



MOBILITÀ DOLCE: LINEE GUIDA PER IL PUMS 2030



INDICE

| | |
|---|----------|
| TUTTI I NODI VENGONO AL PETTINE: IL PROBLEMA È CULTURALE | 1 |
| LE NOSTRE PROPOSTE: MOBILITÀ DOLCE E... | 3 |
| Partecipazione | 3 |
| Trasporto pubblico e intermodalità | 3 |
| Nuove vie ciclabili | 5 |
| Nuove vie pedonali | 5 |
| Percorsi casa-scuola/lavoro | 6 |
| Casa-scuola | 6 |
| Casa-lavoro | 7 |
| Comunicazione e sicurezza | 8 |
| CONCLUSIONI | 9 |

TUTTI I NODI VENGONO AL PETTINE: IL PROBLEMA È CULTURALE

Il ritardo accumulato negli anni a Messina nel disegno della città e nelle politiche della mobilità urbana (pubblica e privata) è la causa primaria dell'attuale "immobilità della mobilità", con pesanti ricadute sulla congestione del traffico e conseguentemente sulla qualità della vita in termini ambientali (emissioni CO₂, rumori) e della sicurezza delle persone.

A nostro avviso, l'elaborazione dell'attuale Piano Urbano della Mobilità Sostenibile non può prescindere dal capire quale sia la **visione futura della città** in termini di pianificazione urbanistica e programmazione del suo sviluppo socio economico.

Le strategie sulle quali elaborare oggi il PUMS devono essere in rapporto diretto con la **pianificazione urbanistica**, ovvero con l'insieme di interventi che determinano lo sviluppo sociale ed economico della città, sempre in coerenza con un corretto utilizzo del territorio e nel rispetto delle problematiche ambientali.

Pertanto, riteniamo che il PUMS debba necessariamente essere concepito coerentemente allo **Schema di massima del nuovo PRG** (la cui redazione è stata affidata all'arch. Gasparri e la presentazione è avvenuta il 20 aprile 2018), se si vuole elaborare un modello di mobilità moderno e lungimirante. Lo Schema di massima si fonda su alcuni presupposti fondamentali, che condividiamo pienamente:

1. sviluppo della città senza la mega infrastruttura Ponte;
2. decrescita demografica;
3. consumo di suolo zero.

Queste condizioni sono in antitesi con il PRG vigente, variante di un piano vecchio, che prevede ancora una forte cementificazione delle aree collinari, anche in zone con alta propensione al dissesto franoso, partendo dal presupposto (completamente infondato) di una città in forte espansione demografica con un numero di abitanti pari a 500 mila.

Nell'ambito di tali presupposti, in particolare lo schema di massima del nuovo PRG mostra attenzione al "Sistema delle infrastrutture della mobilità" con **tre progetti guida** che tengono conto delle caratteristiche orografiche e paesaggistiche, esaltandole, e della riqualificazione di un tratto di ferrovia dismessa.

Questi progetti consistono in: PG1) Il grande parco metropolitano dei Peloritani e il pettine delle fiumare, PG2) La sequenza dei paesaggi costieri e delle eccellenze sui due mari, PG3) La ferrovia dismessa come greenway della rigenerazione urbana. Essi prevedono sistemi di mobilità dolce per meglio godere della bellezza dei luoghi, integrati al trasporto pubblico, come nel caso del PG3.

Il PRG, ovviamente, ha tempi tecnici di realizzazione in questo momento incompatibili con la necessità imminente di programmare la nuova mobilità (sostenibile) messinese; nonostante ciò **il PUMS deve necessariamente essere concepito coerentemente allo Schema di massima del nuovo PRG**, sviluppandone alcuni argomenti, ove possibile, come per esempio quelli contenuti nei 3 progetti elencati.

La XXII Conferenza Nazionale della Società Italiana degli Urbanisti del 2019 afferma il bisogno di elaborare proposte ed interventi coerenti che possano rispondere alle sfide lanciate dall'Agenda 2030, partendo dal Goal 11: "Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili".¹

¹ Cfr. [Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile](#), Goal 11: città e comunità sostenibili.

Il tema della mobilità (dell'accessibilità) deve impegnarci in un ambizioso progetto culturale che operi all'integrazione delle politiche, tradizionalmente separate, della mobilità con quelle sociali, del lavoro, della casa, dell'ambiente e della sicurezza urbana.

