

## MESSINA 2030

### ACCELERARE CONTRO L'INQUINAMENTO



Nel report Mal'Aria 2025 redatto da Legambiente, Messina non emerge come un capoluogo caratterizzato da una situazione emergenziale. Se però l'analisi viene tralasciata al 2030, anno in cui entrerà in vigore la prossima direttiva sulla qualità dell'aria, risulta evidente come la città siciliana avrà il suo bel da fare per vincere la sfida della riduzione dell'NO<sub>2</sub>, obiettivo -13%, e quella del PM10, obiettivo - 9%. Una sfida tutt'altro che semplice, soprattutto se si considera il poco tempo, soli 5 anni, e le misure che in maniera sinergica dovranno essere varate. Soprattutto in materia di mobilità, partendo dai divieti alla circolazione per i veicoli più inquinanti, che a Messina sono per il 40% alimentati a gasolio e le concentrazioni di NO<sub>2</sub>, infatti, sono un marker inequivocabile della combustione dei troppi motori endotermici alimentati a diesel. La sfida sarà vinta se nessuna occasione sarà persa, a partire dalle opportunità fornite dal potenziamento del TPL e della sharing mobility.

Fonte: elaborazione Mal'Aria - Legambiente 2025

### TRAFFICO E INCIDENTALITÀ

#### TASSO MOTORIZZAZIONE (AUTO/100 AB)



#### INCIDENTI: MORTI E FERITI (OGNI 1.000 AB/ANNO)



La riduzione dei principali inquinanti atmosferici non è solo connessa alla riduzione dell'elevato tasso di motorizzazione della città, ben 67 auto/100 abitanti, ma anche alla necessità di ridefinire il modal share cittadino ancora troppo sbilanciato sull'auto privata, considerando che il 50,20% degli spostamenti avvengono con autovetture di proprietà.

Ancora troppi gli incidenti registrati. Sono infatti 4,5 ogni 1000 abitanti i sinistri che coinvolgono morti e feriti gravi nel capoluogo siciliano. Solo negli ultimi mesi del 2024, si sono registrati 4 morti, vittime di violenza stradale sulle strade del territorio messinese. Questa condizione è certamente connessa all'alto tasso di motorizzazione, ma anche alla necessità di una più efficace politica di controlli e sanzionamenti da parte dell'amministrazione, una politica che deve andare di pari passo alla trasformazione dello spazio urbano in funzione delle utenze più deboli, quali pedoni e ciclisti. Il modello della città30 adottato in diverse città, quali Bologna, Treviso e Olbia, si sta rivelando molto efficace non solo nell'aumento della sicurezza stradale, ma anche nel migliorare la vivibilità generale dello spazio urbano.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



# TRASPORTO PUBBLICO

## DOMANDA TRASPORTO PUBBLICO URBANO (VIAGGI/ABITANTE/ANNO)



## BUS COMPLETAMENTE ELETTRICI



## OFFERTA SHARING MOBILITY (NUMERO MEZZI OGNI 1.000 AB)



## MEZZI SHARING COMPLETAMENTE ELETTRICI



Anche Messina è tra le città italiane che negli ultimi anni sono tornate a far conto sul sistema delle tramvie, ripristinando le vecchie linee dismesse intorno agli anni '50 o realizzandone di nuove. La tramvia di Messina è costituita da un'unica linea, identificata con il numero 28, attivata nel 2003. Il vettore ha riscontrato un ottimo successo iniziale, vedendo negli anni successivi la domanda calare, soprattutto a causa della necessaria operazione di manutenzione e ammodernamento. Nel 2023 sono stati aggiudicati i lavori per l'ammodernamento della linea, che consiste nel rifacimento di molte fermate, la messa in esercizio dell'intera flotta restaurata e in alcuni tratti un depotenziamento, con il passaggio dal doppio binario al binario singolo. Per i lavori di riqualificazione la tranvia nel 2025 sarà chiusa spostando facendo assorbire la domanda da un servizio bus potenziato.

L'auspicio è che i lavori possano rendere più attrattiva la linea 28, così da aumentare sensibilmente il numero dei cittadini che scelgono il TPL. La dotazione del trasporto pubblico consta altresì di 161 bus, di cui ben 50 elettrici, entrati in servizio ad inizio anno e acquisiti grazie ai fondi stanziati dal PNRR per la transizione delle flotte urbane. Ottima la scelta di insistere sull'elettrificazione della flotta bus comunale, acquisendo ulteriori 106 mezzi entro il 2026. Ottima l'iniziativa di MoveMe, l'abbonamento annuale a tram e autobus della città che ha garantito a 28 mila cittadini l'accesso ai servizi del TPL a prezzo agevolato di soli 20€ per un anno intero con la possibilità di abbinare un abbonamento per i parcheggi di interscambio ad un prezzo ridotto.

