

# Capitolo 6



## TRASPORTI

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
21	D	Parco circolante		↓
22	P	Densità del parco veicolare		-
23	D	Autovetture per anno di immatricolazione e tipologia di alimentazione		↓
24	D	Superficie rete stradale		↑
25	D	Rete ferroviaria		→
26	D	Aeroporti		↑
27	D	Densità delle linee di trasporto urbano e delle piste ciclabili		-
28	P	Motivi degli spostamenti		-
29	P	Spostamenti quotidiani per studio: mezzo utilizzato		-
30	P	Spostamenti quotidiani per lavoro: mezzo utilizzato		-

I trasporti e le infrastrutture viarie costituiscono un fattore da tenere in debita considerazione nello scenario ambientale.

Nella rappresentazione dello stato dell'ambiente attraverso l'utilizzo del modello DPSIR, i trasporti e le infrastrutture viarie costituiscono fattori determinanti per la qualità dell'ambiente. Questi ultimi producono pressioni sull'ambiente stesso (ad es. consumo delle risorse naturali, immissioni di inquinanti nell'atmosfera) che ne modificano lo stato, e per salvaguardarlo sono necessarie delle risposte politiche e piani di trasporto per il raggiungimento degli obiettivi di protezione ambientale (piani risanamento della qualità dell'aria e delle acque, barriere antirumore), tenendo sempre fisso l'obiettivo di coniugare lo sviluppo economico e sociale della nostra Regione con la tutela dell'ambiente.

In una società globale in cui vi è una forte necessità di spostamento, i trasporti e le infrastrutture rappresentano un elemento determinante per lo sviluppo. La forma longitudinale della penisola italiana, la presenza della dorsale appenninica, che di fatto divide il centro in due versanti e lo scarso sviluppo delle infrastrutture, favoriscono il ricorso al trasporto su gomma a discapito del più "pulito" trasporto su rotaia, navale e aereo. In questo scenario, la Regione Abruzzo costituisce uno snodo importante per favorire il passaggio delle merci, tra il nord e il sud dell'Italia, tra l'est e l'ovest attraverso i valichi montani ed, in seguito ai recenti mutamenti politici, tra l'Italia stessa ed i paesi dell'est europeo attraverso le "autostrade del mare".

Altro problema è costituito dal privilegiare, da parte degli abruzzesi, l'utilizzo del mezzo pri-

vato per raggiungere quotidianamente il luogo di lavoro, di studio o in cui trascorrere il tempo libero, anche essendo a conoscenza delle conseguenze che tale comportamento può arrecare: inquinamento delle città e congestione degli assi viari (vedi SS16 – Adriatica). Il mezzo pubblico, purtroppo, nonostante queste problematiche siano ormai note, nella nostra cultura non riesce a sostituire il mezzo privato; quindi, occorrono risposte decise come: la nascita di zone a traffico limitato, attraversate da soli mezzi pubblici, a trazione elettrica o ibridi, di isole pedonali, di piste ciclabili, di corsie preferenziali per i mezzi pubblici e la creazione di parcheggi di scambio alla periferie delle aree urbane.

Assistiamo quotidianamente a scelte ed azioni, anche drastiche, da parte di amministrazioni comunali volte all'abbattimento delle famigerate polveri sottili o PM10, all'interno di centri urbani, e alla realizzazione di isole pedonali con l'istituzione di zone a traffico limitato. Quando i valori di concentrazione nell'aria di sostanze inquinanti superano i limiti stabiliti dalla normativa vigente, si assiste al ricorso a misure straordinarie per ridurre il traffico veicolare; tra queste misure le più note sono il divieto totale o parziale (a targhe alterne) della circolazione, esteso a tutti i veicoli o a determinati veicoli (non catalizzati, ecc.).

L'osservazione e lo studio di questi fattori determinanti che agiscono direttamente e pesantemente sull'ambiente e sulla salute umana, richiedono delle risposte da parte di chi amministra, ed è necessario, quindi, trovare in tempi brevi delle soluzioni alternative che consentano alle città di "respirare" e che producano un minor impatto ambientale.

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
21	D	Parco circolante		↓
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
ISTAT		Regionale	2003	

**DESCRIZIONE DELL'INDICATORE**

L'indicatore riporta il parco circolante nella nostra regione diviso sia per categorie (dove per altri si intendono autoveicoli speciali, motocarri, quadricicli, rimorchi, semirimorchi, trattori stradali e motrici) sia per province per numero e percentuale.

**SCOPO**

Quantificare il numero e la distribuzione dei veicoli sul nostro territorio.

**UNITÀ DI MISURA**

Numero (N.) e percentuale (%).

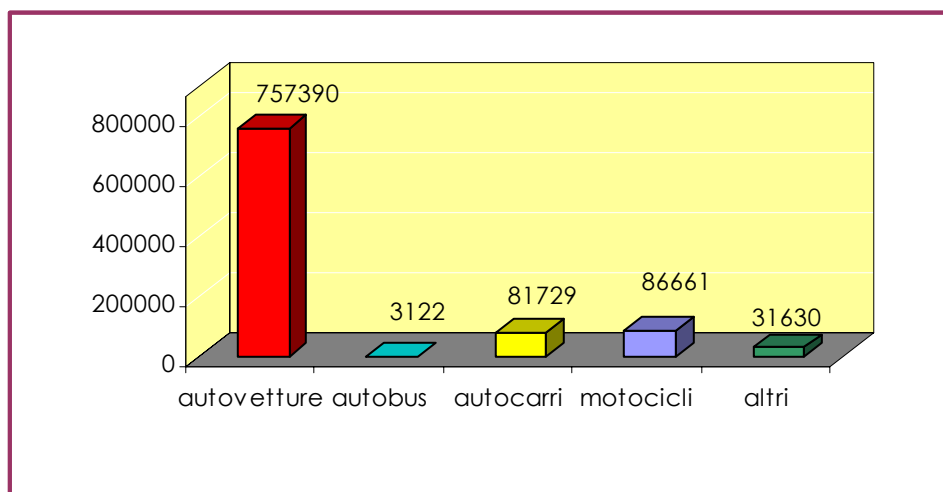


Fig. 6.1 Parco circolante. Fonte: ISTAT

La ripartizione del parco circolante per tipologia di veicolo indica la netta prevalenza delle autovetture (78,85 %) rispetto le altre categorie, seguita dalle categorie dei veicoli pesanti (autobus + autocarri con l' 8,83 %) e dai motocicli (8,81 %). Il valore percentuale delle autovetture sul totale dei veicoli circolanti è superiore di circa lo 0,8 % rispetto la media nazionale (Conto Naz. Trasporti – 2002), a fronte delle percentuali dei veicoli pesanti e dei motocicli, che risultano sostanzialmente allineati. La Regione Abruzzo che negli anni '70 possedeva un indice di motorizzazione inferiore a quello medio nazionale,

nell'anno 2002 ha raggiunto tale valore ponendosi a 0,73 veicoli/abitante su una media nazionale di 0,74.

