



#MoliseConnesso

*Piano Regionale dei
Trasporti*

Sistema di Trasporto
Merci



Regione Molise



Gruppo di lavoro



Regione Molise

Indirizzo e coordinamento strategico

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili



STM

Prof. Giuseppe Pasquale Catalano

Prof. Armando Carteni

Avv. Arduino D'Anna

RAM S.p.a.

Logistica · Infrastrutture · Trasporti

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

Società In House del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili

Prof. Francesco Benevolo

Dott. Matteo Arena

Ing. Alfredo Baldi

Ing. Mattia Galante

Coordinamento



Laboratorio di Analisi di Sistemi di Trasporto

Dipartimento di ingegneria Civile

Università di Salerno

Prof. Stefano de Luca – Esperto tecnico

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



INDICE

1	PREMESSA.....	5
2	IL CONTESTO EUROPEO, NAZIONALE E REGIONALE.....	6
2.1	IL CONTESTO EUROPEO E NAZIONALE.....	6
2.2	IL CONTESTO REGIONALE.....	8
2.2.1	LA STRATEGIA DI SPECIALIZZAZIONE INTELLIGENTE (RIS3 MOLISE).....	8
2.2.2	L'AREA DI CRISI COMPLESSA.....	9
2.2.3	LA ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES).....	11
3	INQUADRAMENTO GENERALE.....	15
3.1.1	PRODOTTO INTERNO LORDO.....	15
3.1.2	TURISMO.....	20
3.2	IL SISTEMA PRODUTTIVO.....	21
3.2.1	SISTEMA ECONOMICO DI LIMITATE DIMENSIONI E DI ECCELLENZE.....	21
3.2.2	ESPORTAZIONI ED IMPORTAZIONI PER TIPO DI MERCE E PER AREE GEOGRAFICHE.....	25
3.2.3	I FATTURATI DELLE MAGGIORI AZIENDE CON SEDE LEGALE NEL MOLISE.....	27
3.3	GLI SCAMBI COMMERCIALI.....	28
3.3.1	SCAMBI COMMERCIALI CON L'ITALIA.....	28
3.3.2	SCAMBI COMMERCIALI CON L'ESTERO.....	29
4	L'OFFERTA DI TRASPORTO MERCI.....	31
4.1	L'OFFERTA DI TRASPORTO STRADALE.....	31
4.2	L'OFFERTA DI TRASPORTO FERROVIARIA.....	32
4.3	L'OFFERTA DI TRASPORTO MARITTIMO.....	34
5	LA DOMANDA DI TRASPORTO MERCI.....	41
5.1	LA DOMANDA DI TRASPORTO STRADALE MERCI.....	41
5.2	LA DOMANDA DI TRASPORTO FERROVIARIO MERCI.....	43
5.3	LA DOMANDA DI TRASPORTO MARITTIMO MERCI E PASSEGGERI.....	44
6	STRATEGIE DI INTERVENTO.....	47
6.1	INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE STRADALE.....	47
6.2	IL PORTO DI TERMOLI.....	53
6.3	INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE FERROVIARIA.....	57
6.4	STRATEGIE IMMATERIALI.....	58
6.5	STRATEGIE PER UNA MISSION TRASNAZIONALE E TRANSREGIONALE.....	59
6.6	IL TRASPORTO AEREO.....	62





Indice delle figure

Figura 1 – Comuni ricadenti nell’area di crisi industriale complessa “Venafro-Campochiaro-Bojano”	10
Figura 2 – poli ZES Molisana. (fonte Piano Strategico ZES.-Adriatica)	13
Figura 3 – poli ZES Molisana. (fonte Piano Strategico ZES.-Adriatica)	14
Figura 5 – contesto territoriale e connessioni transnazionali (fonte Piano Strategico ZES-Adriatica)	Errore. Il segnalibro non è definito.
Figura 6 – Contesto territoriale e connessioni regionali (fonte Piano Strategico ZES-Adriatica)	Errore. Il segnalibro non è definito.

Indice delle tabelle

Non è stata trovata alcuna voce dell'indice delle figure.



Il trasporto delle merci rappresenta un driver di crescita economica importante e, sicuramente, è un necessario supporto alla vita sociale ed economica di un territorio.

Il trasporto delle merci può essere inquadrato in termini di trasporto di merci funzionali al sistema territorio, e in termini di efficientamento della catena logistica a supporto del tessuto economico-produttivo.

L'efficacia del trasporto delle merci alla scala regionale dipende dalla efficienza delle infrastrutture lineari (stradali e ferroviarie), delle infrastrutture puntuali (porti, interporti e stazioni) e delle infrastrutture tecnologiche.

La Regione Molise rappresenta una realtà molto particolare, in cui non si riscontrano criticità tipiche di altre Regione ma in cui è necessario definire delle specifiche direttive di intervento nel sottore delle merci e della logistica.

In tale contesto, è necessario distinguere le seguenti problematiche:

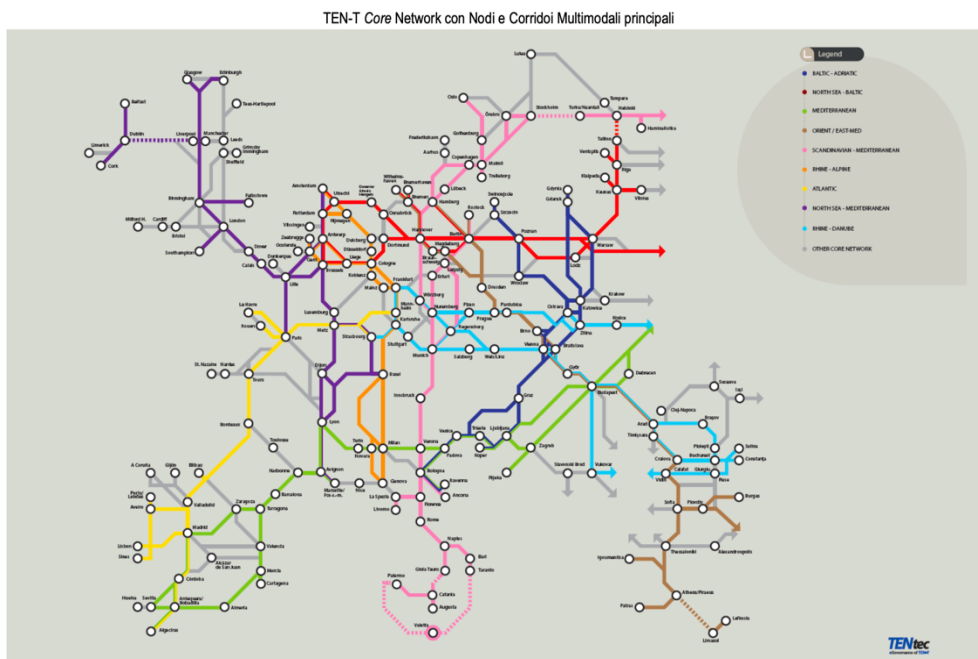
- a) La distribuzione delle merci alla scala Regionale.
- b) Il trasporto delle merci a supporto del tessuto economico-produttivo.
- c) Il trasporto marittimo delle merci e l'eventuale ruolo del Porto di Termoli.
- d) Il trasporto ferroviario delle merci e l'eventuale ruolo della rete ferroviaria regionale.
- e) Il trasporto ferroviario delle merci e l'eventuale ruolo nell'ambito del corridoio adriatico.

All'interno delle suddette problematiche, il presente piano direttore si pone l'obiettivo di affrontare le problematiche alla scala prettamente extra-urbana mediante un'analisi delle esigenze emerse.

Il documento si articola in un preventivo inquadramento, nella definizione delle criticità e/o prospettive del sistema logistico e, infine, nella definizione di possibili strategie di intervento da approfondire in fase di piano settoriale.

2.1 IL CONTESTO EUROPEO E NAZIONALE

A livello comunitario, il Regolamento (UE) 1315/2013 ha formalizzato gli orientamenti del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea per lo sviluppo di una rete trans-Europea dei trasporti (Trans-European Network of Transport, TEN-T) comprendente una struttura a doppio livello di infrastrutture lineari e puntuali considerate rilevanti a livello comunitario, suddivise essenzialmente per modalità di trasporto. Il livello più rilevante è costituito dalla cosiddetta rete *core*, il cui completamento è previsto per il 2030, mentre il secondo livello di connessione dei territori alla rete TEN-T di primo livello, denominato rete *comprehensive*, è previsto in realizzazione entro il 2050. La rete core è a sua volta strutturata in nove corridoi transeuropei, rappresentati in Figura 1, di cui quattro interessano direttamente l'Italia ed i suoi porti. La rete SNIT non è perfettamente allineata con la rete TEN-T, ed infatti nelle revisioni in corso sono state proposte alcune modifiche che, ad esempio, propongono di includere la direttrice adriatica come rete *core* merci, con evidenti importanti ricadute anche per il Molise.



Fonte: Commissione Europea, 2013 e 2018

Figura 1 – Rete TEN-T

A livello nazionale, l'Italia non ha un Piano Generale dei Trasporti e della Logistica dal 2001: la lunga stagione della cosiddetta Legge Obiettivo (L 443/01), che ha promosso un approccio per liste di

progetti in assenza di una visione complessiva, è stata in parte superata dalla pianificazione di *Connettere l'Italia* prima e *#Italiaveloce* poi, con le quali si è cercato di tornare ad un approccio basato su una sequenza coerente e ragionata, nell'ordine, di visione, strategie, obiettivi, azioni, in un quadro di pianificazione dei trasporti moderno e dinamico, in grado di adattarsi ai cambiamenti esterni e di aggiornarsi sulla base di attività di consultazione e monitoraggio permanenti. Il nuovo codice degli appalti (L 50/2016) e le successive modifiche ed integrazioni hanno in parte svolto il ruolo di sponda normativa a questo nuovo approccio, introducendo tra l'altro il progetto di fattibilità – con anche il dibattito pubblico per alcune fattispecie di opere – quale primo passo nella realizzazione di opere pubbliche. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ed il suo Fondo Complementare (FC), nel rilanciare progetti e piani di intervento, rappresentano il più attuale ed efficace volano per il finanziamento e la realizzazione di infrastrutture nel Paese, ed hanno in parte riscritto le priorità infrastrutturali di intervento.

Di fatto, gli Allegati al Documento di Economia e Finanza dal 2016 in poi hanno definito la pianificazione e programmazione delle infrastrutture e dei sistemi di trasporto passeggeri e merci a livello nazionale.

Per quanto riguarda il trasporto merci e la logistica, il piano più recente è il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica del 2015, che chiarisce tra l'altro la necessità di connessioni sinergiche tra i porti e le altre modalità di trasporto, non solo stradale ma soprattutto ferroviaria e marittima.

Tale scenario è stato ulteriormente rafforzato dalla modalità di attuazione della programmazione 2014/2020 che, con l'obiettivo di "Promuovere sistemi di trasporto sostenibili ed eliminare le strozzature nelle principali infrastrutture di rete", ha chiaramente definito le priorità, risultati attesi e approcci di investimento da attuare nelle Regioni obiettivo, tra cui:

- a) Gli interventi devono insistere sui corridoi TEN-T che attraversano l'Italia o che sono funzionalmente complementari a migliorare l'accesso a tali corridoi;
- b) il potenziamento della modalità ferroviaria a livello nazionale e il miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale.
- c) la programmazione deve avvenire per "aree logistiche integrate" (ALI), che includano un sistema portuale, eventuali retro-porti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete TEN;
- d) la strategia deve tenere conto del "gigantismo navale", concentrando i relativi servizi su un numero ristretto di scali della rete centrale TEN-T, rafforzati attraverso adeguate connessioni ferroviarie con i corridoi multimodali della rete centrale e valorizzati da un potenziamento dalla logistica retro-portuale e/o interportuale;
- e) la competitività degli altri porti deve essere sostenuta con interventi a supporto delle autostrade del mare, della logistica retro-portuale e con interventi per le infrastrutture intermodali, in primis ferroviarie;
- f) si deve perseguire l'ottimizzazione della filiera procedurale, anche attraverso l'interoperabilità tra i sistemi/piattaforme telematiche, in via di sviluppo (Sportello Unico Doganale, Sportello marittimo, ecc.).



2.2.1 LA STRATEGIA DI SPECIALIZZAZIONE INTELLIGENTE (RIS3 MOLISE)

Nell'ambito la strategia di specializzazione intelligente (RIS3 molise). Sono stati individuati quattro ambiti di intervento su cui concentrare l'azione le politiche regionali di innovazione:

- il Sistema agroalimentare;
- le Industrie culturali, turistiche e creative;
- le Scienze della vita;
- l'Innovazione nel sistema ICT.

In particolare, il Sistema agroalimentare rappresenta un sistema esistente da consolidare, con buone prospettive di sviluppo. Gli obiettivi prioritari di intervento individuati in relazione a tale ambito possono essere sintetizzati ne:

- l'incremento della produttività agricola;
- l'incremento della qualità dei prodotti finali;
- la diversificazione, attraverso la promozione e lo sviluppo delle varietà locali e tradizionali con una piena utilizzazione e valorizzazione di prodotti tipici;
- la promozione della cultura d'impresa;
- la tutela del territorio e della zootecnia familiare;
- il miglioramento delle infrastrutture fisiche e dei servizi di supporto;
- la certificazione dei processi di produzione dei prodotti agricoli;
- la facilitazione dell'accesso al credito e a strumenti di gestione e mitigazione dei rischi legati alle attività imprenditoriali nel settore.

Le Industrie culturali, turistiche e creative rappresentano un ambito importante con funzioni di leva per aree e modelli di business con grandi potenzialità, in termini di occupazione ad alto valore aggiunto. L'obiettivo è ricostruire, attorno a specifiche qualità ambientali, alimentari, storiche e paesaggistiche, sistemi di partecipazione e sinergie che siano essi stessi qualità di vita ed energia capace di attrarre persone ed investimenti dall'esterno. Gli obiettivi da perseguire si possono sintetizzare ne:

- la creazione di un ambiente protetto,
- la tutela del patrimonio culturale,
- l'attenzione alla qualità dei processi agricoli e di produzione alimentare,
- strategie di valorizzazione della salute e del benessere dell'individuo.

Le Scienze della vita rappresentano l'ambito in cui sviluppare chiare strategie e dare risposte ad esigenze relative alla salute, all'invecchiamento, agli alimenti, all'ambiente e allo sviluppo sostenibile.



L'Innovazione nel sistema ICT rappresenta un ambito con buone prospettive di sviluppo. Oltre ad investimenti finalizzati alla modernizzazione dei servizi erogati dalla Pubblica Amministrazione, la Regione Molise focalizza i propri sforzi nell'incentivare la ricerca di soluzioni tecnologiche innovative rivolte anche a settori tradizionali.

Ai precedenti ambiti si deve aggiungere come il confronto partenariale ha fatto anche emergere un significativo interesse verso l'ambito dell'Automotive e delle costruzioni, che rappresentano elementi concreti e determinanti di formazione del PIL e di disponibilità occupazionale per la regione.

È utile, infine, chiarire che è in atto un processo di revisione della Strategia che probabilmente porterà ad una modifiche degli ambiti e delle rispettive priorità.

Fatto#

Per quanto le strategie RIS3 definiscano direttrici molto generali, è evidente che i temi

- il miglioramento delle infrastrutture fisiche,
- accessibilità turistica,
- supporto all'industria automotive e delle costruzioni,

Vedono nelle connessioni e nella qualità dello stesso elemento imprescindibile per lo sviluppo strutturale.

2.2.2 L'AREA DI CRISI COMPLESSA

Con l'Accordo di Programma del 27 luglio 2017 il Ministero dello sviluppo economico, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, l'Agenzia nazionale per le politiche attive del lavoro, la Regione Molise e Invitalia si sono impegnati ad attuare il Progetto di Riconversione e Riqualficazione Industriale (PRRI) dell'area, con la previsione dell'impiego di risorse pubbliche per complessivi 45,58 milioni di euro.

Il Progetto ha la finalità di rafforzare il tessuto produttivo esistente, attrarre nuovi investimenti e sostenere il reimpiego dei lavoratori espulsi dal mercato del lavoro, attraverso un'offerta localizzativa composta da.

- incentivi nazionali (L.181/89 – risorse assegnate 15 milioni di euro);
- incentivi regionali (risorse assegnate 21 milioni di euro);
- politiche del lavoro (risorse regionali assegnate 9,58 milioni di euro);
- aree industriali immediatamente fruibili dagli investitori;
- infrastrutture;
- networking con il sistema del credito;
- servizi di informazione.

Il PRRI è attualmente in fase di attuazione.

L'Area di crisi comprende 67 Comuni così articolati (figura seguente):

- Comuni soci del Consorzio per lo Sviluppo Industriale Isernia-Venafro;
- Comuni soci e/o appartenenti al comprensorio del Consorzio per lo Sviluppo Industriale
- Campobasso-Bojano;



- ambiti con maggiori potenzialità competitive, in linea con le strategie di specializzazione intelligente regionale: industrie della salute, benessere, qualità della vita e welfare; industrie della creatività;
- cultura, turismo ed ambiente;
- settori di grande innovazione e della ricerca;
- Information and Communications Technology (ICT);
- automotive.

I citati macro-ambiti sono stati ulteriormente dettagliati in ambiti specifici di interesse per il Molise:

- agroalimentare,
- tessile-abbigliamento,
- meccanica e componentistica di servizio,
- industrie della salute,
- benessere, qualità della vita e welfare,
- industrie della creatività, con particolare riferimento al sistema moda; cultura, turismo ed ambiente;
- settori di grande innovazione e della ricerca;
- Information and Communications Technology (ICT);
- automotive e costruzioni.

In tutti i macro-ambiti e ambito specifici, appare chiaro che il ruolo del sistema di trasporto è fondamentale per la competitività dell'area e, in questa ottica, un'efficace ed efficiente rete di connessioni interne e con le direttrici stradali nazionali è più che mai una strategia necessaria, benchè non sufficiente.

Fatto#

La competitività e la capacità di attrarre investimenti dell'area di crisi industriale complessa passa anche attraverso interventi sul sistema di trasporto stradale. Appare necessario intervenire sulle connessioni al sistema di strade statali e autostradali.

2.2.3 LA ZONA ECONOMICA SPECIALE (ZES)

La ZES è una zona geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti purché presentino un nesso economico funzionale, e che comprenda almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (TEN-t).

Il d.l. n. 91/2017, cd. "Resto al sud"13, ha introdotto, agli artt. 4 e 5, una disciplina inedita di Zone economiche speciali che prevede la stretta correlazione, geografica e funzionale, con il sistema della portualità e, Infatti, la stessa definizione di Zona Economica Speciale contiene un espresso riferimento ai porti ed alle zone retro-portuali.



In generale, gli enti territoriali tributati del potere di individuare la ZES e prevederne estensione, caratteristiche vocazionali, in termini di attività produttive presenti o previste, relazioni funzionali con il porto e presenza di ulteriori infrastrutture (aeroporti, snodi logistici intermodali, interporti, distriparks ecc.), sono le Regioni, che possono chiedere l'istituzione di una ZES, anche in via associativa tra loro, a fronte della redazione di un piano di sviluppo strategico da proporre alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'emanazione del DPCM finale, istitutivo di ciascuna Zona economica speciale (art. 4, c.5).

Nel caso specifico, il Molise si inserisce in una visione ampia e associativa di ZES e, in particolare, nell'ambito della individuazione di aree retro-portuali da inserire nella ZES interregionale adriatica che, a sua volta, contiene l'Area Logistica Integrata Pugliese-Lucana.

La ZES in Molise deve, pertanto, essere inquadrata nell'ambito degli interventi programmati nelle zone più prossime al territorio molisano come la piattaforma logistica ferroviaria integrata di Foggia incoronata che rappresenta elemento di cerniera tra le già seguenti direttrici:

- a) Tirreno-Adriatico;
- b) dall'area Nord di Bari;
- c) dal polo industriale di S. Nicola di Melfi;
- d) da Benevento in Irpinia;
- e) dal Molise interno al litorale adriatico.

