

# ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA

REPORT 2023



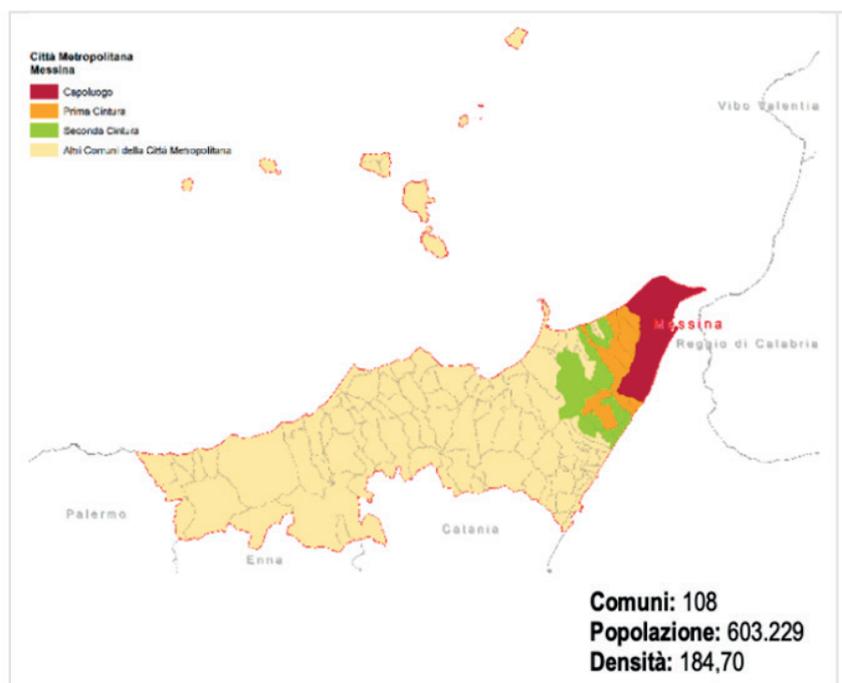


# Sommario

<b>MESSINA</b> .....	<b>4</b>
Stato di approvazione.....	4
Obiettivi – strategie .....	5
Scenari.....	6
Trasporto pubblico .....	7
Potenziamento linea tranviaria.....	7
Integrazione servizi Tram – Metroferrovia con autobus e collegamento con villaggi.....	7
Mantenimento del biglietto integrato autobus-tram-treno.....	8
Metropolitana del mare .....	8
Sostituzione dei mezzi attuali obsoleti con vetture elettriche .....	8
Mobilità pedonale.....	9
Ampliamento della pedonalizzazione del centro di Messina .....	9
Pedonalizzazione estiva dell’area di Capo Peloro .....	9
Piazze di Comunità.....	10
Marciapiedi fruibili anche agli utenti deboli .....	11
Calmierazione della velocità sugli assi centrali della viabilità principale .....	12
ZTL, zone 30 e APC (Aree a Preferenza Ciclabile).....	12
Realizzazione di sovrappassi pedonali su viale Giostra .....	13
Mobilità ciclistica .....	14
Struttura del sistema ciclabile: itinerari principali e secondari.....	14
Ciclo stazioni protette.....	17
Bike sharing .....	17
Logistica urbana .....	18

# MESSINA

## Città metropolitana di Messina



## Stato di approvazione

Sia il Comune di Messina che la relativa Città Metropolitana hanno deciso di intraprendere il percorso di costruzione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile** in parallelo su due livelli di competenza amministrativa e territoriale.

Il **Comune** ha adottato il 4.8.2021 il proprio piano. La **Città metropolitana** ha adottato il 27 dicembre 2022 il PUMS. I due piani sono coordinati fra loro, già a partire dalla definizione del logo unico, definito per entrambi i documenti.

In questo rapporto si presenta in particolare le previsioni del PUMS comunale e – dove presenti – quelle eventualmente aggiuntive, rispetto al territorio del capoluogo, nel Piano metropolitano.

## Obiettivi – strategie

Attraverso il percorso partecipato sono stati messi a punto obiettivi specifici e strategie attuative del Piano, nonché le loro priorità.

OBIETTIVI SPECIFICI DI PROGETTO	STRATEGIE
Migliorare la viabilità urbana e cittadina	Riduzione congestione stradale delle vie di accesso/transito al centro storico e nelle aree di pregio Riorganizzazione della sosta su strada
Favorire e incentivare l'uso del trasporto pubblico per gli spostamenti di media e lunga percorrenza quotidiani	Potenziamento servizio TPL
Favorire e invogliare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di breve e media distanza, anche integrando il TPL	Ampliamento Rete ciclabile urbana e suburbana Servizi accessori alla ciclabilità Integrare il TPL con la mobilità ciclabile
Migliorare la qualità ambientale, rendendo la città a misura di persona	Ampliamento percorsi e aree pedonali Garantire l'accessibilità a tutti gli utenti Diminuzione dell'inquinamento acustico e atmosferico
Aumentare la sicurezza, sia stradale lungo le principali vie di scorrimento sia interna ai quartieri	Favorire l'uso di spazi pubblici e semi pubblici durante tutto l'arco della giornata Interventi mirati per la risoluzione dei punti neri Interventi mirati per la riduzione dell'incidentalità degli utenti deboli Aumentare la sicurezza stradale con interventi di moderazione del traffico
Digitalizzazione della mobilità e delle informazioni	Comunicare costantemente tramite i canali istituzionali i progressi del Piano Potenziare le piattaforme di infomobilità Miglioramento del flusso di comunicazione tra Amministrazione e società di logistica e trasporti
Sviluppo del cicloturismo come risorsa non solo lungo la costa ma anche nell'entroterra	Sviluppo della rete cicloturistica esistente Connessione tra i percorsi ciclabili urbani e suburbani e la rete cicloturistica

