



CITTÀ DI MESSINA

DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

DELIBERAZIONE N. 97

del 10/02/2026

OGGETTO: ATTO DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA COMUNALE PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANISTICO GENERALE (PUG) DELLA CITTÀ DI MESSINA AI SENSI DELL'ART. 26, COMMA 1, DELLA LEGGE REGIONALE 13 AGOSTO 2020, N. 19, PUBBLICATA SULLA GURS N. 44 DEL 21/08/2020, SERIE ORDINARIA N. 1 E SS.MM.II.

L'anno duemilaventisei, il giorno dieci del mese di Febbraio, alle ore 15:53 e seguenti, nella sala delle Adunanze del Comune, a seguito di convocazione, si è riunita la Giunta Comunale con l'intervento di:

		Carica	Presenza
1	BASILE FEDERICO	Sindaco	X
2	MONDELLO SALVATORE	Assessore	X
3	FINOCCHIARO MASSIMO	Assessore	X
4	CARUSO VINCENZO	Assessore	X
5	CAMINITI FRANCESCO	Assessore	
6	CALAFIORE ALESSANDRA	Assessore	X
7	CANNATA LETTERIA	Assessore	X
8	CICALA ROBERTO	Assessore	X
9	MINUTOLI MASSIMILIANO	Assessore	X
10	CARRERI ANTONINO	Assessore	X

Partecipa per la sola verbalizzazione ai sensi dell'art 189 dell'O.R.EE.LL. Il Segretario Generale Dott.ssa Rossana Carrubba .

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

PREMESSO CHE:

- con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 29/C del 06/04/1998 è stato adottato il P.R.G. del Comune di Messina, approvato con D.D.R. n. 686/2002 e n. 858/2003;
- i vincoli preordinati all'esproprio dello strumento urbanistico hanno validità di cinque anni ai sensi dell'art. 9, comma 2 del DPR n. 327 del 08/06/2001 (*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità – applicabile in Sicilia con l'art. 36 della L.R. n. 7 del 02/08/2002 e successivo art. 24 della L.R. 7 del 19/05/2003*);
- l'art. 9, comma 3 del DPR 327/2001 indica: *“Se non è tempestivamente dichiarata la pubblica utilità dell'opera, il vincolo preordinato all'esproprio decade e trova applicazione la disciplina dettata dall'art. 9 del Testo Unico in materia edilizia approvato con DPR 6 giugno 2001, n. 380”*;
- l'art. 9 del DPR 380/2001 (*Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia*), recepito dinamicamente dalla Regione Sicilia con l'art. 1 della Legge regionale n. 16 del 10/08/2016 e ss.mm.ii, disciplina l'attività edilizia in assenza di pianificazione urbanistica e quindi nelle aree preordinate all'esproprio con vincoli decaduti;
- la Legge Regionale 30 aprile 1991, n. 15 indicava all'art. 3, comma 3. *“I Comuni dotati di Piano Regolatore Generale sono tenuti alla formazione di un nuovo piano o alla revisione di quello esistente diciotto mesi prima della decadenza dei termini di efficacia dei vincoli; art. 3 comma 4. I Comuni provvedono alla redazione o revisione degli strumenti urbanistici a mezzo dei propri uffici tecnici; per comprovata inadeguatezza degli stessi uffici possono conferire incarichi a liberi professionisti”*;

PRESO ATTO CHE:

- con D.D.G. n. 34DRU/2013 è stata approvata la variante alle NtA in ottemperanza all'art. 23 della L.R. n. 8/2012 rubricato *“Norme in materia di aree gestite dal consorzio ASI della provincia di Messina”*;
- con D.D.G. n. 128DRU/2013 è stata approvata *“la variante alle NtA per il miglioramento delle condizioni di sicurezza del territorio comunale, adottata con delibera consiliare n. 15/C del 20 febbraio 2012”*;
- e con successivo D.D.G. n. 99/2014 è stata approvata la variante al Regolamento Edilizio con l'inserimento del *“Trasferimento dei Volumi”* e il *“Registro dei Volumi”*;
- con Deliberazione del Consiglio comunale n. 362 del 30/09/2022 è stato adottato il *“Regolamento Edilizio Tipo Unico della Regione Siciliana per il Comune di Messina”*;

CONSIDERATO CHE:

- la L.R. 13 agosto 2020, n. 19 e ss.mm.ii. *“Norme per il governo del territorio”* che ha abrogato la L.R. 71/78 e agli artt. 25 e 26 ha esplicitato i contenuti del P.U.G. (Piano Urbanistico

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

Generale), che sostituisce il P.R.G. (Piano Regolatore Generale) e il relativo procedimento di formazione e approvazione;

- la L.R. 30/12/2020 n. 2 pubblicata sulla GURS n. 6 del 12/02/2021, con l'art. 8, ha modificato l'art. 25 e 26 della L.R. 13 agosto 2020, n. 19;
- la Circolare dell'Assessorato del Territorio e dell'Ambiente n. 1 del 24 settembre 2020, pubblicata sulla GURS n. 53 del 16/10/2020, parte I, detta disposizioni riguardanti il regime transitorio della pianificazione urbanistica;
- con D.D.G. n. 102 del 23/06/2021 (GURS n. 30 del 16 luglio 2021), avente ad oggetto "*Principio di invarianza idrologica e idraulica*", il Segretario dell'Autorità di Bacino ha pubblicato nel quadro delle "*Linee guida per gli standard di qualità urbana ed ambientale e per il sistema delle dotazioni territoriali*" previste all'art. 51 della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19 la disposizione che costituisce il riferimento tecnico e normativo per l'applicazione del "*principio di invarianza idrologica e idraulica*" nell'ambito dei Piani Particolareggiati Attuativi del Piano Urbanistico Generale (PUG) nonché dei Regolamenti Edilizi dei Comuni siciliani;
- con D.A. n. 116/Gab del 07/07/2021 (GURS n. 34 del 6 agosto 2021), sono state approvate le "*Linee guida per la redazione del piano urbanistico generale comunale, di cui all'art. 26 della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19*";
- con D.A. n. 117/Gab del 07/07/2021 (GURS n. 34 del 6 agosto 2021), è stato approvato il documento che disciplina lo studio di compatibilità idraulica (invarianza idraulica e idrologica), di cui all'art. 22, comma 6, lett.d), della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19;
- con D.A. n. 119/Gab del 14/07/2021, sono state approvate le "*Linee guida per la redazione dello studio agricolo forestale*";
- con D.A. n. 120/Gab del 14/07/2021 è stato approvato il documento "*Studi Geologici per la redazione di strumenti urbanistici*";
- con D.A. n. 271/Gab del 23/12/2021, è stato approvato il documento "*Procedure e criteri metodologici per la valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbanistico generale (PUG) e delle varianti allo strumento urbanistico vigente in attuazione dell'art. 18, comma 6, della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19 e ss.mm.ii.*";
- con D.A. n. 36/Gab del 14 febbraio 2022 (GURS 13/2022) e ss.mm.ii. è stato approvato il documento "*Procedure per la valutazione di incidenza (VInCA) – Direttiva 92/43/CEE "Habitat" articolo 6, paragrafi 3 e 4 nella Regione Siciliana*"; Allegato 2; Allegato 3";
- con D.P.R. n. 531 del 20 maggio 2022 (GURS n. 26/2022, S.O n. 1) si è provveduto all' "*Approvazione Regolamento tipo edilizio unico ai sensi dell'art. 2 della legge regionale 10 agosto 2016, n. 16 e dell'art. 29 della legge regionale 13 agosto 2020, n. 19*".
- la L. R. 19/2020 e ss.mm.ii. prevede:
 - all'art. 25, comma 2, che "*L'approvazione del PUG è obbligatorio per tutti i Comuni della Regione. Le sue previsioni hanno efficacia a tempo indeterminato, fatta eccezione per i vincoli preordinati all'esproprio, la cui efficacia è di cinque anni*";

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

- all'art. 26, comma 1, che *“il PUG è redatto dal Comune ed è adottato ed approvato dal Consiglio Comunale secondo la procedura di seguito specificata, sulla base delle direttive impartite dalla Giunta Comunale attraverso apposito atto di indirizzo. Sono obbligatori e propedeutici al PUG gli studi agricoli forestali (SAF) e geologico con particolare riferimento agli aspetti idrologici e lo studio di compatibilità idraulica di cui al piano di gestione del rischio alluvioni e per come previsto dal piano stralcio di bacino per l'assetto idrogeologico della Regione Siciliana (P.A.I.) e lo studio demografico e socio-economico, redatti da professionisti incaricati nell'ambito delle rispettive competenze, e lo studio archeologico, redatto su scala locale dalla competente soprintendenza per i beni culturali e ambientali e presentato entro sessanta giorni dalla richiesta da parte del Comune. Il predetto studio archeologico può essere, altresì, redatto da un professionista di comprovata esperienza.”*;
- all'art. 26, comma 3, che *“Il responsabile del procedimento, all'uopo nominato, pubblica nell'albo pretorio e nel sito web del Comune un avviso di avvio del procedimento di formazione del PUG. Nei successivi trenta giorni chiunque può avanzare proposte e formulare suggerimenti secondo i criteri e le modalità fissate nell'avviso. A tal fine, il responsabile del procedimento, nello stesso termine di trenta giorni, individua le modalità con le quali consultare e coinvolgere soggetti pubblici e privati ed i rappresentanti degli ordini e collegi dei professionisti che per loro specifiche competenze e responsabilità sono interessati al piano, eventualmente anche attraverso la costituzione di un forum per le consultazioni”*;
- all'art. 6, comma 3, che *“Per le attività di pianificazione, l'amministrazione nomina un responsabile del procedimento ai sensi della normativa vigente, che cura le attività relative alle forme di pubblicità e diconsultazione, all'accesso agli atti da parte dei cittadini, anche in forma associata, in tutte le fasi e i contenuti delle scelte di pianificazione, indice la Conferenza di pianificazione di cui all'articolo 10”*;
- all'art. 13, comma 3, che *“Gli enti locali e la Regione individuano all'interno dei propri uffici le strutture tecniche che svolgono i compiti relativi al SITR ed alla pianificazione territoriale. La Regione individua, altresì, le strutture organizzative che forniscono assistenza agli enti locali”*;

ATTESO CHE:

- con Deliberazione di Giunta Comunale n. 403 del 02/08/2018 è stata revocata la Deliberazione di Giunta Comunale n. 197 del 10/04/2018 avente ad oggetto: *“Preso d'atto da parte della G.M. nell'esercizio del potere d'iniziativa della proposta di deliberazione di competenza del Consiglio Comunale avente ad oggetto: Approvazione dello schema di massima e delle prescrizioni esecutive del nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Messina.”*
- la L.R. 18/11/2024, n. 27 pubblicata sulla GURS n. 51 del 20/11/2024, con gli artt. 3 e 4, ha

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

modificato l'art. 25 e 26 della L.R. 13 agosto 2020, n. 19;

- con nota *prot. n. 45637 del 13/02/2025* l'Amministrazione comunale ha comunicato all'*Assessorato del Territorio e dell'Ambiente – Dipartimento dell'Urbanistica* l'impossibilità di aderire a quanto previsto dall'art. 53 della L.R. 13 agosto 2020 n.19 e ss.mm.ii., rappresentando le modifiche apportate allo stesso dall'art. 14 della L.R. 18 novembre 2024 n.27;
- con nota *prot. n. 3847 del 06/03/2025* l'*Assessorato del Territorio e dell'Ambiente – Dipartimento dell'Urbanistica- Servizio 3 Affari Urbanistici* prendendo atto di quanto comunicato con la nota predetta, ha invitato il Comune di Messina a predisporre la Deliberazione di Giunta Comunale quale atto di indirizzo per il nuovo PUG;

PRESO ATTO CHE:

- il D.A. 116/GAB indica:
 1. La partecipazione nel processo di formazione del PUG prevede tra l'altro: *“La legge colloca la partecipazione tra i principi fondamentali da porre alla base delle attività di pianificazione del territorio siciliano... I processi di partecipazione nella pianificazione comunale risultano regolamentati, oltre che nell'articolo generale sopra riportato, nel successivo art. 26 e, per quanto attiene la rigenerazione urbana, nell'art. 43, comma 2 della legge. L'art. 26 prescrive in particolare che il processo di partecipazione debba essere avviato ancor prima della fase di progettazione del piano, significando con ciò l'importanza fondamentale che il legislatore ha voluto assegnare a tale procedura”*.
 2. L'approvazione da parte della Giunta Comunale di un Atto di Indirizzo con il quale vengono fornite le Direttive per la redazione del PUG e vengono regolamentate le attività amministrative per la formazione del Piano;
 3. La nomina del Responsabile del procedimento con il compito di pubblicare nell'albo pretorio e sul sito web del Comune l'avviso di avvio del procedimento di formazione del PUG, specificando le modalità attraverso cui gli interessati possono avanzare proposte e formulare suggerimenti, individuare le modalità con le quali consultare e coinvolgere nelle successive fasi del procedimento i soggetti pubblici e privati ed i rappresentanti degli ordini e dei collegi dei professionisti che per loro specifiche competenze e responsabilità sono interessati al piano, eventualmente anche attraverso la costituzione di un forum per le consultazioni, trasmettere al Consiglio Comunale il Documento preliminare di PUG ai fini dell'adozione e successivamente il progetto di PUG, indire le Conferenze di Pianificazione, disporre la pubblicazione del Documento Preliminare e successivamente del PUG;
 4. La nomina dell'ufficio comunale per la pianificazione urbanistica e per la gestione del Sistema Informativo territoriale;
 5. L'individuazione di adeguate risorse umane e strumentali (figure professionali aventi gli

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

specifici requisiti richiesti dalla vigente normativa in materia nonché la strumentazione necessaria per l'espletamento delle peculiari prestazioni); e pertanto l'affidamento dei servizi tecnici di che trattasi a soggetti esterni aventi i requisiti di legge, per la progettazione del PUG e la redazione degli studi specialistici di settore seguenti:

- Studi Agricolo Forestale (SAF);
- Studio geologico con particolare riferimento agli aspetti idrogeologici e dello studio di compatibilità idraulica di cui al piano di gestione del rischio alluvioni e per come previsto dal Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico della Regione siciliana (P.A.I.);
- Studio demografico e socio-economico;
- Studio archeologico;
- Valutazione Ambientale Strategica e Valutazione di Incidenza Ambientale;

RILEVATO CHE:

- il territorio del Comune di Messina è caratterizzato da ricchezza paesaggistica ed eccellenti condizioni di biodiversità, cui si aggiunge un millenario processo storico, che ha visto la nascita di molteplici insediamenti abitativi sorti in prossimità e lungo le aste fluviali.

Al valore delle dotazioni ambientali, seppure da valorizzare, si unisce, tuttavia, una evidente fragilità territoriale, accentuata dall'abbandono di ampie parti del territorio agricolo, con un diffuso consumo di suolo collinare e una progressiva cementificazione di alcune fiumare che hanno determinato una generale condizione di criticità geomorfologica, idrogeologica, idraulica e sismica. Infatti, il crescente fenomeno del dissesto idrogeologico, che rende il territorio messinese estremamente fragile, connesso ad un'importante vulnerabilità dello stesso dovuta ad un elevato livello di sismicità, si uniscono ad un disequilibrio insediativo che vede una decisa concentrazione sulla costa e un progressivo abbandono delle aree interne. Lo schema insediativo, prevalentemente localizzato lungo la costa, influisce ancora, sul sistema della mobilità, sulla localizzazione dei servizi, sulle infrastrutture e la vivibilità degli insediamenti, creando un forte contrasto con un variegato entroterra, a sua volta insediato e scarsamente accessibile, sede di un patrimonio ed assetti ambientali di assoluto interesse non adeguatamente conosciuti e valorizzati. Inoltre, sono molteplici le occasioni di recupero e rifunzionalizzazione di edifici dismessi o dismettibili che possono, attraverso processi di rigenerazione urbana essere reimmessi nel ciclo di vita urbano dei beni comuni. Infine si registra una contrazione demografica costante e una qualità della vita della collettività locale non elevata dal punto di vista socio-economico;

- si rende necessario individuare delle linee generali di indirizzo, impartite da questa Giunta Comunale per la formazione del PUG, atto propedeutico per gli uffici comunali e dei professionisti incaricati alla redazione, che in particolare sono:

1. Centralità del paesaggio e presidio del territorio

- *Salvaguardare e valorizzare il paesaggio forestale e agrario;*

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

- *Salvaguardare e valorizzare il paesaggio fluviale e lacustre;*
- *Salvaguardare e valorizzare il paesaggio costiero;*
- *Riorganizzare il ciclo delle acque e del drenaggio urbano;*
- *Salvaguardare, rigenerare e qualificare i suoli;*
- *Realizzare una rete di infrastrutture ambientali di qualità paesaggistica;*
- *Ridurre la fragilità territoriale e l'esposizione ai rischi relativi;*
- *Ridurre la vulnerabilità di edifici e tessuti edilizi ai rischi naturali e antropici.*

2. Rigenerazione della città esistente

- *Riqualificare e consolidare la città novecentesca del Piano Borzi;*
- *Rigenerare la città pubblica e gli insediamenti precari;*
- *Innalzare la dotazione diffusa di nuove centralità locali, urbane e metropolitane;*
- *Valorizzare e ripopolare la rete dei villaggi storici;*
- *Prevenire nuovi fenomeni di abbandono e insicurezza.*

