

Elettrificazione Campobasso-Isernia-Roccaravindola: bilancio critico

di **Simone Cannarsa e Alessandro De Iasio**

BOJANO (Campobasso) - Dalla sera di lunedì 19 gennaio 2026 il Molise è tornato a essere collegato via ferro con Roma e Napoli, grazie alla riapertura della tratta fino a Bojano, centro ai piedi dei monti del Matese situato a circa 24 chilometri da Campobasso. L'evento è stato accolto dalla popolazione locale con vere e proprie urla di giubilo, miste a frustrazione, rassegnazione e ironia.

La riattivazione rappresenta una nuova tappa di un processo di potenziamento infrastrutturale avviato negli ultimi anni, ma che continua a mostrare significative lacune in termini di continuità e qualità del servizio.

Il caso del Molise è emblematico di come ingenti investimenti non si traducano automaticamente in un miglioramento sostanziale dell'accessibilità territoriale. In una regione dominata dal trasporto su gomma, la carenza di collegamenti ferroviari extraurbani verso poli strategici come Roma e Napoli ha assunto un carattere strutturale, con ricadute negative su studenti, pendolari e, più in generale, sul tessuto socio-economico locale.

Come evidenziato nel Contratto di Servizio tra Regione Molise e Trenitalia per il periodo 2024-2033, "in Molise ha inciso in maniera rilevante anche l'interruzione della linea ferroviaria Campobasso-Roccaravindola a partire dal 2020", confermando la complessità del quadro infrastrutturale e gestionale in cui si inserisce la recente riapertura verso Bojano.

La linea che collega Campobasso con Roma e Napoli è un'infrastruttura di fine Ottocento che entra in Molise da ovest: dopo aver attraversato la piana di Venafro, si inerpica lungo i rilievi dell'Appennino Sannita verso il capoluogo attraverso una successione di viadotti, gallerie e tratti caratterizzati da raggi di curvatura particolarmente stretti.

L'elettrificazione della tratta si è arrestata a Venafro - più precisamente a Roccaravindola - nei primi anni Duemila, mentre l'estensione dell'elettrificazione fino a Campobasso è stata rinviata per lungo tempo tra diverse stagioni politiche e programmazioni infrastrutturali. Una svolta si è registrata nel 2017, quando gli interventi di potenziamento della linea sono stati inseriti nell'accordo quadro tra Regione Molise e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

I lavori sono stati avviati nel 2020 con la chiusura integrale della tratta tra Venafro e Campobasso e l'attivazione di servizi sostitutivi su gomma, soluzione che ha generato notevoli disagi sia per l'utenza pendolare sia per quella turistica. In quella fase Campobasso è diventata l'unico capoluogo regionale italiano privo di collegamenti ferroviari diretti. Il completamento degli interventi era inizialmente previsto per il 2023.

Nel febbraio 2024 si è avuta una riapertura parziale con il ripristino della tratta Venafro-Isernia, che ha consentito l'arrivo nel capoluogo pentro del primo treno elettrico regionale. Tuttavia, la relazione Isernia-Roma, caratterizzata da tempi di percorrenza superiori alle due ore, continua a rappresentare un elemento di forte criticità, mentre Campobasso ha proseguito a fare largo affidamento sui servizi sostitutivi su gomma.

Il 2025 si è chiuso con un ulteriore deterioramento del quadro complessivo: nuovi cantieri e interruzioni tra settembre 2025 e gennaio 2026 hanno di fatto isolato il Molise dal resto della rete ferroviaria nazionale, aggravando una situazione già problematica.

In questo arco temporale Rete Ferroviaria Italiana ha comunque portato a termine una serie di interventi strutturali e tecnologici rilevanti: l'elettrificazione della tratta Isernia-Guardiaregia, la realizzazione della sottostazione elettrica di Guardiaregia, il rinnovo dell'armamento ferroviario, l'attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACCM), l'installazione dei sistemi di sicurezza PAI-PL e l'ammodernamento delle stazioni di Bojano, Carpinone e Isernia, dotate ora di ascensori, servizi igienici, percorsi tattili per ipovedenti e nuovi marciapiedi rialzati conformi agli standard di accessibilità.



Foto Fabrizio Minichetti – leRotaie

1. ETR.104-298 "Pop" della Regione Molise nella stazione di Isernia. (Foto Fabrizio Minichetti – leRotaie, 19 gennaio 2026)

Il nuovo assetto del servizio ferroviario prevede sei coppie di treni giornaliere sulla relazione Roma-Isernia-Bojano e quattro coppie sulla tratta Napoli-Isernia-Bojano. A integrazione dell'offerta su rotaia, è stato attivato un servizio di interscambio con autobus verso Campobasso, con partenze dal piazzale antistante la stazione di Bojano.

Parallelamente, Trenitalia ha completato il processo di rinnovamento della flotta regionale: il Contratto di Servizio tra Regione Molise e Trenitalia per il periodo 2024-2033 prevede infatti l'acquisto di dieci nuovi treni elettrici monopiano "Pop", ciascuno con una capacità di circa 500 posti, per un investimento complessivo pari a 65,2 milioni di euro.

In questo quadro, il sottosegretario ai Trasporti Vincenzo Niro ha sottolineato:

«Stiamo lavorando per potenziare i collegamenti con Napoli e l'Alta Velocità di Afragola, con due o tre nuove corse già previste per giugno. L'obiettivo è offrire ai molisani un sistema integrato di trasporto sempre più efficiente e connesso con i grandi snodi nazionali».

Dal punto di vista dei tempi di percorrenza non si registrano però variazioni sostanziali: secondo l'orario di Trenitalia, i collegamenti diretti Bojano-Roma richiedono, a seconda della corsa, un tempo compreso tra 2 ore e 37 minuti e 2 ore e 52 minuti; per Napoli Centrale un tempo compreso tra 2 ore e 22 minuti e 2 ore e 59 minuti.

