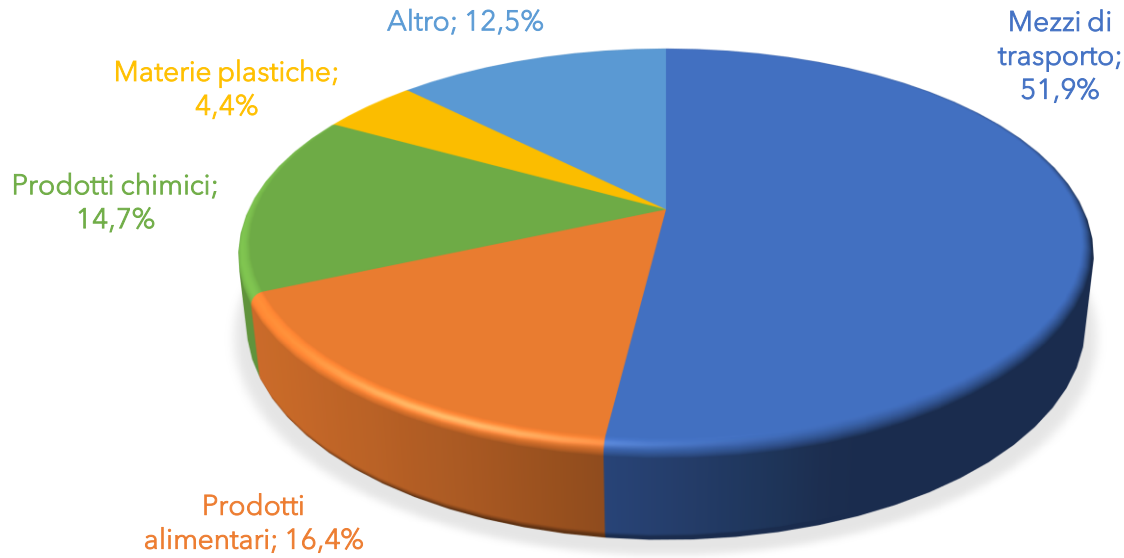
**Per agevolare il confronto tra i risultati degli anni 2019 e 2020 si è scelto di considerare ancora l'area geografica Ue a 28 membri, in ragione anche del regime transitorio ancora in vigore per il Regno Unito fino al 31 dicembre 2020.*

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, valori in milioni di euro

Tra i mercati di sbocco, sono fortemente aumentate le vendite negli **Stati Uniti**, principale mercato di destinazione dei comparti dei mezzi di trasporto e alimentare. Le esportazioni verso i paesi dell'Unione europea hanno risentito negativamente del calo delle vendite di prodotti chimici.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT



Nel 2020 i **mezzi di trasporto** realizzati hanno pesato per il 51,9% sul valore delle esportazioni regionali. Al secondo posto i **prodotti alimentari** con il 16,4% e, di seguito, i **prodotti chimici** (14,7%).

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

Modo di trasporto (export)

	27,8% (97,3% vs Ue)
	0,0% (0,0% vs Ue)
	70,8% (2,6% vs Ue)
	1,4% (0,1% vs Ue)
Altro	0,0% (0,0% vs Ue)

Destinazioni principali (2020)

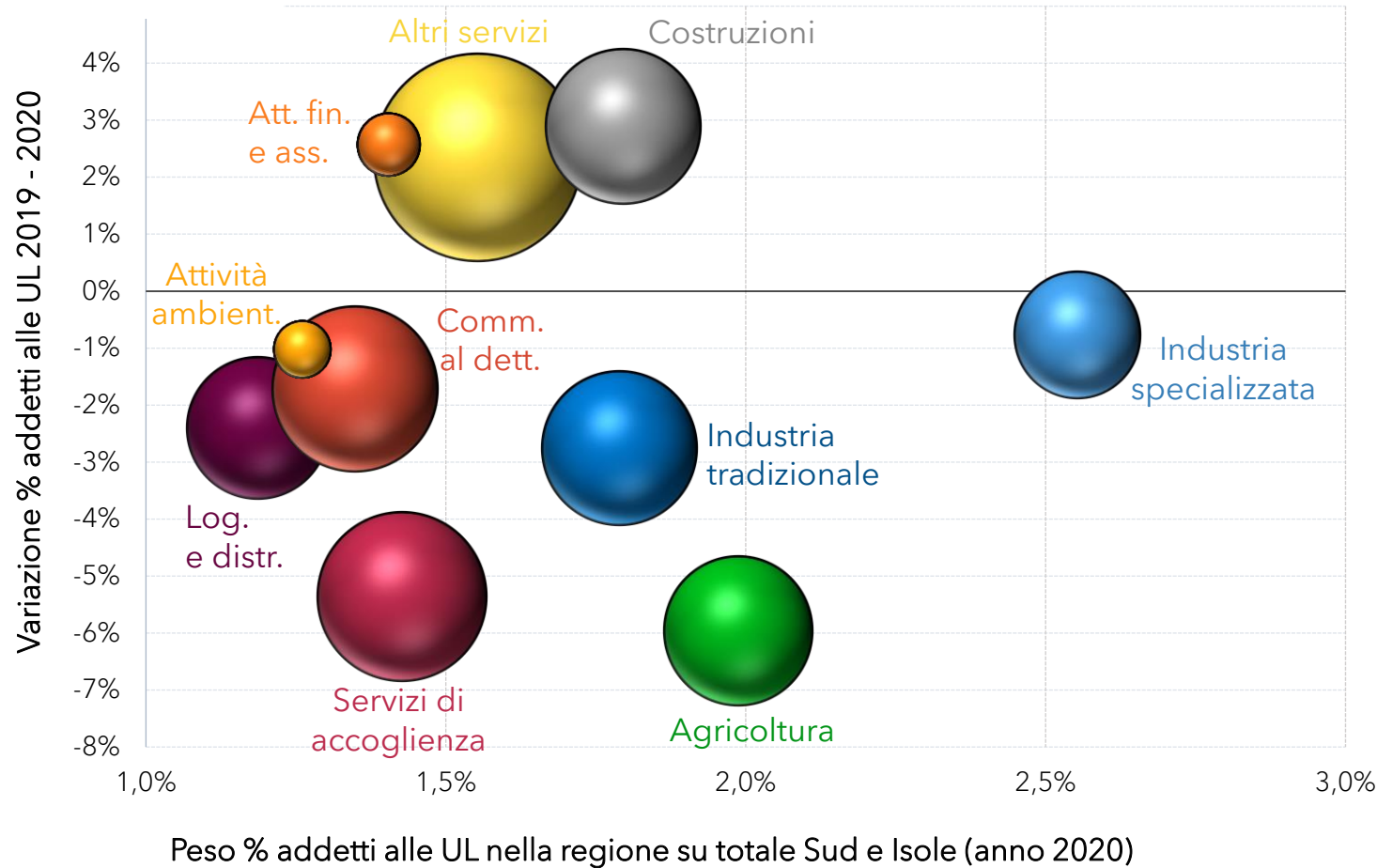
	USA 447 M€
	Turchia 68 M€
	Germania 66 M€
	Svizzera 35M€
	Paes Bassi 33 M€

La **modalità marittima** è la prima scelta per le esportazioni nel resto del mondo, con il 70,8% (2,6% in Ue). Il **trasporto stradale** è la seconda modalità nei collegamenti con il resto del mondo, ma prima nelle relazioni con l'Ue (97,3%).

Il principale mercato delle esportazioni totali molisane sono gli **Stati Uniti** con il 47,1%. Tra le prime 5 destinazioni ci sono anche **Turchia** (7,1%), **Germania** (7,0%), **Svizzera** (3,7%) e **Paesi Bassi** (3,5%).

I SETTORI PRODUTTIVI NEL MOLISE RISPETTO AL SUD E ISOLE

MOLISE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

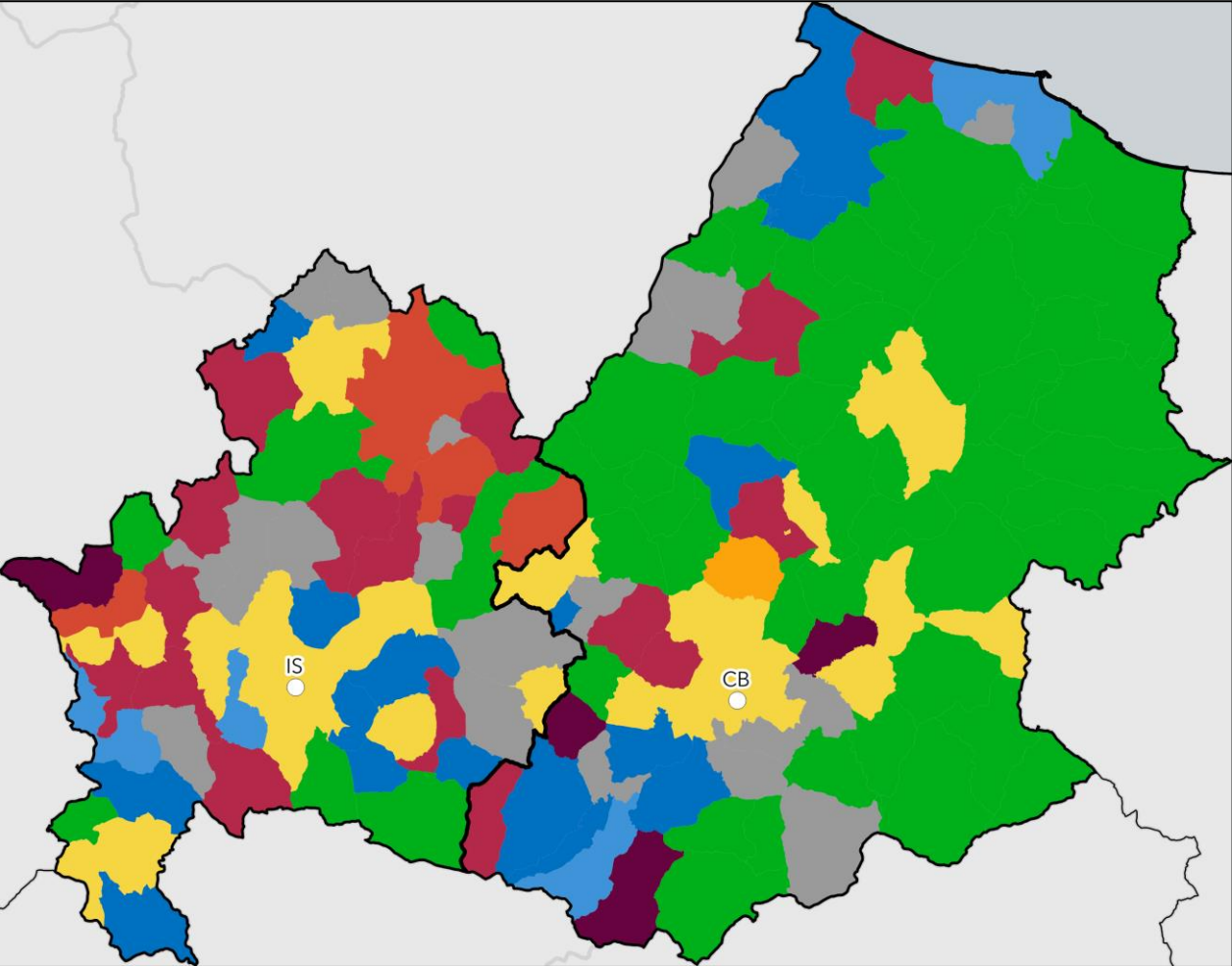
In termini di occupazione, il Molise non ha un peso importante nella macroarea del Sud e Isole, soprattutto a causa della carenza di importanti vie di comunicazione. Il settore più rilevante è quello dell'**Industria specializzata** (chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.) che tuttavia occupa appena il **2,6% degli addetti nelle unità locali dello stesso settore presenti nel Sud e Isole**. Segue l'**Agricoltura** (attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura) con un peso del **2,0%** nella macroarea. L'agricoltura e i servizi di accoglienza sono i settori che nel 2020 hanno subito la maggiore flessione del numero di addetti, rispettivamente, **-6,0%** e **-5,4%**. Di contro, tre settori hanno visto una crescita del numero di addetti nel 2020: costruzioni **+2,9%**, attività finanziarie e assicurative **+2,6%**, altri servizi **+2,3%**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI NEL MOLISE (DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA)