Il Piano quindi si declina in azioni:

- » **Mobilità pedonale:**
  - PED 1: Ampliamento della pedonalizzazione del centro di Messina
  - PED 2: Pedonalizzazione estiva dell'area di Capo Peloro
  - PED 3: Piazze di Comunità
  - PED 4: Marciapiedi fruibili anche agli utenti deboli
  - PED 5: ZTL, zone 30 e APC (Aree a Preferenza Ciclabile)
  - PED 6: Calmierazione della velocità sugli assi centrali della viabilità principale
  - PED 7: Realizzazione di sovrappassi pedonali su viale Giostra
- » **Mobilità ciclistica:**
  - CIC 1: Struttura del sistema ciclabile: itinerari principali e secondari
  - CIC 2: Ciclo stazioni protette
  - CIC 3: Bike sharing

- » **Sicurezza stradale:**
  - SIC1: Separazione dei sensi di marcia con cordolo sulla via Consolare Pompea
- » **Trasporto Pubblico Locale:**
  - TPL 1: Potenziamento della linea tramviaria
  - TPL2: Integrazione servizi Tram – Metroferrovia con autobus e collegamento con villaggi
  - TPL3: Mantenimento del biglietto integrato autobus-tram-treno
  - TPL 4: Metropolitana del mare
  - TPL 5: Sostituzione dei mezzi attuali obsoleti con vetture elettriche
- » **Logistica urbana:**
  - LOG 1: ZTL e logistica delle merci
- » **Sistema della sosta:**
  - SOS 1: realizzazione di parcheggi concentrati in sostituzione di sosta diffusa su strada
- » **Intelligent Traffic System (ITS):**
  - ITS 1: sviluppo dei sistemi di infomobilità
- » **Azioni di mobility management:**
  - MM 1: consolidamento ed espansioni delle politiche di mobility management

## Scenari

Lo scenario di riferimento è quello che include azioni già previste nel piano triennale delle opere pubbliche, o in altri piani approvati.

Gli scenari di Piano prevedono azioni aggiuntive rispetto a quelle già adottate e sono stati definiti: Scenario 0, 1, 2, 3.

