

GOVERNO DEL TERRITORIO E MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE: LA  
METROPOLITANA LEGGERA MATRICE-CAMPOBASSO-BOJANO

Alessandra Maccarone<sup>1</sup>

**SOMMARIO**

Nel paper si analizza il progetto di mobilità urbana sostenibile su cui la Regione Molise sta lavorando negli ultimi anni: la linea di metropolitana leggera Matrice-Campobasso-Bojano. Il paper intende dimostrare attraverso l'utilizzo di analisi territoriali multiscala la validità del progetto di realizzazione della metropolitana leggera Matrice-Campobasso-Bojano, quale possibilità di riduzione dell'uso di mezzi su gomma, velocizzazione dei tempi di collegamento con conseguente diminuzione della congestione del traffico cittadino nel capoluogo di regione e quale progetto per il recupero di un'infrastruttura già esistente, quale la ferrovia interessata dalle linee Termoli-Campobasso e Campobasso-Isernia che presenta numerose problematiche ma che dal punto di vista paesaggistico risulta essere di notevole interesse, attraversando i territori del Molise interno, poco conosciuti e poco valorizzati.

---

<sup>1</sup> Università degli Studi del Molise, via De Sanctis s.n.c., 86100, Campobasso, e-mail: [alessandra.maccarone@unimol.it](mailto:alessandra.maccarone@unimol.it).

## **1. La mobilità dolce nel nuovo Piano Paesaggistico regionale**

All'interno degli studi per la redazione del Nuovo Piano Paesaggistico Regionale, affidati al Laboratorio l.a.co.s.t.a. dell'Università degli Studi del Molise, assume un ruolo importante il tema della mobilità sostenibile. Un approccio integrato tra la salvaguardia e la riqualificazione del paesaggio e un'attenta lettura dei processi di trasformazione territoriale in atto risultano essere importanti dal punto di vista del raggiungimento degli obiettivi di qualità paesaggistica così come intesi dal Codice Urbani e dalle sue successive modifiche.

Nell'ambito delle analisi commissionate al Laboratorio l.a.co.s.t.a. inerenti la redazione del Nuovo Piano Paesaggistico Regionale, sono stati individuati 10 ambiti paesaggisticamente omogenei.

Sono state effettuate analisi territoriali a diverse scale: da quella regionale a quella locale specifica per ogni ambito. I temi analizzati all'interno delle analisi di piano sono molteplici e hanno voluto evidenziare gli elementi che disegnano il paesaggio molisano. Pertanto si sono analizzate le valenze ambientali-naturali, agricolo-produttive, storico-culturali e paesaggistico-percettive attraverso una ricognizione puntuale su tutto il territorio regionale. All'analisi delle valenze si somma l'individuazione delle criticità del territorio dal punto di vista paesaggistico. Tra queste l'analisi della rete infrastrutturale della Regione ha evidenziato tutti gli elementi esistenti e di progetto che insistono sul territorio regionale. Tali analisi hanno evidenziato la natura prettamente rurale del territorio regionale che si caratterizza per la presenza di solo tre centri insediativi più grandi: Campobasso, Isernia e Termoli. Questi tre poli sono gli unici, o quasi, centri di aggregazione dove sono concentrati i servizi, le scuole e l'offerta lavorativa dell'intera regione ma non possiedono certo dimensioni tali da poter pensare alla realizzazione di una metropolitana cittadina.

Le analisi della mobilità effettuate hanno inteso dimostrare che gli spostamenti giornalieri avvengono dai comuni dell'hinterland verso questi tre centri principali e che sono totalmente assoggettati a trasporto su gomma e, per un'elevata percentuale, attraverso mezzi privati. Questi fattori incidono notevolmente sulla congestione del traffico urbano, con il conseguente consumo di carburante e, pertanto, di energia da fonti non rinnovabili, sull'inquinamento dell'aria e sui tempi di percorrenza giornalieri per gli spostamenti casa-lavoro.

La Regione Molise sotto questa tematica è avvantaggiata dalla sua natura prettamente rurale e dalla presenza di percorsi storico-naturalistici che dovrebbero essere solamente rivalorizzati e messi in rete tra loro ma, dall'altra parte, ancora ad oggi quasi nulla è stato fatto per la realizzazione di tale sistema di collegamenti. Obiettivo del piano, pertanto, è quello di evidenziare tutte le infrastrutture, esistenti o di progetto, presenti sul territorio regionale che possono costituire la rete di mobilità sostenibile della Regione. Nel lavoro di definizione dei nuovi obiettivi di qualità paesaggistica per il territorio molisano non si è voluto, pertanto,

tralasciare il tema della mobilità sostenibile declinato attraverso l'individuazione di strumenti operativi e progettuali che possano avere come fine ultimo la riqualificazione di paesaggi abbandonati o degradati in sinergia con il recupero e la valorizzazione di infrastrutture esistenti e di manufatti storici (Cialdea et al., 2013).