Macro settore prevalente nel comune (per n° addetti)



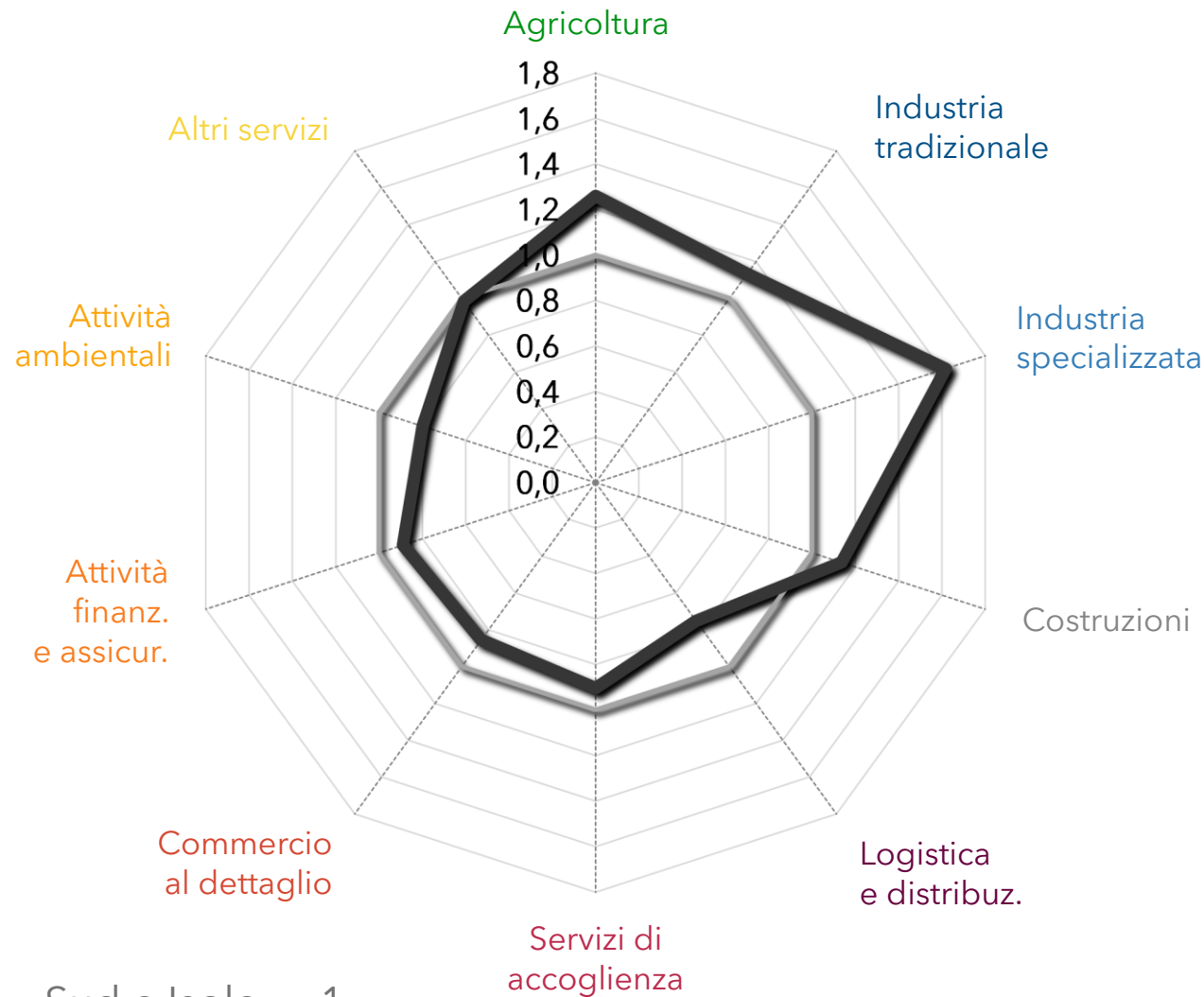
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

MACRO SETTORE	PESO %	CB	IS	MOLISE
AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura	10,5%	85,0%	15,0%	100%
INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc.	11,2%	68,9%	31,1%	100%
INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc.	7,6%	87,0%	13,0%	100%
COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria	11,3%	67,8%	32,2%	100%
LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio	9,5%	77,0%	23,0%	100%
SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc.	13,4%	71,5%	28,5%	100%
COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli	12,9%	72,3%	27,7%	100%
ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione	1,9%	76,7%	23,3%	100%
ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia	1,6%	59,5%	40,5%	100%
ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20,2%	68,4%	31,6%	100%
TOTALE	100%	73,3%	26,7%	100%

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA DEL MOLISE



Sud e Isole = 1

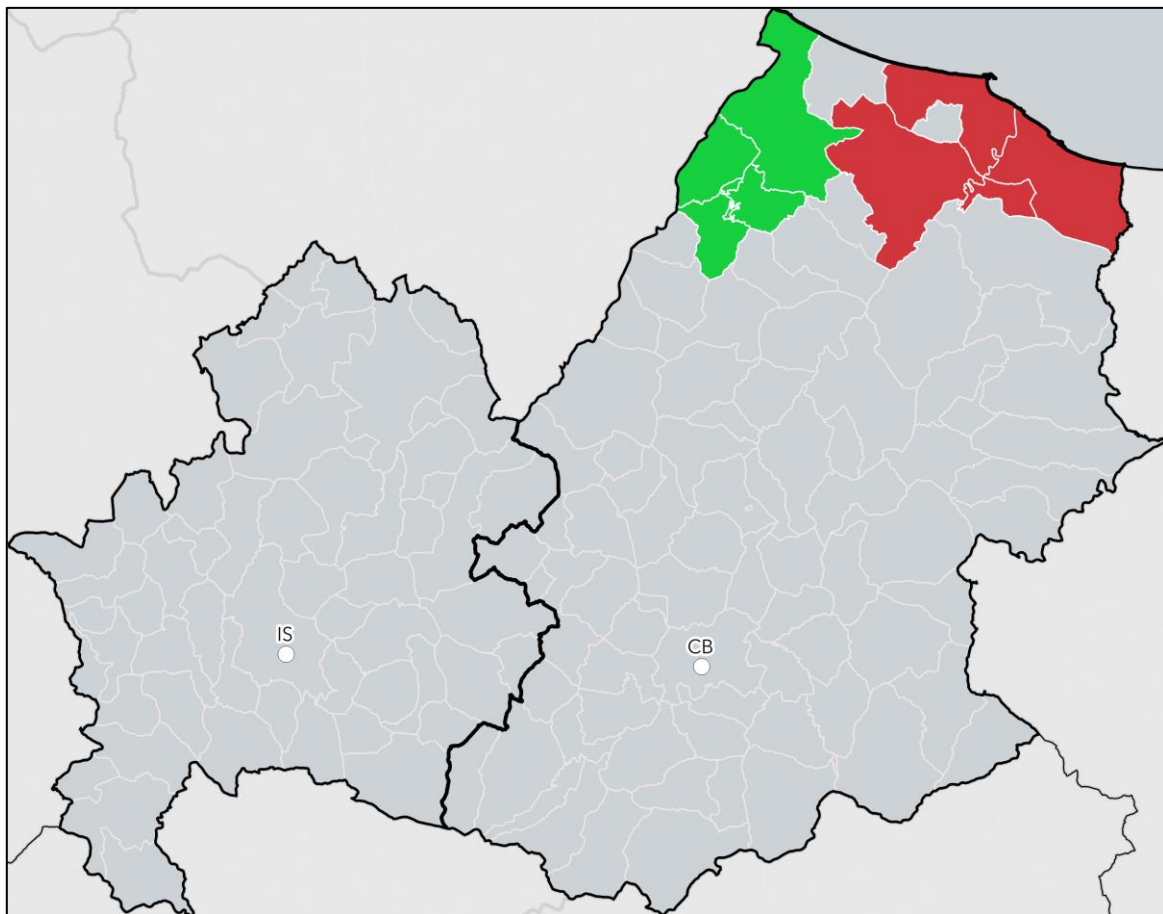
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

L'**indice di specializzazione** è stato calcolato confrontando le percentuali regionali di addetti nelle singole attività economiche alle percentuali globali nella macroarea del Sud e Isole. Un valore superiore a 1 segnala la presenza di un'attività specifica e la relativa specializzazione del territorio regionale.

L'analisi evidenzia ulteriormente una struttura produttiva fortemente sbilanciata verso i settori più tradizionali: **industria** (in particolare quella specializzata), **agricoltura** e **costruzioni**.

Il peso delle due province nel tessuto economico-produttivo molisano è molto differente (cfr. slide precedente), con un ruolo dominante della provincia di Campobasso. L'area più industrializzata è quella di Termoli, ma anche i nuclei di Campobasso e della Valle del Trigno.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



Il **Distretto Industriale della Valle del Biferno di Termoli** si estende nell'area di Termoli e del basso Biferno. E' gestito dal Consorzio per lo Sviluppo industriale della Valle del Biferno, nell'area sono presenti specializzazioni nei settori delle industrie alimentari ed affini, metallurgiche e meccaniche, oltre ad investimenti di importanti imprese multinazionali nei comparti chimico-farmaceutico e dei derivati del petrolio.