Foggia Incoronata avrà proprio la funzione da cerniera fra Molise, Irpinia e Basilicata con grandi potenzialità legate alla sua superficie complessiva (200mila metri quadrati) e la vicinanza a grandi arterie viarie fra cui l'A14, il nuovo casello autostradale Foggia Sud, nonché la vicinanza con il porto di Manfredonia, gli altri scali pugliesi e con quelli dell'Adriatico centrale e settentrionale.

Il tutto si inserisce, poi, all'interno di una fitta rete di porti commerciali a carattere regionale ed inter-regionale che ricoprono importanti spazi di "nicchia", svolgendo una funzione significativa a supporto dei sistemi produttivi e dei distretti industriali della Toscana e di parte dell'Emilia Romagna e del Lazio, così come delle Marche, dell'Umbria e dell'Abruzzo. Inoltre, esistono servizi Ro-Ro e container di tali sistemi portuali è ben differenziata per aree geografiche, coprendo molte destinazioni sia nel Mediterraneo occidentale, sia verso i Balcani, la Grecia ed il Mediterraneo orientale".

In tale contesto, il Molise, in collaborazione con la Puglia, per la frazione che gravita sull'Adriatico, è promotore dell'istituzione, sul proprio territorio, di una Zona Economica Speciale Interregionale (ZES Adriatica).

La sezione molisana della ZES Adriatica si sviluppa secondo l'asse longitudinale est-ovest che parte dal porto di Termoli e attraversa, passando per il Capoluogo, tutta la regione fino alla città di Venafro, al confine con Lazio e Campania. Tale asse ideale è quello su cui si concentrano le aree industriali regionali a maggiore rilevanza. Nel suddetto contesto geografico, è possibile delineare una segmentazione di massima caratterizzata da una vocazione produttiva legata all'automotive, all'agroalimentare, alla chimica e al turismo per l'area costiera; all'agroalimentare e alla manifattura per l'area centrale; al tessile e al meccanico per l'area occidentale.

L'ossatura della ZES molisana si fonda su tre diversi poli territoriali (da est verso ovest):

- Termoli-Larino,
- Campobasso-Bojano,
- Isernia Venafro.



L'estensione complessiva del versante molisano della ZES Adriatica è pari, alla data del rilascio della documentazione, ad ettari 366,39 su un totale di 516 ha disponibili, con individuazione della parte non assegnata attraverso manifestazioni di Interesse dedicate (si vedano figure seguenti)

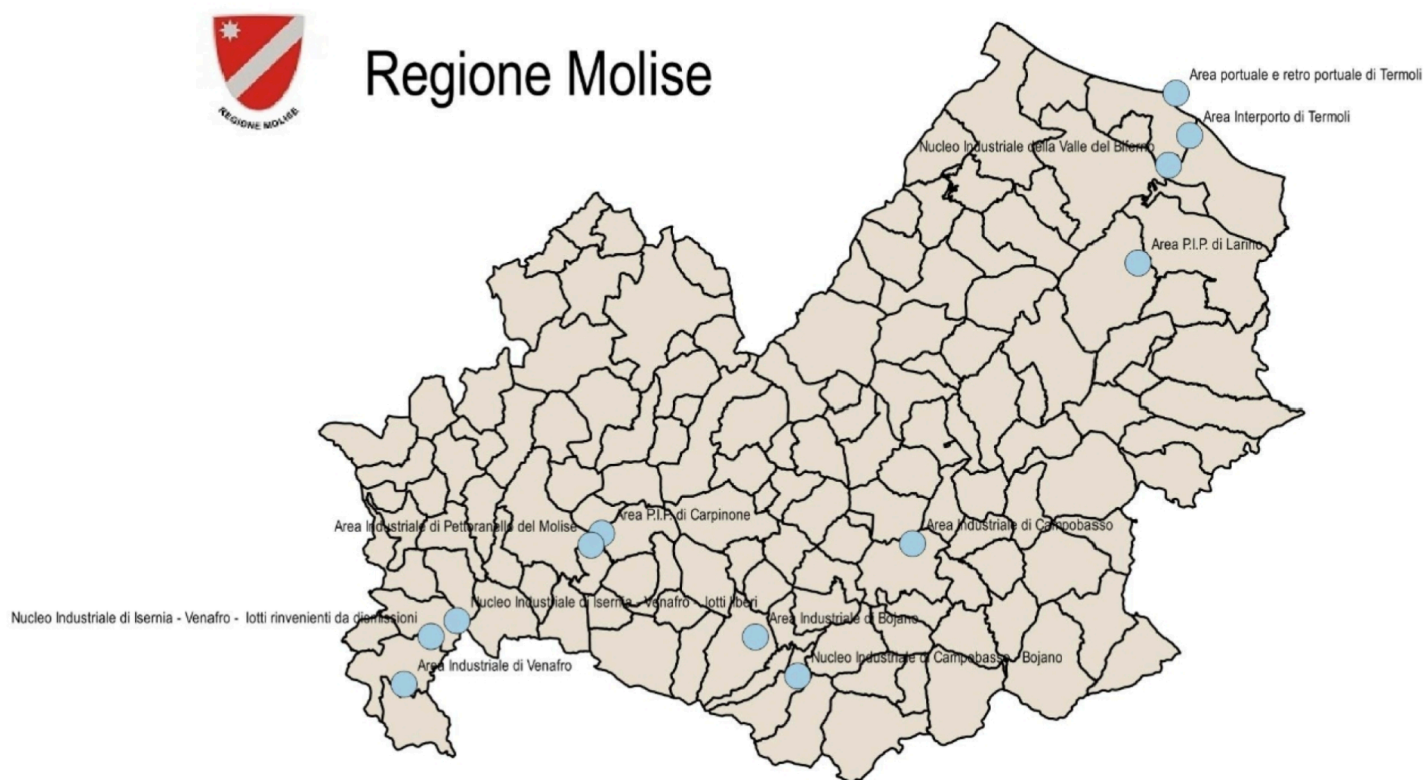


Figura 3 – poli ZES Molisana. (fonte Piano Strategico ZES.-Adriatica)

POLO DI TERMOLI-LARINO	
Aree produttive	<ul style="list-style-type: none"> - Nucleo Industriale della Valle del Biferno - Area portuale e retroportuale di Termoli - Area destinata all'Interporto di Termoli - Area PIP di Larino
Principali settori di riferimento	<ul style="list-style-type: none"> - Automotive; - Chimico; - Agroalimentare; - Manifatturiero; - Servizi
Estensione	196,49 Ha

POLO DI CAMPOBASSO-BOJANO	
Aree produttive	- Nucleo Industriale di Campobasso-Bojano - Area industriale di Campobasso - Area industriale di Bojano
Principali settori di riferimento	- Agroalimentare; - Chimico; - Manifatturiero; - Servizi
Estensione	117,33 Ha

POLO DI ISERNIA-VENAFRO	
Aree produttive	- Nucleo Industriale di Isernia-Venafro; - Area PIP di Carpinone; - Area PIP di Pettoranello del Molise; - Area industriale di Venafro.
Principali settori di riferimento	- Meccanico; - Tessile; - Manifatturiero; - Servizi
Estensione	52,57 Ha

Figura 4 – poli ZES Molisana. (fonte Piano Strategico ZES.-Adriatica)

Fatto#

La natura stessa della ZES e il ruolo del Molise nell'ambito della ZES-Adriatica richiedono che i poli individuati e le realtà interne siano connessi con le tre porte di accesso alla rete autostradale. Napoli-Milano (A1), Napoli-Bari (A16) e la Bologna-Taranto (A14). Sono necessarie connessioni resilienti, efficaci, efficienti e sicure. È necessario, pertanto, intervenire sulle direttrici Est-Ovest e Nord-Sud e garantire connessioni con le stesse direttrici.



3.1.1 PRODOTTO INTERNO LORDO

La popolazione residente nel Molise al primo gennaio 2021 risulta essere pari a 294.294 cittadini circa lo 0,5 per cento della popolazione italiana e all'1,5 per cento di quella del Mezzogiorno; in provincia di Campobasso risiedono 212.879 persone, lo 0,36% della popolazione nazionale e il 72,3% di quella regionale con una densità abitativa del 72,8 abitanti/km², mentre nella provincia Isernia 81.415 (0,14% nazionale e 27,7% regionale, 53,1 abitanti/km²). I residenti stranieri (12.982 unità) pesano per il 4,2% sulla totalità della popolazione che, comunque, è in diminuzione dagli anni novanta, a causa di un tasso naturale negativo (-8,1 nel 2021), associato a tassi di migrazione interno (-3,2) e totale (-5,2) anch'essi negativi.

La popolazione residente regionale tra 2020 e il 2021 è diminuita di -2,1% e tra 2019 e 2020 di -1,1%; riduzione che è quasi uguale tra le due province: Campobasso -2,06% 2021-2020 e -1,09% 2020-2019; Isernia -2,09% 2021-2020 e -1,04% 2020-2019. L'età media della popolazione regionale nel 2021 è oltre i 47 anni, mentre a livello nazionale è di 45 anni, mentre l'indice di vecchiaia nel 2021 è 226,1 a fronte di un dato nazionale pari a 179,4 e nel Mezzogiorno di 164,4.

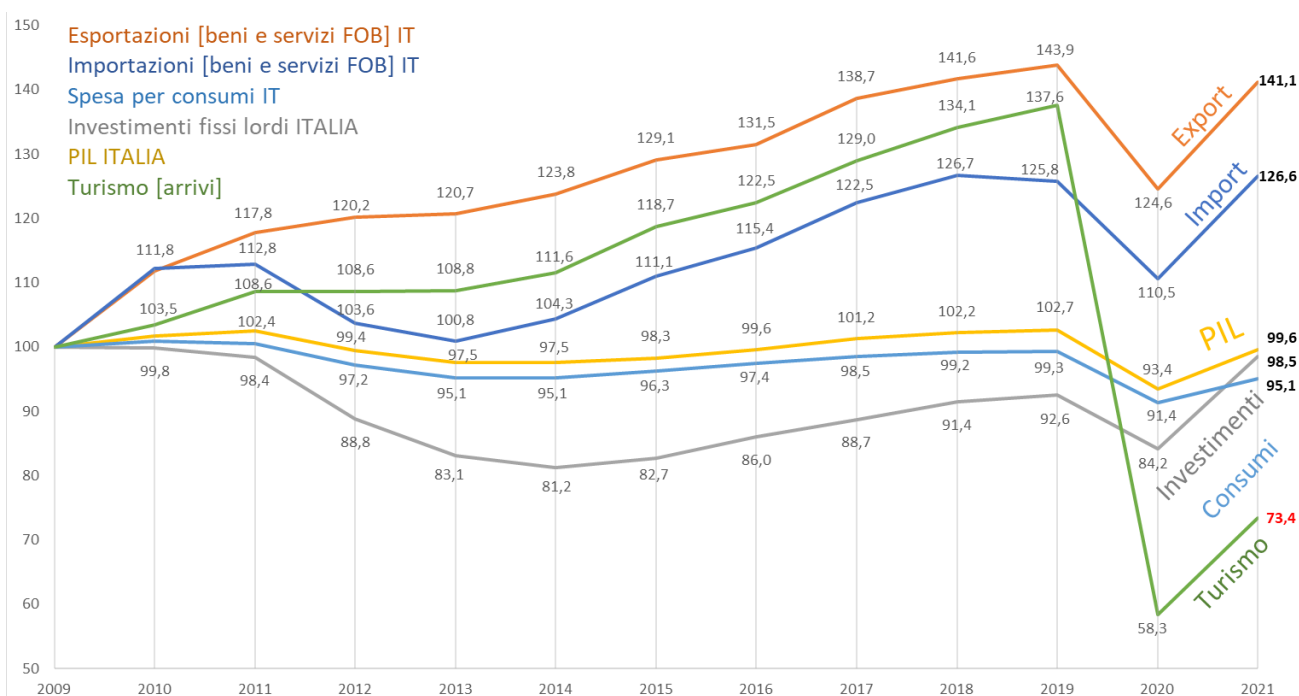
Negli ultimi venti anni l'andamento demografico è stato sempre più influenzato dai flussi migratori esteri, che risultano gli unici significativi a fronte di una costante diminuzione del tasso naturale e quindi della natalità e di una più consistente migrazione interna verso il resto del Paese.

Il conflitto bellico Ucraino-Russo e l'aumento dei prezzi delle fonti energetiche degli ultimi mesi hanno notevolmente aggravato la già fragile situazione economica ed incrementato l'instabilità dei mercati finanziari. L'emergenza pandemica globale da Sars-CoV-2 2020-2021 infatti ha prodotto la più grave contrazione economica dal secondo dopoguerra, modificando le abitudini di consumo e di mobilità delle persone, e rendendo ancor più imprevedibili le traiettorie evolutive dell'economia, già duramente provata e non del tutto ripresasi dalle crisi economiche del 2007-2009 e 2012-2013.

Il Prodotto Interno Lordo (PIL) italiano nell'ultimo ventennio si caratterizza per un andamento decisamente altalenante, con forti contrazioni e deboli riprese; in leggera ripresa dal 2013, aveva raggiunto nel 2019 un modesto +2,7% rispetto al 2009, attestandosi di fatto sui valori del 2011 (4).

Nel 2020 c'è stato un crollo del -9,0% rispetto all'anno precedente (-6,6% sul 2009); dai dati forniti dall'Istituto Nazionale di Statistica emerge che nell'ultimo anno (2021) c'è stato un rimbalzo con un incremento di +6,6% rispetto al 2020, ma che non ha permesso di raggiungere i valori pre-covid (2021-2019: -3,0%), attestandosi invece sui valori del 2009 (-0,4% rispetto al 2009).





Fonte: elaborazione su dati ISTAT (marzo 2022), (*) stima Turismo arrivi Italia 2021 (marzo 2022)

Figura 5 – Trend 2009-2021 degli indici macroeconomici a prezzi costanti (anno base 2015) per Italia (valore 2009=100)

I fondamentali macroeconomici italiani tra il 2009 e il 2021 hanno trend molto eterogenei fra di loro, di conseguenza fornendo contributi diversi alla formazione del PIL; le esportazioni, le importazioni e il turismo hanno trainato l'economia italiana verso una lenta ripresa negli ultimi quindici anni.

L'export italiano infatti registra un incremento di +41,1% tra 2021 e 2009, nel periodo pre-crisi ha toccato quasi il +44% tra 2009 e 2019; nell'anno della crisi pandemica (2020) ha perso il -13,4% sul 2019, ma conservando un +24,6% sul 2009. Nel 2021 c'è una crescita del +13,3% rispetto al 2020, ma non colmando le perdite rispetto al 2019 (-1,9 %).

Nel 2021 le importazioni sono cresciute di +14,5% rispetto all'anno precedente e +26,6% rispetto al 2009 riattestandosi sui valori del 2018 (-0,05%), anno in cui in Italia hanno registrato il valore più alto; infatti, tra 2019 e 2018 c'è una perdita di -0,7%. Nell'anno in cui è scoppiata la pandemia (2020) c'è una perdita di -12,1% rispetto al 2019, conservando una variazione positiva di +10,5% sul 2009.

La spesa per consumi finali nazionali tra 2009 e 2021 presenta un andamento molto simile al PIL, ma con l'unica differenza di non aver mai raggiunto i valori del 2009 (-4,9% 2021-2009); nel 2021 registra una crescita di +4,1% rispetto al 2020, ma una perdita rispetto al 2019 (-4,2%). Nell'ultimo ventennio il valore più alto è nel 2007 con una variazione positiva rispetto al 2021 di +6,94% e +2,5% rispetto all'anno pre-crisi pandemica (2019).

Gli investimenti fissi presentano il trend peggiore nell'ultimo ventennio con valori sempre ben al di sotto dei valori pre-crisi 2007-2008 (2021-2007: -13,9%); nel 2021 registra una crescita importante rispetto sia all'anno precedente (+17,0%) sia al 2019 (+6,4%), ma non raggiungendo ancora i valori del 2009 (-1,5%). Nel 2020 ha registrato una perdita di -9,1% rispetto al 2019 e di -15,8% sul 2009.

Il turismo tra 2009 e 2019 ha sostenuto l'economia italiana con percentuali di crescita importanti, infatti nel 2019 gli arrivi registrano una variazione positiva di +37,6% rispetto al 2009; purtroppo la



pandemia ha notevolmente danneggiato questo importante settore economico, nel 2020 è letteralmente crollato con una perdita di -41,7% sul 2009 e -57,6% sull'anno precedente (2019). Nel 2021 le stime in base ai primi dati forniti dall'Istat confermano una ripresa con un +25,8% sul 2020, ma una percentuale negativa sia rispetto al 2009 (-26,6%) che al 2019(-46,7%).

Il Prodotto Interno Lordo Italiano risente anche della marcata eterogeneità tra le aree del Paese (Figura 6); infatti, è media tra la crescita più marcata del settentrione, con il Nord-Ovest (Lombardia, Piemonte, Valle d'Aosta e Liguria) a +5,7% tra 2009 e 2019 ed il Nord-Est (Emilia-Romagna, Friuli-Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige e Veneto) a +7,9% tra 2009 e 2019, il Centro (Toscana, Umbria, Marche e Lazio) che si attesta ai valori del 2009 (+0,1%) ed il resto del Paese ancora al di sotto del dato 2009 (Mezzogiorno composto da Sud e Isole: -4,3% tra 2009 e 2019).

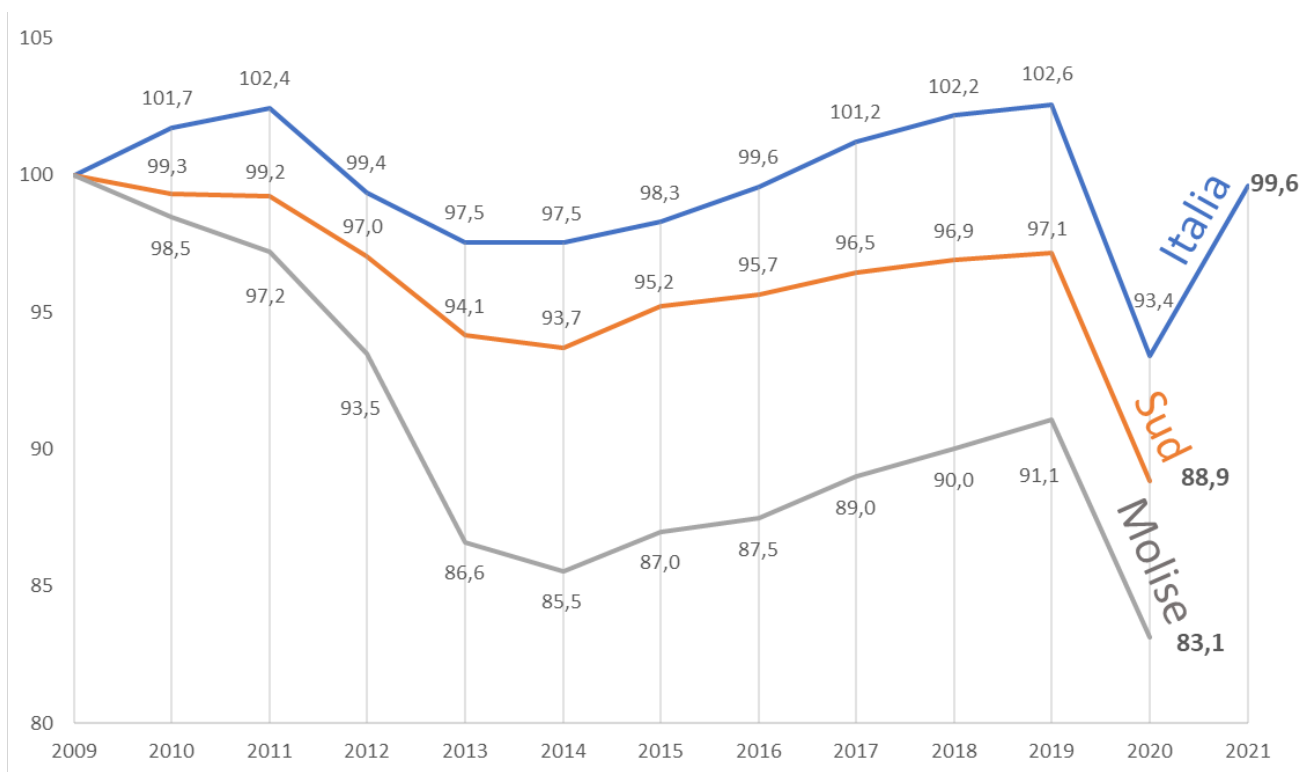
In tale contesto, il prodotto interno lordo della regione, nel 2020, è risultato di poco superiore a 5,7 miliardi di € (valori concatenati con anno di riferimento 2015), corrispondente allo 0,37 per cento del Pil italiano e all'1,7 per cento di quello del Mezzogiorno.

