

Mobilità nel sistema urbano pescarese

Sommario:

Premessa	pag. 1
1 - Il sistema urbano Pescara - Chieti	
1.1 - Ambito territoriale di riferimento	pag. 1
1.2 - Dinamiche demografiche e vicende urbanistiche	pag. 2
2 - Stato attuale della mobilità	
2.1 - trasporto privato	pag. 4
2.2 - trasporto pubblico	pag. 5
3. - Prospettive: vettori del trasporto pubblico in via di attuazione e futuri	
3.1 - il filobus	pag. 6
3.2 - Il treno urbano	pag. 6
4. - Conclusioni	pag. 7
Appendice A - tabelle sull'andamento demografico	pag. 9
Appendice B - Quadro sintetico dei principali sistemi di trasporto pubblico urbano	pag. 10
Note	pag. 11

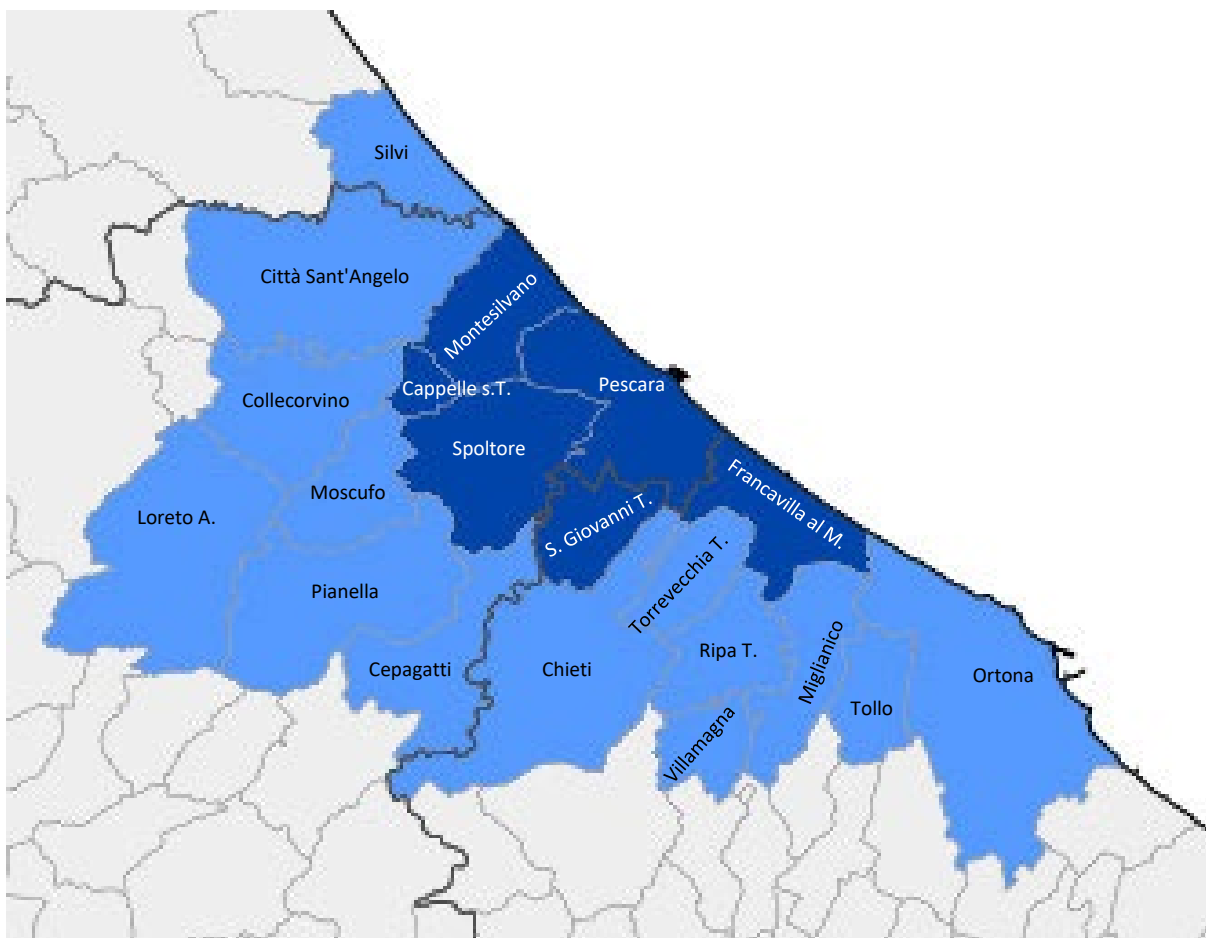
Premessa

Questa introduzione è necessaria per comprendere la portata delle trasformazioni urbane che hanno investito l'area Chieti-Pescara negli ultimi settant'anni, e che i più importanti processi di conurbamento e di agglomerazione di questo sistema urbano, possono considerarsi un dato di fatto da almeno cinquant'anni. Dei numerosi temi relativi alla gestione della città di Pescara, dei tanti fenomeni, delle loro dinamiche, dei problemi che pongono e delle possibili soluzioni, in questa sede affrontiamo sinteticamente quello della mobilità.

1 - Il sistema urbano Pescara - Chieti

1.1 - Ambito territoriale di riferimento