Oggi si parla, ad esempio, di “**città dei 15 minuti**”, ovvero una città fatta di piccole città (policentrismo), in cui in 15 minuti è possibile raggiungere tutte le principali funzioni della vita quotidiana: lavoro, spesa, scuola, commercio locale, attività ricreative. Molte città europee, tante già “città 30”, la stanno realizzando, ripensando gli spazi e i tempi della città, accorciando le distanze e riducendo la necessità di spostamento delle persone.

L'assenza di una pianificazione sostenibile della nostra città, negli anni, ha avviato un circolo vizioso per cui si è incentivato l'uso generalizzato del mezzo privato perdendo questo “**vincolo di prossimità**” dei servizi pubblici essenziali (scuole, centri socio-sanitari, delegazioni comunali, piccole attività produttive, negozi di vicinato, ecc.), motivo che ha accentuato la necessità di organizzare la mobilità su lunghe distanze.

Questo modello di città diffusa e caotica (sprawling urbano), costruita senza alcune “razionalità” e senza una direttiva policentrica, ha trasformato **Messina in una città auto-centrica**, determinando nodi alla rete urbana irrisolvibili se non con azioni drastiche.

Il risultato è stato traffico caotico, uso sovradimensionato dell'autovettura e dello spazio dedicato ai parcheggi, inquinamento atmosferico e acustico, elevato numero di incidenti, aumento dei tempi di percorrenza sui tragitti standard (casa-lavoro, casa-scuola), congestione e paralisi temporanea delle vie più trafficate della città.²

Oggi la situazione a causa del Covid-19 si è ulteriormente aggravata riducendo l'uso del trasporto pubblico (bus, tram, ferrovia) da parte dei cittadini, sia per le norme di distanziamento sociale che hanno imposto provvedimenti sul numero di viaggiatori per ogni mezzo, sia per la scelta operata di tanti cittadini di evitare la condivisione di spazi ristretti, contatti fisici e di superfici con altre persone.

La situazione, peraltro, è attualmente aggravata dal provvedimento dell'amministrazione comunale che estende l'esenzione del pagamento della ZTL fino al 30 giugno “per sostenere il commercio e i cittadini in questa fase di pandemia”³, in aperto contrasto, a nostro avviso, con quanto si cerca di fare con il PUMS e con quanto dimostrano gli studi e i dati in merito al rapporto tra commercio, ciclabilità e pedonalità.⁴

Il persistere di questa situazione porterà i cittadini (che non potranno o non vorranno utilizzare il trasporto pubblico) a dover scegliere tra spostarsi in auto, in bici, a piedi o altri mezzi propri.

Se sceglieranno l'auto sarà la paralisi totale delle città.

I cittadini, così, si ritroveranno nel duplice ruolo di vittime e carnefici, “produttori e consumatori” di congestione, inquinamento e caos urbano in un aspetto fenomenico contraddittorio: scelgono l'auto per ottimizzare i tempi creando traffico che rallenta i tempi di spostamento, a discapito della qualità urbana.

Riteniamo, quindi, che sia necessario dare risposte complesse a problemi complessi, con coraggio, determinazione e visione d'insieme.

² Cfr. [Messina traffic report](#).

³ Cfr. [Messina: stalli blu gratis, ma non tutti sono d'accordo con la scelta](#).

⁴ Cfr. [Economic benefits of walking and cycling](#).

LE NOSTRE PROPOSTE: MOBILITÀ DOLCE E...

Partecipazione

Il coinvolgimento dei cittadini risulta basilare per un utilizzo responsabile, diffuso e capillare della mobilità dolce. La nostra prima proposta, allora, vuole sottolineare l'importanza del condividere il percorso e lavorare insieme, ossia istituire una **consulta della mobilità dolce** che:

- abbia poteri consultivi;
- coinvolga associazioni e comitati cittadini;
- avanzi idee e proposte;
- valuti in maniera prioritaria gli interventi delle amministrazioni nel campo della mobilità in generale, per poterne correggere l'eventuale interferenza con la mobilità dolce;
- monitori l'efficacia dei provvedimenti assunti.

La Consulta potrebbe anche coadiuvare l'ente locale nell'organizzazione di convegni e giornate di sensibilizzazione alla cittadinanza, al fine di far crescere la cultura della bicicletta e, più in generale, della mobilità dolce e sostenibile.