Metodologicamente sono state effettuate analisi su tutti i tracciati individuati che potrebbero costituire la rete di mobilità dolce regionale che possono riassumersi come segue:

1. analisi del percorso;
2. analisi dei contesti attraversati;
3. analisi della fruibilità del percorso;
4. analisi di interconnessione con la viabilità ordinaria e con gli altri elementi di viabilità dolce.

Attraverso queste analisi il Piano Paesaggistico intende supportare i progettisti e le autorità locali in fase di progettazione di nuove infrastrutture (veloci o di mobilità lenta) analizzando i punti nodali e di interscambio delle infrastrutture individuate compatibili alla mobilità sostenibile con altre tipologie di trasporto nell'ottica non solo della mobilità ma dell'integrazione dell'intero progetto nel territorio e nel paesaggio nel rispetto delle tipologie paesaggistiche e costruttive locali.

## **2. Caso studio: La metropolitana leggera Campobasso-Bojano**

Un intervento previsto nell'area urbana di Campobasso è quello per la realizzazione di un sistema di mobilità leggera urbana ed extra urbana che utilizza una parte del tracciato ferroviario esistente della linea Termoli-Campobasso e Campobasso-Roma.

Il progetto intende aumentare l'area servita dalla linea ferroviaria, nell'ottica di un sistema di mobilità leggera con nuove fermate, favorendo la connessione a rete del sistema mediante parcheggi d'interscambio, o adattando la frequenza del servizio alle esigenze della collettività e puntando sull'affidabilità.

Il sistema è rivolto essenzialmente alle persone ed è finalizzato a mettere in connessione i diversi poli di servizio e di produzione con un percorso complessivo che di circa 42 km (Regione Molise, 2009a).

La tratta si sviluppa dalla stazione di Matrice a quella di Bojano raccordando la zona industriale di Matrice-Ripalimosani, la città universitaria di Campobasso, i servizi generali del capoluogo, gli Insediamenti produttivi di Baranello e Vinchiatturo ed il polo industriale di Bojano-Campochiaro. Le stazioni e le fermate previste lungo il percorso sono dodici. Contestualmente alla realizzazione delle fermate, sono previsti nodi di interscambio intermodali, per il trasporto passeggeri, al fine di favorire l'integrazione tra i diversi modi di trasporto esistenti nel bacino interessato dall'intervento.

La proposta dell'istituzione di questa tratta di metropolitana leggera nasce da un'iniziativa comune di Regione Molise, Patto Territoriale del Matese e Comune di Campobasso. La proposta nasce successivamente alle alluvioni che investirono il territorio regionale nel 2003 e che portarono a definire lo stato di calamità su tutto il territorio (Regione Molise, 2009b).

L'idea nasce da Matese per l'Occupazione Scpa, soggetto che gestisce Patto Territoriale del Matese, che ha realizzato anche lo Studio di Prefattibilità Ambientale dell'opera.

La Regione Molise fa propria l'idea e la inserisce nella propria programmazione. Nel 2004, infatti, la Giunta Regionale approva il Programma Pluriennale di Interventi diretti alla ripresa produttiva della Regione. In questo programma fu inserito anche la *“progettazione preliminare e definitiva di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice-Campobasso-Bojano”*, indicato come intervento di rilievo strategico nel settore dei trasporti.

Infine il Comune di Campobasso ha inserito la proposta nel Piano Strategico e Piano Urbano della Mobilità e nel PRUSST *“Città e Territorio”*.

Le tre istituzioni hanno cofinanziato la progettazione dell'intervento.

