Agenzia per lo Sviluppo
AZIENDA SPECIALE della Camera di Commercio del Gran Sasso d'Italia

CRESA

CRESAInforma 5/2023

Capoluoghi abruzzesi e mobilità urbana nella fase post-pandemica.

Deboli i segnali di ripresa dell'offerta e soprattutto della domanda di tpl
La mobilità privata stenta a spostarsi verso forme condivise
Lenta la transizione verso modalità di spostamento green

Il **CRESA – Centro Studi dell'Agenzia per lo Sviluppo della Camera di Commercio del Gran Sasso d'Italia –** ha analizzato i dati Istat sull'andamento della mobilità urbana nei capoluoghi di provincia abruzzesi nella fase post-pandemica con particolare riguardo per gli aspetti ambientali.

Nei quattro comuni (l'Aquila, Teramo, Pescara e Chieti) il **trasporto pubblico locale** viaggia esclusivamente su gomma, (Italia: 58%) e può contare nel complesso su 267 autobus (45% a Pescara, 34% all'Aquila, 12% Chieti e 9% Teramo) e 5 filobus (tutti a Chieti) in calo del 6% nel confronto con l'anno pre-pandemico più accentuato del -2% nazionale derivante dagli incrementi del Nord (+3%) e del Mezzogiorno (+1%) e dalla forte flessione del Centro (-12%). A livello comunale si osservano le pesanti flessioni di Teramo (-27%) e Chieti (-24%), la contrazione più lieve di Pescara (-2%) i cui effetti sono attenuati degli aumenti dell'Aquila (+10%).

L'offerta di Tpl, misurata come posti-km per abitante[1] è fortemente diseguale: va dal massimo di 3.996 dell'Aquila al minimo di 1.216 di Pescara con Chieti (2.866 di cui 1.957 tramite autobus e 909 tramite filobus) e Teramo (2.069) che si posizionano a livello intermedio. (Nord: 6.048; Centro: 5.653; Mezzogiorno: 1.961). Pescara e ancor più L'Aquila non recuperano il calo connesso all'impatto pandemico e registrano incisive flessioni rispetto al 2019 (-15% e -10%). Al contrario, Teramo e Chieti mostrano una ripresa del 4%, superiore al 3% medio nazionale risultato del +13% del Centro e del +1% del Meridione e del -2% del Nord.

La domanda di Tpl si attesta sui 27 passeggeri annui per abitante a Pescara, sui 25 all'Aquila, sui 22 a Chieti e sui 11 a Teramo, valori nel complesso assai inferiori ai 147 dei capoluoghi del Nord, ai 118 di quelli centrali e anche ai 27 dei meridionali. Rispetto alla situazione pre-pandemica è Teramo a mostrare la peggiore performance (-70%) seguita da Chieti (-65%) e Pescara (-60%). L'Aquila registra una variazione (-45 %) più vicina a quella dei capoluoghi settentrionali (-44%), del Centro (-46%) e del Meridione (-55%).

Dal momento che i servizi di autobus forniscono la quasi totalità dell'offerta di Tpl l'**adeguamento del parco autobus agli standard di emissione più avanzati** è fondamentale per la sostenibilità della mobilità urbana.

Nel confronto con il 2019 la quota di autobus conformi allo standard Euro 6 aumenta di 28 p.p. a Teramo (dal 18 al 46%), di 25 p.p. a Pescara (dal 18 al 43%) e di 12 p.p. a Chieti (dal 32 al 44%), valori e nel complesso anche incrementi in linea con quelli dei capoluoghi delle tre circoscrizioni nazionali. Fanalino di coda L'Aquila che, con un aumento di soli 7 p.p., raggiunge il 33% e si attesta molto al di sotto della media degli altri capoluoghi. L'incidenza degli autobus Euro 5, che aumenta al Nord (dal 30 al 34%), diminuisce al Centro (dal 40 al 35%) e resta sostanzialmente stabile nel Mezzogiorno (30%), registra un incremento a Teramo (dallo 0 al 4%) e diminuisce nelle altre città (Chieti dal 5 al 3%, Pescara dal 42 al 41%, L'Aquila dal 4 al 3%). Resta troppo elevata, sia pur in forte flessione rispetto al 2019, la circolazione di autobus Euro 4 o classe inferiore che in regione superano il 50% in tre capoluoghi su quattro (all'Aquila arrivano addirittura al 64%) e solo a Pescara si attestano intorno al 16% (Nord: 22%; Centro: 20%; Sud e Isole 28%). L'Aquila mostra la maggiore difficoltà nello