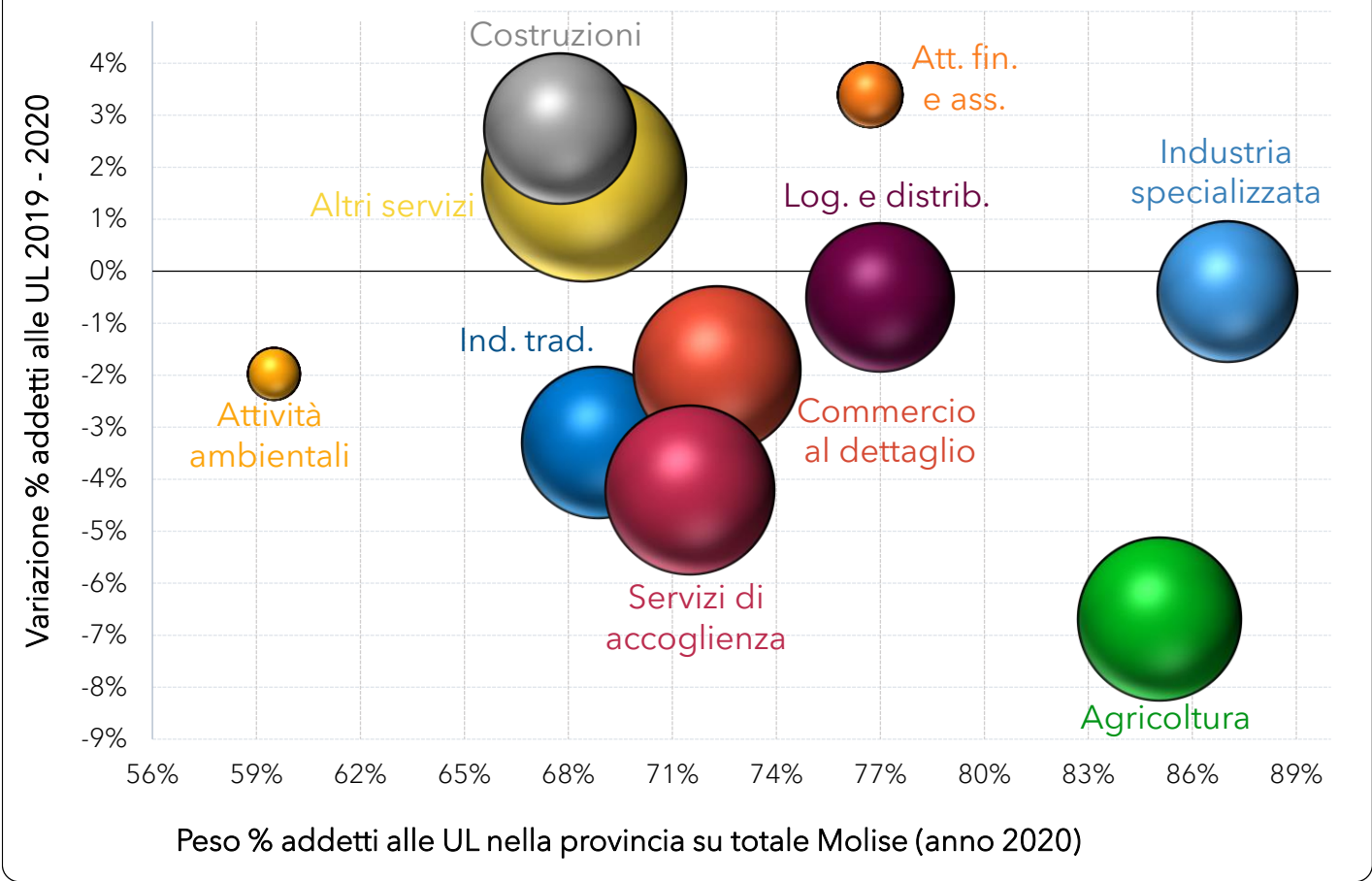
Il **Distretto del tessile e abbigliamento** di Montenero di Bisaccia comprende quattro comuni situati nella provincia di Campobasso: Montenero di Bisaccia, Mafalda, Tavenna e San Felice del Molise.

Fonte: Legge Regione Molise n.8 dell'8/04/2004

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

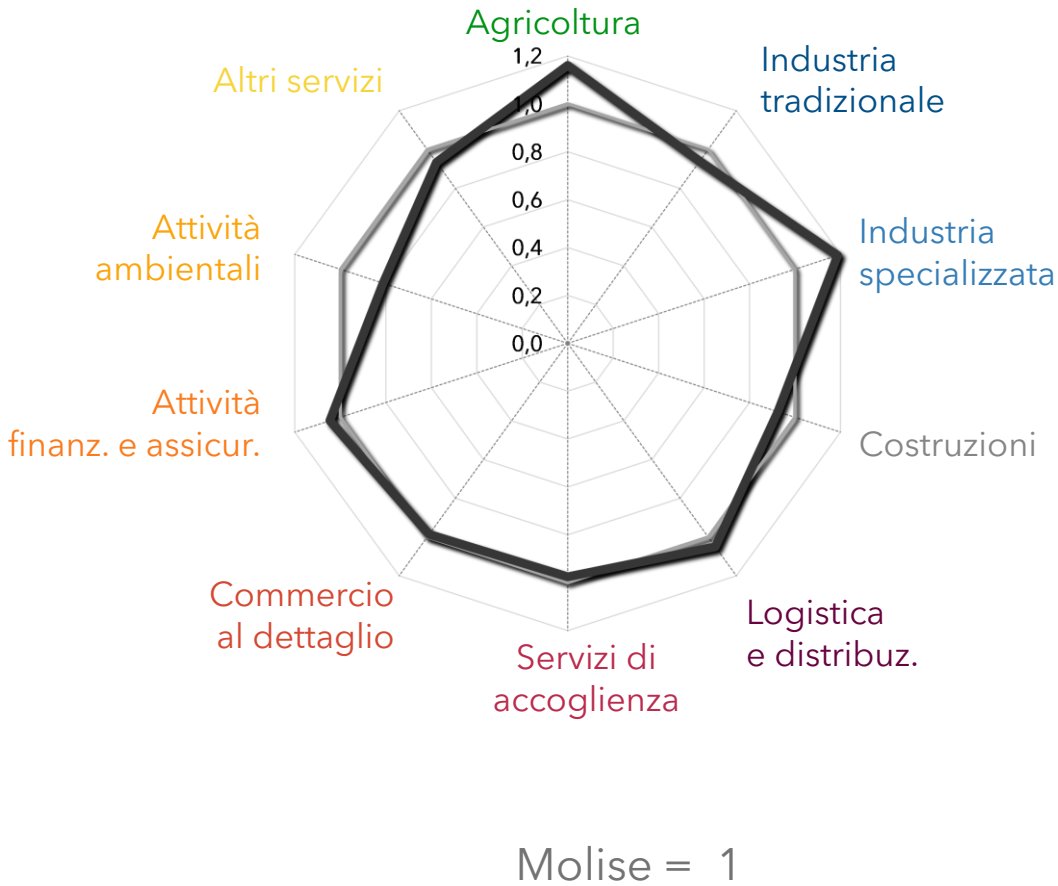
CAMPOBASSO



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

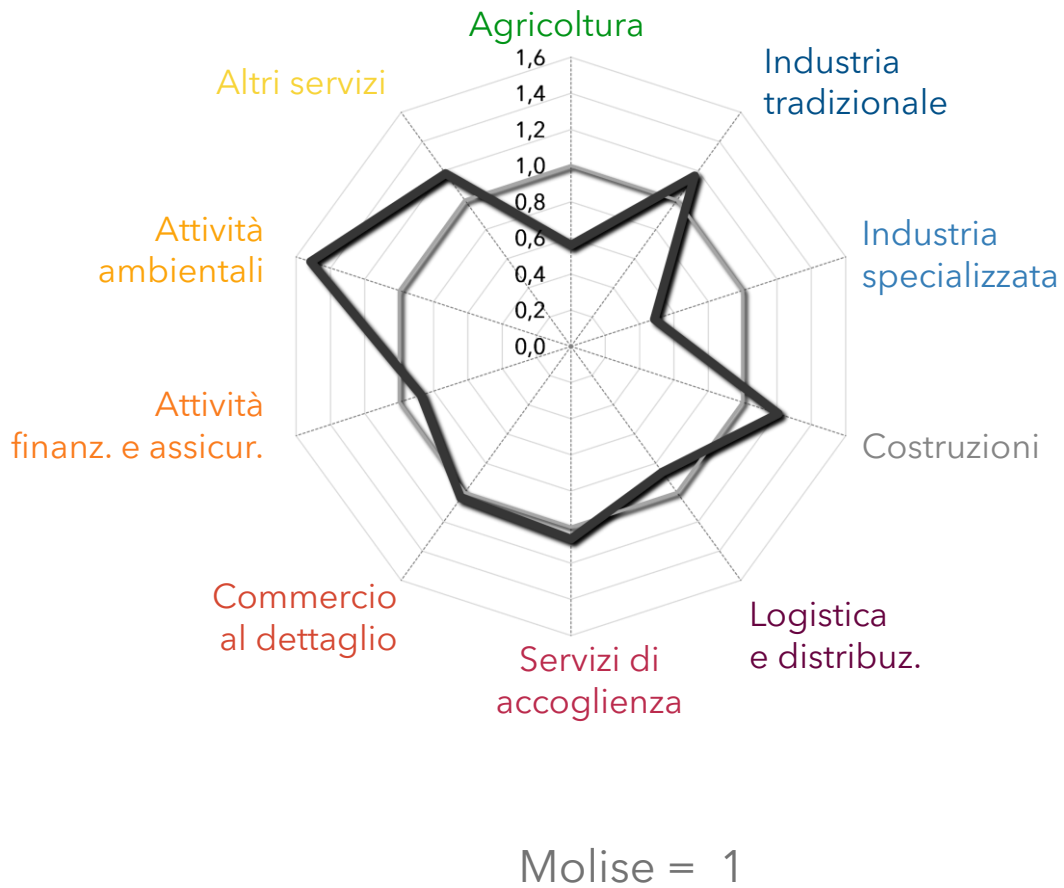
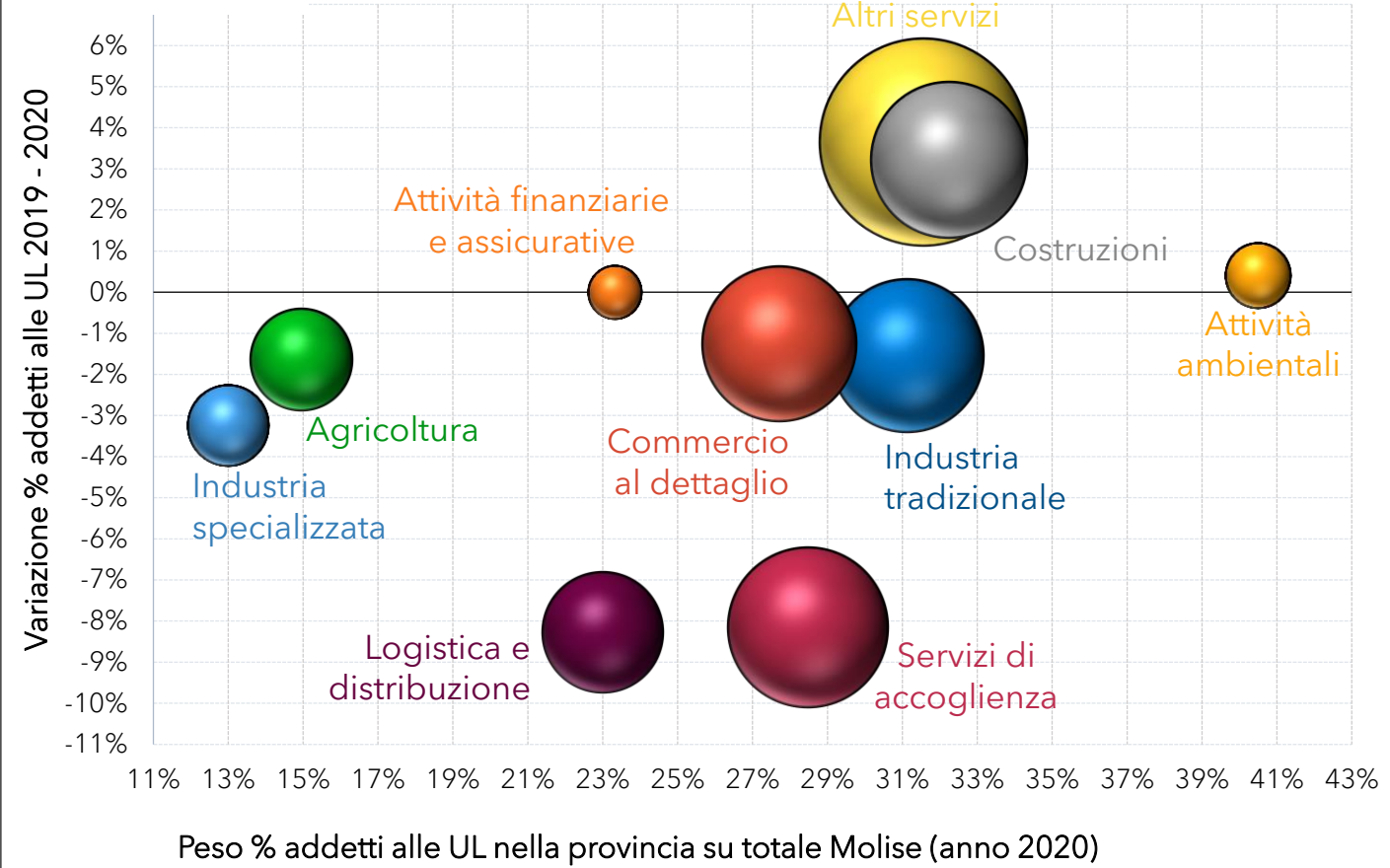