L'attuale livello dell'indice di motorizzazione, l'accentuata presenza di vetture nel parco circolante e soprattutto l'accelerata dinamica d'incremento degli ultimi trenta anni rispetto i valori medi nazionali pongono la necessità di prestare grande attenzione al fenomeno, dovendo quindi individuare idonee contromisure al consolidamento della mobilità privata quale soluzione ai bisogni di mobilità sistematici e discrezionali.

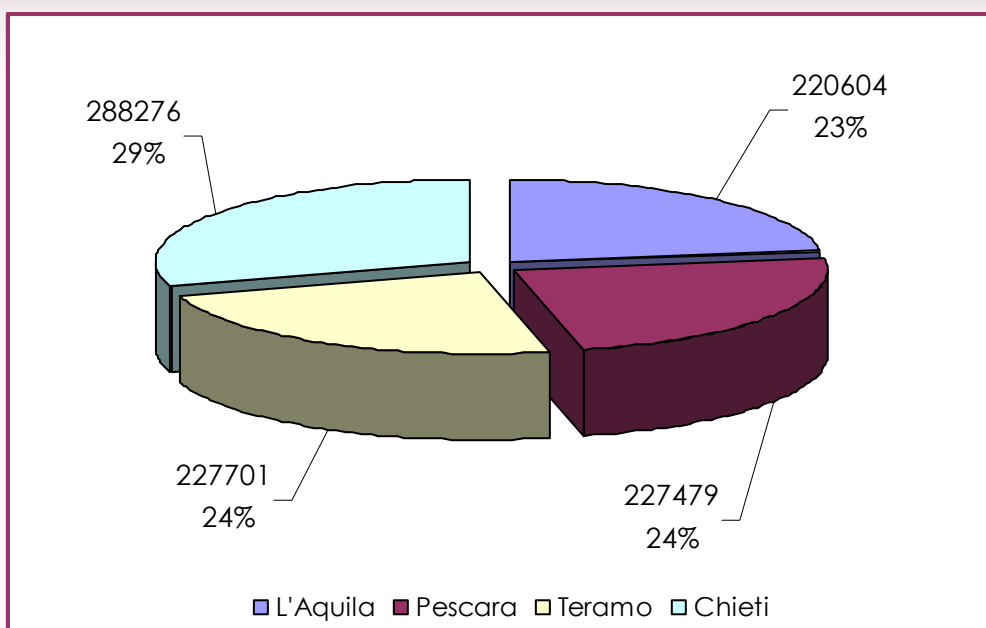


Fig. 6.2 Parco circolante per provincia. Fonte: ISTAT

Il parco circolante nella regione Abruzzo è composto da 964.060 unità suddiviso con valori che non risultano del tutto proporzionati alla popolazione residente. Infatti il rapporto tra il totale veicoli circolanti e i residenti nelle

province variano da un massimo di 0,79 per Teramo ad un minimo di 0,74 di l'Aquila, passando per lo 0,77 di Pescara e lo 0,75 di Chieti.

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
22	P	Densità del parco veicolare		-
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
Elaborazione ISTAT su dati A.C.I.		Provinciale	2001	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore riporta la densità del parco autoveicolare e motoveicolare nella nostra regione rispetto alle dimensioni del territorio e il numero di veicoli leggeri e pesanti circolanti giornalmente sulla rete stradale viaria.

#### SCOPO

Mettere in evidenza la variazione delle densità del parco circolante all'interno dei territori provinciali e quantificare una delle principali fonti di pressione in tema di inquinamento ambientale.

#### UNITÀ DI MISURA

Chilometri quadrati (Km<sup>2</sup>), numero (n.).

Veicoli per Km <sup>2</sup> di superficie (esclusi ciclomotori)	
PROVINCIA	Veicoli / Km <sup>2</sup>
L'Aquila	44
Teramo	117
Pescara	186
Chieti	111

Tab. 6.1 Veicoli per Km<sup>2</sup> di superficie (esclusi ciclomotori). Fonte: ISTAT

Il rapporto tra veicoli circolanti e superficie del territorio provinciale rende merito alle differenze che appaiono sensibili tra provincia e provincia (186 Veic/Kmq per Pescara, 117 per Teramo, 111 per Chieti e 44 per l'Aquila).

Tale ulteriore parametro indica, naturalmente, maggiori problemi di densità veicolare e conseguente possibile inquinamento da traffico per le concentrazioni nell'area pescarese, teramana e costiera del chietino. Analogo andamento, ovviamente è attribuibile al rapporto tra veicoli e densità demografica provinciale.

In merito alle questioni relative all'inquinamento da traffico, quest'ultimo certamente connesso alla densità di traffico che dipende anche da quella veicolare, si segnala, che la nostra Regione ha recentemente prodotto il "Piano di tutela e risanamento della qualità dell'aria della Regione Abruzzo).

I principali risultati, riportanti le concentrazioni a livello comunale degli inquinanti da traffico (PTS, NOX, SOX, COV e CO), sono stati cartografati e raffrontati ai valori di flusso extraurbano in alcune cartografie del "Report 4" del Piano Regionale Integrato dei Trasporti (PRIT), scaricabili dal sito della Regione (Trasporti /PRIT).