La nostra proposta partecipativa è anche di metodo, con l'**approccio progettuale dell'Urbanistica Tattica** che ha portato a risultati importanti non solo per la sicurezza, ma anche per la vivibilità dei luoghi. Si tratta di pianificazione urbanistica in piccola scala, partecipata e condivisa, per restituire spazio pubblico negato; si agisce, infatti, sullo spazio pubblico coinvolgendo cittadini e associazioni con interventi temporanei e a basso costo che riprogettano quella porzione di città, togliendola al degrado e all'abbandono (rigenerazione urbana dal basso),⁵ magari realizzando delle "piazze aperte", ossia luoghi dove pedoni e mobilità leggera si connettono strettamente alla vita di quartiere.⁶

Trasporto pubblico e intermodalità

Sostenibilità non è solo un termine della "sfera ambientale": ogni attività deve essere "sopportabile" nel tempo e, perché ciò avvenga, ogni cittadino deve avere la possibilità di percorrere con continuità tutta la città da Giampileri a Ortoliuzzo, scegliendo e cambiando i mezzi di trasporto in base alle necessità e preferenze.

Ciò può verificarsi a due condizioni:

1. la possibilità di parcheggiare il mezzo di trasporto privato o in sharing (auto, bici, ecc.) con facilità, rapidità e sicurezza;
2. la possibilità di interagire con più mezzi di trasporto senza dover sostenere ulteriori costi (es. biglietto integrato, tariffe agevolate, ecc.).

Auspichiamo in tal senso un forte potenziamento del servizio di trasporto pubblico, che riteniamo indispensabile per il buon funzionamento e "la messa a sistema" della mobilità dolce cittadina oltre che, sul lungo termine, per l'emancipazione dalla necessità dell'auto privata anche per i cittadini che vogliono muoversi in modalità dolce senza abitare al centro-città o lungo la ristretta fascia urbana pianeggiante.

⁵ Cfr. G. SANGALLI, *Tactical Urbanism - La sperimentazione come forma di apprendimento collettivo*, 2018.

⁶ Cfr. [Comune di Milano – Piano Quartieri – Piazze Aperte](#).

Tale potenziamento, sia in termini di frequenza delle corse che di distribuzione delle stesse nella settimana (giorni festivi) e nelle fasce orarie della giornata (comprese quelle serali e notturne), dovrebbe riguardare prioritariamente i collegamenti del centro cittadino con le periferie, in particolare con:

- i villaggi collinari (da Pezzolo a Gesso);
- la periferia sud, servita dalla Metroferrovia ma con un numero di corse al momento insufficiente;
- le periferie nord, tanto nel tratto tirrenico (Ortoluzzo-Faro) che in quello ionico (Faro-Annunziata).

Accanto a ciò, la nostra proposta è creare un grande **Hub Intermodale nell'area della Stazione Centrale**, la quale si presta naturalmente a questo scopo e, in parte, lo è già. In questo modo è possibile sia relazionare la mobilità cittadina con quella regionale e nazionale (treno, traghetto, pullman, aliscafo) sia moltiplicare i mezzi utilizzabili all'interno della città stessa (treno, bici, bus, tram, ecc.). Rispetto alla situazione odierna, a mancare non sono tanto le infrastrutture, quanto le strutture e i servizi annessi:

- ciclostazioni (da preferire alle rastrelliere per soste prolungate), permettono di tenere in ordine centinaia di biciclette, effettuare eventuali interventi meccanici, proteggerle da furti e situazioni meteo avverse;⁷
- bike sharing a postazione fissa (da preferire rispetto al free-floating per una migliore organizzazione), consente di spostarsi in bici anche a chi non ne possiede una.

Proponiamo, allora, di “risolvere” l'accordo di programma (per il quale era stata anche trovata la copertura finanziaria) tra le FF.SS ed il Comune di Messina per progettare e realizzare l'Hub Intermodale.⁸

La rete dei nodi intermodali va completata con **nodi scambiatori dotati di ciclostazioni e servizi di bike sharing**. Essi potrebbero coincidere con i punti di snodo dei collegamenti extraurbani (ad es. Bocchetta e Giostra) e con i parcheggi già esistenti (ZIR, Villa Dante, Via La Farina, rada S. Francesco, Annunziata, Torri Morandi, ecc.) o ancora da realizzare.

