ANALISI DI TRAFFICO

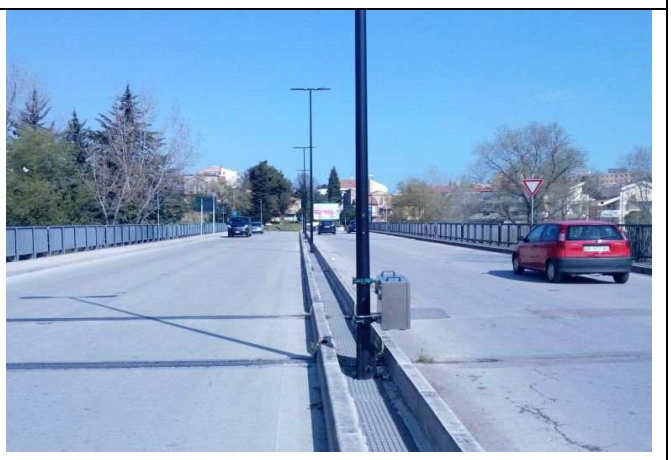
I PONTI SUL PESCARA (Sintesi dei risultati)

PONTE RISORGIMENTO (ST. 06) (Ven 13-02-2015)
PONTE D'ANNUNZIO (ST.08) (Mer 18-03-2015)
PONTE ASSE ATTREZZATO-P.ZZA ITALIA (ST.09) (Gio 26-03-2015)
PONTE LIBERTA'-VILLA FABIO (ST.10) (Mer 29-04-2015)

ST.6 – Ponte Risorgimento.

ST.8 – Ponte D'Annunzio

ST. 9 – Ponte asse attrezzato-Piazza italia



ST.10 – Ponte Libertà-Villa Fabio

Aprile 2015
(integrazione 7-2016)

QUADRO SINOTTICO

IL TRAFFICO SUI PONTI URBANI SUL PESCARA

ANALISI DI TRAFFICO (Febbraio Aprile 2015)

E PROPOSTE INNOVATIVE (integrazione Luglio 2016)

(a cura di Giuseppe Di Giampietro, arch, phd, già direttore tecnico 2015 del CMG centro monitoraggio e gestione sicurezza stradale del Comune di Pescara).

Tab. 1 Analisi di traffico dei ponti sul Pescara. Rilievi CMG Pescara, Marzo-Aprile 2015.

N	ponte	ve.g	di cui in Dir. Centro %	di cui in Dir. Centro totali
1	Ponte Risorgimento	17.250	63 %	10.865
2	Ponte D'Annunzio	22.950	40 %	9.300
3	Ponte Asse Attrezzato	25.500	48,5 %	12.370
4	Ponte Libertà	25.214 [1]	(49,1% [2])	12.828 [3]
	Totali attuali	**90.914 ve.g**	50 %	45.363 ([4])
(5)	Ponte Nuovo Camuzzi	(30.000) [5]	(50 %)	(15.000)
	(Totale 5 ponti a regime)	(**120.914 ve.g**)		60.362 ve.g

Dalle analisi di traffico condotte nell'aprile 2015 dal CMG, centro di monitoraggio e gestione della sicurezza stradale del Comune di Pescara, è risultato che il traffico attraverso i ponti sul Pescara nella parte centrale della città ha la seguente configurazione.

1. Il ponte dell'asse attrezzato-P.zza Italia è il **principale punto di accesso al centro città** da Sud e da Ovest (viadotto dell'asse attrezzato), infatti il volume giornaliero di **entrata in centro città** (uscita Nord) di **12.370** veicoli al giorno (solo i veicoli in entrata

[1] Dati parziali, stimati per il totale

[2] Il Ponte Libertà (ponte di Villa Fabio), all'altezza dell'Ospedale Civile di Pescara, viene escluso dal calcolo del traffico diretto in Centro città, collegando le prime periferie urbane della città, a ridosso del centro)

[3] Traffico in direzione Nord-via del Circuito-Ospdale-Stazione FS

[4] Il Ponte Libertà (ponte di Villa Fabio), all'altezza dell'Ospedale Civile di Pescara, svolge la funzione di raccordo tra i due abitati della prima periferia al di là e al di qua del fiume, ma per quella parte della prima periferia è anche il collegamento più diretto con la via del Circuito e la stazione ferroviaria di Pescara, e quindi, con il centro città).