Se Messina ha dimostrato un ottimo slancio verso l'elettrificazione del trasporto pubblico, altrettanto non si può dire del lavoro fatto per quanto riguarda la sharing mobility.

In comune sono operativi solo due operatori, che garantiscono solo 100 e-bike, 222 monopattini operativi in regime di free-floating e 120 auto. Nel 2023 il piano era di fornire alla città ben 1500 mezzi di micromobilità. Ad oggi risultano operativi poco più di un quinto di quanto previsto. La sharing mobility, in tutte le città in cui sono operativi adeguati servizi, si sta dimostrando un vero pilastro per la transizione della mobilità e valida alternativa al mezzo privato, soprattutto se innestata in intermodalità in un efficiente sistema di trasporto pubblico locale. Ottimi i risultati ottenuti laddove si è provveduto ad offrire l'accesso ai servizi di micromobilità attraverso un abbonamento integrato al tpl. Il progetto MoveMe potrebbe sicuramente presentare un'offerta più allettante se includesse l'accesso ai servizi di micromobilità.

Fonte: Ecosistema Urbano 2024



## CITTÀ SICURA E ACCESSIBILE

### PERCORSI CICLABILI TOTALI, INCLUSE CORSIE (KM)



#### OBIETTIVO 2030

200

### STRADE VELOCITÀ MAX 20 O 30 KM/H (KM)



800

Messina ben si presterebbe ad essere una città largamente ciclabile e teatro di mobilità attiva in genere. Oggi, più che mai, anche grazie alla diffusione delle e-bike e dei monopattini elettrici che forniscono a tutti la possibilità di lasciare a casa l'auto, soprattutto su brevi distanze all'interno dello spazio urbano. Il PUMS cittadino prevede che siano realizzati a Messina 103 chilometri di percorsi ciclabili, ma ad oggi se ne contano appena 7,160. La città dovrà imprimere una decisa accelerazione al processo di trasformazione dello spazio in favore delle utenze più deboli, in particolare dei ciclisti e dei pedoni, se vuole raggiungere uno standard di mobilità sostenibile accettabile per un importante capoluogo.

Sempre sul fronte della sicurezza, lascia a desiderare l'istituzione di strade a velocità ridotta a 20 o 30 km/h, così come di zone30. L'esperienza di Bologna ha ampiamente dimostrato i molteplici benefici dell'adozione del modello di Città30, in particolare sul fronte della sicurezza.

### PSUM

Di recente conclusione il percorso di partecipazione del Piano Strategico Urbano, Metropolitano e dell'Area dello Stretto di Messina (PSUM), finalizzato a raccogliere le ultime osservazioni prima dell'approvazione definitiva del Piano.

Il Piano Strategico prevede 71 azioni e i 6 focus project, inclusi alcuni interventi inerenti alla mobilità, individuati nel capitolo "Messina in movimento", che riguardano infrastrutture con la finalità di promuovere forme di mobilità sostenibile e attiva, la sharing mobility con il miglioramento dei servizi di mobilità condivisa per ridurre l'uso dei veicoli privati, piedibus e bicibus. Il piano ha un'impostazione e obiettivi generali condivisibili, ma è poco chiara la road map e gli interventi. Difficile, ad oggi, valutarne le effettive potenzialità.

### Messina a 30km/h?

Il Tom Tom traffic index ci aiuta a superare la percezione circa l'impossibilità di poter percorrere le strade urbane a 30km/h, mantenendo inalterate le nostre abitudini e aumentando enormemente la sicurezza stradale. Messina non fa eccezione: attualmente la velocità media nelle ore di punta è di 31,9 km/h, dunque prossima al limite suggerito.

**Tempo medio di percorrenza di una distanza di 10 km: 19 min**

**Velocità media: 31,9 km/h**

## TRAFFICO E AREE "A ZERO EMISSIONI"

Sono 6 le ZTL attive nel comune di Messina, attivate nel centro cittadino e nelle zone limitrofe. Non presentano limitazioni di carattere ambientale indirizzate alle categorie di veicoli più inquinanti, seppur alle auto ibride, munite di contrassegno venga garantita una tariffa scontata del 50% e alle auto elettriche la sosta gratuita.