Il sistema urbano preso a riferimento in questa trattazione, è quello individuato dal CENSIS. Esso è articolato in due aree: una, denominata "*prima cintura*", comprendente 6 comuni: Pescara, Montesilvano, Spoltore, Cappelle sul Tavo, Francavilla al Mare e San Giovanni Teatino (235.219 abitanti complessivi al 31/12/2023); una seconda area definita "*territorio funzionale*", comprendente 14 comuni: Silvi, Città Sant'Angelo, Collecervino, Moscufo, Loreto Aprutino, Pianella, Cepagatti, Chieti, Torrevicchia Teatina, Villamagna, Miglianico, Tollo e Ortona (155.305 ab. complessivi al 31/12/2023). In totale l'area conta 390.524 abitanti ⁽¹⁾.



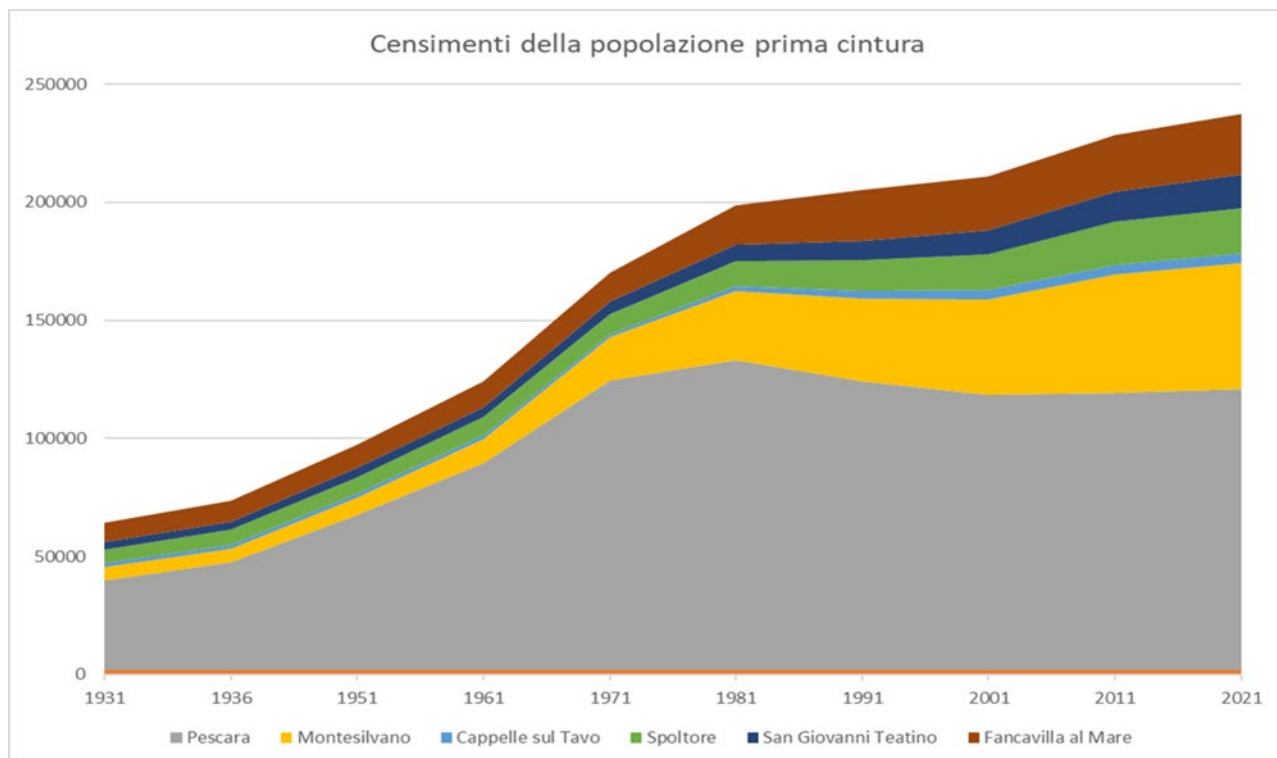
La ragione principale di questa espansione è nella localizzazione di un crescente numero di attività: la posizione geografica fa di Pescara un hub naturale, un nodo strategico per l'economia abruzzese, posto com'è all'incrocio della direttrice adriatica con la direttrice Roma - Tiburtina - Val Pescara. Ma il polo pescarese esercita la propria attrattività sull'intera regione e ben oltre i confini regionali: sia verso le Marche sia verso il Molise. Questo ruolo ne ha determinato, nell'arco di settant'anni, un'importanza crescente, e un conseguente incremento demografico dell'area.