3. Reti infrastrutturali integrate

- *Qualificare il ruolo e la sinergia dei due porti di Messina;*
- *Razionalizzare la rete stradale esistente secondo quanto previsto nel Piano della Sicurezza stradale urbana (PUMS);*
- *Potenziamento del Trasporto Pubblico Locale secondo quanto previsto dal Piano di sviluppo del TPL(PUMS);*
- *Costruire una rete pedonale diffusa;*
- *Costruire una rete ciclopedonale continua, diffusa ed integrata;*
- *Potenziare le reti infrastrutturali ICT per innalzare l'attrattività urbana e l'accessibilità ai servizi telematici e per stimolare nuove imprenditorialità.*

4. Attrattività del territorio

- *Promuovere programmi per il recupero e la valorizzazione di sistemi integrati natura/cultura;*
- *Promuovere programmi e azioni tesi al miglioramento dell'offerta di attività e servizi connessi allo sviluppo del turismo e della cultura.*

ACQUISITI ai sensi dell'art. 53 della Legge 142/90 nel testo recepito dalla L.R. n° 48/91 i pareri in ordine alla regolarità tecnica e contabile che si riportano in allegato;

PROPONE DI DELIBERARE

Per i motivi espressi in narrativa che qui si intendono integralmente riportati

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

- 1) **DI AVVIARE** il processo di formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), come normato dall'art. 26 della L.R. 19/2020 e ss.mm.ii.;
- 2) **DI APPROVARE** il presente Atto di Indirizzo per la formazione del PUG ai sensi dell'art. 26 della L.R. 19/2020 e ss.mm.ii. assumendolo come linee guida per la redazione del nuovo Piano;
- 3) **DI DARE ATTO** che l'Ufficio del Piano è costituito presso il Servizio Pianificazione Urbanistica del Dipartimento Servizi territoriali ed Urbanistici ed è coordinato dall'Ing. Alessandro Visalli, che assume le funzioni di Responsabile del Procedimento;
- 4) **DI AUTORIZZARE** la richiesta del contributo per la redazione del PUG anche per i compensi spettanti ai professionisti incaricati degli studi propedeutici di cui all'art. 26 della L.R. n. 19/2020 e della VAS e VincA;
- 5) **DI DARE MANDATO** al Servizio Pianificazione Urbanistica del Dipartimento Servizi territoriali ed Urbanistici di organizzare *Forum partecipativi* ai sensi dell'art. 26, comma 3, della Legge Regionale n.19/20 e, per le fasi progettuali più avanzate, di costituire l'*Urban Center* come disposto dall'art. 43, comma 2 della stessa legge, quale strumenti opportuni per l'attivazione di processi partecipativi ai fini di una effettiva condivisione delle politiche urbane;
- 6) **DI INDIVIDUARE** le fasi del processo partecipativo in relazione alle strategie di costruzione del PUG come diseguito specificate:

Fase 1

- affidamento degli incarichi per gli studi di settore di supporto al PUG;
- avviso di avvio del procedimento di formazione del PUG da parte del RdP contenente in allegato l'Atto di Indirizzo di cui alla presente Delibera di G.M., anche un questionario per la presentazione di suggerimenti e proposte da parte di associazioni, categorie imprenditoriali, Ordini professionali, scuole, operatori socio - sanitari etc. da depositarsi nei successivi 30 giorni;
- acquisizione degli studi di settore (almeno la parte riguardante la analisi dell'intero territorio comunale alla scala 1:10.000);
- definizione del Documento Preliminare, tenuto conto degli studi di settore e anche delle risultanze dei contributi pervenuti, entro 90 giorni dall'avvio del procedimento;

Fase 2

- adozione del Documento Preliminare previa Conferenza di Pianificazione;
- applicazione delle misure di salvaguardia;

Fase 3

- acquisizione degli studi di settore (eventuale approfondimento alla scala di dettaglio del territorio urbanizzato 1:2.000);

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

- redazione del PUG in coerenza con gli studi di settore entro 90 giorni dall'adozione del Documento Preliminare;

Fase 4

- presa d'atto del Consiglio Comunale del PUG, con i relativi elaborati ed allegati compreso il rapporto ambientale e la relativa sintesi non tecnica, previa Conferenza di pianificazione sottoscritta con l'Accordo di Pianificazione;
- pubblicazione del PUG per 60 giorni dall'avviso di presa d'atto;

Fase 5

- presentazione di osservazioni entro 60 giorni dal deposito;
 - controdeduzioni del progettista nei 30 giorni successivi;
 - valutazione sull'accogliibilità delle osservazioni da parte del Consiglio Comunale;
 - Conferenza di Pianificazione sulle risultanze delle osservazioni;
 - Trasmissione al Consiglio Comunale per l'approvazione definitiva del PUG con le osservazioni accolte;
 - Approvazione definitiva del PUG nei successivi 30 giorni;
 - Pubblicazione degli atti.
- 7) **DI DARE MANDATO** al Responsabile del Procedimento del PUG di avviare le procedure per tutti gli incarichi necessari per l'approvazione del Piano;
 - 8) **DI DARE ATTO altresì** che dal presente provvedimento potrebbero derivare effetti diretti e indiretti sul bilancio dell'Ente, in relazione agli studi di settore e oneri di pubblicazione, che troveranno copertura finanziaria nel redigendo Bilancio 2026/2028 con separati e successivi provvedimenti e pertanto la suddetta deliberazione necessita del visto di regolarità contabile;
 - 9) **DI ADOTTARE** il presente provvedimento quale "*Atto di Indirizzo*" di cui all'art. 26, comma 1, primo periodo della L.R. 13 agosto 2020, n. 19;
 - 10) **DI DICHIARARE** il provvedimento derivante dalla presente proposta, immediatamente esecutivo, ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 44/91, stante la necessità e l'urgenza di attuare le procedure conseguenziali;
 - 11) **DI PUBBLICARE** il presente provvedimento all'Albo On - Line dell'Ente e nella sezione "Amministrazione Trasparente".
 - 12) **DI DICHIARARE** il presente atto immediatamente esecutivo ai sensi dell'art. 134 comma 4 del D.lgs. n. 267/2000, al fine di avviare immediatamente le fasi per la formazione del PUG.

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli. Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

LA GIUNTA MUNICIPALE

Vista la superiore proposta n. 101 del 03/02/2026;
ritenuto dover provvedere in merito;
visto il parere favorevole espresso dal dirigente del servizio competente per quanto riguarda la regolarità tecnica;
visto il parere espresso dal dirigente del servizio competente per quanto riguarda la regolarità contabile;
visto il vigente O.R.EE.LL.;
a voti unanimi espressi nei modi e forme di legge;

DELIBERA

di approvare la superiore proposta che qui si intende integralmente trascritta.
Con separata votazione espressa ad unanimità di voti

LA GIUNTA MUNICIPALE

dichiara la superiore deliberazione immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 12 della l.r. 44/1991 e s.m.i.

Letto, confermato e sottoscritto.

IL SINDACO
Federico Basile

L'ASSESSORE ANZIANO
Vincenzo Caruso / ArubaPEC S.p.A.

IL SEGRETARIO GENERALE
Dott.ssa Rossana Carrubba

L'originale del presente documento è stato sottoscritto con firma digitale

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.

documento firmato digitalmente da Vincenzo Caruso, Federico Basile, Rossana Carrubba e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.



CITTÀ DI MESSINA

PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA

allegato alla proposta di Deliberazione della
Giunta Municipale n° 101 del 03/02/2026

OGGETTO: ATTO DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA COMUNALE PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANISTICO GENERALE (PUG) DELLA CITTÀ DI MESSINA AI SENSI DELL'ART. 26, COMMA 1, DELLA LEGGE REGIONALE 13 AGOSTO 2020, N. 19, PUBBLICATA SULLA GURS N. 44 DEL 21/08/2020, SERIE ORDINARIA N. 1 E SS.MM.II.

Per quanto di competenza in ordine alla regolarità tecnica del provvedimento in oggetto, ai sensi dell'art. 53, comma 1 della Legge 8 giugno 1998 n. 142, così come recepita dalla L.R. 48/1991 e ss.mm.ii. e ai sensi dell'art. 49 del D.Lgs. 267 del 18 Agosto 2000 e ss.mm.ii., si esprime parere FAVOREVOLE .

Annotazioni:

Messina, 06/02/2026

Dirigente
Giuseppe Messina / ArubaPEC S.p.A.



CITTÀ DI MESSINA

PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE E ATTESTAZIONE DI COPERTURA FINANZIARIA

allegato alla proposta di Deliberazione della
Giunta Comunale n° 101 del 03/02/2026

OGGETTO: ATTO DI INDIRIZZO DELLA GIUNTA COMUNALE PER LA REDAZIONE DEL PIANO URBANISTICO GENERALE (PUG) DELLA CITTÀ DI MESSINA AI SENSI DELL'ART. 26, COMMA 1, DELLA LEGGE REGIONALE 13 AGOSTO 2020, N. 19, PUBBLICATA SULLA GURS N. 44 DEL 21/08/2020, SERIE ORDINARIA N. 1 E SS.MM.II.

Sulla proposta di deliberazione in oggetto si esprime, ai sensi degli articoli 49 comma 1 e 147 bis comma 1 del D.Lgs. 267/2000 e dell'art. 12 della legge regionale 23/12/2000 n. 30, parere **FAVOREVOLE** di regolarità contabile con attestazione della copertura finanziaria (art. 161 comma 4 del D.Lgs 267/2000).

Annotazioni: Favorevole, trattandosi di atto di indirizzo, onerando il Dirigente competente all'adozione tempestiva degli atti gestionali al verificarsi dei riflessi diretti ed indiretti sul Bilancio e/o sul patrimonio dell'Ente.

Si attesta l'avvenuta registrazione della seguente prenotazione:

Capitolo	Esercizio	Prenotazione	Importo

Messina, 06/02/2026

Il Funzionario
Elvira Oceano

Il Dirigente
EMILIANO CONFORTO / ArubaPEC S.p.A.



Città di Messina

Assessorato Infrastrutture e Lavori Pubblici; Edilizia Pubblica e Privata; Mobilità Urbana e Extra Urbana; Pianificazione Urbana e Programmi Complessi; Piano Strategico Urbano e dello Stretto; Risanamento e rapporti con ARISME e il Commissario per il risanamento; Rivitalizzazione e Decoro Urbano; Beni Culturali ed Ambientali; Ponte sullo Stretto di Messina; Rapporti con le Forze dell'Ordine e le Forze Armate; Rapporti con ATM SpA; Cerimoniale ed Ufficio di Gabinetto del Sindaco.

Direttive Generali per la formazione del Piano Urbanistico Generale

Il Sindaco
Federico **Basile**

L' Assessore
Salvatore **Mondello**



Letterio Subba, "Il gigante Orione costruisce Messina", olio su tela.

COPIA CARTACEA DI ORIGINALE DIGITALE.
e stampato il giorno 11/02/2026 da Alessandro Visalli.
Riproduzione cartacea ai sensi del D.Lgs.82/2005 e successive modificazioni, di originale digitale.

INDICE GENERALE

1. INTRODUZIONE	4
1.1 Premessa.....	4
1.2 Linguaggio strategico e politiche di area vasta.....	5
2. QUADRO CONOSCITIVO	8
2.1 Analisi del contesto territoriale.....	8
2.1.1 <i>Punti di forza</i>	11
2.1.2 <i>Punti di debolezza</i>	11
2.1.3 <i>Opportunità</i>	12
2.1.4 <i>Minacce</i>	13
2.2 Analisi del contesto economico sociale.....	14
2.2.1 <i>Punti di forza</i>	15
2.2.2 <i>Punti di debolezza</i>	16
2.2.3 <i>Opportunità</i>	17
2.2.4 <i>Minacce</i>	18
3. STRATEGIE DI SVILUPPO	19
3.1 Centralità del paesaggio e presidio del territorio.....	20
3.1.1 <i>Direttive generali relative alla centralità del paesaggio e al presidio del territorio</i>	24
3.2 Rigenerazione della città esistente.....	27
3.2.1 <i>Direttive generali relative alla rigenerazione della città esistente</i>	36
3.3 Reti infrastrutturali integrate.....	38
3.3.1 <i>Direttive generali relative alle reti infrastrutturali integrate</i>	44
3.4 Attrattività del territorio.....	47
3.4.1 <i>Direttive generali relative alla attrattività del territorio</i>	49
4. CONCLUSIONI	51
4.1 Modalità attuative di pianificazione.....	52
4.2 Sostenibilità delle scelte di Piano.....	53
4.3 Gemello digitale urbano.....	54

1. INTRODUZIONE

1.1 Premessa

Le Direttive Generali per la formazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), impartite dalla Giunta comunale guidata dal Sindaco Federio Basile coadiuvato dal Vicesindaco, nonché Assessore all'Urbanistica Salvatore Mondello, attraverso apposito atto di indirizzo determinano l'avvio di un processo che promuove una visione strategica e condivisa della città di Messina.

L'atto di indirizzo della Giunta comunale, di cui al comma 1 dell'art. 26 della Legge Urbanistica Regionale n.19 "Norme per il governo del territorio" del 13 agosto 2020 e ss.mm.ii., è un atto politico con il quale l'Amministrazione definisce le strategie, gli obiettivi e le finalità generali con le quali intende redigere il nuovo strumento urbanistico generale, delineando i temi principali di pianificazione e le scelte territoriali, includendo le indicazioni contenute negli atti di pianificazione e programmazione sovracomunale nella consapevolezza, così come la suddetta legge prevede, che la redazione del PUG debba avvenire con la più ampia partecipazione possibile ed un confronto costante tra le istituzioni e gli attori della vita economica e sociale della città, interessati allo sviluppo durevole e sostenibile del territorio di Messina.

La partecipazione dei cittadini ai processi decisionali nel campo delle politiche territoriali ed ambientali è infatti sancita dall'art. 6 della Legge Urbanistica Regionale n.19/20, così da produrre piani ed azioni che siano il risultato di scelte condivise da parte delle comunità locali. La partecipazione cessa così di essere una buona pratica volontaria e diviene passaggio vincolante di ogni processo decisionale, indispensabile strumento per costruire scelte condivise, ovvero norme e regole condivise, che rendano efficace l'attuazione del piano garantendo la partecipazione a tutti i soggetti pubblici e privati, nonché alle associazioni ed organizzazioni, attraverso l'ascolto attivo delle esigenze, il dibattito pubblico sugli obiettivi generali, la più ampia pubblicità degli atti e dei documenti di pianificazione, la possibilità di presentare osservazioni e proposte di modifica, coinvolgendo attivamente i privati nel finanziamento, nella progettazione e gestione di infrastrutture e servizi pubblici. L'attivazione di processi partecipativi, anche attraverso la creazione di un *Urban Center*, ovvero la convocazione di appositi *forum* di ascolto e partecipazione con la previsione di giornate di incontri aperte alla cittadinanza, contribuiranno a rafforzare il senso di identità e di appartenenza alla comunità, definendo insieme le linee guida di una città sostenibile, resiliente ed inclusiva.

Partendo quindi da una conoscenza approfondita del territorio ed interpretandone le dinamiche di trasformazione, il Piano dovrà mettere in atto apposite strategie, in un indispensabile confronto con le criticità e le opportunità dei luoghi, con le necessità e le aspettative di chi abita o attraversa la città, con i processi di pianificazione già avviati e con le leggi vigenti.

Il PUG dovrà conformarsi, inoltre, alla risoluzione contenuta nell'*Agenda 2030* per lo sviluppo sostenibile emanata dalle Nazioni Unite nel settembre del 2015.

L'*Agenda* individua 17 Obiettivi, *Sustainable Development Goals* (SDGs), articolati in 169 Azioni da raggiungere entro il 2030 in ambito ambientale, economico, sociale ed istituzionale, accomunati dall'idea fondante dello sviluppo sostenibile. Relativamente alla sostenibilità urbana, infatti, l'obiettivo 11 si prefigge di rendere le città e gli insediamenti umani *inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili*, nella consapevolezza che una città sostenibile si possa dire tale se accoglie le diversità garantendo la sicurezza e la qualità dei luoghi attraverso la creazione di spazi pubblici accessibili, rafforzando i diritti di cittadinanza di tutti e implementando politiche che promuovano

l'uguaglianza sociale, così da garantire a chi vive, lavora o transita nelle città l'accesso a mobilità e alloggi di qualità. Particolare cura deve essere posta poi alla riduzione dell'impatto ambientale negativo della crisi climatica che si manifesta attraverso una crescente esasperazione dell'alternanza tra siccità/surriscaldamento ed eventi meteorologici estremi come cicloni e alluvioni. Queste dinamiche si incrociano con la strutturale vulnerabilità idro-geomorfologica (accentuando i fenomeni franosi dei rilievi collinari e quelli erosivi della costa) e con le criticità prodotte dal consumo di suolo e dai processi di impermeabilizzazione (con ricadute ulteriori sul surriscaldamento superficiale). Ma anche con una cronica inadeguatezza del ciclo delle acque (reti di adduzione idrica, drenaggio delle acque superficiali e smaltimento delle acque reflue); con l'inquinamento dell'aria prodotto dal traffico urbano; con i problemi posti dalla gestione dei rifiuti per l'assenza di un percorso efficace di differenziazione e riciclaggio. Questo complesso integrato di rischi sollecita un percorso di capacitazione pubblica, sociale ed economica per sviluppare e consolidare un adattamento proattivo ai cambiamenti climatici, in una prospettiva non solo difensiva della mitigazione dei loro effetti ma supportata da una visione propositiva dal punto di vista socio-ambientale, economico-produttivo, infrastrutturale e rigenerativo per i luoghi dell'abitare.