# Trasporto pubblico

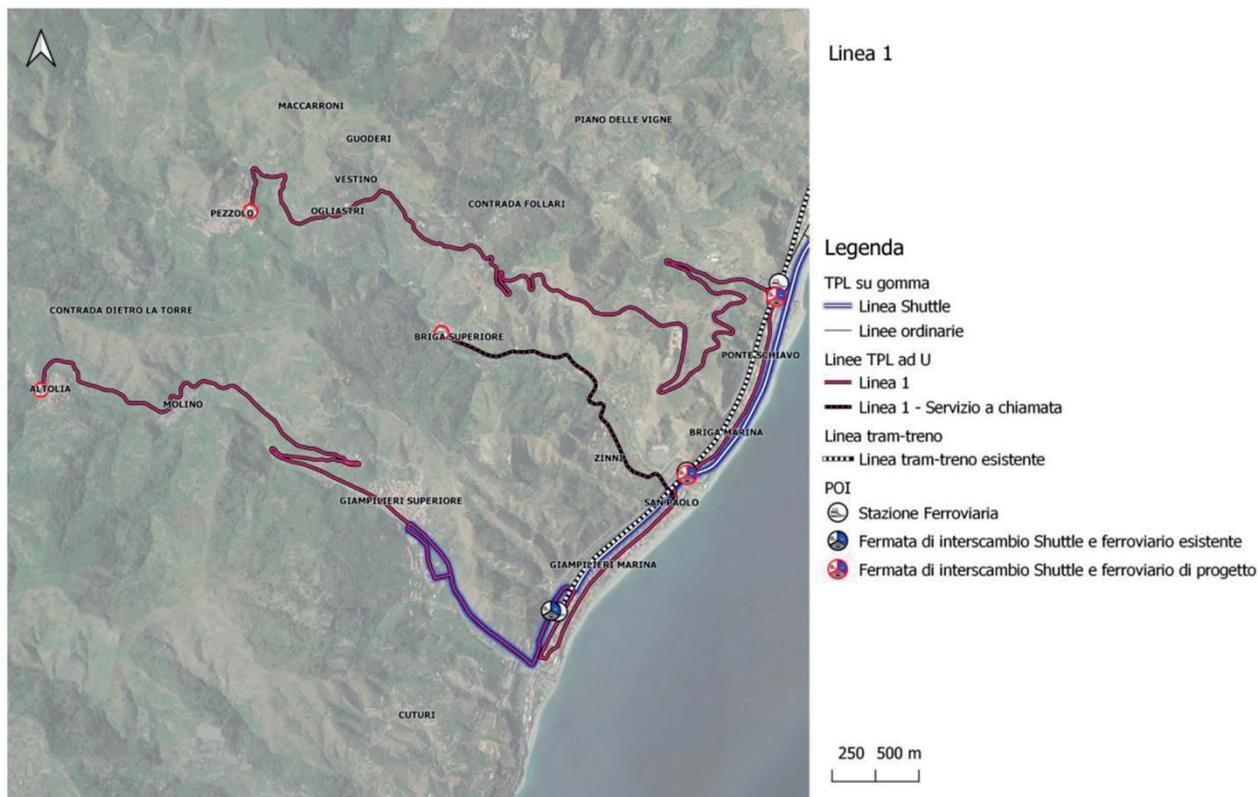
## Potenziamento linea tranviaria

Si è ipotizzato l'istituzione di un tram-treno unico che da Annunziata-museo arrivi a Giampìleri, una linea continua dove veicoli bivalenti servano l'intera tratta.



## Integrazione servizi Tram – Metroferrovia con autobus e collegamento con villaggi

La proposta avanzata dal piano consiste nel potenziamento a livello di frequenza dei collegamenti autobus tra i villaggi e la dorsale ferrata ionica; per garantire una frequenza alta i mezzi ipotizzati saranno di piccola dimensione. Si ipotizza di seguire i percorsi attuali (cinque) e di congiungere due villaggi passando per i nodi di interscambio tra Fiumara Gazzi e Giampìleri compiendo delle "U". I capolinea saranno quindi le varie fermate della linea tramviaria, per garantire i collegamenti con la linea principale. Si ritiene prioritario rilanciare il nodo di Messina Centrale, per renderlo centro di interscambio tra i vari mezzi del TPL.



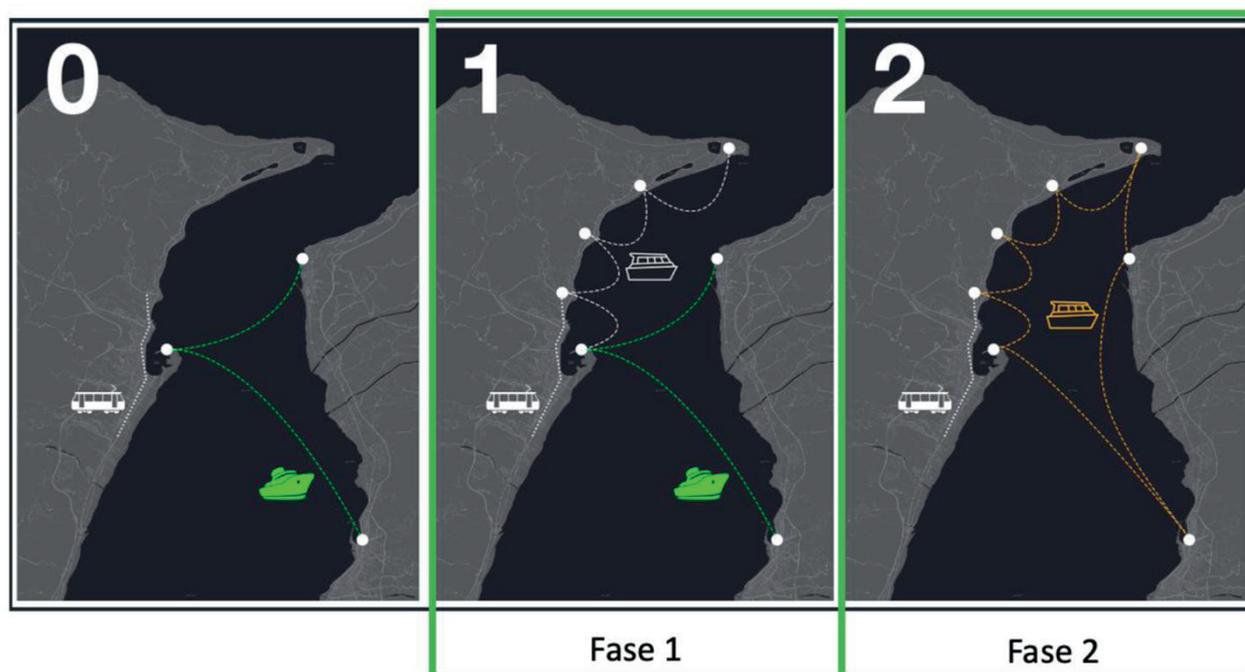
## Mantenimento del biglietto integrato autobus-tram-treno

Il PUMS prevede il mantenimento e il potenziamento del biglietto integrato autobus, tram e treno. Questa azione dovrebbe essere affiancata, inoltre, da un sistema di informazione in tempo reale sullo stato del servizio pubblico all'interno di una App unica.

## Metropolitana del mare

Il PUMS propone di ripristinare il collegamento marittimo da Capo Peloro ad Annunziata museo, per dare continuità con la tranvia, e poi oltre fino a Molo Rizzo del nodo intermodale di Messina Centrale, così da integrarsi anch'esso con le altre modalità esistenti. Tale servizio verrebbe fatto con battelli leggeri che non necessitano di strutture eccessivamente invasive a terra, destinati al trasporto di soli passeggeri, eventualmente con bicicletta al seguito. Tale servizio potrebbe andare in parallelo allo Shuttle garantendo tempi di percorrenza avulsi da eventuale congestione della via Consolare Pompea.