Inoltre, devono essere previste moderne e sicure rastrelliere per le brevi soste delle biciclette (che assicurino il blocco del telaio dei mezzi), posizionate in punti strategici della città (es. scuole, università, edifici pubblici, fermate del TPL, ecc.), in modo capillare e omogeneo.

In attesa della realizzazione dell'hub centrale, nel breve termine, proponiamo di destinare a **stazione dei pullman di linea pubblici e privati** (che percorrono tratte provinciali, regionali e nazionali) la “piattaforma parcheggio” situata sul cavalcavia dei binari ferroviari, oltre che riorganizzare in modo più efficiente le attuali aree di sosta dei pullman.

Proponiamo, inoltre, di **migliorare l'offerta della Metroferrovia** garantendo una maggiore frequenza e sincronizzazione tra gli orari di partenza/arrivo dei treni e quelli dei bus/tram, oltre che l'istituzione di corse nel tardo pomeriggio/sera. Sarebbe inoltre auspicabile attrezzare la Metroferrovia per il trasporto di ogni tipo di bicicletta (non solo le pieghevoli), disponendo di vagoni dedicati e segnalati con appositi pittogrammi, considerando, inoltre, che il trasporto bici sui treni, entro i confini della Regione Siciliana, risulta gratuito.⁹ Tale

⁷ Un esempio virtuoso in Italia è costituito dalla [velostazione Dynamo di Bologna](#).

⁸ Cfr. [Stazione Centrale Nuovo Hub Intermodale: firmato oggi a Palazzo Zanca il protocollo d'intesa tra il Comune di Messina e Rete Ferroviaria Italiana](#); Autorità Urbana di Messina, [PON Città Metropolitane 2014-2020 - Città di Messina - Piano Operativo](#), (Dotazione finanziaria, Codice progetto ME2.2.4.a) pag. 66.

⁹ Cfr. [Tariffa n.39/16/SICILIA](#), §8.- Trasporto bici, pag.6.

servizio sarebbe auspicabile anche per gli autobus (opportunamente attrezzati), almeno quelli che collegano il centro con i villaggi della zona nord tirrenica (che non hanno l'opzione treno a disposizione).

Nuove vie ciclabili

L'utente non solo ha il diritto di ampia scelta nel mezzo di trasporto ma anche di spostarsi in sicurezza. La nostra proposta è la **realizzazione di un percorso protetto, una "spina dorsale"**, che incroci gli hub intermodali e consenta, in sicurezza, di attraversare in bicicletta tutta la città da Nord a Sud, avendo a disposizione tutti i servizi utili ai ciclisti urbani. Inoltre, la "spina dorsale" dovrebbe innestarsi nella Ciclovia della Magna Grecia (EV7 - Strada del sole: Capo Nord - Malta)¹⁰ e intersecare **ulteriori percorsi che consentano il collegamento con i villaggi collinari e costieri**.

A titolo esemplificativo ma non esaustivo, alcuni percorsi ciclabili potrebbero essere i seguenti:

1. percorso ciclabile dedicato lungo il viale della Libertà e sua connessione con la ciclopedonale sulla litoranea in zona Nord;
2. cortina del porto (via Luigi Rizzo/via Vittorio Emanuele II), per il raggiungimento in sicurezza dell'area della Passeggiata a Mare;
3. via Primo Settembre, da Stazione sino a P.za Duomo, intersecando l'attuale anello ciclabile lungo via Cesare Battisti e C.so Cavour (a servizio, tra gli altri, degli istituti "Maurolico", "Seguenza" e "La Farina", del Municipio e dell'Università, oltre che una via diretta al centro storico come percorso cicloturistico);
4. via La Farina, dalla cortina del porto sino a via Santa Cecilia (a servizio, tra gli altri, degli istituti "Caio Duilio" e "Verona Trento" e dell'Agenzia delle Entrate);
5. via Santa Cecilia e via Don Blasco/via Maregrossa, recuperando la "vista mare" e garantendo il collegamento con i centri commerciali e le attività private presenti in quell'area;
6. via Cesare Battisti/via Catania, per il raggiungimento del Gran Camposanto (uno dei cimiteri monumentali più importanti d'Europa), del nuovo mercato Zaera, del Vascone e, più in generale, del quartiere Provinciale;
7. greenway ciclo-pedonale nel tratto di ferrovia dismessa Gazzi-Camaro (PG3 dello schema di massima del PRG);
8. via La Farina/ex S.S.114 fino al confine comunale sud, intercettando alcuni dei poli sportivi cittadini, il Policlinico, i centri commerciali, il lungomare di Santa Margherita;
9. le "vie dei Forti", percorsi cicloturistici organizzati ad hoc mettendo in sicurezza le strade esistenti e da promuovere sia per i cittadini che per i turisti.