Nonostante si osservino variazioni percentuali, a volte significative per le caratteristiche del sistema economico regionale, occorre tuttavia evidenziare come su un arco temporale più ampio, il Molise ha risentito maggiormente della stagnazione del PIL italiano con una perdita tra 2009 e 2019 di -8,9% molto più consistente rispetto alle altre regioni; infatti nel 2019 risulta tra le peggiori in Italia insieme a Calabria (-9,3%) e Sicilia (-8,7%). È opportuno sottolineare che nel 2007 superava i 7,5 miliardi di €.

Nel 2020 tutte le aree del Paese presentano perdite importanti di punti percentuali di PIL (Italia -8,9% 2019-2020): il Nord-Ovest ha una perdita di -9,0% rispetto all'anno precedente, il Nord-Est -9,2% (2019-2020), il Centro -8,9% (2019-2020), il Mezzogiorno che comprende il Sud e le Isole -8,55%; il Molise nel 2020 per effetto della pandemia ha perso il -8,7% rispetto al 2019 in linea con il dato nazionale.

Dall'analisi del trend degli ultimi dodici anni emerge che il Molise nel 2014 ha registrato una perdita molto grande toccando -14,5% rispetto al 2009, chiaro segno del forte impatto che hanno avuto le crisi economiche sull'economia locale. Il CAGR regionale nel quinquennio 2014-2019 è +1,26%, di fatto tra i migliori in Italia (dato nazionale: +1,0%) e indice di una ripresa, seppur timida.





Fonte: elaborazione su dati ISTAT (dicembre 2021), PIL Italia (ISTAT marzo 2022)

Figura 6 – Prodotto Interno Lordo, trend a prezzi costanti (anno base 2015) per Italia, Sud e Molise (valore 2009=100)

Il Pil pro capite a valori concatenati del Molise nel 2015 è di 18.448 euro, pari al 72,1% del Pil pro capite italiano e al 108,7% di quello del Mezzogiorno; mentre nel 2019 è di 21.072 € con una crescita di +1,73% rispetto all'anno precedente. Il Valore aggiunto del Molise nel 2016 (a valori concatenati anno di riferimento 2010) è aumentato del 2,70% rispetto all'anno precedente, a fronte dello 0,72% registrato in Italia.

I fondamentali macroeconomici (Figura 7) in Molise tra il 2009 e il 2021 esprimono trend molto eterogenei fra di loro; un contributo importante all'economia locale è giunto dalle esportazioni e importazioni, le quali però hanno ricevuto forti contraccolpi dalle crisi economiche del 2007-2009 e 2012-2013.

Le esportazioni nel periodo 2009-2019 presentano un CAGR del +6,1%, con una crescita del +81,1% di fatto sostenute in modo quasi univoco da tre settori: automotive (in forte crescita), alimentare (in forte crescita) e chimico (in calo). Nel 2020 ha registrato una variazione positiva del +26,2% rispetto all'anno precedente nonostante la pandemia (128,6% rispetto al 2019) grazie al grande contributo del comparto dell'*automotive*, in controtendenza al dato nazionale che segna -13,4%. Dalle prime stime per il 2021 emerge un incremento di +21,2% rispetto al 2020 e un +53,1% rispetto al 2019.

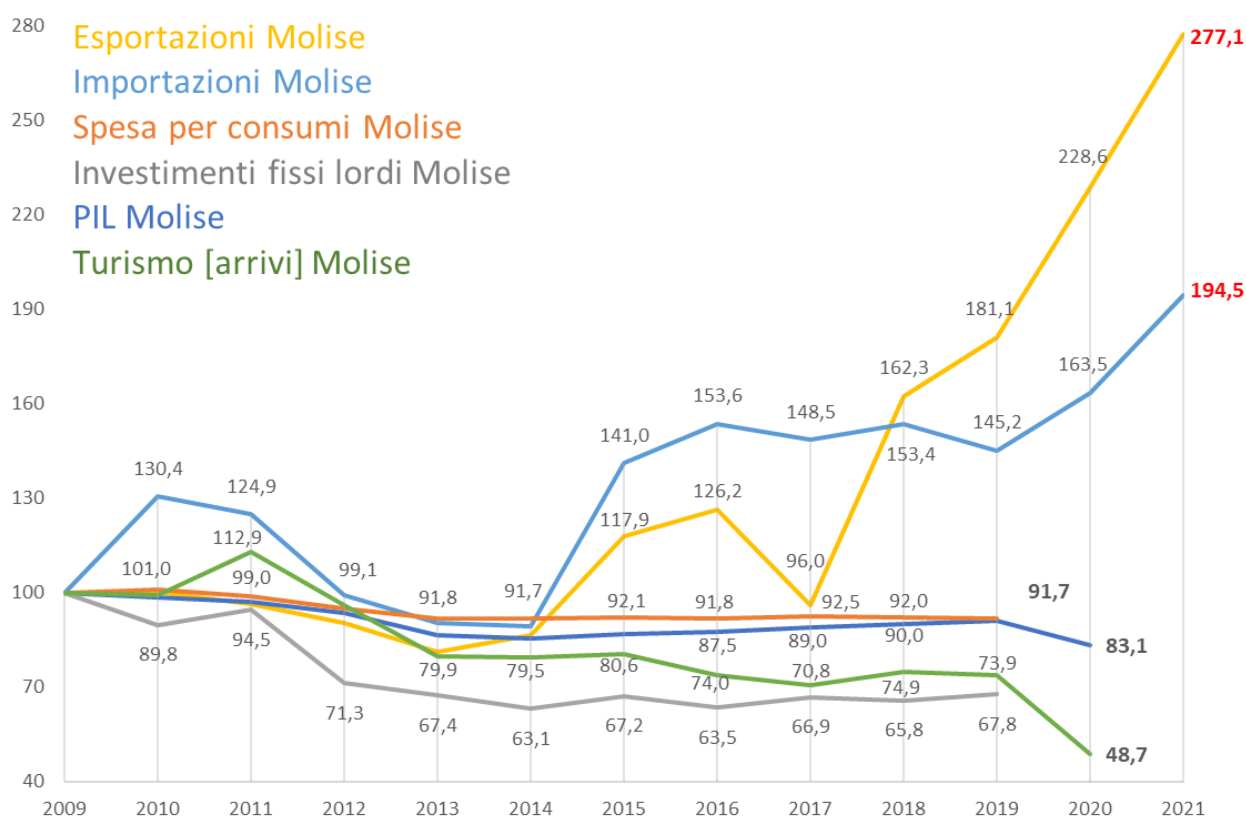
Le importazioni nel Molise sono in forte crescita negli ultimi anni, dal 2009 al 2019 sono aumentate di +45,2% con un CAGR di +3,8%; nel 2020 c'è una crescita di +12,6% rispetto all'anno precedente (+63,5% sul 2009) mentre a livello nazionale si registra una perdita di -12,1%. Nel 2021 dalle stime pubblicate dall'Istat si registra un'ulteriore crescita di +19,0% rispetto al 2020 e +94,5% sul 2009.



I consumi interni molisani sono in progressiva diminuzione con un CAGR tra 2009 e 2019 del -0,9%; nel 2019 ha perso il -0,4% rispetto all'anno precedente e -8,3% rispetto al 2009.

Gli investimenti fissi nell'ultimo decennio in Molise hanno un trend fortemente negativo registrando una perdita tra 2009 e 2019 di -32,2% e un CAGR di -3,8%; dopo la crisi del 2013, a differenza dell'andamento nazionale, sono rimasti sostanzialmente fermi con piccole oscillazioni.

Nel Molise per il turismo dal 2011 c'è stata una continua riduzione del numero di arrivi con una perdita di oltre il -34,6% tra 2011 e 2019 e di -26% tra il 2009 e il 2019 (CAGR -3,0%); mentre nel biennio 2009-2011 c'era stata una incoraggiante crescita di +12,9%. Nel 2020, a causa della pandemia, sono ulteriormente crollati gli arrivi con una perdita di -34,1% rispetto all'anno precedente e -51,3% rispetto al 2009.



Fonte: elaborazione su dati ISTAT (marzo 2022), (*) dati provvisori esportazioni e importazioni 2021 (marzo 2022)

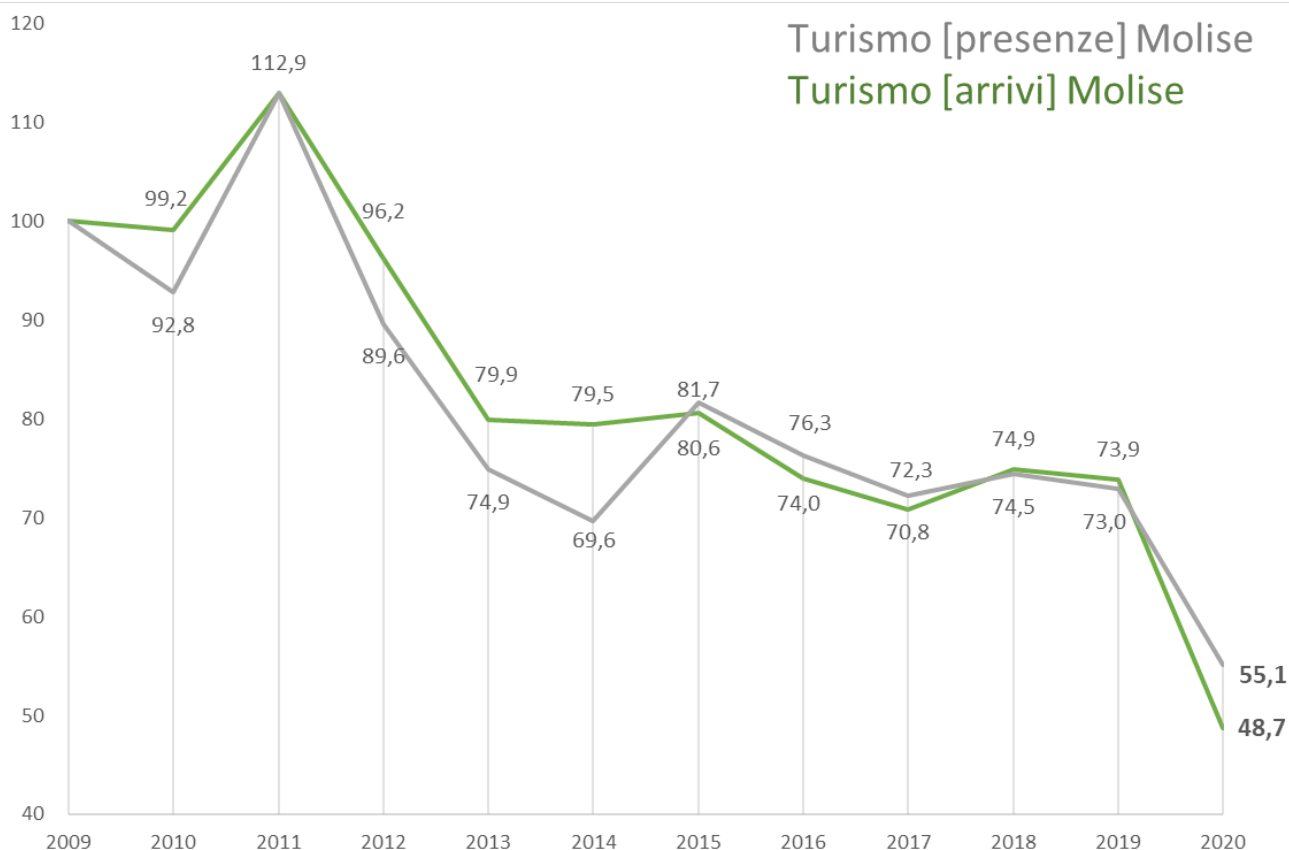
Figura 7 – Trend 2009-2021 degli indici macroeconomici a prezzi costanti (anno base 2015) per Molise (valore 2009=100)

L'analisi della Banca d'Italia già nel 2017 riscontrava una sostanziale debolezza del settore produttivo regionale, rispetto all'andamento nazionale; di fatto la domanda interna risentiva e risente degli scarsi consumi delle famiglie e dei modestissimi investimenti rimanendo molto lontana dai livelli pre-crisi 2007. Un segno di speranza e di ripresa c'è grazie ai segnali di ripresa che arrivano dalle esportazioni e dalle importazioni.



3.1.2 TURISMO

La significativa flessione dei volumi del comparto turistico ha contribuito notevolmente alla stagnazione dell'economia locale; come si evince dalla Figura 8 sia gli arrivi che le presenze nell'ultimo decennio sono diminuiti sostanzialmente. Nel 2020 per gli arrivi c'è una riduzione di -51,3% rispetto al 2009 e -34,1% rispetto all'anno precedente, mentre per le presenze di -44,9% sul 2009 e -24,5% sul 2019. Nel 2019 gli arrivi a livello regionale registrano una riduzione di -26,1%, mentre le presenze di -27%.



Fonte: elaborazione su dati ISTAT (marzo 2022)

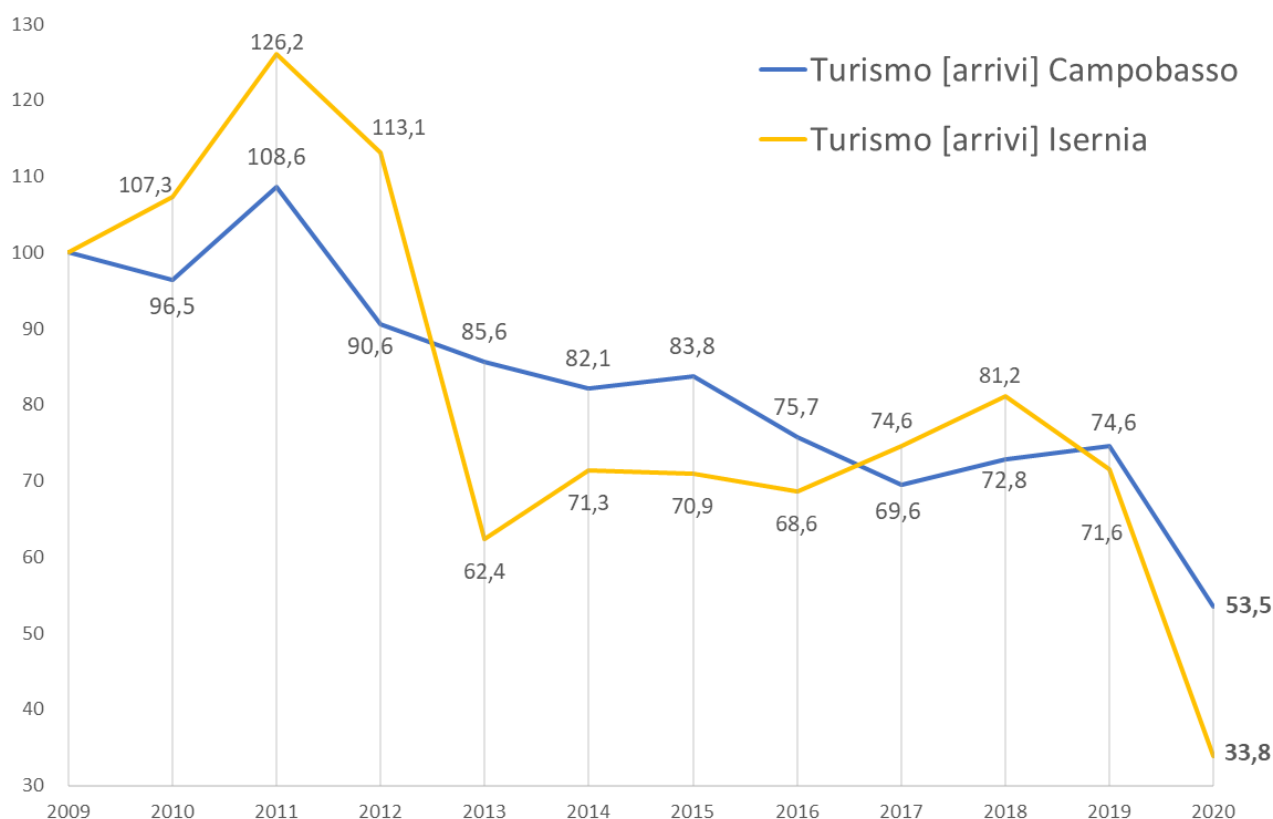
Figura 8 – Trend 2009-2020 degli arrivi e delle presenze per turismo nel Molise (valore 2009=100)

A livello provinciale il settore del turismo soffre in entrambe le aree geografiche (Figura 9); di fatto la maggior parte dei flussi si concentra nella provincia di Campobasso (82,9% nel 2020 e 76,1% nel 2019) grazie alla zona costiera, in modo particolare la città di Termoli che negli ultimi anni ha focalizzato i suoi investimenti per promuovere la sua vocazione turistica.

Gli arrivi nella provincia di Isernia risentono fortemente delle crisi economiche, infatti le flessioni con le perdite più grandi si riscontrano nel 2013 e nel 2020; tra il 2009 e il 2011 e tra il 2013 e il 2018 ci sono stati timidi segnali di ripresa, rispettivamente +26,2% e +30,1%, ma senza continuità. Nel 2020 gli arrivi si sono ridotti del -52,8%.

Nella provincia di Campobasso negli ultimi 10 anni c'è una flessione continua nel tempo attestatasi nel 2019 al -25,4%; nell'anno della pandemia c'è una perdita ulteriore del -28,3%.





Fonte: elaborazione su dati ISTAT (marzo 2022)

Figura 9 – Trend 2009-2020 degli arrivi per turismo nelle province di Campobasso e Isernia (valore 2009=100)

3.2 IL SISTEMA PRODUTTIVO

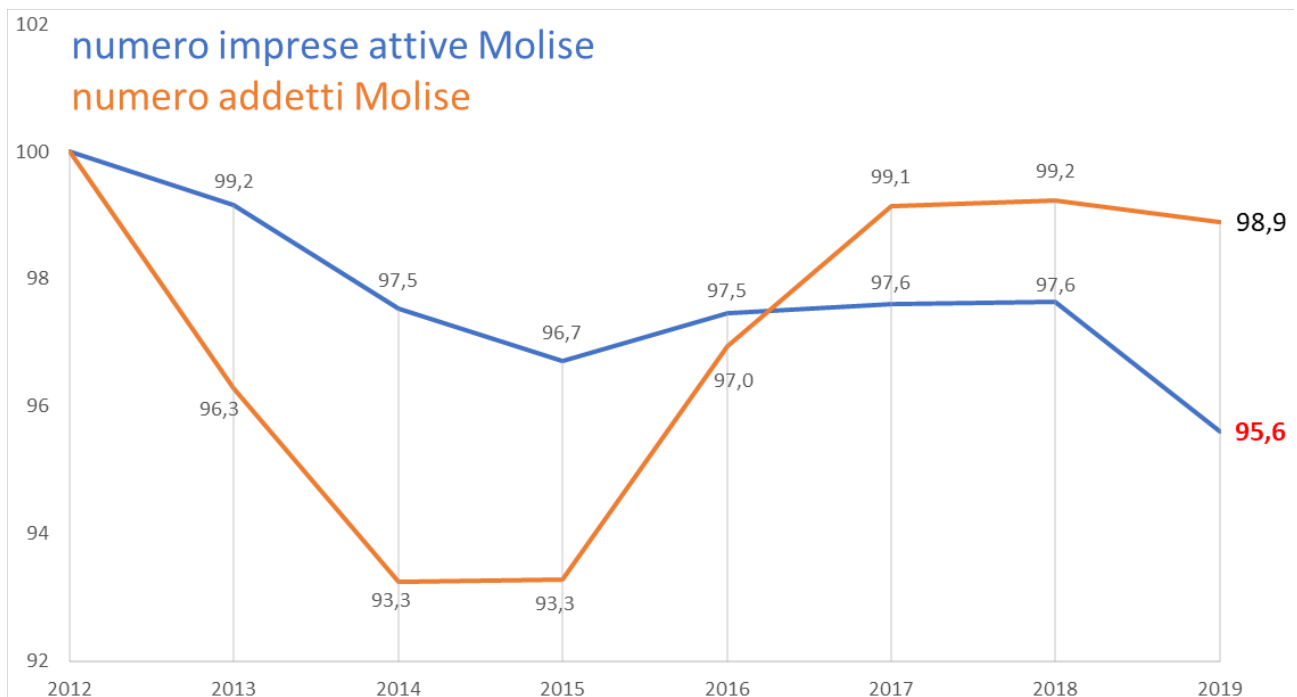
3.2.1 SISTEMA ECONOMICO DI LIMITATE DIMENSIONI E DI ECCELLENZE

Il sistema produttivo del Molise secondo i dati ISTAT del Censimento Permanente delle Imprese del 2019, nel 2018 risultavano presenti circa 4.400 imprese per complessivi circa 32.600 addetti.