In un'ottica di integrazione dei servizi a livello dello Stretto e di creazione di un servizio più integrato ed efficace, si potrebbe prendere in considerazione inoltre di congiungere Capo Peloro con Villa San Giovanni per arrivare, dopo eventuali altre tappe intermedie, alla Città di Reggio, e quindi il ritorno al nodo di Messina Centrale creando un circuito.



## Sostituzione dei mezzi attuali obsoleti con vetture elettriche

Il PUMS ritiene opportuno sostituire i mezzi di TPL su gomma obsoleti più inquinanti della flotta che serve il Comune di Messina con vetture elettriche anche per la tipologia dei lunghi, avendo di recente già acquisito numerosi nuovi autobus a gasolio rispondenti alle normative Euro 6.

## Mobilità pedonale

### Ampliamento della pedonalizzazione del centro di Messina

Il PUMS vuole andare a connettere le tre principali isole pedonali esistenti nel centro di Messina: il Duomo, piazza Cairoli e villa Dante. L'idea è quella di creare un'asse di spina pedonale che vada a riequilibrare la gerarchia delle modalità di spostamento all'interno del centro storico sbilanciando queste verso la mobilità attiva.

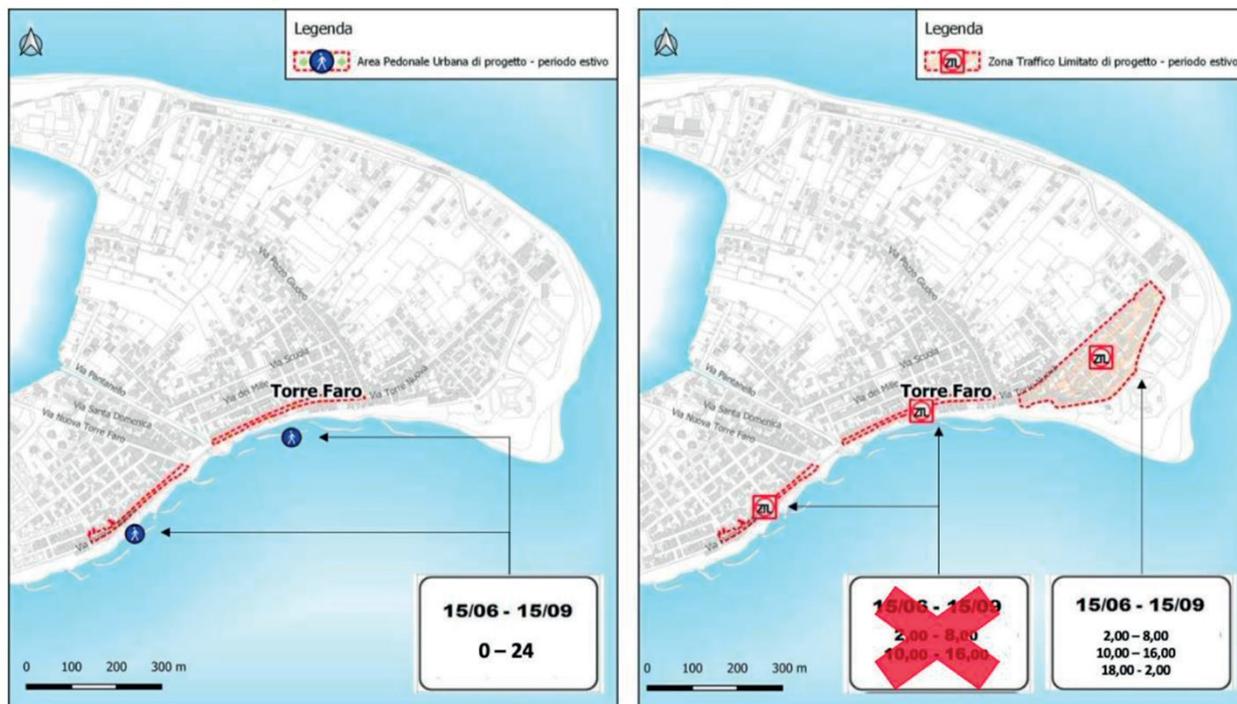
A livello progettuale questi scenari possono essere considerati non tanto alternativi ma incrementali. La pedonalità ipotizzata dal PUMS, per quanto estesa, sarà quindi realizzata per step attuativi successivi corrispondenti agli scenari sopradescritti. Il PUMS in virtù del suo valore strategico indica l'ampliamento dell'asse pedonale dal Duomo oltre Piazza Cairoli (quindi scenari 2 e 3) come necessario e coerente con il progetto di piano, rimandando però la scelta e l'opportunità di arrivare fino a villa Dante ad una valutazione più specifica che potrà fare il piano della pedonalità.

La sostanziale novità è rappresentata dal passaggio da aree pedonali attuali compatte o areali a un asse unico continuo, che garantisce maggiore sicurezza e favorisce l'uso di tre zone della città con qualità diverse ma collegate: storico-artistica, commerciale, ambientale. Già si è evidenziato che la pedonalizzazione dell'ultimo tratto di viale San Martino da viale Europa verso villa Dante rende necessario disporre la sede tramviaria in asse rispetto alla sede stradale per garantire la continuità e la sicurezza della zona pedonale, al pari di quanto già realizzato più a nord tra viale Europa e piazza Cairoli.



