

Città in movimento: il **trasporto** **pubblico** che vogliamo

PESCARA SI MUOVE PESCARA SI MUOVE



Atti del convegno
22 novembre 2025
AURUM PESCARA

**Atti del convegno
22 novembre 2025
AURUM PESCARA**

PREMESSA

Questo documento nasce dall'esigenza di riportare il tema della mobilità urbana e del trasporto pubblico locale al centro del dibattito politico e cittadino, sottraendolo alla dimensione emergenziale o meramente tecnica in cui troppo spesso viene confinato. Parlare di trasporto pubblico significa parlare di accesso ai diritti, di equità sociale, di qualità della vita e di futuro delle città. Non si tratta, quindi, di discutere semplicemente di linee, orari o mezzi, ma di interrogarsi su quale modello di città vogliamo costruire e rendere praticabile ogni giorno.

Pescara, per collocazione geografica, ruolo funzionale e dinamiche demografiche, è il cuore di un'area metropolitana che supera ampiamente i confini amministrativi comunali. In questo contesto, un sistema di mobilità inefficiente non produce solo disagi individuali, ma genera effetti sistemici: congestione, esclusione, costi sociali e sanitari, perdita di competitività e aumento delle disuguaglianze territoriali.

Il lavoro che segue nasce da un'osservazione puntuale della realtà esistente, dall'analisi dei dati e dall'ascolto dei bisogni concreti di chi la città la vive quotidianamente. L'obiettivo non è quello di proporre soluzioni astratte o visioni irrealistiche, ma di costruire una base di conoscenza condivisa da cui far partire un confronto serio e informato. Perché senza un trasporto pubblico efficiente, accessibile e affidabile, ogni discorso sulla mobilità sostenibile rischia di restare una dichiarazione di principio, priva di ricadute reali sulla vita delle persone.

Simona Barba - Presidente

Associazione Radici in Comune





PRESENTAZIONE

In questo quadro si collocano i contributi che abbiamo voluto mettere a confronto nel corso dell'incontro. A parlarne è Luciano D'Amico, consigliere regionale, che propone una riflessione di respiro strategico sul trasporto pubblico locale, affrontando insieme le dimensioni economica, sociale e ambientale della sostenibilità. Il suo intervento richiama il ruolo centrale dell'area metropolitana, la necessità di un'integrazione reale tra ferro e gomma e l'urgenza di superare una pianificazione vincolata ai confini amministrativi, per restituire al trasporto pubblico una funzione realmente universale.

Accanto a questa visione, Fabrizio Montefusco, analista del trasporto pubblico locale in Abruzzo, presenta un'analisi puntuale del sistema di mobilità urbana e metropolitana di Pescara, costruita a partire dai dati reali di esercizio: linee, orari, frequenze e accessibilità ai principali poli attrattori della città. Il suo contributo mette in evidenza come l'attuale offerta di TPL risponda solo in parte ai bisogni quotidiani di studenti, lavoratori e operatori della sanità, restituendo l'immagine di un sistema ancora troppo sbilanciato e monofunzionale.

A completare il quadro è l'intervento di Giancarlo Odoardi, esperto di mobilità sostenibile, che collega l'analisi del trasporto pubblico alle trasformazioni dello spazio urbano e alle scelte di mobilità quotidiana. Il suo contributo evidenzia come un TPL inefficiente condizioni l'uso dell'automobile, renda fragile la mobilità attiva e ostacoli qualsiasi percorso credibile di transizione verso modelli di spostamento più equi, sostenibili e coerenti con le esigenze di una città che ambisce a ripensare il proprio futuro.





Luciano D'Amico

*Consigliere
regionale
Regione
Abruzzo*

**Mobilità e
trasporto
pubblico
locale**

LA TRIADE DELLA SOSTENIBILITÀ

Quando parliamo di trasporto pubblico, dobbiamo necessariamente fare riferimento a tre dimensioni di sostenibilità che non possono essere separate. La sostenibilità economica significa che i cittadini devono poter accedere ai servizi di trasporto pubblico locale, e in Abruzzo questo problema inizia a essere evidente. Abbiamo tariffe chilometriche che superano i 10 euro, e se immaginiamo anche il costo del ritorno, capiamo bene come l'utilizzo di questi mezzi non sia poi così accessibile.

La sostenibilità sociale riguarda la garanzia per i cittadini di raggiungere almeno i luoghi dove sono collocati i servizi essenziali. E questo in un momento in cui continua una spinta centrifuga dalle città per cui collochiamo tutto fuori: le sedi delle università, gli ospedali, i centri commerciali, tutta la vita commerciale è fuori. Forse bisognerebbe ripensare questo modello di sviluppo, ma comunque questo modello non è compatibile con un trasporto pubblico inadeguato.

Infine, la sostenibilità ambientale. Non devo certo spiegare qui le emissioni o quello che può comportare un sistema di trasporto non sostenibile. Però mi fa piacere sottolineare che anche alcune scelte apparentemente di rispetto dell'ambiente meritano almeno un approfondimento. La scelta delle batterie, rispetto al tutto elettrico, richiede di andare a vedere i problemi che pongono le batterie stesse e il loro smaltimento. Anche a Pescara, mi risulta che il filobus attuale inizi ad avere problemi con le batterie, nonostante debba percorrere pochissimi chilometri.

PROGETTO DELL'AREA METROPOLITANA: UNA VISIONE DI QUINDICI ANNI FA

Mi riferisco al programma, al progetto che avevamo immaginato circa quindici anni fa, quando dopo aver salvato un po' dal fallimento le società di trasporto pubblico regionale, si iniziò a pensare a come avrebbe dovuto essere il trasporto pubblico. Dico regionale, ma in realtà era tutto centrato su quest'area metropolitana. All'epoca commis-

sionammo una ricerca per capire qual era l'estensione dell'area metropolitana per poter pianificare un sistema dei trasporti.

L'estensione non solo in termini geografici, ma andando a vedere quali sono le effettive necessità, ci ha fatto scoprire che l'area metropolitana attrae circa 600.000 viaggiatori anche da luoghi apparentemente lontani. Faccio sempre l'esempio di Giulianova, che dista 18 chilometri da Teramo ma che per via dei collegamenti ferroviari gravita molto di più sull'area metropolitana di Pescara.

Se consideriamo una situazione del genere, dobbiamo immaginare che a Pescara arriva un flusso di traffico straordinario, e se non riusciamo a gestire questo flusso avremo non solo congestioni, ma soprattutto quella mancanza di sostenibilità nelle tre dimensioni di cui parlavo.

LA PROPOSTA DELLE QUATTRO BARRIERE E DEL SISTEMA FILOVIARIO

L'ipotesi che avevamo formulato all'epoca, e che credo sia ancora valida, era quella di creare intorno alla città quattro barriere con parcheggi di scambio. Gli autobus extraurbani, che ovviamente viaggiano con motore termico o al massimo a metano, si fermerebbero in queste barriere. Naturalmente insieme al blocco degli autobus extraurbani inviteremmo anche i cittadini che utilizzano l'automobile a usufruire di queste quattro barriere come area di scambio.

Immaginavamo una prima barriera dietro il Multiplex, dove peraltro la società regionale dei trasporti ha già un'area disponibile. Un'altra barriera a Francavilla Foro, un'altra a Santa Filomena di Chieti Scalo e un'altra in direzione di Spoltore. Il significato di queste barriere era quello di creare un sistema rapido di collegamento con il tessuto urbano.

All'epoca avevamo immaginato, cercando di distinguere due problemi che per la pianificazione sono relevantissimi - la sede e il mezzo di locomozione - un sistema su ferro indipendente dalla strada. Non sto dicendo che deve correre sulla

strada, sto dicendo un sistema sganciato dal traffico normale: da Montesilvano a Francavilla Foro, e da Pescara Portanova verso Chieti. Mancano solo sette-otto chilometri per riagganciare il filobus di Chieti, e mancano cinque chilometri, peraltro già pianificati, per arrivare allo stadio di Santa Filomena, dove c'è un'area che potrebbe fungere da parcheggio di scambio.

Perché il sistema su ferro, perché il filobus? Dieci anni fa, ma credo che ancora oggi sia così, è il sistema più sostenibile ambientalmente perché non ci sono le batterie. Le batterie oltre a un costo significativo, da quello che mi dicono - sono voci di corridoio e come tali le riferisco - danno problemi persino all'attuale filobus che percorre pochissimi chilometri. Il filobus senza le batterie è più leggero, quindi può portare più persone. È un mezzo che si rompe di meno, l'alimentazione elettrica è diversa rispetto all'alimentazione con motore a combustione interna, e può consentire un collegamento veloce e rapido che soprattutto sgrava il tessuto urbano dal traffico.

Pescara sarebbe diventata la prima città libera da autobus a combustione interna. Naturalmente gli assi principali sarebbero quelli che collegano Montesilvano-Francavilla e Pescara-Chieti. Le linee secondarie, quelle a "T" che sto proponendo, andrebbero fatte con autobus a batteria, nel senso che lì si tratta di piccoli spostamenti secondari, mentre l'asse principale è quello che da Montesilvano arriverebbe a Francavilla e da Pescara Portanova arriverebbe a Chieti Scalo.

IL NODO DI CHIETI E LA NECESSITÀ DI SUPERARE I CONFINI AMMINISTRATIVI

Il sistema di Chieti, il famoso anello, attende di essere chiuso. Doveva esserlo, se non ricordo male, con i progetti finanziati dal PNRR, però non mi sembra che sia stato chiuso. Il filobus arriva a Madonna delle Piane ed è un problema che dobbiamo affrontare, non solo in una logica limitata alla nostra città, perché alcuni servizi sono già fuori città. Il principale campus universitario non è quello di Pescara, è quello di Madonna delle Piane.

Quindi gli studenti universitari di Pescara che vogliono raggiungere Madonna delle Piane devono raggiungere un luogo che, ripeto, in una logica da Congresso di Vienna appartiene a un comune diverso, ma in una logica del 2025 forse potremmo immaginare che appartiene a un'area metropolitana unica.

Voglio fare una piccola digressione che credo sia importante per la pianificazione strategica della città, e non solo dell'intera area. Noi continuiamo a ragionare prigionieri di schemi mentali vecchi, continuiamo a ritenere invalicabili, scritti sulla pietra, i confini provinciali. Però vorrei ricordare che l'Abruzzo era stato disegnato diversamente: c'era l'Abruzzo Ulteriore Primo e l'Abruzzo Ulteriore Secondo. Io credo che duecento anni dopo forse sia arrivato il momento di avere il coraggio che ebbe Carlo Costantini nel proporre il referendum all'epoca sulla provincia di Pescara. Forse dovremmo abbandonare questi schemi e iniziare a ripensare le province.

Non possiamo dichiarare che nell'area metropolitana di Chieti e Pescara ci sta Chieti, ci sta Spoltore, ma non ci sta Francavilla. Il servizio urbano di trasporto pubblico locale di Pescara raggiunge già Francavilla, e il biglietto unico che di fatto disegna l'area urbana dal punto di vista del TPL consente di arrivare a Chieti, consente di arrivare a Città Sant'Angelo. Noi che abbiamo come area progressista l'ambizione di cambiare le cose, iniziamo anche a ripensare eliminando alcuni tabù.

Se vogliamo immaginare questo sistema di trasporto urbano cittadino, non possiamo fare finta che la città di Pescara si fermi alla pineta, perché non è così. C'è proprio continuità territoriale. E non possiamo fare finta che all'ospedale di Chieti ci sono alcuni reparti che non ci sono all'ospedale di Pescara, e che se un cittadino pescarese ha necessità - lo dico per esperienza diretta - di cardiocirurgia, deve andare a Chieti. Siamo in attesa che anche lì magari si abbandonino qualche tabù e si eviti di mantenere due ASL con una linea di frontiera che mi sembra la più presidiata dopo la caduta del Muro di Berlino.

Iniziamo a pensare a come rivedere l'area metropolitana in questo senso, a distinguere una rete primaria, quella dei grandi volumi, che è facile da disegnare. In realtà sono progetti che se andiamo a vedere risalgono a trenta, quaranta anni fa: la famosa metropolitana leggera Pescara-Chieti, Pescara-Lanciano. Sono cose facili da fare, dobbiamo solo iniziare a creare le condizioni per realizzarle, e una prima condizione è quella di riordinare il trasporto pubblico locale.