Nel 2019 le imprese attive in i settori economici ad eccezione di agricoltura, silvicoltura e pesca sono 20.395, di queste 19.612 (96,2%) ha meno di 10 addetti, il 3,5% (720) ha tra i 10 e i 50 dipendenti, il restante 0,3% ha più di 50 lavoratori. Gli addetti sono 53.537 nel 2019, di cui il 65,0% lavora in società con meno di 10 addetti, il 23,3% tra i 10 e i 50 lavoratori, e il restante l'11,7% lavora in aziende con più di 50 dipendenti.

Il trend tra 2012 e 2019 è in flessione sia per il numero delle imprese sia per gli addetti, con una perdita di -1,1% in sette anni per gli addetti e di -4,4% per le imprese attive, come rappresentato nella Figura 10. Dal 2015 fino al 2018 c'è una crescita per gli addetti di +6,4% riattestandosi sui valori del 2012, molto più contenuta per il numero di imprese attive +1,0%.





Fonte: elaborazione su dati ISTAT (marzo 2022); dati 2019 imprese attive ¹

Figura 10 – Trend 2012-2019 delle imprese attive e degli addetti nel Molise (valore 2012=100)

Nel 2020 il numero di imprese attive in tutti i settori economici è 30.522, con una leggera riduzione (-0,46%) rispetto all'anno precedente (Figura 11), di cui 6.329 sono imprese artigiane, le quali sono diminuite di mezzo punto percentuale in un anno.

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, Movimorese (2020)

Figura 11 – Principali indicatori economici del sistema produttivo nel Molise

¹ ISTAT: "Per l'anno 2019 si diffondono le Imprese attive almeno un giorno nell'anno di riferimento. Per gli anni precedenti, fino all'anno 2018, le Imprese attive diffuse sono quelle che hanno svolto una attività produttiva per almeno sei mesi nell'anno di riferimento."



Complessivamente, la struttura produttiva molisana è caratterizzata da una forte prevalenza delle imprese di servizi rispetto a quelle industriali; nel territorio regionale le attività agricole hanno creato nel 2018 un valore aggiunto di 312 milioni, pari al 5,4% del totale delle attività economiche, mentre le attività manifatturiere un valore di 1.125 milioni circa il 19,4%, e i servizi con un importo di 4.364 milioni che rappresentano il 75,2%.

Il numero di occupati in Molise è pari a 104 mila (0,5% del dato nazionale), mentre il tasso di occupazione tra i 15 e i 64 anni è il 51,9%, significativamente inferiore a quello medio nazionale (57,2 %). Il tasso di disoccupazione è del 12,8% nel 2016, di poco superiore alla media italiana (11,7 %); mentre quello giovanile tra i 15 e i 24 anni è pari al 38,8%, di poco superiore alla media nazionale (37,8%).

L'andamento delle dinamiche lavorative è costante, con una prevalenza della componente maschile; prevale il lavoro autonomo e i contratti di lavoro a tempo indeterminato rispetto alle altre forme di occupazione. In base al titolo di studio emerge che il tasso di occupazione con un elevato livello di istruzione è circa il 70% in Molise a fronte del 78% italiano, mentre a preoccupare è la disoccupazione tra i 15 e i 34 quasi il 31%, mentre in Italia è quasi 9 punti percentuali in meno.

Nella provincia di Campobasso il numero di imprese attive nel 2020 è 22.681, pari al 74,3% del totale regionale, le restanti 7.841 sono nella provincia di Isernia (Figura 12). Nella Figura 13 è riportata la distribuzione geografica degli addetti per provincia e il peso percentuale di ogni settore economico sul totale regionale con la ripartizione provinciale per ogni settore; dai dati si evince che rispetto alle altre regione del Sud Italia c'è una presenza importante di attività tradizionali come agricoltura, industria e costruzioni.

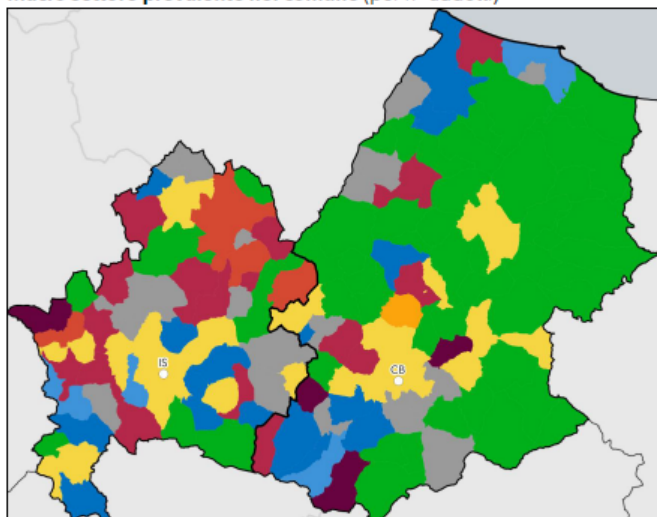
Provincia	Imprese attive	Imprese artigiane	Imprese/ 100 ab.	Imprese/ kmq
CAMPOBASSO	22.681	4.530	10,6	7,8
ISERNIA	7.841	1.799	9,6	5,1
MOLISE	30.522	6.329	10,3	6,8
SUD E ISOLE	1.716.294	318.457	8,6	13,9

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT, Movimorese (2020)

Figura 12 – Imprese e caratteristiche nelle province di Campobasso e Isernia



Macro settore prevalente nel comune (per n° addetti)



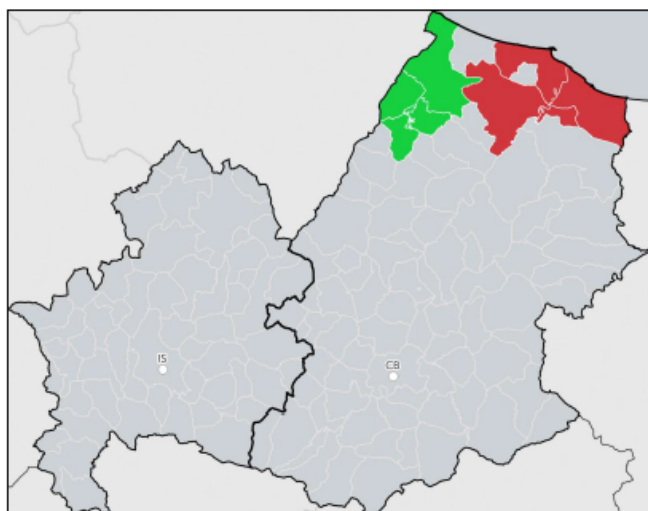
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

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 Agrimentare, 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 magazzino	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 cartografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi	20,2%	68,4%	31,6%	100%
TOTALE	100%	73,3%	26,7%	100%

Fonte: Focus Molise - Analisi e mappature del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica (UNIONCAMERE)

Figura 13 – Distribuzione geografica degli addetti per provincia nel Molise

I distretti industriali nel Molise sono due: Distretto Industriale della Valle del Biferno di Termoli e il distretto del tessile e abbigliamento di Montenero di Bisaccia (Figura 14); istituiti con la legge regionale n.8 del 2004 che disciplina l'assetto, le funzioni e la gestione dei Consorzi per le aree ed i nuclei di sviluppo industriale.



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: Focus Molise - Analisi e mappature del tessuto economico e delle infrastrutture strategiche per la ripresa economica (UNIONCAMERE)

Figura 14 – Distretti industriali nel Molise



Dall'Osservatorio sul precariato dell'INPS si evince un aumento dei nuovi contratti a tempo determinato e dei contratti di apprendistato, a fronte di una diminuzione dei rapporti di lavoro a tempo indeterminato.

Studi condotti da Unioncamere e Ministero del Lavoro confermano che nel Molise la domanda di lavoratori con livelli di istruzione è inferiore alla media nazionale, mentre le assunzioni programmate di laureati si ferma all'8% rispetto il 15,7% della media nazionale e l'11,7% del Mezzogiorno. Inoltre, la domanda di personale di tipo manageriale, tecniche specializzate o a elevato contenuto intellettuale, è circa il 10,2%, a fronte del 21,9% a livello nazionale e del 15,5% nel Sud.

Nel sistema industriale molisano ci sono delle eccellenze, la prima delle quali è il grande impianto della FPT-FCA a Termoli (2.400 addetti diretti) ove da annuncio del top management del Gruppo per l'area Emea ci sarà la produzione di un nuovo motore ibrido per la Jeep Renegade e Compass e per la 500X assemblate a S. Nicola di Melfi. Attualmente dallo stabilimento partono propulsori destinati anche a stabilimenti di assemblaggio di auto all'estero, che nel 2018 hanno raggiunto un valore di export di 352 milioni.

Nell'area industriale di Termoli sono sorte alcune Pmi che ne costituiscono parte della supply chain. La F.I.S-Fabbrica italiana sintetici è un'altra importante realtà di rilievo, un'azienda farmaceutica parte di un gruppo imprenditoriale del Nord, che produce principi attivi per le industrie del comparto che li usano poi per la preparazione di farmaci destinati al consumo finale.

Sempre nella zona industriale di Termoli il Gruppo Sorigenia ha costruito una centrale a ciclo combinato con una potenza di circa 700 MW, in esercizio già da alcuni anni.

Nel Molise, oltre all'industria meccanica per l'automotive, è molto attivo il comparto dell'agroalimentare che ha nel pastificio La Molisana la sua azienda di punta che nel 2019 ha registrato 150 milioni di ricavi, con un incremento di 48 milioni - pari al 38,8% - rispetto al 2018. Nello stesso settore pastario sono attive la S.I.PA International pasta (11,9 milioni di fatturato nel 2018) e la Industria alimentare Colavita con 9,2 milioni di ricavi nel 2018.

La Fratelli Ferro Semolerie Molisane è un'altra impresa di rilievo del settore alimentare - che ha chiuso il 2018 con 61,2 milioni di fatturato - l'Ortofrutta Sol Sud - con 34,6 milioni di ricavi nel 2018 - e un gruppo di Pmi lattiero-casearie come la Del Giudice, con 29,9 milioni di vendite nello stesso anno, la Latticini Molisani Tamburro - 27,1 milioni di ricavi nel 2018- la Centrale del latte del Molise, che ha fatturato 26,6 milioni nel 2018, e il Caseificio Molise con 19,5 milioni di ricavi nello stesso anno 2018.

Quasi tutte le aziende citate hanno esteso ormai da tempo il loro mercato di riferimento con significativi flussi di vendite nel Nord Italia, veicolate a destinazione con furgoni isoterme, e per qualche realtà più grande anche le esportazioni all'estero.

3.2.2 ESPORTAZIONI ED IMPORTAZIONI PER TIPO DI MERCE E PER AREE GEOGRAFICHE

La Tabella 1 conferma che - pur all'interno di un sistema produttivo con esportazioni ancora di limitate dimensioni per valori venduti - nel 2019 la terza voce dell'export regionale (circa 115 milioni) sia occupata da prodotti alimentari, bevande e tabacco, dopo la componentistica per auto (352 milioni) e le sostanze e i prodotti chimici (150 milioni).



La voce principale delle esportazioni sono le produzioni motoristiche del sito di Termoli della FPT, uno stabilimento su cui il Gruppo di appartenenza punta ancora molto, come si evince anche dal suo ultimo piano industriale.

Commercio estero FOB-CIF per settore (milioni di euro e variazioni percentuali sul periodo corrispondente)						
SETTORI	Esportazioni			Importazioni		
	2019	Variazioni		2019	Variazioni	
		2018	2019		2018	2019
Prodotti dell'agricoltura, silvicoltura e pesca	6	22,4	-10,9	7	-29,1	-52,6
Prodotti dell'estrazione. di minerali da cave e miniere	3	::	-63,3	1	10,1	-24,1
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	115	13,1	20,9	38	-2,6	11,9
Prodotti tessili e dell'abbigliamento	5	4,8	-35,1	17	-20,7	4,2
Pelli, accessori e calzature	..	::	283,4	3	37,3	13,2
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	21	5,5	29,9	18	-17,3	77,2
Coke e prodotti petroliferi raffinati	..	-7,1	43,8	..	12,6	-26,8
Sostanze e prodotti chimici	150	2,5	1,1	116	-1,4	12,4
Articoli farm., chimico-medicinali e botanici	2	-31,8	14,3	6	-6,9	68,7
Gomma, materie plast., minerali non metal.	40	-2,4	79,2	34	-3,9	12,9
Metalli di base e prodotti in metallo	8	-19,7	-23,2	28	-33,7	-23,2
Computer, apparecchi elettronici e ottici	1	-49,4	-6,2	9	12,1	76,0
Apparecchi elettrici	17	17,3	10,1	7	-15,3	24,9
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	13	47,2	-39,8	177	21,3	-20,9
Mezzi di trasporto	352	428,0	14,4	86	13,6	-6,5
Prodotti delle altre attività manifatturiere	13	-30,3	23,4	15	-31,1	-7,8
Energia, trattamento dei rifiuti e risanamento	..	::	-60,3	1	-64,0	15,9
Prodotti delle altre attività	8	353,0	479,7	15	::	13,6
Totale	756	69,1	11,7	579	3,3	-5,2

Fonte: Banca d'Italia

Tabella 1 – Esportazioni e importazioni dal Molise per settore 2019

Le destinazioni principali delle esportazioni nel 2019 (Tabella 2) sono i Paesi extra UE per un ammontare di 466 milioni, quasi 61,6% del totale regionale, e l'Unione europea per il 38,4%. Le vendite negli Stati Uniti valgono circa 240 milioni, ossia 31,7% dell'export molisano divenendo di fatto la prima nazione fra i destinatari delle esportazioni regionali.



Commercio estero FOB-CIF per area geografica
(milioni di euro e variazioni percentuali sul periodo corrispondente)

PAESI E AREE	Esportazioni			Importazioni		
	2019	Variazioni		2019	Variazioni	
		2018	2019		2018	2019
Paesi UE (1)	290	5,8	4,6	325	-2,0	-10,0
Area dell'euro	220	4,6	2,7	246	1,0	-14,3
<i>di cui:</i> Francia	34	26,8	9,7	48	19,2	-15,6
Germania	66	3,0	13,1	106	-1,1	-23,4
Spagna	33	-2,4	-10,6	24	-8,5	11,4
Paesi Bassi	43	-10,6	-15,5	27	-12,1	49,0
Altri paesi UE	70	10,1	10,9	79	-12,1	6,4
<i>di cui:</i> Regno Unito	28	38,1	14,4	10	27,6	-8,6
Paesi extra UE	466	188,8	16,7	253	12,0	1,9
Altri paesi dell'Europa centro-orientale	23	129,4	18,4	18	9,9	169,0
Altri paesi europei	115	79,7	327,4	9	-39,2	-20,1
<i>di cui:</i> Turchia	103	127,4	409,1	6	-41,0	-27,8
America settentrionale	249	378,5	1,1	69	-4,9	-2,1
<i>di cui:</i> Stati Uniti	240	448,8	0,3	62	5,0	-3,0
America centro-meridionale	10	41,9	-18,8	67	68,2	-22,1
Asia	50	100,7	-35,2	86	3,6	23,1
<i>di cui:</i> Cina	15	313,6	-67,5	57	12,8	70,5
Giappone	10	14,7	30,5	12	-1,0	33,7
EDA (2)	7	-0,4	4,9	4	175,2	-33,0
Altri paesi extra UE	18	2,9	9,7	5	-1,5	1,5
Totale	756	69,1	11,7	579	3,3	-5,2

Fonte: Banca d'Italia

Tabella 2 – Esportazioni e importazioni dal Molise per area geografica 2019

In provincia di Isernia nella zona industriale di Campochiaro sono in esercizio, fra gli altri, due grandi realtà industriali: la Procter&Gamble che produce detersivi, e la Fater - joint venture fra la stessa Procter&Gamble e la Angelini- che ha il suo impianto principale a Pescara.

3.2.3 I FATTURATI DELLE MAGGIORI AZIENDE CON SEDE LEGALE NEL MOLISE

I fatturati raggiunti nel 2018 da imprese industriali, cooperative agricole con lavorazione dei prodotti e da società di commercio all'ingrosso di beni agricoli con sede legale in Molise sono riportati nella Tabella 3. Per un'analisi di dettaglio della realtà molisana occorre valutare anche le società che non hanno sede legale in essa, come ad esempio la fabbrica molisana di maggiori dimensioni costituita dalla FPT a Termoli, la centrale di Sorgenia, la farmaceutica F.I.S., la Procter&Gamble e la Fater. Di fatto i valori nella tabella seguente sono soltanto una parte del valore effettivo dei beni prodotti nel territorio regionale.



Società	Settore	Fatturato
La Molisana	pastificio	108.231.977
F.Ili Ferro Semol. Mol.	semolificio	61.282.638
Ortofrutta Sol Sud	prod. e lavoraz. ortofrutta	34.635.134
Del Giudice	lattiero-caseario	29.944.156
Latticini Moli.Tamburro	lattiero-caseario	27.191.540
Central del Latte del Mo.	lattiero-caseario	26.686.421
Gruppo Fiardi	informatica	13.464.471
Agroalimentare	commer. ingros. cereali	13.340.135
Italcom	fabbrica di mobili	13.275.064
G.T.M.gruppo tes. molis.	tessile	12.798.669
SI.PA International	pastificio	11.947.406
Soc.coopAgri. San Nicola	prod. e lavoraz. ortofrutta	11.722.844
A.A.A. tripla A coop.	allevam.pollame	10.577.251
Molipack	imballaggi	9.981.358
Geotech	rilievi geotecnici	9.829.873
Industria Alim. Colavita	pastificio	9.211.970
F.Ili Grimaldi	commer. ingros. cereali	8.722.352
Cantina Cliternia	prod. vini	7.945.462
Molisana Metalli	meccanica	7.827.228
Istituto Neurol. Medit.	sanità	70.600.687
Advanced accel.applic.	sanità	38.060.675
DR Automobiles	meccanica	25.579.802
Caseificio Molise	lattiero-caseario	19.596.936
Elettroplast. filignanese	materie plastiche	17.609.737
Smaltimenti Sud	ecologia	15.922.091

Fonte: Cerved

Tabella 3 – Le maggiori industrie, società agricole e di commercio all’ingrosso di prodotti alimentari per fatturato nel 2018 (valori correnti) con sede legale nella regione Molise

3.3 GLI SCAMBI COMMERCIALI

3.3.1 SCAMBI COMMERCIALI CON L’ITALIA

La Regione Molise presenta un quadro degli scambi commerciali import/export pressoché equivalente, con una leggera predominanza dell’import. I volumi totali sono sicuramente trascurabili rispetto al panorama nazionale (2020: export 0,20%, import 0,14%) e fortemente influenzati, da un anno all’altro, di specifiche commesse. Si evidenzia come quote significativa



dell'import siano rappresentate da materie prime, mentre quote significative dell'export sono rappresentate da prodotto delle principali industrie manifatturiere esistenti sul territorio.

Gli interscambi di merci su strada e via mare tra il Molise e le altre Regioni italiane avvengono con: Lazio, Campania, Abruzzo, e Puglia. Gli scambi via mare avvengono esclusivamente con Liguria, Sicilia e Puglia.