### Pedonalizzazione estiva dell'area di Capo Peloro

La zona pedonale discontinua che comprende il lungomare di Torre Faro è attiva nel periodo estivo con orario continuo 0-24. Il PUMS recepisce le migliori già apportate dal PGTU con l'ampliamento della zona pedonale urbana che arriva a comprendere l'area di Capo Peloro e l'introduzione di ZTL in fascia oraria 02:00-08:00 /10:00-16:00/18:00-02:00. Il PUMS prevede l'ampliamento delle zone pedonali cittadine, per aumentare la fruibilità della città da parte dei pedoni e degli utenti deboli.



## Piazze di Comunità

Il PUMS prevede che ciascuna realtà locale o comunità, possa individuare una zona nodale di rilevante evidenza e centralità per la comunità stessa da pedonalizzare. L'individuazione deve avvenire con un processo trasparente e condiviso. Le aree delle "piazze di comunità" possono essere vere e proprie piazze adesso occupate da parcheggi o semplicemente sottoutilizzate, ma anche tratti di strade, meglio se con vocazione commerciale, dove magari ricevere anche il mercato rionale giornaliero o settimanale. Sono luoghi quindi già tendenzialmente individuati dall'uso quotidiano dei cittadini. L'uso degli spazi deve avere una vocazione collettiva pubblica e permettere l'accesso libero per presupposto. Si prevede una dotazione adeguata di sedute ombreggiate, preferibilmente con alberi. All'interno della piazza di comunità dovranno essere presenti servizi essenziali alla persona, quali ad esempio bagni pubblici, distributori d'acqua pubblica e pannelli/totem di informazione; si prevedono però anche servizi utili alla mobilità sostenibile come totem service per biciclette, rastrelliere funzionali, eventuali gabbie di protezione delle biciclette e simili.



## Marciapiedi fruibili anche agli utenti deboli

Il PUMS propone di adeguare l'intera rete di marciapiedi e attraversamenti all'interno della ZTL ipotizzata dal piano stesso. Partendo dalle zone pedonali, per poi arrivare all'intera estensione, si provvederà a: illuminare maggiormente marciapiedi e percorsi pedonali, rimuovere spollando e concentrando ove non di intralcio servizi ingombranti o mal posizionati, discese/rampe in corrispondenza di attraversamenti.

Contestualmente il percorso che collega dall'università a Piazza Cairoli e poi la stazione è lungomare fino ai pontili sarà dotato di un percorso tattile per i non vedenti.



## ZTL, zone 30 e APC (Aree a Preferenza Ciclabile)

L'estensione delle aree pedonali lineari lungo viale San Martino alto "impone" la progressiva istituzione delle ZTL a protezione delle aree pedonali in modo da ridurre la pressione veicolare quando la frequentazione pedonale prevista è più consistente. Pertanto le ZTL inizialmente previste nel PGTU verranno progressivamente estese a sud di via Santa Cecilia prima e di viale Europa poi fino a via Lucania, garantendo comunque la percorribilità delle strade anzidette. Per garantire la maggiore evidenza possibile agli utenti delle modificazioni d'uso attese per le aree protette, i provvedimenti di limitazione della circolazione e sosta potranno essere attuati solo congiuntamente o successivamente agli interventi di calmierazione del traffico.



Scenario – 0



Scenario – 1



Scenario – 2



Scenario – 3

## Calmierazione della velocità sugli assi centrali della viabilità principale

L'intervento proposto principale è l'imposizione del limite generalizzato di 40 km/h su tutta la viabilità principale di perimetrazione delle Zone a Traffico Limitato. Tale intervento risulta progressivo nella sua applicazione estensiva perché congiunto alle ZTL: mano a mano che le ZTL vengono istituite sulla viabilità principale perimetrale viene imposto il limite di velocità di 40 km/h suddetto. Tale intervento è stato già sperimentato con successo nella città di Oslo, capitale della Norvegia, molto attenta alla sicurezza stradale e operante nell'ambito della Vision Zero con l'obiettivo quasi raggiunto nel 2019 perché senza morti tra pedoni e ciclisti. Per garantire un maggior rispetto del provvedimento di limitazione della velocità sono previsti due interventi complementari: la realizzazione di attraversamenti rialzati e il controllo regolare del rispetto del limite di velocità imposto attraverso l'uso di dispositivi per il rilievo automatico della velocità.