LA SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E LA PROPOSTA DELLA GRATUITÀ

Una cosa voglio aggiungere che riguarda la sostenibilità economica. Il trasporto pubblico locale deve essere sostenibile economicamente per gli utenti, socialmente non solo per chi lo usufruisce ma anche per chi ci lavora. C'è una limitata chiarezza sui termini economici del TPL in tutta la regione. Costa grosso modo 230 milioni di euro all'anno. Di questi 230 milioni, circa 200 sono coperti da finanziamenti pubblici - l'ultimo anno erano 194-196 milioni.

Come funziona il meccanismo? Quando andiamo a fare il pieno paghiamo le accise. Una parte delle accise va ad alimentare il Fondo Nazionale Trasporti. Il Fondo Nazionale Trasporti viene ripartito secondo alcuni criteri nei fondi regionali trasporti, e le regioni attribuiscono, distribuiscono sulla base di concessioni o affidamenti diretti. Per avere un'idea: TUA, che copre quasi il 70% del TPL regionale, riceve 2,30 euro per ogni chilometro percorso da un autobus extraurbano. L'autobus urbano riceve un contributo leggermente superiore. Alcuni enti come il Comune di Pescara integrano con fondi propri per avere un maggior numero di chilometri.

Perché questi dati? Perché quello che manca alla gratuità del trasporto sono i 30 milioni che sono frutto di bigliettazione. Ora, 30 milioni fatti pagare ai cittadini teoricamente possono sembrare pochi, però attenzione: il trasporto pubblico locale generalmente viene utilizzato dai cittadini che hanno minore disponibilità di reddito. E per chi ha minore

disponibilità di reddito, iniziare a sostenere i costi degli abbonamenti inizia a diventare particolarmente oneroso.

È un problema che nell'area del biglietto unico non avvertiamo moltissimo, perché il biglietto unico obiettivamente costa molto meno rispetto alle tariffe che si praticano su tutto il resto della regione. Si avverte molto di più se usciamo dall'area del biglietto unico, perché ci troviamo ad avere una pluralità di concessionari - sono, oltre TUA, circa trenta - ciascuno dei quali richiede un proprio abbonamento. Sicché per venire da Lettomanoppello a Pescara bisogna fare due abbonamenti, uno con il piccolo concessionario privato e l'altro con TUA, e iniziano ad essere costi significativi.

Il problema della gratuità vuole risolvere il problema generale di rendere - mi permetto di usare un termine usato per la sanità ma ancora più importante - universalistico il trasporto: chiunque deve poterlo prendere.

Come avevamo immaginato di finanziarlo dieci anni fa? Non lo volli dire in campagna elettorale per evitare di finire strumentalizzato dal centrodestra, ma lo dico adesso in un modo molto semplice. In Abruzzo ogni anno si consumano - importo il dato di dieci anni fa, ma non credo sia cambiato se non in aumento - 1 miliardo e 200 milioni di litri di carburante. Un aumento sulle accise di pochi centesimi per litro, finalizzato al TPL, si può fare.

E una politica economica e sociale di sinistra deve incentivare il TPL gratuito aumentando di poco il costo del carburante. Anzi, si incentiva anche l'utilizzo meno frequente della macchina, quindi minori emissioni, minore traffico, quindi maggiore efficienza del TPL e cioè si mette in moto un circolo virtuoso che alla fine ci potrebbe consentire anche nella città di Pescara, che ogni giorno viene assediata da una quantità spaventosa di automobili proprio perché è il cuore dell'area metropolitana, di respirare.

Perché questa cosa non la si fa? Non la si fa secondo me perché non paga elettoralmente in modo diretto, nel senso che paga in termini di voti di relazione. E forse perché avendone fatto noi, il

centrosinistra, un elemento di battaglia, probabilmente viene rifiutata dal centrodestra. E da questo punto di vista non ci si capisce, perché francamente per il costo che presenta la gratuità del TPL bisognerebbe farla. Guarda caso, le regioni più sensibili ai temi di sostenibilità sociale e ambientale queste politiche le stanno facendo.

Non voglio fare l'esempio del Lussemburgo, faccio l'esempio dell'Emilia Romagna dove per esempio gli studenti e i pensionati viaggiano gratis. Ma perché viaggiano gratis? Perché è tradotto in una logica di garantire la mobilità che è un diritto essenziale, lo voglio ricordare, e rientra anche in una visione di società in cui andiamo a premiare chi investe su sé stesso, quindi sulla società, sul futuro della società, quella parte di società che studia. E andiamo a premiare anche chi dopo una vita di lavoro sta in pensione ed evidentemente ha anche il diritto, la necessità, ha bisogno di muoversi.

Poi c'è un'altra considerazione che vorrei condividere: gli autobus, per come è strutturato il servizio di TPL, comunque le corse le devono percorrere anche quando ci fosse una sola persona a bordo. Noi possiamo vivere tutti l'incertezza del "passa, non passa". Devo dire che negli ultimi anni TUA ci sta abituando a questa incertezza persino con i treni, perché persino le corse dei treni sono incerte. Ma perché li dobbiamo far viaggiare vuoti quando possiamo semplicemente, senza aumentare un centesimo i costi, consentire i viaggi gratuiti ad alcune categorie? Io auspico che si possa permettere a tutti, o almeno ad alcune categorie.

IL PROBLEMA DEL PERSONALE VIAGGIANTE

L'ultima cosa che voglio dire riguarda un tema sensibilissimo. Attenzione, perché negli ultimi tempi lo sport principale di tutte le amministrazioni è tagliare sui trasporti. Tagliare sui trasporti poi non si traduce generalmente in un taglio delle corse, perché sarebbe impopolare politicamente. E allora che cosa si fa? Si taglia dove si può tagliare. Sul carburante no, perché il prezzo del gasolio o dell'energia elettrica è quello. Sugli autobus

nemmeno, perché se bisogna comprare un autobus bisogna comprarlo. Dove si taglia? Si taglia sull'unica voce che viene considerata comprimibile: il personale.

Dobbiamo dare un'attenzione particolare al personale viaggiante, perché siamo arrivati a una situazione insostenibile. Il personale viaggiante ha degli orari di lavoro particolarissimi, perché ovviamente non essendo la produzione di linea, non si può iniziare alle otto e staccare alle due. Dipende dalle coincidenze, dipende dalle esigenze. Per cui il personale viaggiante ha due orari: uno cosiddetto "nastro" e l'altro effettivo di guida. Il nastro è quello che va dall'inizio della disponibilità alla fine della disponibilità.

Ora, per economizzare non solo si è rimasti nei limiti normativi, ma viene dilatato il nastro. Sicché alcuni autisti iniziano a lavorare alle sei del mattino, fanno le corse con buchi su buchi su buchi, e finiscono alle cinque, alle sei del pomeriggio. E non è pensabile che sulla vita di una persona, di un lavoratore, si scarichino queste cose per fare economia di bilancio.

L'AUMENTO DELLE TARIFFE E I SUOI EFFETTI PERVERSI

Il prezzo dei biglietti del TPL è uno di quei prezzi fortemente elastici, nel senso che aumentato oltre un certo livello non produce nessun effetto positivo, anzi produce un calo. Mi risulta - è una voce informale, non ho ancora avuto la risposta ufficiale e la darò volentieri quando l'avrò - che dopo l'aumento del 20% del prezzo, i ricavi da bigliettazione siano diminuiti sensibilmente in valore assoluto, perché le persone non ce la fanno a pagare gli abbonamenti a quei prezzi.

E così mi è stata segnalata una nuova tecnica, un po' elusiva, che consiste nel fare il calcolo della probabilità di ricevere la multa, della probabilità di doverla pagare - perché pure qui ci sono diverse possibilità di essere evasori- e fare la scelta. E ci si sta orientando un po' su questa strada, e questo non va bene.

Anche perché, e torno a dirlo senza voler dare un termine che possa offrire strumentalizzazioni del centrodestra, questa è vera evasione tariffaria di necessità. Mettetevi nei panni di una famiglia monoreddito che ha due figli da mandare a scuola e deve pagare l'abbonamento. Inizia ad essere, pur con i contributi che ci sono, abbastanza difficile. E stiamo parlando non di un consumo voluttuario, non stiamo discutendo se fare il giro in Ferrari per la città. Stiamo dicendo che a volte bisogna prendere l'autobus per andare a scuola, o per andare a lavorare, o per andare a curarsi. E di fronte a questa cosa diventa estremamente urgente rivedere non solo il piano del traffico e il programma di esercizio, ma tutta la politica dei trasporti in questa regione.

PESCARA E IL FUTURO DELL'ABRUZZO

Pescara non è una città qualsiasi di questa Regione. Pescara è al centro di un'area metropolitana e quest'area metropolitana deciderà i destini dell'intera Regione, perché se andrà a svilupparsi in un certo modo trainerà tutto l'Abruzzo. Se non riuscirà a trovare un nuovo percorso di sviluppo, porterà giù tutto. E questa cosa diventa sempre più urgente nel momento in cui i modelli economici su cui l'Abruzzo ha prosperato sono fortemente in crisi.

È in crisi la manifattura di media tecnologia, è in crisi tutto ciò che già conosciamo. Stellantis resisterà, non resisterà? E come Stellantis potrei fare tantissimi altri esempi. I grandi insediamenti industriali proprio bene non stanno. Allora o riusciamo a reinventarci, ma per reinventarsi ci vuole una quantità, un livello soglia di energie che solo quest'area metropolitana può avere e che può investire cercando le nuove direttrici di sviluppo.

A me dispiace quando la discussione sulla nuova Pescara si limita all'ottimizzazione del servizio di raccolta rifiuti. È un problema, andrà risolto; o all'ottimizzazione dei contratti con lo smaltimento dei rifiuti, andrà risolto. Ma il futuro dell'Abruzzo, di quest'area metropolitana, di questa città non dipende dal nome che daremo a Corso Umber-

to di Montesilvano, se daremo Corso Umberto a Pescara. Dipende dalle politiche di sviluppo che dobbiamo fare guardando il futuro.

E il futuro non si improvvisa. Perché se vogliamo immaginare i saperi del futuro, dobbiamo iniziare a formare le persone con i saperi del futuro. E i saperi del futuro non sono banali come quelli che abbiamo conosciuto in passato, per cui l'artigiano falegname ha messo su un opificio a Boscotrecase ed è diventato piccolo industriale, oppure l'artigiano calzolaio ha messo su la pelletteria ed è diventato imprenditore. Non sono così banali, i saperi del futuro sono altri.

Io dico sempre ai miei studenti che dovranno confrontarsi con gli studenti cinesi che mediamente studiano dodici ore al giorno. E dico sempre: la domenica però si riposano perché ne studiano solo sei. E io vorrei che iniziassimo a discutere di questo, cioè di cosa ci attendiamo dalla nuova Pescara. Io auspico dalla nuova Pescara che si superi ciò che l'Antico Regime ci ha trasmesso e che oggi potrebbe forse essere il caso di diventare oggetto di una riflessione, e pensare veramente di prendere in mano le redini del futuro.

Abbiamo bisogno di ripensare il trasporto pubblico locale in chiave strategica, guardando allo sviluppo che immaginiamo per la nostra Regione, che significa il futuro di quest'area metropolitana. Perché l'Abruzzo non sarebbe la stessa se non avesse quest'area metropolitana. Quest'area metropolitana significa il trasporto urbano di Pescara, perché poi alla fine tutte le strade portano a Piazza Salotto, ma ci devono essere collegamenti adeguati anche dall'area metropolitana e da fuori regione.

In una visione di questo tipo, io credo dovremmo fare tutti lo sforzo di rendere sostenibile il TPL e di distinguere qui nella nostra città degli assi principali - possono essere quelli dello schema che dicevamo prima, possiamo immaginarne altri - ma che siano quelli di grandi volumi di traffico, e quelli dei collegamenti secondari di capillarizzazione.

Chiudo su questo: il problema non è insormontabile, è un problema facilmente aggredibile perché

il TPL per l'85%, quasi il 90%, è già finanziato interamente dal pubblico. Adesso sembra un accanimento terapeutico voler far pagare al figlio di un operaio che lavora - ripeto, faccio l'esempio di Lettomanoppello, ne potrei fare tanti altri - il doppio abbonamento, aumentare i prezzi degli abbonamenti e non preoccuparsi minimamente di ottimizzare l'esercizio.