La città di Messina, in conformità alla risoluzione europea, dovrà quindi uniformare il proprio sviluppo assumendo come prioritaria la garanzia dell'accesso all'alloggio e a servizi di base adeguati e sicuri per tutti i suoi cittadini, oltreché a sistemi di trasporto sostenibili, aumentando l'offerta dei mezzi pubblici, in particolare per le fasce più deboli e impegnandosi a fornire la dotazione e l'accesso diffuso a spazi verdi pubblici sicuri, inclusivi ed accessibili.

Lo sviluppo socio-economico di una comunità è strettamente legato ad una corretta pianificazione territoriale, ed allo stesso tempo il concetto di sviluppo sostenibile ha indicato a tutti i paesi della comunità internazionale un percorso virtuoso, nel quale lo sviluppo economico si fonda su un utilizzo corretto delle risorse esistenti sul territorio e nell'ambiente, mirando alla conservazione e valorizzazione degli stessi. Non vi può essere però sviluppo socio-economico se non attraverso un miglioramento del benessere complessivo della comunità, ed il corretto ed ordinato assetto del territorio è uno dei fattori fondamentali per definire la qualità della vita di una comunità, garantendo attraverso esso adeguati livelli di sicurezza degli abitanti, di protezione dall'inquinamento e dai rischi ambientali, di dotazione di servizi culturali ed assistenziali, di accessibilità mediante un efficiente sistema di trasporto pubblico, di verde e di spazi per la socialità e un alloggio dignitoso per tutti. Occorre, dunque, trovare un'adeguata integrazione fra le politiche di sviluppo socio-economico e le politiche di assetto del territorio. Coerentemente con quanto detto, il nuovo PUG dovrà in primo luogo contribuire a promuovere uno sviluppo sostenibile per la città di Messina e dovrà ispirarsi ai principi della sostenibilità stessa, sia essa ambientale, sociale ed economica.

1.2 Linguaggio strategico e politiche di area vasta

Il Piano Urbanistico Generale comunale sarà redatto coerentemente con il quadro programmatico sovraordinato e con le strategie definite dalla pianificazione sovralocale, recependo inoltre, a livello comunale, le disposizioni derivanti dai piani di settore aventi rilevanza territoriale.

Lo strumento di pianificazione attualmente vigente, evidenzia infatti, un disallineamento con la pianificazione di area vasta e settoriale redatta negli ultimi anni, sempre più orientata agli obiettivi di sostenibilità: il PAI – *Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico* Legge n. 183/89 e ss. mm. ii., il *Piano di Gestione "Monti Peloritani"*, approvato definitivamente con D.D.G. n. 286 del 27/05/2010 e ss.mm.ii., il *Piano Paesaggistico dell'Ambito 9, della provincia di Messina "Area*

della catena settentrionale – Monti Peloritani”, adottato con Decreto Assessoriale n. 90 del 23/10/2019 dall’Assessorato dei Beni Culturali e dell’Identità Siciliana della Regione Sicilia.

Il nuovo PUG, dovrà poi, integrare i progetti di valorizzazione di alcune aree, già oggetto di visioni progettuali, o di processi di trasformazione avviati, con le istanze della più recente normativa in ambito urbanistico, con un riferimento costante sia al *Piano Strategico della Città Metropolitana di Messina*, (approvato con Decreto del Sindaco della Città Metropolitana n. 303 del 27/12/2022), sia con il *Piano Strategico Urbano e Metropolitano e dell’Area dello Stretto di Messina (PSUM)*, adottato da questo Ente con D.G.C. n. 599 del 26/11/2024 e da ultimo approvato con D.C.C. n. 328 del 29/10/2025.

Quest’ultimo, si prefigge di rendere la strategia comunale conoscibile, chiara ed univoca rispetto agli enti e gli stakeholders che concorrono alla programmazione e pianificazione dell’area integrata dello Stretto. Il PUG avrà, infatti, il compito di ricomprendere le politiche di area vasta contenute nel Piano Strategico stesso, per avviare un percorso di pianificazione orientata ad innalzare il livello di benessere ambientale e la vivibilità del territorio, migliorando la qualità della vita, la coesione sociale e l’inclusione dei suoi abitanti, con respiro metropolitano, che faccia riferimento al territorio comunale ma che tenga anche conto dell’influenza dell’area vasta nella quale è inserito, affinché la città abbia un ruolo chiave all’interno dell’area integrata dello Stretto di Messina costituita dal territorio delle due sponde, con una visione strategica unificante.

Il carattere strategico del PUG consiste altresì nel valorizzare, interconnettendole, le singole specificità e l’estrema varietà di valori ambientali, sociali ed economici che caratterizzano il suo territorio, sviluppando relazioni e connessioni tali da ricostruire un’identità collettiva in cui tutti i cittadini si possano riconoscere. Le diversità, da interpretare come punti di forza, così come le criticità e debolezze che lo contraddistinguono hanno quindi, la necessità di una ricucitura territoriale, attraverso la realizzazione di percorsi di mobilità interna e verso l’esterno, di una ricucitura sociale, orientata ad integrare le aree marginali valorizzandone le peculiarità, infine di una ricucitura economica tesa a mettere a sistema il mondo della ricerca con quello dell’impresa.

Nel quadro strategico promosso da questa Amministrazione, diventa inoltre preminente il progetto del *Ponte sullo Stretto di Messina*: un sistema di opere destinato a rivoluzionare completamente il territorio dello Stretto e la stessa visione urbanistica della città, per il quale sarà necessaria una riorganizzazione degli spazi urbani, delle infrastrutture e dei servizi cittadini.

Con l’approvazione del progetto definitivo, da parte del *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS)*, il Ponte sullo Stretto di Messina è realtà pianificata e, con la conseguente dichiarazione di pubblica utilità dell’opera, diventa inoltre efficace l’apposizione dei vincoli preordinati all’esproprio, ai fini della realizzazione non solo dell’infrastruttura-Ponte, ma anche di tutte le opere complementari previste: nuove infrastrutture stradali e ferroviarie, insieme a viadotti, stazioni ferroviarie e nodi intermodali. Interventi strategici che garantiranno accessibilità, sicurezza e continuità modale lungo la direttrice europea.

Il *Ponte sullo Stretto di Messina* è infatti parte di un sistema infrastrutturale integrato, progettato per connettere in modo efficiente la Sicilia e la Calabria al *Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo*. Il nuovo assetto territoriale della città di Messina sarà dunque fortemente influenzato dalla realizzazione di questa importantissima infrastruttura, per la quale si prevede la conclusione dei lavori nel 2032, quantunque i ritardi nella partenza dei cantieri programmati nel 2024 – a causa della traslazione dell’approvazione dei fondi alla prossima legge di bilancio dello Stato oltretutto della mancata apposizione del Visto di legittimità alla Delibera CIPESS da parte della Corte dei Conti – potrebbero comportare uno spostamento al 2034 della suddetta data di conclusione dei lavori.

Va tuttavia rilevato che l’implementazione del Ponte e delle ulteriori opere infrastrutturali complementari precedentemente richiamate (a cui si aggiungono quelle compensative in corso di

definizione) costituisce una sfida e un impegno straordinari e inusuali per la redazione del PUG e la sua successiva gestione. La dimensione territoriale delle opere nel territorio comunale e metropolitano, la consistente durata degli interventi (8 anni al netto di imprevisti) e, infine, l'intreccio necessario tra interventi e azioni materiali e immateriali (per accompagnare nel tempo l'intera operazione) sono tutti aspetti che richiedono strategie, regole, programmi e politiche per affrontare le inevitabili criticità sociali, economiche, ambientali e della mobilità. Ciò in un'ottica non solo di limitazione e risarcimento dei danni prodotti, ma anche e soprattutto di transizione verso forme inedite di coesione e attrattività sociale, rafforzamento delle economie esistenti e formazione di nuove economie in settori strategici (agroalimentare, logistica, ricerca scientifica, manifatturiero leggero in settori ad elevata innovazione tecnologica, energia da FER, turismo culturale e ambientale, creatività), irrobustimento delle infrastrutture verdi e blu per compensare le ricadute critiche dei cantieri traguardando nel tempo una città e un territorio sempre più *green*, innervati dalla mobilità metropolitana su ferro e ciclopedonale a servizio della *'Città dello Stretto'*. In questo senso, la realizzazione del Ponte produrrà molteplici ricadute da gestire nella direzione sin qui indicata tra cui: la gestione nel tempo dei suoli impegnati dallo stoccaggio di materiali, il consumo delle riserve d'acqua naturale in rapporto alle condizioni critiche connesse ai picchi di siccità, le esigenze di un'infrastrutturazione a servizio dei cantieri in rapporto alla mobilità ordinaria, le dinamiche di svalorizzazione immobiliare e abbandono a fronte delle domande abitative delle maestranze.

Si tratta di un quadro articolato e complesso di azioni necessarie – precisate nel successivo cap. 3 – a cui si aggiungono gli ulteriori interventi compensativi oggetto di accordi in corso tra Comune di Messina, Città Metropolitana, Regione Sicilia, Società *Stretto di Messina* e Governo Nazionale. Questo quadro richiede pertanto una *governance* adeguata attraverso la costituzione di tavoli tecnici interistituzionali tra i soggetti prima richiamati, al fine di accompagnare il processo decisionale e attuativo relativo all'interazione tra i lavori del Ponte e gli interventi compensativi.

2. QUADRO CONOSCITIVO

Facendo riferimento al *Piano Strategico Urbano, Metropolitano e dell'Area dello Stretto di Messina* (PSUM) ed aggiornando l'analisi SWOT (punti di forza *Strengths*, punti di debolezza *Weaknesses*, opportunità *Opportunities* e minacce *Threats*) in esso contenuta, si è proceduto alla valutazione dei punti di forza e di debolezza relativamente al contesto territoriale e sociale economico della città di Messina, senza tralasciare le opportunità e le possibili minacce, così da configurare un quadro conoscitivo del territorio stesso che diventi la base per la formulazione delle strategie e degli obiettivi dell'atto di indirizzo politico espressi attraverso il presente documento.

2.1 Analisi del contesto territoriale

L'analisi del contesto territoriale è funzionale a descrivere lo stato delle componenti fisico-naturali del territorio messinese, i patrimoni e le risorse ambientali sulle quali incidono, con diverso grado di rilevanza, le politiche e le progettualità pubbliche.

L'intero territorio messinese è caratterizzato da una serie di ecosistemi e paesaggi cui si aggiunge un millenario processo storico, che ha visto la nascita di molteplici insediamenti abitativi generando una costellazione di nuclei extra urbani sorti in prossimità e lungo le aste fluviali costituendo essi stessi, elementi che caratterizzano ed arricchiscono, con esclusivi usi e tradizioni, i singoli contesti paesaggistici. Tra valori di naturalità e condizioni antropiche, diviene evidente come il PUG si debba connotare come strumento in grado di mettere in valore i patrimoni paesaggistico-ambientali ed ecosistemici come fattore abilitante una progressiva prospettiva di benessere urbano diffuso ed inclusivo.

Paesaggio e beni culturali. L'area sommitale del territorio comunale è composta da vaste aree boschive demaniali di notevolissimo interesse paesaggistico, mentre verso valle si alternano ampi paesaggi forestali, agrari e fluviali spesso in crisi per scarsa manutenzione o per il declino di alcune produzioni tradizionali come quelle degli agrumi e dei limoni in particolare, dentro il territorio periurbano della dispersione insediativa. Questi paesaggi sono altresì qualificati da una ricca e pregevole presenza di testimonianze del territorio storico: nuclei antichi e grandi capisaldi architettonici, complessi conventuali e monastici, cittadelle, forti e fortezze. L'area urbana, costituita dalla saldatura del centro storico con i villaggi costieri, si sviluppa senza soluzione di continuità da Capo Peloro a Galati con la perdita delle connotazioni tipologiche ed urbanistiche originarie. Il centro storico di Messina, sorto dopo il terremoto del 1908, riproponeva con il *Piano Borzi* la giacitura urbanistica precedente adattandola alle esigenze della legge sismica. Oltre questi limiti si sviluppavano i villaggi costieri e collinari ciascuno con la propria individualità storica e culturale. Nel centro storico le poche architetture isolate ed i brani di tessuto edilizio minore, sopravvissuti al terremoto, sono trascurati ed inseriti in contesti urbani dequalificati e degradati. L'edilizia del primo Novecento, compresi alcuni preziosi episodi architettonici isolati come le Torri Morandi e lo stesso monumentale traliccio della ex Società Generale Elettrica della Sicilia (*Pilone*), nonostante il suo valore architettonico e testimoniale è soggetta ad interventi incongrui e frammentari che ne alterano le peculiarità stilistiche. L'arredo verde cittadino che sino agli anni Cinquanta era un elemento distintivo della città, attraversata da una maglia ortogonale di larghe strade alberate, benché oggetto di recenti interventi progettuali (*ForestaME*), ha perso la sua caratteristica conformante. Il fronte mare cittadino risulta sconnesso dal centro urbano sia da interventi nell'area portuale, sia dalla realizzazione della metropolitana di superficie che, oltre ad

alterare la percezione visiva dell'area costiera, in assenza di razionali opere d'attraversamento, ne ostacola anche la fruizione fisica.

A partire dagli anni Sessanta e con una graduale inarrestabile accelerazione, la penisola di San Raineri è stata occupata da attività incompatibili che soffocano e danneggiano un'area di altissimo valore culturale e paesaggistico e su cui sorgono importanti monumenti quali il cinquecentesco Forte del SS. Salvatore, la coeva Torre del Montorsoli, gli imponenti resti della seicentesca Cittadella. Grandi cave hanno raso al suolo le pendici collinari della riviera nord con gravissimo danno al paesaggio percettivo, caratterizzato da una forte configurazione geomorfologica e da emergenze naturalistiche, panoramiche e archeologiche. La sottostante litoranea è soggetta ad un'eccessiva pressione antropica che si concretizza in agglomerati edilizi edificati a ridosso dei villaggi che a loro volta stanno progressivamente perdendo le caratteristiche tipologiche originarie. Attività industriali in esercizio e/o dismesse, costituiscono fattori di degrado ambientale e visivo della costa sud e formano una barriera che impedisce la relazione con il mare.

Dotazioni infrastrutturali ed ambientali. Nel comparto dei servizi territoriali, si registra un deficit relativo alla dotazione di verde urbano, che si attestava nel 2023 a 6,3 mq per abitante, al di sotto della soglia minima fissata dal D.M. 1444/68 in 9 mq per abitante, con un'incidenza della densità di verde urbano in rapporto alla superficie comunale, relativa allo stesso anno, pari allo 0,7 %.¹

Già nel 2022, questa Amministrazione, attraverso il citato progetto *ForestaME* ha segnato un'inversione di tendenza attivando un'importante opera di forestazione urbana, nell'intento di attuare una rinaturalizzazione articolata delle aree e dei sistemi paesaggistici che versavano in condizione di perdita ecologica. Il progetto ha visto la realizzazione di 4 interventi Pilota tra cui la riabilitazione del *Parco Aldo Moro* (Pilota 1), la riqualificazione a verde dell'asta fluviale *Gazzi* (Pilota 2), la naturalizzazione a verde del *borgo di Giampileri* (Pilota 6), e la riqualificazione/realizzazione di *viali alberati del centro città* (Pilota 8).

Tuttavia, il territorio messinese è uno dei più verdi del Paese, nel quale si individuano numerose zone di fondamentale interesse naturalistico, che concorrono a formare il sistema ecologico *Rete Natura 2000* con la presenza della Zona a Protezione Speciale ITA 030042 (*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina dello Stretto di Messina*) e delle Zone Speciali di Conservazione ITA 030011 (*Dorsale Curcuraci, Antennamare*) e ITA 030008 (*Capo Peloro - Laghi di Ganzirri*). La Città Metropolitana di Messina è inoltre Ente gestore della "Riserva Naturale Orientata Laguna di Capo Peloro" istituita ai sensi della *Legge 394/91: EUAP 1160*, avente estensione complessiva di 94.86 ettari, ricompresa nella perimetrazione ZPS, la cui area lagunare è caratterizzata da arbusti e fitti canneti dove nidificano e trovano rifugio gli uccelli migratori. L'area protetta, è costituita principalmente dal sistema dei laghi *Faro e Ganzirri*, dai canali di collegamento di questi tra di loro e con il mar Tirreno e Ionio e dall'arenile esteso sino alla formazione dunale.

Nel territorio comunale, sono presenti inoltre, 3.300 ettari di agrumeto, 5.850 ettari di uliveto, 70 ettari di orto, 4.500 ettari di bosco, solo 50 ettari destinati a serre; numerose, inoltre, sono le fiumare che dalle pendici dei Peloritani discendono verso il mare, attraversando anche aree densamente urbanizzate.