La distinzione in due aree è essenzialmente dovuta a dinamiche differenti tra le due zone: nella "prima cintura", c'è la maggiore concentrazione di attività e di servizi alle famiglie e alle imprese, che trainano, in ragione delle possibilità di occupazione sia dirette sia dell'indotto, l'incremento demografico e la conseguente domanda di vani a destinazione d'uso residenziale, ma anche commerciale, per uffici e attività professionali. Per il "territorio funzionale" i fattori sono gli stessi ma con ratei di crescita complessivamente molto minori e, come vedremo nel prossimo paragrafo, tra vicende storiche e relative drammatiche oscillazioni demografiche.

1.2 - Dinamiche demografiche e vicende urbanistiche

Quanto descritto nel precedente paragrafo trova conferma nell'andamento demografico che caratterizza questo sistema urbano dal 1951, anno del primo censimento generale dell'Italia repubblicana, a oggi.

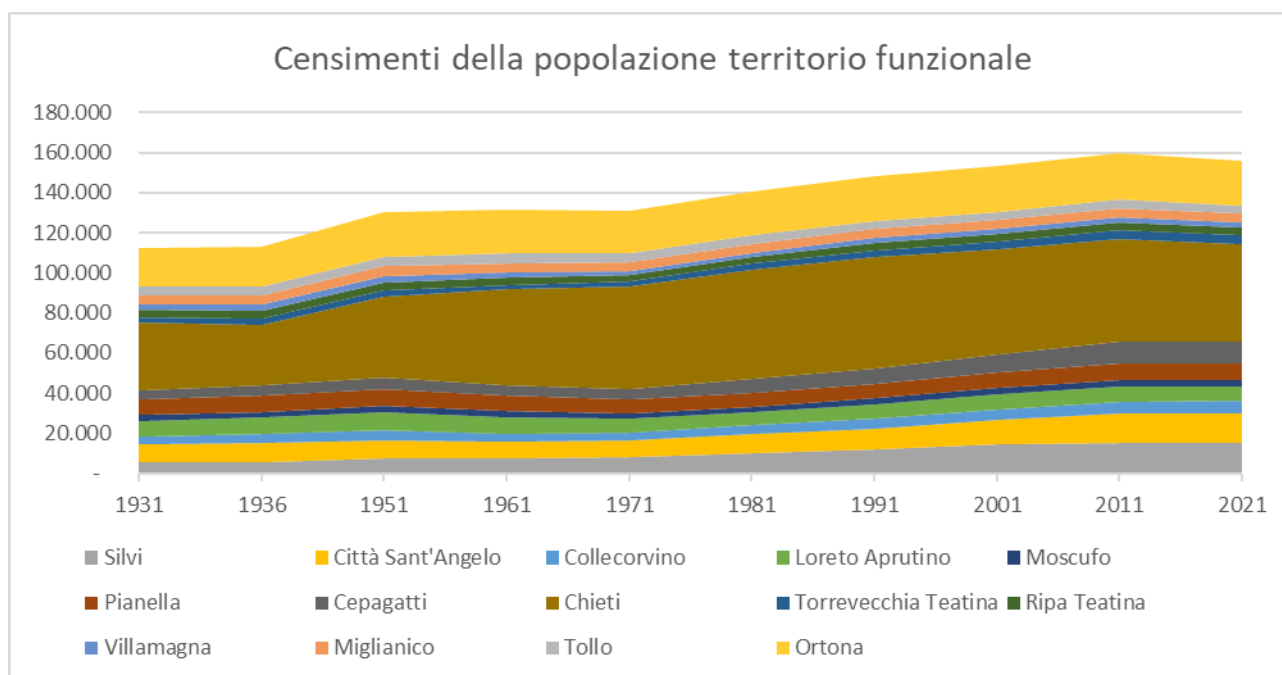
I sei comuni della *prima cintura* nel 1951 contavano complessivamente 95.319 abitanti, 196.794 nel 1981, 226.393 nel 2011.