2 distretti presenti

Distretto industriale della Valle del Biferno di Termoli
Distretto del tessile-abbigliamento di Montenero di Bisaccia

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE

ISERNIA



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'attuale sistema infrastrutturale del Molise



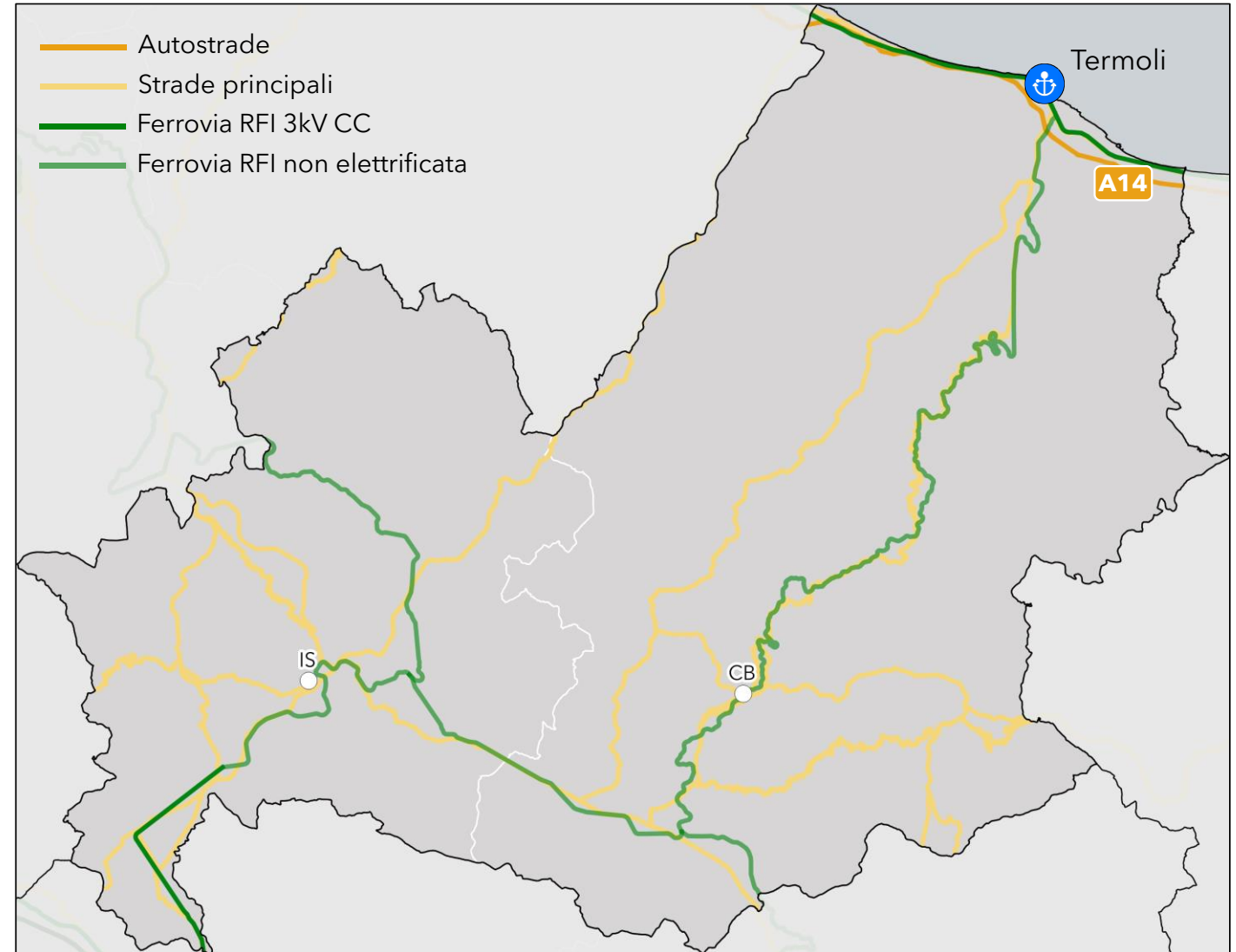
UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **2.700 Km** di **rete stradale** di cui l'1% di categoria autostradale (Autostrada A14) e il 24% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas.
- **265 Km** di **rete ferroviaria RFI**, di cui il 23% elettrificata (3kV CC) e il 7% 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) rientrano nel piano RFI (Easy Station e Smart Station) che ne prevede l'adeguamento 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.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

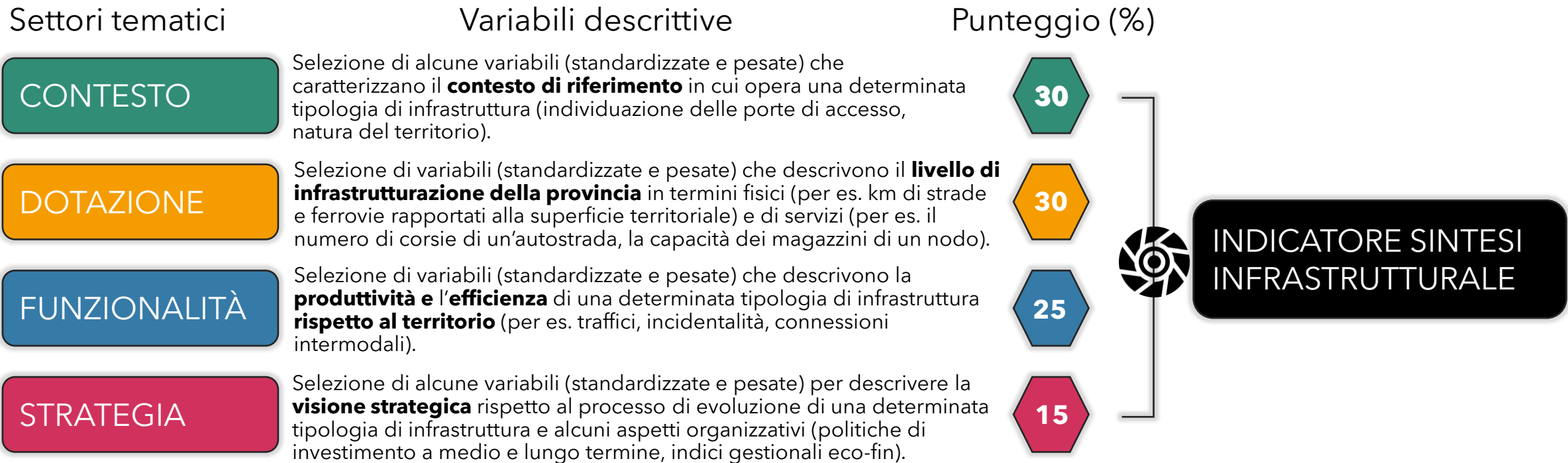
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Scala territoriale: PROVINCIA* Anno di riferimento: 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Nel caso delle **infrastrutture di rete (strade e ferrovie)**, l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Nel caso delle **infrastrutture di nodo (porti, aeroporti e interporti)**¹, è stata svolta un'analisi più articolata che potesse esprimere le potenzialità di accesso alle infrastrutture portuali, interportuali e aeroportuali indipendentemente dalla «territorialità». Si è quindi tenuto conto della **capacità di attrazione del singolo nodo infrastrutturale non solo all'interno della provincia, ma anche nei riguardi delle province limitrofe**. Questo approccio esprime le potenzialità dotazionali di un territorio riflettendo più realisticamente la distribuzione territoriale dell'utenza e la maggiore o minore convenienza che essa ha di usufruire dei servizi resi dall'infrastruttura. Per quanto riguarda i nodi, quindi, si è operato nel modo seguente: partendo da una selezione dei nodi più significativi sul territorio nazionale, **per ciascun capoluogo di provincia sono stati rilevati i nodi infrastrutturali raggiungibili entro 90 minuti, con coefficienti di «assorbimento» inversamente proporzionali alla distanza temporale (≤30 minuti, 30-60 minuti, 60-90 minuti)**. Lo spazio che intercorre tra il capoluogo di provincia e il luogo in cui sorge l'infrastruttura è una distanza stradale misurata in termini di tempo di percorrenza, considerando il percorso stradale minimo, ipotizzando velocità medie di percorrenza diverse a seconda della tipologia di strada.

Le variabili descrittive per ciascuna infrastruttura (di rete e di nodo) e per ciascun settore tematico (Contesto, Dotazione, Funzionalità, Strategia) sono state normalizzate a livello nazionale (ridimensionamento tra 0 e 1, poi riportato tra 0 e 100) e quindi il calcolo dell'indicatore di sintesi risulta dalla combinazione dei valori adimensionati rispetto al peso che è stato loro assegnato.

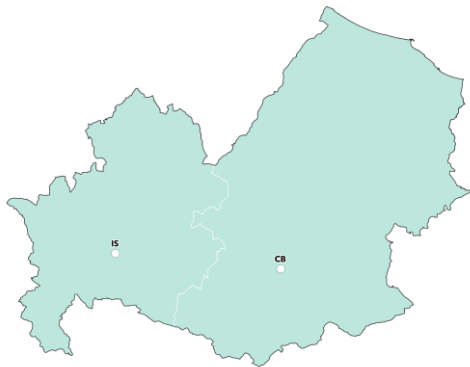
¹ Sono stati considerati 24 porti marittimi, 35 aeroporti e 24 interporti sul territorio nazionale. Per quanto riguarda la valutazione delle infrastrutture portuali e logistiche, non vengono riportati i risultati di dettaglio del Molise, in quanto i due capoluoghi provinciali non beneficiano della presenza di un porto commerciale né della presenza di un interporto (anche fuori regione) che sia raggiungibile entro i 90 minuti.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

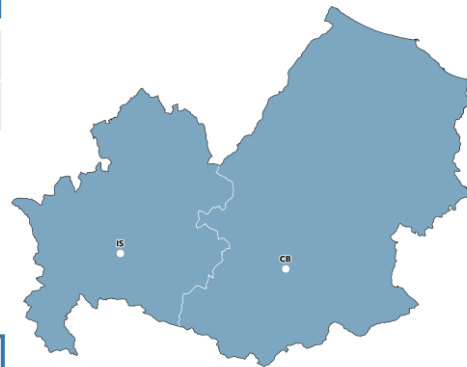
LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
CB	28,2
IS	17,8