[5] Capacità di traffico stimata per il ponte Nuovo- Camuzzi,in costruzione, a 2+2 corsie e carreggiate separate: 25-30 mila ve.g, 2.500-3.200 ve.h

verso il centro), è il più elevato tra quelli dei tre ponti centrali. Maggiore di quelli del Ponte Risorgimento (**10.865** ve.g in entrata) e di quelli di Ponte D'Annunzio (**9.300** ve.g in entrata).
Tuttavia, in maniera insospettata, esso è quasi eguagliato dal volume di traffico che si sviluppa sul **Ponte delle Libertà** (o Ponte di Villa Fabio) che si attesta intorno ai **25.214** veicoli.giorno (circa 12.500 in ciascuna delle due direzioni) [6] .
2. Il dato nuovo è che il traffico automobilistico che attraversa i ponti dell'area urbana di Pescara, pur ancora troppo elevato anche se in diminuzione, ammonta a quasi **91.000 veicoli.giorno** in entrambe le direzioni per i 123.000 abitanti. Si pensi che a Montesilvano sulla direttrice costiera passano oltre 60.000 veicoli.giorno per 53.500 abitanti). Il traffico veicolare si sta comunque **spostando più verso l'interno dell'abitato**, lungo il fondovalle fluviale piuttosto che sulla fascia costiera, a dimostrazione di come le zone periferiche del fondovalle Pescara, meno servite dal trasporto pubblico, meno condizionate da politiche della sosta e da limitazioni del traffico come pedonalizzazioni, ZTL, canalizzazioni della circolazione, etc. aumentano i volumi di traffico e sono **più dipendenti dall'auto** per la mobilità quotidiana e l'accessibilità ai servizi e infrastrutture.

3. Un discorso a parte, **di tipo critico**, andrebbe fatto per i **nuovi ponti**, quelli recentemente modificati, come il ponte delle Libertà (ponte Villa Fabio), e il ponte Nuovo di via Gran Sasso, in costruzione.

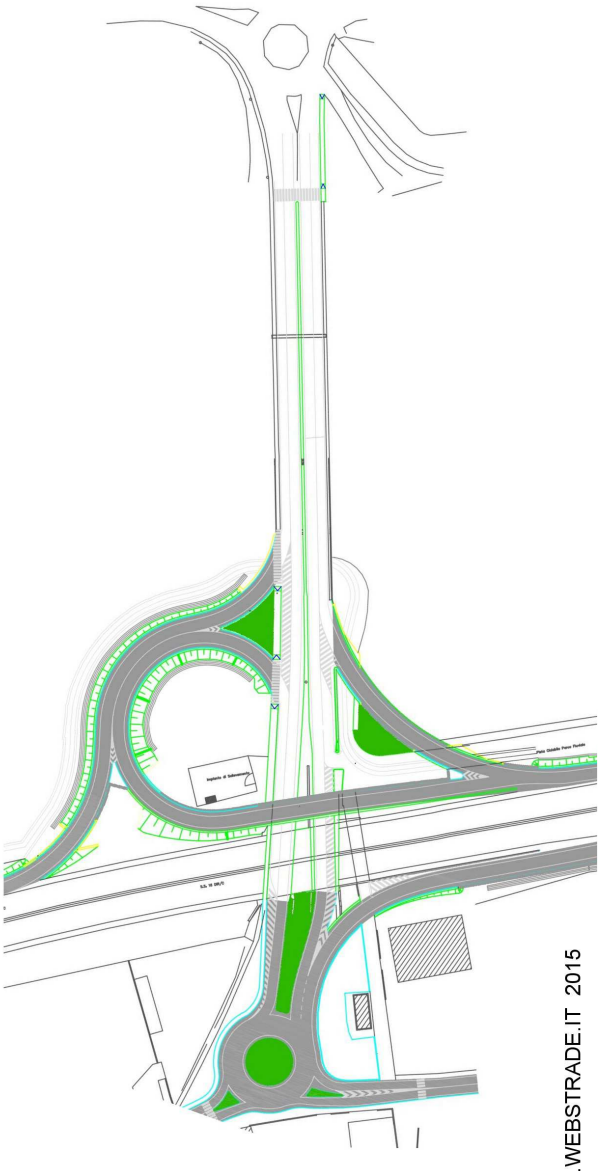
3.1 Il **Ponte delle Libertà** recentemente rinnovato, con la spesa di diversi milioni di euro per la realizzazione di rampe di collegamento del ponte con il soprastante asse attrezzato e una rotatoria di raccordo con la via Aterno, aveva il duplice obiettivo di creare un nuovo **svincolo diretto dall'asse attrezzato** (strada extraurbana principale di tipo B, di forte traffico) alla rete urbana e al ponte (apparentemente strada urbana di scorrimento a carreggiate separate di tipo D, in realtà strada urbana di quartiere di tipo E, a forte traffico pedonale ciclabile e con trasporto pubblico[7]) e di costituire **un nodo** di attraversamento del famoso **asse interperiferico "Pendolo"**. Le criticità del progetto, pensato solo con criteri ingegneristici e con scarsa attenzione agli aspetti urbanistici e trasportistici dell'infrastruttura, presenta diversi **conflitti e problemi per l'utenza debole**, che aumenteranno con l'apertura effettiva dello svincolo di raccordo tra ponte e asse attrezzato e l'aumento del traffico urbano sul ponte. In particolare:
- I raccordi tra ponti ed asse attrezzato, pensati come svincoli di tipo autostradale, sono in forte conflitto on le correnti di attraversamento pedonale e ciclabile che usano il ponte per collegare i due quartieri della città separati dal fiume;