Nuove vie pedonali

Poiché la mobilità sostenibile fa parte di un più grande progetto che non è solo quello di città sostenibile ma anche di modello di vita sano e sostenibile, in ragione di un maggior interesse all'attività motoria (camminare e correre) e vista la carenza di impianti sportivi e aree verdi (ville, giardini pubblici, ecc.), devono essere previsti percorsi pedonali atti anche a questo scopo.

La nostra proposta è di **realizzare i due principali percorsi pedonali mancanti**:

¹⁰ Cfr. ECF, EuroVelo - The European cycle route network: Development Strategy 2012-2020, ECF, 2011, p. 3; [La rete ciclabile nazionale Bicaltaia](#); [Il sistema nazionale delle ciclovie turistiche in Italia](#).



1. a sud, parallelamente alla ex S.S.114, in cui per lunghi tratti i marciapiedi sono assenti;
2. a nord, parallelamente alla pista ciclabile, in cui è ben nota la “guerra tra poveri” in atto tra ciclisti e pedoni, i quali si ritrovano a contendersi uno spazio troppo lento e insicuro per i ciclisti e troppo ristretto e caotico per i pedoni, e lungo la S.S.113-bis, anch’essa quasi del tutto priva di marciapiedi.

Inoltre, viste le difficoltà dell’attraversamento pedonale lungo gli assi stradali principali (viale Europa e viale Bocchetta solo per citarne due), la nostra proposta è la **realizzazione (ove possibile) di sovrappassi pedonali** per garantire l’attraversamento in massima sicurezza (si pensi alla difficoltà in presenza di rotonde progettate per le automobili).

Dove non sia possibile, come già presente in via Garibaldi, è essenziale progettare in tutte le vie principali gli **“attraversamenti pedonali rialzati”**, perché costringono i veicoli a rallentare, permettendo così al pedone di attraversare in sicurezza in quanto ben visibile. Questo intervento, rappresenta un accorgimento che fornisce continuità alla rete dei marciapiedi, in particolare alle persone diversamente abili.

Percorsi casa-scuola/lavoro

“In generale si può osservare che i flussi più importanti si concentrano durante le ore di punta mattutina e pomeridiana a causa della domanda di mobilità sistematica che si sposta per raggiungere il posto di lavoro o studio. A questo traffico locale e sistematico, in alcuni periodi dell’anno, si aggiungono i flussi di attraversamento dello Stretto, aumentando i livelli di criticità”.¹¹

Alla luce di quanto sopra, è evidente l’importanza di orientare i percorsi casa-scuola e casa-lavoro verso la Mobilità dolce e sostenibile, per ridurre le criticità del traffico urbano e le sue conseguenze sulla vivibilità cittadina.

Casa-scuola

La pandemia ha costretto le scuole a predisporre un monitoraggio degli spostamenti casa-scuola come supporto per la programmazione dei servizi di trasporto pubblico. Si è stati in pratica “costretti” ad attuare quanto previsto dalla Legge 28 dicembre 2015, n. 221, l’art.5, comma 6 che prevede la figura del Mobility Manager Scolastico. Tra i suoi compiti quello di studiare i percorsi casa-scuola-casa del personale scolastico e *“favorire l’utilizzo della bicicletta e di servizi di noleggio di veicoli elettrici o a basso impatto ambientale”*.¹²

Sarebbe importante recuperare questi monitoraggi e aggiornarli ogni anno al fine di indirizzare e incentivare verso la mobilità ciclabile e pedonale, anche con soluzioni già normate e sperimentate in altre città. L’elenco è lungo, ma alcune sono di facile e immediata attuazione: stalli per bici nelle scuole, incentivi all’uso delle due ruote, bike sharing scolastico per soggetti in disagio economico, ecc.

Le nostre proposte, tra le tante soluzioni possibili, sono due: le zone scolastiche ed il pedibus/bicibus.

Zone scolastiche: da Codice della strada s’intende *“zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti a uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine”*.¹³

¹¹ Cfr. COMUNE DI MESSINA, [Servizio per la redazione dell’aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano \(PGTU\) e connessa Valutazione Ambientale Strategica \(VAS\) - Rapporto Preliminare VAS](#), p. 66.