## RILIEVI DI TRAFFICO SULLA RETE DELLA VIABILITÀ ORDINARIA REGIONALE

Tra gennaio e febbraio 2004 è stata effettuata una campagna di rilievi dei flussi veicolari su 52 sezioni bidirezionali della viabilità ordinaria, la cui localizzazione è stata strutturata su tre livelli (cordone regionale, viabilità interna e cordoni delle principali aree urbane). Su tali sezioni, indagate in una giornata feriale tipo,

è stato effettuato il conteggio dei veicoli transitati in entrambi i sensi di marcia nell'arco

delle 24 ore. Inoltre è stato ricostruito il quadro conoscitivo della domanda che interessa la rete autostradale abruzzese attraverso i dati forniti dalle società concessionarie. Il flusso veicolare complessivo in transito sulla rete ordinaria e autostradale regionale in una giornata feriale invernale tipo ammonta così ad oltre 670.000 veicoli nell'arco delle 24 ore, di cui circa il 14% costituito da veicoli pesanti.

Tipologia di sezione di rilievo	24 h	13 h (7.00 – 20.00)		4 h (7.00 – 11.00)		2 h (8.00 – 10.00)	
Caselli	116870	100962	86%	31548	27%	19266	16%
Cordonali esterne	42901	35399	80%	10553	25%	5471	13%
Sezioni interne	76637	63900	83%	19205	25%	10084	13%
Cordonali urbane	343429	285562	83%	82648	24%	44994	13%
TOTALE	579837	485823	84%	143954	25%	79815	14%

Tab. 6.2 Flussi di veicoli leggeri. Fonte: Regione Abruzzo

Tipologia di sezione di rilievo	24 h	13 h (7.00 – 20.00)		4 h (7.00 – 11.00)		2 h (8.00 – 10.00)	
Caselli	39012	32868	84%	11253	29%	5854	15%
Cordonali esterne	8779	6992	80%	2215	25%	1097	12%
Sezioni interne	9753	8332	85%	2945	30%	1502	15%
Cordonali urbane	33992	28757	85%	9735	29%	5027	15%
TOTALE	91536	76949	84%	26148	29%	13480	15%
Flusso totale veicoli/abitante	0,52	0,44	...	0,13	...	0,07	...

Tab. 6.3 Flussi di veicoli pesanti. Fonte: Regione Abruzzo

	24 h	13 h (7.00 – 20.00)		4 h (7.00 – 11.00)		2 h (8.00 – 10.00)	
TOTALE veicoli leggeri + pesanti	671373	562772	84%	170102	25%	93295	14%

Tab. 6.4 Flussi veicolari totali. Fonte: Regione Abruzzo

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
23	D	<b>Autovetture per anno di immatricolazione e tipologia di alimentazione</b>		↓
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
A.C.I.		Regionale	2003	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore riporta il numero di autovetture immatricolate nella nostra regione dalla metà anni ottanta in poi e mostra il diverso andamento nelle tipologie di alimentazione.

#### SCOPO

Evidenziare l'andamento delle oscillazioni

delle autovetture immatricolate ed i mutamenti delle tipologie di alimentazione nel corso degli anni.

#### UNITÀ DI MISURA

Numero (N.)

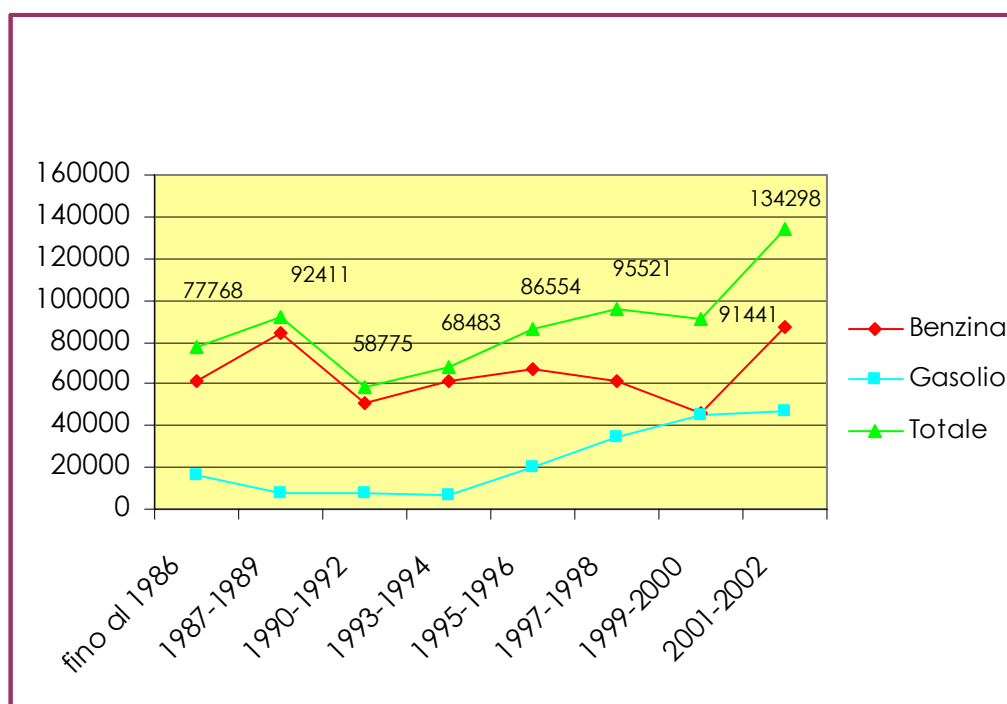


Fig.6.3 Autovetture per anno di immatricolazione. Fonte: ACI

Il numero delle immatricolazioni nella nostra regione ha subito dal 1986 in poi significative oscillazioni con un picco massimo nel biennio 2001 – 2002, appare rilevante il costante aumento di immatricolazioni di autovetture a gasolio ed anche la ripresa delle immatricolazioni delle autovetture a benzina nell'ultimo biennio, dopo in calo costante che si era verificato nei bienni precedenti.

La tendenza indica un positivo e progressivo svecchiamento del parco circolante, che avendo coinvolto nell'ultimo biennio anche le vetture alimentate a benzina notoriamente di cilindrata ridotta ed utilizzate soprattutto in

ambito urbano, fornisce indicazioni circa una possibile e costante riduzione degli inquinanti da traffico in ambito urbano, che tuttavia vanno attentamente monitorati al fine di poter valutare ex post le politiche governative d'incentivazione del rinnovo del parco, potendo così fornire utili indicazioni per ulteriori incentivazioni da finanziare a livello centrale e/o regionale (vedasi anche la problematica connessa agli alti valori d'inquinamento dei ciclomotori, a fronte di ridotti valori d'investimento per il rinnovo del parco circolante).