"svecchiamento" registrando una contrazione su base biennale (-6 p.p.) dei mezzi fino ad Euro 4 pari a quasi la metà di quella di Chieti e delle città del Nord, a due quinti di quelle centro-meridionali, ad un quarto della pescarese e a meno di un quinto della teramana: tre dei quattro capoluoghi abruzzesi confermano la tendenza del Mezzogiorno verso una maggiore velocità nella dismissione dei mezzi obsoleti, dismissione che, tuttavia, resta in un forte ritardo.

Gli autobus a basse emissioni (elettrici, ibridi elettrici, a metano o a gpl), che al Nord sono il 37% del totale, al Centro il 30% e al Mezzogiorno il 26%, sono presenti in regione solo all'Aquila e a Pescara: nella prima rappresentano il 15% del totale e sono tutti elettrici o ibridi elettrici (Italia: 7%), nella seconda costituiscono il 55% e sono alimentati a metano o gpl (Italia: 26%). Nel confronto con il 2019, a fronte di un aumento di tutti gli autobus a basse emissioni di 7 p.p. al Nord, di 4 al centro e di 1 nel Meridione, l'Aquila riporta un incremento di 8 p.p. e Pescara una flessione di 5 p.p..

La rete delle **piste ciclabili** in Italia si estende per 5.338 km (+13% su 2019) di cui 3.855 al Nord (+12%), 971 al Centro (+16%) e 512 al Sud e Isole (+17%). Nonostante la velocità dell'espansione nei tre capoluoghi di provincia abruzzesi che ne sono dotati, la loro estensione resta molto limitata: L'Aquila, con 9 km, registra un aumento del 26%, Teramo, con 15 km, del 21% e Pescara, con 38 km, del 15%. Anche in relazione alla superficie del territorio comunale si rilevano importanti aumenti: nella media dei capoluoghi italiani le piste ciclabili si attestano su 27 km per 100 km^2 (+13% rispetto al 2019), al Nord per 65 km (+12%), al Centro per 18 km (+16%) e nel Mezzogiorno per 6 km (+17%). Molto intensa la presenza a Pescara (111 km per km^2 di superficie, +15% rispetto al 2019), meno a Teramo (10 km, +20%) e, soprattutto, all'Aquila (2 km, +29%). Nel complesso si osserva che i divari territoriali tra Nord e Meridione, Abruzzo compreso, pur in riduzione, restano ampi.

Per quanto riguarda la **mobilità condivisa** si rileva che nei quattro comuni capoluogo non sono presenti servizi di car sharing, offerti in 36 comuni italiani, 23 dei quali al Nord, 4 al Centro e 9 nel Meridione da una flotta di 6,9 mila veicoli (in calo del 15% rispetto al 2019 quale effetto del -14% del Nord, del -20% del Centro e del +4% del Meridione), concentrati principalmente al Nord (59%) e al Centro (35%) e in misura minore al Meridione (6%).

Tra i 61 capoluoghi in cui sono presenti servizi di bike sharing (34 al Nord, 11 al Centro e 16 al Meridione) figurano dal 2021 anche L'Aquila e Pescara con 16 e 139 veicoli (42,6 mila in Italia) in entrambi i casi a postazione fissa. Anche Teramo era dotata di questo servizio fino al 2017 con 37 biciclette. Pescara, inoltre, come altri 13 comuni italiani, offre dal 2021 anche 50 scooter in modalità condivisa. (Italia: 9,1 mila).

Con riferimento alla micromobilità elettrica (D.M. Infrastrutture e trasporti 229/2019: monopattini elettrici e monowheel) molto più numerosi i mezzi utilizzati: essi sono 300 all'Aquila, 200 a Teramo e 500 a Pescara (50 mila nei 42 comuni capoluogo che offrono tale servizio).