SIMONA BARBA

Luciano D'Amico ha concluso la sessione sottolineando un aspetto fondamentale spesso trascurato nel dibattito pubblico: se l'aumento di pochi centesimi sulle accise portasse alla gratuità del trasporto pubblico, bisognerebbe contabilizzare nel bilancio complessivo anche il risparmio dei costi sociali e sanitari. Cita i dati forniti dall'avvocato Sartorelli, presidente dell'ACI, secondo cui Pescara è attualmente nella top ten italiana delle città con più morti e feriti per incidenti stradali.

Diminuire il traffico automobilistico privato in funzione di quello pubblico andrebbe a diminuire drasticamente questi costi. Per ogni incidente, mettendo insieme i costi sociali, economici e sanitari - perché chi subisce un incidente spesso rimane con lesioni permanenti che hanno costi sociali e sanitari fortissimi nel tempo - parliamo di svariati milioni di euro. Se andassimo a mettere questo nel bilanciamento dell'operazione complessiva, l'operazione sarebbe assolutamente positiva.

Senza contare i costi sanitari generalizzati derivanti dall'inquinamento, che andrebbero a diminuire riducendo il traffico privato. Vedere complessivamente questa situazione dal punto di vista del bilancio regionale non presenterebbe nessun tipo di deficit, se la Regione mettesse a budget quello che sta già spendendo dal punto di vista sanitario per le conseguenze del traffico veicolare privato.





Fabrizio Montefusco

*Analista trasporto
pubblico locale
Abruzzo*

**Trasporto
pubblico e
bisogni reali**

PREMESSA METODOLOGICA: OSSERVARE PER CAPIRE

Prima di parlare di utopie o visioni a lungo termine, è necessario partire dalla realtà del presente. Il fulcro di qualsiasi trasformazione della mobilità urbana non può che essere il trasporto pubblico. Finché spostarsi in automobile resterà la soluzione più semplice e affidabile, non è realistico immaginare che le persone scelgano spontaneamente la bicicletta o altre forme di mobilità alternativa. Se vogliamo davvero favorire modalità di spostamento più sostenibili, il trasporto pubblico deve funzionare. Senza condizioni e senza eccezioni.

Insieme ai colleghi che lavorano in una grande azienda specializzata in mappatura e pianificazione, abbiamo deciso di realizzare periodicamente una fotografia del trasporto locale con un duplice obiettivo: capire se l'idea di una città diversa sia davvero possibile e, soprattutto, valutare lo stato di salute del sistema attuale. Ci siamo posti una domanda semplice ma cruciale: il trasporto pubblico funziona davvero come trasporto pubblico? Per rispondere, abbiamo scelto di analizzare tutte le linee, una per una.

MONITORAGGIO DEL TPL



Obiettivo

Fotografare il sistema del trasporto pubblico locale per comprenderne il funzionamento reale



Finalità

Conoscere linee, orari, frequenze, flussi e accessibilità
Individuare criticità e punti di forza
Supportare decisioni e interventi mirati
Migliorare efficacia e attrattività del servizio



Approccio

Osservare – Analizzare – Valutare – Intervenire

È importante chiarire subito un punto: Pescara non è una città priva di trasporto pubblico. Il problema non è l'assenza del servizio. Il problema è un altro, e lo vedremo tra poco.

LA MOBILITÀ COME BISOGNO ACCESSORIO E I PILASTRI DEGLI SPOSTAMENTI



Analizzando il sistema, la prima cosa che emerge è che la mobilità non è un bisogno fine a sé stesso: è un bisogno accessorio, uno strumento che permette di accedere a diritti fondamentali. Ci muoviamo per lavorare, studiare, curarci, raggiungere servizi essenziali. Il trasporto pubblico, in questo senso, è ciò che trasforma un bisogno in accesso reale.

Le ragioni degli spostamenti non sono infinite. In sostanza, ruotano attorno ad alcuni grandi ambiti: servizi, diritti, scuola, lavoro e svago. Un trasporto pubblico funziona davvero quando riesce a coordinare e combinare questi bisogni. Non deve portarci solo al lavoro e poi a casa: deve permetterci di andare al lavoro, di raggiungere un cinema, di tornare a casa in sicurezza. Quando esiste questa rete di possibilità, il trasporto pubblico diventa un sistema efficace.

Con la nostra associazione abbiamo analizzato se il trasporto pubblico di Pescara sia in grado di coordinare questi bisogni. In una città che

vuole ridurre la dipendenza dall'auto, il trasporto pubblico locale deve essere la colonna vertebrale che sostiene le connessioni vitali della comunità. Ogni linea, ogni fermata, ogni orario contribuisce a un sistema nervoso che garantisce accessibilità, equità e sostenibilità.

Accanto agli obiettivi a lungo termine — la nostra utopia — esiste un obiettivo immediato: correggere i difetti strutturali che oggi limitano il trasporto pubblico urbano. Il nostro metodo è semplice e rigoroso: osservare, analizzare, valutare, intervenire.

Pescara conta oggi 118.000 abitanti: una città di media grandezza. Abbiamo analizzato 29 linee tra urbane e suburbane, che generano complessivamente 1.094 corse al giorno, quasi la metà delle quali sono circolari (quindi andata e ritorno). A queste si aggiungono 454 corse suburbane. In totale, dal lunedì al venerdì, il sistema offre 1.548

OSSERVARE – LA FOTOGRAFIA DEL TPL			
Un sistema di trasporto che copre un bacino di oltre 230.000 abitanti su 132 km ² , con oltre 1.500 corse giornaliere, rappresenta la rete portante della alta mobilità quotidiana dell'area metropolitana di Pescara.			
Comune / Area	Popolazione	km ²	
Pescara	119.000	33	
Montesilvano	57.000	23	
Francavilla	26.000	22	
Sambuceto	16.000	18	
Spoltore	20.000	36	
Totale	238.000	132	

DATI DI ESERCIZIO TPL	
Parametro	Valore
Linee	29
Corse urbane	1.094
Corse suburbane	454
Totale corse	1.548

corse.

Ma c'è un dato ancora più rilevante: l'area effettivamente servita dal trasporto pubblico non coincide con i soli 33 km² del Comune di Pescara. Il TPL copre infatti un territorio molto più ampio, pari a 136 km², suddiviso in cinque comuni principali, Pescara, Montesilvano, Francavilla al mare, Spoltore, San Giovanni Teatino per un totale di circa 238.000 abitanti serviti.

Se rapportiamo le 1.548 corse giornaliere a un'area così vasta e a una popolazione così ampia, possiamo davvero considerare questa offerta sufficiente per competere con l'auto privata?

LA DISTRIBUZIONE DELLA POPOLAZIONE E I FLUSSI DI MOBILITÀ

Abbiamo analizzato anche la densità e la distribuzione degli abitanti. Tra il 60% e il 70% della popolazione della Città di Pescara vive alle spalle della ferrovia, cioè nella parte più popolosa della città, dove risiedono circa 75.000 persone. A questo si aggiunge Montesilvano, che rappresenta un caso a sé per dimensioni, crescita e flussi generati.

Un altro dato significativo è l'età media della domanda: 47 anni nel centro di Pescara, 42 anni a Sambuceto, solo per fare un esempio, e in linea generale, più ci si allontana dal centro della città più l'età media della domanda diminuisce. Questo elemento è fondamentale per comprendere i flussi legati agli studenti, alle famiglie e alle esigenze quotidiane che ne derivano.

Da questo si evince una forte pressione dei flussi esterni verso il centro, provenienti dai comuni limitrofi. È un movimento costante che amplifica la domanda di mobilità e rende ancora più evidente la necessità di un sistema di trasporto pubblico capace di assorbire e coordinare questi spostamenti.

LO SCHEMA RADIALE: L'ANALISI PER DIRETTRICI

Abbiamo suddiviso la città secondo uno schema radiale classico. Immaginate una ruota di bicicletta con il mozzo alla foce del fiume: eliminata la parte del mare, i raggi rappresentano le direttrici principali del trasporto pubblico. Su questa base abbiamo individuato cinque direttrici, ognuna servita da un gruppo specifico di linee. Le direttrici sono:

- Sud – Francavilla, servita dalle linee 21, 10, 7
- Sud – Aterno / Fontanelle, servita dalle linee 14, 15, 6
- Ovest – Rancitelli, servita dalle linee 13, 8S, 11
- Nord – Aterno / Colli, servita dalle linee 9S, 5, 4, 4/, 12, 45
- Nord – Montesilvano, servita dalle linee V1, 3, 38, 6/, 2/, R1, 16

Sul totale delle 1.094 corse urbane giornaliere, la distribuzione è la seguente:

- 167 corse dalla direttrice sud (Francavilla)
- 166 dalla direttrice nord (Aterno–Pineto)
- 164 da ovest (Rancitelli)
- 169 dai Colli (Aterno–Colli)
- Montesilvano, invece, genera 428 corse al giorno, un numero molto elevato rispetto alle altre.

Nonostante tutte queste corse la popolazione non rileva percezione del servizio, questo perché l'offerta non copre i bisogni reali del cittadino.

IL PROBLEMA DEGLI ORARI

Analizzando gli orari delle linee emerge subito una criticità strutturale. Guardiamo i primi accessi al terminal:

- da sud – Francavilla, la prima corsa arriva solo alle 7:30;
- da sud- aterno Fontanelle prima corsa 7.00;
- da ovest Chieti 5:40;
- dai Colli, la prima corsa arriva alle 6:00;
- da Montesilvano, la prima corsa raggiunge il terminal alle 6:15.

Se includiamo anche le linee suburbane, l'anticipo migliora, ma si apre un altro problema: i suburbani non effettuano fermate urbane. Entrano in città ma non si fermano, riducendo l'accessibilità proprio dove dovrebbe aumentare. È una criticità grave, perché sottrae capacità al sistema urbano invece di integrarla.

Le ultime corse mostrano un quadro altrettanto disomogeneo:

- sud alle 22:10
- sud aterno fontanelle 21.15
- ovest- chieti alle 00:05
- nord aterno colli 22:00
- Montesilvano 23.00.

Le frequenze medie confermano la frammentazione:

- 20 minuti per sud linea 21
- 30 minuti per Fontanelle linee 15 e 6
- 20 minuti per la parte ovest linea 8s
- 20 minuti per i Colli linea 5
- 10 minuti per la V1

- 20 minuti per le altre linee da Montesilvano 5-3

Da questa analisi emerge chiaramente che non tutti i quartieri hanno la stessa accessibilità. È un tema di equità urbana: tutte le direttrici dovrebbero garantire gli stessi orari e la stessa possibilità di accesso al servizio.

S.Donato - Fontanelle, che ha la prima alle 7:00 e l'ultima corsa alle 21:15, non può avere la stessa accessibilità di chi vive a Montesilvano che invece ha la prima corsa in arrivo alle 6.15 e ultima partenza alle 23:00.

Migliorare l'accessibilità significa dare a tutti lo stesso punto di ingresso nel trasporto pubblico, con orari di inizio e fine servizio uniformi su tutta la città.

Abbiamo analizzato anche gli arrivi al terminal. Quasi tutte linee arrivano troppo tardi tra le 7.30 e le 8.00. Troppo tardi. Quanto alle ultime partenze, dopo le 22:00 è quasi impossibile vedere un autobus: la maggior parte delle linee termina tra le 20:00 e le 21:30. Troppo presto!

Prime corse arrivo terminal bus Urbane Pescara



Ultime corse partenza terminal bus Urbane Pescara



Perché accade tutto questo? Perché l'intero sistema è costruito attorno a un'unica funzione: portare gli studenti delle scuole superiori in città la mattina. È un impianto monofunzionale.

Il sistema è calibrato su tre bisogni principali - studio, lavoro e sanità - ma di fatto è centrato quasi esclusivamente sul primo.

Ecco perché il servizio inizia tardi, si concentra nelle ore scolastiche e la sera "scompare": non è progettato per la città, ma progettato per i bisogni di chi è obbligato a prendere il bus, gli studenti.

Nel corrente anno scolastico gli studenti da trasportare sono 12.375, ma quelli che ricadono effettivamente nell'area urbana - e quindi nel perimetro del trasporto urbano - sono 9.146. di cui 5.000 da Pescara e 4100 dai comuni limitrofi.