Di conseguenza, la densità di popolazione di quest'area è passata dai 675 abitanti per kmq del 1951, ai 1.603 ab/kmq attuali.

lo stesso censimento del 1951 contava, nei 14 comuni del *territorio funzionale*, poco più di 130.000 abitanti, quello del 1981 poco più di 140.000, quello del 2011 poco meno di 160.000.

Dalla lettura delle tabelle dell'**Appendice A** allegata alla relazione si evince che in una prima fase (trentennio '51 - '81) la *prima cintura* conobbe una crescita prepotente, mentre i comuni del *territorio funzionale* soffrirono un'emigrazione importante, forse non tutta dovuta all'attrazione esercitata da Pescara, ma sicuramente per un suo ruolo determinante.



Sul lungo periodo, tuttavia, anche i comuni del *territorio funzionale* riguadagnarono parte dell'esodo.

La flessione demografica verificatasi dalla seconda metà gli anni '80 a buona parte degli anni '90, coinvolse la sola città di Pescara. La principale causa è certamente l'annullamento disposto dal Consiglio di Stato con provvedimento n.280 del 12 maggio 1987, del Piano Regolatore Generale approvato nel 1979, misura che, lasciando la città senza uno strumento di pianificazione, impedì la realizzazione di nuove costruzioni, consentendo solo opere di manutenzione ordinaria e straordinaria. Questo fino all'approvazione del nuovo strumento urbanistico avvenuta con la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della regione Abruzzo il 15 novembre 1997.

La conseguente scarsità di offerta di nuovi vani in Pescara, unita alla parziale espulsione della funzione residenziale dal centro in favore di usi come uffici, studi professionali e ambulatori, costrinse a dirottare la domanda di abitazioni verso i comuni vicini, in particolare Montesilvano, ma anche Spoltore, San Giovanni Teatino e Francavilla. Quindi il processo di conurbamento continuò, ma solo sulla spinta dell'edificazione nei comuni contermini.

L'elaborazione del un nuovo Piano Regolatore Generale iniziò alla fine del 1990. Nell'intento di riequilibrare il divario tra centro e periferie, i progettisti incaricati, i professori Bruno Gabrielli, Arturo Rigillo e Pietro Samperi, impostano il PRG su tre linee guida:

1 - la "città policentrica", ovvero l'individuazione di alcune aree marginali o dismesse che per dimensioni e localizzazione potessero avere il ruolo urbano di nuovi centri, dotandole di strutture in cui localizzare le diverse funzioni, soprattutto pubbliche, che ancora non trovavano (e non trovano tuttora) collocazione adeguata, attraverso la realizzazione, nelle aree più strategiche, di emergenze

architettoniche, piazze e parchi, in grado qualificare le parti di città in cui sorgono. Queste aree strategiche coincidono con le zone oggetto di alcuni Piani Particolareggiati, ovvero il P.P.1, il P.P.2, il P.P. Fontanelle e il P.P.7⁽³⁾.

2 - l'impiego esteso dello strumento del comparto edificatorio, sia per dare un destino e una forma ai tanti vuoti urbani che connotano la città, sottraendo queste aree alle dinamiche dell'edificazione per concessione diretta attraverso una progettazione unitaria, sia per dotare il comune dei necessari standard urbanistici senza ricorrere a espropri, sortendo inoltre un effetto perequativo sulla rendita fondiaria.