---

[6] Il traffico in direzione Sud – via Aterno, verso la periferia della città (12.828 ve.g, 50,9%) sarebbe leggermente superiore a quello in direzione centro (via del Circuito - Ospedale, 12.386 ve.g, 49,1 %). Questi ultimi dati sono stati parzialmente stimati a causa di un difetto temporaneo di rilevazione in direzione Nord-Ospedale-Centro città, rilievo che non è stato possibile ripetere a causa di lavori avviati sul ponte Libertà che hanno modificato lo stato normale del traffico. Tuttavia, la stima è abbastanza attendibile con una percentuale di errore possibile minore del 4%.

[7] Linea Bus 14

- Sono del tutto insufficienti sul ponte gli spazi riservati a pedoni e biciclette e gli attraversamenti, insidiati da forti correnti veicolari in velocità, con scarsa visibilità in curva, in discesa, con forti variazioni altimetriche della sezione stradale;
- Secondo la classica disciplina ingegneristica delle norme italiane, non sarebbe possibile un raccordo diretto tra strade di tipo B (extraurbane principali) e strade di tipo E (urbane di quartiere), prescrizione non cogente in altre normative europee come quella francese e spagnola, che prevedono la possibilità di un di raccordo diretto tra strade di tipo B e strade C, E, ed anche F che però presuppongono un altro orizzonte di soluzioni progettuali (es. svincoli a doppia rotatoria "ad occhialini", con moderazione del traffico in uscita dall'asse di scorrimento, con maggiore sicurezza e adeguatezza del raccordo) soluzioni ignorate dal progetto di adeguamento del ponte delle Libertà. Una soluzione al problema della tutela dell'utenza debole sul ponte è in via di definizione con interventi di segnaletica.



PONTE LIBERTA'-VILLA FABIO
PRIMA E DOPO

3.2 L' avveniristico **ponte Nuovo**, strallato e con una più attenta progettazione per le componenti pedonale e ciclabile, ha un costo elevato di oltre 10 milioni di euro e presenta diverse criticità ad un'analisi sul sistema del traffico urbano di attraversamento del fiume Pescara in cui l'opera viene ad inserirsi. Infatti:

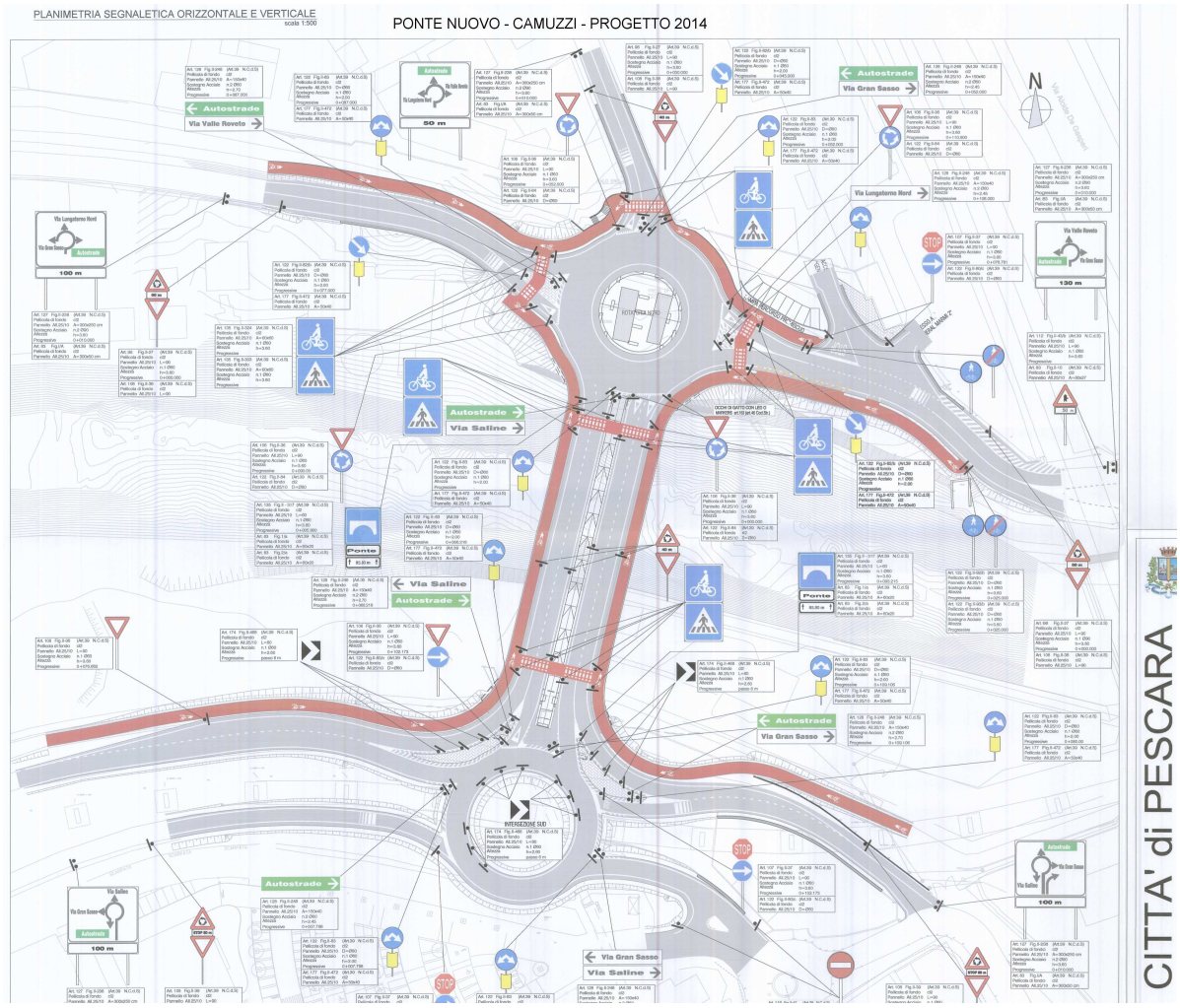
- Il ponte è il quarto attraversamento veicolare del Pescara in una distanza di 700 m (dal ponte dal ponte di p.zza Italia, oltre a ponte Risorgimento, e ponte D'Annunzio). Insieme al Ponte Libertà-

Villa Fabio sarà il quinto ponte che servirà l'area centrale di Pescara su una distanza di 2 km. Esso, con una capacità di 25 - 30 mila veicoli al giorno porterebbe l'offerta di attraversamento veicolare a oltre 120 mila veicoli al giorno (oltre 95 mila concentrati in meno di un chilometro di distanza. Si tratta di un volume di traffico di tipo autostradale concentrato su una rete stradale urbana che già oggi ha **superato la soglia di capacità ambientale delle strade** locali su cui insiste [8].

E' ovvio che ci si domanda se tutta questa offerta di capacità stradale di attraversamento per i veicoli nell'area centrale sia compatibile con la rete stradale esistente, con le possibilità di sosta nell'area centrale, o se non amplifichi gli squilibri di una mobilità di accesso monomodale, squilibrato verso il modo automobile, o non sia il caso di ripensare alle modalità di accesso alla zona centrale della città di Pescara con modi alternativi all'auto: pedoni, ciclisti e, soprattutto, trasporto pubblico.

[8] Il concetto di capacità ambientale di una strada, gia teorizzata da Colin Buchanan nel suo Rapporto per il parlamento inglese del 1963 *Traffic in Towns*, si definisce come il numero di veicoli che possono circolare su una strada senza sconvolgere il ruolo, le funzioni e la vivibilità della strada attraversata e quindi del suo ambiente. In ambiente urbano per una strada a carreggiata unica e doppio senso di marcia, la capacità ambientale della strada è notevolmente minore di quello teorica viabilistica fissata in 1.600 ve.h (capacità di traffico per strade urbane, in Norme CNR 78 1980 e s.m.,), varia da 400 veicoli ora (un veicolo ogni 9 secondi, mediamente) senza particolari protezioni a 1.200 ve.h (un veicoli ogni 3 secondi con particolari accorgimenti per la protezione dell'utenza debole, a prescindere dagli effetti ambientali su qualityà dell'aria e rumore del traffico

