

La Verde



Linea V1 “La Verde”

Il trasporto pubblico di massa oltre le grandi metropoli:
Ripensare la mobilità urbana con filobus e BRT

Il BRT elettrico della conurbazione Pescara–Montesilvano

Una infrastruttura ad alta frequenza, zero emissioni locali e gestione data-driven per il modal shift urbano.

CONVEGNO NAZIONALE · PARMA · 26 MAGGIO 2026

Maxmilian Di Pasquale
TUA S.p.A. Direttore Generale



PARTNER SCIENTIFICO



ORGANIZZATO DA



PARTNER



SPONSOR



INTERVENTO ISTITUZIONALE

Maxmilian Di Pasquale

TUA S.p.A. - Direttore Generale

Il trasporto pubblico di massa oltre le grandi metropoli:

Ripensare la mobilità urbana con filobus e BRT

26 MAGGIO 2026

ORE 11:00

PARMA

Via Taro 12 - Mobility Innovation Tour

Linea V1 "La Verde" - case study nazionale di BRT elettrico in città media



**MOBILITY
INNOVATION**
/// TOUR

**IL TRASPORTO PUBBLICO DI MASSA
OLTRE LE GRANDI METROPOLI:
RIPENSARE LA MOBILITÀ URBANA
CON FILOBUS E BRT**

VIA TARO 12, PARMA
26 MAGGIO 2026 | ORE 11:00

MAXMILIAN DI PASQUALE
Direttore Generale,
TUA

SPEAKER

Perché “La Verde” è già un caso industriale replicabile a livello nazionale.

“La Verde” trasforma una dorsale costiera congestionata in un servizio riconoscibile, frequente e competitivo con l’auto privata.

16 km

sviluppo complessivo del tracciato in doppia direzione

6/h

corse per direzione nei giorni feriali

7.200

viaggi/giorno medi nell’assetto di esercizio rilevato

+44,6%

crescita media feriale dal 1° all’8° mese

134 pax

capacità massima per filobus snodato

750 V

alimentazione in corrente continua



La dorsale Pescara–Montesilvano concentra domanda residenziale, pendolarismo, turismo costiero e traffico privato.



Conurbazione lineare costiera

Pescara e Montesilvano formano un continuum urbano lungo la costa adriatica: il corridoio La Verde intercetta flussi casa-lavoro, casa-scuola, accessibilità al centro e mobilità turistica.

171.954

residenti complessivi nei Comuni di Pescara e Montesilvano

38.000

residenti serviti direttamente dal bacino del corridoio

9,5%

abitanti serviti intercettati su base giornaliera, ipotizzando 2 viaggi/utente

20 fermate in andata e 20 in ritorno, con distanza media di circa 350/400 metri: il servizio resta vicino alle abitazioni e facilmente raggiungibile.

Un sistema filoviario con caratteristiche BRT: sede dedicata, frequenza alta, priorità e capacità.



TRACCIATO

- 16 km complessivi: 7,8 km Sud–Nord e 8,2 km Nord–Sud
- 6 km in tratto riservato; 3,4 km in promiscuo
- 22/21 fermate e 2 capolinea: Pescara Piazza della Repubblica e Montesilvano Pala Dean Martin

ESERCIZIO

- 6 corse/ora per direzione dal lunedì al venerdì
- 4 corse/ora sabato e festivi
- Velocità commerciale 20,04 km/h; tempo giro 30 min per direzione

FILOVEICOLI

- 6 Exqui.City 18 T Van Hool-Kiepe, 18,61 m
- 2 motori da 160 kW; batterie 3x15 kWh
- Capacità 134 passeggeri; 2 e-bus 18 m Yutong di scorta

ALIMENTAZIONE

- Doppia bifilare in rame su pali in acciaio
- 750 V CC; corrente nominale 630 A
- 2 sottostazioni: Via Europa e Via Settimo

Dotazione ICT di bordo: monitoraggio real time, priorità semaforica, display interni/esterni, annuncio vocale prossima fermata, bigliettazione EMV e contapasseggeri.

I tre pilastri del modello La Verde

La qualità percepita nasce dall'integrazione di infrastruttura, frequenza e tecnologia di trazione.



01

CORSIA DEDICATA

Riduce l'incertezza di viaggio e rende il servizio leggibile lungo la dorsale urbana.

02

ALTA FREQUENZA

Trasforma il mezzo pubblico in alternativa "turn up and go", senza pianificazione rigida dell'orario.