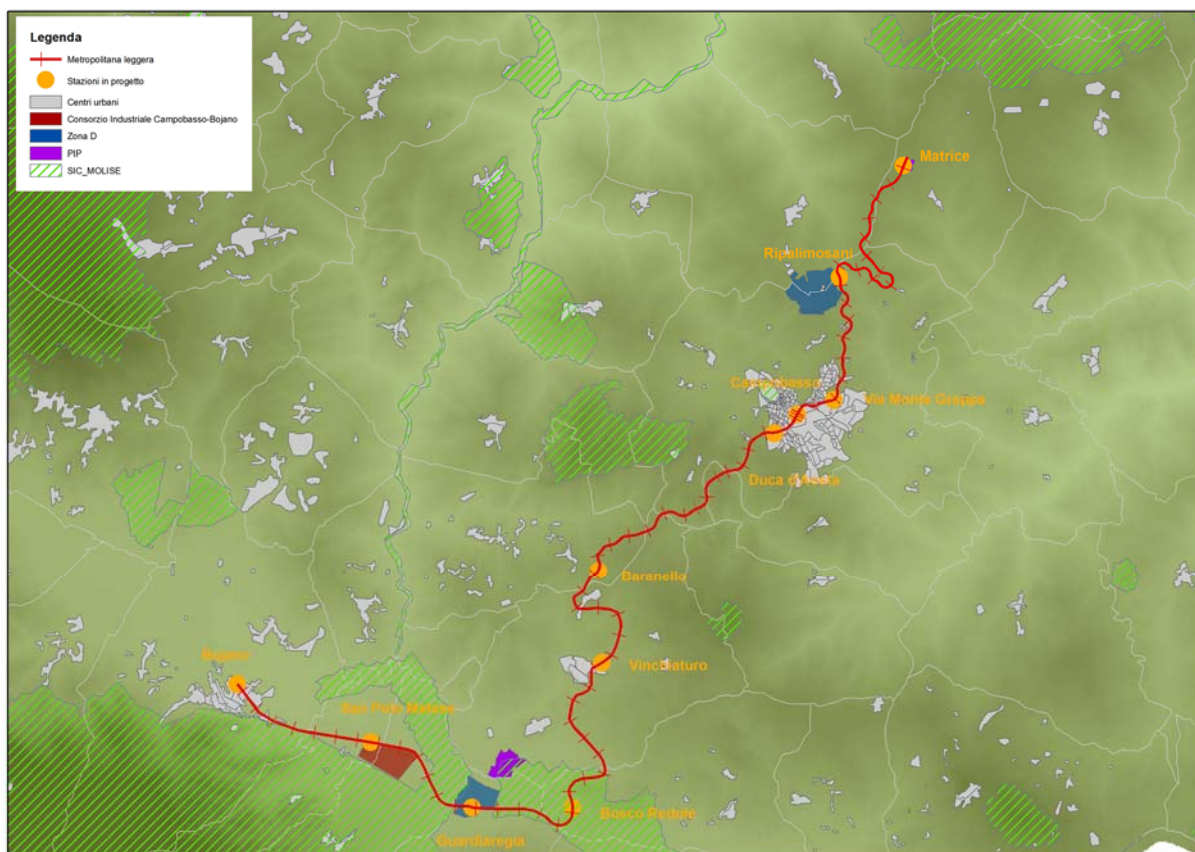
Nel 2006 è stata aggiudicata la progettazione preliminare e definitiva dell'opera e nel 2007 è stata approvata la progettazione preliminare.

Da allora la Conferenza dei Servizi è in fase di revisione del progetto. Con la definitiva determinazione della Conferenza dei Servizi si perverrà al raggiungimento dell'Accordo di Programma, determinando la variazione degli strumenti urbanistici e dichiarando la pubblica utilità dell'opera.

## ***2.1. Analisi del percorso***

L'obiettivo del progetto (Regione Molise, 2009c) è la realizzazione di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana che utilizzi il tracciato ferroviario già esistente di proprietà di RFI. La tratta in questione è a binario unico e non elettrificata.

Il progetto individua le stazioni in esercizio e quelle dimesse, suscettibili di potenziamento e riqualificazione sia dell'infrastruttura ferroviaria (numero dei binari, deviatori, marciapiedi, impianti tecnologici), che di quella a terra (fabbricati, accessi carrabili e pedonali, parcheggi). Nella Figura 1 è mostrato il tracciato del progetto con le stazioni previste e le aree urbane, produttive e naturalistiche attraversate dall'infrastruttura.



*Figura 1 - Il tracciato della Metropolitana leggera con le stazioni in progetto, i centri urbani e le zone produttive e i siti SIC attraversati (Fonte: ns. elaborazione).*

## ***2.2. Analisi dei contesti attraversati***

Le analisi territoriali effettuate lungo il tracciato hanno permesso di suddividere il territorio attraversato dalla linea della metropolitana leggera in tre macrozone:

1. l'area Matrice-Busso;
2. l'area Baranello-Bosco Redole;
3. l'area Bosco Redole-Bojano.

Gli strumenti che hanno portato alla definizione di queste tre aree sono di differente natura:

1. sono caratterizzati da elementi paesaggistici simili;
2. insistono su tre linee ferroviarie diverse.

La prima tratta insiste su un territorio antropizzato che gravita attorno al capoluogo di regione e, quindi caratterizzata da una forte presenza antropica con un sistema produttivo e di servizi che interessa tutti i comuni interessati (Baranello, Campobasso, Ripalimosani e Matrice) che si comportano da punti di accesso ai comuni dell'hinterland di Campobasso. Nell'area si concentrano il polo sanitario, il polo universitario, le istituzioni scolastiche, gli uffici amministrativi regionali e provinciali, gli uffici giudiziari e amministrativi. Infine, il capoluogo offre una serie di servizi culturali, ricreativi e turistici. Questa tratta insiste sulla linea ferroviaria Termoli-Campobasso.

La tratta Busso-Bosco Redole risulta attraversare per lo più territori rurali con presenza di spazi naturali, quali boschi, così come confermato dalla lettura dell'uso del suolo attraverso i dati del Corine Land Cover 2006. I comuni interessati sono Baranello, Vinchiaturò e San Giuliano del Sannio. In questa zona si inserisce anche il sito SIC IT7222296 "Sella di Vinchiaturò" in coincidenza con la stazione di Bosco Redole.