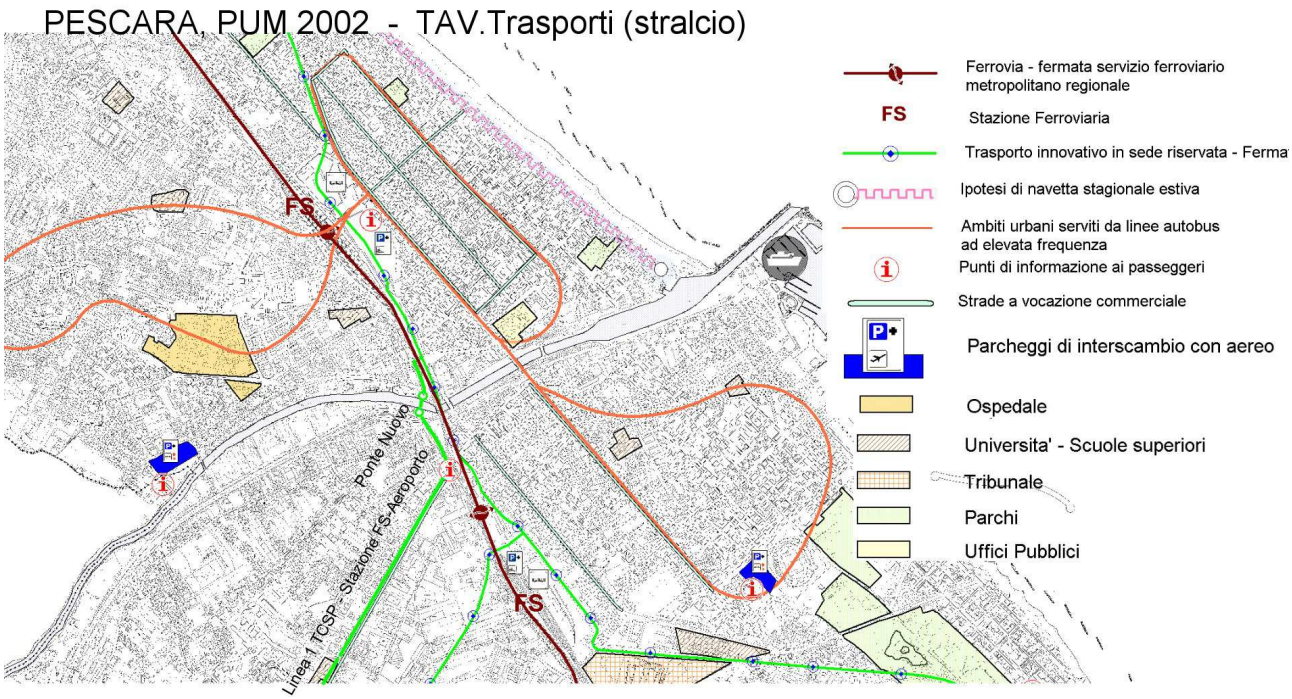
3.3 UNA PROPOSTA ALTERNATIVA PER IL PONTE NUOVO.



Se si riflette un poco sul fatto che il più grande cambiamento urbanistico nel modo di vivere la città che ha riqualificato la zona Sud del lungomare di Pescara, più del porto turistico o dei grandi lavori intorno al Palazzo di Giustizia e all'Università, è forse stata la realizzazione del Ponte del Mare e soprattutto la scelta di riservarlo solo a pedoni e ciclisti [9]. Un atto di coraggio che ha cambiato il volto della città, riunendo le due riviere, Nord e Sud, di Pescara. Allora forse si può pensare che il ruolo del ponte Nuovo , in corso di realizzazione, non debba essere quello di

[9] Non si è condotta un'analisi di traffico sul Ponte del Mare, ma andrebbe fatta, anche per comparare il volume del traffico pedonale e ciclabile su questo spettacolare ponte, tra fiume, mare e cielo, che collega le due sponde del Pescara vicino alla foce del fiume, con quello veicolare che passa attraverso gli altri quattro ponti centrali. Si potrebbero scoprire della verità inaspettate. Come è successo a Silvi dove, nelle analisi di traffico del PUT, 2001 della cittadina rivierasca di 15 mila abitanti si è verificato che il numero dei passaggi di pedoni sul Lungomare che in un'ora percorrono il tratto centrale della passeggiata pedonale di Silvi in una serata estiva del 2001 (oltre 3.000 pedoni per ora) era superiore al traffico dell'ora di punta sulla Statale Adriatica (2.200 ve.h).