Gli attraversamenti rialzati, per norma, non possono essere posti sulle strade urbane di quartiere e lungo i consueti percorsi dei veicoli di trasporto pubblico o di emergenza, al fine di non ostacolare o rallentare la loro attività. Nell'area nord, sulla stessa direttrice nord-sud, è presente via Vittorio Emanuele II che è caratterizzata da attraversamenti pedonali semaforizzati, per la presenza in adiacenza alla carreggiata veicolare della linea tramviaria, dove la sicurezza dell'attraversamento è garantita dalla protezione semaforica e sulla quale, non risultando adiacente a ZTL, è previsto il mantenimento del limite di velocità generalizzato per le strade urbane di 50 km/h; tale strada pertanto deve essere considerata itinerario preferenziale per i veicoli in servizio di emergenza e su di essa non risulta opportuno vengano previsti attraversamenti pedonali rialzati. Pertanto invece via Garibaldi, via Battisti e corso Cavour potranno, contestualmente all'istituzione delle ZTL adiacenti, essere caratterizzate dal limite ribassato di 40 km/h e di attraversamenti pedonali rialzati quando non semaforizzati. Nella localizzazione degli attraversamenti pedonali rialzati andrà naturalmente verificata la compatibilità con l'itinerario della Vara di Messina, il grande carro votivo dedicato alla Madonna Assunta portato in processione il 15 agosto di ogni anno, altrimenti valutandone la rimozione temporanea.

Nell'area sud, sulla stessa direttrice nord-sud, è previsto il nuovo asse di via Don Blasco che, previa verifica con i gestori di servizi di emergenza, potrebbe diventare l'itinerario preferenziale in sostituzione di via La Farina. In tal caso anche su quest'ultimo asse, al pari di via Battisti ma anche delle trasversali via Cannizzaro e viale Europa, potrà prevedersi l'istituzione del limite ribassato di 40 km/h e l'installazione di attraversamenti pedonali rialzati, sempre contestualmente all'entrata in funzione delle ZTL adiacenti.

Per il controllo regolare del rispetto del limite di velocità imposto attraverso l'uso di dispositivi per il rilievo automatico della velocità qui si ricorda che la normativa attuale (Legge 168/2002, art. 4, comma 1) non prevede ancora la possibilità di installazione di postazioni fisse di controllo sulle strade urbane di quartiere e pertanto, stante così le cose, non è possibile altro che programmare frequenti e sistematici servizi di polizia per il controllo della velocità con strumentazioni mobili. Quando invece la normativa evolverà in senso più permissivo inserendo anche le strade urbane di quartiere tra le strade su cui si potranno utilizzare o installare dispositivi o mezzi tecnici di controllo del traffico finalizzati al rilevamento a distanza del superamento dei limiti di velocità imposti si dovrà procedere opportunamente con le installazioni fisse.

## **Realizzazione di sovrappassi pedonali su viale Giostra**

L'intervento principale proposto è la realizzazione di 3 sovrappassi pedonali, mediamente uno ogni chilometro. Ogni singolo intervento, che potrà essere anche la sostanziale replica dello stesso progetto, dovrà essere ben studiato dal punto di vista architettonico per evitare che produca un impatto visivo negativo. Ovviamente la realizzazione dei sovrappassi potrà dare una risposta adeguata agli utenti molto giovani e relativamente anziani in cui la sicurezza nell'attraversamento viene considerata prioritaria rispetto al tempo e all'impegno fisico che caratterizza l'uso di un sovrappasso pedonale.

Il limitato distanziamento attuale fra gli attraversamenti pedonali rende l'idea della necessaria permeabilità trasversale richiesta lungo l'intero asse di viale Giostra. La previsione proposta di 3 attraversamenti a livelli sfalsati non può pertanto essere esaustiva ma va integrata con il miglioramento

della sicurezza di quelli a raso che necessariamente dovranno almeno in parte essere riconfermati, sia in corrispondenza delle intersezioni semaforizzate che degli attraversamenti intermedi regolati a precedenza. Si ritiene che, nel lungo tratto omogeneo caratterizzato da unica carreggiata a due corsie per senso di marcia, la realizzazione di isole salvagente rompitratta possano costituire elementi singolari pericolosi per la circolazione veicolare e pertanto si propone la realizzazione di uno spartitraffico continuo assiale di modesta larghezza che viene adeguatamente incrementata in corrispondenza dell'attraversamento pedonale a discapito della larghezza delle corsie di marcia: tale restringimento della carreggiata dovrà essere ben segnalato anche nelle ore notturne da illuminazione specifica. L'intervento di allargamento dello spartitraffico potrà essere applicato in corrispondenza degli attraversamenti pedonali anche più a monte dove le carreggiate sono già attualmente quattro o due: risultando presente lo spartitraffico centrale tra i due sensi di marcia in ambedue i casi non risulterà necessario prevedere ulteriori spartitraffico.



Figura 438 Localizzazione degli attraversamenti pedonali non semaforizzati dove sono avvenuti due incidenti con lunghezza dell'attraversamento di 14,5 metri (altezza via del Duca e via Savonarola)

## Mobilità ciclistica

### Struttura del sistema ciclabile: itinerari principali e secondari

La proposta avanzata dal PUMS per il riassetto del sistema ciclabile prevede due itinerari principali: quello della dorsale ionica da Giampileri Marina a Capo Peloro, che ingloberà i 5 Km già esistenti riqualificandoli, e quello che da Messina, riutilizzando il vecchio tracciato della ferrovia Messina-Palermo, sarà funzionale alla costa tirrenica. Gli itinerari principali vedranno in tutto il loro sviluppo la presenza di piste ciclabili in sede propria, oltretutto una sostanziale continuità del percorso. Ad integrazione dei due itinerari principali in corrispondenza delle fumare, quindi a pettine rispetto alla dorsale ionica, ci saranno gli itinerari secondari che congiungeranno i villaggi ai percorsi primari. Gli itinerari secondari differiscono dai primari in quanto permettono, in talune condizioni restrittive della sezione stradale non superabili, di passare dalla tipologia di pista ciclabile riservata a semplici percorsi ciclabili in promiscuo con gli altri veicoli o con i pedoni. Il tracciato della Ciclovia degli Appennini non rientra nella categorizzazione principale in quanto, essendo di cresta, non necessita di sede riservata. Si rimanda al Piano della Ciclabilità per l'individuazione delle caratteristiche di entrambi i ranghi di itinerario.