03

FULL ELECTRIC

Zero emissioni locali, minore rumore e immagine coerente con la transizione energetica.

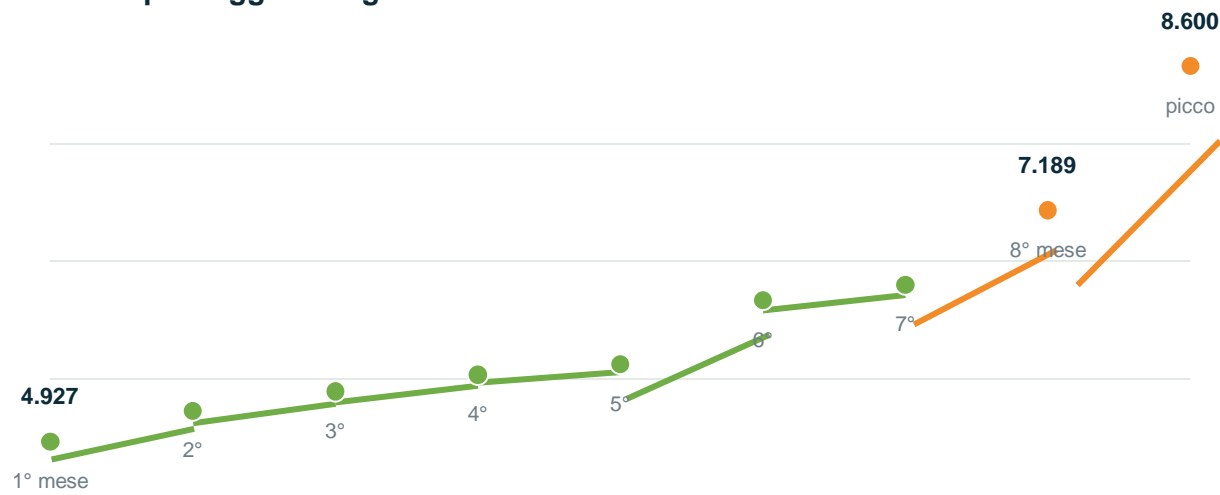
Effetti attesi sul territorio

- Shift modale dal mezzo privato al TPL lungo l'asse adriatico.
- Riduzione di congestione, rumore ed emissioni locali.
- Maggiore continuità urbana tra Pescara e Montesilvano.
- Accessibilità più stabile per lavoro, scuola, turismo e tempo libero.

Il dato più forte: domanda in crescita

La curva dei passeggeri mostra progressione e consolidamento, con accelerazione dopo il potenziamento dell'offerta.

Media passeggeri nei giorni feriali - servizio diurno



La nuova evidenza mostra il consolidamento del percorso di crescita: dopo il valore medio dell'8° mese, il picco rilevato arriva a 8.600 passeggeri.

Lettura executive

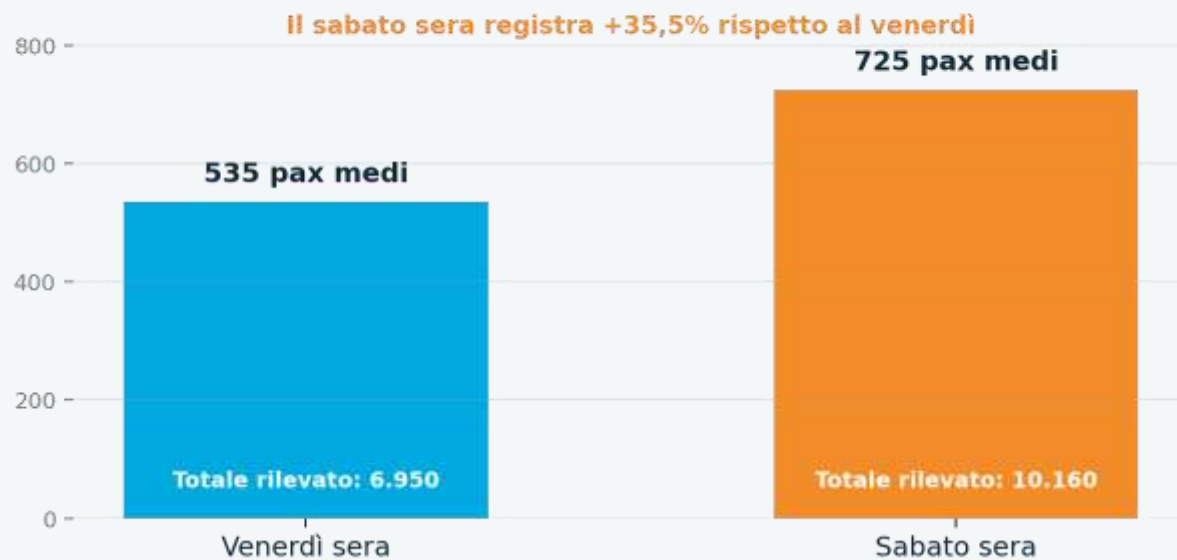
- L'8° mese raggiunge 7.188,6 passeggeri medi nei giorni feriali diurni.
- La crescita dal primo mese è pari a +44,6%.
- Il trend riflette progressiva conoscenza del servizio, affidabilità e aumento dell'offerta.
- L'effetto rete si rafforza quando frequenza e riconoscibilità della linea diventano abitudine urbana.