## INFRASTRUTTURE DI RICARICA

### ATTIVE



158

Appena 158 le colonnine di ricarica attive nella città siciliana. Un'infrastruttura embrionale che serve un parco elettrico circolante altrettanto esiguo. Secondo Aci, infatti, al 2023 erano soltanto 402 le auto full electric su 146.252 autoveicoli in circolazione, dunque solo lo 0,2% circolante, con 0,4 colonnine ogni 100 veicoli. La capillare diffusione delle colonnine di ricarica è senza ombra di dubbio un "game changer" rispetto al possibile aumento dei veicoli elettrici nei capoluoghi italiani. Un aumento necessario non soltanto a favorire l'aumento delle auto private a zero emissioni, ma anche di flotte in sharing e aziendali.

Fonte dati: Piattaforma Unica Nazionale





LEGAMBIENTE



# LE PROPOSTE

Per uscire dall'emergenza smog, occorre intraprendere azioni e politiche mirate e strutturali, volte a ridurre le emissioni da tutti i settori che sono corresponsabili dell'inquinamento atmosferico, coinvolgendo e responsabilizzando decisori politici e cittadini verso un cambio di paradigma ormai non più rinviabile.

## BISOGNA MUOVERSI SENZA INQUINARE

Chiediamo il potenziamento del trasporto pubblico locale, che deve essere sostenibile ed efficiente, aumentando anche le corsie preferenziali e il blocco immediato dei veicoli più inquinanti. Al 2030 i mezzi dovranno essere solo a emissioni zero come già previsto a Torino, Cagliari, Bergamo e Milano.

## DOBBIAMO AVERE CITTÀ A MISURA D'UOMO E NON DI MACCHINE

Stop progressivo alla circolazione delle auto nei centri delle città. Senza deroghe e senza scappatoie, come quelle richieste per gli obsoleti euro4. Occorre ripensare allo spazio pubblico delle città, cominciando dall'estensione delle aree pedonali e dalla creazione di percorsi ciclo-pedonali che connettano intere porzioni di città e di quartieri. I cittadini devono sentirsi liberi di muoversi a piedi e in sicurezza nella vita di tutti i giorni.

## È NECESSARIO MUOVERSI "LEGERI"

Spazio alla mobilità attiva in tutte le sue forme (a piedi, in bici, col monopattino), favorendo come in programma a Parigi l'approccio "15 minuti": città, comuni e quartieri dove tutti i servizi essenziali sono raggiungibili a piedi in un quarto d'ora.

## DOBBIAMO RISCALDARCI SENZA INQUINARE

Serve una mappatura degli impianti di riscaldamento domestici esistenti con un progressivo abbandono delle caldaie a gasolio e carbone da subito, a metano nel giro di pochi anni, puntando verso abitazioni ad emissioni zero servite da sistemi a pompe di calore a gas refrigeranti naturali.

## BISOGNA CONSIDERARE ANCHE IL METANO NELLE POLITICHE SULL'INQUINAMENTO

Nell'ottica di integrare le politiche su clima, energia e qualità dell'aria, è necessario - oltre alle riduzioni necessarie ossidi di azoto (NOx) e composti organici volatili (COV), ridurre le emissioni metano (CH<sub>4</sub>) per ridurre significativamente l'ozono troposferico (O<sub>3</sub>).

## DOBBIAMO RIDURRE GLI ALLEVAMENTI INTENSIVI

Andrebbe rivisto l'intero sistema agrozootecnico, specialmente quello nella pianura padana, mediante la riduzione del numero di capi allevati in maniera intensiva e attraverso l'implementazione di buone pratiche come la copertura delle vasche o ponendo dei limiti e dei controlli agli spandimenti di liquami. Ne beneficerebbe non solo l'intero comparto - che produrrebbe meno in termini quantitativi ma meglio in termini qualitativi - ma anche il territorio e la qualità dell'aria.





**DAL 4 FEBBRAIO AL 18 MARZO 2025**

**Non ci può essere transizione ecologica senza un profondo cambiamento delle città:** occupano il 4% della superficie europea, ospitano il 75% dei suoi abitanti e sono responsabili di oltre il 70% delle emissioni complessive di CO<sub>2</sub>. Sono il nodo cruciale da cui partire per cambiare davvero il Paese.

**Con la campagna itinerante Città2030, Legambiente prenderà in esame il percorso che i principali capoluoghi italiani hanno intrapreso per arrivare pronti alle scadenze del 2030, come la nuova direttiva sulla qualità dell'aria (AAQD), il taglio delle emissioni così come previsto dal Fitfor55 e il dimezzamento delle vittime della strada.**



**LEGAMBIENTE**

Seguici su [legambiente.it](https://www.legambiente.it)