ANALIZZARE – SPOSTAMENTI CASA-SCUOLA (STIMA MODALE)

Modalità di spostamento	Studenti stimati	% sul totale
TPL urbano / suburbano	5.000	41,6%
Auto (accompagnati)	4.000	33,3%
Moto / scooter	800	6,6%
A piedi	1.700	14,1%
Bici / micro-mobilità	400	3,4%
Totale	12.000	100 %

TPL: 4 studenti su 10.

Significa che, nell'arco di un'unica ora di punta, il sistema deve assorbire una quantità enorme di spostamenti solo di studenti. Il sistema ha una pressione enorme.

Il sistema mette a disposizione 69 autobus di penetrazione interna alla città e 67 di gestione urbana da terminal bus verso scuole, che non sono distribuite in modo uniforme.

La quasi totalità delle scuole è posizionata dal terminal bus verso sud costringendo molti studenti al cambio di bus e caricando il sistema di ulteriori 2000 spostamenti. Il sistema "regge"?

Linee di Penetrazione Urbana Orario ingresso scuole



Linee di accesso rete urbana Orario ingresso scuole



Il sistema, considerando l'attuale sharing modale, dove uno studente su 4 va a scuola in bus, nel complesso, "regge", ma non possiamo dire che regga bene. E certamente non regge per tutti. Chi prende l'autobus la mattina lo sa: i mezzi sono stipati. Le persone sull'autobus sono molte di più di quelle che possono contenere da seduti, cioè 60, soprattutto nelle corse di penetrazione verso la città.

Il punto è chiaro: riusciamo a malapena a trasportare gli studenti, ma non riusciamo a trasportare anche i lavoratori. Non c'è spazio. E se il trasporto pubblico non è in grado di accogliere i lavoratori, questi non lo useranno mai. Sono costretti a prendere l'auto. E chi ha figli li accompagna in macchina, inevitabilmente.

Basta osservare cosa accade ogni mattina davanti all'ITIS: un vero e proprio caos, un imbuto di auto

che racconta meglio di qualsiasi grafico la fragilità del sistema attuale.

LA SOLUZIONE DELLA GERARCHIA: IL TRENO COME ASSE PORTANTE

Quale potrebbe essere una soluzione? La proposta è semplice, ma richiede un cambio di prospettiva: salire di gerarchia. Pescara dispone già di un'infrastruttura strategica — tre tronchi ferroviari e quattro stazioni — che potrebbe diventare l'asse portante del sistema di mobilità.

INTERMODALITÀ - BUS + TRENO
Una rete integrata per ridurre la pressione e ampliare le opportunità di mobilità

Trasferire almeno il 30-40% degli studenti sui treni

Bisogna iniziare a immaginare che gli studenti di Montesilvano diretti all'ITIS possano prendere il treno e scendere alla stazione di San Marco, che si trova letteralmente nel giardino dell'istituto. Solo su questa direttrice parliamo di circa 2.000 studenti che, grazie all'intermodalità, potrebbero essere spostati su ferro, liberando capacità preziosa sul sistema su gomma.

Basta guardare cosa accade alle 7:20: gli autobus da Montesilvano, Francavilla e San Giovanni Teatino sono già saturi. Eppure, a Francavilla la stazione c'è, a Montesilvano la stazione c'è e a San Giovanni Teatino la stazione è in progetto come il raddoppio della tratta, i treni sono già presenti, e dove mancano basta inserirli, ad esempio tra Montesilvano e San Marco, e potremmo trasportare centinaia e centinaia di studenti liberando i bus per le altre funzioni lavorative. L'infrastruttura esiste, dobbiamo usarla.

Il problema è che TUA, l'azienda del trasporto pubblico, non ha mai integrato il treno nella propria pianificazione. In Italia, treno e bus sono due rette parallele che non si incontrano mai. Per il cittadino questo è un limite enorme, e lo sarà ancora di più quando analizzeremo la scala metropolitana.

Eppure i numeri parlano chiaro: su 14 plessi scolastici, 12 si trovano a meno di 10 minuti a piedi da una stazione ferroviaria. Sono facilmente raggiungibili. L'unico vero ostacolo è il biglietto, ma con un sistema di intermodalità tariffaria questo problema si può risolvere.

L'ANALISI DELLO SPOSTAMENTO CASA-LAVORO: I PENDOLARI

Passiamo ora all'analisi degli spostamenti casa-lavoro, che è probabilmente il vero cuore del problema.

Gli studenti, pur con molte difficoltà, riusciamo in qualche modo a trasportarli. Ma il pendolare urbano e metropolitano è il grande escluso del sistema. E sulla scala metropolitana - come ricordava anche il professor Luciano D'Amico - le criticità diventano ancora più evidenti.

Per capire la situazione abbiamo analizzato tutti i treni e tutti gli autobus che partono da Pescara tra le 5:00 e le 7:30, e quelli che rientrano in città dopo le 21:00. Sul fronte autobus, il primo parte alle 5:45, l'ultimo rientra intorno alle 23:05 - 23:10. Sul fronte ferroviario, invece, l'offerta è molto più robusta: 15 treni ogni mattina, tra cui due Frecciarossa e un Frecciabianca diretti a Milano, oltre ai treni per Roma. Non sono treni "da gita": sono treni usati per lavoro, treni regolari.

Gli orari dei primi treni sono questi:

- verso nord: 5:00
- verso ovest: 4:46
- verso sud: 6:43

Il primo treno che rientra da nord è alle 20:05, ed è un Frecciarossa che arriva da Milano: non porta "quattro gatti", ma centinaia di persone.

Categoria	Dettaglio	Orario / Numero
Autobus	Primi autobus	5:45 – 7:15 – 7:25
	Ultimi autobus	21:10 – 21:15 – 23:10
Treni	Totale partenze giornaliere	15
	Totale ritorni giornalieri	18
	Tipologia	4 Frecciarossa, 3 Frecciabianca + collegamenti per Roma
Direttrici	Primo treno da Nord	5:00
	Primo treno da Ovest	4:46
	Primo treno verso Sud	6:43 (domenica alle 1:00 di notte)
	Ultimi ritorni	23:05 – 23:10

Il risultato è evidente: il sistema urbano non permette ai pendolari di accedere facilmente ai treni che servirebbero per andare a lavoro, soprattutto dalla parte sud.

Per capire quali treni siano effettivamente accessibili abbiamo costruito uno schema:

- in rosso abbiamo indicato i treni che non possono essere presi da nessuna direttrice urbana, perché non si riesce a raggiungere la stazione in tempo;
- i primi treni realmente accessibili iniziano a comparire solo dalle 6:00.

Il Frecciarossa delle 6:00: da Chieti e parte ovest della città è teoricamente raggiungibile. Da Nord e Colli già si scala alle partenze dopo le 6.30 e si iniziano a vedere le prime vere possibilità di accesso per la città almeno per i quadranti a nord del fiume.

Da Fontanelle non ce la fa: il primo autobus arriva per i treni in partenza dopo le 7.00, troppo tardi.

Da Francavilla, invece, non è possibile prendere nessuno di questi 15 treni del mattino: è completamente fuori gioco. Il primo 21 arriva addirittura alle 7.30.

Orario Partenza	Servizio	Destinazione	Nord (06:15)	Nord Aterno (06:00)	Ovest (05:40)	Sud Aterno (07:00)	Sud (07:30)
04:55	Clickbus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
05:00	Frecciarossa	Milano Centrale	●	●	●	●	●
05:05	Regionale	Ancona	●	●	●	●	●
05:13	Regionale	Termoli	●	●	●	●	●
05:25	Regionale	Roma Termini	●	●	●	●	●
05:25	Regionale	Teramo	●	●	●	●	●
05:35	Prontobus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●

Orario Partenza	Servizio	Destinazione	Nord (06:15)	Nord Aterno (06:00)	Ovest (05:40)	Sud Aterno (07:00)	Sud (07:30)
06:00	Frecciarossa	Milano Centrale	●	●	●	●	●
06:56	Regionale	Sulmona	●	●	●	●	●
07:02	Intercity	Milano Centrale	●	●	●	●	●
07:15	Clickbus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
07:25	Di Carlo	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
07:30	Regionale	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●

Per i ritorni, fino alle 21:00 circa, non ci sono grossi problemi, poi come vedete si iniziano a vedere rossi: chi arriva a Pescara in stazione già alle 21.15 non può tornare a casa.

Orario arrivo	Servizio	Provenienza	Nord (23:00)	Nord Aterno (22:00)	Ovest (23:59)	Sud Aterno (21:15)	Sud (22:10)
20:50	Regionale	Termoli	●	●	●	●	●
20:50	Regionale	Ancona	●	●	●	●	●
20:52	Regionale	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
20:54	Frecciarossa	Milano Centrale	●	●	●	●	●
21:00	Regionale	Teramo	●	●	●	●	●
21:10	Di Carlo	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
21:10	Flixbus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
21:10	Clickbus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●

Orario arrivo	Servizio	Provenienza	Nord (23:00)	Nord Aterno (22:00)	Ovest (23:59)	Sud Aterno (21:15)	Sud (22:10)
21:48	Frecciarossa	Milano Centrale	●	●	●	●	●
22:05	Intercity	Milano Centrale	●	●	●	●	●
22:14	Regionale	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
22:45	Prontobus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
23:05	Frecciarossa	Milano Centrale	●	●	●	●	●
23:05	Clickbus	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●
23:10	Di Carlo	Roma Tiburtina	●	●	●	●	●

Ho messo la linea dalle 4:45 alle 23:10 perché ci sono anche gli autobus da Roma alle 23:10, 23:15 come l'ultimo frecciarossa da Milano che arriva alle 23.05. Questa è la linea dei pendolari.

Le prime partenze iniziano alle 4.45 e gli ultimi arrivi ci sono alle 23.15.

Stabiliamo quali treni possiamo prendere, ma deve poterlo fare tutta la città.

Facciamo che sia il Frecciarossa delle 6:00 come primo accesso e il bus da Roma delle 23.15 come ultimo, ma ci deve poter avere accesso tutta la città, non solo chi viene dalla direttrice per Chieti.

È quello il punto: dare omogeneità di accesso. Oggi questo non è così. C'è chi arriva da Chieti, riesce a prenderlo e riesce a tornare a casa, in altri quadranti non ci riescono.

Stabilita la linea temporale dei pendolari (4:45 - 23:10) ora vediamo le ripercussioni sulla sosta.

Quando non c'era la sosta a pagamento, si lasciava l'auto nei parcheggi pubblici.

Oggi queste persone, che saranno almeno 200-300, parcheggiano nelle zone centrali e sono utenti che non compreranno neanche uno spillo in quei negozi perché stanno a Milano, stanno a Roma, non spendono niente. Occupano solo il parcheggio, portando anche un danno economico al centro.

Era quel famoso concetto che dicevamo prima: liberare spazio, riuscire a dare la possibilità a questi pendolari di arrivare con i mezzi pubblici. Riusciremmo a creare spazio e liberare parcheggi per il resto della città.

LE PARTENZE DELL'AEROPORTO: UN TRAFFICO NON PENDOLARE

Le partenze dell'aeroporto non sono state considerate in modo approfondito perché non seguono orari regolari.

C'è però un elemento da tenere presente: con la presenza di Ryanair, Pescara funziona di fatto come un parcheggio operativo della compagnia. Questo comporta una serie di orari "creativi": voli alle 5:45, alle 23:40, arrivi nel cuore della notte.

Oltre a Ryanair operano altre due compagnie low cost ma la quasi totalità dei voli è eseguita da Ryanair.

Tuttavia, la maggior parte di questi passeggeri non è composta da pendolari. Si tratta perlopiù di persone che viaggiano per motivi personali, turistici o occasionali.

Per questo motivo il traffico aeroportuale non incide in modo significativo sull'analisi degli spostamenti casa-lavoro, seppur comunque meritevole di considerazione.

A riguardo è stata istituita la linea AirLink, che visti gli orari copre appena un terzo dei voli aerei in partenza e in arrivo.

L'AREA METROPOLITANA E IL BIGLIETTO UNICO

Poi c'è il sistema metropolitano. Nel 1999 è stato fatto il biglietto unico per una grande area da 309.000 abitanti. E solo il 17 novembre 2025 per la prima volta è stato fatto l'abbonamento annuale unico, perché prima non c'era.