Interpretazione: non si tratta solo di “nuovi passeggeri”, ma di un cambio di comportamento misurabile sulla dorsale costiera.

Il potenziamento serale apre un nuovo mercato

La domanda del sabato sera conferma il potenziale della mobilità pubblica anche per tempo libero e turismo costiero.

Domanda serale: servizio esteso fino alle 01:30



Sabato sera: media 725 pax - venerdì sera: media 535 pax



Servizio fino alle 01:30 - target: movida, turismo costiero, ristorazione, eventi e sicurezza degli spostamenti notturni.

Le evidenze consolidate dai dati

Quattro indicatori sintetizzano l'evoluzione della domanda e il potenziale nazionale del modello La Verde.

7.261

pax medi/giorno a maggio 2026

+22,9%

incremento medio da febbraio

17.112

passengeri serali rilevati

726

pax medi il sabato sera

01 Crescita progressiva della domanda

La media giornaliera passa da 4.927 passeggeri a settembre 2025 a 7.261 passeggeri a maggio 2026, con incremento significativo nel periodo osservato.

02 Salto di domanda da febbraio 2026

Il confronto tra il periodo fino a gennaio 2026 e quello da febbraio 2026 evidenzia un incremento della media giornaliera pari a circa +22,9%.

03 Ruolo rilevante del venerdì

Il venerdì è il giorno con la media più alta, pari a 6.368 passeggeri/giorno, e presenta molte delle giornate di massimo carico.

04 Domanda serale concreta nel weekend

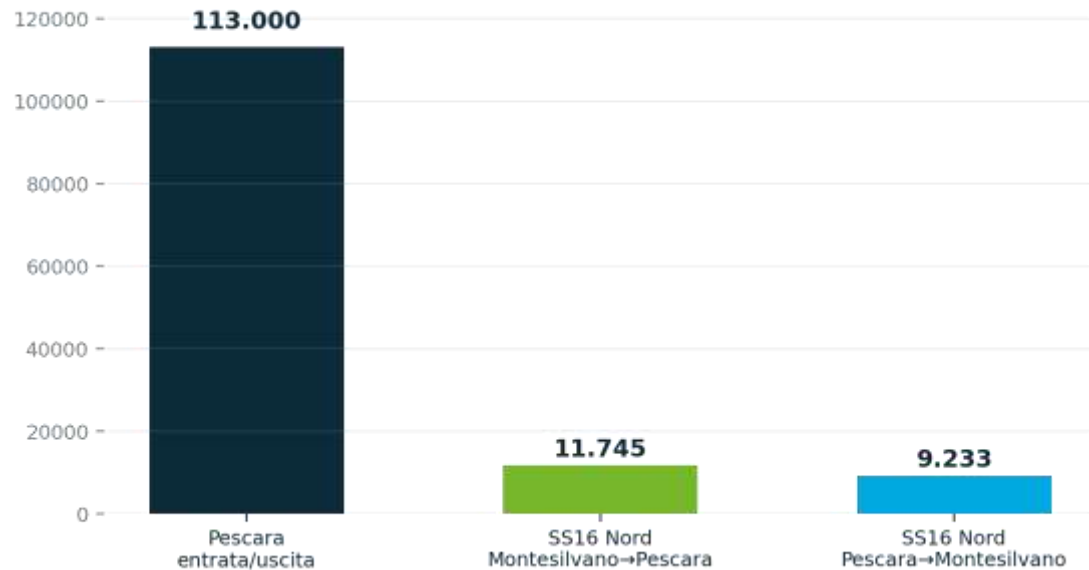
Le corse serali registrano complessivamente 17.112 passeggeri, con una media di 634 passeggeri per giornata serale. Il sabato sera raggiunge 726 passeggeri medi.