Queste *infrastrutture verdi e blu* si configurano come un enorme telaio che, con differenti gradienti di naturalità, penetrano da monte a mare, prevalentemente lungo gli alvei delle fiumare, innervando i sistemi antropici fin dentro le aree urbanizzate e realizzando un complesso sistema di aree e spazi così articolato:

- la *dorsale dei Monti Peloritani* che costituiscono il grande serbatoio di naturalità dell'area metropolitana, dotati di indiscutibili valori ambientali, climatici e paesaggistici;

¹ ISTAT, Istatdata, <https://esploradati.istat.it>

- la *struttura a pettine delle fiumare* che incidono trasversalmente i due versanti contribuendo in maniera determinante e univoca a disegnare la forma del territorio, ma anche quella del sistema insediativo, guidando l'espansione dell'ultimo secolo lungo alcune direttrici oggi tombate;
- i *sistemi agricoli a terrazze*, localizzati prevalentemente nelle aree pedecollinari e in quelle intravallive, caratterizzati dalla presenza di coltivazioni arboree tradizionali, ma anche espressione di una sapiente modificazione della forma del territorio e di processi socio-economici di sviluppo locali, oltre che di mitigazione del rischio idraulico, oggi però in fase di profondo degrado e abbandono;
- il *sistema puntuale degli spazi aperti e verdi* che, con differente grana, punteggiano le aree urbanizzate e a cui si aggiunge il sistema degli elementi lineari e puntuali, costituito prevalentemente da filari e alberi isolati, che seppur aumentato rispetto al passato può essere ancora implementato;
- il *sistema lineare costiero* che per dimensione e articolazione intercetta, sia gli habitat urbani che quelli naturali.

Alla ricchezza delle dotazioni ambientali, seppure da valorizzare, corrisponde una dotazione infrastrutturale non ancora capillare, dove molteplici sono le occasioni di recupero e rifunzionalizzazione di edifici dismessi o dismettibili che possono, attraverso processi di rigenerazione urbana essere reimmessi nel ciclo di vita urbano dei beni comuni. Lo schema insediativo, prevalentemente localizzato lungo la costa, influisce ancora, sul sistema della mobilità, sulla localizzazione dei servizi, sulle infrastrutture e la vivibilità degli insediamenti, creando un forte contrasto con un variegato entroterra, a sua volta insediato e scarsamente accessibile, sede di un patrimonio ed assetti ambientali di assoluto interesse non adeguatamente conosciuti e valorizzati. Infatti, la tradizionale conformazione insediativa policentrica della città di Messina, strutturata su una rete di villaggi e nuclei storici, di valore identitario riconoscibile, costituisce un'opportunità rilevante per il successo di strategie e tattiche resilienti.

Tuttavia, la diffusione del trasporto pubblico di superficie su gomma, che conta circa 1300 fermate dislocate sul territorio comunale, rappresenta un esempio virtuoso di connessione urbana.

Rischi territoriali. Il crescente fenomeno del dissesto idrogeologico, che rende il territorio messinese estremamente fragile, connesso ad un'importante vulnerabilità dello stesso dovuta ad un elevato livello di sismicità, si uniscono ad un disequilibrio insediativo che vede una decisa concentrazione sulla costa e un progressivo abbandono delle aree interne. L'impermeabilizzazione, infatti, costituisce la principale causa di degrado del suolo costituendo un elevato rischio di inondazioni, diminuzione della biodiversità e perdita di terreni agricoli fertili e aree naturali. Il suolo urbanizzato è dunque molto diffuso, denso nei tessuti urbani e infrastrutturali più prossimi al centro cittadino, più rado e a nuclei nelle numerose frazioni presenti. Queste sono connesse al centro cittadino attraverso strade che si sviluppano nei fondivalle delle fiumare, e scontano significativi episodi di dissesto in ragione di fenomeni di crollo in corrispondenza di pareti rocciose sub verticali. Il *Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)*, rileva che i fenomeni maggiormente presenti sul territorio regionale riguardano franosità diffusa, con maggior frequenza di frane da scorrimento e frane complesse, ovvero caratterizzate da uno stile composito, con grande prevalenza di fenomeni di scorrimento-colata.

Nel territorio regionale siciliano si riscontrano diffuse anomalie idrauliche soprattutto nell'ambito del reticolo idrografico minore e, in maniera ancora più grave, in corrispondenza degli agglomerati urbani, in specie quelli costieri, laddove spesso vengono disattesi i più elementari criteri volti al rispetto del deflusso naturale delle acque superficiali; ma anche le interferenze tra corsi d'acqua e viabilità con ostruzioni significative degli attraversamenti a causa di vegetazione

infestante, trasformazioni, anche radicali, delle geometrie dei corsi d'acqua o strade che si sviluppano lungo le fiumare, per l'accesso a fondi, nuclei abitati, abitazioni isolate, impianti produttivi.

Sotto questo aspetto vanno considerati anche gli aspetti, per quanto transitori, derivanti delle opere da effettuare nel territorio comunale e metropolitano per la realizzazione del Ponte, sia per dimensione territoriale del cantiere, sia per la consistente durata degli interventi (8 anni al netto di imprevisti) e, per l'intreccio necessario tra interventi e azioni materiali e immateriali (per accompagnare nel tempo l'intera operazione).

2.1.1 Punti di forza

- *Posizione strategica* della città nel contesto regionale e nel contesto euro-mediterraneo con la presenza di poli urbani con grandi potenzialità (porti, aree turistiche, parchi).
- *Paesaggio unico ed eccellenti condizioni di biodiversità*, frutto di millenari processi di antropizzazione; ecosistemi e paesaggi che costituiscono un insieme contraddistinto da grande eterogeneità estetica e culturale; grande parte del territorio comunale è ricompreso nei siti *Rete Natura 2000*; singolarità geologiche e geomorfologiche; testimonianze archeologiche ed episodi architettonici di notevole interesse, oltre ai villaggi costieri e collinari ciascuno con la propria individualità storica e culturale.
- *Presenza di un'estesa rete di infrastrutture verdi e blu*, un telaio che attraversa, penetra, aggancia tutta la Messina contemporanea confrontandosi, però, con un territorio di abbandoni, vuoti, dismissioni, criticità ambientali e infrastrutturali, conflitti nell'uso degli spazi, ma che complessivamente permea, con differenti modalità, tutte le strutture urbane della città, costituendo un'importante occasione di rigenerazione nell'ottica dell'innalzamento della qualità urbana con l'incremento nella dotazione di spazi e servizi per la collettività anche attraverso la ricostruzione di una continuità ecologica monte-mare.
- *Trasporto pubblico locale efficiente e in fase di potenziamento*; la diffusione delle fermate del trasporto pubblico locale è veramente capillare: il 98,76% del territorio urbanizzato comunale è a meno di 15 minuti a piedi da una fermata del TPL.
- *Servizio di raccolta differenziata "porta a porta"* effettuato sul 100% del territorio comunale, con percentuali di raccolta differenziata superiori al 60% nel 2025, oltre a progetti di qualificazione ed efficientamento delle 6 *isole ecologiche* presenti.

2.1.2 Punti di debolezza

- *Paesaggio e beni culturali*. Saldatura del centro storico con i villaggi costieri; trascuratezza e degrado di ampi brani del tessuto urbano; interventi incongrui e frammentari nel centro storico; progressiva perdita del verde cittadino; fronte mare cittadino sconnesso dal centro urbano (interventi nell'area portuale, realizzazione della metropolitana di superficie, assenza di razionali opere d'attraversamento); persistente scollamento urbano tra centro della città e villaggi, con una scarsa vivibilità delle periferie.
- *Conformazione della città lungo la costa tirrenica*. L'edificato presente sulla costa tirrenica è sparso e informale, disposto lungo le direttrici di collegamento costiero, isolato dal resto della città.

- *Dotazione di infrastrutture e servizi non ancora capillare* e maggiormente concentrata nelle zone centrali della città.
- *Insufficienza del sistema infrastrutturale stradale*. Soffre condizioni critiche variegata e diffuse, con numerose strade urbane che appaiono insufficienti in termini di capacità, soprattutto nelle ore di punta, con riflessi negativi sulla circolazione (tempi, costi, consumi, inquinamento); generalmente modesta appare la qualità della viabilità periferica, a servizio delle aree interne e dei villaggi collinari; perdurante assenza di parcheggi in alcuni quartieri.
- *Presenza di molteplici problematiche relative alla portualità e ai servizi di navigazione in generale*. La Città è dotata di diversi approdi, con caratteristiche morfologiche e funzionali variegata; tuttavia esistono ancora dei limiti da superare in termini di efficienza ed efficacia dei servizi, anche in rapporto alle problematiche di rete urbana e di relazioni con la sponda continentale, nonché sul versante dell'intermodalità (mare-ferro, mare-gomma), che richiedono necessariamente una interlocuzione costruttiva con gli stakeholders di settore.
- *Crescente fenomeno di dissesto idrogeologico ed elevato livello di sismicità*. Fenomeni di crollo in corrispondenza di pareti rocciose sub verticali; evidente degrado indotto dall'abbandono delle campagne; franosità diffusa, con maggior frequenza di frane da scorrimento e frane complesse; diffuse anomalie idrauliche soprattutto nell'ambito del reticolo idrografico minore e, in maniera ancora più grave, in corrispondenza degli agglomerati urbani; vulnerabilità sismica del territorio amplificata dalla conseguente vulnerabilità del tessuto edilizio esistente.

2.1.3 Opportunità

- Potenzialità legate alle vie del mare e derivabili dalla realizzazione del *Ponte sullo Stretto di Messina* e al passaggio del *Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo*.
- *I patrimoni paesaggistico-ambientali ed ecosistemici* come fattore qualificante per una progressiva prospettiva di benessere urbano diffuso e inclusivo; una rete fitta di relazioni lungo versanti montani e collinari, fiumare, aree umide costiere (fortemente interfacciate con i sistemi urbani), che costituisce una risorsa imprescindibile per una nuova alleanza con la natura e la sostanziale riconfigurazione degli assetti ambientali anche nelle aree urbane dense.
- *Presenza in città di elementi di valore storico-artistico* attualmente non valorizzati, ma che potrebbero divenire degli attrattori se adeguatamente promossi.
- *Mappatura dei rischi territoriali* all'interno del piano di Protezione Civile e implementazione di specifiche misure di contenimento dei rischi; un assetto ambientale ricco e diversificato quanto fragile che necessita di adeguati interventi finalizzati alla sua stabilità ed alla mitigazione dei rischi, attraverso una strategia di lunga durata e una ricomposizione del territorio.
- *Disponibilità di molteplici fonti di finanziamento e/o di incentivi economici di origine regionale, nazionale ed europea*, incentrati sullo sviluppo territoriale e sulla rigenerazione urbana, con particolare riferimento ai temi dell'efficientamento energetico, dell'economia circolare e, più in generale, della sostenibilità ambientale, ma anche trasporti e mobilità sostenibile, riqualificazione del territorio, in particolare di immobili, aree pubbliche e aree

verdi. Tra le fonti già utilizzate per supportare progetti di recupero e valorizzazione si citano: il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza* (PNRR); iniziative europee quali il *New European Bauhaus*, che sostiene progettazioni basate sui valori di bellezza, inclusività e sostenibilità; *URBACT* che promuove lo sviluppo urbano sostenibile; il *Programma Regionale (PR) FESR Sicilia 2021-2027*, un programma di finanziamento europeo nell'ambito delle politiche di coesione, che prevede interventi per l'Area Urbana Funzionale di Messina (FUA), il *PON Metro 2021-27*, il *Programma Innovativo Nazionale per la Qualità dell'Abitare PINQUA*.

- *Qualificare le differenze tra polo urbano centrale e piccoli centri*, creando opportunità di moltiplicare luoghi ed ambienti di vita, realizzando allo stesso tempo nuova attrattività per il territorio.
- *Strategie di transizione ecologica*. In questa direzione lavora, entro il progetto *Administra* (Cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Governance e Capacità Istituzionale PON GOV 2014-2020 – Azione 3.1.1), il *Documento Strategico per la Transizione Ecologica del Comune di Messina*, funzionale a identificare misure e buone pratiche che permettano alla città di essere in linea con le necessità ambientali e di riuscire a raggiungere gli obiettivi nazionali ed europei.
- *Città 15 minuti*, un modello di pianificazione urbana, che prevede che i cittadini possano raggiungere a piedi o in bicicletta i servizi essenziali (lavoro, scuole, negozi, ospedali, svago) entro 15 minuti dalla propria abitazione; ciò potrebbe migliorare l'attuale condizione di svantaggio di alcune zone della città migliorando la qualità della vita, riducendo il traffico e l'inquinamento, e aumentando la coesione sociale.
- *Piani della mobilità*, quali il PUMS, *Piano Urbano di Mobilità Sostenibile* sia della città di Messina, che della Città Metropolitana di Messina perseguono obiettivi di potenziamento della mobilità attraverso l'identificazione di nuove direttrici e con modalità di trasporto differenti (mobilità dolce), concorrendo al miglioramento della qualità della vita sia attraverso il potenziamento della mobilità urbana, rilanciando il trasporto pubblico locale per combattere i fenomeni di congestionamento nelle aree urbane, sia attraverso l'uso strutturale della tecnologia digitale per migliorare l'impatto sociale.

2.1.4 Minacce

- *Impoverimento economico e decrescita demografica* legate a fenomeni di migrazione, soprattutto giovanile, verso territori più competitivi.
- *Rischio da attività antropiche* incidenti sulle risorse naturali e sugli ecosistemi presenti con incremento della vulnerabilità dei versanti e dell'erosione della costiera. Un aspetto specifico di questa problematica è collegata sia all'impermeabilizzazione di vaste aree agricole e naturali permeabili necessarie al cantiere per la costruzione del Ponte, sia alla forte domanda di acqua potabile connessa alle opere in una condizione di criticità già esistente nei periodi di siccità.

2.2 Analisi del contesto economico sociale

La città di Messina ha storicamente rappresentato uno dei principali snodi culturali, sociali e commerciali dell'intera area mediterranea. La particolare conformazione geografica della città, ricompresa tra i monti Peloritani ed il mare, così come le lacerazioni del grande terremoto del 1908,

evidenziano un contesto ambientale che esprime grandi valori naturali e paesaggistici e, al contempo, rilevanti criticità. L'articolazione dei valori e delle complessità di ordine paesaggistico-ambientale dialoga con la forte sperequazione nella distribuzione della ricchezza, nelle condizioni abitative e nell'accesso ai servizi urbani. Evidente, quindi, la contraddizione tra una bassa qualità della vita, da un lato, cui corrisponde, dall'altro, la potenza di un paesaggio unico ed eccellenti condizioni di biodiversità, frutto di millenari processi di antropizzazione.²

Dopo il catastrofico terremoto del 1908 la città vide complessivamente trasformata la sua struttura demografica, sociale ed economica. Le attività commerciali marittime che fino a quel momento avevano caratterizzato la vita economica della città, furono sostituite da quelle edilizie, alimentate soprattutto dalla ricostruzione e da quelle di servizio: Università, terziario avanzato, commercio all'ingrosso, pubblica amministrazione per un ampio bacino geografico che, oltre la provincia, includeva parte della Calabria. È, infatti, il terziario ad essere storicamente il settore trainante dell'economia cittadina, con una forte concentrazione di uffici ed unità commerciali. Nello specifico, il settore commerciale è particolarmente vivo sia nelle zone del centro cittadino sia nella periferia sud, dove negli anni sono sorti numerosi centri commerciali di grandi dimensioni, che attraggono acquirenti e visitatori anche da fuori città e fuori provincia.

Meno sviluppato è il settore secondario, con la presenza di industrie di piccole e medie dimensioni situate in particolare nella Zona Industriale Regionale (ZIR) e nel Polo per lo sviluppo artigianale di Larderìa, sempre nella parte meridionale della città.

In forte espansione, soprattutto negli ultimi anni è il settore turistico che registra un movimento sempre crescente di crocieristi, legato anche alla vicinanza di grandi poli di attrazione quali Taormina, Milazzo e le Isole Eolie. Per la sua posizione, Messina è la più frequentata porta d'accesso alla Sicilia, infatti, sede di Autorità Portuale, possiede il più grande porto naturale attrezzato dell'isola.

Tuttavia, il contesto di riferimento della città di Messina è segnato da persistenti criticità occupazionali e un'alta incidenza di povertà. Queste condizioni colpiscono soprattutto giovani, donne e gruppi vulnerabili (disabili, immigrati, detenuti, NEET), limitandone l'accesso al mercato del lavoro e favorendo l'emigrazione giovanile. L'economia sociale locale, pur vivace e con potenziale, necessita dunque di un supporto organico e strategico per ampliare la propria capacità di generare occupazione stabile e di qualità, nonché di implementare progetti di inclusione attiva efficaci, intercettando le trasformazioni del mercato (transizioni green/digitale, IA).

Recentemente, l'amministrazione comunale ha lanciato un modello innovativo di sviluppo economico, con un investimento di 25 milioni di euro nel quadriennio 2025/2028 per sostenere il tessuto imprenditoriale, garantire stabilità alle imprese esistenti e incentivare la nascita di nuove attività. Il piano *Messina Investe - Interventi e Strategie per una città competitiva 2025-2028*, è infatti, un piano strutturale per dare certezza e prospettiva al tessuto economico della città, attraverso un pacchetto di interventi che combinano riduzioni fiscali, incentivi diretti e investimenti strategici. Questi investimenti sono inseriti nella programmazione del PON PLUS 2021-2027 e mirano a costruire un'economia locale più solida e competitiva, basata su due diversi livelli: da una parte misure che prevedono una sostanziale riduzione del carico fiscale per le imprese, dall'altro un piano di investimenti per la crescita economica. Le misure non solo sostengono le attività già esistenti, ma offrono un quadro di riferimento stabile per chi desidera avviare un'impresa a Messina, garantendo condizioni favorevoli per lo sviluppo economico.