3 - il riordino della mobilità attraverso quattro misure principali:

- a) interventi sulla viabilità esistente con nuove connessioni, ampliamenti e prolungamenti;
- b) realizzazione del cosiddetto "*pendolo*" ⁽⁴⁾
- c) realizzazione di un sistema di trasporto pubblico su sede propria, da realizzare sul vecchio tracciato ferroviario da prolungare verso Pescara P.N. e oltre, associato a una pista ciclabile;
- d) previsione di aree di parcheggio in prossimità degli accessi alla città, complementari al sistema del trasporto pubblico e tali da realizzare con esso un sistema "*park & ride*" che consenta di lasciare l'auto e prendere il bus per recarsi in centro.

Riguardo al punto 3, (siamo nel 1992) il consulente nominato dall'amministrazione comunale a supporto dei progettisti sul tema specifico della mobilità, Ing. Candido Coatiti, accogliendo l'indicazione dei progettisti di utilizzare l'asse lasciato libero dalle ferrovie, indicò in un vettore "*porta a porta*" la soluzione ideale per rispondere alle esigenze della città. Più che un people mover o una metropolitana leggera, vettori ritenuti esorbitanti e costosi in rapporto alla mobilità del solo comune di Pescara, il mezzo ideale, sia per capacità, sia per i costi di realizzazione e di gestione, sia ancora per l'impatto sul contesto urbano, fu ritenuto un tram o un filobus.

2 - Stato attuale della mobilità

2.1 - trasporto privato

Lo studio sui flussi di traffico condotto nel 2016-2017 da Sysma, S.I.P.E.T. e TEC, nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano della Città di Pescara, individua tre porte di ingresso al capoluogo: da nord (Montesilvano), da ovest (Spoltore e San Giovanni Teatino) e da sud (Francavilla al Mare). Da nord entrano ogni giorno 38.027 veicoli e ne escono 37.873; da ovest 62.685 in entrata, 62.900 in uscita; da sud 14.959 in entrata e 12.685 in uscita. 229.129 transiti, ovvero circa 114.565 veicoli per senso di marcia, sono le cifre del traffico pendolare su Pescara cui si accennava al punto precedente.

Occorre considerare che i 125.585 veicoli giornalieri complessivi da ovest, transitano principalmente attraverso cinque direttrici (Via Prati, Via del Circuito, Asse Attrezzato, Via Tiburtina e Via Tirino) lungo un fronte di circa 4 km; i circa 38mila veicoli che quotidianamente vanno e vengono da Montesilvano (quasi 76.000 in totale), invece, transitano soprattutto su tre direttrici (Via Verrotti / Via De Gasperi che convergono su Via Caravaggio, Via Nazionale Adriatica nord e Viale della Riviera), lungo un fronte di meno di 1 km. Dei tre corridoi d'accesso a Pescara, quindi, quello proveniente da Montesilvano risulta il più critico.

Nell'ambito della mobilità privata, oltre alla viabilità destinata al traffico veicolare ordinario, occorre citare la rete urbana di piste ciclabili ⁽⁴⁾ che si estende, tra molte scuciture, incongruenze normative e passaggi critici, per circa 36 km.

2.2 - trasporto pubblico

Possiamo articolare il trasporto pubblico su tre livelli:

a) urbano, ovvero interno alla *prima cintura*;

b) suburbano, ovvero a supporto sia dei flussi pendolari giornalieri provenienti dal *territorio funzionale* sia di collegamento di questi tra loro;

c) extraurbano, ovvero a servizio dell'utenza gravitante su Pescara dalle città poste lungo la costa, e lungo la Val Pescara e oltre, ovvero dalla generalità delle aree interne.

a) Il trasporto urbano è costituito da una rete di 20 linee gestite da TUA con autobus convenzionali di varie dimensioni, più cinque vetture elettriche da 8 metri e 48 passeggeri, utilizzate sulla linea 10. Di queste 20 linee, 13 partono dal terminal della Stazione Pescara Centrale. Questa rete copre i comuni di Pescara, Montesilvano, Spoltore-Villa Raspa, Sambuceto e Francavilla.

Da un punto di vista funzionale, i punti critici di questa rete sono tre:

1 - gli autobus viaggiano per lo più su sede promiscua, ovvero condivisa col traffico veicolare privato. Questa condizione sortisce l'effetto di un intralcio reciproco tra i due mezzi di trasporto e quindi una drastica riduzione della velocità commerciale del mezzo pubblico;

2 - molte linee destinate a servire le zone interne con itinerari a circuito, nel giusto intento di intercettare la domanda di un'utenza diffusa e distribuita in aree urbanizzate vaste e a bassa densità, realizzano percorsi molto lunghi e tortuosi;

3 - i tempi di attesa delle corse alle fermate variabili dai 20-30' fino a 1h45', in funzione della domanda prevista.

b) Il trasporto suburbano è anch'esso operato da TUA con autobus convenzionali. Le linee più frequentate sono quelle provenienti da Penne - Città Sant'Angelo, Silvi, Chieti e Ortona.