SUD E ISOLE	
Max	
BA	68,4
Min	
IS	17,8

FUNZIONALITÀ	
IS	62,4
CB	60,8



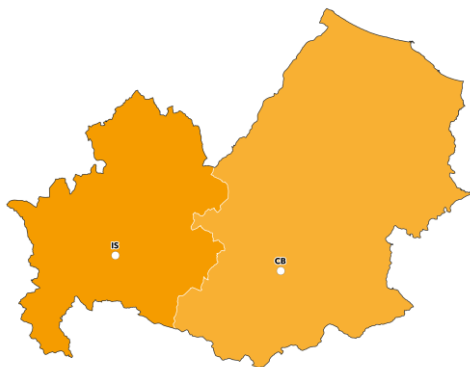
SUD E ISOLE	
Max	
NA	74,0
Min	
AG	57,1

SINTESI	
CB	38,5
IS	37,2



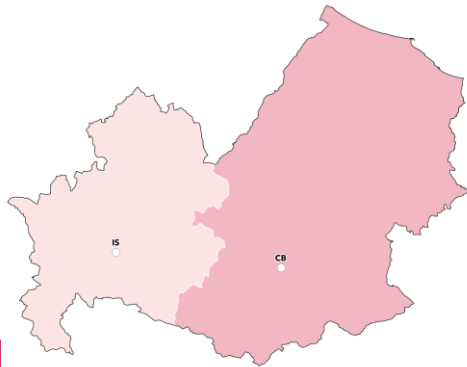
SUD E ISOLE	
Max	
NA	58,8
Min	
AG	34,2

DOTAZIONE	
IS	40,3
CB	32,8

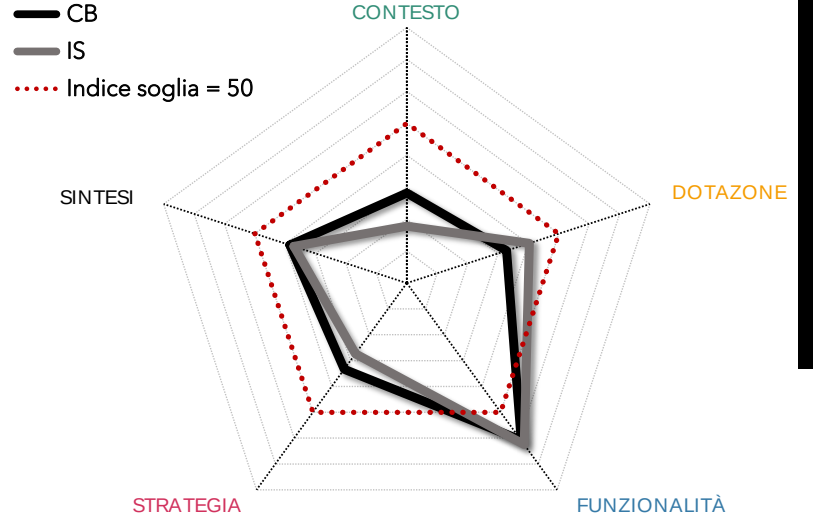


SUD E ISOLE	
Max	
NA	46,3
Min	
CS	9,6

STRATEGIA	
CB	33,3
IS	27,4



SUD E ISOLE	
Max	
AQ	53,9
Min	
BR	19,0



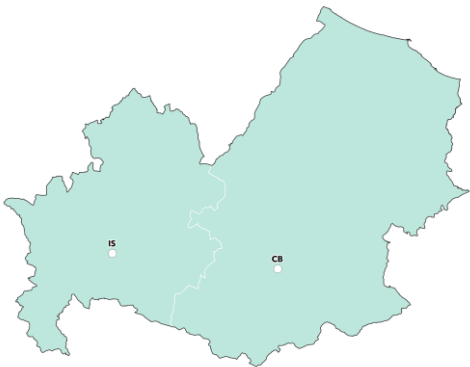
INFRASTRUTTURE STRADALI

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT

CONTESTO	
CB	11,0
IS	3,5



SUD E ISOLE	
Max	
CE	59,0
Min	
IS	3,5

FUNZIONALITÀ	
CB	19,5
IS	13,0



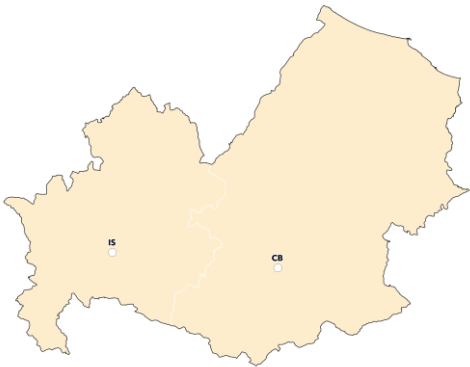
SUD E ISOLE	
Max	
NA	71,8
Min	
NU, RA	9,1

SINTESI	
CB	14,3
IS	11,6



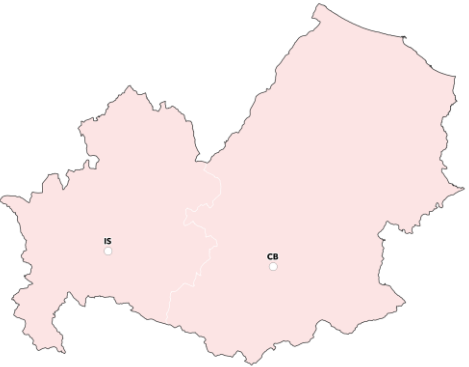
SUD E ISOLE	
Max	
NA	56,9
Min	
IS	11,6

DOTAZIONE	
IS	20,5
CB	16,9

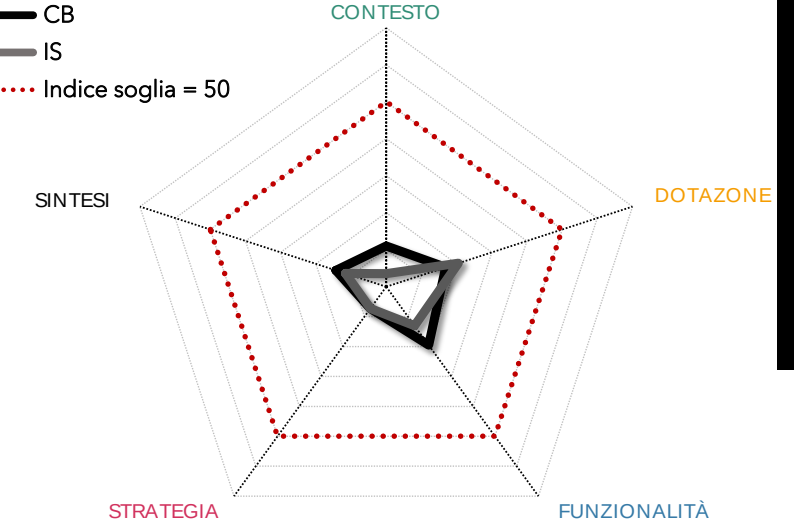


SUD E ISOLE	
Max	
NA	57,9
Min	
NU	0,9

STRATEGIA	
CB	7,3
IS	7,3



SUD E ISOLE	
Max	
NU	57,2
Min	
MT	0,0



INFRASTRUTTURE FERROVIARIE

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

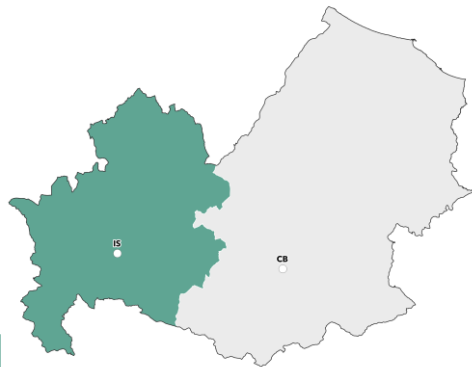


LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: OUTPUT



INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

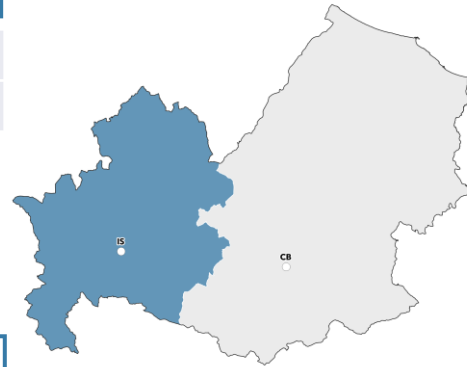
CONTESTO	
IS	61,1
CB	0,0



SUD E ISOLE	
Max	
BA	73,0
Min	
CB..*	0,0

* Insieme a PZ, AG, CL

FUNZIONALITÀ	
IS	44,9
CB	0,0



SUD E ISOLE	
Max	
NA	49,8
Min	
CL..*	0,0

* Insieme a PZ, CB, AG

SINTESI	
IS	41,0
CB	0,0



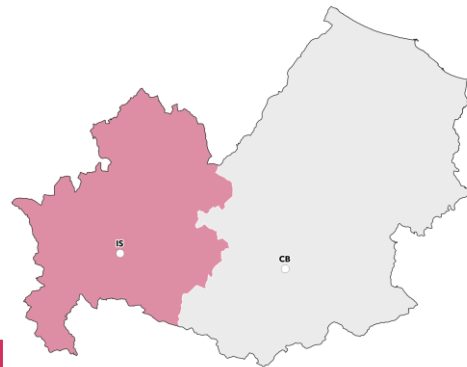
SUD E ISOLE	
Max	
CT	47,6
Min	
CB, AG	0,0

DOTAZIONE	
IS	26,0
CB	0,0



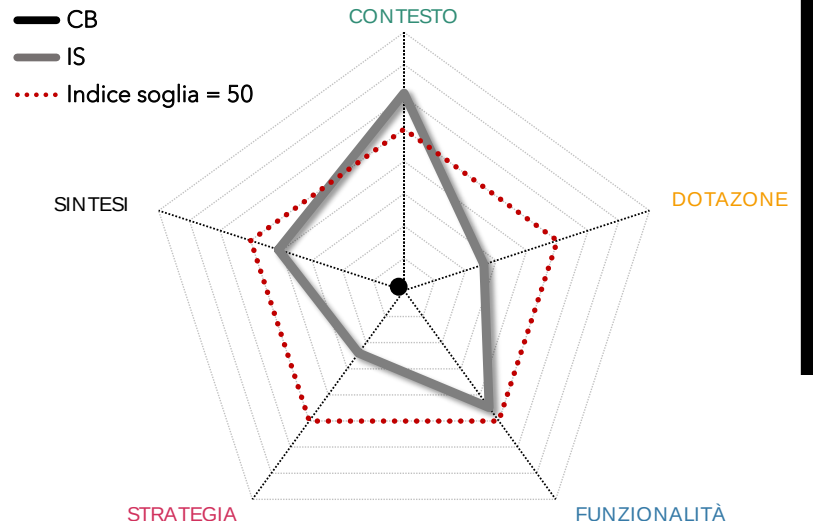
SUD E ISOLE	
Max	
FG	41,4
Min	
CB, AG	0,0

STRATEGIA	
IS	24,0
CB	0,0



SUD E ISOLE	
Max	
CT	55,7
Min	
CL..*	0,0

* Insieme a PZ, CB, AG



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

L’elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

											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°)	

Nella classifica nazionale, le province di Isernia e Campobasso si posizionano rispettivamente al 98° e al 104° posto, evidenziando una **performance** del Molise nel suo complesso **molto carente** rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate.

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 sovregionale**.

Forte deficit infrastrutturale



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di rete** (strade e ferrovie), l'analisi si è basata sulla «territorialità», consistente nell'attribuire a ciascuna provincia le sole opere in essa materialmente ubicate (tenendo conto dei confini amministrativi).

Infrastrutture stradali: il territorio del Molise è penalizzato particolarmente dal contesto (essendo un territorio con una rilevante incidenza di aree montane, particolarmente elevata in provincia di Isernia, e di zone rurali/scarsamente popolate, una limitata presenza di accessi autostradali e non essendo attraversato da assi del Core Network europeo), rispetto al quale la provincia di Isernia si posiziona all'ultimo posto nella macroarea del Sud e Isole, **dalla dotazione** (scarsa consistenza della rete stradale, soprattutto di categoria autostradale, assente in provincia di Isernia, e assenza di assi autostradali a 3 o più corsie), rispetto alla quale la provincia di Isernia risulta favorita da una più elevata consistenza di rete stradale rispetto alla popolazione, e **dalle limitate strategie di investimento** in opere di adeguamento del sistema stradale. In termini di funzionalità, il quadro risulta meno allarmante se si considera il numero di incidenti stradali per km di strada, ma azioni migliorative sono auspicabili (l'indice di mortalità risulta particolarmente elevato in provincia di Campobasso, 2^a in Italia dopo Agrigento, e la tendenza degli incidenti è in crescita in entrambe le province).