Per quanto riguarda la consistenza del **parco privato circolante** nel 2022, in Abruzzo i tassi di motorizzazione sono di 732 automobili e 120 motocicli per mille abitanti. Con questi valori si posiziona al 6° e al 9° posto della classifica delle regioni italiane. Al suo interno il comune dell'Aquila vede la maggior densità di autovetture (815 per 1.000 abitanti) e la minore incidenza di motocicli (101). Seguono Teramo (764 e 136 motocicli), per le autovetture Chieti (707 e 128 motocicli) e per le due ruote motorizzate Pescara (154 e 643 macchine). Rispetto al 2019 l'Abruzzo registra incrementi della densità (autovetture: +4%; motocicli: +7%) inferiori alle regioni meridionali (+5 e +10%), superiori alle centrali (+3 e +5%) e, per le autovetture, alle settentrionali (+2%) e ad esse allineate per i motocicli. Tra i capoluoghi Teramo e Chieti registrano la maggior crescita rispetto al 2019 (macchine: 5% e 4%; motocicli: 8% e 7%), L'Aquila e Pescara riportano le più modeste variazioni (autoveicoli: 3% e 2%; motocicli: 4% e 3%).

Per quanto riguarda le **emissioni del parco auto privato** in regione le vetture più inquinanti (fino a Euro 4) sono il 54% del totale (Euro 3 o inferiore: 30%: Euro 4: 24%), percentuale assai superiore alla media delle regioni centro-settentrionali (47% e 42%) e inferiore alle meridionali (63%), il 16% è Euro 5 e il 30% in Euro 6, incidenze più contenute del Nord (18% e 39%) e del Centro (17% e 35%) e maggiori del Mezzogiorno (14% e 23%). Pescara registra la minore incidenza delle autovetture in classe inferiore (49%) seguita dall'Aquila (50%) e Chieti e Teramo (51%). Rispetto al periodo pre-

pandemico si registra in Italia e in Abruzzo una flessione degli autoveicoli fino a Euro 4 di 9 p.p., la stazionarietà in regione di quelli Euro 5 (Italia: -1 p.p., risultante dai -2 del Nord, -1 del Centro e +1 del Meridione) e un aumento di 9 p.p. di quelli Euro 6, inferiori agli 11 del Centro e del Nord e superiore agli 8 del Sud e Isole. Le variazioni dei singoli capoluoghi abruzzesi si attestano sui -9 p.p. per i veicoli più inquinanti (fino a Euro 4), sui -1 per gli Euro 5 e sui +10 per gli Euro 6.

Gli **autoveicoli a basse emissioni** sono in Abruzzo il 14% del totale (inferiore a Piemonte, Veneto, Emilia, regioni centrali e Campania) in aumento rispetto al 2019 di 4 p.p. in linea con la media nazionale data dai +5 del Centro e del Nord e dai 3 del Meridione. L'Aquila presenta la minore incidenza e crescita delle vetture a bassa emissione (13% e +3 p.p.), Pescara e Chieti registrano pesi del 15% e aumenti nell'ordine del 5% e del 4%, Teramo riporta un'incidenza del 17% e una crescita del 4%.

L'**indice del potenziale inquinante** (rapporto tra le autovetture ad alto/medio potenziale inquinante e 100 autovetture a medio/basso potenziale inquinante) si attesta in Abruzzo su 125, superiore al 108 settentrionale e al 113 delle regioni centrali e inferiore al 145 del Mezzogiorno, in diminuzione di 18 p.p. rispetto al 2019, calo più incisivo di quelli dei capoluoghi di provincia settentrionali (-14) e centrali (-16) ma non meridionali (-23). È il comune di Pescara e presentare li miglior valore (116) seguita dall'Aquila (119) e a breve distanza da Teramo e Chieti (120). La flessione triennale si attesta sui 16 p.p. in tre capoluoghi con L'Aquila che mostra una minor riduzione (-14 p.p.).