3.3.2 SCAMBI COMMERCIALI CON L'ESTERO

Le esportazioni verso l'estero sono cresciute di +26,0% tra 2019 e 2020, nonostante la crisi pandemica; le importazioni hanno registrato un aumento di +11,8%. Purtroppo a livello Europeo ci sono delle perdite consistenti (export: -5,4%, import: -17,1%) causate dalla riduzione delle vendite dei prodotti chimici. I settori trainanti per le esportazioni sono: al primo posto il settore dei mezzi di trasporto, in modo particolare l'*automotive*, al secondo il settore agroalimentare e al terzo i prodotti chimici.

Per le esportazioni nel 2020 il trasporto marittimo è quello prevalente con il 70,8%; il 27,8% via gomma, di cui il 97,3% è diretto ai Paesi UE; il restante 1,4% mediante trasporto aereo prevalentemente verso i Paesi Extra-UE. Nel 2020 i principali mercati di riferimento per l'export sono gli Stati Uniti, la Turchia, la Germania, la Svizzera e i Paesi Bassi

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

Tabella 4 – Export e import da/verso UE e mondo da/verso Molise

Nel 2016 i prodotti con maggiore effetto sull'export appartenevano ai settori dell'agricoltura, della silvicoltura e della pesca, i prodotti alimentari, bevande e tabacco, il legno e derivati, il coke e i prodotti petroliferi, computer, apparecchi elettronici e ottici, gli articoli in gomma e materie plastiche, i mezzi di trasporto.

L'import, invece, è prevalentemente caratterizzato dall'importazione di i tubi, condotti, profilati e cavi, macchine di impiego generale, prodotti chimici di base, fertilizzanti e composti azotati e le parti ed accessori per autoveicoli con il 9,93%. I prodotti chimici (4,48%) e i prodotti lattiero caseari (4,30%) presentavano percentuali più basse. Poco significative le importazioni di tutti gli altri prodotti.



In conclusione,

Fatto#1

Il quadro generale evidenzia come l'import/export della Regione Molise abbia un'incidenza trascurabile sull'import/export nazionale. Si evidenziano, inoltre, un numero limitato di settori (di aziende) come trainanti dell'export. In linea generale, emerge la opportunità di connettere il sistema produttivo regionale con le grandi direttrici nazionali.

In sintesi la merce deve potere accedere in maniera efficiente e sostenibile a

- (i) i corridoi autostradali per un'efficiente distribuzione delle stesse in Italia
- (ii) i nodi di interscambio modale gomma-ferro presenti nelle Regioni limitrofe e, in particolare, nella Regione Puglia.

Non sembra esservi massa critica per nodi intermodali, né per pensare di movimentare merci sull'attuale rete ferroviaria come ipotizzato in taluni consessi.



4.1 L'OFFERTA DI TRASPORTO STRADALE

Il sistema infrastrutturale stradale attuale nel Molise, riportato in Figura 15, si articola in 2.700 km, di cui soltanto l'1% è di autostrada (A14), mentre il 14% è gestito da Anas. Le principali arterie stradali sono l'Autostrada A14 che scorre nella zona costiera con soli 2 caselli a servizio del territorio: Termoli e Vasto Sud, San Salvo e Montenero di Bisaccia. Le strade statali di rilievo per il traffico locale sono:

- SS 16 Adriatica, lunga oltre 1000km, corre lungo la costa adriatica da Otranto a Padova, attraversa il territorio regionale da Campomarino fino a Montenero di Bisaccia, nel 2005 è stato inaugurato l'ultimo tratto a nord della città della tangenziale di Termoli;
- SS 17, dell'Appennino Abruzzese ed Appulo-Sannitico, partendo da Antrodoco (Rieti – Lazio) unisce le città di L'Aquila (Abruzzo) e Foggia (Puglia), lunga 340,5km, attraverso il territorio regionale lungo la direttrice Castel di Sangro-Isernia verso Campobasso, nel comune di Vinchiatturo prosegue verso il bacino di Occhito, dove continua verso Lucera e Foggia;
- SS 85 Venafrana, lunga 43,7km, parte da Isernia e arriva a Vairano Scalo dove si innesta sulla SS6, poco distante dalla SS372 Telesina e dal casello dell'A1 di Caianello; a Venafro grazie alla SS6 c'è il collegamento verso Nord con il casello autostradale di San Vittore sull'A1;
- SS 87 Sannitica, collega Benevento e Termoli, lunga 142,6km;
- SS 647, Fondo valle Biferno, da Bojano a Guglionesi per 72,2km;
- SS 650 di Fondo Valle Trigno, di collegamento tra la SS17 vicino Isernia e la SS16 presso San Salvo Marina, lunga 78,4km;



Fonte: ANAS

Figura 15 – Rete stradale del Molise

4.2 L'OFFERTA DI TRASPORTO FERROVIARIA

L'offerta ferroviaria è costituita da 265 km gestita da RFI, di cui il 23% soltanto è elettrificata e il 7% a doppio binario; le stazioni sono 21, di queste solo quelle di Termoli, Campobasso ed Isernia sono medio/grandi e rientrano nel piano *Easy Station e Smart Station* di RFI, per le quali è previsto il potenziamento entro il 2026. La linea più importante è la Bologna-Lecce che attraversa il territorio regionale nella zona costiera e il nodo più rilevante a livello regionale è rappresentato dalla stazione di Termoli. Ad oggi il tratto Termoli-Lesina è l'unico dell'infrastruttura ad un solo binario; è in corso la progettazione definitiva della variante Termoli-Campomarino-Ripalta per un costo circa di 150 milioni di euro, totalmente finanziati.

Le altre linee ferroviarie, riportate in Figura 16, sono:



- Venafrò-Matrice-Termoli, estesa 171 km a semplice binario non elettrificato. La tratta Roccaravindola-Isernia-Campobasso è oggetto di interventi di elettrificazione e velocizzazione; inoltre, sono previsti investimenti per: l'upgrade tecnologico (ACC-M) dell'intera tratta, elettrificazione tratta Matrice-Termoli con adeguamento della massa assiale categoria C3 e interventi per la velocizzazione e i movimenti contemporanei nelle stazioni e nei posti di movimentazione.
- la Ferrovia Benevento-Bosco Redole, lunga 118km e ad unico binario non elettrificata, parte del più lungo tracciato Benevento-Campobasso è stata chiusa a febbraio 2013 tra Benevento e Bosco Rendole a causa di movimenti franosi presso Santa Croce del Sannio. Oggi è percorsa solo da treni turistici fino a Fragneto Monforte o Pietralcina da Napoli.
- la linea Isernia-Sulmona, detta anche Transiberiana d'Italia o Ferrovia del Parco, collega il Molise con l'Abruzzo, lunga 129 km, inaugurata nel 1892 e chiusa nel 2011. Oggi è percorsa solo da Treni turistici da Sulmona a Carpinone anche perché la stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo con i suoi 1.269 m sul livello del mare è tra le più alte in quota della rete italiana.



Fonte: RFI

Figura 16 – Infrastruttura ferroviaria del Molise



4.3 L'OFFERTA DI TRASPORTO MARITTIMO

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

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

Il porto di Termoli (Figura 17), allo stato attuale, è intercluso nella città costiera che conta circa 33.000 abitanti, e si caratterizza per la presenza del promontorio sul quale sorge l'antico borgo marinaro, delimitato da un muraglione che cade a picco sul mare. La città si estende oggi sulla costa e verso l'interno, ma il suo centro propulsore è il promontorio sul mare Adriatico, sede del caratteristico Borgo Antico, topograficamente diviso dal resto della città dalle mura di contenimento e dal Castello. Nel Molise, Termoli è uno dei comuni di maggior importanza e secondo per numero di abitanti.



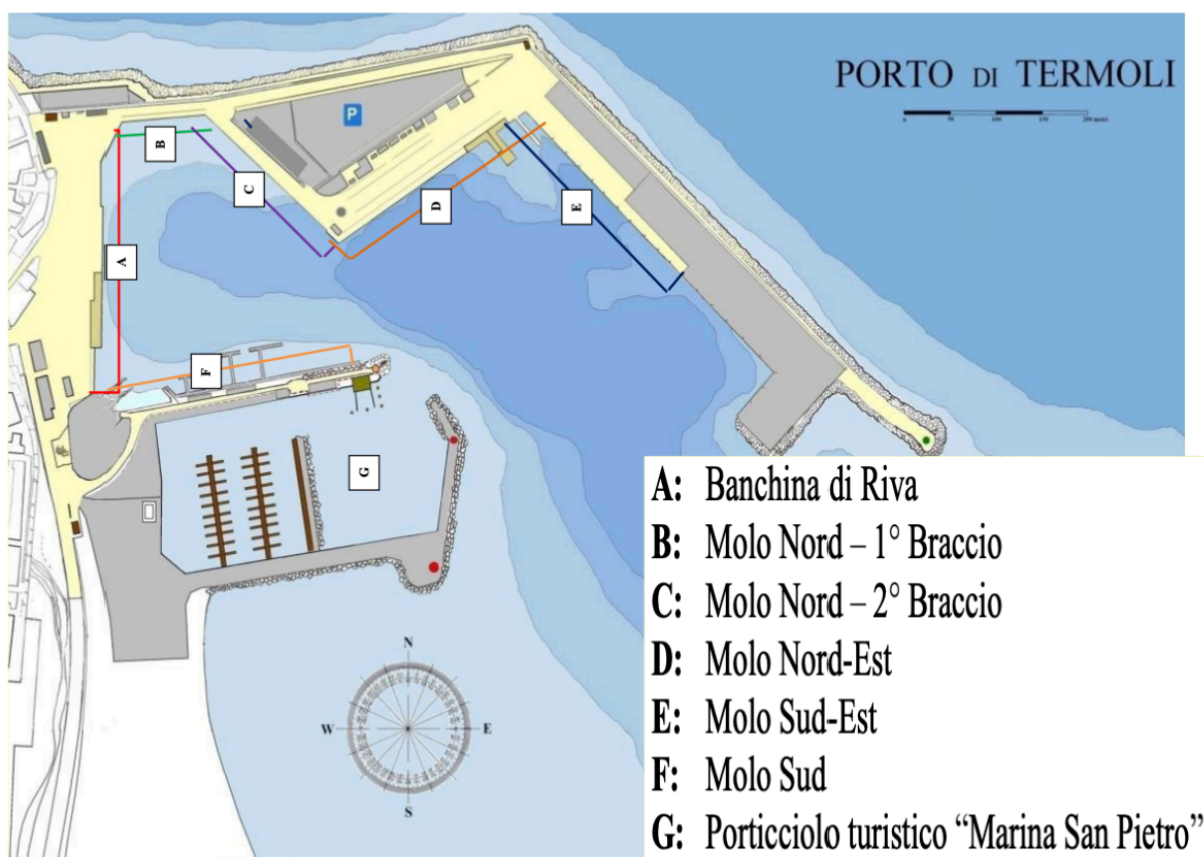


Figura 17 – Porto di Termoli

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

La infrastruttura portuale è situata ad est del Borgo Antico di Termoli comprende il molo Sud, la banchina di riva, la banchina di ingresso, il molo Nord, la banchina di Nord Est, la banchina di Sud Est ed il molo martello (Figura 18).

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



Fonte: Guardia Costiera

Figura 18 – Porto di Termoli

Gli specchi acquei attualmente utilizzabili sono quelli del porto interno propriamente detto (compreso tra il molo Sud, la banchina di riva, la banchina di ingresso ed il molo Nord) e dell'avamposto (delimitato dalla banchina di Nord Est, dalla banchina di Sud Est e dal molo martello). Le dimensioni in pianta degli specchi acquei portuali attualmente utilizzati per l'attracco dei natanti e per le evoluzioni delle imbarcazioni nelle manovre di accosto e di ormeggio sono riassunte nella seguente tabella (Tabella 5).

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

Tabella 5 – Porto di Termoli: superficie degli specchi di acqua

La attuale ripartizione degli specchi acquei strettamente disponibili per l'ormeggio e/o l'accosto tra le varie attività portuali è la seguente (Tabella 6):



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

Tabella 6 – Porto di Termoli: ripartizione degli specchi di acqua per attività

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

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

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

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

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

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

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



Le infrastrutture nazionali che definiscono l'accessibilità a Termoli (Figura 19) sono organizzate secondo una logica a T: l'autostrada A14, la S.S.16 (con la NSA 250 Tangenziale di Termoli) e la ferrovia Adriatica corrono parallelamente all'andamento della costa, mentre con giacitura ortogonale ad esse si dispongono la S.S. 87 e al S.S. 647 di connessione con Campobasso e con la S.S.17.

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

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

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

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

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



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



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

Figura 19 – Porto di Termoli: accessibilità terrestre



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

In sintesi, l'ubicazione attuale delle varie funzioni portuali può riassumersi nel modo seguente:

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

Le persone che raggiungono il porto hanno finalità molto eterogenee:

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

I servizi di trasporto sulla linea Termoli-Tremiti garantiscono la continuità territoriale tra la penisola e le Isole Tremiti. I porti di origine e destinazione sono distanti circa 40 miglia nautiche ed il tempo di traversata è di circa un'ora e quindici minuti². Sono attivi sulla linea i seguenti operatori:

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

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

² Dati Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile (MIMS) - 2019



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



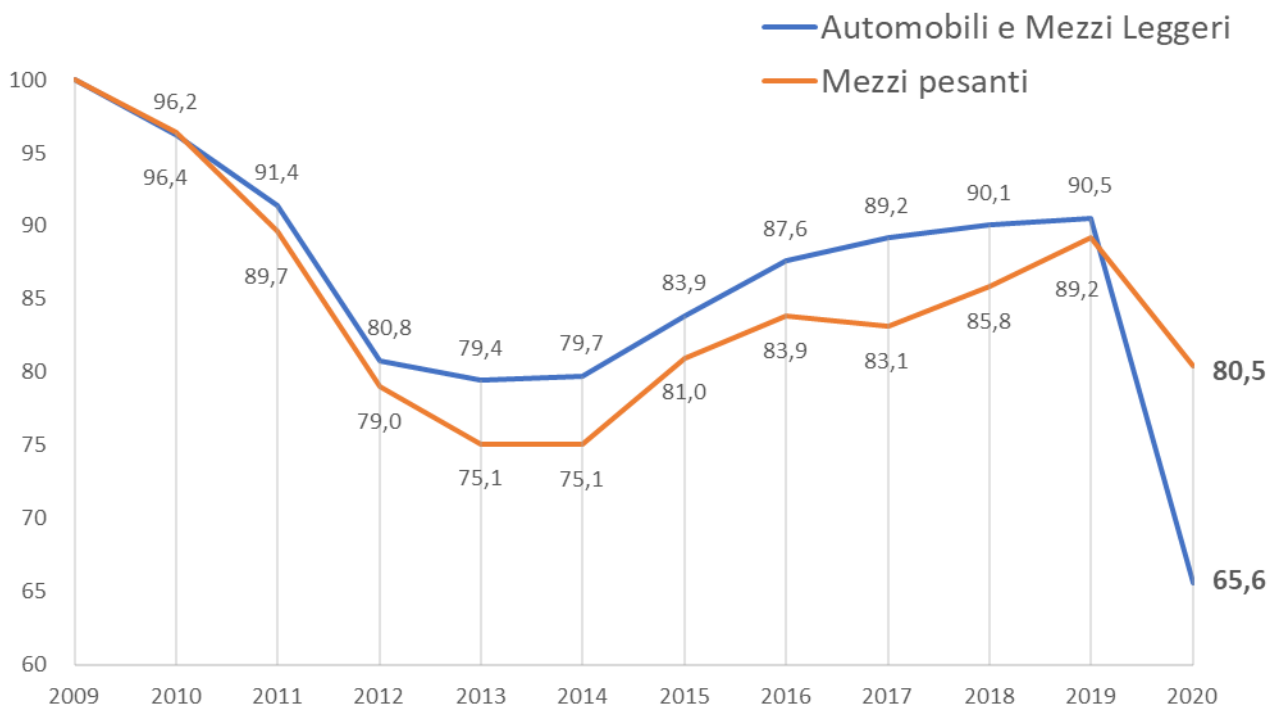
5.1 LA DOMANDA DI TRASPORTO STRADALE MERCI

In Italia le merci trasportate su gomma nel 2019 sono 978,9 milioni di tonnellate (in base ai dati ufficiali forniti dall'ISTAT), la variazione percentuale rispetto all'anno precedente è pari a +6,32%³. La domanda interna nazionale è la quota percentuale prevalente 97,4%, il 2,3% è relativo allo scambio con l'estero, una piccolissima parte è relativa all'attraversamento 0,2%. Sulla rete autostradale i veicoli-km nel 2020 sono diminuiti di -32,1% rispetto al 2019 per automobili e mezzi leggeri; mentre per i mezzi pesanti c'è una perdita di -12,4%. Nel 2021 i mezzi leggeri sono in crescita di quasi 26 punti percentuali rispetto all'anno precedente in termini di veicoli-km, ma ancora al di sotto dei valori del 2009 (-14,3%); i mezzi pesanti, invece, presentano una variazione positiva di +15,3%, superando sia i valori pre-crisi pandemica, +1,1% sul 2019, sia quelli del 2009 +9,9%.

I flussi veicolari sul tratto autostradale A14 Lanciano-Canosa nel periodo 2009-2020, riportati in Figura 20, sono in significativa flessione; una grande riduzione c'è tra il 2009 e il 2013 con -24,9% per i mezzi pesanti e -20,6% per automobili e mezzi leggeri. Tra il 2013 e il 2019 i flussi dei mezzi leggeri sono cresciuti di 14 punti percentuali, mentre i mezzi pesanti di 18,8 punti percentuali. Nel 2020 a causa delle chiusure e delle restrizioni per la pandemia c'è una perdita sia per i mezzi leggeri (-27,6%) sia per i veicoli pesanti (-9,8%).

³ Dati che riferiscono alla sola rilevazione campionaria di veicoli stradali di portata superiore a 3,5 t immatricolati in Italia.





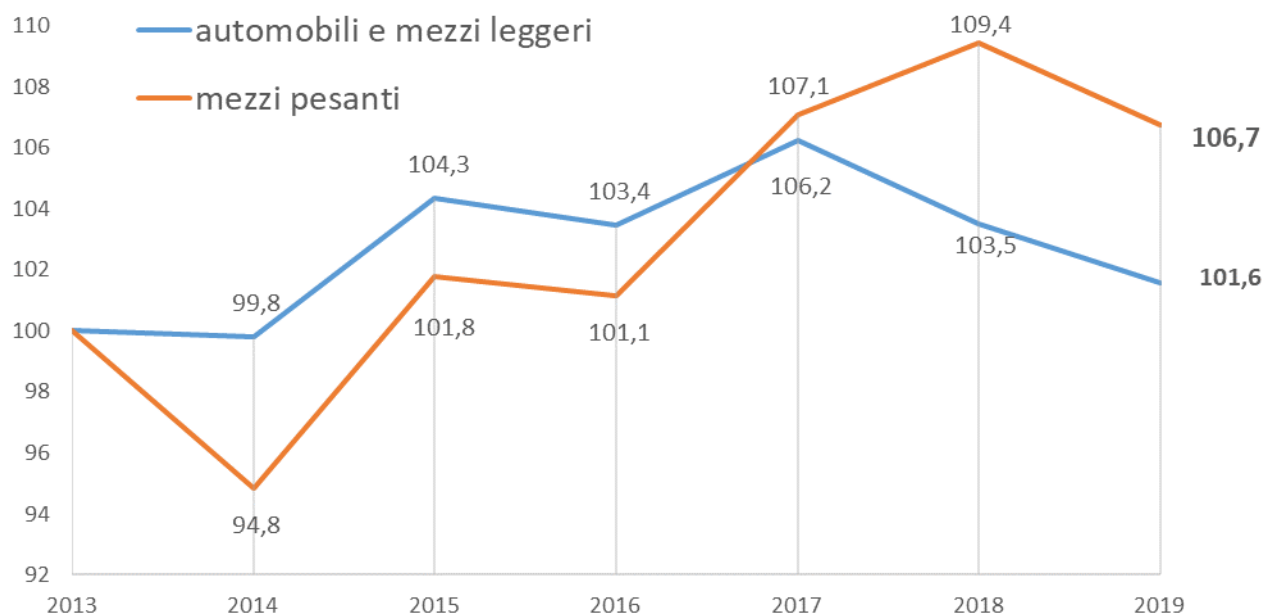
Fonte: elaborazioni su dati Aiscat

Figura 20 – A14 LANCIANO-CANOSA (km 189,6): veicoli-km per tipo di mezzo (2009=100)

I flussi veicolari al casello autostradale di Termoli sulla A14 Lanciano-Canosa sono quasi 2,75 milioni di veicoli equivalenti nel 2019, di questi quasi 960 mila sono veicoli pesanti. In entrata al casello nello stesso anno si hanno oltre 1,371 milioni di veicoli equivalenti, di cui quasi 492 mila sono pesanti; in uscita i valori sono molto simili, ma leggermente più alti (1,375 milioni di veicoli equivalenti, 468 mila veicoli equivalenti pesanti).