Al trasporto su gomma si aggiunge quello su ferro, sia sulla linea adriatica, sia sulla linea Chieti-Pescara.

Il trasporto su gomma soffre dello stesso problema descritto al punto a)1, anche se in modo meno drammatico. Infatti, in termini di velocità commerciale, il confronto col treno, sulle tratte ove i due vettori concorrono, è impari.

c) sul trasporto extraurbano abbiamo sempre la doppia opzione gomma - ferro. La TUA opera sia con bus, sia con treni navetta a carattere locale, sulle tratte Pescara - Giulianova - Teramo (nord), Pescara - Ortona San Vito (con diramazione per Lanciano) - Termoli (sud), e Pescara - Chieti - Sulmona Roma (ovest). Ovviamente, oltre ai convogli operati da TUA, sulla medesima rete ferroviaria, marcano i treni locali di Trenitalia.

Certamente il sistema è attagliato a un'utenza varia, e non vincolata in modo stringente a esigenze di percorrenza rapida; ma la combinazione dei fattori indicati poc'anzi induce a rinunciare al mezzo pubblico in favore di quello privato, l'utenza per la quale è determinante un'accessibilità reale più rapida e più certa, soprattutto nei casi in cui il tragitto origine/destinazione costringe a uno o più cambi di linea.

3. - Prospettive: vettori del trasporto pubblico in via di attuazione e futuri

3.1 - il filobus

Il primo dei nuovi mezzi a integrazione dell'attuale rete di trasporto pubblico è la filovia che opererà in sede propria sull'asse di Via Castellammare / Via della Liberazione, con un capolinea presso il Palacongressi Dean Martin a Montesilvano, e l'altro presso il terminal bus della stazione di Pescara Centrale, per una lunghezza del tracciato di circa 7,4 km, con 24 fermate ⁽⁵⁾. Questa tratta fa parte di un sistema che, nelle previsioni del PRG, prosegue dalla stazione di Pescara Centrale alla Stazione di Pescara Porta Nuova, e da lì con due diramazioni: una verso sud (tribunale / polo universitario - Francavilla) e una verso ovest (Sambuceto - Chieti Scalo).

La linea è gestita dalla TUA e opera con vetture articolate da 18 mt a due casse e tre assi Exqui.City18 Trolley prodotte da Van Hool, spinte da due motori a magneti permanenti Kiepe TSA Tmf da 160 kW alimentati sia da catenaria bifilare, sia da batteria. La scelta di questo mezzo, dato il fine di consentirne l'utilizzo a un'utenza potenziale la più ampia possibile, è stata ritenuta dal gestore il miglior compromesso tra portata, flessibilità, impatto sull'ambiente, costi d'impianto ed economia d'esercizio, in rapporto al bacino potenziale d'utenza stimato, similmente a quanto è avvenuto per progetti analoghi in altre città come Rimini e Bologna ⁽⁶⁾. Van Hool produce anche un modello a tre casse e quattro assi che, però, non è omologato per circolare in Italia, a causa del limite di lunghezza massima per qualsiasi veicolo su gomma di 18,75 mt, posto dal nuovo Codice della Strada (art.61 comma 2). Tuttavia, nel 2019 l'impiego di questa vettura è stato provato in via sperimentale a Genova.

Lo scopo principale di questa prima tratta Montesilvano - Pescara Centrale, infatti, è quello di intercettare la domanda di mobilità della popolazione residente nella fascia urbanizzata compresa tra il piede della collina e il mare. La linea percorre questa fascia, che ha una larghezza media di circa 850 metri, lungo un asse pressoché baricentrico. La modalità "*porta a porta*" tipica di questo vettore, con fermate distanti tra loro mediamente 300 mt, è fondamentale per consentire all'utenza di fruire del mezzo senza ricorrere all'auto per raggiungere le fermate. Infatti, entro una distanza di 330 metri è possibile raggiungere ciascuna fermata in 5' a piedi; entro 660 mt in 10'. La posizione consente, cioè, di favorire l'utenza di una fascia urbanizzata di 660 - 1320 metri di larghezza, entro 5'-10' a piedi.