Inoltre, negli ultimi anni, anche attraverso il supporto dell'Azienda Speciale *Messina Social City*, sono stati realizzati molteplici progetti aventi la finalità di integrare le politiche attive del lavoro,

2 Piano Strategico Urbano e Metropolitano e dell'Area dello Stretto di Messina (PSUM)

con le politiche abitative e con i servizi assistenziali con quelli educativi volti a favorire lo sviluppo locale, attraverso percorsi formativi per l'inserimento lavorativo, sociale, educativo di nuclei familiari disagiati, giovani Neet, persone con particolare disagio socio-economico-abitativo-educativo. Le progettualità già poste in essere e quelle in fase di programmazione, hanno favorito il sostegno dell'economia sociale attraverso la creazione di occupazione inclusiva e progetti di inclusione attiva dal carattere fortemente generativo.

Oggi la città è pronta ad elaborare un nuovo modello di sviluppo economico che le restituisca un'identità ed un ruolo, riuscendo a superare la marginalità e fragilità del suo sistema sociale, promuovendo un'economia più efficiente e competitiva, basata sulla ricerca e l'innovazione tecnologica, con particolare attenzione alle energie alternative, alla bioedilizia, alla mobilità sostenibile, alla produzione e trasformazione agricola, alla sicurezza e tutela dell'ambiente, alla sanità, ai settori innovativi, nell'intento di favorire proficue relazioni tra il mondo della ricerca e dell'imprenditoria, attraverso l'incubazione di nuove imprese, la costituzione di start-up innovative, la creazione di laboratori specializzati e di centri di alta formazione.

Infine sono da considerare le minacce di impoverimento dei territori interessati dalla cantierizzazione del Ponte che, per quanto transitoria, influirà fortemente e per lungo tempo sulla qualità fisica, abitativa e ambientale e sulle attività economiche esistenti.

2.2.1 Punti di forza

- *Crescita continua tendenziale dei settori secondario e terziario, trainata dai servizi.*
- *Rilevanza del comparto agricolo.*
- *Sistema turistico.* Appartenenza a un territorio con una forte vocazione e una chiara attrattività turistica, con la presenza di un porto di notevole rilevanza per il mercato crocieristico, che conta 25 compagnie presenti; questo è situato in una posizione strategica per la sua vicinanza al centro città e collegato in modo diretto con la stazione ferroviaria e degli autobus, da cui è possibile raggiungere gli aeroporti di Catania e Reggio Calabria. Il traffico crocieristico rappresenta una delle attività in maggiore espansione in questi anni nell'economia della città ed uno dei settori in cui Messina occupa una posizione di rilievo nell'economia nazionale. *Nel 2024, il porto di Messina ha accolto 227 navi da crociera, con 617.477 crocieristi, confermandosi come approdo significativo nel circuito crocieristico mediterraneo. Gli sbarchi si attestano a 12.925 passeggeri (-6,7%) mentre gli imbarchi raggiungono 12.957 passeggeri (-10,3%)³. L'economia del mare, dunque, con il trasporto marittimo, gli alloggi, la ristorazione e le attività ricreative connesse alla fruizione del mare, le filiere ittica e della cantieristica navale, costituiscono un'area di sviluppo significativo per il territorio, con una forte capacità di attivazione dei settori produttivi connessi alla sua catena di fornitura, alla richiesta di beni e servizi, alle ottime prospettive occupazionali.*
- *Discreta attrattività del sistema museale* e buona presenza di istituti statali, che nella provincia sono 11⁴, a cui si aggiungono 37 istituti non statali.⁵ Secondo il rapporto "Io

3 Comune di Messina, Messina in cifre, Dati e statistiche del Comune, <https://messinaincifre.comune.messina.it>.

4 Ministero della Cultura, 2020

5 ISTAT, Indagine sui musei e le istituzioni similari, 2020

sono *Cultura 2022*⁶, la provincia di Messina si trova al 6° posto in Italia per percentuale di organizzazioni non-profit operanti nel settore culturale e creativo sul totale delle imprese for-profit operanti nel medesimo settore (33,4%). Questo dato indica che la domanda culturale viene coperta per lo più da organizzazioni non-profit che, sebbene rispondano a bisogni culturali che rimarrebbero altrimenti insoddisfatti, contribuiscono, per loro natura, in misura limitata alla produzione di valore aggiunto e alla creazione di occupazione.

- *Significativo processo di trasformazione digitale del territorio*: posizione di Messina all'interno del “*Rapporto ICity Rank*”, dedicato ai temi della transizione digitale delle città italiane: dalla 62esima (2021) alla 28esima (2022), attestandosi al 5° posto tra i centri del Mezzogiorno.⁷

2.2.2 Punti di debolezza

- *Contrazione demografica*. L'andamento demografico degli abitanti della città di Messina è caratterizzato da un tendenziale e costante decremento, con una contrazione pari all'8,9% nel decennio 2011-2021 (-21.668 residenti).⁸ A Messina, al 31 dicembre 2024, la popolazione risulta essere pari a 221.011 abitanti, di cui 106.248 maschi e 114.763 femmine: -1.139 abitanti rispetto al 2023⁹. Se tale fenomeno appare in linea con l'evidenza siciliana e, più estesamente nazionale, che mostra comuni criticità in termini di crescita demografica per la diminuzione della natalità e l'inversione dei movimenti migratori, nel contesto messinese emerge con ancor più chiarezza.
- *Mancanza di una regia unitaria nella creazione e nell'organizzazione di un'offerta turistica integrata*. La minore vocazione e attrattività turistica della città di Messina rispetto ad altri poli turistici della provincia, in particolare Giardini Naxos, le isole Eolie e Taormina unita ad una scarsa offerta ricettiva alberghiera (soprattutto di hotel di fascia alta) ed una forte stagionalità dei flussi turistici, determinano fattori di criticità del turismo cittadino.
- *Scarsa consistenza del patrimonio museale* in termini di densità territoriale e di valore, con un elevato presidio del settore culturale da parte di enti non-profit, ed un impatto contenuto sul tessuto socio-economico locale in termini di valore aggiunto creato.
- *Dinamismo di altre realtà urbane e metropolitane meridionali* che potrebbero assumere maggiore capacità attrattiva sul piano economico e turistico in particolare.
- *Qualità della vita della collettività locale non elevata* dal punto di vista delle condizioni economiche, opportunità lavorative, giustizia e sicurezza, inclusione sociale, patrimonio ambientale e culturale, proposte per il tempo libero, offerta di servizi, sebbene diverse siano le iniziative volte all'inclusione sociale con il contributo di *Messina Social City*, volte alla promozione dello sviluppo sociale e culturale dell'intera comunità.

2.2.3 Opportunità

6 Fondazione Symbola, Io sono Cultura, 2022

7 Piano Strategico Urbano e Metropolitan e dell'Area dello Stretto di Messina (PSUM)

8 ISTAT, Censimento della popolazione e delle abitazioni, 2021

9 Comune di Messina, Messina in cifre, Dati e statistiche del Comune, <https://messinaincifre.comune.messina.it>.

- *Sviluppo socio economico derivabile dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina*, in termini di fermento imprenditoriale, occupazione, spinta all’innovazione, attrazione di investimenti, scambi commerciali e appetibilità turistica.
- *Sviluppo e razionalizzazione del Porto Storico, recupero del waterfront* e sua riqualificazione quale cerniera di valore tra mare e città, dove ospitare funzioni urbane di carattere leisure, culturale, sociale e residenziale.
- *Porto di Tremestieri, logistica ed attività produttive*. L’area costiera a sud del centro urbano, in conseguenza della realizzazione dell’approdo di Tremestieri e dei collegamenti autostradali, rappresenta la zona che dovrà essere attrezzata per lo sviluppo di attività produttive e di quelle legate ai trasporti ed alla logistica. L’approdo di Tremestieri, opportunamente potenziato, dovrà rappresentare il fulcro di questa zona strategica: attorno ad esso si potranno organizzare aree attrezzate per la logistica, i grandi spazi commerciali, le attività produttive ed artigianali. La sistemazione di quest’area dovrà essere frutto di progetti organici di intervento attraverso la realizzazione di una nuova viabilità di collegamento autostradale con Tremestieri che lasci alla città gli svincoli cittadini esistenti, da qualificarsi come strada urbana. Messina è oggi la città dei due Porti: il porto storico capace di accogliere le più grandi navi da crociera del mondo con flussi tendenzialmente in crescita ed il nuovo porto commerciale di Tremestieri per vettori Ro-Ro in grado di accogliere i flussi delle autostrade del mare. Questo, unitamente alla previsione di una piastra logistica intermodale, si pone quale supporto essenziale per lo sviluppo produttivo delle imprese e delle aree artigianali poste nelle immediate vicinanze del porto (Area IRSAP Larderìa).
- *Offerta turistica di qualità* a Messina che, se sviluppata adeguatamente, può intercettare e rispondere ai trend emergenti della domanda turistica e dei comportamenti dei viaggiatori. Organizzare ed attrezzare il territorio allo scopo di costruire una credibile prospettiva di sviluppo turistico che potrà sfruttare la posizione centrale della città, mediana tra i più importanti bacini turistici del meridione, Isole Eolie e Taormina, generando un’economia legata al mare con forti potenzialità e con numeri rilevanti sotto il profilo della produzione di valore e dell’occupazione e allo stesso tempo una economia delle produzioni tipiche e agro-forestali che ha punte di eccellenza e notorietà senza tralasciare la presenza in città di elementi di valore storico-artistico. Dalla valorizzazione delle imprese, dall’innovazione di processi e prodotti, da un sistema di servizi adeguato (erogato dal pubblico o dal privato), che diversifichi la cospicua componente del terziario già presente, possono scaturire importanti occasioni di crescita dell’occupazione, di costruzione di competenze, di attrazione di imprese e investimenti con possibilità di radicamento sul territorio.
- *Razionalizzazione e potenziamento delle attività commerciali* attraverso il redigendo *Piano Commerciale* previsto dalla normativa regionale di settore del quale, il nuovo PUG dovrà tener conto e essere sullo stesso modulato e disciplinato, ai fini della determinazione della corretta individuazione dei siti delle attività commerciali. Nel contempo, il *Piano Commerciale* dovrà recepire le indicazioni contenute nel presente atto d’indirizzo.
- *Realizzazione del nuovo snodo ferroviario di Contesse*, parte del progetto più ampio per la realizzazione del Ponte sullo Stretto, che prevede l’innesto della linea ad alta velocità proveniente dal Ponte e la conseguente riorganizzazione del nodo ferroviario esistente. La realizzazione di questi interventi può diventare occasione di un più strutturato programma di riqualificazione e rigenerazione urbana dell’area di Contesse, oggi quartiere periferico e residenziale caratterizzato da interventi di edilizia economica e popolare (abitazioni

UNRRA), ma destinata a diventare un nodo strategico per i collegamenti tra la Sicilia e il resto d'Italia. Un nuovo assetto infrastrutturale non solo ferroviario, ma anche stradale, ne riorganizzeranno la conformazione che necessiterà di una ricucitura dell'intero tessuto urbano comprendendo l'inserimento di nuove funzioni sia pubbliche che private attraverso la riabilitazione delle aree ferroviarie eventualmente dismesse, la riqualificazione degli spazi di frangia, l'incremento delle dotazioni di verde pubblico, prevedendo il coinvolgimento della comunità locale, per una rinnovata fruibilità dei luoghi, con l'auspicio che gli interventi previsti rappresentino una spinta alla crescita economica e sociale della comunità che la abita.

2.2.4 Minacce

- *Limitata capacità di valorizzare le opportunità di crescita per il territorio derivabili dalla costruzione del Ponte sullo Stretto di Messina* con riferimento all'imprenditorialità, l'occupazione, l'innovazione, la focalizzazione di investimenti, l'apertura commerciale e l'attrattività turistica. La concretizzazione di benefici socioeconomici di lungo periodo dipenderà, in particolare, dalla dotazione del territorio di un sistema infrastrutturale e di una rete di servizi della mobilità integrati e multimodali, che rispondano a criteri di efficacia, efficienza e sostenibilità.
- *Possibili problematiche di tipo ambientale e di carico antropico* legate alla crescita del turismo crocieristico, attualmente caratterizzato dall'impiego di navi di grandi dimensioni e da una tipologia di turismo "di massa". Se non correttamente gestite, queste dinamiche potrebbero congestionare la città senza portare ricchezza al territorio.
- *Limitata capacità di prevedere un corretto meccanismo di rigenerazione urbana che valorizzi le aree circostanti il nuovo snodo ferroviario di Contesse*, relativamente alla possibile ricaduta positiva dell'intervento previsto, in termini economici e sociali. Il processo rigenerativo potrà dirsi compiuto se le trasformazioni infrastrutturali saranno accompagnate da una visione urbanistica coerente, inclusiva e sostenibile che preveda la partecipazione degli abitanti locali a supporto delle trasformazioni stesse.
- *Rischio di svalutazione del patrimonio immobiliare nelle aree interessate dalla cantierizzazione del Ponte* con conseguenti fenomeni di abbandono del patrimonio edilizio e delle attività esistenti nelle zone interessate o limitrofe al cantiere.

3. STRATEGIE DI SVILUPPO

Le Strategie di sviluppo ed i relativi obiettivi proposti evidenziano i temi di maggiore rilevanza emersi dall'azione pubblica comunale degli ultimi anni, attraverso progettualità già espresse o in corso di realizzazione ed in conformità con il *Piano Strategico Urbano, Metropolitano e dell'Area dello Stretto di Messina*, che propone azioni strategiche in funzione di altrettanti obiettivi i cui principi devono essere richiamati all'interno del progetto del PUG, in un più ampio scenario di riferimento di scala metropolitana, regionale, nazionale ed europea.

Il quadro conoscitivo emerso a seguito dell'analisi SWOT, richiama l'attenzione su alcune direttrici di intervento relativamente alla salvaguardia e valorizzazione dei paesaggi connotanti il territorio, all'adattamento virtuoso alle condizioni di rischio e alla consapevolezza della domanda diffusa di una più incisiva rigenerazione urbana ed ambientale; queste si coniugano con la prospettiva di una infrastrutturazione adeguata allo sviluppo di una economia urbana fondata sul riciclo e su un nuovo metabolismo urbano; sul rilancio dell'agricoltura dopo una fase di declino e abbandono di ampie parti del territorio; sulle filiere diversificate, ma in sinergia del turismo e della cultura; infine su un profondo rinnovamento dello stesso ciclo edilizio, centrato sulla rigenerazione della città esistente e non più sull'espansione urbana e sul consumo di nuovo suolo.

Molti dei temi proposti sono comuni a più strategie di sviluppo e concorrono al raggiungimento di più obiettivi, ma sottesa a queste direttrici è l'esigenza di valorizzare il policentrismo della città, promuovere dinamiche di inclusione e capacitazione sociale, sollecitare la crescita di attori imprenditoriali in grado di intercettare e sviluppare questa idea di cambiamento e rilancio dell'economia urbana e di nuova centralità di Messina nello scenario nazionale e internazionale cogliendo l'opportunità che l'attraversamento stabile dello Stretto offre.

C'è in questa sinergia di obiettivi la consapevolezza che sia possibile e necessario muoversi in una direzione del cambiamento urbano sintonizzata sui grandi temi che oggi impegnano le amministrazioni delle città europee, in primis la centralità della questione ambientale e dei cambiamenti climatici, la costruzione di economie circolari ancorate ai *beni comuni*, i cicli integrati delle acque, dei rifiuti e dell'energia utilizzati per generare nuovo valore economico a supporto della rigenerazione urbana, l'incremento di un'accessibilità diffusa e sostenibile, la riduzione delle disuguaglianze sociali e delle marginalità. Ma anche la consapevolezza della necessità di declinare questi temi dentro un contesto paesaggistico, posizionale, sociale e culturale unico nel Mediterraneo, tale da fornire i fattori trainanti per realizzare uno specifico profilo di sviluppo e rigenerazione per il futuro di Messina.

3.1 Centralità del paesaggio e presidio del territorio

Ricostruire il sistema di valori ambientali ed architettonici a partire dalle diversità di paesaggi che la connotano e la qualificano, può rivestire per il futuro della città, un ruolo di assoluta centralità, nella consapevolezza che questo possa attivare la produzione di nuove qualità ambientali, spaziali, architettoniche e funzionali: la ricchezza del paesaggio boschivo nelle altitudini maggiori; i declivi caratterizzati da un paesaggio agrario terrazzato oggi in parte abbandonato; le decine di fiumare che incidono in modo rilevante i versanti tirrenico e ionico dei Peloritani; i laghi di Ganzirri e Faro; la presenza di litorali sabbiosi del mar Tirreno e del mar Jonio, ancora caratterizzati dalla presenza di sistemi dunali, laddove non compromessi dall'erosione costiera e dall'urbanizzazione; la forza del disegno regolare della scacchiera urbana del *Piano Borzi*; le campagne urbanizzate ancora leggibili nelle loro matrici originarie nonostante i processi di dispersione insediativa.

Questo insieme diversificato di paesaggi è accomunato dalla presenza, nello Stretto di Messina, di caratteri climatici e condizioni orografiche uniche, tali da determinare l'apposizione di vincoli ambientali che sono alla base del primato che Messina detiene nel panorama nazionale in termini di peso delle aree vincolate, con oltre il 70% della superficie comunale.