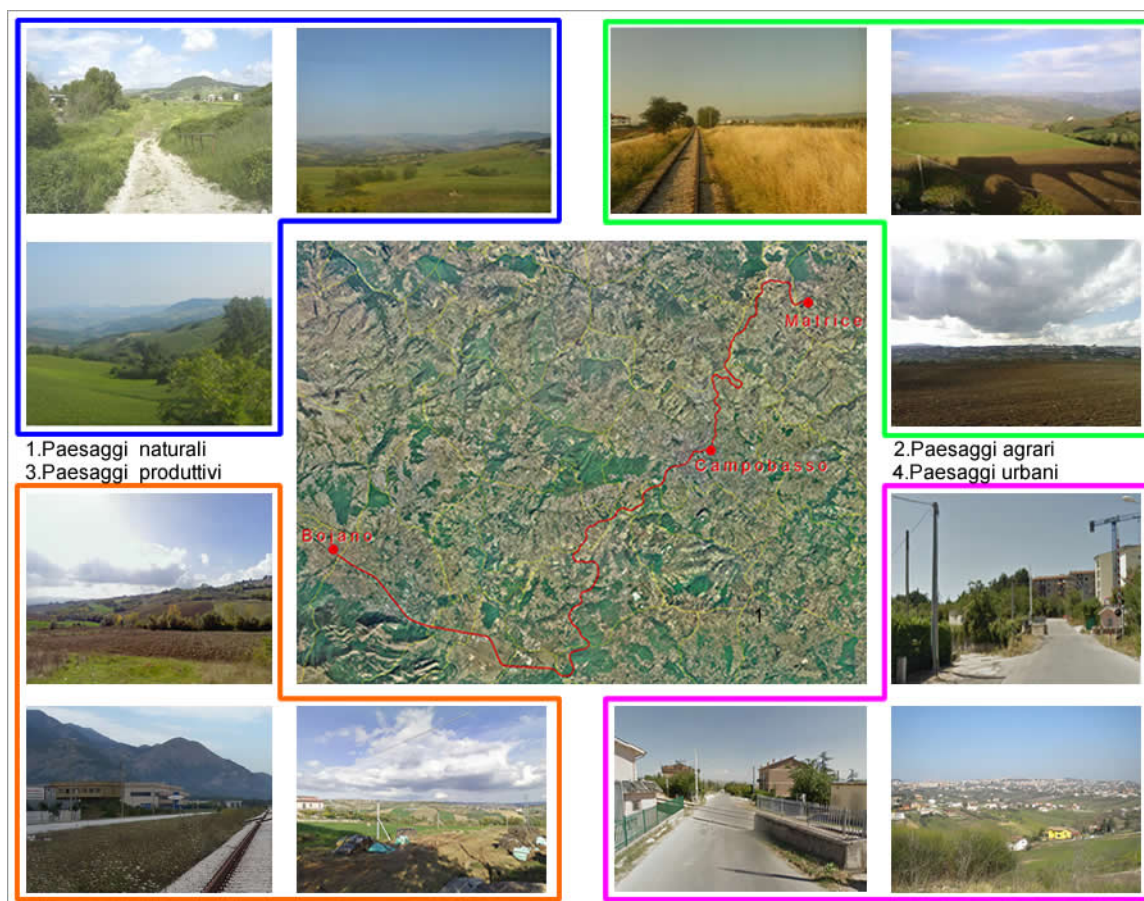
Questa tratta insiste sulla linea ferroviaria Campobasso-Benevento.

Infine, l'area tra Bosco Redole e Bojano, si inserisce in un contesto pianeggiante di tipo agricolo costeggiante la catena montuosa del Matese dove sono inserite numerose emergenze ambientali. La zona è rinomata anche per le numerose produzioni agro-alimentari di qualità, legate principalmente al settore lattiero-caseario e costituisce una delle principali zone di attrattiva turistica regionale, dal turismo invernale (Campitello Matese) al turismo ambientale (Oasi WWF di Guardiaregia-Campochiaro, Montagne del Matese). Il polo imprenditoriale di maggior interesse per l'area è il Nucleo Industriale di Campobasso-Bojano.

Questa tratta insiste sulla linea ferroviaria Bosco Redole-Vairano.

L'analisi dei contesti attraversati è stata effettuata attraverso l'analisi percettiva che ha come obiettivo l'individuazione delle relazioni visive che rendono riconoscibili i contesti attraversati dall'infrastruttura individuandone gli elementi costitutivi. Questo è stato possibile attraverso l'utilizzo della fotografia che racconta visivamente il territorio da due punti di vista privilegiati: dinamico e statico. Il primo è una visione in movimento che utilizza il tracciato della metropolitana leggera come punto di osservazione sul paesaggio. I risultati delle analisi (Figura 2) hanno portato a suddividere i contesti attraversati in quattro tipologie: il paesaggio naturale; il paesaggio agrario; il paesaggio produttivo; il paesaggio urbano.

Nel secondo l'infrastruttura diventa oggetto da osservare per leggere i segni delle dinamiche di trasformazione indotte dal suo inserimento nel territorio anche attraverso il censimento di tutte le strutture edilizie a suo servizio nonché di ponti, viadotti e gallerie (Figura 3)



*Figura 2 - I contesti attraversati dall'infrastruttura: il paesaggio naturale; il paesaggio agrario; il paesaggio produttivo; il paesaggio urbano (Fonte: ns. elaborazione).*

### **2.3. Analisi della fruibilità del percorso**

Il progetto di metropolitana leggera va a servire il Sistema Locale di Lavoro di Campobasso (OESR, 2009).