¹² Cfr. [Legge 28 dicembre 2015, n. 221, art.5, comma 6](#).

¹³ Cfr. [Codice della strada, art. 3, comma 58-bis](#).

Esse rappresentano un modo per migliorare la sicurezza stradale e la qualità ambientale davanti alle scuole in quanto, al loro interno, potranno essere limitate o escluse la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco, ad eccezione degli scuolabus, degli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici, come anche dei titolari di contrassegno per invalidi.¹⁴

Pedibus/Bicibus: si tratta di una soluzione semplice e razionale per il trasporto scolastico. Questa soluzione nasce in Scandinavia negli anni '70, quando alcuni genitori si domandarono se non fosse più sensato raggruppare più bambini lungo il percorso casa-scuola con, a turno, pochi genitori-accompagnatori. Per distanze:

- fino a 1 km, l'ideale è il Pedibus; oltre, i tempi di percorrenza si allungherebbero eccessivamente;
- da 1 a 3 km, l'ideale è il Bicibus, poiché si copre il percorso in poco tempo, anche pedalando lentamente (ovviamente bisogna considerare l'andatura dei bambini poco abituati a pedalare e incerti sul manubrio, ma con la pratica il tutto si velocizza e "fluidifica" spontaneamente).

Casa-lavoro

Gli spostamenti casa-lavoro pesano per il 60% sugli spostamenti sistematici cittadini (il restante 40% riguarda lo studio).¹⁵ Il recente decreto firmato dal Ministro della Transizione Ecologica e dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in attuazione di quanto previsto dall'art. 229 del Decreto rilancio del 2020, offre un'occasione per promuovere la mobilità dolce casa-lavoro e ridurre in maniera consistente l'impatto del traffico veicolare privato in città.

Il decreto "è finalizzato a consentire la riduzione strutturale e permanente dell'impatto ambientale derivante dal traffico veicolare privato nelle aree urbane e metropolitane, promuovendo la realizzazione di interventi di organizzazione e gestione della domanda di mobilità delle persone che consentano la riduzione dell'uso del veicolo privato individuale a motore negli spostamenti sistematici casa-lavoro e favoriscano il decongestionamento del traffico veicolare".¹⁶

Esso prevede l'obbligo di predisporre Piani degli Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) entro il 31 dicembre di ogni anno e la nomina di un Mobility Manager nelle imprese e nelle pubbliche amministrazioni con singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti.

Per Messina significherebbe prevedere PSCL soprattutto nel settore pubblico (Università, Ospedali, Comune, Città Metropolitana, Aziende partecipate, ecc.), visto che sono poche le aziende private con più di 100 dipendenti.

La nostra proposta è di **mettere a sistema tutti i PSCL cittadini**, prevedendo anche forme di incentivo, per dare una valida risposta al decongestionamento del traffico cittadino a favore della mobilità ciclo-pedonale.

Per promuovere l'uso della bicicletta per recarsi al lavoro, si potrebbe prendere spunto da altre esperienze urbane, come, ad esempio, quella del comune di Forlì, che prevede un incentivo economico fondato sul principio del "più pedali, più ti rimborsiamo".¹⁷

¹⁴ Cfr. [Codice della strada, art. 7, comma 11-bis](#).

¹⁵ Cfr. [Osservatorio PUMS - Messina](#).

¹⁶ Cfr. [Decreto 12 maggio 2021, art. 1: Modalità attuative delle disposizioni relative alla figura del mobility manager](#).

¹⁷ Cfr. [Progetto sperimentale "Al lavoro in bici"](#).



mediterranea trekking
Hiking, Biking and Sailing in Sicily



Comunicazione e sicurezza

Allo stato attuale, la realizzazione delle nostre proposte non avrebbe quel “peso specifico” necessario al cambio di paradigma tanto atteso, in quanto la “mentalità” del cittadino messinese è indirizzata all’**auto-centrismo** e, a volte, alla guida disattenta, pericolosa e oltre i limiti di velocità. La questione della sicurezza, evidentemente, diventa centrale e ogni nostra proposta è volta per incentivare i cittadini a muoversi a piedi e in bicicletta.

