

Settimana Europea della Mobilità 2026

Analisi dei passaggi di biciclette e monopattini a Pescara

15ª rilevazione FIAB Pescarabici nella Settimana europea della mobilità

3.092 biciclette	194 monopattini	12 postazioni	2 ore di osservazione
----------------------------	---------------------------	-------------------------	---------------------------------

Il quadro complessivo appare quasi stabile rispetto al 2025, ma il confronto omogeneo racconta qualcosa di diverso: nelle nove postazioni presenti in entrambe le rilevazioni i passaggi in bicicletta diminuiscono dell'11%. Il risultato generale è compensato dall'ampliamento e dalla diversa composizione della rete di osservazione. Anche i monopattini registrano una contrazione netta, percepita sul campo da tutte le persone impegnate nel conteggio.

Una fotografia di due ore

La rilevazione descrive i transiti osservati tra le 7:30 e le 9:30 in dodici punti della città. Non misura persone uniche, percorrenze giornaliere o quote modali sull'intera mobilità urbana. È una fotografia ripetuta nel tempo con una metodologia sostanzialmente costante, utile soprattutto per leggere ordini di grandezza, distribuzione territoriale e variazioni nei medesimi punti di osservazione.

Nel 2026 sono state contate 3.092 biciclette. Nella prima ora i passaggi sono stati 1.670, nella seconda 1.422: il flusso si concentra quindi maggiormente tra le 7:30 e le 8:30. Gli uomini rappresentano il 61,55% dei transiti rilevati e le donne il 38,45%. Il divario resta ampio e costituisce un indicatore indiretto delle condizioni di accessibilità e sicurezza percepita della rete ciclabile.

Le postazioni con più passaggi

Piazza della Repubblica guida la graduatoria con 470 biciclette, seguita a breve distanza da Piazza Italia con 464. Strada Parco – Via Muzii, che nel 2025 era la postazione più frequentata, scende al terzo posto con 363 passaggi. Seguono Madonnina con 249, Ponte D'Annunzio con 240 e la rotatoria Tiburtina – Campotosto con 224.

Postazione	Biciclette
Piazza della Repubblica	470
Piazza Italia	464
Strada Parco – Via Muzii	363
Madonnina	249
Ponte D'Annunzio	240
Tiburtina – Campotosto	224

Postazione	Biciclette
Via N. Fabrizi – Via Venezia	216
Piazza Pierangeli	190
Piazza Le Laudi	181
Piazza Ovidio	173
Marconi – Pindaro	163
Via Aremogna	159

Il confronto corretto con il 2025

Il totale delle biciclette passa da 3.149 a 3.092, con una diminuzione apparente dell'1,8%. I due valori, tuttavia, derivano da reti diverse: dieci postazioni nel 2025 e dodici nel 2026. Limitando il confronto ai nove punti presenti in entrambi gli anni, i passaggi scendono da 2.849 a 2.536: 313 biciclette in meno, pari all'11,0%. Questo è il dato più solido per valutare la variazione annuale.

Postazione	2025	2026	Differenza	Variazione
Madonnina	421	249	-172	-40,9%
Strada Parco – Via Muzii	477	363	-114	-23,9%
Piazza Ovidio	248	173	-75	-30,2%
Ponte D'Annunzio	300	240	-60	-20,0%
Marconi – Pindaro	179	163	-16	-8,9%
Piazza della Repubblica	471	470	-1	-0,2%
Piazza Italia	440	464	+24	+5,5%
Piazza Pierangeli	153	190	+37	+24,2%
Tiburtina – Campotosto	160	224	+64	+40,0%

Cosa emerge dalle singole postazioni

Strada Parco – Via Muzii

Il calo di 114 passaggi rispetto al 2025 coincide con una trasformazione rilevante dell'asse. Il transito sulla carreggiata è ora riservato agli autobus della linea La Verde ed è impedito agli altri veicoli mediante segnaletica e separazione fisica. Biciclette e pedoni condividono il percorso adiacente, non sempre in condizioni agevoli. L'interdizione era già presente durante la precedente rilevazione, ma in una fase iniziale e affidata soprattutto alla segnaletica. Il dato è quindi coerente con un possibile spostamento o una dispersione dei flussi, senza consentire di quantificarne direttamente l'effetto.

Madonnina

È la flessione più marcata: da 421 a 249 passaggi, pari al 40,9%. Non risultano impedimenti o modifiche evidenti lungo il percorso. Lo storico invita però a non assumere il 2025 come livello ordinario: il dato del 2026 è quasi identico a quello del 2020, quando furono contate 252 biciclette, e resta superiore ai 238 passaggi del 2023. L'anomalia potrebbe quindi riguardare soprattutto il picco del 2025, oltre che la diminuzione attuale.

Piazza Ovidio e Ponte D'Annunzio

Piazza Ovidio scende da 248 a 173 passaggi. Sull'area insiste da tempo un cantiere dell'ACA, in via di risoluzione, che può avere modificato comodità e regolarità degli attraversamenti. Il valore del 2026 coincide comunque con quello del 2017 ed è vicino ai livelli del 2023. Ponte D'Annunzio passa da 300 a 240 biciclette. Il restringimento dovuto al cantiere rende il transito più disagiato e l'innesto laterale della pista ciclabile condiziona l'attraversamento, ma non esistono itinerari alternativi equivalenti. Anche qui il valore resta dentro la variabilità storica recente.

