

Pur non soddisfacendo i criteri per poter essere definita opera incompiuta, in quanto con Delibera di Giunta regionale 712 del 30/12/14 ha avuto accesso ad un nuovo finanziamento per un importo pari a 1.800.000 Euro, che vanno ad aggiungersi ai circa 1.900.000 Euro già spesi per la realizzazione di quanto al momento esistente, il percorso pedonale del terminal degli autobus extraurbani di Campobasso di cui si attende il completamento giace lì, dimenticato; e l'idea di trasformarsi in opera incompiuta, la dà eccome!

Il fatto che i lavori per il percorso pedonale stiano per ricominciare è rassicurante per una regione come il Molise che, come reso noto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti attraverso il SIMOI (Sistema Informativo per il Monitoraggio delle Opere Incompiute, che ogni anno pubblica l'elenco delle opere incompiute delle diverse regioni italiane con il relativo costo) ha già sostenuto molte spese per la costruzione di opere mai portate a termine nel quinquennio 2012-2016.

Con una popolazione residente di 310.449 abitanti ed una estensione di superficie pari a 4.438km<sup>2</sup>, per il 2016 la nostra regione vanta un importo investito paragonabile a quello della Puglia (4.063.888 ab e 19.541 km<sup>2</sup>), della Lombardia (10.019.166 ab e 23.844 km<sup>2</sup>), dell'Emilia Romagna (4.448.841 ab e 22.453 km<sup>2</sup>) e del Piemonte (4.392.526 ab e 25.402 km<sup>2</sup>) e sostanzialmente inferiore solo agli investimenti di Lazio e Sicilia.

La spesa pro-capite molisana per opere incompiute, pari a circa 400 Euro/abitante, supera notevolmente la media italiana ed è in assoluto la più alta d'Italia. Se è vero che le virtuose 15 regioni italiane che vantano una spesa pro-capite inferiore a 50 euro/abitante presentano densità abitativa per km<sup>2</sup> notevolmente superiore a quella del Molise, è vero anche che la Valle D'Aosta, paragonabile al Molise per popolazione residente (126.883 ab), estensione (3.261 km<sup>2</sup>) e morfologia, fa registrare una spesa pro-capite corrispondente più o meno ad 1/3 di quella molisana (Fig. 1).

Con un'unica eccezione (2014), la spesa pro-capite molisana è aumentata anno dopo anno, non tanto per una seppure riscontrabile diminuzione di abitanti, quanto piuttosto per un incremento di spesa sostenuta (Fig. 2). Se agli importi già spesi si aggiunge il preventivo ancora non finanziato dei costi da affrontare per l'eventuale completamento delle opere, per il 2016 l'importo complessivo è inferiore solo a quello di Lazio, Puglia e Sicilia; inoltre, il preventivo di spesa corrisponde a circa la metà di quanto già investito.

Il terminal degli autobus di Campobasso è un'opera fino ad ora abbandonata nonostante rappresenti un importante snodo per i numerosi pendolari che quotidianamente viaggiano al fine di raggiungere scuole, luoghi di lavoro, uffici, ospedali e che, al momento, per arrivare a destinazione possono contare sul “servizio navetta” gestito come trasporto pubblico locale (tpl) dal Comune di Campobasso.

Dallo studio dei dati relativi a indice di gradimento ed efficienza del trasporto pubblico locale nei capoluoghi di provincia italiani messi a disposizione dall'ISTAT, si evince che la situazione in cui vertono mobilità urbana e tpl del meridione d'Italia non è delle migliori. Le indagini ISTAT (2014) rappresentano una situazione di forte insoddisfazione degli utenti rispetto al servizio fornito, a differenza di quanto si riscontra fra gli utenti del Nord. Incide negativamente sulla qualità del servizio la riduzione di investimenti riconducibili alla spesa corrente e in conto capitale delle amministrazioni, diminuita sensibilmente fra il 2008 e il 2014.

Per il Comune di Campobasso i maggiori disagi sono ascrivibili alla bassa densità di fermate per km<sup>2</sup> e al numero non elevato di autobus/1000 abitanti. Unico elemento vantaggioso: il costo del biglietto, che è uno dei più bassi tra quelli dei capoluoghi di regione (Fig. 3). L'inesistenza di un servizio di bike sharing e la quasi totale assenza di piste ciclabili impediscono di sopperire alle carenze del servizio attraverso mezzi di trasporto secondario. In città come in regione prevale la preferenza per gli spostamenti in automobile, a scapito di mezzi di trasporto secondario e pubblico, nonostante il numero di autobus per 1000 abitanti, pari a 3.5, sia il più alto in Italia. Il confronto con altre regioni è impari: nel Trentino Alto Adige, morfologicamente simile al Molise, la percentuale di studenti e lavoratori che all'automobile preferisce l'autobus o mezzi alternativi è di 8 punti superiore (Fig. 4).

I dati confermano il sentire comune della popolazione rispetto agli sprechi di denaro investito in opere e servizi. I numeri relativi alla spesa pro-capite molisana per opere incompiute è esorbitante e ci pone in cima alla classifica dei peggiori d'Italia. I disservizi nel trasporto pubblico (scarsa frequenza delle corse anche negli orari di punta, sovraffollamento dei mezzi) non incentivano l'utilizzo degli autobus per studenti e lavoratori.