LA SCALA DEL PROBLEMA: PERCHÉ SERVE UN ASSE DI TRASPORTO SUPERIORE

Lo dico perché i numeri parlano da soli: nell'area urbana ci sono 120.000 spostamenti al giorno, che diventano 240.000 se consideriamo andata e ritorno. Il filobus va benissimo, ma se pensiamo di risolvere tutto con il filobus, stiamo sbagliando scala. Il filobus è un secondo livello gerarchico, utile e necessario, ma non può essere il pilastro del sistema. Serve un livello superiore.

Nei giorni di punta, solo gli studenti generano 9.000 spostamenti in un'ora. A questi vanno aggiunti almeno altri 20.000 pendolari. Significa che

Pescara deve spostare 30.000 – 40.000 persone nell'ora di punta.

E quando ragioniamo su questi numeri, anche confrontandoci tra tecnici, emerge un dato impressionante: se volessimo trasformare anche solo il 50% del traffico auto in trasporto pubblico, che è l'obiettivo minimo per una città sostenibile, dovremmo immaginare di dover muovere lo stesso volume della metro C di Roma. Questo dà la misura reale del problema: il volume da trasportare è enorme.

Il filobus sul tracciato delle terme è utile, ma non basta. Serve un mezzo capace di portare 5.000, 6.000, 7.000 persone all'ora per senso di marcia. Altrimenti non se ne esce. E l'unico sistema che può farlo è la ferrovia, che tutto sommato funziona già: ha capacità, frequenze, infrastruttura e posizione. Va integrata, certo, ma la base c'è.

IL FOCUS SULL'OSPEDALE: IL GRANDE ATTRATTORE TRASCURATO



Passiamo a quello che per me è il punto centrale, quello che abbiamo lasciato per ultimo. Torniamo sempre a questa cosa: quando si accende il motore del trasporto pubblico? Quando devono partire tutte le linee della città, a che ora si accende il motore?

LA DOMANDA È: CHI DOBBIAMO PORTARE A LAVORO?

Perché se non capiamo chi dobbiamo portare a lavoro, è difficile comprendere a che ora deve accendere il motore.

Grazie ad un Report del professor Pino Mauro sulla città, abbiamo rilevato che su 47.610 occupati, 5.700 sono i dipendenti impiegati nella sanità che è il comparto lavorativo più numeroso della città. C'è poco da fare: i primi che dobbiamo portare al lavoro sono quelli del nucleo più grande di lavoratori di questa città: l'ospedale.

Perché poi ci sono anche gli altri: grande distribuzione, ristorazione, turismo, bar, servizi alle imprese, ecc. Ma la sanità ha una particolarità: intanto non è soltanto un servizio, ma anche un diritto.

Allora siamo andati a vedere come funziona il sistema ospedale dal punto di vista della mobilità. Nell'area di Pescara sono due gli ospedali: la clinica Pierangeli e il Santo Spirito.

Il dato è di 3.100 dipendenti a Pescara più 650 al Pierangeli, sono 3.750. Cioè, in 0,2 chilometri quadrati abbiamo quasi 4.000 persone che lavorano, più indotto di prossimità.

Stiamo parlando di una densità lavorativa che neanche la sera c'è in centro. In più abbiamo 860 posti letto, questo vuol dire che abbiamo visite, abbiamo servizi erogati giornalmente. L'ospedale è il più grande attrattore della città.

Questi sono i turni dell'ospedale. Parliamo intanto del lavoro perché queste cose vanno insieme: 7:00-14:00, 14:00-21:00, 21:00-7:00.

Quindi l'ospedale inizia alle 7:00, alle 14:00, alle 21:00. Quando si va in ospedale non è che si entra alle 7:01, si entra prima.

Bisogna cambiarsi, fare una serie di cose, perciò immaginiamo che alle 6:40, alle 13:40, alle 20:40 gli operatori devono essere lì.

E alle 7:20, alle 14:20, alle 21:20 più o meno devono andare via.

L'ACCESSIBILITÀ ALL'OSPEDALE: IL SISTEMA NON REGGE I TURNI

La domanda è semplice: ci sono autobus che permettono ai lavoratori di arrivare all'ospedale negli orari dei turni? La risposta, purtroppo, è no.

Entrate-Uscite

6:40 / 13:40 / 20:40

7:20 / 14:20 / 21:20

TURNI OSPEDALE OPERATORI SANITARI

da lunedì a domenica

07-14 14-21 21-7

DAY HOSPITAL

da lunedì a sabato

8-14 14-20

Alle 6:40, orario di ingresso del primo turno, arrivano all'ospedale solo 5 linee in tutta la città. È evidente che con 5 linee non si può garantire un accesso adeguato a un polo che impiega migliaia di persone.

Dopo le 21:15, per il turno serale, la situazione migliora appena: le linee diventano 6, sempre in tutta la città. Sei linee per un'intera città metropolitana. Non è insufficiente, è inadeguato.

Abbiamo fatto tutte le simulazioni, utilizzando gli orari ufficiali dal sito di TUA. Il risultato è chiaro:

- da Montesilvano non si arriva in tempo: la 38 ha fermata oltre 10 minuti a piedi;
- dai Colli sì, ma è una delle poche eccezioni;
- da Spoltore non si arriva: gli orari non consentono, per poco, l'ingresso;
- dalla parte sud non si arriva: le linee sud arrivano troppo tardi
- da Fontanelle non si arriva: la 14 ha linea diretta ma gli orari non consentono l'ingresso.

E anche quando si riesce ad arrivare, il ritorno è spesso complicato: mancano corse dirette, bisogna cambiare autobus e i tempi si allungano. Per alcune direttrici c'è una vera e propria roulette russa: se non si riesce a prendere la coincidenza non ci sono altre soluzioni.

Abbiamo ricostruito lo stesso schema dei treni:

Quartiere/Diretrice	06:40 ingresso	07:20 uscita	20:40 ingresso	21:20 uscita
Nord	●	●	●	●
Sud	●	●	●	●
Sud Aterno	●	●	●	●
Colli	●	●	●	●
Spoltore	●	●	●	●
Ovest	●	●	●	●
Santa Teresa	●	●	●	●
Lungomare Matteotti	●	●	●	●
Marina Sud	●	●	●	●

- rosso = non si arriva;
- blu = si arriva, ma solo cambiando autobus;
- verde = si arriva direttamente.

Abbiamo analizzato i due turni fondamentali:

- 6:40–7:20 (prima entrata);
- 20:40–21:20 (prima uscita).

Questi sono gli orari che contano davvero, perché devono portare le persone al lavoro, non a fare una passeggiata in centro.

La fascia centrale della giornata è meno critica: le persone possono adattare le abitudini, fermarsi a mangiare, fare commissioni. Ma i turni no: mattina entrata e pomeriggio uscita quelli devono essere serviti con capillarità

E qui emerge il problema: alle 6:40 e al ritorno alle 21.20, nella simulazione vediamo che i verdi sono pochissimi, i blu sono pochi, e i rossi sono tantissimi.

Per comprendere quello che dico andate agli orari di uscita dei turni: un caos totale. Basta andare fuori dal parcheggio dei dipendenti dell'ospedale: ci vogliono 10 minuti solo per uscire, perché tutti sono costretti a usare l'auto.

È evidente che così non funziona. Un ospedale non può essere servito in questo modo. Non può essere raggiungibile solo da una parte della città. Non può dipendere dall'auto privata per la quasi totalità dei suoi lavoratori.

Domanda: una rete di trasporto che non supporta il più grande comparto lavorativo della città è una rete che funziona?

LE PROPOSTE DI INTERVENTO SULL'OSPEDALE

Che cosa emerge dalla nostra analisi? Che le direttrici non sono adeguatamente collegate all'ospedale. I quartieri più popolosi devono poter raggiungere il principale polo sanitario della città.

E invece oggi accade l'opposto: Montesilvano e tutta la parte nord di Pescara, circa 90.000 persone, non hanno un collegamento diretto con l'ospedale. Lo stesso vale per la parte sud.

In altre città la situazione è molto diversa. A Bologna, ad esempio, esiste una linea che parte direttamente dall'aeroporto e arriva all'ospedale:

- perché non abbiamo linee dai quartieri popolosi verso l'ospedale?
- perché noi questa opportunità non riusciamo a garantirla?

Perché abbiamo una concezione troppo "ingegneristica" del sistema: tutto deve finire al terminal bus.

Fino a qualche mese fa avevamo due linee — la 3 e la 6 — che collegavano attrattive alla parte nord. Da aprile, invece, è stato creato un “muro”: dal tuo quartiere arrivi al terminal e sei obbligato a cambiare. Ma per alcune destinazioni strategiche questa logica va superata. E non è vero che sugli autobus ci sono solo anziani: ma gli anziani sono quelli che vanno in ospedale, e sono proprio loro che non possono essere costretti a cambi e percorsi complicati.

ARMONIZZARE GLI ORARI E ANTICIPARE IL SERVIZIO

Non basta aggiungere corse: bisogna armonizzare gli orari. Come si può fare?

Alcuni esempi:

- con linee circolari,;
- con linee dedicate agli ingressi e alle uscite dei turni;
- con partenze e arrivi programmati di linee cittadine all'ospedale per i turnisti.

La cosa fondamentale è una: il motore degli autobus deve accendersi alle 6:30. Se vogliamo portare i lavoratori al turno delle 6:40, gli autobus devono essere già lì. E lo stesso vale per il ritorno.

COLLEGAMENTI TROPPO DEBOLI

La linea 21 arriva a 1.300 metri dall'ospedale. Per un autobus è una distanza insignificante ma troppo da fare a piedi. Per una persona che ha appena finito un turno di notte, è troppo. Il famoso “raggio dei 10 minuti a piedi” funziona quando sei fresco, non funziona quando esci da un turno di 12 ore la notte. Stesso discorso per la linea 3 proveniente da nord

LA COMPLESSITÀ SISTEMICA: SCUOLE + OSPEDALE = COLLASSO

C'è poi un altro problema: la sovrapposizione dei flussi. Tra le 13:40 e le 14:20 tornano gli studenti. Alle 7:20 iniziano le scuole. Inserire altre 1.500–

2.000 persone in un sistema che già fatica è complicatissimo. Il rischio è il collasso.

LA SOLUZIONE: SHUTTLE DEDICATI

Una soluzione efficace potrebbe essere quella adottata in Campania: shuttle dedicati per i lavoratori dell'ospedale, indipendenti dal resto della rete. L'ospedale è esterno, serve un bacino enorme, e molte persone arrivano da fuori città. Uno shuttle dedicato risolverebbe il problema senza interferire con il resto del sistema. Facilmente attuabile interfacciandosi con il mobility manager dell'ospedale.

IL RUOLO DELLE LINEE SUBURBANE

Le linee suburbane possono essere molto utili perché arrivano presto. Un esempio:

- da Città Sant'Angelo una corsa arriva al terminal alle 6:45: basterebbe farla arrivare 5 minuti prima all'ospedale, e il problema sarebbe risolto;
- lo stesso vale per il ritorno. Oggi parte dal terminal bus alle 21.15: basterebbe farlo partire o istradarlo in transito per ospedale alle 21.20.

Non sono interventi enormi: sono aggiustamenti minimi, cose che si fanno a tavolino con un po' di buon senso.

LE PRESTAZIONI SANITARIE E L'ACCESSIBILITÀ ALL'OSPEDALE

Parliamo ora delle prestazioni sanitarie, sia del mattino che del pomeriggio. A Pescara si effettuano circa 1.500 prestazioni al giorno, e quasi il 75% avviene nella fascia mattutina. Molte di queste non sono interventi medici complessi: sono pratiche amministrative, certificazioni, prenotazioni, documenti.

È quello che, provocatoriamente, definisco “turismo sanitario”: negli ultimi mesi sono andato in ospedale quattro volte, non per motivi clinici, ma per questioni di carta. E per questo tipo di funzioni il trasporto pubblico sarebbe perfetto, se fosse organizzato.

Gli accessi giornalieri all'ospedale sono circa 1.150: un flusso enorme. L'unico intervento recente di TUA è stato prolungare la linea 5 fino a mezzogiorno il sabato. Un passo, ma decisamente insufficiente.