Marconi – Pindaro e Tiburtina – Campotosto

La grande rotatoria Marconi – Pindaro registra una flessione contenuta, da 179 a 163 passaggi. La pavimentazione risente di recenti lavori dell'ACA, ma il dato resta superiore a quasi tutte le rilevazioni precedenti. Tiburtina – Campotosto cresce invece da 160 a 224 passaggi, il valore più alto della serie e sostanzialmente allineato al precedente massimo di 223 del 2018. Nei pressi è stata rivista in parte la viabilità ciclistica, ma non vi sono elementi sufficienti per attribuirle l'incremento. È una variazione da seguire nelle prossime rilevazioni.

Piazza della Repubblica, Piazza Italia e Piazza Pierangeli

Piazza della Repubblica è sostanzialmente stabile: 470 passaggi contro 471 nel 2025. Piazza Italia cresce del 5,5%, da 440 a 464, riavvicinandosi ai 487 passaggi del 2023. Piazza Pierangeli aumenta del 24,2%, da 153 a 190, tornando sui livelli del 2020. In assenza di trasformazioni locali specifiche note, queste oscillazioni vanno considerate parte della naturale variabilità del conteggio, pur meritando attenzione nel seguito della serie.

Le postazioni rientrate nel 2026

Tre punti non erano presenti nella rete 2025 e tornano nella rilevazione: Via N. Fabrizi – Via Venezia con 216 biciclette, Piazza Le Laudi con 181 e Via Aremogna con 159. Piazza Le Laudi raggiunge il valore più alto della propria serie, appena sopra i 178 passaggi del 2015. Via Aremogna resta sotto i 199 passaggi del 2023, mentre Fabrizi – Venezia scende leggermente rispetto ai 233 dello stesso anno. Via Regina Margherita, presente nel 2025 con 300 passaggi, non è stata invece rilevata nel 2026. Queste sostituzioni spiegano perché il totale generale non possa essere letto come un confronto perfettamente omogeneo.

Il confronto storico

La serie, iniziata nel 2011, comprende anni con un numero di postazioni molto variabile, da sei a diciassette. Per questo i totali annuali non rappresentano da soli una misura dell'andamento complessivo della ciclabilità urbana. Il massimo del 2023, pari a 3.857 biciclette, fu ottenuto con diciassette postazioni; nel 2026 le postazioni sono dodici. Più informativo è seguire i singoli punti nel tempo e verificare se le variazioni si ripetono o si riassorbono nelle rilevazioni successive.

Il confronto su tre anni mostra che alcune flessioni del 2026 arrivano dopo valori particolarmente alti nel 2025. È il caso soprattutto della Madonnina. Altre postazioni, come Piazza della Repubblica e Piazza Italia, si mantengono invece su livelli elevati anche nel confronto con il 2023. La Strada Parco presenta un cambiamento più netto: dopo 475 passaggi nel 2023 e 477 nel 2025, scende a 363 nel nuovo assetto dell'asse.

Monopattini: una contrazione visibile

I monopattini rilevati sono 194, contro 300 nel 2025: 106 passaggi in meno, pari al 35,3%. Il numero delle postazioni è aumentato da dieci a dodici, per cui la media scende ancora più nettamente, da 30,0 a 16,2 passaggi per postazione, circa il 46% in meno. Il risultato è inoltre molto distante dal massimo di 610 transiti registrato nel 2023.

Il calo non è stato percepito soltanto a posteriori: le persone impegnate nelle diverse postazioni hanno segnalato una presenza sensibilmente minore dei monopattini prima di conoscere il risultato complessivo. Questa convergenza delle osservazioni rafforza l'idea di un fenomeno diffuso, anche se non sostituisce una rilevazione statistica continuativa.

Il 2026 è anche il primo anno di rilevazione successivo all'inasprimento della disciplina nazionale: la legge 177 del 2024 ha esteso l'obbligo del casco e previsto contrassegno identificativo e assicurazione obbligatoria, divenuti operativi attraverso i successivi provvedimenti attuativi. La coincidenza temporale rende plausibile un effetto delle nuove regole sui comportamenti e sull'uso dei mezzi privati, ma il conteggio non permette di dimostrarlo. Possono incidere anche disponibilità dei servizi, condizioni meteorologiche, scelte individuali, percorsi e composizione delle postazioni.

Indicazioni conclusive

La quindicesima rilevazione conferma la consistenza della mobilità ciclistica nelle ore di ingresso in città, ma evidenzia una contrazione non trascurabile nei punti realmente confrontabili. Le variazioni non sono uniformi: alcune postazioni restano stabili o crescono, mentre altre risentono verosimilmente di cantieri, modifiche della circolazione o condizioni meno favorevoli del percorso. La Madonnina rappresenta il caso più difficile da interpretare e richiede una verifica nelle prossime edizioni.

Il monitoraggio acquista valore proprio grazie alla continuità. Per migliorare la leggibilità delle tendenze sarà utile mantenere un nucleo stabile di postazioni, registrare sistematicamente cantieri, modifiche viarie e condizioni meteorologiche, e distinguere sempre il totale generale dal confronto fra punti omogenei. Le rilevazioni manuali non sostituiscono i contatori automatici, ma offrono informazioni territoriali e qualitative che i dispositivi fissi non riescono a cogliere da soli.

Nota metodologica

Il conteggio riguarda tutti i transiti osservati nelle due fasce orarie, indipendentemente dal punto della carreggiata o del percorso utilizzato. Non viene rilevato il senso di marcia. Sono esclusi, quando chiaramente riconoscibili, i passaggi riconducibili ad attività sportiva. Piccole differenze possono dipendere dalla variabilità fisiologica di una rilevazione manuale e dalle condizioni contingenti del giorno. I dati descrivono transiti e non persone uniche.

Riferimento normativo

Legge 25 novembre 2024, n. 177, Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del Codice della strada. [Testo su Normattiva](#)