Infrastrutture ferroviarie: il territorio del Molise risulta deficitario sotto tutti gli aspetti considerati, il **contesto** (essendo un territorio con una rilevante incidenza di aree montane e di zone rurali/scarsamente popolate, una limitata presenza di stazioni, anche in termini prestazionali dato che l'unica stazione Gold è quella di Campobasso, assenza di linee AV, assenza di assi del Core Network europeo), la **dotazione** (scarsa consistenza della rete ferroviaria e un'elevata percentuale di rete non elettrificata e a singolo binario, in provincia di Isernia non sono presenti linee a doppio binario), la **funzionalità** (numero di treni in arrivo/partenza dai capoluoghi provinciali, modulo max inferiore a 380 m, ascesa max ≥ 20 mm/m, bassa copertura GSM-R, solo sistema SSC su tutta la rete, presenza limitata di servizi di mobilità integrata in stazione come TPL, taxi, metropolitana, posteggio bici, ecc.), la **strategia** (non sono previsti interventi di rilievo sulle linee ferroviarie e l'età media della flotta è di 17,6 anni in Molise vs 15,4 anni in Italia, i convogli di età superiore a 15 anni incidono per il 73%, la media tra le regioni italiane è del 42%).

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

Nel caso delle **infrastrutture di nodo**, la performance portuale, aeroportuale e logistica dei territori provinciali è stata valutata tenendo conto della dislocazione dei principali porti, aeroporti e interporti sul territorio nazionale e considerando l'estensione della loro influenza su territori limitrofi.



Infrastrutture portuali: per quanto si voglia estendere l'effetto gravitazione di un'infrastruttura puntuale, nel caso dei porti le province di Campobasso e Isernia risultano troppo distanti da grandi porti commerciali (l'unico porto in regione è quello di Termoli a vocazione turistica/diportistica) e penalizzate dall'assenza di grandi vie di comunicazione, evidenziando un **forte deficit** anche rispetto a questo settore infrastrutturale. Il porto commerciale più vicino è quello di Napoli che comunque dista oltre 90 minuti dal capoluogo di Isernia e oltre 2 ore da quello di Campobasso. Si rileva un'esigua presenza di unità locali e addetti nei trasporti marittimi nella provincia di Campobasso, ma irrilevante in termini di performance portuale.



Infrastrutture aeroportuali: si evince un **deficit importante rispetto al contesto nazionale** dato che sul territorio regionale non sono presenti aeroporti. Gli scali più vicini sono gli aeroporti di Napoli-Capodichino, Pescara e Roma-Ciampino, ma solo quello di Napoli, ai fini dell'indicatore, riesce ad esercitare la propria influenza sul territorio provinciale di Isernia. La provincia di Campobasso, invece, non riesce a beneficiare di nessun aeroporto, infatti lo scalo più vicino (Pescara) dista oltre 2 ore dal capoluogo provinciale.



Infrastrutture logistiche: anche in questo caso si evidenzia un **forte deficit** a livello regionale, dato che sul territorio non sono presenti interporti. I nodi logistici più vicini sono l'Interporto Campano, l'Interporto Sud Europa e l'Interporto di Val Pescara, ma, ai fini dell'indicatore, nessuno dei tre riesce ad esercitare la propria influenza sul territorio molisano, poiché distano oltre 90 minuti da entrambi i capoluoghi provinciali. Si rileva la presenza di unità locali e addetti in attività di magazzinaggio e supporto ai trasporti in entrambe le province, ma non significativa in termini di performance logistica.

Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il Molise e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

1 Corridoio del Core Network in prossimità del MOLISE

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

I numeri del Corridoio	TOTALE	ITALIA	MOLISE
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	-

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

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.

MOLISE: anche se non è attraversato dal Corridoio, il territorio regionale potrebbe trarne beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria di connessione.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



Le infrastrutture strategiche per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

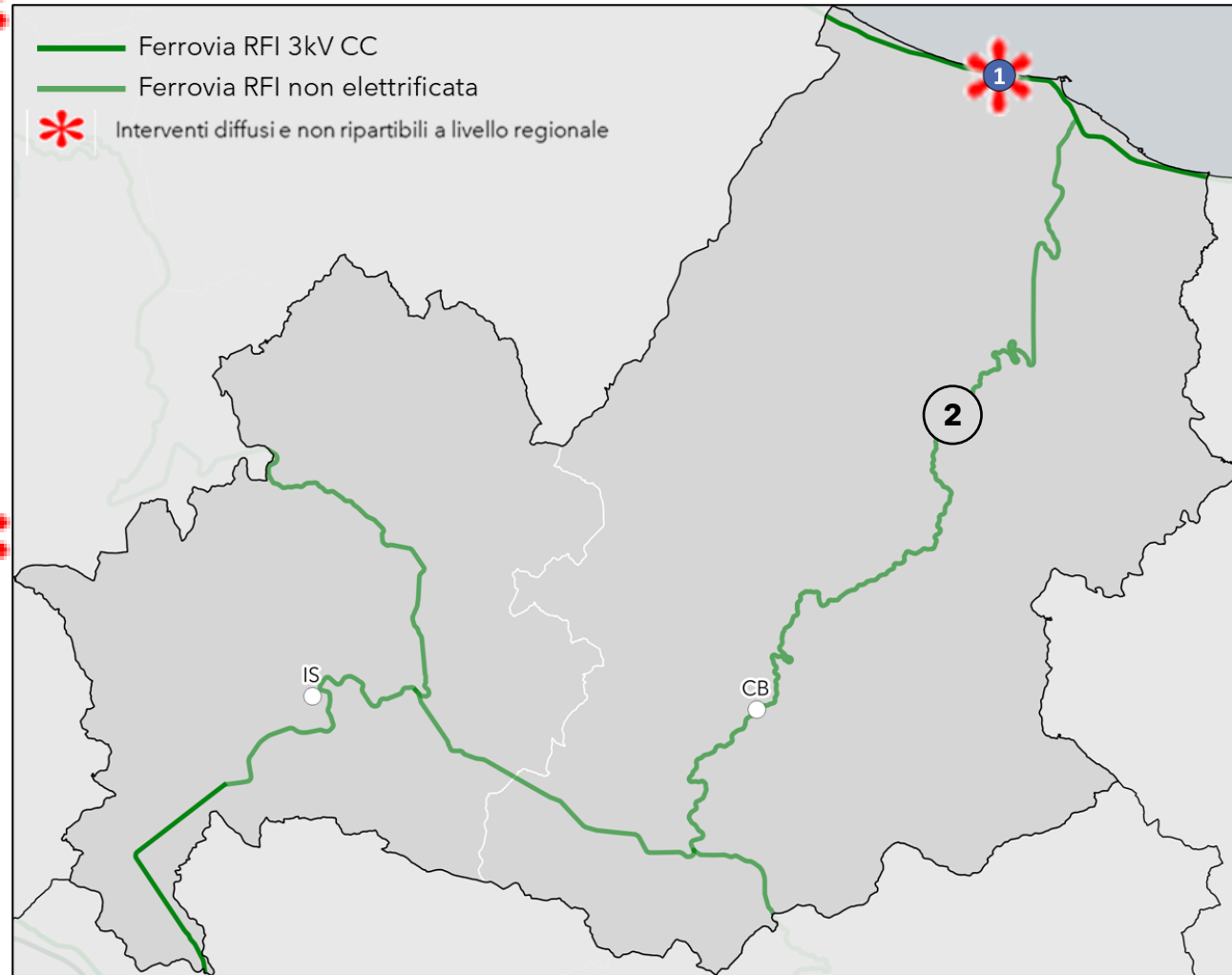
1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

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



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

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

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

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Linea Termoli-Campobasso

Costo intervento: 1 M €

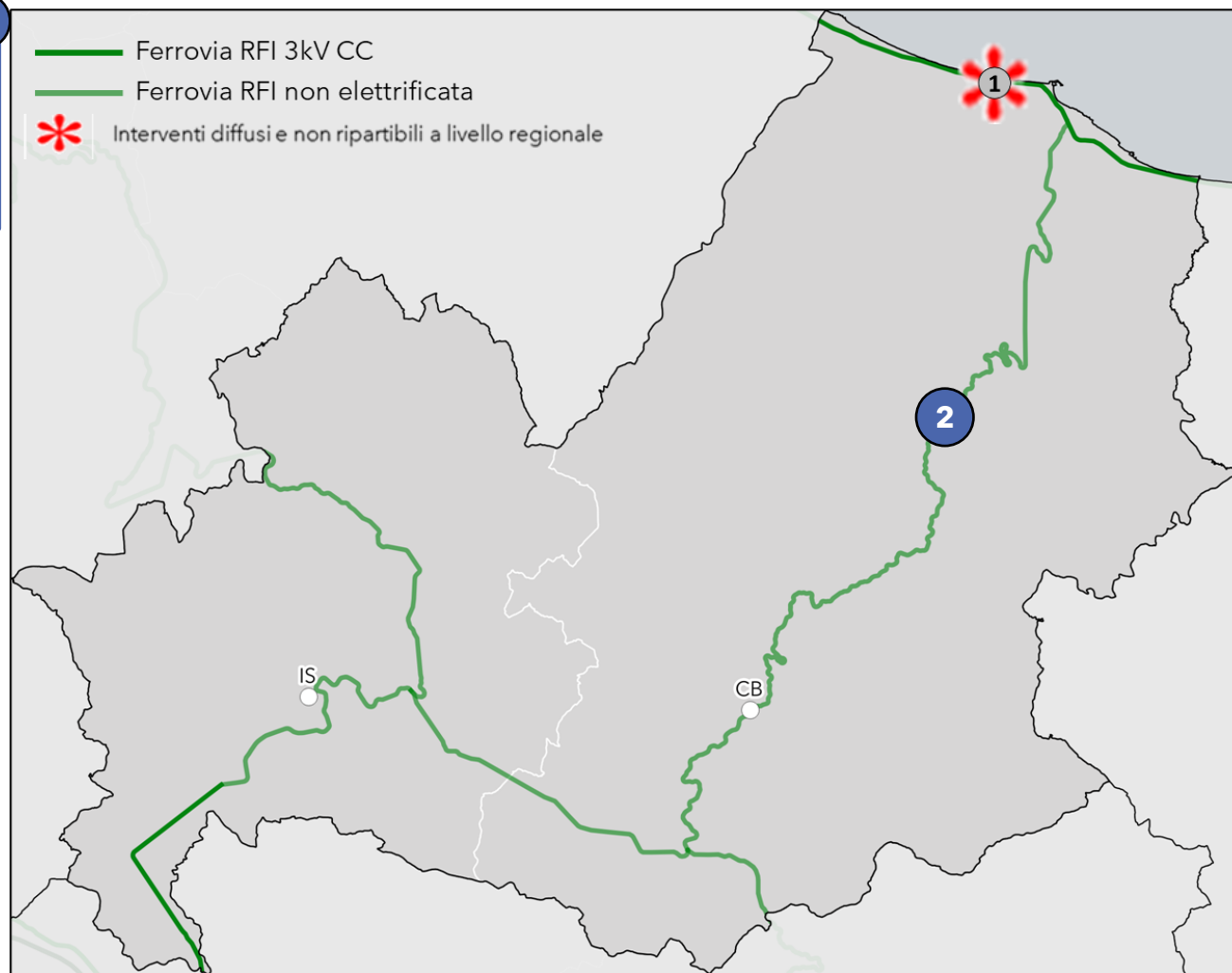
Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n.d.**