**Figura 441: Planimetria piste ciclabili di progetto**

Di seguito si riporta la tabella delle caratteristiche dei diversi percorsi componenti la rete delle piste ciclabili.

**Tabella Z3 Caratteristiche delle piste ciclabili**

ID	Nome	Tipo	Livello	Lun- ghezza (m)	Popola- zione in un Buf- fer R=300m	Addetti in un Buf- fer R=300m	Pendenza media	Pendenza media massima tratte uni- formi	Tratta pendenza media massima (m)	Tratta pendenza media massima (%)
10100	Ganzirri - Torre Faro	Programmata	Itinerario principale nazionale/regionale	4516	6194	436	0.3%	5.7%	149.67	3%
10200	Laguna - Capo Peloro	Programmata	Itinerario principale nazionale/regionale	6055	904	18	0.2%	1.0%	263.63	4%
10300	*1 Via Consolare - Lago maggiore	Progettata	Itinerario principale nazionale/regionale	1155	990	49	0.2%			
10400	Litoranea Annunziata - Principe	Esistente	Itinerario principale nazionale/regionale	4849	7652	722	0.5%	6.9%	56.22	1%
10500	*2 Centro storico	Esistente	Itinerario principale	2258	8035	11720	0.0%			
10600	Villa Dante - Piazza Cairoli	Progettata	Itinerario principale nazionale/regionale	4613	13803	12318	1.3%	2.6%	276.3	6%
20100	Litoranea Nord Capo Peloro-Ortara	Proposta	Itinerario secondario	6279	1384	121	0.3%			
20200	Evermero da Messina	Proposta	Itinerario secondario	432	*	*	0.6%			
20300	*1 Litoranea Principe - Lago Maggiore	Proposta PUMS	Itinerario secondario	1825	852	44	0.1%			
20400	Ospedate	Proposta	Itinerario principale	1029	630	429	5.8%			
20500	Annunziata	Proposta	Itinerario principale	2109	5899	761	7.1%			
20600	Litoranea Boccetta - Annunziata	Programmata a scala nazionale	Itinerario principale nazionale/regionale	2728	8838	2541	0.4%	0.7%	1024.4	38%
20700	Giostra	Proposta	Itinerario principale	2313	21265	2248	4.6%			
20702	Giostra	Proposta	Itinerario principale	782	1671	174	5.5%			
20703	Giostra	Proposta	Itinerario principale	684	1021	125	7.1%			
20704	Giostra	Proposta	Itinerario principale	161	484	94	2.0%			
20800	Bocchetta	Proposta	Itinerario principale	887	5352	1771	5.4%			
20900	*2 Garibaldi	Proposta	Itinerario principale nazionale/regionale	1154	4773	9988	0.2%			
21002	Cannizaro - Stazione Centrale	Proposta	Itinerario principale	525	372	913	0.5%			
21100	Verona Trento	Proposta	Itinerario secondario	723	*	*	0.5%			
21200	Europa	Proposta	Itinerario secondario	1146	6748	3319	3.8%			
21202	Europa	Proposta	Itinerario secondario	1082	7604	189	3.1%			
21300	Litoranea Sud - Villa Dante	Proposta	Itinerario principale nazionale/regionale	427	*	*	1.9%			

ID	Nome	Tipo	Livello	Lun- ghezza (m)	Popola- zione in un Buf- fer R=300m	Addetti in un Buf- fer R=300m	Pendenza media	Pendenza media massima tratte uni- formi	Tratta pendenza media massima (m)	Tratta pendenza media massima (%)
21400	Emilio Anis	Proposta	Itinerario secondario	803	2402	195	3.6%	6.4%	278	35%
21500	Litoranea Sud Villa Dante - Scaletta	Programmata a scala nazionale	Itinerario principale nazionale/regionale	15670	32010	12135	0.5%	4.9%	161.66	1%
21600	Bordonaro	Proposta	Itinerario secondario	1417	9024	2722	4.0%	4.7%	1098.62	78%
21603	Bordonaro	Proposta	Itinerario secondario	1527	6161	90	5.5%			
21700	Giacomo Leopardi	Proposta	Itinerario secondario	143	296	104	3.8%			
21800	Salvo d'Acquisto	Proposta	Itinerario secondario	498	1061	169	3.7%			
21900	Stadio	Proposta	Itinerario secondario	1468	*	*	5.6%			
22000	Forte Schiaffino	Proposta	Itinerario secondario	1909	4861	70	4.4%	5.6%	721.99	38%
22003	Forte Schiaffino	Proposta	Itinerario secondario	1129	910	3	3.0%	9.2%	106.26	9%
22100	Zafferia	Proposta	Itinerario secondario	1387	3309	102	4.8%			
22200	Larderìa	Proposta	Itinerario secondario	2346	1969	272	6.0%			
22201	Larderìa	Proposta	Itinerario secondario	307	237	1	5.1%			
22300	Santo Stefano	Proposta	Itinerario secondario	2389	2839	295	5.7%			
22400	Giampilleri	Proposta	Itinerario secondario	2004	967	23	6.0%			
30100	Ex ferrovia	Proposta turistica	Itinerario principale nazionale/regionale	5709	17731	7695	3.0%	9.3%	301.56	5%
30300	Ex ferrovia Nord	Proposta turistica	Itinerario principale nazionale/regionale	5212	15	1	2.0%	2.7%	3055.44	59%