I Sistemi Locali del Lavoro (SLL) sono stati identificati e costruiti dall'ISTAT sulla base dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro. Possono essere definiti come dei “mercati locali del lavoro” cioè aree territoriali all'interno delle quali i residenti vivono e lavorano.

Si tratta di unità territoriali costituite da più comuni contigui fra loro geograficamente e statisticamente comparabili.

In Molise L'ISTAT, nell'ultimo Censimento 2001, ha individuato 9 SLL, considerati il punto di partenza per l'indagine sulla dimensione degli spostamenti e per il monitoraggio delle aree più “significative” del mercato del lavoro locale.





*Figura 3 – La ferrovia osservata dal contesto: le stazioni ferroviarie; le gallerie e i sottopassi; i ponti e i viadotti; i binari e gli scambi (Fonte: ns. elaborazione).*

Il SLL di Campobasso comprende 44 comuni di cui 3 appartenenti alla provincia di Foggia. Per definire il bacino di utenza della metro leggera è stato effettuato un buffer di 5 km intorno al percorso di progetto. In questo modo l'area interessata dall'intervanto pertanto risulta essere quella definita dai 12 comuni attraversati direttamente dall'infrastruttura e quelli che ci gravitano attorno per un raggio di 5 km (tempo di percorrenza massima di 15 minuti): San Giovanni in Galdo, Campolieto, Montagano, Ferrazzano, Oratino, Mirabello Sannitico, San Giuliano del Sannio, Cercepiccola, Campochiaro, San Massimo, Spinete, Colle d'Anchise per un totale di circa 86.000 abitanti.

I punti nevralgici di questo SLL nell'area interessata dall'infrastruttura in esame sono:

- il nucleo urbano di Campobasso con le sue tre fermate previste nei punti nevralgici della città, alle quali si può aggiungere anche la fermata di Ripalimosani che, anche se territorialmente ricadente nel comune suddetto, resta a servizio della zona commerciale a nord della città di Campobasso e al confine con il comune di Ripalimosani;
- il nucleo industriale di Campobasso-Bojano sito nei territori comunali di Campolieto e Guardiaregia;



Si esamina nel dettaglio l'attraversamento urbano di Campobasso. In questa tratta il progettista ha previsto la riattivazione della fermata di Ripalimosani, presso il precedente casello ferroviario senza la realizzazione di alcun intervento per il recupero del fabbricato esistente. La fermata di inserisce nella zona commerciale a ridosso tra il Comune di Ripalimosani e quello di Campobasso.

Per quel che riguarda la nuova fermata di Via Monte Grappa è adiacente a sud alla zona di PRG definita "aree residenziali esterne" mentre a nord insistono "aree di completamento".

Nella prima stesura del progetto la zona urbana di Campobasso era servita da un'ulteriore fermata situata presso il quartiere CEP, come riporta lo Studio di prefattibilità ambientale dell'opera, a ridosso della collina di San Giovannello. Non sono chiare le motivazioni per cui nella progettazione preliminare della fermata non se ne fa più menzione.

La fermata si sarebbe ben inserita nel successivo Accordo di Programma "Sistema scuole sicure, città, mobilità cittadina"; che è stato stipulato nel Novembre 2010 tra la Regione Molise ed il Comune di Campobasso con l'obiettivo sostanziale della sistemazione ed adeguamento sismico delle scuole, della riqualificazione coerente della viabilità cittadina e relativa mobilità sostenibile. Inoltre tale Accordo di Programma mira alla riqualificazione di alcuni ambiti territoriali (più fragili e socialmente più problematici della città), cioè alla "rigenerazione" delle periferie urbane colpite da degrado fisico, sociale ed economico, attraverso azioni mirate al miglioramento della qualità ambientale, alla promozione dell'occupazione e all'impiego dell'imprenditoria locale. Una di queste periferie prese in considerazione dall'Accordo è proprio il Quartiere CEP con l'Accordo di Programma "Aree a Valle e a Monte di Via Altobello e Via San Giovanni in Golfo" (Comune di Campobasso, 2011), Ambito 7 del Programma Integrato di Intervento definendola: *"area di espansione interna ancora libera ed intervento art. 51/865: completamento dei percorsi veicolari e pedonali fino alla collina di S. Giovannello"* recuperandolo da un inevitabile abbandono e ponendolo tra le aree per le quali risultava necessaria ed indispensabile una riqualificazione su scala microurbana. La proposta, quindi, non si è voluta limitare alla descrizione di un intervento su scala strettamente microurbana, ma ha voluto inquadrare l'intervento medesimo in un ambito più ampio puntando decisamente sul completamento e la riorganizzazione degli spazi pubblici e dell'assetto urbanistico e, più in generale, sul miglioramento della qualità ambientale e di vita del quartiere anche attraverso il completamento del collegamento viario (asse viario principale) che da Via Piave si ricongiunge alla viabilità pubblica esistente ai piedi della Collina di San Giovannello e del sistema verde, con i percorsi pedonali e ciclabili, finalizzato al raggiungimento delle aree a verde attrezzato della Collina di San Giovannello

La stazione di Campobasso Centrale si configura come nodo principale tra la metropolitana leggera e le linee ferroviarie Campobasso-Roma e Campobasso-Benevento. Inoltre, collocandosi in un punto nevralgico della città, gli spazi e le funzioni dovranno essere riviste

non solo come nodo di scambio ferroviario ma anche come punto di collegamento con tutte le funzioni cittadine.