2

- Ferrovia RFI 3kV CC
- Ferrovia RFI non elettrificata
-  Interventi diffusi e non ripartibili a livello regionale



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

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

Costo intervento: 701 M €

Finanziati: 53%

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

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

Costo intervento: 250 M €

Finanziati: 2%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

2 Strada Statale 647 Fondo Valle Biferno

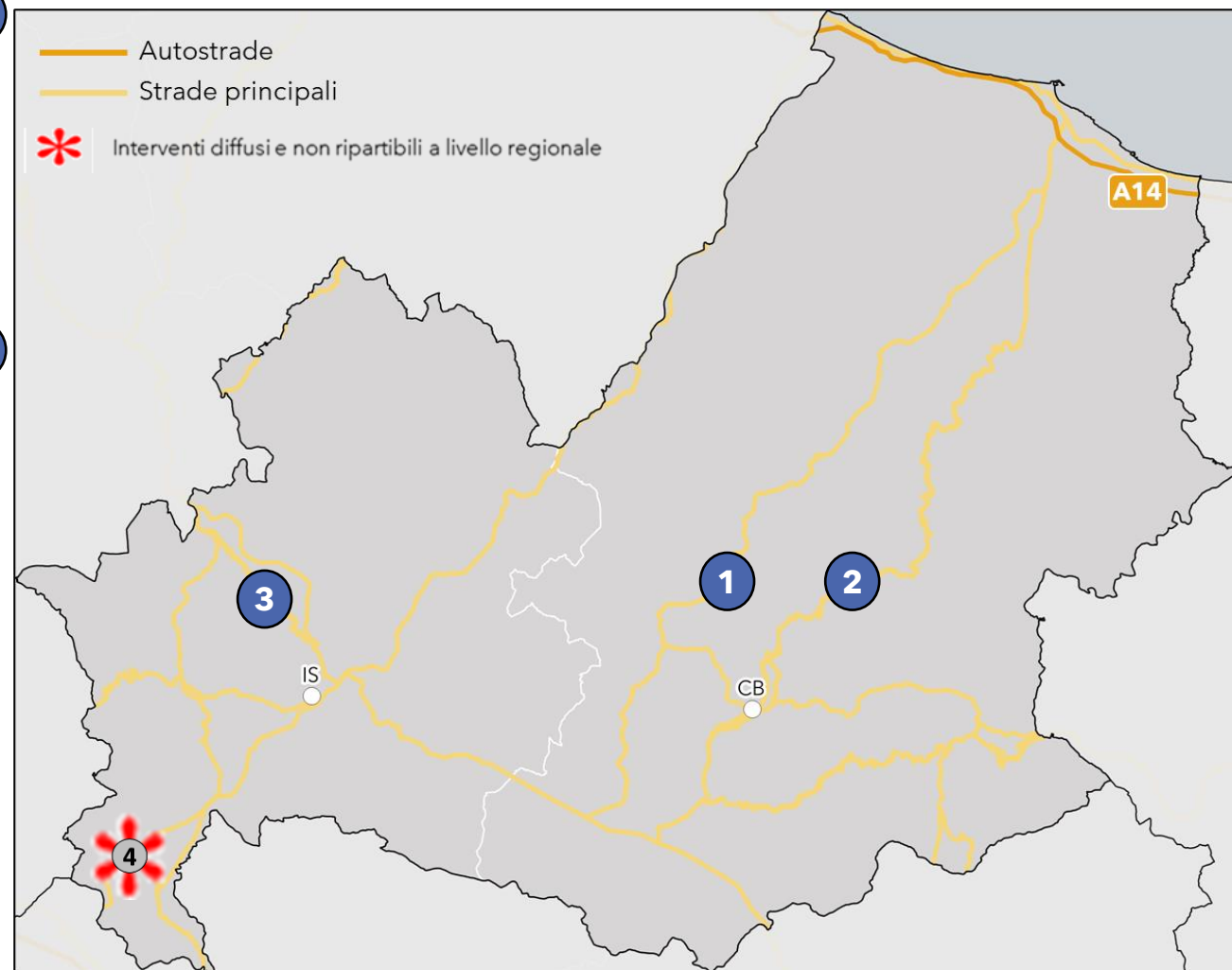
PARTE A - ADEGUAMENTO, MESSA IN SICUREZZA E MANUTENZIONE STRAORDINARIA DEI VIADOTTI MOLISE 1 E MOLISE 2 SULL'INVASO DEL LISCIONE E PARTE B - REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO ALTERNATIVO AL VIADOTTO MOLISE I, AL FINE DI CONSENTIRE UN ALLEGGERIMENTO DEL FLUSSO VEICOLARE SULLA SS 647

Costo intervento: 197 M €

Finanziati: 60%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**



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

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

LOTTO 0 DI COLLEGAMENTO TRA BIVIO DI PESCHE AL KM 181+500 DELLA SS 17 ED IL LOTTO 1 DELLA SSV ISERNIA-CASTEL DI SANGRO (CB61)

Costo intervento: 130 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione esecutiva

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

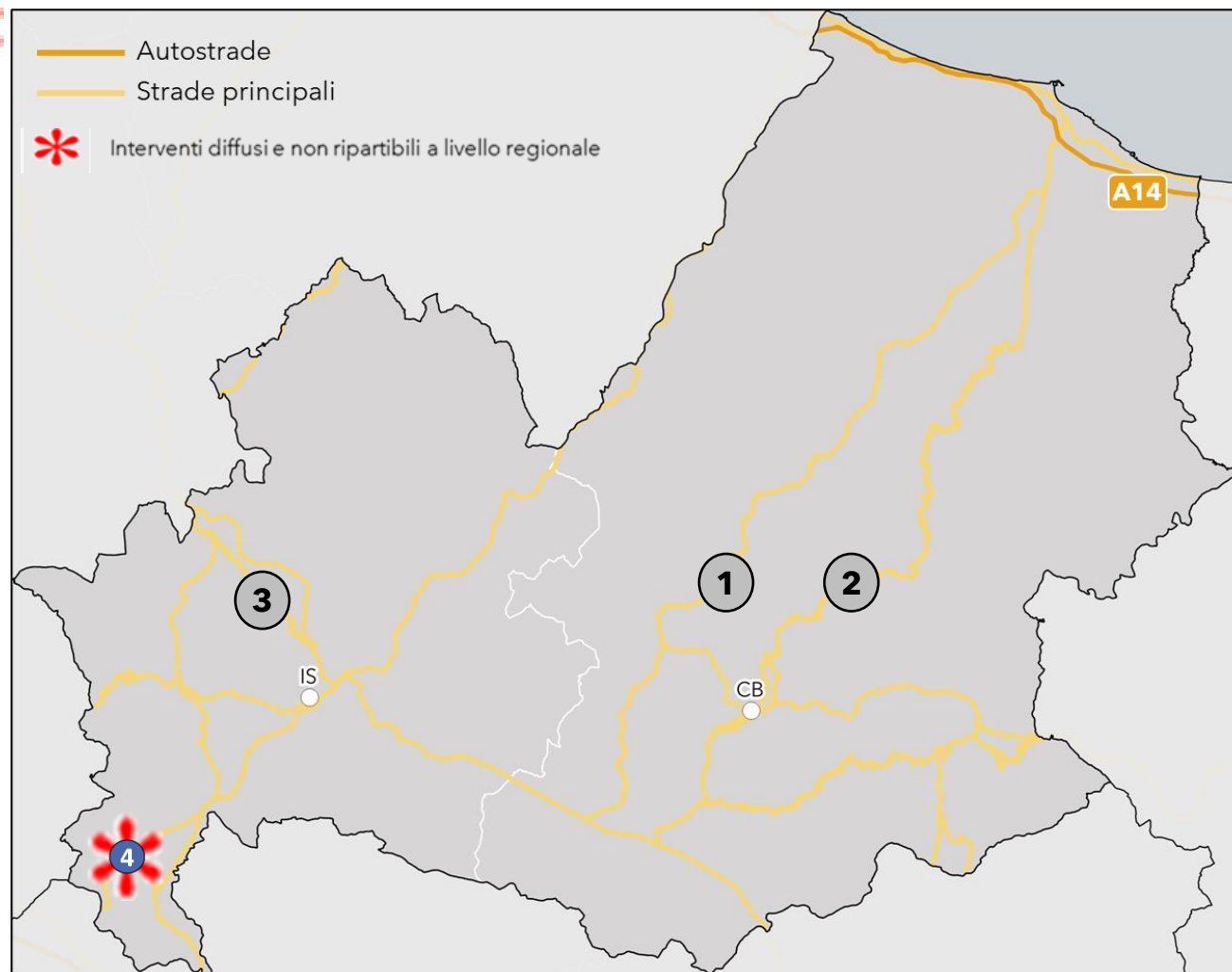
4 Collegamento tra SS 85 Variante di Venafro all'A1 CB402)

Costo intervento: 250M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 2%

Fase: studio di fattibilità

Fine lavori prevista: **n.d.**



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

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

Costo intervento: 430M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 84%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

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

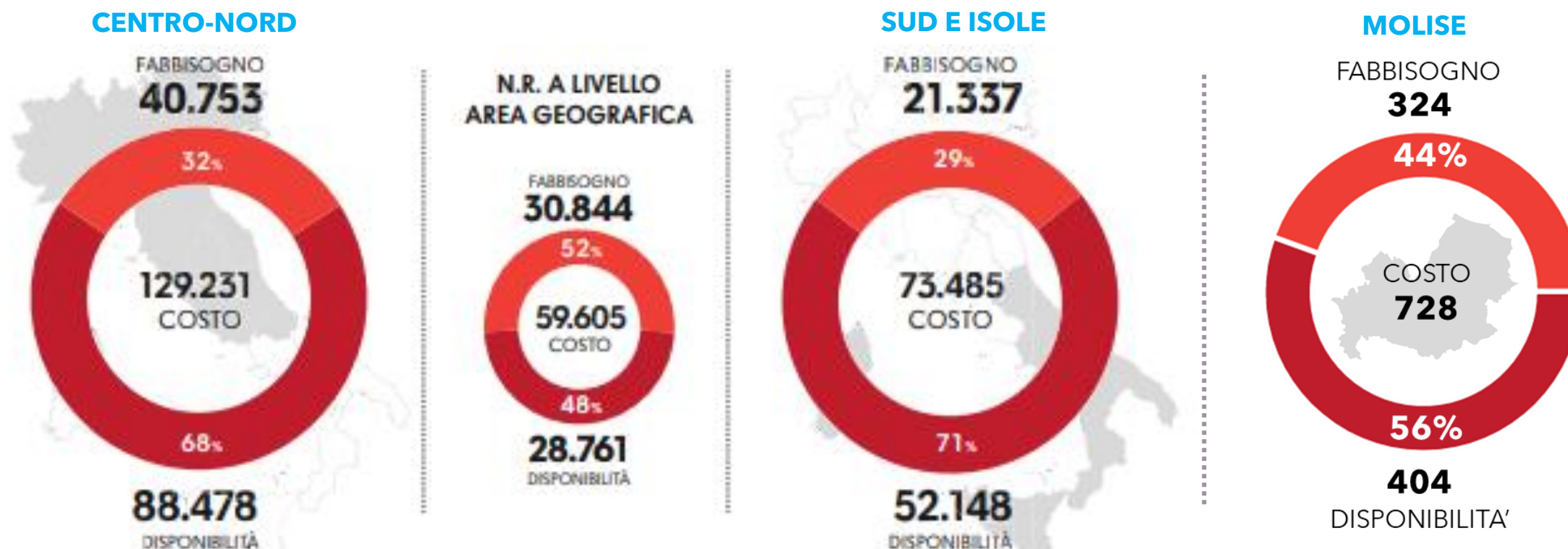
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER MACRO AREA GEOGRAFICA

(importi in milione di euro)

Le disponibilità finanziarie per le infrastrutture del Centro-Nord ammontano a 88,478 miliardi di euro (il 52% delle disponibilità nazionali) con un fabbisogno residuo di 40,752 miliardi, includendo nel calcolo eventuali fondi residui. Le risorse disponibili consentono una copertura finanziaria pari al 68% del costo.