[1] Unità di misura della produzione dei servizi di Tpl. Il numero di posti-km equivale alla sommatoria, per ciascun veicolo utilizzato, del prodotto dei posti disponibili

Fig. 1 Offerta di tpl (posti/km per abitante) nei capoluoghi

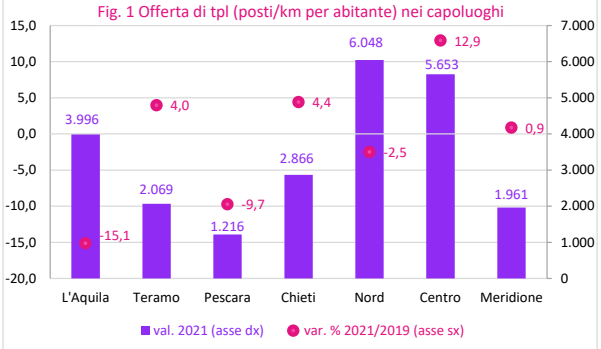


Fig. 2 Domanda di tpl (passeggeri annui per abit.) nei capoluoghi

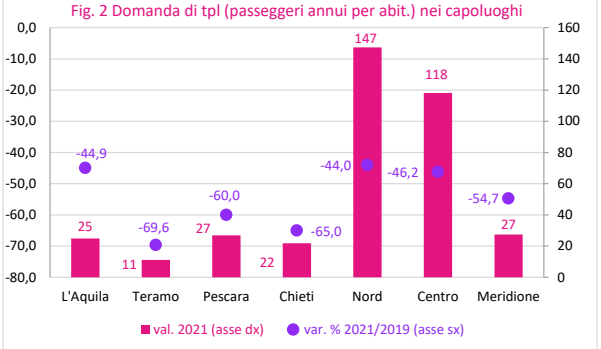


Fig. 3 Autobus a basse emissioni utilizzati nel tpl nei capoluoghi

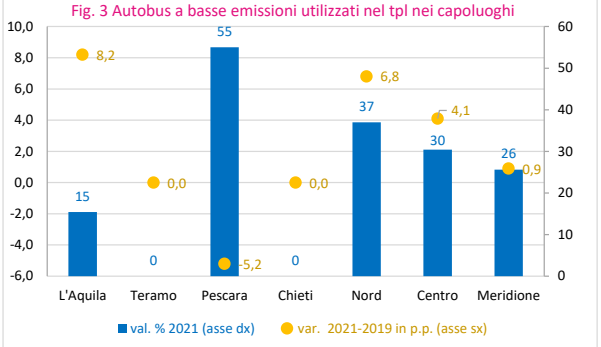


Fig. 4 Tassi di motorizzazione (autovetture circolanti per 1.000 abit.) nei capoluoghi

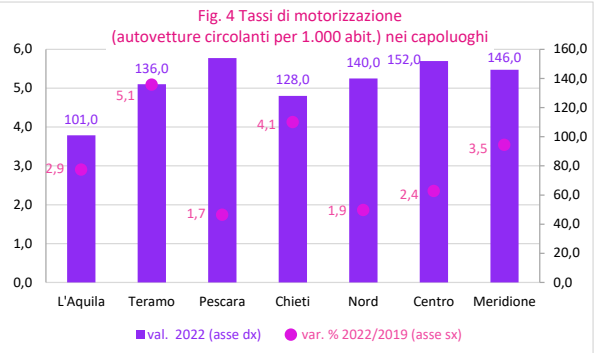


Fig. 5 Autovetture a basse emissioni circolanti nei capoluoghi

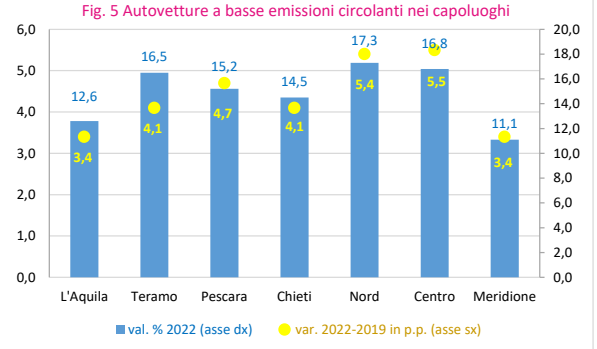


Fig. 6 Indice del potenziale inquinante delle autovetture circolanti nei capoluoghi