Oltre ad alcune soluzioni già citate, sono molti i possibili “strumenti” che invitano a rallentare, segnalano la presenza di punti delicati e proteggono i pedoni/ciclisti: cuscini berlinesi, disassamento planimetrico dell’asse stradale, dissuasori di varia tipologia, dossi, percorsi pedonali protetti, restringimenti di carreggiata, rallentatori ottici e bande sonore, zone 30, ecc.

Sicuramente l’installazione di strumenti come gli autovelox può essere un utile deterrente nel breve termine, ma nel lungo periodo l’automobilista continuerà a comportarsi come ha sempre fatto: tolto l’autovelox, si sentirà nuovamente autorizzato a procedere a velocità più elevate

La nostra proposta è di **passare da un sistema punitivo a uno educativo, con campagne di comunicazione** mirate e indirizzate a far comprendere il valore della Mobilità dolce e sostenibile. L’educazione, ovviamente, inizia dalle scuole per far crescere e formare i cittadini del futuro ma, visto che non sono loro a guidare e provocare incidenti, la comunicazione deve essere rivolta anche agli adulti per disincentivare l’uso spropositato dell’auto e della guida pericolosa.

Risulta fondamentale, allora, anche **rafforzare la segnaletica nelle zone a intensa frequenza pedonale** (ad esempio nei pressi delle scuole, dove vanno tracciate le fermate per il bicibus/pedibus) e collocare massicciamente una **cartellonistica informativa ed educativa** sulle regole per una civile mobilità sostenibile e sui tempi di percorrenza con mezzi diversi (segnaletica tattica).¹⁸

Infine, è importante **progettare la “città 30”**, la quale consiste nell’introdurre un limite di velocità a 30 km/h, portando a una serie di vantaggi e benefici, soprattutto in termini di **sicurezza per gli utenti deboli della strada** (bambini, anziani e disabili):¹⁹

- si riduce del 40% l’inquinamento acustico dovuto al traffico e si migliora la qualità dell’aria, poiché vengono emessi meno gas di scarico, dando un contributo importante alla salute pubblica;
- assicura un flusso di traffico più costante e con minore congestione e si incoraggia uno stile di guida più rilassato, riducendo l’incidentalità e la gravità dei sinistri;
- rende molto più piacevoli e sicure le attività di tutti gli utenti sia in termini di mobilità (spostarsi in bicicletta, a piedi, in monopattino o in autobus) che di qualità della vita (i bambini potrebbero essere liberi di andare a scuola da soli, i commercianti potrebbero avere più clienti attratti dalla migliore vivibilità della strada).

¹⁸ Cfr. [Segnaletica tattica a Milano: cartelli con i tempi dei percorsi in auto, bici e bus che dicono quanto inquinati e le calorie consumate.](#)

¹⁹ Cfr. [Perché 30 km/h?](#)

CONCLUSIONI

Riteniamo che **solo se condiviso il cambiamento sia realizzabile**, tenendo conto di una visione d'insieme della città che porti alla riconquista dello spazio pubblico. Siamo fermamente convinti, infatti, che il problema di Messina e dei messinesi sia culturale: tolta qualche parentesi positiva, i cittadini sono stati abituati al sistema auto-centrico, con un trasporto pubblico in ritardo o assente e sull'orlo del fallimento, un'economia basata sulla doppia fila e sul "parcheggio dentro il negozio" e una guida ben oltre i limiti di velocità, anche in prossimità di attraversamenti pedonali.

Il cambio di mentalità è condizione essenziale per la Messina del 2030 e, ovviamente, non è possibile realizzarlo dall'oggi al domani. Risulta fondamentale, in ogni intervento, **procedere per step successivi**, abituando il cittadino al cambiamento, senza "stressarlo" ulteriormente facendogli pesare anni di mancata programmazione urbanistica (sostenibile).

Questo documento condiviso non ha la pretesa di essere esaustivo, in quanto l'argomento è vasto e complesso ma è un contributo che abbiamo voluto fornire per la realizzazione della nuova mobilità, in una città che ha voglia di progettare un futuro nuovo e sostenibile.

Le nostre proposte, quindi, sono da intendersi come la base per un **dialogo con le istituzioni e la città**.



Bike Therapy



MTB Sicily



FIAB Messina - Sez. di FIAB Catania



Team Nibali



Italia Nostra Messina



UISP Comitato di Messina Aps



Legambiente Messina



WWF Sicilia Nord Orientale



Mediterranea Trekking