LE LINEE DIRETTE: POCHE, LENTE E CON FREQUENZE TROPPO BASSE

Le linee che oggi raggiungono direttamente l'ospedale sono: 14, 5, 45 e 12.

Le frequenze vanno dai 30 ai 60 minuti. Solo una di queste linee ha una frequenza accettabile; le altre sono servizi che, francamente, non rispondono alla domanda reale.

La verità è semplice: tutte le linee dei grandi quartieri dovrebbero arrivare all'ospedale. L'ospedale non è un servizio come gli altri: è un diritto. E un diritto deve essere raggiungibile. Trovate la soluzione tecnica che volete, ma le persone devono poterci arrivare.

LINEE CHE POTREBBERO SERVIRE L'OSPEDALE, MA NON LO FANNO

Abbiamo visto che anche altre linee potrebbero raggiungere l'ospedale con minime modifiche. La 3 e la 8, ad esempio, oggi passano sull'Adriatica. La 3, che un tempo era una delle linee principali, oggi non serve più l'ospedale.

La domenica — giorno delle visite — basterebbe una deviazione di 300–400 metri lungo la strada della Bonifica per raggiungere l'ospedale. È un cambiamento minimo, ma avrebbe un impatto enorme.

La linea 8 passa anch'essa sull'Adriatica. Abbiamo due linee che percorrono la stessa arteria, ma nessuna che passa dall'ospedale.

E la domenica la situazione è drammatica: non entra praticamente nessuno. Ma l'ospedale, la domenica, non chiude. Le persone devono andarci comunque, e il trasporto pubblico deve esserci.

IPOTESI DI INTERVENTI SULLA RETE ATTUALE



Passiamo ora agli interventi possibili sulla rete esistente, senza entrare nel lungo periodo o nelle trasformazioni strutturali. Parliamo di ottimizzazioni immediate, concrete, che si possono fare già oggi.

Un esempio evidente è la linea 14: per andare da Fontanelle al centro percorre 14,5 km. La futura V2, sullo stesso asse, ne percorrerà 3,5. Ho controllato personalmente: la strada per Roma è dritta. Come si arriva a 14,5 km? È per questo che il percorso dura 30 minuti. Queste linee vanno completamente ripensate.

FREQUENZE E ORARI: LA BASE MINIMA

Le linee principali devono avere una frequenza di 20 minuti, e almeno una per zona deve arrivare all'ospedale. La linea 5, ad esempio, inizia alle 7:00: non può portare i lavoratori al turno delle 6:40, e finisce troppo presto la sera per riportarli a casa. Basterebbe una corsa in più, o meglio ancora una frequenza fissa ogni 20 minuti.

Queste non sono rivoluzioni: sono piccole accortezze, razionalizzazioni che potrebbero perfino far

risparmiare risorse. Serve un tavolo tecnico che metta mano ai conti e ottimizzi ciò che già esiste.

UN VANTAGGIO UNICO: L'OSPEDALE DENTRO LA CITTÀ

Pescara ha una fortuna che molte città non hanno più: l'ospedale è dentro le mura urbane. Altrove, come a Pisa, per esempio, l'ospedale nuovo è fuori città e serve una navetta dedicata. Noi abbiamo l'ospedale in città: dovrebbe essere il nostro "metronomo", il nodo centrale dei tempi della rete. Da qui nasce l'idea di linee "algoritmiche":

- la 21 potrebbe essere dedicata solo alla mattina, quando si concentra il 75% delle prestazioni sanitarie;
- la 3 e la 38 portata fino all'ospedale;
- la linea 14 armonizzata per i flussi ospedalieri;
- altre linee potrebbero essere ripensate per accorpare i flussi.

Una rete funziona se non portiamo al lavoro il più grande comparto lavorativo della città? Possiamo avere mille linee, ma se non servono l'ora giusta, non servono.

FASCIA CRITICA: 5.30-23.30 - FASCIA DIURNA 6:30-21.30

Questa è la fascia dove le linee devono essere attive, le linee che garantiscono i flussi lavorativi e che deve essere garantita. Le linee più veloci dovrebbero avere frequenze adeguate. I primi arrivi



alle 4:45 o arrivare al terminal alle 5.45 è utopia? L'ultima partenza alle 23:30 è realistica?

Una linea per direttrice che arriva alle 5.30-6.00 e termina alle 23.30 con un'ultima partenza da terminal bus è una dimensione che permette alla città di seguire i bisogni dei cittadini in ambito lavorativo. Non è complicato: serve omogeneità.

I DUE OSPEDALI

I due poli sanitari sono veri e propri laboratori di mobilità. Portare le persone alle 6:30 è possibile anche con frequenze di 30-45 minuti, purché ci sia la prima corsa. Poi si distribuisce il resto della giornata, con ultime corse alle 21:30.

E non dimentichiamo il commercio: in Italia i centri commerciali sono aperti la sera. Ci sono comparti lavorativi che terminano i turni più tardi. Non possiamo ignorarli.

SVAGO ED EVENTI: LA PIANIFICAZIONE CHE MANCA

Chiusa la parte sul lavoro, parliamo dello svago. Qui il problema è uno solo: manca la pianificazione. Quando c'è stata la finale del Pescara, allo stadio c'erano 20.000 persone. La partita finiva alle 21:00. Non c'era un solo autobus per tornare a casa. Eppure lo spazio c'è, l'infrastruttura c'è. Manca il piano.

Per un concerto — come quello di Jovanotti — l'organizzazione deve fare il piano dei trasporti, esattamente come fa il piano della sicurezza. Perché c'è solo la sicurezza e non i trasporti?

La V1 potrebbe essere usata, ma oggi corre tre volte al giorno: incomprensibile. Gli spettacoli finiscono alle 23:20. I cinema hanno anticipato gli orari. Possibile che non ci sia un autobus dopo l'ultimo spettacolo? Il sabato sera è ancora più critico: fino all'una è complicato muoversi. La verità è semplice: manca proprio l'autobus.

Inizio fascia diurna linee Urbane Primo arrivo Terminal bus



Ultime partenze linee urbane terminal bus Pescara



Fine fascia diurna linee urbane Ultima Partenza terminal bus



Frequenza media per direttrice



Primi arrivi Terminal bus



CONCLUSIONI

Il trasporto pubblico locale non può più essere un sistema monofunzionale, pensato solo per chi è obbligato a usarlo. Deve diventare una rete plurale, capace di rispondere alle esigenze di:

- chi lavora,
- chi studia,
- chi vive la città per cultura, svago, socialità,
- chi deve usufruire dei diritti.

Significa accompagnare gli studenti, ma anche garantire collegamenti certi agli ospedali e ai poli produttivi.

Significa sostenere famiglie e lavoratori nei loro spostamenti quotidiani.

Significa offrire corse dedicate agli eventi sportivi e culturali, ai concerti, agli spettacoli serali, fino alla movida notturna.

Non è una semplice scelta modale. È una scelta di modo: un nuovo modo di abitare la città, di muoversi, di partecipare alla vita collettiva.

Solo così il trasporto pubblico diventa autonomia, inclusione, dignità urbana.

Solo così Pescara può avere una mobilità moderna, equa e sostenibile.

SIMONA BARBA

Da ciò che emerge, basterebbe innanzitutto rendere più efficiente il sistema attuale, almeno per creare un primo avvicinamento a una situazione realmente funzionale. Serve dunque una visione su due binari: da una parte la visione di lungo periodo che abbiamo visto con il professor D'Amico, relativa all'area metropolitana; dall'altra l'ottimizzazione di ciò che abbiamo già oggi.

Perché è inutile rendere gratuito il trasporto pubblico se poi le persone, di fatto, non possono usarlo perché non funziona. La prima condizione è che il servizio sia efficiente, solo dopo ha senso parlare di tariffe.

In questo momento è come se avessimo dei "posti fantasma", perché i servizi sono tarati quasi esclusivamente sulle esigenze degli studenti. Eppure Pescara ha una grande fortuna: la maggior parte dei servizi è collocata lungo un asse molto compatto.

Se partite dal terminal, avete subito il Comune, poi più avanti lo stadio, quindi l'Agenzia delle Entrate: tutto è concentrato. È una città molto compatta, non è come Chieti, dove la Camera di Commercio si trova sulla Statale Aterno-Sangro e l'INPS è in collina. Abbiamo quindi una città che ha tutto a portata di mano, ma che funziona in modo inefficiente.

Dall'analisi dei bisogni e dall'analisi dei trasporti che abbiamo ascoltato, emerge con forza la necessità di un'agenzia per la mobilità che metta a sistema tutti i diversi piani esistenti.



A photograph of a tram on a city street, partially obscured by a large green rectangular overlay on the right side. The tram is white with green accents and has advertisements on its side. The street is paved with cobblestones and has a crosswalk. In the background, there are buildings and trees.

Giancarlo Odoardi

*Esperto promotore
mobilità ciclistica*

Il contesto della piani- ficazione

UNA RICCA DOTAZIONE DI PIANI, MA INATTUATI

Qual è il contesto in cui devono essere inserite le indicazioni fornite da Luciano D'Amico e approfondite da Fabrizio Montefusco? Il contesto è quello della pianificazione, degli strumenti di pianificazione. E bisogna riconoscere che il Comune di Pescara – la realtà che conosco meglio – è riccamente dotato di strumenti in questo senso.

Nel 2019 viene emanato un piano di finanziamento ministeriale all'interno di un programma denominato FOP (fondi operativi di progetto). Viene messo a disposizione un fondo di riparto, non attraverso bandi competitivi, ma tramite risorse assegnate sulla base dell'attuazione, della redazione e dell'aggiornamento del PUMS, il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile.

Ho personalmente compilato le dieci schede previste per la richiesta di finanziamento relativa all'aggiornamento del PUMS, che Pescara a quell'epoca aveva già adottato ma non ancora approvato. In quell'occasione, nel 2019, il Comune di Pescara ha ricevuto 330.000,00 euro, suddivisi in dieci progetti, circa 30.000,00 euro per ciascun progetto.

Con quel finanziamento il Comune ha realizzato:

1. l'adeguamento del PUMS;
2. l'aggiornamento del PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano);
3. il piano urbano per la mobilità ciclistica (BICIPLAN);
4. il Piano degli orari e dei tempi della città;
5. il Piano della logistica e della micrologistica;
6. il Piano della sicurezza stradale;
7. il Centro di Monitoraggio e Gestione della Sicurezza Stradale;
8. l'attività di monitoraggio del PUMS;
9. i processi partecipativi legati al PUMS;
10. i processi partecipativi legati al BICIPLAN.

Tutti questi strumenti il Comune di Pescara li ha formalmente realizzati. Lo so perché ho partecipato alle attività di partecipazione, assistendo direttamente alla presentazione di questi piani. Ciò



che non è chiaro è quale sia stata, o sia tuttora, l'efficacia concreta di alcuni di questi strumenti. Ad esempio, non so se il Piano degli orari e dei tempi della città o il Piano della logistica e della micrologistica siano effettivamente attuati.

So invece che c'è difficoltà a rispettare i tempi di

aggiornamento di alcuni piani. Il PUMS ha obiettivi generali e di lungo periodo; il PGU, invece, dovrebbe essere aggiornato ogni due anni.

So che è stato aggiornato una sola volta e che entro il 2025 dovrebbe essere nuovamente aggiornato, ma non mi risulta esista un calendario definito per questa attività. Lo stesso vale per gli altri piani.

In sintesi, il Comune di Pescara dispone di una dotazione strumentale forte e robusta, ma non è affatto chiaro se e quanto questi piani vengano realmente messi a sistema e utilizzati come strumenti operativi.

L'AREA VASTA E L'AGENZIA DELLA MOBILITÀ MANCANTE

Questo è il contesto pianificatorio nel quale dovrebbero avvenire le trasformazioni legate alla mobilità, trasformazioni che, come ricordava Fabrizio Montefusco nelle sue conclusioni, devono necessariamente svilupparsi su un ambito territoriale più ampio.

Luciano D'Amico lo ha detto chiaramente: non basta riferirsi al solo Comune di Pescara, ma bisogna ragionare almeno in termini di area metropolitana vasta. Si è sempre parlato di "area vasta" e questo dovrebbe essere l'obiettivo di riferimento.