Letture manageriale: l'aumento non è episodico, ma mostra un consolidamento progressivo della scelta modale sul corridoio Pescara–Montesilvano.

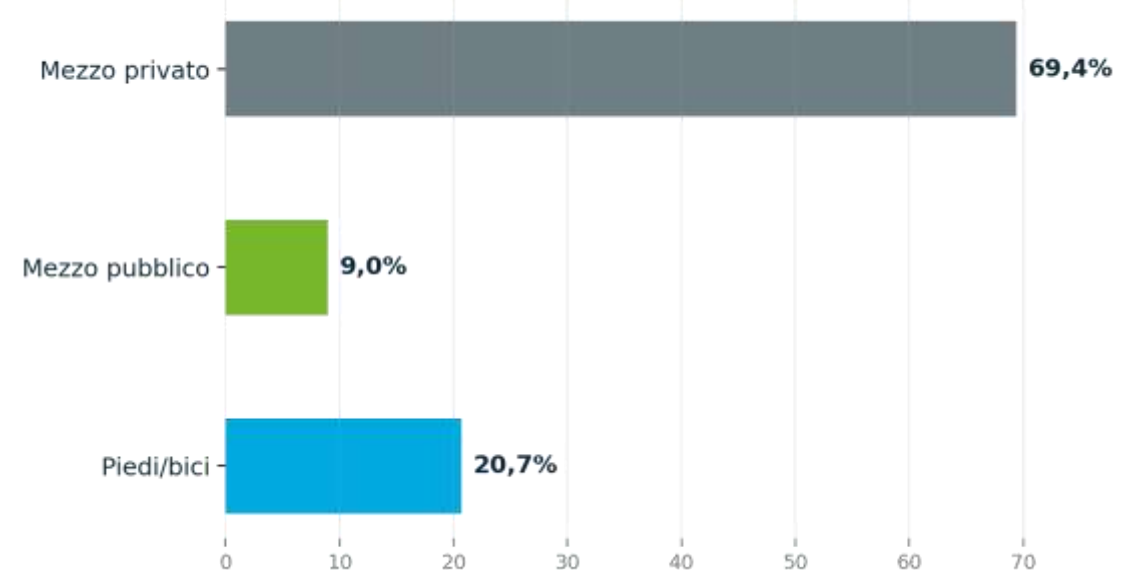
La sfida nazionale: competere con l'auto privata

Il valore del BRT emerge quando l'offerta TPL intercetta un bacino ad alta pressione veicolare.

Pressione del traffico privato sul bacino pescarese



Pescara: ripartizione della mobilità sistemática



Pescara presenta una mobilità sistemática storicamente sbilanciata sul mezzo privato. La Verde agisce proprio sulla direttrice dove il trasferimento modale può ridurre pressione stradale, sosta e congestione.

Il corridoio Nord SS16 registra oltre 20.000 veicoli/giorno nei due sensi. Un servizio frequente e affidabile può assorbire quote crescenti di domanda pendolare e turistica.

Pendolarismo lavoro–scuola: il bacino naturale della V1

La linea serve il profilo di domanda più stabile: ingressi mattutini, rientri pomeridiani, coincidenze e accesso al centro.

59,4%

mobilità giornaliera per studio o lavoro nel Comune di Pescara

13,9%

mobilità fuori comune per studio o lavoro

>410 mila

spostamenti giornalieri per lavoro in Abruzzo

132 mila

circa verso città capoluogo abruzzesi

Ruolo della linea V1

- intercetta pendolarismo scolastico e lavorativo sulla direttrice costiera;
- supporta il collegamento verso Piazza della Repubblica e l'interscambio con altre linee;
- riduce la dipendenza dall'auto privata nella fascia di punta 6:30–9:00 e nei rientri.