Nel **Molise** sono previsti investimenti per 728 milioni di euro pari all'1% del Centro-Nord.

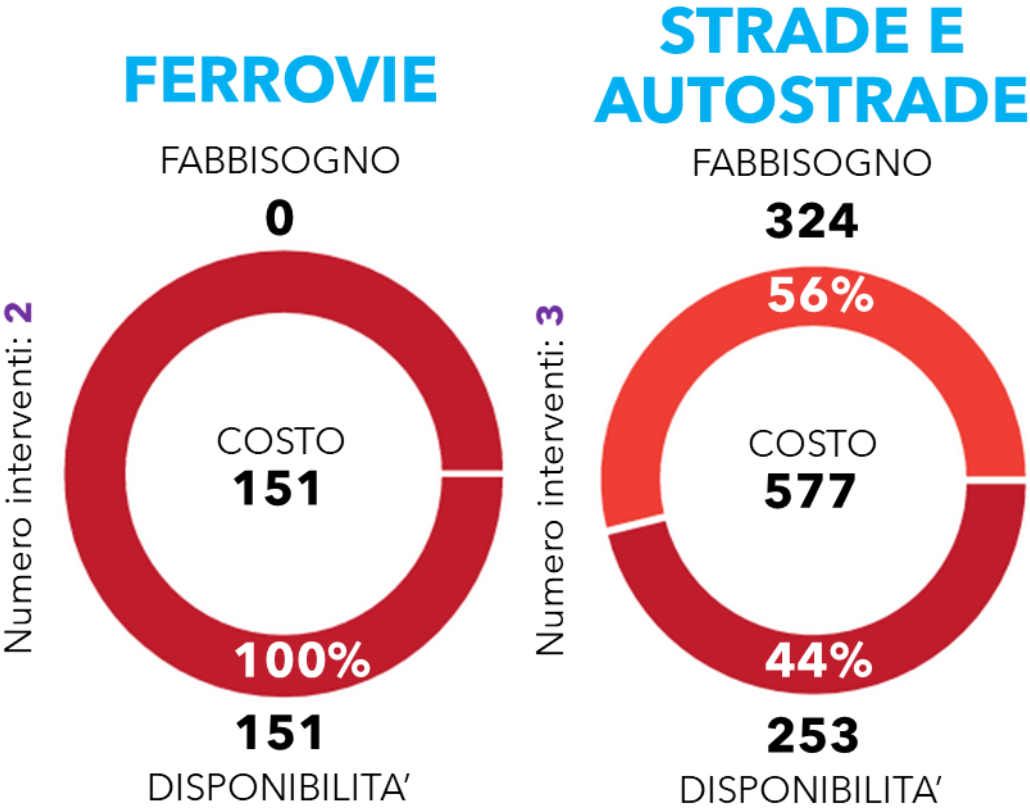


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

COSTI, DISPONIBILITÀ E FABBISOGNO PER SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN MOLISE

(importi in milione di euro)



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

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



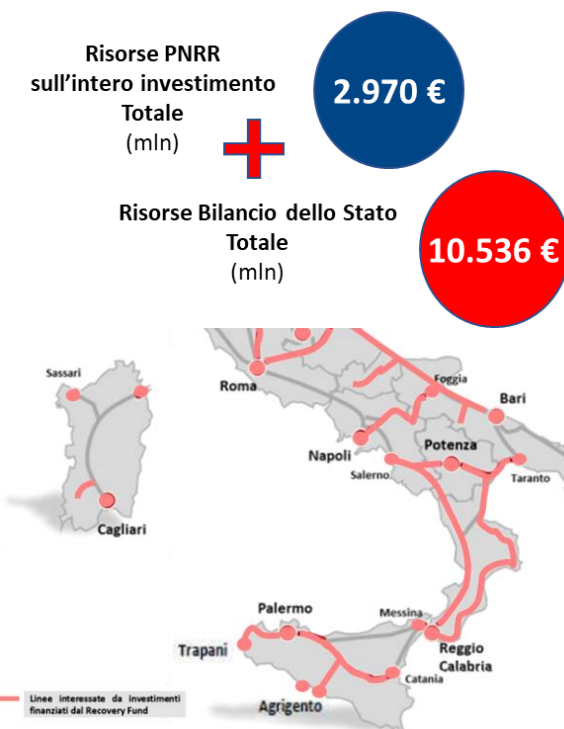
POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel:

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

- PRG e moduli sulla linea Adriatica

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



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

POTENZIAMENTO, ELETTRIFICAZIONE E AUMENTO DELLA RESILIENZA DELLE FERROVIE NEL SUD

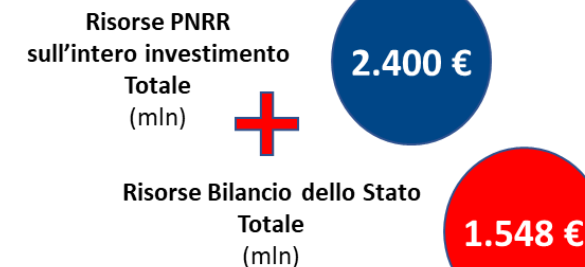
Potenziare la rete ferroviaria in diversi punti critici del Sud per realizzare gli interventi di ultimo miglio ferroviario per la connessione di porti e per aumentare la competitività e la connettività del sistema logistico intermodale e per migliorare l'accessibilità ferroviaria di diverse aree urbane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

- Upgrading Venafrò-Campobasso-Termoli

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

I nuovi interventi prevedono:

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



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

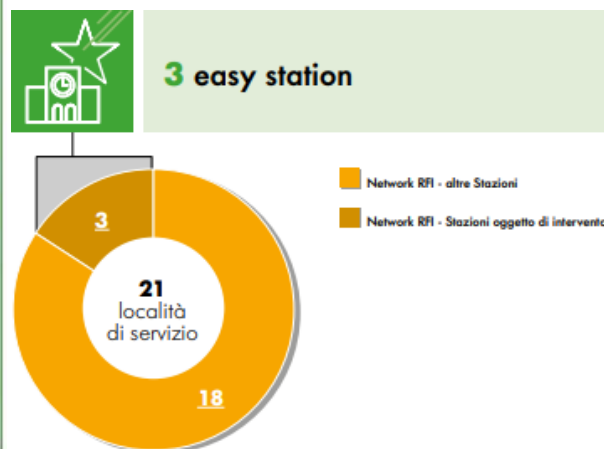
IL PIANO STAZIONI IN MOLISE

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



Tra le principali azioni del progetto Easy Station:

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



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

Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Metropolitana Leggera Matrice - Bojano

Costo intervento: 23 M €

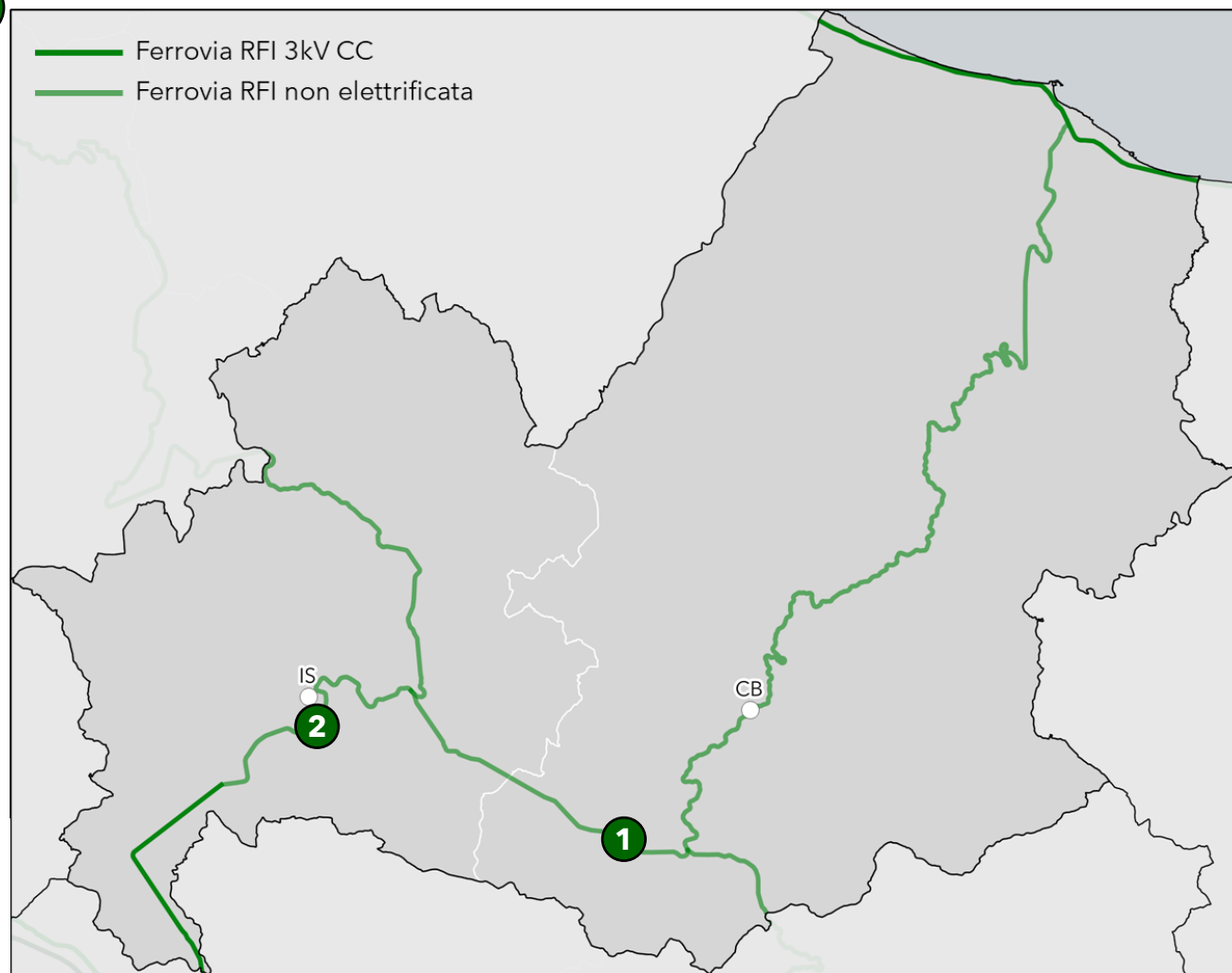
Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **2022**



— Ferrovie RFI 3kV CC
— Ferrovie RFI non elettrificate



2 Elettrificazione e velocizzazione Roccaravindola - Isernia - Campobasso

Costo intervento: 80 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Attivazione: **2021** (fase 1) / **2023**
(fase 2)



Tipologia intervento



Velocità



Accessibilità



Regolarità

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



Intervento previsto in Accordo
Quadro con la Regione

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI STRADALI DI RILEVANZA TERRITORIALE



SS 87 Sannitica

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

Costo intervento: 33 M €

Finanziati: 100%

Stato avanzamento: lavori in corso

**Investimenti ANAS in Molise
previsti nel Contratto di
Programma
2016 - 2020**

**Totale
(mln)**

360,1 €

**Molise / Sud
(%)**

2%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati CdP ANAS 2016-2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