I flussi veicolari sulle strade statali gestite da Anas nel Molise (Figura 21) presentano una crescita di 6,7% tra 2013 e 2019 per le automobili e i mezzi leggeri, per i mezzi pesanti, invece, nonostante i limiti infrastrutturali un incremento di +1,6%, anche se con un trend molto discontinuo. Di fatto dal 2014 al 2019 c'è una variazione positiva di oltre 12 punti percentuali, nonostante tra il 2019 e l'anno precedente ci sia una flessione del -2,5%.





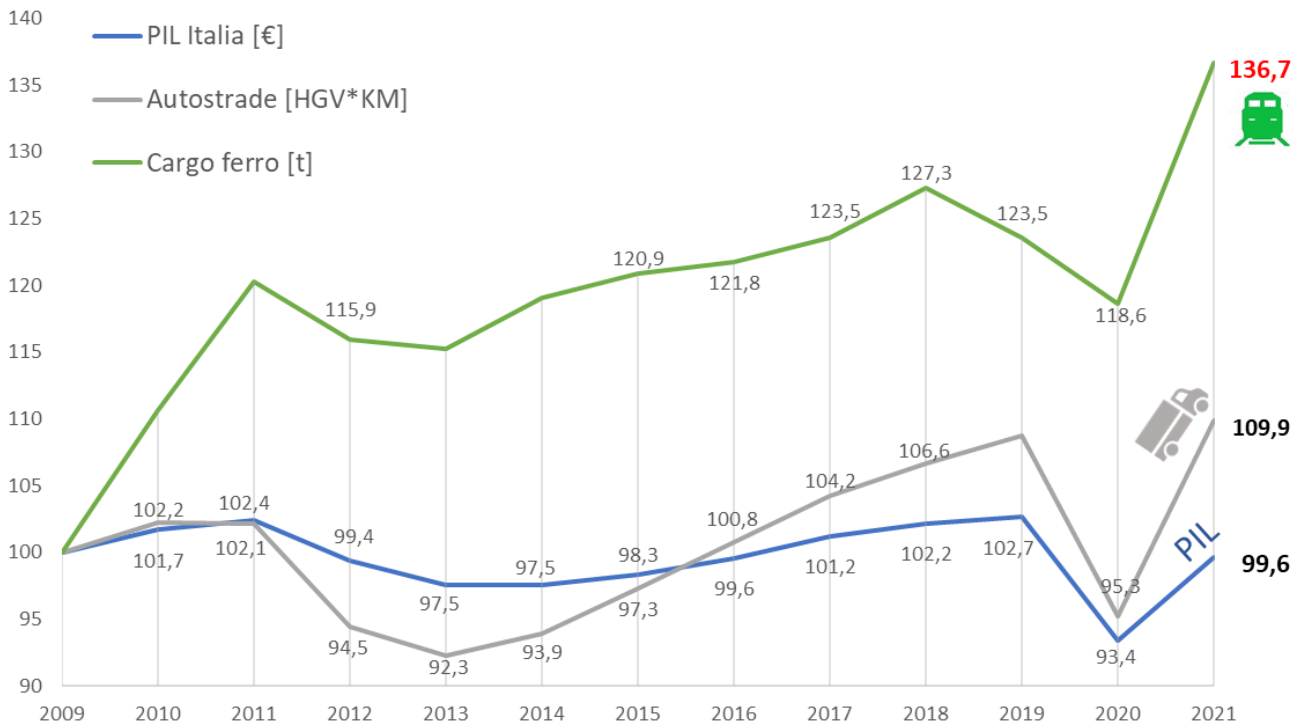
Fonte: elaborazioni su dati Anas (sistema Panama)

Figura 21 – Veicoli-km per tipologia di mezzo nelle 24 postazioni attive (almeno 14 giorni all’anno) su strade statali gestite da Anas nel Molise (2013=100)

5.2 LA DOMANDA DI TRASPORTO FERROVIARIO MERCI

Il trasporto merci su ferro in Italia nel 2020 ha registrato una perdita di quasi 4 punti percentuali rispetto all’anno precedente; dalle prime stime sul 2021 emerge che in termini tonnellate-km c’è una crescita oltre 15 punti percentuali rispetto al 2020 e di +12,3% rispetto ai valori pre-crisi pandemica (Figura 22).





Fonte: elaborazioni su dati Aiscat e ISTAT

Figura 22 – Trend PIL e traffico merci su gomma e ferro in Italia (2009=100; Pil prezzi costanti anno base 2015)

5.3 LA DOMANDA DI TRASPORTO MARITTIMO MERCI E PASSEGGERI

La tratta Termoli-Tremiti è interessata da un flusso medio di oltre 200.000 passeggeri, circa 3.000 auto al seguito e oltre 19.100 metri lineari di merci (Tabella 7). La tratta risente fortemente della stagionalità, in quanto si evidenziano picchi di traffico nei mesi estivi e livelli più bassi in quelli invernali; i passeggeri si dividono equamente tra residenti e non (i residenti sono in media il 48%). Inoltre, i viaggiatori spendono in media 10,3 euro per l'acquisto del biglietto. Rispetto a quanto risulta dall'analisi dei dati di traffico condotta sulle altre tratte oggetto della convenzione CIN (2012), in cui i residenti viaggiano per lo più nel periodo invernale e le altre categorie di utenti in quello estivo, in questo caso gli utenti residenti viaggiano anche in estate, registrando anzi picchi di affluenza nel mese di luglio e agosto. Infine, si evidenzia che la compagnia CIN copre la maggioranza del traffico passeggeri (circa l'85%) tra ottobre e maggio. Durante il periodo estivo la quota di CIN scende al 47% per effetto della concorrenza.

Il traffico passeggeri è caratterizzato da elevata stagionalità con evidenti picchi nel periodo estivo (la media annua nei mesi di luglio ed agosto è di circa 57.900 passeggeri); il massimo di passeggeri trasportati (73.240) si registra nel mese di agosto. I mesi invernali di gennaio e febbraio presentano valori minori, con un numero di passeggeri medio annuo di circa 1.400. In media, ogni mese



viaggiano circa 17.000 passeggeri. Nel grafico è rappresentata in termini percentuali anche la categoria dei viaggiatori residenti alle Tremiti, (disponibile unicamente per i passeggeri di CIN), che in media pesano il 48% sul totale e con valori massimi nei mesi di dicembre e gennaio (71%) e valori minimi nei mesi di giugno e settembre (14%).

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

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

Fonte: elaborazioni su dati Autorità marittima e CIN

Tabella 7 – Porto di Termoli: traffico 2016-2019

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

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





Il Molise presenta poco meno di 300.000 abitanti ed esprime un Prodotto Interno Lordo di poco superiore a 6 miliardi di €, con una contrazione negli ultimi anni per effetto della pandemia superiore alla media nazionale. Il tessuto economico-produttivo del Molise è incentrato su due grandi comparti (*automotive* e alimentare) e altre produzioni minori. Complessivamente, secondo i dati ISTAT del Censimento Permanente delle Imprese del 2019, nel 2018 risultavano presenti circa 4400 imprese per complessivi circa 32.600 addetti, in diminuzione secondo dati del 2021. La struttura produttiva molisana è caratterizzata da una forte prevalenza delle imprese di servizi rispetto a quelle industriali, e le microimprese (con meno di 10 addetti) rappresentano l'85% del totale. Per quanto riguarda la proiezione internazionale, le esportazioni nel 2020 sono aumentate significativamente, in controtendenza col Mezzogiorno, anche se per più della metà del valore riguardano il solo comparto *automotive*. Gli unici due altri comparti che si impongono sui mercati esteri sono l'alimentare (in forte crescita) e la chimica (in calo).

La regione si caratterizza dunque per flussi logistici di bassa entità e dispersi sul territorio, ad eccezione della forte polarizzazione dei movimenti a servizio delle poche *supply chain* rilevanti (es. area di Termoli). Sono invece non trascurabili i flussi di puro attraversamento, che determinano di fatto utilizzo di capacità e esternalità senza produrre benefici al territorio regionale. Oggettivamente, questa condizione non è modificabile con politiche di intervento puramente regionali.

6.1 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE STRADALE

Gli interventi infrastrutturali già previsti sulle reti stradali e ferroviarie (Figura 23, Figura 24 e Tabella 8), motivati dalla necessità di migliorare l'accessibilità del territorio e la mobilità delle persone, hanno evidenti effetti anche sul trasporto delle merci, per il quale dunque non si prevede debbano essere necessari ulteriori interventi significativi.

Per quanto riguarda in particolare la rete stradale, non sono da segnalare particolari interventi, al netto di interventi puntuali di accessibilità a siti produttivi e/o aree ZES regionali. Il tema della manutenzione delle numerose opere d'arte (ponti, viadotti) sulla rete regionale e provinciale riveste invece notevole importanza alla luce delle limitazioni alla circolazione che potrebbero riguardare i mezzi pesanti in conseguenza di eventuali problemi strutturali. Si segnala inoltre l'assenza di impianti di distribuzione dello LNG per autotrazione.

In linea generale, emerge l'opportunità di connettere il sistema produttivo regionale con la le grandi direttrici nazionali ed europee potenziando e velocizzando le connessioni stradali e autostradali. La merce deve potere accedere in maniera efficiente e sostenibile a:

- i corridoi autostradali per un'efficiente distribuzione delle stesse in Italia,



- i nodi di interscambio modale gomma-ferro e gomma-mare presenti nelle Regioni limitrofe e, in particolare, Puglia e Campania.

La competitività e la capacità di attrarre investimenti dell'area di crisi industriale complessa passano anche attraverso interventi sul sistema di trasporto stradale. Inoltre, la natura stessa della ZES e il ruolo del Molise nell'ambito della ZES-Adriatica richiedono che i poli individuati e le realtà interne siano connessi con le tre porte di accesso alla rete autostradale: Napoli-Milano (A1), Napoli-Bari (A16) e la Bologna-Taranto (A14). Sono necessarie connessioni resilienti, efficaci, efficienti e sicure. È necessario, pertanto, intervenire sulle direttrici Est-Ovest e Nord-Sud e garantire connessioni con le stesse direttrici.

Il porto di Termoli presenta un ruolo prettamente turistico e di continuità territoriale con le Isole Tremiti. Il trasporto delle merci è assolutamente trascurabile e la struttura funzionale del porto e la sua posizione non è coerente con uno sviluppo in questa direzione. Appare importante, invece, investire in un rafforzamento funzionale finalizzato ad aumentare l'accessibilità turistica. Di fatto il miglioramento dei collegamenti veloci sulla dorsale adriatica verso Termoli via ferrovia con collegamenti veloci, con autobus (e.g. linee locali e Flixbus) potrebbe aumentare l'appetibilità e la convenienza delle proposte di trasporto da/verso il porto di Termoli che, a sua volta, è raggiungibile peraltro a piedi dalla stazione ferroviaria.

Lo studio di Unioncamere e Uniontrasporti sui Fabbisogni infrastrutturali e logistici: la percezione della Business Community grazie ad un'indagine condotta anche nel Molise su un campione significativo di società del settore manifatturiero e del trasporto merci ha evidenziato le esigenze e la percezione della qualità delle infrastrutture. Gli interventi infrastrutturali percepiti come prioritari ed urgenti sono:

- realizzazione dell'autostrada Termoli-Campobasso a 2 corsie per ogni senso di marcia,
- adeguamento SS647 Fondovalle del Biferno,
- SS17, completamento della variante Isernia-Castel di Sangro,
- Potenziamento SS87.



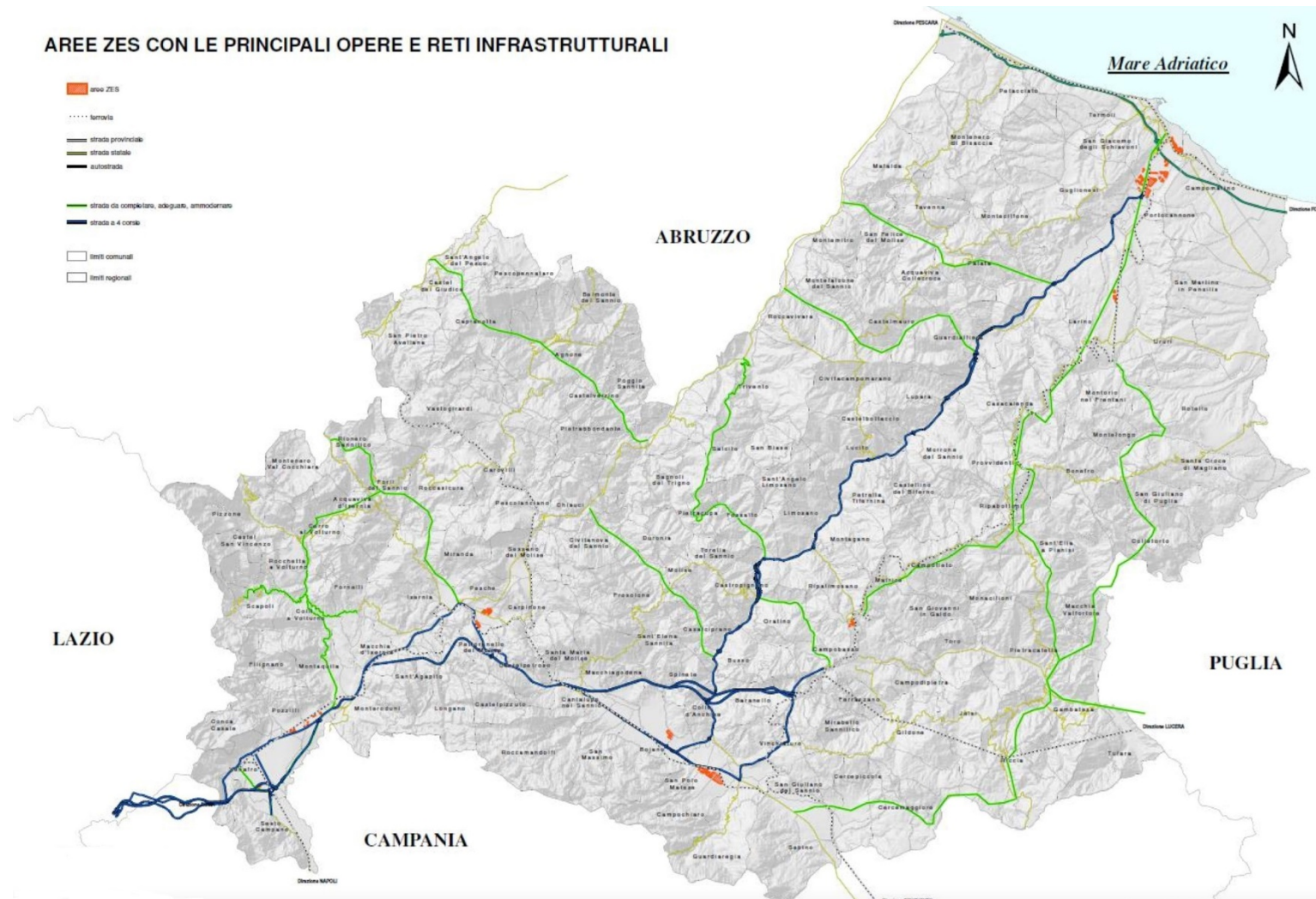


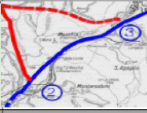



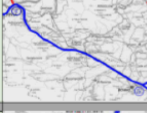







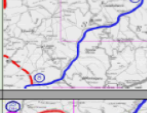





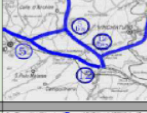



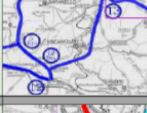





Figura 23 – Rete stradale e principali interventi infrastrutturali nel Molise



La scheda di seguito redatta riguarda l'ammodernamento, il completamento e la realizzazione delle infrastrutture strategiche viarie, ferroviarie e portuali. Tali opere sono finalizzate a migliorare e a potenziare l'accessibilità e l'intermodalità del territorio regionale e interregionale (Puglia, Abruzzo e Campania) al fine di risolvere i problemi di isolamento della Regione Molise e ridare slancio alla mobilità di persone e merci, favorendo altresì lo sviluppo delle attività produttive, economiche e sociali.

TRATTO		COROGRAFIA	km	TIPOLOGIA STRADA	COSTO A KM	COSTO TOTALE INTERVENTO	NOTE
TRATTO	A1--1		9,50		€ 15.000.000,00	€ 142.500.000,00	Tale collegamento si realizzerà tramite un asse stradale a scorrimento veloce che si innesterà sulla autostrada A1 mediante uno svincolo nei pressi di Mignano Monte Lungo (CE) ricongiungendosi alla variante S.S. 85 già realizzata da ANAS ed in esercizio nel territorio di Venafro (IS).
TRATTO	2--3		10,56		€ 15.000.000,00	€ 158.400.000,00	Dalla variante S.S. 85 già in esercizio, alla città di Isernia (IS). Tale asse stradale a scorrimento veloce ricalca in parte il tracciato esistente.
TRATTO	3--4		4,52		€ 15.000.000,00	€ 67.800.000,00	Tratto che collega Isernia sud all'Innesto con la fondovalle del Trigno (IS) e Isernia Castel di Sango. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	4--5		24,30		€ 15.000.000,00	€ 364.500.000,00	Tratto Isernia - Bojano con innesto sulla fondovalle del Biferno. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	5--6		10,44		€ 15.000.000,00	€ 156.600.000,00	Tratto fondovalle del Biferno con innesto sulla Fresilia. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	6--7		7,09		€ 15.000.000,00	€ 106.350.000,00	Tratto Fresilia - Rivolo (direzione Campobasso). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	7--8		3,36		€ 15.000.000,00	€ 50.400.000,00	Tratto Innesto Rivolo - Fossaltina. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	8--9		23,24		€ 15.000.000,00	€ 348.600.000,00	Tratto che collega la Fossaltina con il bivio di Casacalenda (CB). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	9--10		5,44		€ 15.000.000,00	€ 81.600.000,00	Tratto che collega il bivio di Casacalenda (CB) con innesto bivio di Guardiafiera (CB). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	10--11--A1		21,52		€ 15.000.000,00	€ 322.800.000,00	Tratto che collega il bivio di Guardiafiera (CB) con il tratto autostradale A14- Questo asse stradale a scorrimento veloce, in parte ricalca il vecchio tracciato e in parte, in corrispondenza del Lago Liticione, è previsto un nuovo tracciato che bypassa sulla sponda sinistra del lago eliminando l'interferenza con il bacino idrico.
TRATTO	5--12		6,20		€ 15.000.000,00	€ 93.000.000,00	Tratto che collega Bojano(CB) - Bivio di Guardiafiera (CB) con innesto statale 87 direzione Benevento (BN). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	5bis--12		4,84		€ 15.000.000,00	€ 72.600.000,00	Tratto che collega Guardiafiera zona PIP Vinchiatturo con la Fondovalle del Biferno. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	12bis--13		9,15		€ 15.000.000,00	€ 137.250.000,00	Bretella di collegamento S.S. 87 - Benevento - Campobasso. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	13-13bis		2,89		€ 15.000.000,00	€ 43.350.000,00	Bretella di collegamento S.S. 87 - Benevento - Campobasso. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.