N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
24	D	Superficie rete stradale	😊	↑
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
ISTAT		Regionale	2002	

### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore riporta la superficie della rete stradale nella nostra regione divisa per tipologie.

### SCOPO

Fornire informazioni sulla condizione quantitativa e qualitativa della rete stradale.

### UNITÀ DI MISURA

Chilometri (Km.).

Autostrade	Km.	352
Statali	Km.	603
Regionali	Km.	1614
Provinciali	Km.	4809
Raccordi	Km.	15
Totale St. Extr.	Km.	7.393

Tab. 6.5 Superficie rete stradale. Fonte: ISTAT

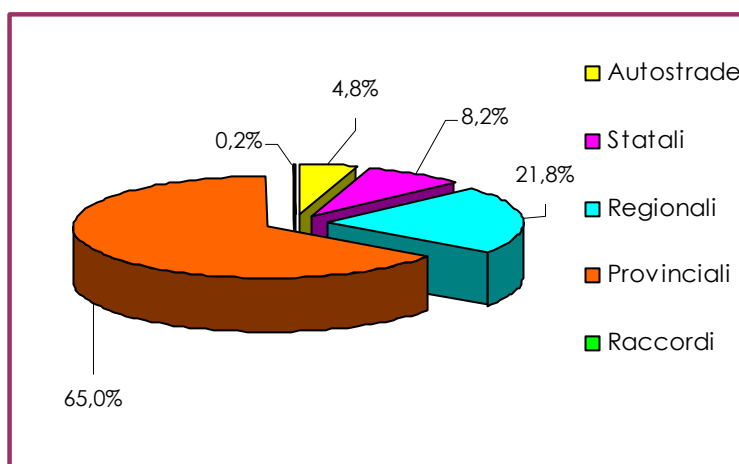


Fig. 6.4 Rete stradale per tipo di strada. Fonte: ISTAT

Alla rete stradale extraurbana regionale, che ammonta ad una estesa di circa 7.400 Km., vanno sommati ulteriori 16.700 Km. di viabilità extraurbana di competenza comunale, 5.500 Km. di viabilità urbana e 8.100 Km. di viabilità vicinale comunale. Detta estesa è mediamente più sviluppata di quella nazionale sia in rapporto agli abitanti che al territorio ed infine ai veicoli circolanti (con riferimento alla sola estesa extraurbana 60,1 Km/10.000 ab., 71,4 Km/Kmq, 88,2 Km/Veic., a fronte di valori nazionali pari a 29,0, 55,7, 41,2).

Certamente la maggiore estensione della rete regionale deriva dalla particolare caratterizzazione del suo territorio, con particolare riferimento all'orografia, nonché dalla frammentazione demografica presente in particolare nelle aree interne ed infine dalla polverizzazione diffusa delle residenze al di fuori dei

centri abitati anche nelle aree più densamente abitate.

Da ciò scaturisce una visione di complessità della rete fisica che naturalmente, proprio in ragione della diversità orografica degli ambiti regionali, dell'elevata presenza di territorio montano e collinare, e della presenza di aree costiere ad alta densità demografica, presenta caratteristiche fisico – prestazionali molto diversificate: l'estesa, inoltre, non risulta distribuita omogeneamente nelle varie province ed appare carente, oggetto di congestione, alla luce delle elaborazioni eseguite nel "Report 4" del PRIT, soprattutto nelle aree costiere e quelle principali vallive in prossimità dei principali insediamenti residenziali e produttivi (Asse Teramo – Giulianova, riviera Adriatica, area metropolitana Chieti – Pescara, asse interno Popoli – Sulmona, viabilità d'accesso a l'Aquila, collegamento Lanciano – Casello A/14, relazione Vasto – S. Salvo).

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
25	D	Rete ferroviaria		➔
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
RFI – Direzione Compartimentale di Ancona, 2005		Regionale, Provinciale	2000 - 2005	

### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore si riferisce alla lunghezza complessiva delle linee ferroviarie, sia in termini assoluti sia in termini di densità (rispetto al territorio ed alla popolazione). Viene proposto un confronto con i livelli medi di densità riferiti all'intero territorio italiano. Il dato riferito alle infrastrutture su rotaia è disponibile anche a livello di dettaglio provinciale. L'indicatore, inoltre, si riferisce al numero di convogli ferroviari circolanti giornalmente sulle linee ferroviarie regionali gestite da RFI.

viari circolanti giornalmente sulle linee ferroviarie regionali gestite da RFI.

### SCOPO

Quantificare le dimensioni di uno dei principali mezzi di trasporto.

### UNITÀ DI MISURA

Km (estensione lineare delle infrastrutture), km/km<sup>2</sup> (densità territoriale), km/(1000 ab.) (densità rispetto alla popolazione), Numero di convogli giornalieri (treni/giorno).

Provincia	Lunghezza (km)	Densità territoriale (km/km <sup>2</sup> )	Densità territoriale (km/km <sup>2</sup> ) Italia	Densità in rapporto alla popolazione (km/ab) –	Densità in rapporto alla popolazione (km/ab) – Italia
Chieti	83,482	0,032	0,0529	0,21	0,281
L'Aquila	326,026	0,065		1,07	
Pescara	52,433	0,043		0,24	
Teramo	70,495	0,036		0,18	
Totale Abruzzo	532,436	0,0493		0,42	

Tab. 6.6 Lunghezza complessiva e densità delle linee della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) in Abruzzo.

Fonte: RFI – Direzione Compartimentale di Ancona, 2005

I dati di densità sono riferiti alla superficie regionale complessiva, pari a 10797,81 km<sup>2</sup> (fonte APAT – Annuario dei dati Ambientali

2003) e alla popolazione, pari a 1281283 abitanti (fonte ISTAT, 2001).

Le rimanenti linee:

S.Vito – Lanciano – Villa S. Maria – Castel di Sangro ,  
Ortona – Orsogna – Crocetta (limitatamente alla tratta Ortona – Caldari),

della ex Gestione Commissariale Governativa, sono attualmente linee regionali, in attuazione dell'art. 8 del D. Lgs. n.422/97 .