## Ciclo stazioni protette

Il PUMS prevede la predisposizione di 14 ciclostazioni: 10 delle quali in corrispondenza delle fermate della metroferrovia da Giampolieri a Messina Centrale; 2 ai capilinea della tramvia Bonino- Zir Gazzi, Annunziata-Museo; 2 all'interno delle aree pedonali di Duomo e Cairoli.



Le ciclo stazione ipotizzate possono essere riassunte in tre tipologie:

- » Una struttura edilizia chiusa ermeticamente verso l'esterno accessibile tramite codice o chiave. Tali strutture possono essere costruite ex novo, anche prefabbricate, o essere volumi recuperati ad esempio nelle stazioni esistenti.
- » Una struttura leggera che ha lo scopo di impedire l'accesso ai non autorizzati, come ad esempio una gabbia in ferro o una struttura lamellare in legno. In questo caso le biciclette non saranno protette dalle intemperie ma sarà scoraggiato il furto con dispositivi fisici.
- » Uno spazio aperto, ma con una tettoia che protegga dall'intemperie, con sotto le rastrelliere porta biciclette. Si prevede di integrare l'installazione con telecamere per la prevenzione dei furti.

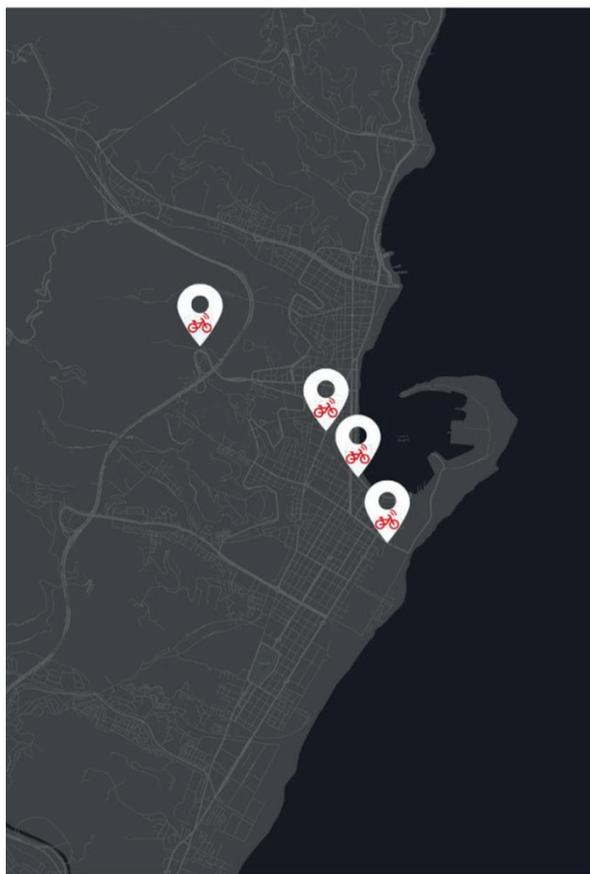


Figura 442 Postazioni Bikesharing

## Bike sharing

Per la struttura urbana e l'attuale predisposizione all'utilizzo della bici si ritiene opportuno procedere con un servizio di bike sharing nel centro della città di tipo fisso, cioè con la possibilità di prelevare e depositare la bicicletta presso stazioni predefinite. In particolare, le stazioni bike sharing ipotizzate sono tre: l'università, il duomo e la stazione. Permette di creare un asse utile per i percorsi con destinazioni scuola-lavoro da e verso la stazione.

A queste tre stazioni se ne affiancano altre due funzionali all'attraversamento del tunnel ex ferroviario del percorso panoramico turistico che congiungerà Messina alla costa tirrenica passando per i monti Peloritani.

## Logistica urbana

Il PUMS prevede un set di quattro limitazioni all'interno della ZTL per merci e logistica, la cui proposta di estensione risulta già contenuta nella proposta di PGTU e qui integralmente ripresa:

- » limitazione veicoli merci per peso
- » limitazione veicoli merci per motorizzazione
- » limitazione veicoli merci per orari
- » installazione di Locker





# ANALISI SINTETICA DEI PUMS CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA

REPORT 2023

una pubblicazione del Kyoto Club in collaborazione con la Campagna Clean Cities  
a cura di **Marco Talluri** – Gruppo di lavoro Mobilità sostenibile Kyoto Club

Progetto grafico ed impaginazione a cura di **Giorgia Ghergo** – Heap Design  
[www.heapdesign.it](http://www.heapdesign.it)

Foto in copertina: Ant Rozetsky su Unsplash

Edizione Giugno 2023