TRATTO	13--14		km	14,19		€ 15.000.000,00	€ 212.850.000,00	Tratto che collega S.S. 87 direzione Foggia (FG). Asse stradale a scorrimento veloce di nuova realizzazione.
TRATTO	14-14bis		km	7,73		€ 15.000.000,00	€ 115.950.000,00	Tratto che collega Campobasso - S.S. 645 (fondovalle Tappino) direzione Foggia. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	14--15		km	11,14		€ 15.000.000,00	€ 167.100.000,00	Tratto che collega Fondovalle del Tappino - S.S. 645 (fondovalle Tappino) direzione Foggia con la S.S. 212 (bivio di Pietracatella). Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	15--16		km	6,91		€ 15.000.000,00	€ 103.650.000,00	Tratto - S.S. 645 (bivio di Pietracatella) - Ponte 13 archi (confine regionale) direzione Foggia. Asse stradale a scorrimento veloce che ricalca in parte il vecchio tracciato.
TRATTO	16--Lucera		km	47,00		€ 15.000.000,00	€ 705.000.000,00	Tratto confine Regione Molise - Lucera (FG) di competenza della Regione Puglia.
TRATTO	1--1bis		km	4,06		€ 15.000.000,00	€ 60.900.000,00	Nuova costruzione strada a due corsie che collega la strada a scorrimento veloce variante S.S. 85 già realizzata da ANAS ed in esercizio nel territorio di Venafro (IS) con il centro di Venafro (IS).
TRATTO	2--2bis		km	7,37		€ 15.000.000,00	€ 110.550.000,00	Tratto stradale di nuova realizzazione che collega la S.S. 85 già in esercizio (Nucleo Industriale Isernia-Venafro) con la direttrice Atina-Sora-Isernia
TRATTO	2bis-2ter		km	9,27		€ 10.000.000,00	€ 92.700.000,00	Tratto stradale di nuova realizzazione: Direttrice Atina (FR)-Sora (FR)-Isernia fino al confine regionale.
TRATTO	2bis-17		km	14,68		€ 10.000.000,00	€ 146.800.000,00	Tratto stradale di nuova realizzazione che collega il Nucleo Industriale Isernia-Venafro con la strada a scorrimento veloce Isernia-Castel di Sangro (AQ) - FV Sangro
TRATTO	4--17--18		km	20,06		€ 10.000.000,00	€ 200.600.000,00	Completamento del tratto stradale a scorrimento veloce Isernia verso Castel di Sangro (AQ) - FV Sangro
TRATTO	21--22		km	14,47		€ 10.000.000,00	€ 144.700.000,00	Completamento del tratto stradale a scorrimento veloce FV Verrino di collegamento tra la FV Trigno e la FV Sangro
TRATTO	8bis--23		km	16,75		€ 10.000.000,00	€ 167.500.000,00	Ammodernamento del tratto stradale a scorrimento veloce c.d. "Fossaltina" di collegamento tra la FV Biferno e la FV Trigno
TRATTO	6bis--19		km	5,69		€ 10.000.000,00	€ 56.900.000,00	Completamento del tratto stradale a scorrimento veloce c.d. "Fresilia" di collegamento tra la FV Biferno e la FV Trigno
TRATTO	10-10bis		km	21,67		€ 10.000.000,00	€ 216.700.000,00	Realizzazione del nuovo tratto stradale c.d. "Transcollinare" di collegamento tra la FV Biferno e la FV Trigno
TRATTO	9bis--24		km	4,01		€ 5.000.000,00	€ 20.050.000,00	Completamento del tratto stradale compreso tra Casacalenda e il bivio di Sant'Elia a Pianisi. Si precisa che per il tratto stradale in questione risultano in parte già realizzate opere strutturali (viadotti, opere di contenimento, ecc...)

TRATTO	24bis-25		km	6,90		€ 10.000.000,00	€ 69.000.000,00	Completamento del tratto stradale compreso tra il centro abitato di Sant'Elia a Pianisi e la FV Tappino di collegamento tra la FV Tappino e la FV Biferno
TRATTO	15-25		km	3,00		€ 10.000.000,00	€ 30.000.000,00	Completamento del tratto stradale di collegamento tra la FV Tappino e la FV Biferno
TRATTO	25-26bis		km	21,32		€ 10.000.000,00	€ 213.200.000,00	Completamento del tratto stradale c.d. "Circumlacuale" di collegamento tra la FV Tappino e la S.S. 87
TRATTO	27-9ter		km	21,19		€ 5.000.000,00	€ 105.950.000,00	Ammodernamento del tratto stradale S.S. 87
TRATTO	9bis-26-11		km	29,70		€ 10.000.000,00	€ 297.000.000,00	Ammodernamento del tratto stradale della S.S. 87 di collegamento tra le città di Campobasso-Cassalenda-Larino-Teroli (A 14)
						€ 5.382.850.000,00		

Tabella 8 -Principali interventi sulla rete stradale in Molise

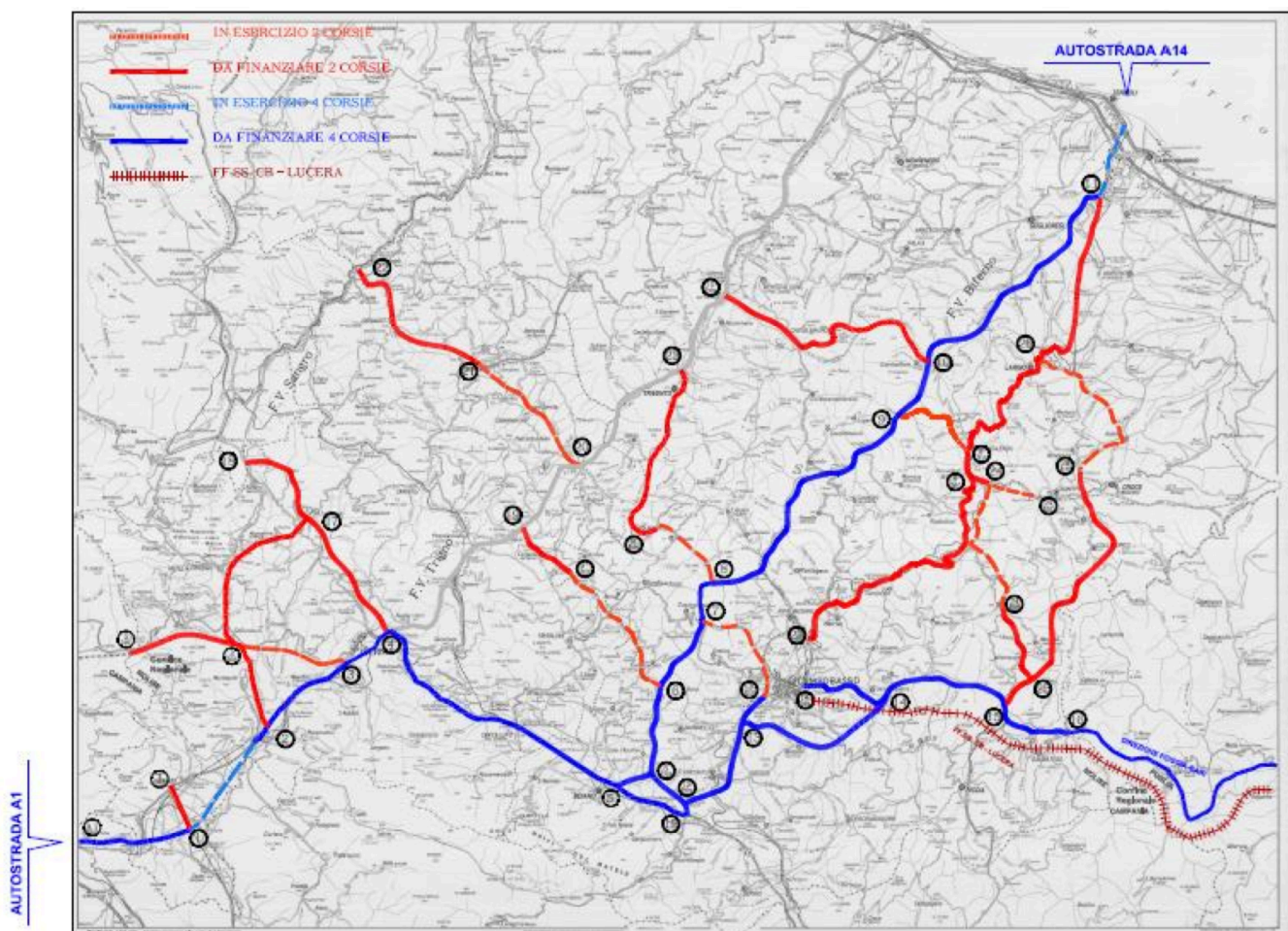


Figura 24 – Infrastruttura stradale attuale e possibili opere di potenziamento

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

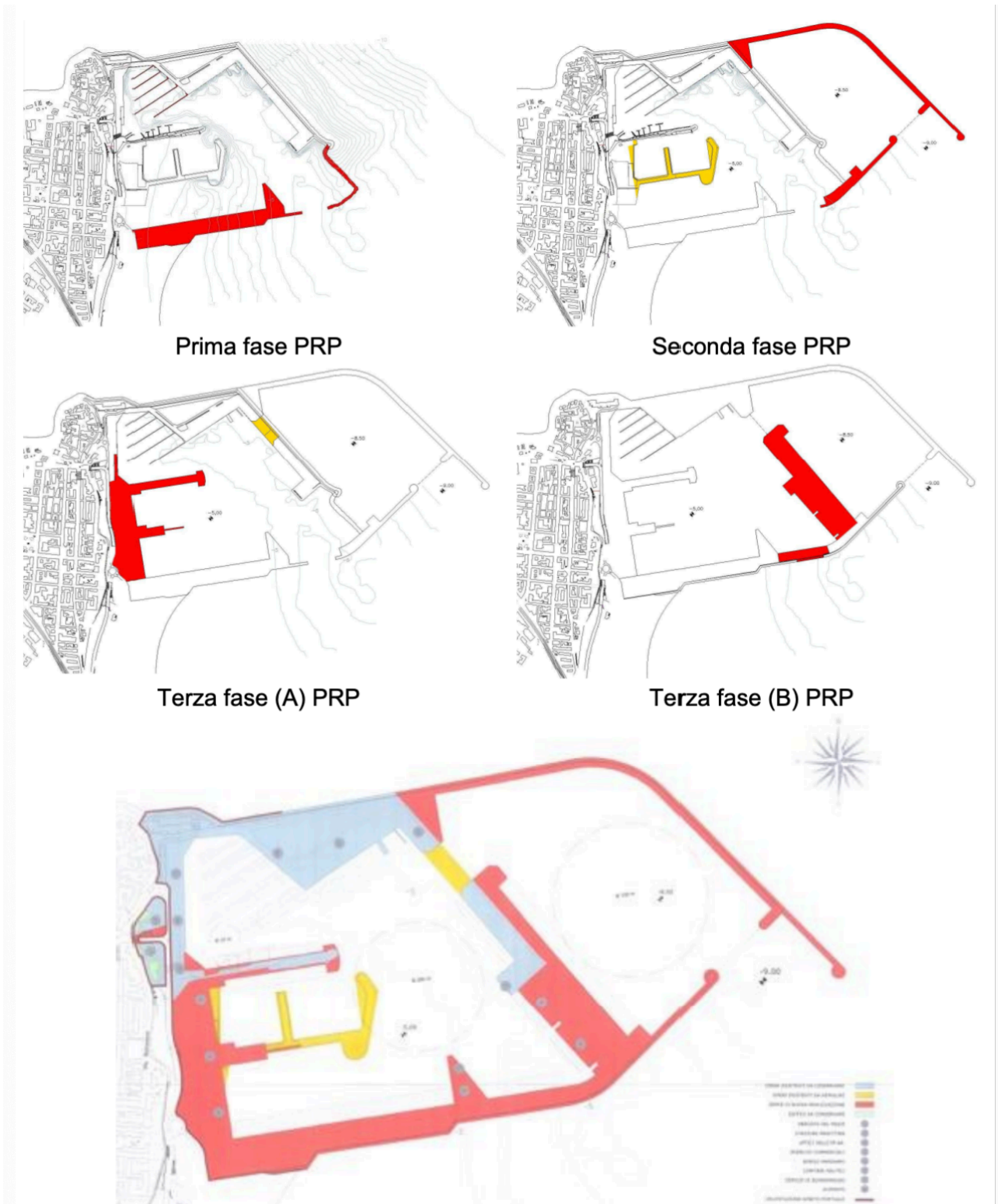
- favorire un'evoluzione infrastrutturale finalizzata a garantire lo sviluppo integrato delle attività portuali-marittime, produttive ittiche e turistiche;
- accogliere i traffici per le Tremiti e quelli per la Croazia; in particolare, i traffici marittimi con la Croazia di passeggeri ed automezzi individuati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

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

Come riportato nella **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, si prevedono tre fasi:

- nella prima fase viene realizzato gran parte del nuovo molo sottoflutto (posto circa 350m a Sud di quello esistente) rendendo così possibile la creazione del nuovo bacino portuale interno ove dislocare (previo dragaggio per garantire fondali di 5,00 metri) le attività maggiormente critiche per l'uso urbano, oggi insediate sul molo di sopraflutto esistente (trasporto passeggeri e pesca). Contestuale sarà lo spostamento, nel bacino storico del porto, di tutte le attività per il diporto nautico. Viene realizzata una nuova imboccatura portuale "provvisoria" in grado di ridurre i problemi connessi all'interrimento del porto e garantire una maggiore protezione del bacino, anche in concomitanza con fenomeni ondosi provenienti da scirocco mezzogiorno.
- Nella seconda fase viene invece realizzato il prolungamento delle opere di difesa sopraflutto e sottoflutto, sino a definire la nuova e definitiva imboccatura ed il bacino portuale esterno.
- Nella terza fase si prevedono due distinti interventi (A e B) da eseguire in successione temporale, ma funzionalmente coerenti: il primo consiste nella demolizione di una porzione del sopraflutto attuale al fine di connettere il bacino portuale esterno con il bacino interno, rendendo così possibile accedere ad entrambi dalla imboccatura definitiva e quindi non più indispensabile quella "provvisoria" costruita nella prima fase. Una volta completata la demolizione si procede alla chiusura della imboccatura provvisoria ed al completamento di tutte le opere previste per il nuovo sporgente.





Fonte: Piano Regolatore Portuale

Figura 25 – Porto di Termoli: progetto articolato in 3 fasi



Il Piano evidenzia, inoltre, la necessità di favorire l'accessibilità reciproca tra le aree produttive del Nucleo industriale del Biferno, nonché della piattaforma logistica ferro – gomma di Termoli, in via di definitiva scelta localizzativa, ed il Porto. Il tutto finalizzato a definire soluzioni logisticamente ed economicamente corrette, al fine di garantire il trasferimento di carichi unitizzati dal vettore marittimo a quello ferroviario - e viceversa - senza dover immaginare improbabili soluzioni di raccordo dell'infrastruttura portuale.

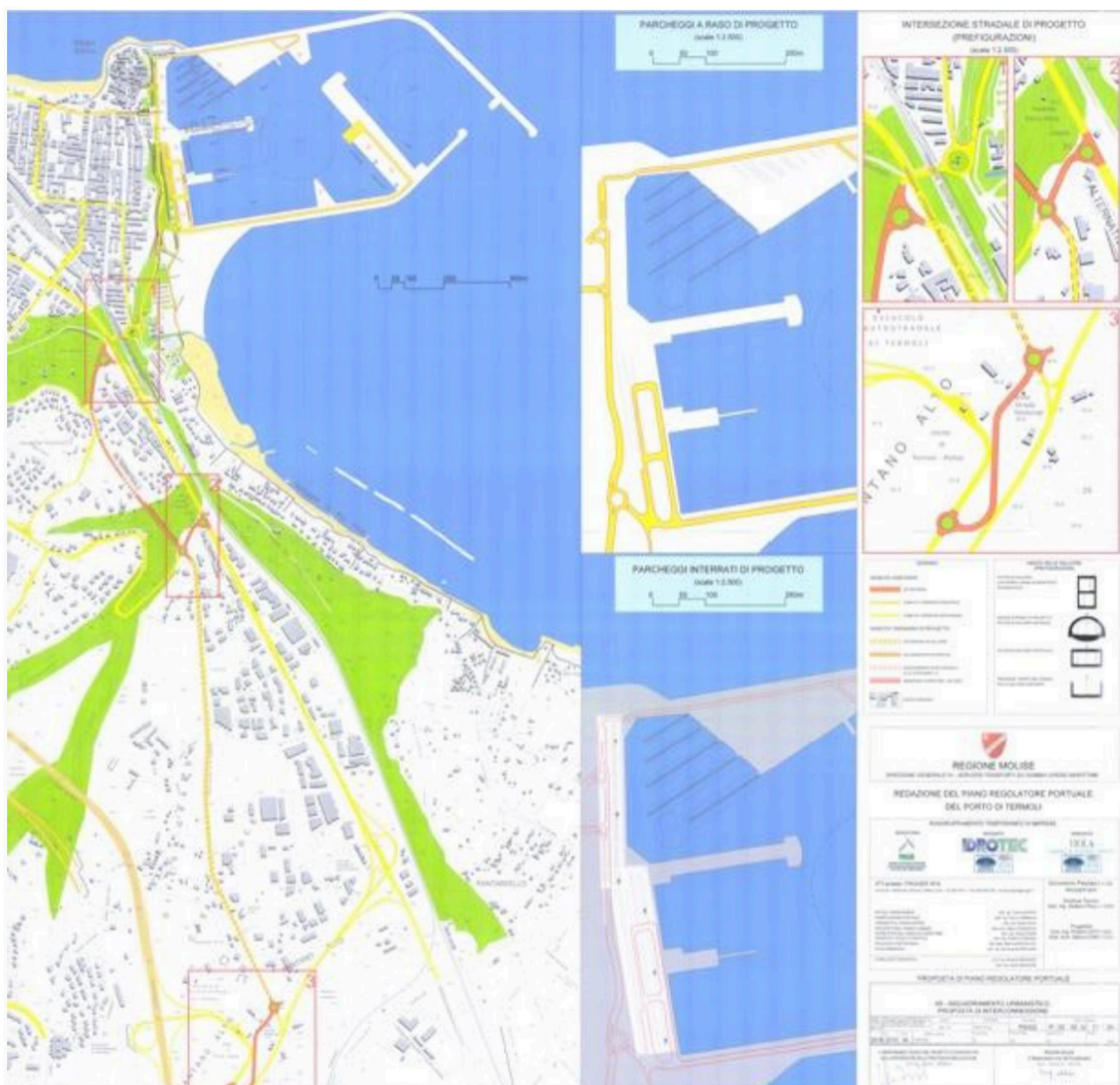
Complessivamente sono avanzate un elenco di proposte da sottoporre ai soggetti responsabili della relativa programmazione finanziaria (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**):

- a) ipotesi di potenziamento della esistente via delle Acacie, quale asse alternativo ed integrativo di collegamento al porto. Infatti, il tratto urbano della SS 16, ovvero via Corsica, ha un'ampia carreggiata oggi sicuramente adeguata ai traffici in transito. Tale viabilità, tuttavia, è gravata da una promiscuità di traffici locali e di attraversamento (di penetrazione urbana, diretti al porto, nonché quelli locali connessi alle attività commerciali presenti sulla via) che potranno determinare con il passare degli anni una possibile saturazione dell'arteria nelle ore di punta. Pertanto, si propone una soluzione di potenziamento della predetta via delle Acacie, in due distinte ipotesi:
- a.1) la prima che richiede la realizzazione di una nuova, breve, asta (ml. 140 circa: tratto A-B, nel grafico citato) interconnessa con la via Corsica all'altezza della spalla SUD del viadotto santa Maria;
 - a.2) la seconda, certamente molto più onerosa (ml. 900 circa: tratto A-C, nel grafico citato), ma che consente di risolvere l'importante problematica che esamineremo di seguito. Essa prevede la prosecuzione della via Acacie in viadotto sul fosso Santa Maria e la realizzazione di due brevi gallerie (la prima di ml. 75 e la seconda di ml. 90, circa), con connessione di tale nuova asta, tramite rotatoria, con viale Marinai d'Italia.