Linea	Tratta	Traffico (treni/giorno)
Bologna - Lecce	Porto d'Ascoli - Giulianova	88
	Giulianova - Pescara	119
	Pescara - Pescara P.N.	122
	Pescara P.N. - S. Vito -Lanciano	97
	S. Vito - Lanciano – Vasto - S. Salvo	66
Pescara - Sulmona - Terni	Pescara P.N. - Sulmona	46
	Sulmona - L'Aquila	21
	L'Aquila - Rocca di Corno	19
Roma - Sulmona	Carsoli - Avezzano	36
	Avezzano - Sulmona	21
Giulianova - Teramo	Giulianova - Teramo	24
Roccasecca - Avezzano	Balsorano - Avezzano	5
Sulmona - Carpinone	Sulmona - Castel di Sangro	9

Tab. 6.7 Valori del traffico medio giornaliero rilevati nel periodo dall'11 al 15 aprile 2005 nelle singole tratte omogenee in cui sono state suddivise le linee ferroviarie che attraversano la regione Abruzzo. Tali valori possono essere considerati, con buona approssimazione, costanti per l'anno in corso. Fonte: RFI – Direzione Compartimentale di Ancona.

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
26	P	Aeroporti	😊	↑
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
SAGA S.p.a.		Regionale	1996 - 2004	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore riporta il numero di movimenti, il numero dei passeggeri e le merci transitate nell'Aeroporto Internazionale d'Abruzzo di Pescara.

#### SCOPO

Mettere in evidenza lo sviluppo e l'impatto dell'aeroporto sul territorio regionale.

#### UNITÀ DI MISURA

Numero (N.), Tonnellate (ton.).

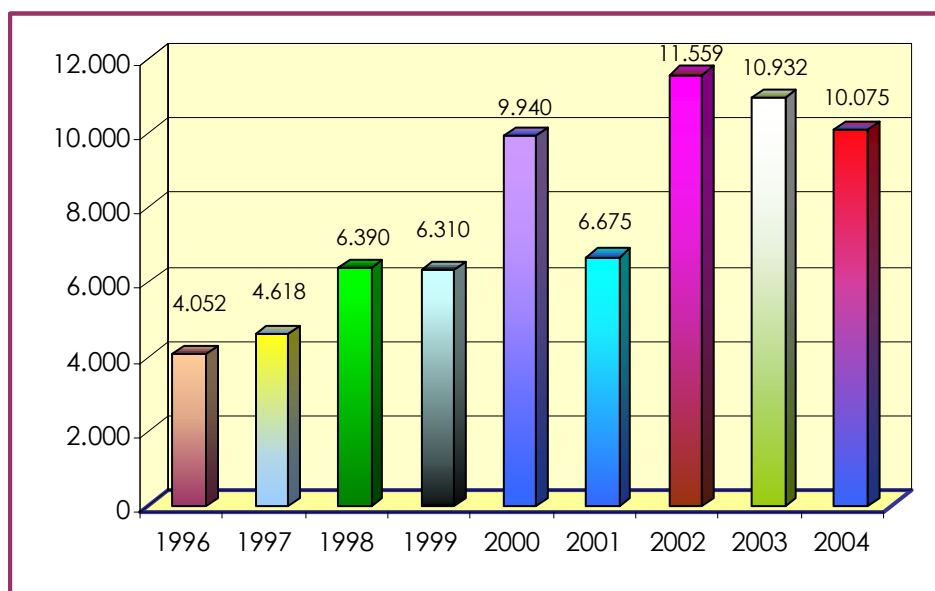


Fig. 6.5 Numero movimenti. Fonte: SAGA S.p.a.

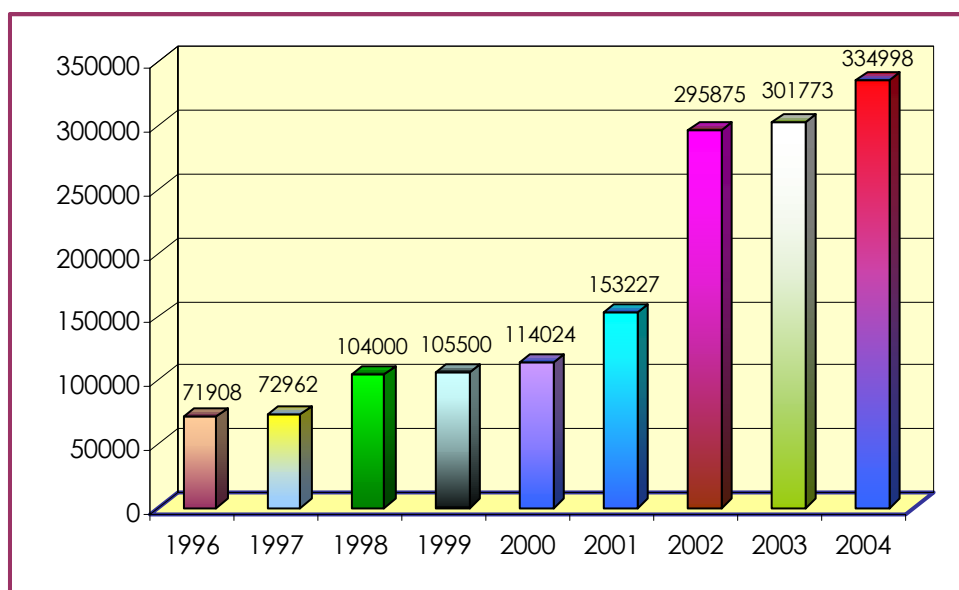


Fig. 6.6 Numero passeggeri. Fonte: SAGA S.p.a.