incrementare i volumi di traffico veicolare già troppo elevati nel centro città, ma forse, come il ruolo assunto dal ponte del Mare per pedoni e ciclisti, dovrebbe svolgere un ruolo di asse della mobilità sostenibile per il centro di Pescara, riservandone la parte principale della carreggiata a trasporto pubblico, pedoni e ciclisti [10]. La prevista linea del trasporto pubblico in sede propria , che nel PUM del 2002 avrebbe dovuto collegare l'asse Strada Parco alla Stazione FS e all'Aeroporto, potrebbe sottopassare il rilevato ferroviario nell'area di risulta, proseguire su via Gran Sasso, attraversare il Ponte Nuovo su corsia riservata (protetta con semafori intelligenti sulle rotatorie di immissione), per poi proseguire sulla Tiburtina in direzione Aeroporto. Il percorso di ritorno della linea TCSP sarebbe fatto nel quartiere Fontanelle sull'asse parallelo indicato nel PUM 2002. La distanza tra i due assi di andata e ritorno, tra 300 e 500 m massimo, è compatibile con un sistema assiale di trasporto pubblico a linee parallele se si riescono a qualificare e rendere sicuri i **percorsi trasversali di adduzione** alle fermate della linea di trasporto collettivo in sede propria.



E' certo che da più parti si reclama la ineludibilità di un intervento di pianificazione che operi sulla valorizzazione del trasporto pubblico con assi protetti in sede propria ad alta frequenza, legati ai parcheggi di interscambio periferici, di estensione interurbana e accessibili dalla rete stradale principale. Assi baricentrici rispetto all'abitato e ai grandi attrattori di traffico, attraenti e competitivi con la mobilità veicolare, in grado di drenare fino alla metà del traffico attuale che attraversa il centro, che dovrebbero permettere sempre più estese pedonalizzazioni, del

[10] Delle quattro corsie disponibili sul Ponte Nuovo, due dovrebbero essere riservate al trasporto pubblico in sede propria, le rimanenti due sarebbero disponibili per gli altri veicoli. Per pedoni e ciclisti sono previsti due percorsi laterali sui bordi del ponte.

lungomare, dell'area centrale e di alcuni comparti a forte utenza pedonale; centri amministrativi, università e tribunale, stadio e pineta, centro città e area di risulta, centri di quartiere.

Temi da verificare dimensionare e proporre come alternative da comparare alle altre scelte da compier nel prossimo Piano urbano del Traffico (ma sarebbe stato necessario un PUMS piano urbano della mobilità sostenibile, intercomunale, esteso almeno ai comuni contermini).
Temi ineludibili del Piano con diverse alternative di intervento di cui valutare gli effetti indotti. La scelta spetterà al Consiglio comunale, ed agli altri consigli comunali dei comuni coinvolti. Fino a quando non si riuscirà a creare un nuovo grande comune, come chiesto dai cittadini nel 2014.

PONTE ASSE ATTREZZATO-P.ZZA ITALIA. Analisi di traffico (24-26 Marzo 2015)

MAR 24-03-2015 - ve/g = 25.720
In direzione 0 (Centro) = 12.559 (48,8 %)
In direzione 1 (Francavilla-Asse attrezzato) = 13.161 (51,2 %)
Vmax = 65 kmh alle
V85 = 36 kmh

GIO 26-03-2015 - ve/g = 24.345
In direzione 0 (Centro) = 11.476 (47,1 %)
In direzione 1 (Francavilla- Asse attrezzato) = 12.869 (52,9 %)
Vmax = 81 kmh alle
V85 = 36 kmh

I dati più significativi riscontrati sono:

1. Il volume di traffico sul ponte asse attrezzato-Piazza Italia (di **quasi 26.000 veicoli al giorno** è il più elevato tra i ponti a carreggiata unica (Il ponte Libertà o di Villa Fabio raggiunge e forse supera questi valori , ma si tratta di un ponte ampio a carreggiate separate)

2. Il ponte dell'asse attrezzato-P.zza Italia è il **principale punto di accesso al centro città** da Sud e da Ovest (viadotto dell'asse attrezzato), infatti i volumi giornalieri di **entrata in centro città** (verso Nord) di **12.370** veicoli al giorno sono i più elevati tra quelli dei tre ponti centrali, maggiori di quelli del Ponte Risorgimento (**10.865** ve.g) e di quelli di Ponte D'Annunzio (**9.300** ve.g).
Tuttavia, in maniera insospettata essi sono inferiori ai volumi di traffico che si svilupperebbero sul Ponte delle Libertà (o Ponte di Villa Fabio) che superano i **13.000** veicoli.giorno in direzione Sud – via Aterno (dati in corso di elaborazione).