La nuova fermata di Via Duca d'Aosta è compresa in un'area a nord di “sottozona L1 Servizi Generali” e a sud da “area residenziale esterna”.

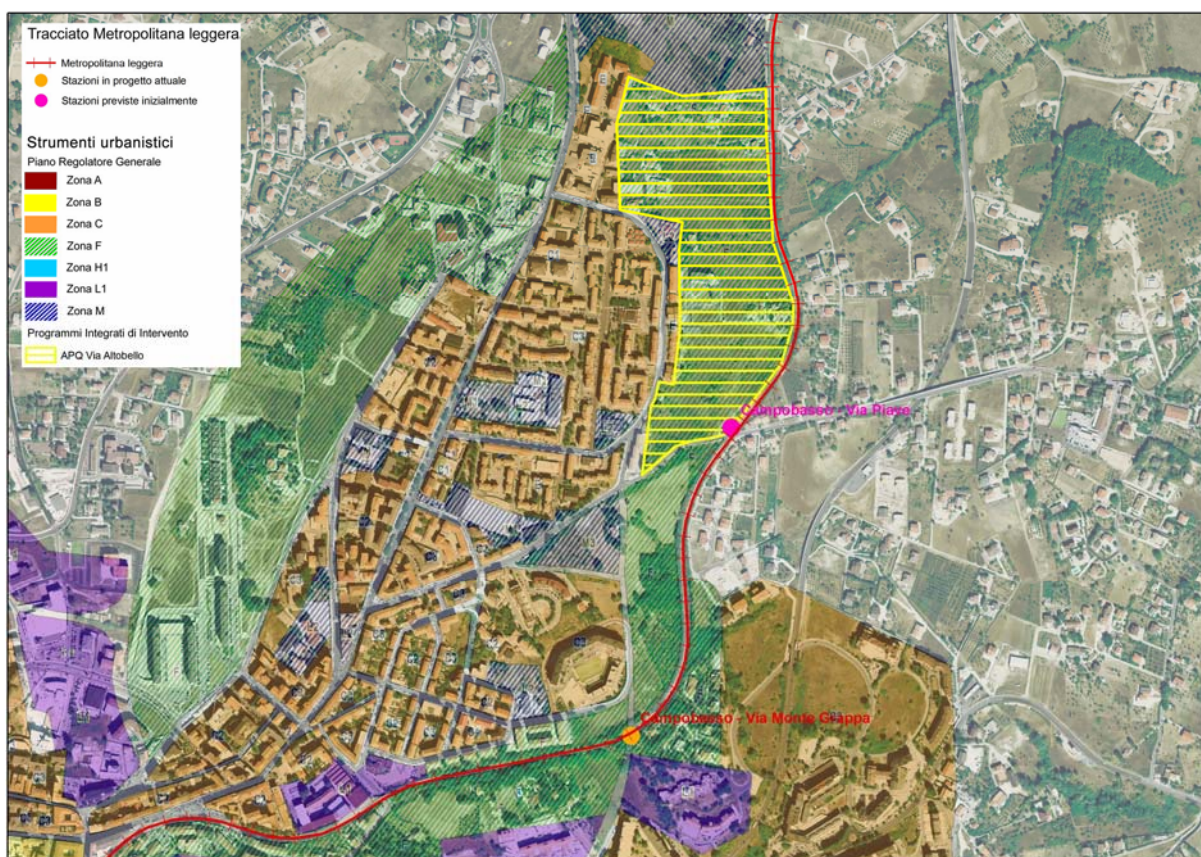


Figura 4 – Il tracciato della metropolitana leggera nel contesto urbano di Campobasso. Si illustra il contesto pianificatorio urbano in cui è inserito il progetto: la zonizzazione del Piano Regolatore Generale e la perimetrazione dell'area interessata all'Accordo di Programma di Via Altobello (Fonte: ns. elaborazione).

## 2.4 Analisi di interconnessione

L'ultima analisi effettuata è quella relativa alle interconnessioni di questa tratta di mobilità dolce con il resto della viabilità regionale. Ovviamente la linea si trova sulla direttrice ferroviaria verso Roma e verso Benevento e sono presenti numerose strade provinciali. Per quel che riguarda le statali la linea della metro leggera si può connettere facilmente sulla SS87 e sulla SS17.