Risemantizzare e ricucire in modo sostenibile le diversità paesaggistiche e culturali, in un unico contesto che faccia da sfondo allo sviluppo territoriale, culturale ed ambientale del comune di Messina diventa quindi obiettivo preminente la redazione del nuovo PUG. La centralità del paesaggio parte anche da un luogo esterno al campo d'azione tradizionale dei piani urbanistici, il mare anzi, nel caso di Messina, i *due mari*. Saper guardare i *due mari* significa individuare i modi d'uso e le economie compatibili per una riappropriazione e un contatto diretto tra la città e il mare. Nonostante il pervasivo consumo di suolo degli ultimi decenni, la fragilità idrogeologica del territorio, i processi di abbandono dell'agricoltura e la vulnerabilità sismica che lo caratterizza, questi paesaggi resistono e sono in grado di supportare e orientare una nuova fase di rigenerazione urbanistica e ambientale, attraverso la costruzione di nuove economie compatibili, riattivando così la necessaria cura dei paesaggi naturali e culturali.

La Città di Messina ha già avviato la propria strategia per la *Transizione ecologica* del territorio attraverso azioni orientate alla salvaguardia e alla sostenibilità ambientale, sfruttando l'innovazione tecnologica e il cambiamento di paradigma negli usi e comportamenti con impatto negativo sull'ambiente. Il comune, infatti, tramite il progetto *Administra* (Cofinanziato dall'Unione Europea nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Governance e Capacità Istituzionale (PON GOV) 2014-2020 - Azione 3.1.1), ha redatto il *Documento Strategico per la Transizione Ecologica del Comune di Messina*, allineandosi al Piano per la Transizione Ecologica del CITE (*Comitato Interministeriale per la Transizione Ecologica*) istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri ed in conformità agli obiettivi dell'*Agenda 2030* delle Nazioni Unite, evidenziando una forte attenzione verso le tematiche ambientali, considerate fondamentali per l'attuazione delle strategie *Smart City*. Nello specifico, risultano di particolare interesse gli interventi relativi alla decarbonizzazione e il miglioramento della qualità dell'aria attraverso numerosi interventi di rinaturalizzazione delle aree urbane, la mobilità sostenibile attraverso la redazione del PUMS, la tutela del territorio ed il contrasto al consumo di suolo, il ripristino e il rafforzamento della biodiversità. Tra gli interventi già avviati da questa Amministrazione nell'ambito di *Messina Smart City* ed in accordo con il percorso già delineato della *Transizione Ecologica* della città stessa, il più ambizioso e articolato è senza dubbio *ForestaME*, una rinaturalizzazione e forestazione urbana, le cui finalità sono quelle di contribuire significativamente alla riduzione delle emissioni di CO₂ migliorando la qualità dell'aria ed il microclima urbano, limitando il fenomeno delle isole di calore, ma anche aumentare gli spazi di socializzazione e la mobilità urbana, gestendo il verde con il supporto di sistemi ITC (*Smart green*).

Tuttavia, l'ancora carenza di verde urbano è una delle criticità maggiori della città ed indice negativo del suo tasso di sviluppo civile. Obiettivo fondamentale del nuovo PUG dovrà essere dunque quello di incrementare la dotazione di verde urbano adottando pratiche integrate di pianificazione e gestione del territorio.

Nell'ambito del progetto di *Transizione Ecologica* assume importanza rilevante il tema dei rifiuti urbani, nell'ottica di un costante impegno per la riduzione degli sprechi, alla base del concetto di economia circolare, caratterizzata non solo da una gestione più efficiente delle risorse, mantenendo il valore dei materiali duraturo nel tempo, ma anche aumentando il recupero e la reintroduzione di beni e materiali. La gestione dei rifiuti nel comune di Messina è affidata a Messinaservizi Bene Comune S.p.A., che gestisce il ciclo integrato dei rifiuti compresa la raccolta porta a porta che copre la totalità del territorio comunale e che ha visto aumentare considerevolmente il tasso di riciclo dei rifiuti urbani, tanto da superare, nel 2025, la percentuale di raccolta differenziata del 60%. Inoltre, con fondi PNRR sono stati finanziati progetti di qualificazione ed efficientamento delle 6 isole ecologiche presenti sul territorio comunale oltre alla realizzazione di un nuovo Centro Comunale di Raccolta in località Maregrosso.

Con fondi *PN Metro PLUS e Città Medie SUD 2021 -2027*, inoltre, è previsto il *revamping* dell'impianto di selezione e valorizzazione rifiuti da raccolta differenziata sito in Contrada Pace.

Nell'ottica di una strategia che punti a minimizzare gli sprechi, si lavorerà, inoltre, per sviluppare sistemi di green public procurement al fine di favorire lo sviluppo di un mercato di prodotti e servizi a ridotto impatto ambientale attraverso la leva della domanda pubblica, contribuendo, in modo determinante, al raggiungimento degli obiettivi delle principali strategie europee come quella sull'uso efficiente delle risorse; ma anche avviando partenariati pubblico privato con tutti gli stakeholders coinvolti nel processo di smaltimento e riciclo dei rifiuti.

Sempre nell'ambito del programma *PN Metro PLUS e Città Medie SUD 2021 -2027* sono diversi gli interventi già finanziati tanto per la promozione del patrimonio naturalistico comunale dei Monti Peloritani attraverso il miglioramento della fruibilità e della qualità ambientale degli stessi, quanto per la messa in sicurezza di versanti, fiumare, villaggi tesi alla mitigazione del rischio idrogeologico del territorio. Si citano a titolo esemplificativo:

- *La Messina che vorrei – riqualificazione e sviluppo aree montane*, attività destinata principalmente al recupero del patrimonio esistente sui Monti Peloritani fatto di vecchie costruzioni in parte in stato di abbandono, al fine di renderlo nuovamente disponibile per la collettività ripristinando, al contempo, i sentieri storici di collegamento dei forti Umbertini, per essere concessi poi ad associazioni sportive, culturali ed aziende di giovani e start-up per attività connesse alla fruizione della montagna;

- *Completamento interventi di Riduzione Rischio Alluvioni mediante sistemazione dell'alveo con ripristino della sezione idraulica e mitigazione del degrado ambientale dei torrenti cittadini compresi quelli tombinati e delle relative vasche di calma* relativamente al torrente Annunziata, torrente Santo Stefano, torrente Papardo, torrente San Michele, Cardillo, Reginella e Tara, torrente Larderia, torrente Orto, torrente San Filippo, torrente Zafferia.

In ultimo, la redazione della *Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*, documento fondamentale per la stesura del PUG, la presenza delle zone vincolate della *Rete Natura 2000*, la Deliberazione di Consiglio comunale n.155 del 30/03/2023 "*Problematiche connesse all'EUPILOT 6730/ENVI/14 - studio per l'elaborazione di un sistema di supporto alla decisione per la valutazione degli effetti cumulativi sui siti della Rete Natura 2000 della città di Messina*", il confronto delle scelte di pianificazione comunale con i piani sovraordinati (*PAI – Piano stralcio di bacino per l'Assetto Idrogeologico, Piano di Gestione "Monti Peloritani", Piano Paesaggistico dell'Ambito 9, della provincia di Messina "Area della catena settentrionale – Monti Peloritani"*) consentiranno la

costruzione di un quadro di compatibilità ambientale delle trasformazioni previste dal Piano, capace di indicare per ogni porzione del territorio comunale se esistano le condizioni per una sua trasformazione e quali ne siano i limiti. La conseguente *Carta dei vincoli*, redatta conformemente all'art. 28 della Legge Urbanistica regionale n.19/20, dovrà contenere un censimento accurato del territorio comunale e delle sue caratteristiche tenendo conto non solo delle aree che per il loro valore ambientale e paesaggistico non sono suscettibili di alcuna trasformazione urbana per la presenza di vincoli ambientali e paesaggistici derivanti da norme di livello regionale, statale ed europeo, ma anche dei territori interessati da un elevato rischio di natura idraulica, geologica e sismica.

Infatti, la gravità delle condizioni di rischio del territorio messinese, soprattutto in relazione ad eventi di natura idrogeologica e sismica storicamente documentati, presuppone l'attivazione di una politica urbana resiliente, capace di prefigurare una nuova abitabilità della città basata sull'adattamento virtuoso alle condizioni di rischio presenti.

Fattore rilevante nel presidio territoriale è rappresentato dalla conduzione agricola dei suoli. Le aree agricole di maggiore pregio nell'area messinese sono collegate all'assetto morfologico del territorio e si concentrano nelle aree pianeggianti e sub-pianeggianti della fascia costiera e dei fondivalle delle fiumare o nelle aree a modesta acclività presenti sull'altopiano di Faro Superiore. Nello stesso tempo si tratta delle zone più favorevoli all'urbanizzazione, che hanno perciò subito negli ultimi decenni un forte decremento delle aree agricole, a cui si somma un evidente degrado indotto dovuto all'abbandono delle stesse. Il nuovo PUG dovrà individuare le aree da tutelare perché interessate da produzioni agricole di pregio o tradizionali o che possano presentare una potenziale produttività agricola anche se da incentivare.

Parte essenziale ed integrante di tale nuovo disegno urbano sarà l'adozione di norme di riuso del suolo attraverso appositi indirizzi e linee di intervento, che prevedano rimboschimenti, ripristino delle vecchie opere di difesa del suolo, interventi sul regime delle acque, stabilizzazione delle frane e, più in generale, progetti ed interventi adeguati a mitigare il rischio idrogeologico. Dovranno essere previsti altresì interventi di messa in sicurezza delle infrastrutture, dei centri abitati e del patrimonio edilizio dal rischio sismico. Infatti, studi condotti dal Servizio sismico nazionale e dalla Protezione civile, sono concordi nell'indicare Messina come una delle aree in cui è prevedibile un evento sismico di forte intensità (stimabile simile all'evento del 1908) rispetto al quale la città, ancora oggi, non ha approntato le necessarie adeguate misure di mitigazione, relative alla presenza di un elevato livello di vulnerabilità di parte del patrimonio edilizio ed infrastrutturale, che occorre assolutamente mettere in sicurezza. All'imprevedibile e inevitabile fenomeno naturale, come la catastrofica alluvione dell'ottobre 2009, con i 39 morti e con gli ingenti danni al patrimonio edilizio ed alle infrastrutture, si sono aggiunti gli effetti negativi di un processo di urbanizzazione, a volte incontrollato ed imprudente, che ha enormemente aumentato in questi anni i livelli di esposizione al rischio, tanto di quello sismico quanto di quello idrogeologico.

Il *Piano di Protezione Civile*, redatto nel 2023 dal Servizio di Protezione Civile, individua nell'ambito delle attività di prevenzione del rischio sismico, 445 *Aree di emergenza* suddivise in 327 *Aree di attesa*, 109 *Aree di ricovero* e 9 *Aree di ammassamento*, suddivise e localizzate in ognuna delle sei circoscrizioni del territorio comunale. Il piano prevede inoltre l'individuazione di zone di emergenza anche in caso di rischio da maremoto in prossimità delle zone costiere. Sulla base delle indicazioni previste dal *Piano di Protezione Civile*, il PUG dovrà individuare tutte le aree da sottoporre a vincolo di destinazione d'uso o a misure speciali per garantire la realizzazione delle Aree di emergenza previste. Inoltre, di concerto, con il Servizio della Protezione Civile e coerentemente con quanto previsto dal *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, il PUG dovrà

indicare le norme specifiche cui sottoporre la viabilità di emergenza, con indicazione del sistema di connessione fra i principali presidi sanitari della città.

Il *Piano di Protezione Civile* si propone, inoltre, di indicare una serie di proposte da sviluppare nell'ambito della programmazione delle attività per la mitigazione dei rischi nel territorio comunale, attraverso il *Piano delle proposte migliorative* per il miglioramento complessivo della resilienza urbana del territorio messinese considerando, in prima istanza, l'opportunità di effettuare un'analisi speditiva e qualitativa di primo livello della vulnerabilità/sicurezza sismica del patrimonio urbano esistente, nella consapevolezza che la prevenzione del rischio sismico passi attraverso una conoscenza della stabilità del fabbricato e del contesto geologico nel quale l'edificio viene inserito. Altresì, il piano propone una mappatura delle aree a rischio censite, al fine di riverificare ed eventualmente rivalutare con maggiore dettaglio le condizioni di rischio a livello locale. Tali istanze dovranno essere debitamente tenute in considerazione dalla prevista pianificazione del territorio comunale.

Il contrasto proattivo al consumo di suolo, la salvaguardia e l'incremento della permeabilità dei suoli e nuove politiche di bonifica di quelli inquinati, la riduzione delle fonti inquinanti e l'incremento delle dotazioni vegetali urbane, l'efficientamento strutturale, energetico e impiantistico dei tessuti esistenti, diventano strumenti essenziali per definire contromisure volte alla mitigazione e alla sicurezza.

Il presidio dell'ambiente naturale deve però essere garantito sia all'esterno delle città, attraverso obiettivi dedicati alla mitigazione dei rischi, al contrasto al dissesto idrogeologico, alla tutela degli habitat esistenti, sia all'interno delle aree urbane, attraverso la riqualificazione di vuoti urbani e peri-urbani, la rigenerazione del patrimonio immobiliare, la gestione dei rischi derivanti dal cambiamento climatico, nella consapevolezza del riconoscimento del territorio come bene comune e risorsa non rinnovabile e, come tale, da preservare e valorizzare, contrastando il consumo di suolo. L'insieme di queste azioni resilienti contribuiranno a dotare Messina di una rete di infrastrutture ambientali capaci di costituire il telaio di una città che si immagina sempre meno pervasiva dal punto di vista edilizio e sempre più attenta a valorizzare la geografia di un territorio di eccezionale qualità paesaggistica.

Si tratta di costruire una *rete di infrastrutture verdi e blu*, a partire da quelle esistenti, capace di contrastare condizioni di fragilità del territorio e al contempo di massimizzare la biodiversità e la produzione di servizi ecosistemici, anche in ambito urbano. La costruzione di questa rete costituisce inoltre occasione per il ripensamento di una nuova visione di città attraverso progettualità di qualità paesaggistica ed ecologica, associate a pratiche sociali inclusive, economie innovative e processi collaborativi pubblico-privato.

Il PUG dovrà inoltre considerare i problemi ambientali anche alla luce delle molteplici ricadute prodotte dalla realizzazione del Ponte, soprattutto nel lungo periodo del suo cantiere. Come evidenziato nel precedente capitolo 1.2., questi problemi riguardano principalmente le questioni relative alla gestione dei suoli impegnati dallo stoccaggio di materiali, alla forte domanda d'acqua naturale necessarie ai lavori del Ponte in una condizione già fortemente critica per gli usi civili "ordinari", alle esigenze di infrastrutturazione a servizio dei cantieri in rapporto alla mobilità ordinaria, alle dinamiche di svalorizzazione immobiliare e abbandono delle aree abitate investite più o meno direttamente dal cantiere a fronte delle domande abitative delle maestranze. Più specificamente, sotto il profilo della sostenibilità ambientale:

- la predisposizione di ampie aree di stoccaggio dei materiali per una fase temporale decennale produrrà la sottrazione di aree agricole, naturalistiche e comunque permeabili il cui progressivo recupero il PUG dovrà prevedere e regolamentare;

- la realizzazione dell'enorme complesso di opere produrrà una domanda cospicua di acqua, il cui emungimento dalle falde individuate dovrà costituire l'occasione per risolvere i problemi di scarsità della risorsa vissuta dalla Città di Messina nei periodi di siccità.

3.1.1 Direttive generali relative alla centralità del paesaggio e al presidio del territorio

1. Salvaguardare e valorizzare il paesaggio forestale e agrario

- *Ripristinare i paesaggi boschivi* compromessi dagli incendi attraverso processi di rimboschimento che utilizzino specie autoctone connotanti i paesaggi boschivi esistenti.
- *Favorire il riutilizzo produttivo delle parti abbandonate del territorio rurale*, attraverso l'incentivazione di produzioni tradizionali fortemente connotanti il paesaggio agrario storico di Messina a partire dai nocciolieti e dagli agrumeti, dentro politiche e piani di sviluppo rurale.
- *Incentivare la conservazione delle matrici del paesaggio agrario urbanizzato* a contatto con le aree urbane e periurbane e di quello interessato dalla dispersione insediativa nell'area di Capo Peloro, dei laghi di Faro e Ganzirri e dei versanti sovrastanti, attraverso dispositivi normativi di tipo premiale, di compensazione ambientale e fiscali.
- *Realizzare il sistema di orti urbani* nelle aree di frangia fra i tessuti urbanizzati e il territorio agricolo attraverso la realizzazione di *parchi agricoli* finalizzati sia a garantire una migliore qualità ambientale e paesaggistica, sia a promuovere un rapporto diretto fra i piccoli produttori ed i consumatori, i cosiddetti *mercati a chilometro zero*.
- *Incentivare il recupero e la messa in sicurezza degli edifici speciali e dei villaggi* che costituiscono la rete del territorio storico e il presidio delle aree agro-forestali.