3. Il dato nuovo è che il traffico automobilistico che attraversa i ponti dell'area urbana di Pescara, pur ancora troppo elevato anche se in diminuzione (di quasi **92.000 veicoli.giorno** in entrambe le direzioni per i 123.000 abitanti. Si pensi che a Montesilvano sulla direttrice costiera passano oltre 60.000 veicoli.giorno per 53.500 abitanti), si sta comunque **spostando più verso l'interno dell'abitato**, lungo il fondovalle fluviale piuttosto che sulla fascia costiera, a dimostrazione di come le zone periferiche del fondovalle Pescara, meno servite dal trasporto pubblico, meno condizionate da politiche della sosta e da limitazioni del traffico come pedonalizzazioni, ZTL, canalizzazioni della circolazione, etc. aumentano i volumi di traffico e sono **più dipendenti dall'auto** per la mobilità quotidiana e l'accessibilità ai servizi e infrastrutture.

PONTE LIBERTA' (PONTE DI VILLA FABIO o Capacchietti).
Analisi di traffico (Carreggiata Nord 4-11 Aprile 2015)
(Carreggiata Sud 27-30 Aprile 2015) (dati parzialmente stimati)

VEN 10-04-2015 - ve/g = 12.828 Veicoli.giorno in direzione Sud – via Aterno
Vmax = 97 kmh alle
V85 = 51 kmh

SAB 11-04-2015 - ve/g = 10.734 Veicoli.giorno in direzione Sud – via Aterno
Vmax = 95 kmh alle
V85 = 53 kmh

Sono stati elaborati i dati della carreggiata lato Monte, in direzione Sud verso via-Aterno. I dati della carreggiata lato Mare, in direzione Nord - Ospedale, sono stati parzialmente stimati a causa di una interruzione del rilievo per problemi tecnici dell'apparecchiatura. Non è stato possibile ripetere l'analisi a causa dei lavori in corso sul ponte che ne hanno cambiato le caratteristiche di traffico per un lungo periodo. Tuttavia, anche con una parziale stima dei dati mancanti, l'analisi di traffico è abbastanza affidabile.

1. I dato parziali indicano un volume di traffico molto elevato di **12.828 veicoli al giorno** sulla sola carreggiata Nord, **in direzione Sud-via Aterno**. I volumi di traffico paiono leggermente inferiori sull'altra carreggiata in direzione Ospedale (**12.386 ve.g**). sul Ponte Libertà transiterebbero oggi **oltre 25.000 veicoli al giorno in entrambe le direzioni**, volume di traffico che è **molto vicino al limite massimo registrato sul ponte dell'Asse-attrezzato-Piazza Italia (circa 26.000 ve.g)**, il ponte a più alto traffico tra i quattro ponti urbani sul Pescara analizzati (Non si considerano i ponti passanti sulla tangenziale Variante SS16, di oltre 34.000 veicoli.giorno, dati da aggiornare, né quelli dell'Autostrada-A14, né dei ponti verso l'interno del Pescara intorno ai nuovi supermercati e centri commerciali).

2. Con l'apertura delle bretelle ed il completamento del raccordo tra asse attrezzato e ponte Libertà tale traffico è destinato ad aumentare, con ricadute notevoli sia sul traffico locale e la qualità ambientale del quartiere sia sulla sicurezza di pedoni e ciclisti che attraversano il ponte Libertà tra i due quartieri di Ospedale e via Aterno.

PONTE D'ANNUNZIO (Analisi di traffico, 16-18 Marzo 2015)

MER 18-03-2015 - ve/g		= 22.965	
In direzione 1 (Centro)		= 9.296	(40,5 %)
In direzione 0 (Francavilla)		= 13.669	(59,5 %)
Vmax = 100 kmh alle 22.23			
V85 = 48 kmh			
Carico dell'ora di punta	(8-9)	1.575	veh (veicoli ora nei due sensi)
	(13-14)	1.672	veh
	(19-20)	1.584	veh

I dati più significativi dell'analisi di traffico sono:

1. Il ponte D'annunzio presenta un TGM (traffico giornaliero medio) di quasi 23.000 veg (22.950) che è di circa 1/3 più carico di quello dl ponte Risorgimento (TGM = 17.300).