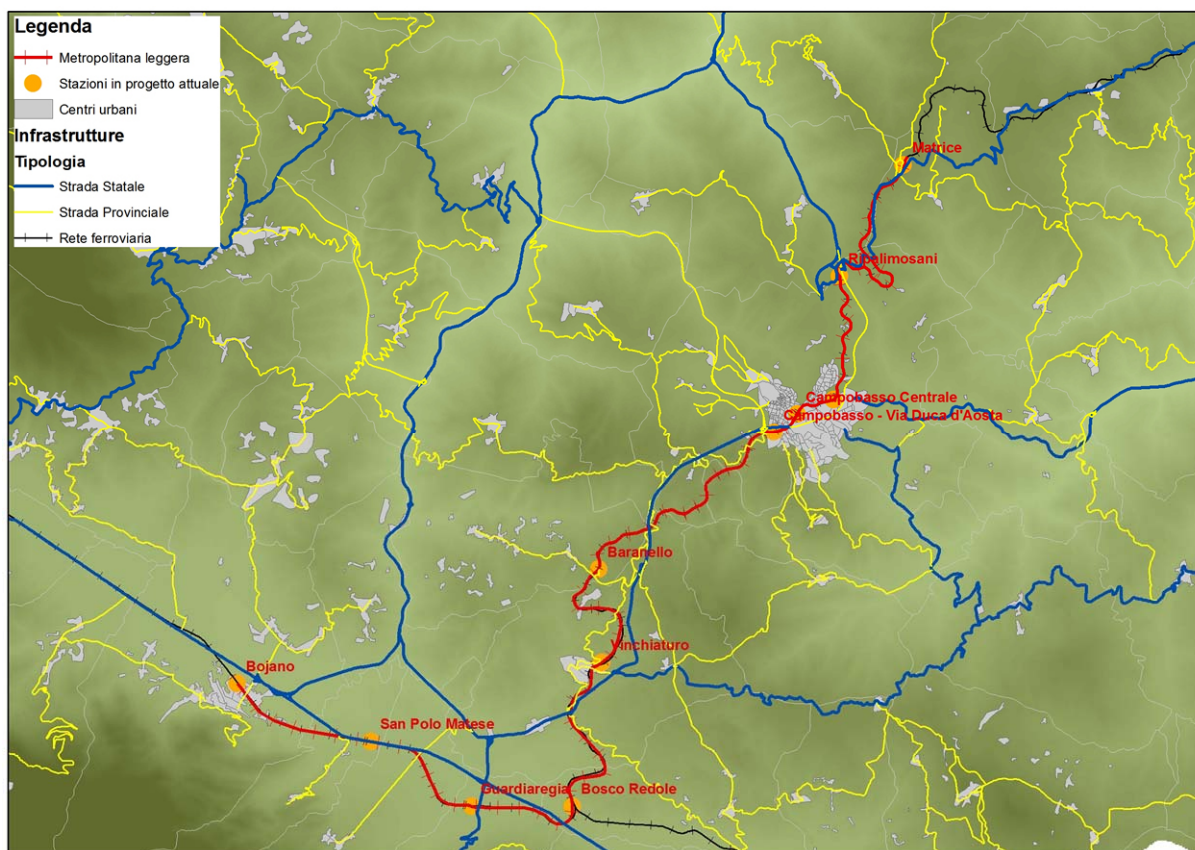


Figura 5 – Il tracciato della metropolitana leggera nel contesto infrastrutturale regionale (Fonte: ns. elaborazione).

### 3. Conclusioni

La forza del progetto, dal punto di vista strutturale, di costi e paesaggistico-ambientale, risiede nel fatto che va a proporsi su una tratta ferroviaria già esistente ed in parte sottoutilizzata senza la necessità di realizzare nuove opere infrastrutturali se non l'adeguamento di alcune stazioni e/o fermate con la realizzazione di alcuni tronchi di binario per gli scambi, essendo la linea utilizzata a binario unico e non prevedendo il progetto in alcun modo il raddoppio dei binari.

Dalle analisi effettuate si evince che la zona maggiormente interessata al passaggio della metropolitana leggera risulta essere il Comune di Campobasso in quanto nodo centrale in cui affluisce la maggior parte della possibile utenza del servizio di trasporto suddetto.

L'intervento individuato si configura come elemento di decongestione soprattutto del traffico urbano della città di Campobasso con conseguente miglioramento dei tempi di percorrenza per tutti quegli utenti che giornalmente si recano a nel capoluogo per motivi di studio e/o di lavoro. Sicuramente l'utenza giornaliera si configura come fruitore più importante della linea ma per realizzare questo è necessario che anche i servizi pubblici cittadini e la viabilità di raccordo siano modificate e ripensate in funzione dell'inserimento nel contesto territoriale urbano di questa nuova infrastruttura.