Non a caso, come propose all'epoca Stefano Civitarese, l'idea era quella di creare un'area vasta attraverso un'associazione di Comuni, tentativo avviato intorno al 2015, quando questa prospettiva prese corpo, ma che poi non ebbe seguito per la scarsa adesione.

I Comuni coinvolti avrebbero dovuto essere Francavilla, Pescara, Montesilvano, Chieti, San Giovanni Teatino, Spoltore e Città Sant'Angelo.

L'obiettivo era costituire un'agenzia per la mobilità di area vasta che ragionasse in modo integrato su tutte le questioni che oggi stiamo discutendo. Questo progetto non è stato realizzato e non sembra rientrare nell'agenda politica attuale.

I MOBILITY MANAGER E I PIANI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO: STRUMENTI OBBLIGATORI MA INATTUATI

Accanto al quadro pianificatorio esistono alcune figure e soggetti che dovrebbero essere determinanti e che Fabrizio ha già citato: i mobility manager. Si tratta di figure obbligatorie in alcune situazioni: per i Comuni con più di 50.000 abitanti e per le aziende con più di 100 dipendenti.

Il Comune di Pescara rientra sicuramente in questa categoria; Montesilvano pure dovrebbe dotarsene; Chieti è al limite, ma non è che con 49.000 abitanti ci si possa semplicemente sottrarre a questo obbligo. Una vera politica di mobilità dovrebbe comunque prevedere questa figura.

E qui emergono le criticità: alcuni Comuni nominano il mobility manager essenzialmente per intercettare canali di finanziamento che richiedono la presenza di tale figura per poter accedere ai fondi. Di conseguenza, si procede alla nomina formale del mobility manager, che spesso è un dirigente già sovraccarico di responsabilità, al quale si affida un ulteriore compito che, in pratica, non viene svolto.

A questo si aggiunge un altro strumento di cui parlerò più avanti: il PSCL (Piano Spostamenti Casa-Lavoro) per le aziende e il PSCS (Piano Spostamenti Casa-Scuola) per gli istituti scolastici. Anche questi stanno diventando strumenti vincolanti per l'ottenimento di finanziamenti: le risorse vengono concesse solo se si dispone di un mobility manager e di un PSCL. Ma non basta avere il documento; è necessario averlo attuato e dimostrare di aver raggiunto gli obiettivi in esso contenuti. E su questo fronte siamo molto indietro.

Abbiamo dunque: gli strumenti di pianificazione, il contesto pianificatorio, i piani e gli attori che dovrebbero attuarli. Queste figure non possono essere coinvolte solo "per cortesia", per dire "li abbiamo sentiti". Devono essere messe in condizione di lavorare, dotate di strumenti, di équipe, di uffici dedicati, inseriti in un quadro di collaborazione stabile. E le amministrazioni non devono limitar-

si a consultarli formalmente, ma devono utilizzarli concretamente per redigere e attuare i piani di cui dispongono.

L'OSSERVATORIO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE: PESCARA AL 23° POSTO

Vorrei ora richiamare un report recente, realizzato da Euromobility. Si tratta dell'Osservatorio sulla mobilità sostenibile in Italia, che valuta il grado di mobilità sostenibile nelle 50 città più popolate, analizzando diversi parametri.

Pescara, nella valutazione relativa alle attività del

vista dell'offerta di servizi di sharing – monopattini e biciclette – Pescara si colloca in una posizione comparabile a quella delle grandi città, addirittura al terzo-quarto posto tra le cinquanta analizzate. È quindi una realtà vivace sul piano della micro-mobilità.

Tuttavia, il car sharing a Pescara non esiste, così come mancano altre forme di condivisione del mezzo privato. E soprattutto, il punto critico che determina il calo in classifica è il trasporto pubblico locale.

L'offerta di TPL è pari a 5.000 posti-chilometro per abitante. Si tratta di un dato medio complessivo,



La città più "eco-mobile" d'Italia

1^	Bologna	11^	Modena	21^	Vicenza	31^	Aosta	41^	Catanzaro
2^	Venezia	12^	Rimini	22^	Genova	32^	Taranto	42^	Campobasso
3^	Milano	13^	Ferrara	23^	Pescara	33^	Napoli	43^	Siracusa
4^	Parma	14^	Forlì	24^	Bolzano	34^	Terni	44^	Messina
5^	Firenze	15^	Novara	25^	Bari	35^	Udine	45^	Salerno
6^	Torino	16^	Prato	26^	Monza	36^	Ancona	46^	Catania
7^	Bergamo	17^	R. Emilia	27^	Trieste	37^	Foggia	47^	R. Calabria
8^	Brescia	18^	Roma	28^	Cagliari	38^	Perugia	48^	Latina
9^	Padova	19^	Verona	29^	Ravenna	39^	Palermo	49^	Sassari
10^	Trento	20^	Piacenza	30^	Livorno	40^	L'Aquila	50^	Potenza

2024, si colloca al 23° posto. Davanti a Pescara troviamo città come Bologna, Venezia, Milano, Parma. Questo dato è già significativo, ma è interessante analizzare ciò che emerge nel dettaglio.

Per le sue dimensioni Pescara presenta performance molto interessanti, ad esempio sul fronte della micromobilità e dello sharing. Dal punto di

che non riflette le differenze tra le ore di punta e gli altri momenti della giornata: come ricordava Fabrizio Montefusco, nelle ore di punta ci sono molte corse, ma nel resto del giorno l'offerta cala sensibilmente. Quel valore è dunque una media che non fotografa la qualità reale del servizio. Inoltre, i 5.000 posti-chilometro per abitante non corrispon-

dono ai chilometri delle corse, ma ai posti offerti complessivamente; ciò significa che il numero di passeggeri trasportabili è inferiore alla media delle città di dimensioni analoghe.

Anche la domanda è bassa: meno di 200 viaggi all'anno per cittadino. Le frequenze ridotte e l'assenza di corsie riservate incidono pesantemente sulla competitività del servizio, mentre la motorizzazione privata rimane elevatissima: 63 auto e 19 motocicli ogni 100 abitanti.

Questo dato sulla motorizzazione è in forte crescita. Fino a due anni fa, in Italia il tasso era di 63 auto ogni 100 abitanti, cioè 630 auto ogni 1.000 abitanti; oggi siamo a 701 auto per 1.000 abitanti. E rispetto alla media europea, l'Italia ha circa 200 auto in più ogni 1.000 abitanti. È un dato impressionante, che pone interrogativi profondi su dove stiamo sbagliando e su come è possibile raggiungere questi livelli.

Ho richiamato questo quadro per evidenziare come il punto debole che fa scendere Pescara in classifica sia proprio l'inefficienza organizzativa del trasporto pubblico locale.

I PIANI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO:

LO STRUMENTO PRINCIPE INATTUATO

Vorrei ora affrontare un tema che non abbiamo approfondito: i Piani Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL), uno strumento che deve essere redatto obbligatoriamente da alcune realtà organizzate.

Pensiamo, ad esempio, all'ospedale – che è il principale datore di lavoro in termini di numero di dipendenti – al Comune, e a molte altre realtà che generano mobilità: l'Agenzia delle Entrate, il Tribunale, ecc., e ovviamente le scuole, che sono anch'esse grandi generatori di traffico.

L'Istituto Volta, ad esempio, ha più di 2.000 studenti e quasi 300 dipendenti tra personale docente e non docente: rientra quindi pienamente nella categoria dei soggetti che dovrebbero dotarsi di un PSCL. Questi piani devono essere redatti e coordinati dal mobility manager. Se in una struttura di questo tipo non c'è un mobility manager e non

c'è un PSCL, la gestione della mobilità diventa inevitabilmente problematica.

LA GERARCHIA DEI MOBILITY MANAGER

È utile chiarire la gerarchia delle figure coinvolte. Il mobility manager è, nella maggior parte dei casi, aziendale: ogni grande azienda, così come il Comune (che a tutti gli effetti è un'azienda), deve avere il proprio mobility manager.

Il Comune, a sua volta, può e deve avere un mobility manager di area, che coordini i mobility manager aziendali. Se ciascuno organizza la propria mobilità in modo isolato, chi assicura il coordinamento complessivo? È qui che entra in gioco il mobility manager di area, figura essenziale per garantire coerenza a livello urbano.

Infine, ci sono i mobility manager scolastici, che devono occuparsi sia della mobilità dei dipendenti sia di quella degli studenti, un ambito particolarmente complesso.

La scala gerarchica è dunque la seguente:

- mobility manager di area,
- mobility manager aziendali,
- mobility manager scolastici.

GLI OBBLIGHI E I TEMPI

Il PSCL deve essere redatto entro il 31 dicembre di ogni anno e trasmesso al Comune.

Durante il 2019, grazie a un progetto finanziato dal Ministero per 2 milioni di euro – metà messi dal Comune di Pescara e metà dal Ministero – sono stati redatti quattro PSCL: uno per il Comune, uno per l'ospedale, uno per l'Università e uno per l'ARTA.

Successivamente, non risulta siano stati elaborati molti altri PSCL, fatta eccezione per il Comune, che oltre al piano del 2021 ne ha approvato un altro nel 2024. Tuttavia, i PSCL delle aziende dovrebbero essere presentati ogni anno entro il 31 dicembre. Il mobility manager di area dovrebbe analizzarli e approvarli entro i 15 giorni successivi. Tutto questo, nella pratica, non avviene.

Io non ho evidenza che i singoli enti redigano con regolarità i propri PSCL. Il Comune, che dovrebbe essere di esempio, ne ha solo due: uno del 2021 e uno del 2024, senza aggiornamenti intermedi.

In pratica, ciò che Fabrizio Montefusco ci ha mostrato è esattamente ciò che i PSCL prevedono per legge: un'analisi sistematica che tutti gli attori presenti dovrebbero svolgere.

IL CONTENUTO E IL SENSO DEL PSCL

Il Piano Spostamenti Casa-Lavoro non riguarda solo il trasporto pubblico locale; inquadra la mobilità del dipendente all'interno di un ventaglio molto ampio di possibilità: spostamenti a piedi, in bicicletta, in moto, in auto, in car pooling, con il bike sharing, con biciclette a noleggio e così via. Si tratta di un insieme articolato di opzioni, che dipende da ciò che si riesce a mettere in campo.

Alla base dell'attività del mobility manager c'è una condizione imprescindibile: un'indagine preliminare sugli spostamenti casa-lavoro, per capire come le persone si muovono, da dove arrivano, quali sono le loro destinazioni e con quali mezzi viaggiano. Questo processo deve essere dinamico: se si mettono in atto delle misure, l'anno successivo le abitudini di spostamento possono essere cambiate, e rinnovando le indagini è possibile misurare l'efficacia degli interventi.

All'interno del PSCL devono essere presenti almeno due elementi fondamentali:

- gli obiettivi da raggiungere;
- le risorse economiche disponibili per raggiungerli.

Se mancano questi due elementi, il PSCL è solo carta, un documento privo di efficacia. Senza obiettivi chiari e senza risorse dedicate, non è possibile attuare alcuna trasformazione reale.

Attualmente, oltre ai due piani del Comune, so che Poste Italiane ha un mobility manager e che probabilmente redige un PSCL nazionale; in passato anche Ferrovie dello Stato lo faceva, poi la figura del mobility manager è cambiata e non è chiaro quale sia oggi la continuità di quel lavoro.

L'ANALISI DEL PSCL DEL COMUNE DI PESCARA 2024

Questo strumento dovrebbe essere il principale strumento di qualità per la mobilità. Ho realizzato una mappa concettuale dell'organizzazione del PSCL del Comune di Pescara del 2024, in confronto con quello del 2021. Il piano più recente è più approfondito e consente alcune considerazioni.

Il Comune di Pescara ha due sedi principali: la sede istituzionale di Piazza Italia e la sede degli uffici urbani, alla Cittadella della Sicurezza in via del Circuito. Complessivamente il Comune conta circa 600 dipendenti, di cui un centinaio alla Cittadella.

Dall'indagine sulle abitudini di spostamento emerge che il mezzo prevalentemente utilizzato è l'auto privata. La bicicletta è utilizzata da circa l'11% dei dipendenti; pochi si spostano a piedi; il trasporto pubblico è utilizzato dal 2,46% medio. Questo dato è emblematico: il TPL è di fatto marginale persino tra i dipendenti pubblici, che dovrebbero rappresentare un modello positivo per la cittadinanza.