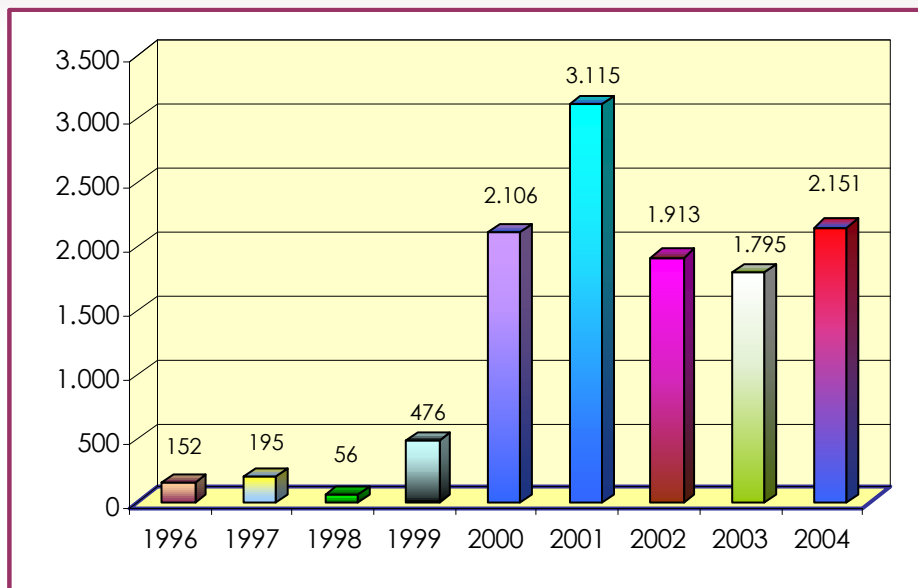



Fig. 6.7 Tonnellate merci. Fonte: SAGA S.p.a.

I valori di traffico degli aeromobili, dei passeggeri ed a maggior ragione delle merci dell'Aeroporto d'Abruzzo risultano sostanzialmente in crescita nel periodo analizzato (1996 - 2004). I primi dati provvisori dell'anno in corso mostrano un possibile rallentamento della crescita, probabilmente da attribuire alla riduzione della frequenza di taluni collegamento eseguiti da compagnie Low - Cost.

I valori, tuttavia, sono ancora contenuti in quanto riferibili a poche decine di movimenti

/ giorno (aeromobili) che si dimostra dallo Studio d'Impatto Ambientale sviluppato dalla SAGA non incidenti sul territorio e sulla popolazione (valori d'inquinamento da rumore ed emissioni contenute rispetto quelle determinate dalle altre attività).

Solo per ulteriori incrementi rilevanti di traffico, peraltro sostenibili dall'attuale infrastruttura ma non preventivabili nel breve periodo, occorrerà effettuare nuove e più approfondite analisi e simulazioni d'impatto.

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
27	D	Densità delle linee di trasporto urbano e delle piste ciclabili		-
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
Istat, Osservatorio ambientale sulle città. Regione Abruzzo		Provinciale	2001	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore riporta la densità delle linee di trasporto urbano e la lunghezza delle piste ciclabili nelle quattro province.

to urbano nelle province e la presenza di piste ciclabili.

**UNITÀ DI MISURA**  
Chilometri (Km).

#### SCOPO

Mettere in evidenza le diverse densità delle linee di trasporto

Km. di linee per 100 Km <sup>2</sup>		Ferrovie	Autobus	Piste ciclabili
	L'Aquila	4,3	58,9	/
	Teramo	7,2	21,1	/
	Pescara	35,7	320,9	19
	Chieti	18,3	497	/

Tab. 6.8 Chilometri di linee per 100 Km<sup>2</sup>. Fonte: ISTAT

Il parametro scelto indica differenze sensibili tra provincia e provincia. Tuttavia un maggiore ragguaglio circa l'effettivo livello del servizio reso dall'esercizio del Trasporto Pubblico Locale può essere interpretato dalla intensità

di servizio prestato dal complesso degli autoservizi extraurbani che percorrono la rete indicata nella tabella precedente. Detta informazione è riportata nel prospetto seguente:

Percorrenze extraurbane contribute interne alle province					
Provincia	Superficie (Km <sup>2</sup> )	Abitanti	Veicoli*Km	Veicoli*Km/Abitante	Veicoli*Km/Km <sup>2</sup>
			Stato Att. (2004)	Stato Att. (2004)	Stato Att. (2004)
Teramo	1964	287411	6.634.918	23,09	3.378,41
L'Aquila (*)	5033	297424	10.128.000	34,05	2.012,33
Chieti	2584	382076	13.525.734	35,40	5.234,34
Pescara	1228	295481	5.064.888	17,14	4.123,60

(\*): Stato Attuale include percorrenze di competenza sviluppate in Regione Lazio da/per Roma

Tab.6.9 Percorrenze extraurbane contribute interne alle province. Fonte: Regione Abruzzo

Anche in questo caso le differenze tra province appaiono notevoli, tuttavia i valori unitari, rapportati alla superficie territoriale ed alla demografia, se raffrontati ed interpretati contestualmente rendono una visione sufficientemente omogenea ed adeguata del servizio reso (la provincia di Pescara che appare più dotata rispetto la densità territoriale è la me-

no fornita in ragione dell'entità dei residenti, ciò in ragione della ristrettezza del suo territorio e dell'alta densità demografica, a differenza ad esempio della provincia dell'Aquila che avendo una struttura territoriale e demografica opposta, rileva una inversione dei parametri).

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
28	P	Motivi degli spostamenti	☹️	-
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
REGIONE ABRUZZO		Regionale	2004	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

L'indicatore riporta in percentuale i motivi per i quali gli abruzzesi si spostano.

#### SCOPO

Mettere in evidenza le necessità che inducono i cittadini abruzzesi a spostarsi per meglio

comprendere le eventuali misure da prendere per migliorare gli spostamenti.

#### UNITÀ DI MISURA

Percentuale (%).