2. Salvaguardare e valorizzare il paesaggio fluviale e lacustre

- *Attivare programmi di riqualificazione paesaggistica e rinaturazione della rete di fiumare*, in sinergia con le azioni di contrasto al dissesto idrogeologico e di riduzione dei rischi relativi eliminando usi impropri degli alvei (strade e parcheggi), ripristinando i sentieri spondali, stombinando e rinaturalizzando ove possibile gli alvei tombati, salvaguardando e valorizzando altresì l'identità storico-naturalistica delle fiumare connotate dalla presenza di mulini abbandonati (Gesso-Riosalemi, Marmora, Corsari, Tono, Camaro-Zaera, Bordonaro-Gazzi-San Filippo, Larderia), attraverso il recupero dei manufatti e la predisposizione di tracciati e sistemi informativi per la fruizione turistica.
- *Salvaguardare e valorizzare il paesaggio lacustre di Ganzirri e Faro* (Pantano grande e piccolo) e dei dispositivi idraulici realizzati dall'Esercito inglese ai primi dell'Ottocento, anche ai fini della fruizione turistica e della realizzazione di spazi aperti attrezzati.

3. Salvaguardare e valorizzare il paesaggio costiero

- *Contrastare l'erosione della fascia costiera e dei relativi sistemi dunali, in coerenza con il Piano di Utilizzo del Demanio Marittimo (PUDM)* in corso di approvazione, anche salvaguardando e rafforzando la macchia mediterranea e le praterie marine di posidonia. In particolare:

- nel tratto compreso tra la Falcata e Tremestieri, attraverso il miglioramento e la qualificazione dell'intersezione con il fascio dei binari e la previsione di un parco lineare in continuità con quanto previsto dal Piano Integrato di Ambito Urbano (PIAU) anch'esso in corso di approvazione;
 - nel tratto tra l'Annunziata e Capo Peloro e nell'area di Mortelle-Tono, anche attraverso la salvaguardia della successione dei paesaggi dunali/agricoli dentro una prospettiva di fruizione turistica a basso impatto;
 - attraverso la valorizzazione del sistema costiero delle torri e del Pione di Capo Peloro.
- *Realizzare un sistema ciclo-pedonale continuo lungo la fascia costiera sui due mari, come grande promenade di qualità paesaggistica della città.*

4. Riorganizzare il ciclo delle acque e del drenaggio urbano

- *Salvaguardare, bonificare e valorizzare i corsi d'acqua e i laghi anche ai fini della fruizioneturistica e della realizzazione di spazi aperti attrezzati.*
- *Riorganizzare il sistema delle reti di smaltimento delle acque piovane in rapporto ai cambiamenti climatici e alla interazione con le altre azioni del presente obiettivo strategico.*
- *Riqualificare le reti di adduzione idrica interne ed esterne al Comune di Messina, anche al fine di ridurre drasticamente le notevoli perdite di rete, nell'ambito delle azioni di mitigazione e compensazione degli effetti conseguenti al forte emungimento di acqua durante la costruzione del Ponte. In questo quadro, dovrà essere valutata la fattibilità di uno o più dissalatori per ridurre l'emungimento delle riserve idriche naturali, coadiuvando il contrasto alle situazioni di siccità nei mesi caldi, anche successivamente alla conclusione dei lavori.*

5. Salvaguardare, rigenerare e qualificare i suoli

- *Bonificare i suoli compromessi a partire dalle aree dismesse (industrie, cave e discariche), privilegiandoli nella individuazione delle aree di cantiere per la costruzione del Ponte.*
- *Garantire, anche attraverso una specifica regolamentazione del PUG, il progressivo recupero ecosistemico delle aree agricole, naturalistiche e comunque permeabili utilizzate per lo stoccaggio dei materiali nella fase di cantiere per la costruzione del Ponte, attraverso adeguate compensazioni aggiuntive in termini di forestazioni, rimboschimenti, recupero di aree incolte per usi agricoli e attraverso operazioni di desealing di suoli impermeabilizzati.*

6. Realizzare una rete di infrastrutture ambientali di qualità paesaggistica

- *Completare la rete ecologica urbana, il cui processo di formazione è già avviato a partire dalle vaste aree boscate dei Peloritani, riserva di importanti valori ambientali e naturalistici che incide fortemente sulla qualità dei paesaggi messinesi da connettere con la città esistenteattraverso il coinvolgimento del sistema delle aree agricole collinari e periurbane e il ripristino ambientale delle fiumare scoperte per la realizzazione di *corridoi ecologici* in grado di garantire la continuità del sistema naturalistico ambientale creando le condizioni di sicurezza e penetrando all'interno del tessuto urbano potenziandone la permeabilità dei suoli e le dotazioni vegetali.*

- *Qualificare paesaggisticamente la costellazione degli spazi pubblici (parchi, giardini e grandi strade intese come viali alberati) e privati (aree pertinenziali degli edifici e dei tessuti, orti urbani, ...) attraverso il miglioramento delle loro connessioni, la riqualificazione di alcuni tracciati primari, l'irrobustimento delle dotazioni vegetali e l'incremento della permeabilità dei suoli, arricchendo gli spazi verdi esistenti e creandone di nuovi, in continuità con gli interventi già previsti nell'ambito dell' Area Urbana Funzionale di Messina (FUA) a valere sul PR FESR 2021 – 2027, volti alla qualificazione del verde esistente in città attraverso il “Progetto per la manutenzione del verde pubblico nel Comune di Messina” che prevede un finanziamento di 6 milioni di euro.*

7. Ridurre la fragilità territoriale e l'esposizione ai rischi relativi

- *Ridurre la pressione antropica e il consumo di suolo nei territori fragili incentivando trasferimenti compensativi dalle aree a rischio ad aree di rigenerazione urbana pubbliche e private.*
- *Sostenere interventi di rinaturalizzazione delle aree corrispondenti ad edifici e tessuti edilizi demoliti e delle aree di fragilità ambientale compromesse.*
- *Attivare un piano pluriennale di interventi di messa in sicurezza dei versanti, delle fiumare e dei litorali in continuità con gli interventi già finanziati nell'ambito del programma PN Metro PLUS e Città Medie SUD 2021 -2027.*

6. Ridurre la vulnerabilità di edifici e tessuti edilizi ai rischi naturali e antropici

- *Incentivare processi diffusi di riciclo edilizio, con elevate prestazioni antisismiche, energetiche e impiantistiche, di qualità architettonica e tecnologica.*

3.2 Rigenerazione della città esistente

L'esaurimento della fase espansiva della città e la conseguente necessità di arrestare il consumo di suolo, si coniuga con l'obiettivo di rendere più incisivo l'ampio e diffuso processo di rigenerazione della città esistente e di capacitazione sociale e imprenditoriale già da tempo avviato, nel rispetto delle diverse identità stratificate nel territorio e del policentrismo che esse producono, dando risposta alle domande abitative ancora irrisolte e concentrate in alcuni frammenti di periferie con elevato degrado urbano.

Questa operazione dovrà interessare sia la città pubblica, costruita dopo il terremoto del 1908 e le distruzioni dell'ultima guerra, segnata da una sequenza di interventi spesso di scarsa qualità architettonica e costruttiva, sia quella privata delle tante lottizzazioni che hanno contrassegnato l'espansione lungo le fasce collinari e costiere e gli insediamenti precari ancora presenti, che prendono le mosse dai baraccamenti post-terremoto e dagli stessi interventi pubblici che hanno aperto la strada a processi edificatori spontanei e destrutturati di appropriazione dello spazio pubblico. Assieme ad essi va coinvolto un vasto repertorio di edifici e complessi speciali, dismessi o abbandonati con l'esaurimento del loro ciclo di vita produttivo, infrastrutturale e dei servizi, che configura oggi una costellazione diffusa di occasioni di riciclo e riuso per la città, anche di pregio architettonico e monumentale, al fine di individuare nuovi spazi per le attrezzature e per i servizi mancanti, mediante il riuso e la riqualificazione degli immobili e dei tessuti urbani esistenti.

Fattore fondamentale, in un programma di rigenerazione urbana è il coinvolgimento di attori operanti su una pluralità di valori, non solo economici, e di tutte le componenti sociali, come quelle di tipo associativo, capaci di attivare forti collegamenti con le comunità locali. La partecipazione diventa dunque un percorso di riconoscimento del diritto alla città: il processo rigenerativo può infatti dirsi riuscito, solo quando, oltre al recupero fisico degli immobili e dei tessuti urbani, si verifichi anche la riappropriazione, da parte dei cittadini, di quegli stessi luoghi che diventeranno spazi dell'abitare e dello stare per una ritrovata socialità.

I tessuti edilizi rigenerati o le emergenze architettoniche rifunzionalizzate, diventano attrattori di nuova urbanità, contribuendo a ristabilire anche un equilibrio sociale ed a proporre nuovi modi per vivere gli ambiti rinnovati. In questo contesto, va sottolineato che il processo diffuso di rigenerazione urbana e ambientale assume particolare rilevanza in contesti in cui il livello di degrado fisico e sociale, connesso alla presenza di insediamenti precari e spontanei, sollecita strategie e tattiche più articolate rispetto a quelle esclusivamente urbanistiche ed edilizie.

In questo senso l'esperienza che il Comune di Messina ha compiuto dapprima con l'attuazione del Programma "*CapaCity*", sviluppato sulla base dei finanziamenti concessi nel 2017 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri nell'ambito del cosiddetto "*Bando Periferie*"¹⁰, e successivamente con i numerosi progetti avviati dalla Struttura di *Commissario Straordinario del Governo per il Risanamento delle Baraccopoli della città di Messina*, rappresenta esempio di capacitazione di soggetti sociali deboli al fine di consentire il loro ingresso nel mercato immobiliare attraverso agevolazioni pubbliche e l'accesso a forme di micro-credito, oltre ad avvio di complessi programmi di rigenerazione urbana delle aree interessate dagli interventi, contribuendo altresì alla riduzione dello spreco edilizio ed al consumo di nuovo suolo, offrendo la possibilità di destinare quote rilevanti delle aree occupate da insediamenti precari ad attrezzature e verde pubblico.

Tutto ciò richiede un insieme articolato di incentivi urbanistici, finanziari e fiscali per rendere fattibile sia un processo diffuso e capillare di interventi diretti sui singoli edifici, sia una serie di

10 Presidenza del Consiglio dei Ministri, "*Programma straordinario di intervento per la riqualificazione urbana e la sicurezza delle periferie delle città metropolitane e dei comuni capoluogo di provincia*", DPCM 6 dicembre 2016.

operazioni più complesse su parti di città di dimensione più ampia, come si sta configurando nella grande area costiera del cosiddetto PIAU¹¹.

Le auspiccate pratiche di rigenerazione urbana e sociale sono strettamente collegate, per la città di Messina, al *fabbisogno abitativo*. Dai dati del Censimento Permanente della Popolazione e delle Abitazioni Istat del 2021, a fronte di una popolazione residente, al 31 dicembre del 2021, di 221.246 abitanti e 99.127 famiglie (con un numero medio di componenti per famiglia pari a 2,22) risultava, a Messina, un patrimonio edilizio di 133.133 abitazioni; di queste 98.046 risultavano occupate, mentre quelle non occupate erano 35.087.¹²

Inoltre, dai dati del Censimento Istat del 2011, si evidenzia che il numero di stanze in abitazioni occupate da persone residenti è pari a 402.996¹³, che legato al numero di abitanti rilevato nello stesso anno determina un rapporto di numero di abitanti per vano pari a 0,6: valore che conferma complessivamente una sostanziale vasta disponibilità di spazi abitativi ancor più accentuata nel 2017. Infatti, dalle analisi contenute nella *Relazione dello Schema di massima relativo al PRG* nel 2018, si evince che fra il 2012 e il 2017 sono stati rilasciati titoli autorizzativi per 307.500 mc, corrispondenti a circa 3.725 nuovi vani, per un totale al 2017 di 406.725 vani occupati. Il rapporto fra i 235.000 abitanti al 30 giugno 2017 e i 406.129 vani (considerando una quota del 16% di non occupato fisiologico sui 3.725 nuovi vani) alla stessa data decresce ulteriormente raggiungendo il parametro di 0,58 abitanti per vano.

Dalla lettura dei superiori dati, ed in considerazione del già citato decremento demografico registrato in città, è quindi possibile desumere che, fatte salve, alcune particolari situazioni sociali relative alle famiglie a reddito più basso, il fabbisogno edilizio in città risulta certamente contenuto, con una crescita edilizia nei prossimi decenni fortemente limitata, anche per consentire un riuso del patrimonio di abitazioni o stanze attualmente non utilizzato o sotto- utilizzato. Occorrerà pertanto approfondire con particolare attenzione, attraverso lo studio demografico propedeutico al PUG, le variabili che influenzano l'andamento demografico della città che si registra in costante decremento, ma sarà importante anche pervenire a un fabbisogno residenziale aderente alle necessità dei cittadini esaminando anche i temi della domanda sociale di abitazione, per adeguare le strategie di pianificazione alle diverse richieste di residenze speciali, agevolate, sovvenzionate o di social-housing. A questi fabbisogni occorre aggiungere quelli determinati dalle categorie fragili e marginali che non riescono ad accedere al mercato dell'abitazione, esaminando, quindi, la reale accessibilità all'alloggio.

Negli anni più recenti, l'espansione edilizia ha aggredito le aree collinari a ridosso del centro urbano, con un deciso incremento dei livelli di rischio idrogeologico, impermeabilizzazione dei suoli e effetti negativi sul regime delle acque. La stessa Legge Urbanistica regionale n. 19/20 e ss.mm.ii., all'art. 34, stabilisce che *“Il consumo di suolo è consentito, entro il limite massimo del dieci per cento della superficie del territorio urbanizzato, esclusivamente per opere pubbliche e opere qualificate di interesse pubblico dalla normativa vigente, nei soli casi in cui non esistano ragionevoli alternative consistenti nel riuso di aree già urbanizzate e nella rigenerazione delle stesse.”* Di conseguenza, tutti i nuovi insediamenti con funzioni residenziali, commerciali o produttive dovranno essere previsti esclusivamente in aree già compromesse in quanto interessate da precedenti trasformazioni.

Il fabbisogno abitativo, così come la richiesta di nuove infrastrutture e servizi pubblici, dovrà essere soddisfatta, dunque, quasi esclusivamente per mezzo di processi rigenerativi dei tessuti urbani esistenti. La rigenerazione urbana di spazi, infrastrutture ed edifici, siano essi pubblici che privati, è

11 PIAU- Programma Innovativo in Ambito Urbano, “Progetto Integrato per la Ristrutturazione e Riqualificazione Urbana dell'area Stazione Marittima – S. Cecilia”.

12 ISTAT, Censimento permanente delle popolazioni e delle abitazioni, 2021.

13 ISTAT, Censimento permanente delle popolazioni e delle abitazioni, 2011

disciplinata, poi, dall'art. 33 della Legge Urbanistica regionale n. 19/20, ai sensi della quale essa si realizza, infatti, per mezzo di processi di riciclo urbano o, ove necessario, attraverso interventi di demolizione e ricostruzione o di nuove costruzioni per l'inserimento di nuove funzioni diversificate, tra cui quella di edilizia sociale e residenziale e di spazi e strutture di servizio pubblico o di uso pubblico nonché quelle delle attività produttive, anche attraverso processi perequativi.

La legge urbanistica regionale, assegna agli interventi di rigenerazione urbana, i seguenti obiettivi:

- potenziare e qualificare la *presenza delle aree a verde* all'interno dei tessuti urbani;
- sviluppare una *mobilità sostenibile*, incentrata su un sistema integrato di spostamenti pedonali, ciclabili e sull'accesso alle reti e nodi del trasporto pubblico e della mobilità condivisa;
- conseguire una significativa riduzione dei consumi idrici ed energetici tradizionali, favorendo l'uso di energie rinnovabili e l'autoconsumo;
- realizzare bonifiche di suoli inquinati e la riduzione delle aree impermeabili;
- promuovere un efficiente sistema di raccolta differenziata e smaltimento dei rifiuti, prevedendo appositi spazi da destinare a isole ecologiche o, ove possibile, favorendo l'autogestione del riciclo dei rifiuti;
- dotare le aree di strumenti e modalità per gestire il deflusso delle acque meteoriche, nel rispetto del principio di invarianza idraulica.

Altresì, i processi rigenerativi, dovranno essere ispirati ai seguenti principi di carattere generale:

- il *contenimento del consumo del suolo*, da attuare ricorrendo alla riconversione di aree prevalentemente dismesse, dismettibili o sottoutilizzate;
- la *qualità progettuale*, sia a livello urbanistico che architettonico, attraverso il ricorso a procedure concorsuali di affidamento degli incarichi di progettazione al fine di promuovere la qualità dell'architettura contemporanea;
- la *realizzazione di nuove centralità urbane*, perseguendo una strategia per una mixité funzionale capace di arricchire e migliorare l'esperienza del vivere quotidiano nelle aree marginalizzate;
- l'*allocazione di nuova edilizia*, ad elevata efficienza energetica, nelle aree di trasformazione urbana;
- il *miglioramento dell'offerta residenziale*, dando risposta alla domanda abitativa ancora esistente e irrisolta di alcune aree periferiche attraverso il riuso ed il recupero di edifici o interi brani di città abbandonati e degradati.

Riappropriarsi della città negata

Una delle criticità riscontrate riguarda il permanere, all'interno del tessuto urbano, di ampie porzioni di città che, allo stato attuale, hanno perso il loro ruolo ed a cui non è stata assegnata una nuova funzione, che sarà necessario ricomprendere negli interventi di rigenerazione urbana.