3.2 - Il treno urbano

Il finanziamento del raddoppio della linea ferroviaria Roma-Pescara con fondi FSC (Fondo per lo Sviluppo e la Coesione) consentirà il potenziamento del trasporto ferroviario lungo la direttrice della Val Pescara. Di particolare interesse è la tratta Pescara Porta Nuova - Scafa. Il progetto è articolato in cinque lotti:

1. Pescara Porta Nuova - San Giovanni Teatino,
2. San Giovanni Teatino - Chieti,
3. Chieti - Interporto d'Abruzzo,
4. Interporto d'Abruzzo - Manoppello
5. Manoppello - Scafa.

Sulla tratta Pescara Porta Nuova - Chieti si prevede l'ampliamento delle fermate ferroviarie esistenti "*San Marco*" (presso il piano di zona del Consorzio Aterno - Via Po - Via Aldo Moro) e "*Madonna*

delle Piane" (in corrispondenza del polo universitario di Chieti), nonché la realizzazione della fermata "Aeroporto". In prima ipotesi non era prevista alcuna fermata a Sambuceto/Dragonara, ma con l'aggiudicazione dei lavori del nuovo progetto che prevede un attraversamento dell'abitato di Sambuceto in trincea coperta lungo 540 m, potrà nascere quella che, forse un po' troppo ottimisticamente, viene già chiamata "*metropolitana leggera*". Tale rango di "*metropolitana leggera*" sarà legato alla frequenza delle corse e alla dotazione di servizi, considerando che la sua sede non è esclusiva, ma in condominio col traffico ferroviario ordinario di Trenitalia e degli operatori merci.

Uno sviluppo altrettanto interessante sarebbe l'estensione di questo vettore anche sulla tratta adriatica Silvi - Ortona, con grandi benefici per la mobilità urbana lungo questa direttrice. Le criticità sono le stesse riguardanti la tratta Pescara - Scafa, ma di maggior impatto, in quanto il traffico ferroviario ordinario merci e passeggeri veloce lungo la linea adriatica è ben più intenso. Lungo la tratta Pescara P.N. - Scafa sono già previsti sia i potenziamenti delle fermate esistenti, sia l'aggiunta di nuove. L'eventuale tratta Silvi - Ortona andrebbe potenziata con nuove fermate in aggiunta a quelle esistenti. Ma soprattutto entrambe le tratte andrebbero integrate con adeguati servizi, e in particolare con aree di parcheggio di scambio di dimensioni idonee a realizzare un sistema "*park & ride*" efficace⁽⁷⁾.

I due vettori trattati in questo paragrafo percorrono itinerari paralleli e, in taluni tratti, contigui; tuttavia occorre chiarire che il treno urbano o "*metropolitana leggera*" che dir si voglia, per portata, frequenza delle corse e soprattutto distanza tra le fermate (media filobus 300 mt - media treno 2.000 mt), non può considerarsi in alcun modo alternativo al filobus.

Dall'**Appendice B** allegata a questa relazione, si possono leggere le caratteristiche di ciascun mezzo di trasporto in termini di portata.

4. - Conclusioni

Tutte i grandi temi relativi al governo di questo territorio esorbitano l'ambito degli attuali confini comunali. La gestione dei processi di trasformazione urbana, il dimensionamento e la gestione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria ⁽⁸⁾, la tutela dell'ambiente e la gestione dei rifiuti, non possono essere affrontati efficacemente in un quadro amministrativo frammentato. Soprattutto, è importante una visione complessiva che eviti di affrontare i tanti problemi partitamente, ma che colga le relazioni fra essi, le influenze reciproche e dia un'immagine della città reale: un'unica città policentrica.

La mobilità è una delle questioni centrali tra quelle citate, e un piano della mobilità urbana, quindi, deve tener conto dei fenomeni che lo caratterizzano, prima di tutti quello del pendolarismo. Tuttavia, mentre il Comune di Pescara ha redatto il suo Piano Generale del Traffico Urbano citato al punto 2.1, secondo quanto stabilito dalla legge ⁽⁹⁾, Montesilvano non dispone a tutt'oggi di alcun piano del traffico, e ciò non consente di avere contezza della provenienza dei flussi che esorbitano i confini di quel comune ⁽⁹⁾.