2. Il traffico in uscita verso SUD (Francavilla) è sempre superiore di circa 200 veicoli ora di quello in entrata verso il centro di Pescara (NORD). Il dato, confrontato con quello del ponte Risorgimento ci dice che:
- La chiusura di corso Vittorio ed i lavori di riqualificazione del centro (Piazza Unione) e dell'area della stazione (bretella sulle aree di risulta) hanno cambiato il traffico nell'area centrale attivando un sistema circolatorio che vede l'ingresso da Sud da Ponte Risorgimento (e dall'asse attrezzato: dati in corso di rilievo) ed un'uscita prevalente, con volumi di traffico elevati e costanti nell'arco della giornata dal Ponte D'annunzio, che non ha avuto diminuzione, nonostante la crisi economica di questi anni, mentre è diminuito il solo traffico in entrata da SUD sullo stesso ponte D'Annunzio.

3. Le velocità effettive di transito su Ponte D'Annunzio (V85 = 48 kmh) sono più elevate di quelle su Ponte Risorgimento (V85 = 42 Km) e pericolosamente vicine al limite massimo di velocità in area urbana.

4. Purtroppo i dati non sono direttamente comparabili con quelli del PUT 2005 perché non furono condotte specifiche analisi di traffico sui ponti sul Pescara. Ma da una tavola con flussogramma delle simulazioni di traffico del PUT 2005 (Ciurnelli) risulta che il carico dell'ora di punta del mattino sui ponti sarebbe molto diminuito sul ponte Risorgimento (stimato nel PUT in 1.229 veh in entrata e 1004 veh in uscita), e sarebbe radicalmente cambiato sul Ponte D'Annunzio (stimato in 1.075 in entrata e in 1053 in uscita). Mentre si è avuta una forte diminuzione del traffico sul ponte Risorgimento (dal 30 al 40 %) lasciando invariato il rapporto tra entrate e uscite con direzione prevalente del traffico verso il centro di Pescara indicando l'asse come porta di accesso preferenziale da Sud verso il centro, sul ponte D'Annunzio il traffico ha conservato il volume di traffico in uscita intorno ai 1.000 veicoli ora, quasi costante nell'arco della giornata, mentre è diminuito solo quello in entrata di un 30-40%.

5. I rilievi di traffico sul ponte dell'asse attrezzato Marina-Piazza Italia (e quelli sul ponte Capacchietti-Villa Fabio) ci diranno in maniera completa dell'attuale funzionamento del traffico tra le due sponde del Pescara e le prospettive di governo della mobilità a livello cittadini.

PONTE RISORGIMENTO. Analisi di traffico (11-13 Febbraio 2015)

MER 11-02-2015 - ve/g = 17.286
In direzione 1 (Centro) = 10.909 (63,1 %)
In direzione 0 (Francavilla) = 6.377 (36,9 %)
Vmax = 91 kmh alle 22.04
V85 = 42 kmh

GIO 12-02-2015 - ve/g = 16.317
In direzione 1 (Centro) = 10.267 (62,9 %)
In direzione 0 (Francavilla) = 6.050 (37,1 %)
Vmax = 94 kmh alle 22.40
V85 = 42 kmh

VEN 13-02-2015 - ve/g = 17.693
In direzione 1 (Centro) = 11.232 (63,5 %)
In direzione 0 (Francavilla) = 6.461 (36,5 %)
Vmax = 76 kmh alle 10.03
V85 = 42 kmh

I dati più significativi sono:
- Il volume di traffico sul ponte è di poco inferiore a quello smaltito dal Lungomare Nord di Pescara (TGM = 17.500 ve/g). Gli altri due ponti (Asse attrezzato e Ponte D'Annunzio dovrebbero assorbire il traffico passante Nord Sud che transita sul resto della rete stradale passante del centro (De Gasperi, Corso Vittorio, Ferrari). Una rimanente quota di traffico rilevata sulle strade principali sarà di tipo urbano interquartiere non passante (attratta o generata dal centro).

- Quasi i 2/3 del traffico sul ponte sono in ingresso verso il centro, mentre la quota in uscita è poco più di 1/3. Il ponte è porta di ingresso di un traffico di attraversamento Sud-Nord, oppure altri ponti servono come principale porta di uscita dal centro in un circuito di traffico rotatorio. I prossimi rilievi sui ponti ci diranno meglio come funziona il sistema circolatorio dell'area centrale.

I dati sono coerenti e confermati nelle proporzioni in tutti i 3 rilevamenti.

Comune di Pescara CMG, centro monitoraggio e gestione sicurezza stradale.
30 Aprile 2015, a cura di gdg - digiampietro@webstrade.it