



Elettrificazione Campobasso - Isernia: tra ritardi e incertezze nei lavori

di **Simone Cannarsa**

Recentemente, riflettevo sugli ingenti investimenti che stanno trasformando la rete ferroviaria nazionale, con opere strategiche che coinvolgono l'intero Paese. Tra queste, il Terzo Valico, destinato a collegare Genova al sistema dell'Alta Velocità, ha un costo stimato di 10 miliardi di euro, mentre la nuova linea AV/AC Salerno - Reggio Calabria richiederà oltre 17 miliardi. Tuttavia, mentre le grandi opere avanzano, la situazione della rete secondaria solleva dubbi sulla distribuzione delle risorse e sulla reale attenzione verso i territori meno serviti.

Viene da chiedersi: quanti interventi si possono fare, anche con risorse relativamente contenute, fra raddoppi, velocizzazioni e aumento della capacità della rete ferroviaria?

La realtà molisana è un esempio lampante di come queste risorse possano essere meglio utilizzate. In Molise, viaggiare in macchina è diventato quasi un obbligo, vista la carenza di collegamenti per le principali destinazioni extraurbane come Roma e Napoli, tanto da vantare il primato di Regione italiana con minor numero di corse giornaliere, appena 24. La tratta Isernia - Roma supera le due ore di percorrenza, penalizzando studenti e pendolari, mentre persistono disagi dovuti al servizio di autobus sostitutivi per Campobasso. Come già introdotto in un precedente articolo (vedi [Approfondimenti del 20/01/2025](#)), il 2024 avrebbe dovuto segnare il completamento dell'elettrificazione della linea Campobasso - Isernia, avviata nel 2020. I lavori però hanno presentato ritardi significativi a causa della pandemia e dell'aumento dei costi, disattendendo totalmente le stime iniziali sui tempi di realizzazione.

L'ultimo aggiornamento ha confermato un ulteriore slittamento di tre anni, spostando la data di completamento al 2028. L'annuncio, fornito dai vertici di RFI e recentemente ribadito dalla consigliera regionale Alessandra Salvatore, conferma quindi che Campobasso resterà senza un collegamento ferroviario diretto ancora a lungo, suscitando preoccupazione e proteste tra i viaggiatori.



Foto Francesco Padula

Alla luce di tale scenario, il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle Roberto Gravina ha presentato un'interrogazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per fare chiarezza sulle criticità dei lavori in corso, a partire dal crollo delle gallerie tra Vinchiatturo e Campobasso, evento che ha determinato un aumento considerevole dei tempi e dei costi nonché l'esclusione della tratta dai fondi del PNRR.

Quanto emerso, però è un quadro ancor più confuso e preoccupante, frutto di ritardi, mancanza di programmazione e dichiarazioni contraddittorie che minacciano la credibilità dell'intero iter. Secondo quanto dichiarato da RFI in Consiglio regionale, i ritardi erano da attribuire alla necessità di utilizzare una Tunnel Boring Machine (TBM), simile a quelle impiegate su diverse linee ferroviarie attualmente in costruzione, ma difficile da reperire. Tuttavia, nella risposta ministeriale si apprende che per concludere i lavori non sarà utilizzata alcuna TBM, contraddicendo quanto affermato in precedenza.

Un'altra incongruenza riguarda il numero di gallerie interessate da problemi strutturali. In Consiglio regionale, RFI aveva parlato di due gallerie crollate sulla tratta, mentre il Ministero ora indica che il cedimento avrebbe riguardato solo la galleria Colle Barone. Inoltre, emerge che solo dopo il crollo sarebbero state attivate ulteriori indagini, nonostante la natura del terreno e lo stato di conservazione delle strutture fossero già ben noti, a dimostrazione di una programmazione completamente inadeguata.

Il Ministero ha inoltre confermato che l'intervento complessivo di elettrificazione della tratta Roccaravindola - Isernia - Campobasso, inizialmente stimato pari a 80 milioni di euro, avrà un costo di 393 milioni di euro, ma ad oggi risulta finanziato solo per 293 milioni. Mancano ancora 100 milioni di euro, che dovranno essere individuati nell'aggiornamento 2025 del Contratto di Programma tra MIT e RFI.

Riassumendo, questo vuol dire quasi dieci anni per elettrificare 80 chilometri di ferrovia al costo di oltre 390 milioni. Ogni

chilometro sarà costato quasi 5 milioni di euro.



"Di fronte a questa situazione, il silenzio delle istituzioni nazionali e locali è oggettivamente difficile da concepire e da accettare per i cittadini molisani" ha dichiarato Gravina. "Non chiediamo miracoli, ma pretendiamo che il Molise venga trattato con la stessa attenzione delle altre regioni".

Alla luce di queste considerazioni, sorge una riflessione: e se fosse stata valutata l'opportunità di progettare un nuovo tracciato ferroviario, in grado di migliorare in modo significativo i collegamenti del Molise e togliere i molisani da un atavico isolamento? L'attuale intervento, pur rappresentando un investimento rilevante di risorse, insiste su un tracciato risalente a fine '800, che non risponde pienamente alle esigenze di mobilità presenti e future.

Con un costo che sfiora i 400 milioni di euro, la linea ferroviaria in questione sembra destinata a mantenere tempi di percorrenza e standard di servizio simili a quelli attuali. Da un punto di vista di pianificazione strategica, sarebbe stato opportuno valutare soluzioni alternative, come la realizzazione di un tracciato ex novo o interventi di rettifica mirati, per garantire un sistema di trasporto più efficiente e competitivo a beneficio del territorio molisano.

Si tratta, in fondo, di una semplice valutazione di costo-opportunità. Eppure, sembra che pochi siano davvero in grado di farla nel modo giusto.

Simone Cannarsa - 20 marzo 2025

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003