Riepilogando, le attuali prospettive sono quindi basate su due sistemi di trasporto: uno di imminente esercizio, ovvero il filobus, l'altro che vedremo più avanti, ovvero il treno urbano, che si spera si realizzi in tempi più brevi di quelli occorsi per la filovia. Riguardo al filobus, si tratta, come si legge

al paragrafo 1.2, di una linea concepita durante l'elaborazione, nel biennio 1991/92, del PRG approvato nel 1997, di cui quindi si attende la realizzazione da quasi trent'anni.

Il treno urbano, anche qualora non fosse possibile conferirgli frequenze delle corse paragonabili a quelle di una metropolitana, è comunque un mezzo di trasporto valido, risolutivo per i tragitti a più lunga percorrenza, ma non un'alternativa al filobus. I due vettori sono semmai complementari.

Disporre di un mezzo di trasporto pubblico su sede propria che svolga un servizio "porta a porta", di qualsiasi vettore si disponga all'uopo, per una realtà come quella pescarese è di fondamentale importanza, per non escludere dall'utilizzo del mezzo pubblico tutta l'utenza residente nella fascia urbana compresa tra il piede della collina e il mare, e tra Via Aldo Moro a Montesilvano e la stazione di Pescara Centrale.

In altri termini, non importa che sull'asse Via della Liberazione - Via Castellammare corra un filobus, un autobus, un tram o un people mover: conta che sia un asse destinato prima di tutto al trasporto pubblico su sede propria.

Pescara, 24 maggio 2024

Roberto Di Masci

Ringrazio l'amico Giuseppe Di Giampietro (<http://www.webstrade.it/>) per il prezioso contributo dato alla stesura di questa relazione.

Appendice A - tabelle sull'andamento demografico

comuni	superficie	densità della popolazione							
	kmq	1951	ab/kmq 1951	1981	ab/kmq 1981	variaz. pop. '51- '81	2011	ab/kmq 2011	variaz. pop. '81- '11
Pescara	33,95	65.466	1.928	131.330	3.868	100,61%	117.166	3.451	-10,79%
Montesilvano	23,57	7.387	313	29.240	1.241	295,83%	50.153	2.128	71,52%
Cappelle sul Tavo	5,41	1.744	322	1.960	362	12,39%	3.959	732	101,99%
Spoltore	37,01	6.781	183	10.552	285	55,61%	18.566	502	75,95%
San Giovanni Teatino	18,19	3.967	218	6.753	371	70,23%	12.733	700	88,55%
Fancavilla al Mare	23,09	9.974	432	16.919	733	69,63%	23.816	1.031	40,76%
Totale prima cintura	141,22	95.319	675	196.754	1.393	106,42%	226.393	1.603	15,06%

comuni	superficie	densità della popolazione							
	kmq	1951	ab/kmq 1951	1981	ab/kmq 1981	variaz. pop. '51- '81	2011	ab/kmq 2011	variaz. pop. '81- '11
Silvi	20,63	7.174	348	10.266	498	43,10%	15.401	747	50,02%
Città Sant'Angelo	62,02	9.488	153	9.244	149	-2,57%	14.379	232	55,55%
Collecervino	31,99	4.687	147	4.326	135	-7,70%	5.908	185	36,57%
Loreto Aprutino	59,50	9.209	155	6.972	117	-24,29%	7.619	128	9,28%
Moscufo	20,26	3.223	159	2.486	123	-22,87%	3.264	161	31,30%
Pianella	47,05	8.547	182	6.704	142	-21,56%	8.437	179	25,85%
Cepagatti	30,82	5.316	172	6.825	221	28,39%	10.449	339	53,10%
Chieti	59,57	40.534	680	54.927	922	35,51%	51.484	864	-6,27%
Torrevecchia Teatina	14,68	2.878	196	2.671	182	-7,19%	4.092	279	53,20%
Ripa Teatina	20,16	4.193	208	3.294	163	-21,44%	4.188	208	27,14%
Villamagna	12,73	3.007	236	2.334	183	-22,38%	2.437	191	4,41%
Miglianico	22,73	5.086	224	4.257	187	-16,30%	4.844	213	13,79%
Tollo	14,96	4.555	304	4.155	278	-8,78%	4.071	272	-2,02%
Ortona	70,88	22.449	317	21.812	308	-2,84%	23.425	330	7,40%
Totale terr. Funz.	487,98	130.346	267	140.273	287	7,62%	159.998	328	14,06%