Bacino diretto 400 m

circa 38.000 residenti

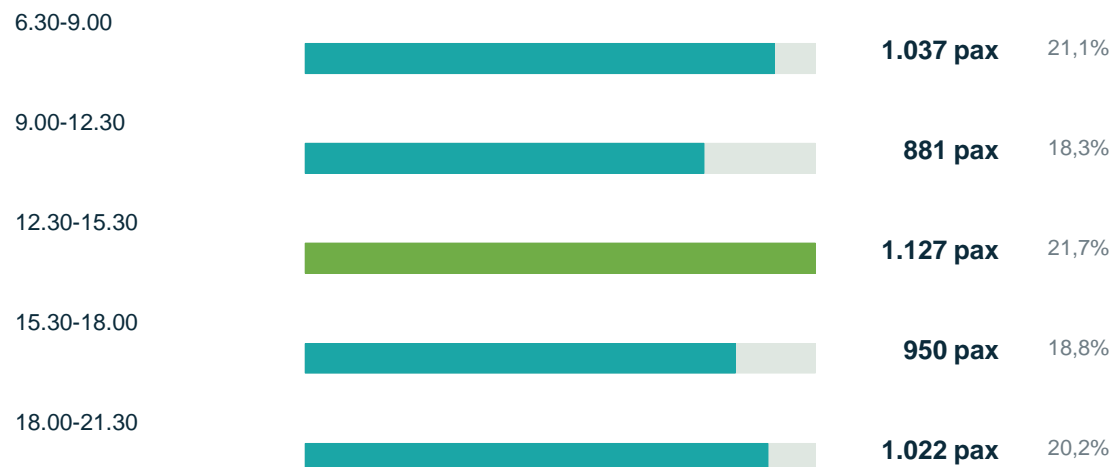
Stima della popolazione incidente lungo la dorsale Grandi Alberghi-Piazza della Repubblica.

Offerta di servizio e piattaforma digitale

Frequenza, ampiezza oraria e sistemi ICT trasformano la linea in un servizio leggibile e governabile con dati oggettivi.

SERVIZIO FERIALE ANNUALE			SERVIZIO FESTIVO
DAL LUNEDÌ AL GIOVEDÌ			FESTIVO INVERNALE (valido nel periodo scolastico) PARTENZE DA PESCARA - Piazza della Repubblica: dalle 7.00 alle 22.00 corse in partenza ogni 15 minuti PARTENZE DA MONTESILVANO - Pala Dean Martin: dalle 7.00 alle 22.30 corse in partenza ogni 15 minuti
PARTENZE DA PESCARA Piazza della Repubblica: 6.00 - 6.15 dalle 6.25 alle 20.45 ogni 10 minuti	VENERDÌ	SABATO	
PARTENZE DA MONTESILVANO Pala Dean Martin: 6.00 - 6.15 - 6.30 - 6.45 dalle 6.55 alle 21.15 ogni 10 minuti	PARTENZE DA PESCARA Piazza della Repubblica: 6.00 - 6.15 dalle 6.25 alle 20.45 ogni 10 minuti dalle 21.00 alle 00.30 ogni 15 minuti PARTENZE DA MONTESILVANO Pala Dean Martin: 6.00 - 6.15 - 6.30 - 6.45 dalle 6.55 alle 21.15 ogni 10 minuti dalle 21.30 alle 01.00 ogni 15 minuti	PARTENZE DA PESCARA Piazza della Repubblica: dalle 6.00 alle 00.30 ogni 15 minuti PARTENZE DA MONTESILVANO Pala Dean Martin: dalle 6.30 alle 01.00 ogni 15 minuti	FESTIVO ESTIVO (valido nel periodo non scolastico) PARTENZE DA PESCARA - Piazza della Repubblica: dalle 7.00 alle 00.30 corse in partenza ogni 15 minuti PARTENZE DA MONTESILVANO - Pala Dean Martin: dalle 7.00 alle 01.00 corse in partenza ogni 15 minuti

Distribuzione temporale media dei passeggeri



Fonte: schema orari e dotazioni ICT di bordo da bozza TUA.

Perché è rilevante a livello nazionale

L'orario esteso nei festivi e nelle fasce serali rende il BRT competitivo non solo per il pendolarismo, ma anche per tempo libero, turismo costiero e accessibilità urbana. La tecnologia di bordo consente di misurare l'effetto dell'offerta sulla domanda e correggere rapidamente il servizio.

Un modello scalabile per le città medie italiane

Il caso Pescara–Montesilvano mostra come un BRT elettrico possa generare risultati anche fuori dalle grandi metropoli.



