

Pescara nella mobilità sostenibile, Odoardi: progressi evidenti ma criticità ancora irrisolte

13 Novembre 2025

Euromobility



OSSERVATORIO MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ITALIA

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

Pescara - Una città che prova a trasformarsi sul fronte della mobilità sostenibile, tra passi avanti significativi e problemi che restano irrisolti. È il quadro che emerge dall'indagine 2025 dell'Osservatorio Mobilità Sostenibile di Euromobility, riferita ai dati 2024 e presentata il 5 novembre, che colloca Pescara al 23° posto tra le 50 principali città italiane. Una posizione intermedia, ma comunque tra le migliori del Mezzogiorno, *come evidenzia Giancarlo Odoardi - Esperto Promotore Mobilità Ciclistica (EPMC).*

Con oltre 120 mila abitanti in poco più di 30 km², Pescara è tra le città più dense del Paese. Una densità che accentua congestione e difficoltà di sosta, ma che rappresenta anche un potenziale per favorire spostamenti brevi a piedi o in bicicletta.

Tra i settori che mostrano maggiore vitalità spicca la micromobilità condivisa: bike sharing stabile e monopattini elettrici diffusi. Anche l'infrastruttura ciclabile - circa 5-6 km ogni 10.000 abitanti - risulta leggermente superiore alla media nazionale. Tuttavia, *come rileva Odoardi*, la rete resta discontinua e spesso poco curata: fuori dai due assi principali, la Bike-to-Coast e il percorso adiacente alla Strada Parco, mancano collegamenti sicuri con quartieri, scuole e poli attrattori. "La priorità non è tanto aggiungere chilometri, quanto garantire continuità e sicurezza".

Il trasporto pubblico rappresenta invece la criticità più marcata. L'offerta - circa 5.000 posti-chilometro per abitante - è bassa, così come la domanda, inferiore a 200 viaggi annui per residente. Frequenze ridotte e assenza di corsie preferenziali rendono il servizio poco competitivo, mentre l'uso dell'auto privata resta elevato (63 auto e 19 moto ogni 100 abitanti). Questa debolezza condiziona fortemente la possibilità di un vero riequilibrio modale.

La qualità dell'aria rispetta i limiti nazionali ma non quelli più stringenti europei che entreranno in vigore nel 2030. Pescara registra circa 25 superamenti annui del PM10 e una media di 23 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, superiore al futuro limite di 20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Anche per il biossido di azoto i valori restano sotto il limite italiano, ma sopra le raccomandazioni OMS. "Un segnale che invita a ridurre ulteriormente traffico e emissioni", aggiunge Odoardi.

Dal punto di vista strategico, il PUMS - approvato nel 2021 e aggiornato nel 2022 - fornisce un quadro chiaro di obiettivi e indicatori. Tuttavia, *come osserva l'esperto*, la sua efficacia dipende dalla capacità dell'amministrazione di garantire continuità e monitoraggi regolari.

Altro nodo è la sicurezza stradale. L'indice di incidentalità (4,6 incidenti ogni 1.000 abitanti) è in linea con la media nazionale, ma pedoni e ciclisti rimangono vulnerabili. *Odoardi indica come necessari* interventi di moderazione del traffico, zone 30, ridisegno delle intersezioni e maggiore visibilità degli attraversamenti. L'aggiunta di verde lungo i percorsi ciclopedonali, pur non trattata nel rapporto, potrebbe migliorare comfort e sicurezza.

Nel complesso, *conclude*, Pescara mostra segnali positivi nella pianificazione e nella diffusione della micromobilità, ma soffre ancora per un trasporto pubblico debole e per una rete ciclabile frammentata. La posizione in classifica fotografa una città in transizione: con buone basi e ampi margini di miglioramento verso una mobilità più integrata, sicura e accessibile.