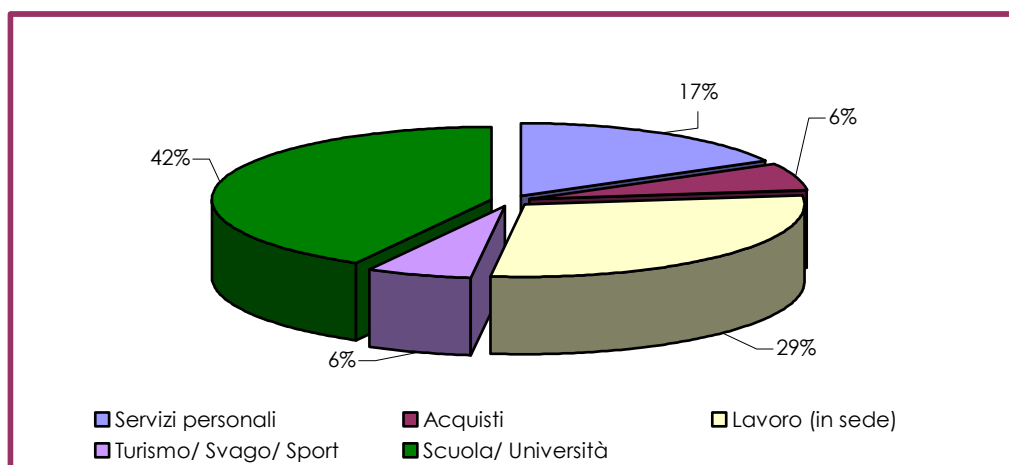


Fig. 6.8 Motivi degli spostamenti. Fonte: Regione Abruzzo

La ripartizione indicata nel grafico, riguarda una situazione riferibile sostanzialmente agli spostamenti in ambito urbano, nei quali gli spostamenti sistematici (scuola + lavoro) assommano a circa il 70 % mentre i rimanenti, cosiddetti discrezionali, risultano pari ad un 30 %. Tale situazione appare ancora gestibile con un'appropriata politica coordinata ed integrata di offerta del servizio di trasporto

pubblico (TPL) efficiente ed innovativo e di regolamentazione della circolazione e dell'accesso del traffico ai territori maggiormente urbanizzati.

La situazione appare sostanzialmente diversa nell'ambito extraurbano in ragione della diversa ripartizione dei motivi di spostamento, così come rilevati dalle indagini e successivamente elaborati nel Report 2 del PRIT:

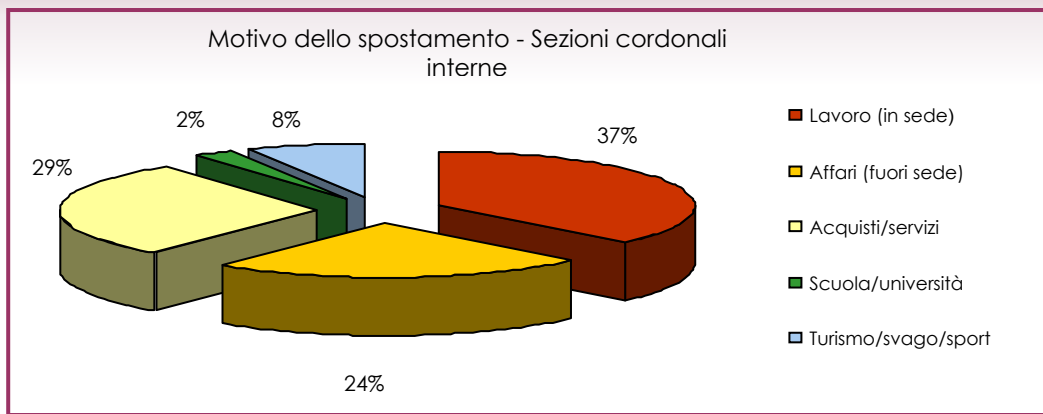


Fig. 6.9 Indagini Cordonali. Motivo dello spostamento alle sezioni dei Cordoni Interni. Fonte: Regione Abruzzo

In questo caso, per la presenza di ridotte quote di spostamenti per studio e di quote maggiori di spostamenti riferibili a lavoro ed affari nei quali la sistematicità non è prevalente, appare certamente più complesso catturare gli spostamenti con il TPL, se non su particolari

direttrici in cui il servizio risulta più efficiente e con l'utilizzazione spinta della intermodalità tra sistema di trasporto privato e quello pubblico, soprattutto in prossimità dei centri urbani.



N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
29	P	Spostamenti quotidiani per studio: mezzo utilizzato	☹️	-
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
ISTAT		Regionale	2002	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

Bambini dell'asilo e della scuola materna, studenti fino a 34 anni che escono di casa per andare a scuola o all'università per modalità di spostamento e mezzo di trasporto utilizzato (per 100 bambini e studenti della stessa zona che escono di casa per andare a scuola o all'università).

#### SCOPO

Mettere in evidenza quali sono i mezzi utilizzati dagli studenti abruzzesi.

#### UNITÀ DI MISURA

Numero (n.)

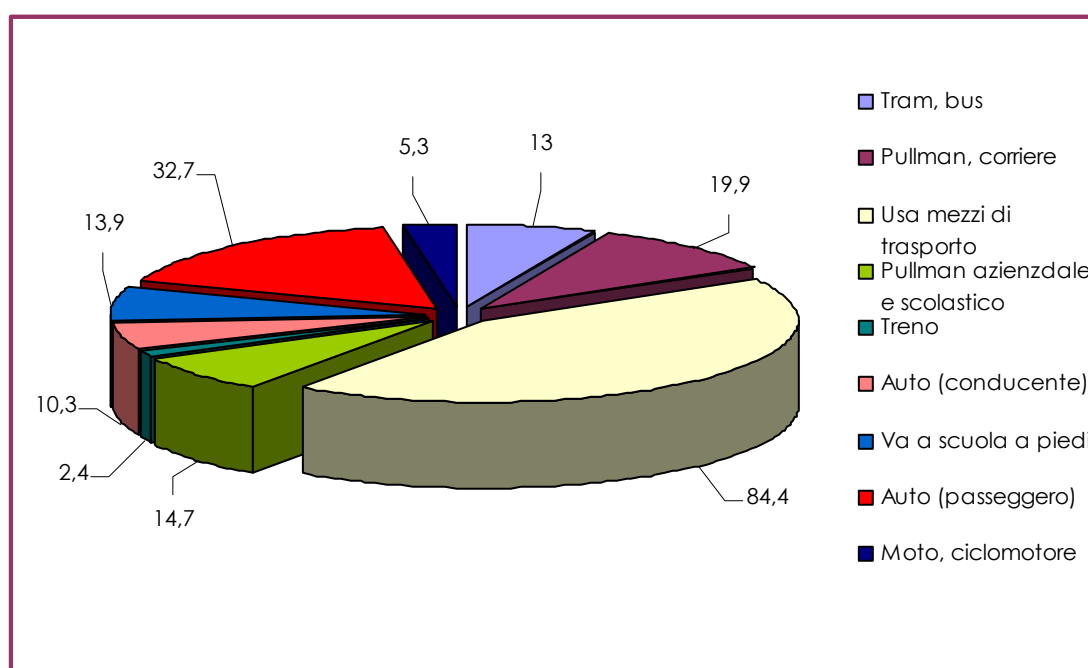


Fig. 6.10 Spostamenti per studio. Fonte: ISTAT

In questo caso, in ragione dell'alta dipendenza degli studenti dal mezzo pubblico, la percentuale di quelli che si spostano, nel complesso, con tale mezzo è circa il 50% (esclu-

dendo lo spostamento a piedi). Tale percentuale è migliorabile solo grazie ad appropriate politiche tariffarie e d'integrazione tra i diversi mezzi pubblici.