Nel frattempo, Campobasso dovrà attendere almeno fino al 2028 per il ritorno dei treni. L'indicazione, contenuta nell'ultimo Piano Commerciale di Rete Ferroviaria Italiana dell'ottobre 2025, conferma che il capoluogo regionale resterà ancora per oltre due anni privo di un collegamento ferroviario diretto. Una prospettiva che continua ad alimentare il malcontento dell'utenza e le proteste dei pendolari, già provati da anni di cantieri e servizi sostitutivi.

Secondo RFI, i ritardi nell'ultimazione dei lavori sarebbero riconducibili al crollo di una galleria tra Campobasso e Baranello verificatosi durante gli interventi di elettrificazione. In un primo momento era stata avanzata l'ipotesi di ricorrere a una Tunnel Boring Machine (TBM), tecnologia complessa e di difficile reperibilità, ma una successiva risposta ministeriale ha escluso tale soluzione, evidenziando una certa discontinuità nelle comunicazioni istituzionali.

Analoghe discrepanze emergono anche sul numero delle gallerie interessate: mentre in Consiglio regionale RFI aveva fatto riferimento a due manufatti coinvolti, il Ministero ha poi indicato come critico il solo cedimento della galleria Colle Barone. Particolarmente rilevante appare, inoltre, il fatto che indagini geologiche approfondite siano state avviate solo dopo il crollo, nonostante la natura del terreno e le condizioni delle opere fossero note da tempo, elemento che solleva interrogativi sulla qualità della programmazione iniziale degli interventi.

Ulteriori elementi critici emergono dall'analisi dell'evoluzione dei costi dell'intervento. L'accordo quadro siglato nel 2017 tra Regione Molise e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti prevedeva inizialmente un investimento complessivo di 30 milioni di euro per l'elettrificazione della tratta Venafro-Campobasso, da finanziare in parti uguali tra MIT e Regione attraverso i Fondi di Coesione 2014-2020.



2

A partire dal 2018 il quadro finanziario dell'intervento ha subito un'evoluzione significativa: le risorse inizialmente stanziate sono salite a 80 milioni di euro, sempre a valere sui Fondi di Coesione, per poi raggiungere nel 2022 un ammontare complessivo pari a 293,24 milioni di euro grazie all'integrazione di fondi PNRR. In particolare, i progetti contraddistinti dai codici J14F18000000001 (143,23 milioni di euro) e J14E22000020001 (150 milioni di euro) hanno contribuito a ridefinire in modo sostanziale l'entità economica dell'opera.

Nel corso del 2025, il Ministero ha infine indicato un costo complessivo pari a 393 milioni di euro. Rispetto alle risorse già individuate e finanziate, emerge pertanto un fabbisogno residuo di circa 100 milioni di euro, che dovranno essere individuati nell'aggiornamento del Contratto di Programma tra MIT e Rete Ferroviaria Italiana.

Il risultato complessivo è quello di un intervento che, a fronte di quasi un decennio di lavori per circa 80 chilometri di linea, ha visto costi dieci volte più elevati e uno slittamento della data di completamento di oltre cinque anni rispetto alle previsioni iniziali (dal 2023 al 2028). Si tratta di un investimento consistente in termini di tempo e risorse che continua però a insistere su un tracciato ottocentesco, caratterizzato da geometrie e standard non pienamente coerenti con le esigenze attuali di mobilità ferroviaria. Ciò alimenta il dibattito sull'efficacia di un potenziamento concentrato esclusivamente sulla linea storica, che rischia di produrre benefici limitati in termini di tempi di percorrenza e qualità del servizio.

In questo contesto, e in assenza di risposte ritenute sufficientemente chiare da parte delle istituzioni, si sono attivate anche iniziative dal basso. Il 29 dicembre scorso, a Campobasso, si è tenuto l'incontro pubblico "Mamma ho perso il treno", promosso da un gruppo di giovani cittadini con l'obiettivo di richiamare l'attenzione sulla questione dei collegamenti ferroviari regionali. All'evento hanno partecipato anche giornalisti ed esponenti politici. L'iniziativa ha puntato a diffondere maggiore consapevolezza sui tempi, sui costi e sulle responsabilità legate a una vicenda che si protrae da anni, contribuendo al dibattito pubblico sul futuro della mobilità molisana.

Quanto sta avvenendo in Molise mette in evidenza come la pianificazione strategica delle infrastrutture non possa essere affidata a interventi frammentari o a visioni di breve periodo. Il costo del "non fare" e quello del "fare male" rappresentano fattori determinanti nel progressivo indebolimento di qualsiasi realtà territoriale, con effetti particolarmente rilevanti nelle aree interne. Investire è indispensabile, ma in assenza di una strategia coerente e di lungo periodo il rischio è quello di disperdere risorse significative senza incidere in modo sostanziale sulla riduzione dei divari infrastrutturali e di accessibilità. Ricordiamo, infine, che sebbene questa sia una tratta di interesse prettamente locale, i fondi stanziati appartengono a Fondi di Coesione e PNRR. Ergo, sono fondi pubblici nazionali.

L'appello finale alla politica è per un lavoro dedito e trasparente. L'appello finale per la stampa locale e nazionale è per un'informazione costante e attenta ai prossimi sviluppi.



Foto Fabrizio Minichetti – leRotaie

3

3. Ancora l'ETR.104 a Carpinone. (Foto Fabrizio Minichetti - leRotaie, 19 gennaio 2026)

Simone Cannarsa e Alessandro De Iasio - 21 gennaio 2026

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