L'attenzione a questa tematica si può notare nel documento preliminare del **Piano Strategico Territoriale di Campobasso (2008)**, promosso dal Comune Capoluogo insieme ad Unioncamere, Università del Molise, Patto Territoriale del Matese e Provincia di Campobasso nel quale la città di Campobasso viene identificata come solidale, sostenibile e sorprendente. In questo quadro il progetto di metropolitana leggera viene interpretato come progettualità funzionale sull'asse sostenibile, per il quale concorre a perseguire l'obiettivo dell'accessibilità alle reti materiali e immateriali, e sull'asse sorprendente per il quale concorre a perseguire l'obiettivo di creare nuove centralità urbane e territoriali. Tra le idee progettuali del Piano legate alla metropolitana leggera si possono citare la localizzazione di nuove funzioni residenziali in stretto rapporto con le stazioni servite dal tracciato; la verifica di fattibilità per la realizzazione di un collegamento pedonale tra la stazione di Campobasso Centrale ed il polo universitario di Vazzieri; la creazione di un centro merci a ridosso di una delle stazioni urbane della tratta.

Il Piano, infine, intende vedere le stazioni della linea metropolitana non solo come struttura funzionale all'infrastruttura di collegamento ma come occasione per realizzare luoghi di aggregazione, catalizzatori delle risorse emergenti dal contesto territoriale in cui sono inserite. Anche nella bozza del **Piano Urbano di Mobilità** della Città di Campobasso il progetto della metropolitana leggera è fatto proprio e sono stati individuati gli obiettivi e le azioni da intraprendere per incentivare il trasporto su rotaia come migliorare l'accessibilità pedonale alle stazioni; servire efficacemente le stazioni con le linee di trasporto pubblico urbano; migliorare le connessioni tra le stazioni e i principali poli funzionali urbani.

Il progetto della metropolitana leggera ben si inserisce negli obiettivi del **Piano Regionale dei Trasporti** che individua dei servizi minimi, a carico del bilancio regionale, volti all'integrazione delle diverse tipologie di reti trasportistiche; a migliorare il pendolarismo scolastico e lavorativo; ad aumentare la fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali del territorio.

Oltre all'utenza giornaliera l'infrastruttura potrebbe servire anche all'utenza turistica della zona ponendosi a servizio del "viaggiare lento" che, in un contesto rurale come il Molise, può rappresentare il punto di forza per il suo rilancio economico e sociale. Mai come oggi, infatti, gli abitanti delle grandi città, congestionate dal traffico e dalla difficoltà dei trasporti, sentono la necessità di raggiungere luoghi di villeggiatura in cui è possibile un movimento alternativo al traffico veicolare. Si tratta quindi di 'creare' una nuova rete infrastrutturale esclusivamente dedicata a quegli utenti che non sono o non vogliono essere motorizzati.

Infine, il progetto di metropolitana leggera si inserisce appieno nella programmazione di infrastrutture sostenibili in Italia e nel resto d'Europa proprio perché l'attenzione alle greenways sta diventando un tema di rilevanza internazionale soprattutto a seguito del protocollo di Kyoto (1997) che prevede la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 20% entro il 2020. Pertanto le amministrazioni pubbliche devono trovare valide alternative al trasporto su

gomma cercando di privilegiare i trasporti pubblici aumentandone l'efficienza, la soddisfazione dell'utente e le performance ambientali.

#### **4. Bibliografia**

- Cialdea D., Maccarone A. (2013), *Il Piano Paesaggistico Regionale e la mobilità sostenibile in Urbanistica per una diversa crescita. Aporie dello sviluppo, uscita dalla crisi e progetto del territorio contemporaneo*, Atti della XVI Conferenza Nazionale SIU – Società Italiana Urbanisti – Napoli, 9-10 Maggio 2013 in Planum. The Journal of Urbanism n. 27 vol. II.
- Comune di Campobasso (2008), *Piano Strategico Territoriale di Campobasso*
- Comune di Campobasso (2011), *Proposta di Programma Integrato di Intervento (art. 16 L.179/92) in variante alla pianificazione territoriale e urbanistica con attivazione delle procedure di accordo di programma (ai sensi dell'art. 34 del Dlgs n. 267/2000 e dell'art.6 della L.R. n. 17/99, Aree a Valle e a Monte di Via Altobello e Via San Giovanni in Golfo, Ambito 7 – Aree di espansione esterna ancora libere e intervento art. 51 L. 865, Relazione e Norme Tecniche, Progettista Arch. Umberto Giuliani.*
- OESR (2009), *Il pendolarismo in Molise. Indagine sugli spostamenti per motivi di lavoro nei Sistemi Locali del Lavoro della Regione Molise*, UnionCamere Molise, Osservatorio Economico Statistico Regionale, Regione Molise
- Regione Molise (2003), *Piano Regionale dei Trasporti 2002-2012*
- Regione Molise (2009), *Progettazione preliminare e definitiva di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice-Campobasso-Bojano, Relazione illustrativa*, PROGER S.p.A.
- Regione Molise (2009), *Progettazione preliminare e definitiva di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice-Campobasso-Bojano, Studio di prefattibilità ambientale*, PROGER S.p.A.
- Regione Molise (2009), *Progettazione preliminare e definitiva di un sistema di metropolitana leggera urbana ed extraurbana sulla tratta ferroviaria Matrice-Campobasso-Bojano, Relazione tecnica*, PROGER S.p.A.