N	MC	Descrizione	Stato	Tendenza
30	P	Spostamenti quotidiani per lavoro: mezzo utilizzato	☹️	-
Fonte		Copertura spaziale	Copertura temporale	
ISTAT		Regionale	2002	

#### DESCRIZIONE DELL'INDICATORE

Persone di 15 e più occupate che escono di casa per andare al lavoro, per modalità di spostamento e mezzo di trasporto (per 100 occupati della stessa zona che escono di casa per andare a lavorare).

#### SCOPO

Mettere in evidenza quali sono i mezzi utilizzati dagli abruzzesi per raggiungere il luogo di lavoro.

#### UNITÀ DI MISURA

Numero (n).

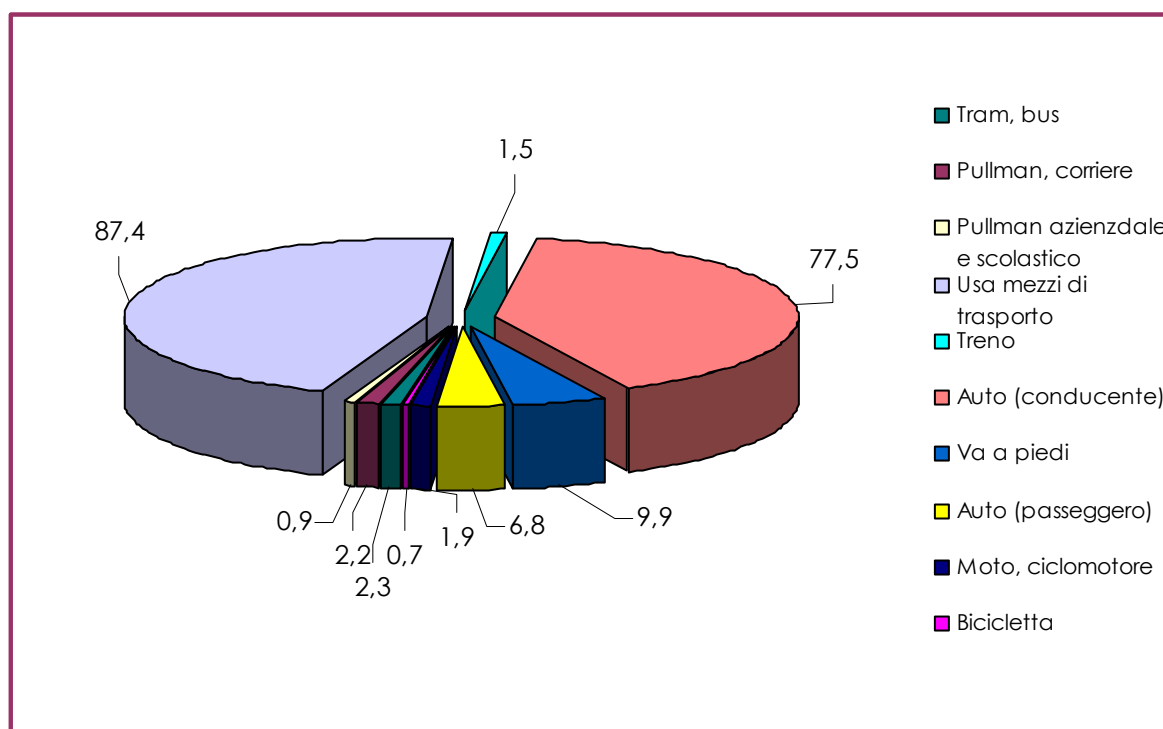


Fig. 6.11 Spostamenti per lavoro. Fonte: ISTAT

In questo caso la situazione è molto diversa, in quanto nello spostamento per motivi di lavoro la prevalenza del mezzo privato è netta (84,4%).

Le politiche possibili sono, quindi, quelle di una migliore interpretazione della domanda di trasporto, per poterla poi attribuire al TPL, di

una forte integrazione tra il sistema pubblico al suo interno e di quest'ultimo nel complesso con quello privato, attraverso appropriate politiche di scambio modale, nonché concrete misure di riduzione alla accessibilità del traffico alle aree densamente urbanizzate.

Legge Regionale n. 152 del 23/12/1998, "Norme per il trasporto pubblico locale"

Legge Regionale n. 153 del 23/12/1998, "Norme per gli investimenti nel settore trasporti"

Legge Regionale n. 59 del 9 agosto 1999, "Modifiche ed integrazioni alla legge regionale 23.12.98 n. 152 avente per oggetto Norme per il trasporto pubblico locale"

Legge Regionale n. 13 del 10/7/2002, "Pianificazione e sviluppo del comparto trasporti. Norme di finanziamento e di organizzazione"

Legge Regionale n. 28 del 29/11/2002, "Norme ed indirizzi sull'intermodalità regionale".

Legge Regionale n. 25 del 12/12/2003, "Interventi nel settore dei trasporti".

ACI, "Autoritratto 2003", 2004 - [www.aci.it](http://www.aci.it)

ACI, "Annuario statistico 2004", 2004 - [www.aci.it](http://www.aci.it)

ISTAT, "I trasporti su strada e l'ambiente", 2001 - [www.istat.it](http://www.istat.it)

ISTAT, "Annuario statistico italiano 2004", 2004 - [www.istat.it](http://www.istat.it)

ISTAT, "Statistiche dei trasporti anni 2002 - 2003", annuario n.4 del 2005 - [www.istat.it](http://www.istat.it)

Sito web, "[www.abruzzo-airport.it](http://www.abruzzo-airport.it)"