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

- b) definizione di un idoneo sistema di distribuzione del traffico, tramite l'adeguamento dell'asta terminale di Via dei Marinai D'Italia;
- c) fattibilità di una galleria di collegamento della Via dei Marinai D'Italia, all'altezza di Piazzale del Porto, con Lungomare Cristoforo Colombo (incrocio con Via Milano);
- d) programmazione di parcheggi interrati e di superficie a servizio degli utenti delle attività e dei servizi portuali. In particolare di due parcheggi interrati, della superficie totale di 32.200 mq., in grado di ospitare 980 posti per auto e veicoli commerciali leggeri, oltre naturalmente ai parcheggi scoperti previsti dal nuovo PRP nell'ampio piazzale triangolare del molo di sopraflutto, nelle aree retrostanti la banchina di riva e nell'ambito del molo di sottoflutto.





Fonte: Piano Regolatore Portuale

Figura 26 – Porto di Termoli: progetti per migliorare l'accessibilità stradale

Il piano presenta anche alcune proposte, anche se non di propria diretta competenza:

1. ad un'espansione dell'area industriale posta in prossimità della foce del fiume Biferno, un sito da destinare alla delocalizzazione della cantieristica navale pesante, oggi presente nell'ambito portuale. Tale opportunità, proposta anche da Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB) e con il benestare del Comune di Termoli, si unisce alla individuazione di efficaci connessioni stradali (per superare i limiti di sagoma della viabilità di accesso/egresso al/dal porto) e ferroviarie da quest'ultima con il porto e con una possibile piattaforma logistica ferro-gomma.
2. Una piattaforma logistica ferro-gomma in prossimità della stazione di Portocannone. Tale localizzazione deriva dalla possibilità di reperire aree dimensionalmente adeguate, facilmente

raccordabili alla viabilità di grande comunicazione, nonché collegabili ad un impianto ferroviario. È da valutare l'effettiva domanda di trasporto, la funzionalità e l'utilità della suddetta opera mediante un progetto di fattibilità.

3. Razionalizzazione dell'uscita del casello autostradale dell'A14 di Termoli e della sua connessione con la SS 87 e la viabilità del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Valle del Biferno (COSIB)

6.3 INTERVENTI INFRASTRUTTURALI SULLA RETE FERROVIARIA

Le rete ferroviaria della Regione Molise, già descritta nell'ambito del documento inerente il trasporto collettivo, presenta caratteristiche geometrico-funzionali certamente non coerenti con il trasporto ferroviario delle merci e gli interventi previsti non modificheranno lo scenario futuro.

Tuttavia, sia il contesto economico-produttivo sia la natura delle iterazioni con le restanti Regioni, non fanno emergere condizioni minime per cui si possa giustificare alcun tipo di trasporto ferroviario.

Discorso a parte deve essere fatto per il tratto molisano dalla direttrice adriatica, lungo il quale si sta realizzando un significativo potenziamento della linea che porterà sagoma e modulo agli standard internazionali. È, prevista, inoltre la implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri, funzionale all'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.

Rispetto a tale assetto infrastrutturale, non sono presenti interporti, mentre i nodi logistici più vicini sono l'Interporto Campano, l'Interporto Sud Europa e l'Interporto di Val Pescara. Come per il sistema aeroportuale, le tre strutture sono raggiungibili in condizioni di deflusso libero entro le seguenti soglie temporali:

- Isernia -> Val Pescara (ca 110 minuti),
- Isernia -> interporti Campani (ca 90 minuti),
- Campobasso -> Val Pescara (ca 140 minuti),
- Campobasso -> interporti Campani (ca 120 minuti),
- Termoli -> Val Pescara (ca 90 minuti).

Benché i tempi di viaggio non siano trascurabili, il tessuto produttivo di Isernia e Termoli avrebbe una soluzione entro i 90 minuti per poi accedere a collegamenti ferroviari a lunga percorrenza.

Si deve, tuttavia, chiarire che non emergono esigenze logistiche né massa critica che faccia emergere la necessità di una soluzione intermodale ferro-gomma alla scala regionale.

Allo stesso modo, una struttura intermodale regionale non avrebbe le potenzialità di attrarre flussi logistici da altre regioni, già ben dotate di nodi intermodali dalle elevate potenzialità, peraltro solo parzialmente utilizzate.

Un possibile scenario potrebbe riguardare la possibilità di composizione di treni da 750 metri in corrispondenza di Termoli o Campomarino. L'intervento, la cui utilità e fattibilità "funzionale" è tutta da verificare, richiede comunque approfondimenti con il gestore e non può che essere oggetto di piani di settore successivi.



In sintesi, per quanto riguarda la rete ferroviaria, il raddoppio della Termoli-Lesina, già inserito nel Contratto di Programma-parte Infrastrutture tra Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana, costituisce un tassello molto importante per aumentare la capacità della direttrice adriatica, di cui il Molise potrebbe beneficiare almeno indirettamente. Il tema dell'accessibilità ferroviaria si declina nella possibilità di realizzare un terminale ferroviario di valenza regionale. Pur potendo essere sottoposta a progetto di fattibilità tecnico-economica, occorre essere consapevoli fin da subito che i volumi di traffico in gioco non sono tali da giustificare treni completi, per cui si dovrebbe immaginare più ragionevolmente un assetto in cui alcuni servizi lungo la direttrice Puglia-Nord Italia potrebbero ospitare carri e carichi in questo ipotetico terminale. Tale prospettiva, peraltro, non è attualmente in linea con il corrente assetto del mercato ferroviario in Italia, che privilegia sempre più treni *point-to-point*. D'altra parte, pur non essendo dotata direttamente di rilevanti infrastrutture puntuali ferroviarie e portuali, il Molise è a ragionevole distanza da terminali attivi, ad esempio quello di Foggia che dista poco meno di 100 km da Termoli.

6.4 STRATEGIE IMMATERIALI

Lo studio sui Fabbisogni infrastrutturali e logistici: la percezione della Business Community ha evidenziato quali siano gli interventi prioritari per rimuovere gli ostacoli alla transizione digitale ed ecologica:

- semplificare e digitalizzare le procedure burocratiche per le relazioni con la Pubblica Amministrazione, riducendo il numero di adempimenti e di Autorità coinvolti per il rilascio di autorizzazioni e permessi,
- completare l'infrastruttura di connettività a banda ultralarga,
- digitalizzazione dei terminali intermodali ed automazione dei controlli,
- estendere l'innovazione tecnologica anche alle infrastrutture di trasporto,
- facilitare l'accesso ai fondi per l'acquisto di mezzi e attrezzature,
- trasformare la scuola e la formazione professionale al fine di preparare professionisti in linea con le esigenze delle società e della transizione ecologica.

Fatto#5

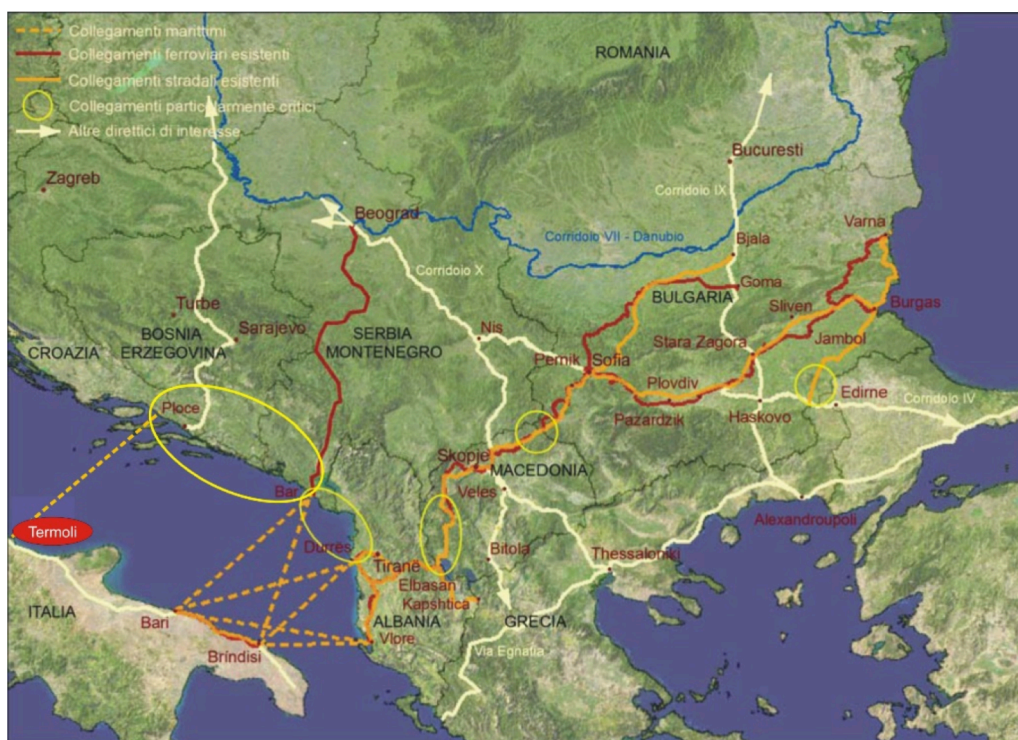
Il porto di Termoli presenta un ruolo prettamente turistico e di continuità territoriale con le Isole Tremiti. Il trasporto delle merci non è significativo. La struttura funzionale del porto e la sua posizione non sono coerenti con uno sviluppo in questa direzione.

Appare importante investire in un rafforzamento funzionale finalizzato ad aumentare l'accessibilità turistica.



La Regione Molise potrebbe essere interessata a strategie transnazionali volte al rafforzamento della cooperazione tra i Paesi adriatici e che potrebbe rappresentare un interessante scenario di sviluppo socio-economico ed ambientale dell'intero territorio, soprattutto, in un contesto di una Europa unita e allargata (Figura 27).

Tale contesto è reso particolarmente favorevole per il forte legame storico-culturale con i Paesi che affacciano sull'altra sponda dell'Adriatico. Numerosi sono, infatti, i comuni molisani di origine sia croata (quali Acquaviva Collecroce, Montemitro, San Felice del Molise) che albanese (Montecilfone, Portocannone, Campomarino, Ururi) che conservano lingua e tradizioni originarie. A questo si aggiunge la strategia di connettività dell'Unione Europea e dell'Area MEDA, volta ad attivare un corridoio mediterraneo intermodale est-ovest con la funzione di "re-distributore di flussi, di attivatore di nuove reti e di potenziatore di sistemi locali", contribuendo ad una più generale "ri-centralizzazione" del Mediterraneo in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euro-mediterraneo.



Fonte: Piano Strategico ZES-Adriatica

Figura 27 – Contesto territoriale e connessioni transnazionali

Da tempo si parla, infatti, dell'attivazione di tale "Corridoio Meridiano" in grado di supportare la riqualificazione delle risorse, lo sviluppo delle accessibilità e delle economie e la promozione delle eccellenze locali. In tale contesto, la regione Molise può giocare un ruolo di cerniera, in quanto collocata geograficamente fra le regioni del Centro Italia ed il Mezzogiorno ed interessata dall'asse infrastrutturale Tirreno – Adriatico, nell'unico punto della penisola dove, per una infrastruttura viaria, è possibile tagliarla da ovest ad est senza interessare quote elevate degli Appennini attraversando dall'innesto della Autostrada A1 Roma – Napoli la Piana di Venafro – Isernia – la Piana

di Bojano – la fondovalle del Biferno fino a raggiungere Termoli e, quindi, la A14 Bologna – Bari – Taranto. Inoltre, al corridoio si potrebbe anche aggiungere l'asse Nord-Sud Tirreno-Adriatico: Lauria-Contursi-Grottaminarda-Termoli, per il quale si prevede un costo complessivo di 430 milioni di € e con alcune tratte già attive, altre in fase di realizzazione, altre in fase di progettazione.

Il Molise può essere visto come un gateway terrestre ad Ovest (Venafro e zona industriale di Pozzilli) e un gateway marittimo a Est con il porto Termoli.

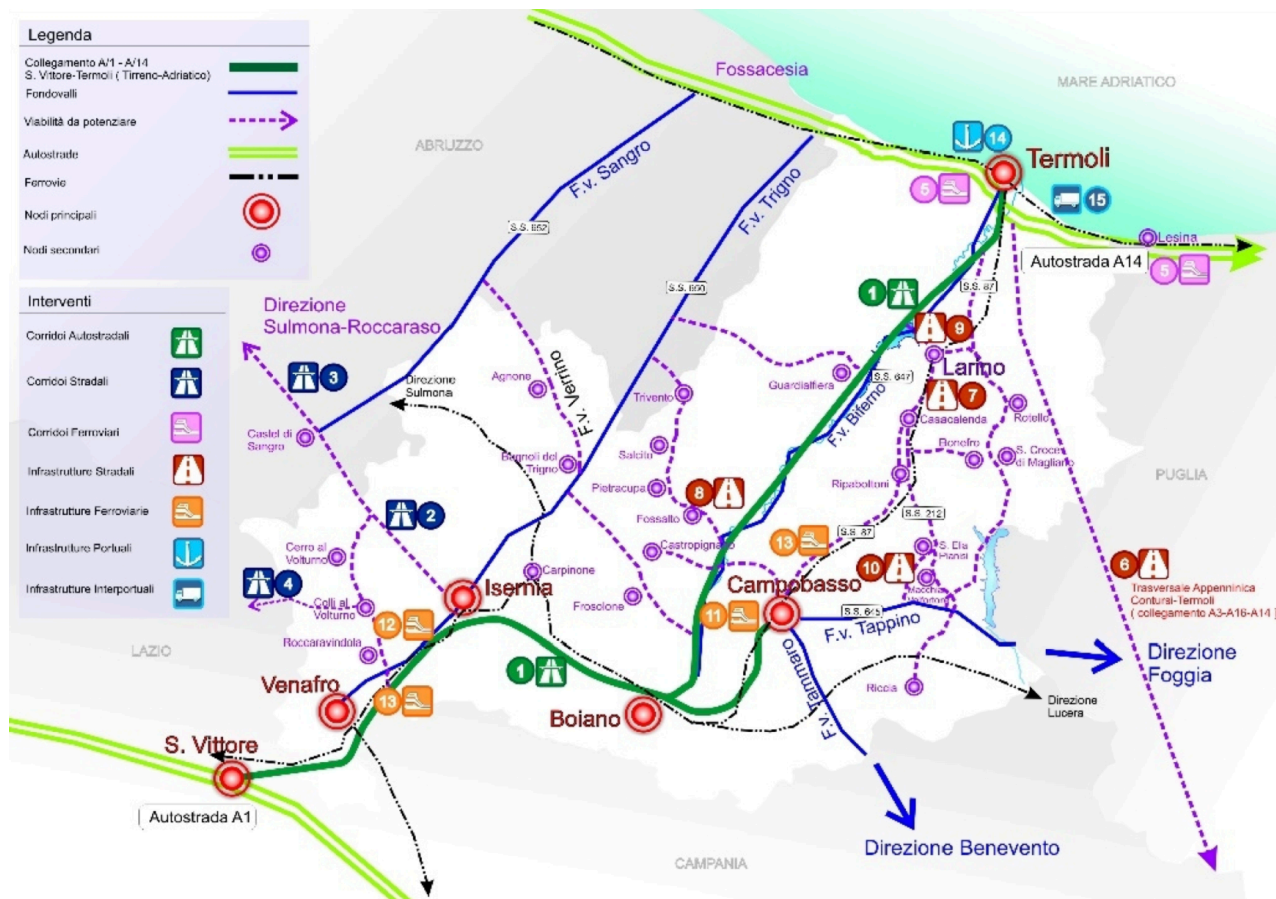
Il ruolo di cerniera deve, ovviamente, essere supportato da un efficiente, ma snello, in termini di tempi e costi di realizzazione, sistema di trasporto. I documenti di programmazione esistenti individuano obiettivi particolari che la Regione Molise potrebbe perseguire:

- [1] rafforzare rotte transnazionali di medio raggio dedicate al raccordo con i Paesi dello Spazio economico Europeo (SEE) e del Mediterraneo. In questo, il raccordo dei collegamenti mare-terra con le reti interregionali dei trasporti pubblici locali può creare quelle connessioni fra nodi e rete delle città e dei sistemi produttivi, necessaria a valorizzare la Regione Molise
- [2] rafforzare connessioni con la Regione Puglia;
- [3] supportare il modello di “autostrada del mare” da/verso le Nazioni che affacciano sul mar Adriatico mediante il porto di Termoli o i porti del sistema portuale pugliese.
- [4] potenziamento del “Corridoio Adriatico”
- [5] potenziamento del Corridoio Meridiano
- [6] analisi sulla fattibilità e utilità in ottica di sistema di
 - potenziamento dello scalo portuale;
 - utilità di interporto dedicato;
 - realizzazione di una piastra logistica;
 - razionalizzazione dell'area industriale della valle del Biferno
 - necessità dello sviluppo sinergico del progetto del “Corridoio Adriatico” per innestare e costituire un sistema compiuto con il Corridoio Meridiano ed incrementare i traffici ed i flussi tra il Nord Europa, i paesi balcanici, le regioni adriatiche ed i paesi in via di sviluppo che affacciano sul Mediterraneo.

Rispetto alla rappresentazione schematica proposta nella Figura 28 è possibile individuare 3 segmenti di potenziale intervento:

- offerta di trasporto stradale,
- offerta di trasporto marittimo e/o interportuale,
- offerta di trasporto ferroviario.





Fonte: Piano Strategico ZES-Adriatica

Figura 28 – Contesto territoriale e connessioni regionali

In generale, si può ritenere che, anche a fronte del vicino sistema logistico Pugliese e Campano, il sistema produttivo molisano richieda prevalentemente un efficientamento delle connessioni stradali sia per favorire l'insediamento di nuove attività produttive, sia per supportare la nascente ZES sia per potere essere porta di ingresso/uscita dell'import/export del sistema logistico pugliese. Non sembrano coesistere le condizioni per realizzare insediamenti inter-portuali. La vicinanza degli interporti pugliesi e dell'interporto D'Abruzzo renderebbero un possibile interporto residuale e di scarsa attrattività.

Allo stesso modo non appare economicamente e finanziariamente sostenibile un potenziamento del sistema ferroviario in un'ottica di trasporto delle merci.

Di seguito si riportano alcune delle ipotesi di intervento che richiederanno specifici approfondimenti ma che, comunque, dovranno essere finalizzati a:

- (i) incrementare il grado di connettività della rete stradale,
- (ii) la resilienza della rete stradale anche alla luce delle numerose problematiche di natura idrogeologica,
- (iii) la efficienza in termini di capacità di movimentazione,
- (iv) la efficacia in termini di tempi di viaggio,
- (v) la sicurezza stradale.



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

Tuttavia, non è pensabile che possa avere un ruolo cargo. Infatti, non appare ragionevole una utilità nell'ambito del trasporto cargo aereo. Il mercato già poco sviluppato in Italia, pressoché inesistente nell'Italia Meridionale, non può vedere nel Molise una massa critica tale da rispondere al giusto equilibrio benefici-costi.



- L'economia del Molise, Numero 14 - Banca d'Italia, giugno 2018;
 - Schede regionali, Analisi socio-economica del territorio italiano e delle risorse per le politiche di coesione, MOLISE - N. 2, Agenzia per la Coesione Territoriale, dicembre 2017;
 - Regional Innovation Scoreboard, Commissione Europea, 2017;
 - Le strategie di R&I per la specializzazione intelligente, Regione Molise, 2016;
 - Progetto di riconversione e riqualificazione industriale dell'area di crisi industriale complessa di Venafro Campochiaro-Bojano e aree dell'indotto, Invitalia, 2017;
 - I processi di internazionalizzazione delle imprese molisane - Politiche nazionali e regionali, vincoli ed opportunità - Sviluppo Italia Molise S.p.A., Aprile 2017.
- <http://www.innovamolise.it>
 - <https://www.invitalia.it>
 - http://ec.europa.eu/growth/industry/innovation/facts-figures/regional_en
 - <https://www.bancaditalia.it>
 - <http://www.agenziacoesione.gov.it/it#>
 - <https://www.ice.it>
 - <https://www.istat.it>
 - <https://www.infocamere.it/movimpres>