Le condizioni di replicabilità

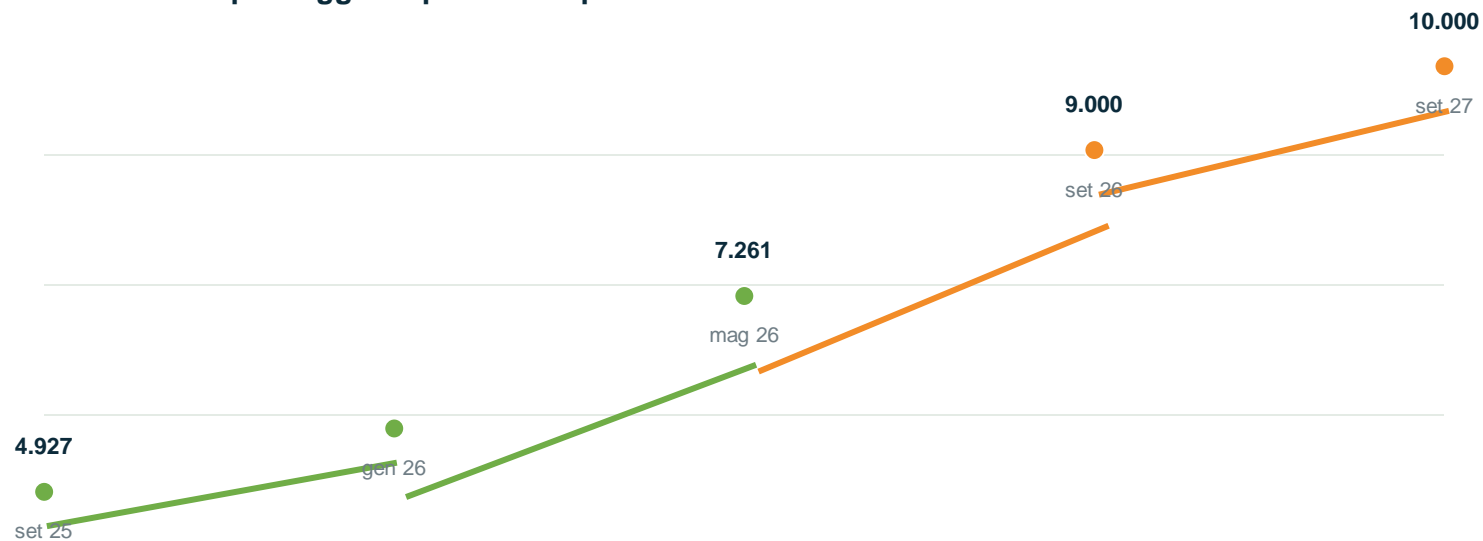
- 01 Corridoio leggibile** La linea è riconoscibile, diretta e coerente con i principali flussi urbani.
- 02 Frequenza elevata** La frequenza riduce l'attesa percepita e aumenta l'uso spontaneo.
- 03 Energia elettrica** Zero emissioni locali e immagine green tangibile per il cittadino.
- 04 Dati operativi** Monitoraggio passeggeri e flotta per decidere potenziamenti, turni e comunicazione.

**La Verde è un esempio di “mobilità urbana aumentata”:
infrastruttura fisica + servizio frequente + informazione digitale.**

Rilevamento passeggeri e stima evolutiva

Dall'avvio del servizio (11/09/2025–18/05/2026), il trend registra una crescita strutturale e suggerisce ulteriore consolidamento della dorsale

Rilevamento passeggeri e proiezione prudenziale



Letture executive

+47,4% crescita osservata
9.000 set 2026 · 10.000 set 2027

- La media passeggeri passa da 4.927 a 7.261 pax/giorno tra settembre 2025 e maggio 2026.
- La proiezione resta prudenziale: 9.000 pax medi/giorno a settembre 2026 e massimo 10.000 a settembre 2027.
- Con continuità di offerta e affidabilità, la V1 può consolidare il modal shift lungo la dorsale costiera.

Messaggio chiave: il trend appare strutturale; con continuità di servizio e affidabilità, la V1 può consolidare ulteriormente il modal shift lungo la dorsale costiera.

A green and white bus is shown from a front-quarter perspective, stopped at a bus stop. The bus has 'La Verde' written on the front and 'V1 MONTESILVANO PALA DEAN MARTIN' on the destination sign. The license plate is 'PE 111A 002'. There are accessibility icons on the front bumper. The background shows a street with trees and a building.

La Verde

La Verde è già oltre una linea.

È una piattaforma urbana per continuità territoriale, shift modale e qualità della vita.

Successo misurabile: crescita passeggeri, nuova domanda serale, attrattività per lavoro/scuola e riduzione potenziale della pressione auto.

Fonti principali

TUA S.p.A. – dati tecnici e passeggeri 11/09/2025–18/05/2026 · ISTAT Censimento permanente Abruzzo 2023 · ISTAT Ottomila Census Pescara mobilità quotidiana · Comune di Pescara PUMS/dati flussi traffico · Openpolis su dati ISTAT matrice pendolarismo lavoro 2021