L'OFFERTA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il PSCL fornisce anche una fotografia dell'offerta di mobilità sostenibile a Pescara nel 2024. Il dato è oggi leggermente cambiato, ma il quadro resta simile.

- Piste ciclabili: 45 km allora, oggi circa 50 km. Secondo l'Osservatorio Città50 di Euromobility, Pescara, in ragione della sua alta densità abitativa e del territorio relativamente piccolo, è mediamente rappresentata rispetto alle altre città italiane, con circa 5 km di piste ciclabili ogni 10.000 abitanti: in linea con gli standard nazionali, anche se leggermente al di sotto.
- Eco Mobility Point: sono state installate 13 postazioni, concepite come strutture per la ricarica delle biciclette a pedalata assistita. Di fatto non hanno mai funzionato e risultano tuttora inattive.
- Sharing mobility: su questo fronte Pescara

mostra performance significative. È presente un numero consistente di monopattini in free floating e di biciclette a pedalata assistita, oltre a biciclette convenzionali sempre in free floating. Ci sono stati anche scooter elettrici e auto in sharing, ma queste ultime non sembrano aver avuto una vera storia di successo.

- Colonnine elettriche: sono state installate, anche a seguito di obblighi normativi, diverse colonnine di ricarica.

Nel report si parla di una “rete fitta” di sosta per biciclette. Da ciclista, posso dire che questa rete fitta non è percepibile nella realtà quotidiana: ciò che si vede sono biciclette legate a pali e alberi, segno evidente di una carenza strutturale di stalli dedicati.

LE CICLOSTAZIONI: PROGETTI SOSPESI

Alcuni interventi risultano sospesi o non completati:

- la ciclostazione a Pescara Porta Nuova, in sofferenza funzionale;
- quella di Pescara Centrale, che deve ancora essere realizzata;
- due velostazioni, con 40 posti bici con accesso presidiato, finanziati con fondi PNRR, non risulta ancora funzionanti;
 - uno davanti all'Istituto Volta, vicino alla piscina provinciale di San Donato, per una

scuola con 2.000 studenti e 400 dipendenti;

- l'altro, simile, in via Silone, dietro le Naiadi, nelle stesse condizioni.

Queste strutture sono collocate in posizioni che ne rendono difficile l'utilizzo; il primo prossimo ad una scuola di quasi 2.500 utenze, il secondo lontano da punti di origine e destinazione degli spostamenti. La bicicletta, invece, dovrebbe consentire un servizio “porta a porta”: io stesso oggi sono arrivato in bici e l'ho parcheggiata davanti alla sede dell'incontro, un gesto semplice che queste strutture lontane non favoriscono.

LE MISURE PROPOSTE: PRINCIPI GENERALI SENZA CONCRETEZZA

Vorrei chiudere con alcune considerazioni sugli obiettivi, le misure proposte e gli assi di intervento individuati nel PSCL. Le misure sono articolate attorno a tre assi principali:

- disincentivare l'uso individuale dell'auto;
- favorire l'uso del trasporto pubblico;
- favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità.

Dal punto di vista dei principi, nulla da eccepire. Tuttavia, in uno strumento come il PSCL questi assi devono essere tradotti in misure concrete, con tempi, responsabilità e risorse economiche definite. È qui che il piano appare debole.



Per il primo asse, ad esempio, viene citata la “promozione del car pooling aziendale con incentivi”. Il problema è che, dopo la fase del Covid – in cui condividere l’auto con altre persone è stato fortemente scoraggiato – il car pooling non risulta affatto praticato, né risulta esistere una politica specifica che lo sostenga in modo strutturato. Analogamente, si parla di “promozione di politiche di lavoro flessibili” e di “piano orari e dei tempi”, ma non è chiaro se e come queste misure vengano concretamente attuate.

Per il secondo asse, “favorire il trasporto pubblico”, si parla di “introduzione di forme premiali per gli utenti del TPL”, come la gratuità del servizio o agevolazioni specifiche, e di “miglioramento dell’accessibilità e qualità dei servizi”, elementi tutti richiamati anche nella relazione di Fabrizio Montefusco. Ma ancora una volta, nel PSCL rimangono indicazioni generali, non tradotte in azioni precise.

Per il terzo asse, “favorire la mobilità ciclabile e la micromobilità”, si fa riferimento all’ampliamento degli itinerari ciclabili e al potenziamento dei servizi di sharing. Tuttavia, i dati dell’Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility mostrano che questi servizi si stanno concentrando nelle grandi città: aumenta il numero di utenti laddove i servizi sono presenti, ma diminuisce il numero complessivo di città servite. Pescara è riuscita a rimanere tra le città coperte e mostra una certa vivacità, ma deve ancora definire con chiarezza la propria identità in questo campo.

Se continuerà a cercarla esclusivamente entro il perimetro comunale, senza guardare all’area vasta, questa identità difficilmente verrà trovata.









SIMONA BARBA

Abbiamo visto, attraverso i diversi interventi, che il tema è articolato su più livelli.

Con il professor D'Amico abbiamo inquadrato il macrosistema, cioè il sistema abruzzese nel suo complesso: la visione politica di lungo periodo, la necessità di un trasporto pubblico accessibile e, nella sua proposta, gratuito e universale; il ruolo strategico dell'area metropolitana Pescara-Chieti per lo sviluppo dell'intero Abruzzo; l'idea di un sistema filoviario con quattro barriere di scambio; il possibile finanziamento attraverso un modesto aumento delle accise sui carburanti.

Con Fabrizio Montefusco abbiamo esplorato il microsistema operativo: l'analisi puntuale dei bisogni reali (studenti, lavoratori, utenti ospedalieri, pendolari), la fotografia delle inefficienze attuali (orari inadeguati, corse che non servono i grandi attrattori, scarsa integrazione con il trasporto ferroviario), e le proposte concrete per ottimizzare la rete esistente con costi contenuti.

Con Giancarlo Odoardi abbiamo esaminato il sistema di pianificazione e di governance: gli strumenti normativi già disponibili ma in gran parte inattuati (PUMS, PGTU, BICIPLAN, Piani della logistica, dei tempi, della sicurezza), le figure istituzionali previste ma spesso inefficaci (mobility manager di area e aziendali), gli obblighi di legge disattesi (redazione annuale dei PSCL), la mancanza di un'agenzia di area vasta che coordini l'insieme.

In sostanza, come si può sintetizzare? Non abbiamo un'analisi sufficientemente attenta dei bisogni, non abbiamo una definizione chiara degli obiettivi da raggiungere e, soprattutto, non abbiamo un percorso operativo condiviso per arrivarci. O meglio: l'analisi dei bisogni Fabrizio Montefusco l'ha mostrata, gli obiettivi Luciano D'Amico li ha proposti, gli strumenti Giancarlo Odoardi ha ricordato che esistono tutti. Ciò che manca è la volontà politica di metterli a sistema e di attuarli. Chiedo ora al professor D'Amico di offrirci un'ultima riflessione.

LUCIANO D'AMICO

Le relazioni di Fabrizio Montefusco e quella di Giancarlo Odoardi dimostrano che gli strumenti sono già tutti a disposizione. Il nodo centrale resta la volontà politica di affrontare un tema che si è rivelato, e che io considero, strategico per qualsiasi ipotesi di sviluppo si voglia immaginare.

Insisto spesso su questo punto: ci troviamo in una fase in cui l'Europa sta gestendo un periodo di declino, l'Italia sta affrontando un declino ancora più marcato e l'Abruzzo vive un declino più accentuato di quello nazionale. In questo contesto dobbiamo ripensare profondamente il nostro modello di sviluppo, il sistema produttivo, l'organizzazione complessiva della società. E per farlo dobbiamo mettere nelle condizioni migliori ogni energia presente sul territorio.

Il trasporto pubblico è il sistema circolatorio della società. Se il trasporto pubblico non funziona, non riusciamo a fare nulla. Dobbiamo ripensare il modello economico, il sistema produttivo, le politiche territoriali: e per farlo dobbiamo pensare alla "nuova dimensione" che ci attende.

Per usare una metafora legata ai trasporti: 150 anni fa abbiamo perso il treno dell'industrializzazione e ci sono voluti 130 anni per recuperare parte del divario con chi quel treno l'aveva preso. Non possiamo permetterci oggi di perdere il treno dell'economia post-industriale, o comunque di questa nuova fase economica e sociale che abbiamo davanti.

Per non perderlo, occorre ripensare le funzioni essenziali a cui il settore pubblico è chiamato. Le funzioni essenziali non sono moltissime, ma sono chiare, e dagli interventi di oggi sono emerse con sufficiente nitidezza. In questo senso, iniziative come quella di oggi sono particolarmente importanti, perché consentono – al di là delle differenze di prospettiva – di condividere la possibilità di "partire", non in un futuro indefinito, ma da subito, per cercare quella volontà politica che oggi manca.

I problemi sono noti e li abbiamo messi in evidenza; le soluzioni possibili sono numerose. Vanno affrontate in un quadro complessivo. Abbiamo parlato di Pescara al centro di un'area metropolitana; ma dobbiamo ragionare sull'intera regione. Una capacità di visione di lungo periodo e su spazi più ampi potrebbe aiutarci molto.

Alla fine, ciò che emerge è che abbiamo tutti gli strumenti necessari: ciò che manca è la volontà di usarli.

CONCLUSIONI

di Simona Barba

In conclusione, possiamo dire di aver visto con chiarezza come la questione della mobilità non sia solo culturale, ma profondamente strutturale. Abbiamo ascoltato riflessioni che ci confermano che senza un sistema efficiente, affidabile e realmente funzionante, è molto difficile chiedere ai cittadini di cambiare comportamento o di affidarsi a esperienze individuali di mobilità alternativa. Nella pianificazione seria, prima si costruisce uno strumento che funziona, lo si verifica sul campo, e solo dopo si introducono politiche di incentivazione per migliorarne l'utilizzo.

Abbiamo visto, attraverso l'analisi dei dati, che oggi non è possibile incentivare alcune categorie fondamentali, come i lavoratori dell'ospedale di Pescara, nemmeno offrendo incentivi economici, semplicemente perché il mezzo pubblico non c'è, o non è disponibile negli orari necessari. Questo ci porta a una conclusione netta: prima di parlare di incentivi, bisogna rimettere ordine nel sistema e renderlo realmente accessibile.

È emersa con forza la farraginosità dell'attuale assetto del trasporto pubblico e la necessità di un'integrazione vera, a tutti i livelli. In assenza di un'agenzia per la mobilità – che oggi non esiste né a livello regionale né comunale – quello che stiamo cercando di fare, anche attraverso questo incontro, è avviare una sorta di laboratorio permanente, capace di mettere insieme dati, esigenze e possibilità operative. La sensazione diffusa è che man-

chino i dati aggregati, ma soprattutto manchi la capacità di costruire un ragionamento condiviso a partire da quei dati.

Abbiamo anche compreso quanto alcune criticità siano evidenti nella vita quotidiana: provare a raggiungere un luogo strategico della città, come l'ospedale, con i mezzi pubblici e in orari compatibili con il lavoro è spesso un'impresa. Eppure, allo stesso tempo, abbiamo visto quanto sarebbe relativamente semplice iniziare a risolvere questi problemi, se esistesse un soggetto in grado di coordinare domanda, offerta e obiettivi.

Il nodo centrale resta l'integrazione tra enti che oggi non dialogano: Comune, azienda di trasporto, strutture sanitarie, mobility manager. Manca una visione di area e mancano obiettivi comuni e misurabili. Proprio su questo abbiamo cercato di lavorare: porre le basi per individuare obiettivi chiari, verificabili, sui quali costruire correttivi e politiche efficaci.

Da questo confronto non sono emerse solo idee, ma soprattutto riflessioni e materiali concreti. È emerso che il cambiamento è possibile, a condizione di mettere insieme competenze, buona volontà e una chiara consapevolezza degli attori da coinvolgere e integrare. Questo incontro vuole essere un primo passo in questa direzione: un laboratorio sui temi chiave della città, consapevoli che la mobilità è una leva strategica per il futuro di Pescara e dell'area vasta pescarese.

WWW.RADICINCOMUNE.IT

