



Maximilian Di Pasquale, Direttore Generale di TUA Spa, illustra le caratteristiche e i risultati della nuova linea eBRT 'La Verde', riconosciuta come buona pratica a livello europeo. Un progetto che integra infrastruttura dedicata, tecnologie avanzate e gestione data-driven per promuovere lo shift modale e la mobilità sostenibile in Abruzzo

di Domenico Scalfaro

TP INTERVISTA MAXIMILIAN DI PASQUALE, DIRETTORE GENERALE DI TUA SPA

LA LINEA FILOVIARIA “LA VERDE” TRA LE BEST PRACTICE EUROPEE: IL MODELLO PESCARA-MONTESILVANO DI TUA SPA

“La Verde” Pescara–Montesilvano è stata inserita tra le quattro buone pratiche europee ed è stata presentata alla 43ª edizione dell’UITP Trolleybus Committee Meeting. Ci vuole parlare delle caratteristiche peculiari di questa linea di trasporto?

Effettivamente è stato un grande successo, suffra-

gato dai viaggiatori che nel primo mese di esercizio variano dai cinque ai seimila. La peculiarità principale è la corsia segregata: oltre 6 km su circa 8 km complessivi sono in sede propria, senza interferenze con il traffico privato; ciò assicura regolarità e tempi di viaggio prevedibili. La linea opera con frequenza di 6 corse/ora per direzione, velocità commerciale ~20 km/h e tempo di giro

~30 minuti, servendo 22 fermate direzione sud e 21 fermate direzione nord con capolinea urbani strategici. La flotta è composta da 6 Van Hool Exqui.City 18T, motorizzati Kiepe (18,6 m, 134 pax) con due e-bus Yutong 18 mt di riserva. Queste scelte tecniche sono coerenti con un servizio eBRT: filobus elettrici, priorità operativa e comfort paragonabili ad una metro di superficie. L'avvio del servizio ("La Verde"/V1) è avvenuto a settembre 2025 lungo la Strada Parco tra Pescara e Montesilvano, il percorso è derivato dall'ex tracciato ferroviario.

Per aumentare lo shift modale cosa è determinante fare?

Tre leve: (1) velocità e affidabilità del servizio tramite sede riservata e priorità semaforica; (2) alta frequenza per ridurre tempi di attesa; (3) qualità percepita (comfort, silenziosità, informazione in tempo reale). L'esperienza europea e la letteratura UITP confermano che corsie dedicate e standard di esercizio di BRT accrescono l'attrattività e favoriscono lo spostamento dall'auto al TPL. Inoltre, l'allineamento con gli obiettivi UE (-55% GHG al 2030; NZE 2050) rende lo shift modale una priorità di policy, da sostenere con comunicazione e tariffe integrate.

Per andare incontro ai bisogni di mobilità delle persone le aziende di TPL sono cambiate molto in questi anni. Ma quali interventi sono necessari sulle infrastrutture per aumentare l'efficacia e l'efficienza delle aziende di trasporto?

Oltre alle corsie riservate e protette occorre investire su fermate attrezzate e integrazione intermodale (scambi ferro-gomma, accessi bici/pedoni, MaaS). Tali miglioramenti costituiranno i principali elementi ad alto impatto. Le corsie protette riducono come già detto i tempi di percorrenza, aumentano la puntualità, ottimizzano i costi operativi grazie a una velocità più costante e consentono priorità semaforica al TPL. In parallelo servono impianti di ricarica/energia affidabili e soluzioni di smart-grid per abilitare flotte a zero emissioni nei depositi.

È partito il collegamento ferroviario Pescara-Ancona. Quali scenari si aprono e quali prospettive lungo la dorsale adriatica?

L'avvio del collegamento diretto Pescara-Ancona (dal 15 settembre 2025, con ETR 104) rafforza l'asse adriatico e abilita nuove coin-

cidenze interregionali e una migliore integrazione gomma-ferro, inclusa la connessione con la linea filoviaria come "feeder" urbano. In prospettiva: cadenzamenti più fitti, integrazione tariffaria/app e sviluppo di hub intermodali per la domanda pendolare e turistica lungo la costa.

Anche in ambito ferroviario i dati di settembre evidenziano una crescita significativa dei ricavi da traffico.



L'evoluzione tecnologica delle aziende sta impattando in modo significativo sulla struttura dei costi e sull'organizzazione. Quali evoluzioni per le politiche manageriali delle aziende?

Policy manageriali orientate a: (i) Total Cost of Ownership per flotte elettriche, vanno esaminati i monitorati i costi di esercizio quando si avviano nuovi investimenti; (ii) programmazione data-driven (AVL, priorità semaforica, analytics su carichi e puntualità), l'offerta ed i transport mods vanno adeguati alla domanda effettiva; (iii) upskilling del personale, andranno previste nuove figure con le seguenti competenze: condotta elettrica, energy management, sicurezza impianti, Cybersecurity, AI); (iv) partnership con enti locali per infrastrutture energetiche, corsi dedicate, parcheggi di scambio. I benefici (immagine, conformità normativa, accesso a contributi, costo operativo nel medio-lungo termine) superano le criticità (investimenti iniziali, vincoli energetici, rischio tecnologico) se gestiti con pianificazione pluriennale.



TUA in questi anni ha lavorato molto su formazione, empowerment del personale e organizzazione. Quali sfide vi siete posti per il prossimo futuro?

Tre priorità: (1) consolidare l'esercizio della linea filoviaria con KPI di qualità del servizio (puntualità, customer experience, riempimento); (2) completare le estensioni pianificate (verso aeroporto e Università) attraverso i canali di finanziamento già avviati; (3) integrare servizi ferro/gomma lungo la dorsale adriatica, sfruttando il nuovo Pescara-Ancona ed eliminando le sovrapposizioni. Sul piano organizzativo, continuiamo con formazione tecnica e manageriale, sistemi di infomobilità e ticketing smart per sostenere lo shift modale. La formazione aziendale dovrà inoltre orientare sia il top che il middle management al miglioramento dell'EBITDA a tal fine sono state avviate collaborazioni con le Università locali anche attraverso il finanziamento di borse per dottorati industriali e con Business school di rilievo nazionale, oltre chiaramente all'importante attività formativa che viene svolta dall'associazione.

L'Abruzzo è una regione naturalisticamente importante, stretta tra Roma e il mare e con



aree interne montuose. I servizi flessibili di nuova generazione possono essere una soluzione per garantire il diritto alla mobilità aumentando efficienza ed efficacia?

Sì. In territori policentrici e a domanda variabile i servizi flessibili a chiamata (DRT), integrati con linee strutturali come la filovia e con il ferro, consentono copertura nelle aree interne, ottimizzazione dei km e migliore accessibilità a ospedali, scuole e nodi ferroviari. La chiave è l'integrazione: orari coordinati, piattaforme MaaS e comunicazione unificata.. Entro l'anno verranno progettati servizi a chiamata per le aree interne a domanda debole ed i servizi serali e notturni nell'area metropolitana.