Si tratta di una sorta di *città negata*, inaccessibile alla fruizione dei cittadini, ma che occupa, invece, posizioni centrali e strategiche. Il recupero di queste aree è indispensabile per restituire alla città spazi che per la loro posizione potranno rappresentare delle nuove e fondamentali centralità urbane dove sarà possibile realizzare spazi pubblici, servizi e attività direzionali.

Tra gli interventi ed i programmi già avviati da questa Amministrazione, che si muovono in questa direzione, ricordiamo il già citato *Programma Innovativo in Ambito Urbano*, “*Progetto Integrato per la Ristrutturazione e Riqualificazione Urbana dell’area Stazione Marittima – S. Cecilia* (PIAU) in fase di approvazione: esso prevede il riuso e la riqualificazione, con la restituzione alla città del suo fronte a mare, di quella vasta porzione di territorio costiero che va dalla zona Falcata a Gazzi, delimitata a monte dalla via La Farina. Per quest’area, è stata avanzata una proposta di nuovo assetto, che prevede un complessivo ridisegno della stessa con la previsione di aree commerciali, una piattaforma logistica, aree direzionali e turistiche ed un grande parco urbano affacciato direttamente sul mare dello Stretto (zone ZIR e ZIS) che ingloberà l’area archeologica della Cittadella e che potrà rappresentare un luogo privilegiato di incontro e socializzazione per i messinesi. Il nuovo PUG dovrà procedere ad una opportuna verifica di coerenza delle previsioni del PIAU con l’assetto complessivo della città, coordinandosi con lo stesso ed avendo già avviato il necessario processo di concertazione con RFI, che, alla luce della L.R. n. 8/12 e del *Piano Integrato di Recupero Urbano* previsto dall’art. 23 della citata legge, non potrà che agevolare il percorso avviato.

Più recentemente, il Comune di Messina, grazie alla collaborazione con la Regione Siciliana e l’Agenzia del Demanio ha sottoscritto un importante accordo, per un vasto progetto strategico volto alla rigenerazione urbana e al superamento del disagio abitativo: il *Piano Città degli immobili pubblici*, che prevede la riqualificazione di beni pubblici inutilizzati, rispondendo alle esigenze abitative della città e rifunzionalizzando grandi compendi pubblici di architettura industriale e militare. Nel Piano sono stati finora inserite le aree comunali della ex baraccopoli e 20 immobili dello Stato parzialmente utilizzati o in disuso. L’obiettivo è la realizzazione di un mix funzionale di residenze, uffici e servizi in grado di generare valore e sviluppo anche in termini di benessere e sostenibilità sociale, valorizzando altresì i caratteri identitari dei luoghi e del patrimonio immobiliare pubblico con alto valore storico e culturale per favorirne la fruizione pubblica e rafforzare l’offerta dei servizi culturali.

I venti immobili del Piano Città sono: Caserma Masotto, Caserma Militare Nervesa, Magazzini di Commissariato di Marina, Forte Spuria, Forte dei Centri, Ex Deposito Munizioni Campo Italia, Forte Ogliastris, Ex Forte Castellaccio, Ex Forte Gonzaga, Forte Petrazza, Forte Schiaffino, Forte Serra La Croce, Forte Masotto, Batteria Crispi, Forte S. Jacchiddu, Forte Puntal Ferraro, Forte Cavalli, Ex Deposito Nafta Cappuccini, Casette Ex Dicat Bisconte, Ex Polveriera Camaro e Collinetta Bisconte, Area ex Baraccopoli.

Tra questi, per ex Caserma Militare Nervesa sono già stati avviati i lavori di demolizione dei fabbricati esistenti e di realizzazione di un nuovo complesso edilizio residenziale formato da 3 palazzine, oltre a spazi pedonali, zone verdi, aree giochi e sport, parcheggi.

Tra le aree interessate da recenti programmi di trasformazione urbana si citano poi:

- il progetto promosso dall’ *Autorità di Sistema Portuale dello Stretto*, per mezzo di concorso di progettazione, aggiudicato da *Tstudio Guendalina Salimei*, per la riqualificazione del versante costiero verso nord che ridisegnerà in maniera radicale l’affaccio a mare della città comprendendo gli spazi dell’ex Fiera di Messina e prevedendo il trasferimento del servizio di traghettamento privato della Rada San Francesco. Un’infrastruttura lineare che unisce monumenti storici e nuovi spazi: l’Ex Irrera a Mare diventerà un cinema all’aperto, mentre una grande piazza con giochi d’acqua collegherà la Chiesa di Porto Salvo alla promenade della Nuova Marina.
- *i-HUB di Messina - Graceful Living area for Messina*, intervento che mira a creare un complesso tecnologico in grado di ospitare laboratori, incubatori d’impresa, strumenti di e-government e centri di aggregazione tra cittadini, imprese ed enti del terzo settore,

divevendo polo di eccellenza tecnologica, incentrato sui temi della sostenibilità ed inclusività, con la digitalizzazione alla base dell'intero processo, che inizialmente previsto nell'ampia area tra l'Ex Mercato Ittico, l'Ex Silos/Granai e gli Ex Magazzini Generali, sarà ubicato in immobili dismessi nell'ex area ferroviaria in via S. Cecilia, reso disponibile dopo l'accordo stipulato dal Comune di Messina con Ferrovie dello Stato. Perseguendo il principio di consumo di suolo nullo, gli interventi di ristrutturazione e di demolizione e ricostruzione prevederanno il mantenimento della volumetria esistente, la riqualificazione dell'area, mediante la creazione di un nuovo parco urbano, ricreando spazi di aggregazione anche all'aperto in un innovativo parco al centro della Città. Inoltre, la realizzazione dell'intervento, a sistema con la nuova viabilità della Via Don Blasco, e con gli interventi di riqualificazione delle aree limitrofe in ambito PNRR, consentirà di creare una nuova centralità urbana, caratterizzata da un elevato contenuto tecnologico ed una forte connotazione verde, diventando un polo attrattivo per tutta la comunità.

- *Dalla memoria al futuro: terrazza panoramica e percorsi di rinascita urbana*, intervento nell'area dell'ex Silos Granai e della Casa del Portuale già interessate dalle opere di demolizione programmate per l'inserimento dell' i-HUB, che rimarranno invece libere alla fruizione di tutti ospitando un parco attrezzato; questa scelta si pone in linea con le politiche di contrasto proattivo al consumo di suolo e l'incremento della permeabilità dello stesso incentivando altresì occasioni di riuso del patrimonio esistente, oggi in stato di degrado. Tali interventi, difatti, costituiscono valorizzazione del waterfront e del patrimonio paesaggistico con l'intento di rigenerare aree in disuso, al fine di incrementare la fruizione e l'attrattività turistica degli stessi, mediante l'innalzamento della qualità degli spazi pubblici e del recupero architettonico. In particolare, la demolizione controllata e la ristrutturazione degli ex Magazzini Generali, Mercato Ittico e Silos/Granai libererà spazi per la realizzazione di un parco urbano articolato in aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili, zone di sosta, giochi e bike parking, garantendo il riciclo di almeno il 70% dei materiali di risulta. La terrazza panoramica sopraelevata, che verrà realizzata in materiali ecosostenibili, offrirà un nuovo punto di osservazione sullo Stretto, valorizzando il waterfront e stimolando il turismo culturale. Infine, la pedonalizzazione e riqualificazione di Viale San Martino rafforzeranno la mobilità dolce, incrementando la vivibilità, la sicurezza e la qualità ambientale dell'asse urbano, finalizzando una pianificazione strategica complessiva che ha visto la rigenerazione degli spazi contigui.

Il PUG dovrà ricomprendere questa, ed altre progettualità previste dal *Piano Regolatore Portuale*, integrando le scelte di pianificazione urbana con quelle portuali.

Fra le aree ancora negate alla cittadinanza ed attualmente sottoutilizzate o utilizzate impropriamente si possono elencare:

- *l'area della zona Falcata*, per la quale esistono già progetti per una sua parziale restituzione alla città, mentre alcune aree risultano già normate dal *Piano Regolatore Portuale di Messina/Tremestieri*; esiste poi una porzione della zona falcata la cui disciplina urbanistica è dell'ASI, oggi IRSAP, che va ripianificata all'interno del PUG;
- *le aree militari*, non ricomprese nel programma *Piano Città degli immobili pubblici* quali la Caserma Zuccarello e l'Ospedale Militare lungo il Viale Europa, quindi in pieno centro urbano cittadino e il XXIV Reggimento di Artiglieria nell'area di Contesse, nonché la Direzione artiglieria a Bisconte, aree che per la loro localizzazione rivestono un ruolo strategico nel futuro della città; la Cittadella della Giustizia che potrebbe trovare posto

nelle aree dismesse dell'Ospedale Militare; l'Ospedale di Santa Maria della Pietà costruito nella seconda metà del '500;

- *il fronte mare della riviera nord*, con la riserva dei Laghi di Ganzirri e la punta di Capo Peloro, luogo di grandi suggestioni mitologiche, per la quale è già finanziato, nell'ambito del programma *PN Metro PLUS e Città Medie SUD 2021 -2027* la riqualificazione del Villaggio di Torre Faro per mezzo di interventi legati al miglioramento della mobilità dolce e sostenibile, oltre a diventare sede di importanti attività culturali che includono la rifunzionalizzazione delle Torri Morandi che sono oggi interessate dai lavori a valere dei Piani Urbani Integrati PUI, previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), e che diventeranno sede del museo MAXXI Med. Le *Torri Morandi*, stazioni di tensionatura dei cavi, furono costruite, su progetto di Riccardo Morandi, come l'approdo dei grandi cavi dell'energia elettrica tesi a 70 metri dall'altezza tra le due sponde dello Stretto. Dismesse nel 1995, versano oggi in uno stato di incuria e degrado, invisibili all'automobilista che percorre via Pozzo Giudeo nonostante siano due emergenze architettoniche importanti, dotate di un enorme spazio di pertinenza per una città come Messina. Per questo importante manufatto è previsto un prestigioso progetto che prevede di farne sede del MAXXI a Messina, dedicata alla scena artistica contemporanea del Mediterraneo.
- *il Pilone* di Torre Faro a Capo Peloro progettato e realizzato tra il 1948 e il 1956 dalla Società Generale Elettrica Sicilia SGES, che sosteneva l'elettrodotto che attraversava lo Stretto per fornire l'energia dall'aria continentale all'isola. Dismesso nel 1994 è stato poi venduto al Comune di Messina; manufatto speciale, per ruolo simbolico, perizia costruttiva e imponenza monumentale necessita che venga interessato dai processi di rigenerazione previsti per la zona di Capo Peloro;
- *il sistema delle fortificazioni, dei forti umbertini, delle torri saracene, gli edifici speciali di interesse storico-monumentale*, non ricompresi nel programma *Piano Città degli immobili pubblici*, ma anche il sistema dei *mulini ad acqua* abbandonati lungo alcune fiumare sia sul versante jonico (come nella zona di Camaro Superiore-Zaera, a nord dei nuclei di Bordonaro e Cumia) che sul versante tirrenico (come lungo le fiumare di Marmora, Corsari e Tono).

Risanamento e valorizzazione della periferia degradata

Piani particolareggiati di Risanamento. Attorno al perimetro del piano Borzì, che possiamo far coincidere con il centro urbano vero e proprio della città, si è formata nel corso del secolo passato una vasta periferia urbana dove oggi si può stimare viva circa la metà della popolazione dell'intero comune. L'urbanizzazione della periferia messinese ha interessato in buona misura le vallate dei torrenti che attraversano il territorio della città (Camaro, Gazzi, Giostra, Annunziata) ed ha preso le mosse dai primi insediamenti di quartieri ultrapopolari e semi rurali costruiti dal fascismo durante gli anni '30. A tali primi insediamenti si sono aggiunti nel tempo i quartieri di edilizia economica e popolare, dove risiedeva la popolazione più povera della città. Si è giunti, in tal modo, alla creazione di aree di emarginazione economica e sociale, caratterizzate da elevato degrado funzionale ed ambientale con assenza di servizi e di verde. Parallelamente, nel corso degli anni, negli interstizi e nelle aree libere fra i diversi insediamenti di quartieri popolari ed ultrapopolari si è assistita alla edificazione di alloggi di fortuna, realizzati dalle famiglie più povere, le baracche. L'approvazione della *Legge della Regione Sicilia n.10 del 1990*, finanziava lo sbaraccamento e la ricostruzione delle aree baraccate; l'Amministrazione comunale decise così di procedere alla redazione di sette *Piani particolareggiati di Risanamento*, recepiti integralmente dal PRG vigente,

che comprendono estesissime parti del territorio comunale, perimetrare ben oltre la dimensione degli insediamenti precari esistenti, che sono riusciti ad incidere solo relativamente sulla riqualificazione di queste parti urbane e sulla dotazione di adeguati spazi pubblici, lavorando invece, soprattutto, sulla realizzazione di insediamenti di ERP su aree libere limitrofe.

Oggi, dopo molti anni di stagnazione, grazie alla struttura di *Commissario Straordinario del Governo per il Risanamento delle Baraccopoli della città di Messina (D.L. n.44/2021)* ed alla costituzione dell'*Agenzia Risanamento Baraccopoli Messina (A.Ris.Me.)* quale soggetto attuatore, istituita dal comune di Messina con legge regionale, per gestire il processo di risanamento delle aree urbane degradate e migliorare le politiche abitative della città, già molto è stato fatto per razionalizzare gli interventi di risanamento delle aree urbane degradate della città. L'A.Ris.Me. si occupa anche del rialloggiamento delle famiglie residenti in baraccopoli attuando programmi di housing sociale ed interventi di rigenerazione urbana delle aree interessate.

Il programma di risanamento riguarda, nello specifico, le aree comprese all'interno di 5 ambiti di risanamento così come individuati dalla L.R. 10/90 e con variante allo strumento urbanistico vigente con Deliberazione di C.C. n.10/C del 17/01/1994 (di modifica dell'ambito Torrente Annunziata e ambito B) oltre alle 72 aree perimetrare con Ordinanza del Commissario Straordinario n.2/2021 del 01/09/2021, successivamente aggiornate ad 80 con Ordinanza del Commissario Straordinario n. 2/2024, per complessivi 681.710 mq di superficie.

Per 9 aree di risanamento, gli interventi programmati (sbaraccamento, demolizioni, bonifica e pulizia) sono stati completati e le aree stesse consegnate al Comune di Messina.

Si tratta del *Rione Taormina monte, Fondo Fucile, Case D'Arrigo, Fondo Ragusa, via La Rocca bassa, Camaro San Paolo bassa, Bisconte, Rione Matteotti e via Trieste Annunziata Ciaramiti.*

Per *Bisconte e via Trieste Annunziata Ciaramiti*, con fondi PNRR - *Programma Innovativo Nazionale Per La Qualità Dell'abitare (PINQUA)*, sono già stati avviati i lavori per la "*Rifunzionalizzazione degli ambiti di risanamento della zona sud della Città di Messina destinata all'edilizia residenziale urbana e alla dotazione dei servizi*", consistente nella realizzazione di nuove unità abitative, spazi verdi ed attrezzature sportive, caratterizzate dalla de-impermeabilizzazione e dal potenziamento ecosistemico delle aree esistenti, da innovazione tecnologica prevedendo soluzioni di bioarchitettura atte al riciclo dei materiali, al raggiungimento di elevati standard prestazionali, energetici per la sicurezza sismica nel rispetto delle normative CAM e DNSH.

Sono poi diversi, gli ambiti per i quali sono in corso le opere di demolizione, sbaraccamento e bonifica programmati. Come ad esempio quello relativo all'area di *Fondo Saccà*, nella quale sono in fase di completamento le opere di bonifica e dove il comune di Messina si accinge alla realizzazione di un edificio residenziale oltre parcheggio e di uno spazio urbano.

Piani particolareggiati costa tirrenica. La costa tirrenica, rappresentava un tempo una delle zone di maggior valore paesaggistico del territorio messinese, ma è stata profondamente compromessa dalla crescita di insediamenti di seconde case di scarsa qualità ambientale ed architettonica. Occorre evidenziare come l'intera fascia costiera comunale sia stata oggetto di particolare attenzione da parte del PRG vigente, con la previsione di ben quattro Piani esecutivi particolareggiati, con la finalità di valorizzare l'area a partire dalla tutela delle spiagge e da una riqualificazione funzionale ed ambientale degli insediamenti esistenti, puntando alla realizzazione di strutture ricettive a basso o nullo impatto ambientale:

- *Piano Esecutivo unitario del Polo di Orto Liuzzo;*
- *Piano Particolareggiato Esecutivo della Fascia Costiera Tirrenica;*

- *Piano Particolareggiato Esecutivo di Capo Peloro;*
- *Piano Particolareggiato Esecutivo della Riviera Nord;*
- *Piano Particolareggiato Esecutivo della Fascia Costiera Urbana.*

A ciò si aggiunga il *Piano Particolareggiato Esecutivo Fascia Costiera Ionica*, il *Piano Particolareggiato Esecutivo della Spina Borzì*, il *Piano Esecutivo del Polo Santa Margherita*, il *Piano Particolareggiato Esecutivo del Polo di Castanea*, il *Piano Particolareggiato del Polo Sportivo San Filippo*.

Seppure la Legge Urbanistica regionale n.19/20, all'art. 30, demandi l'attuazione delle indicazioni di piano alla redazione dei *Piani Particolareggiati Attuativi (PPA)*, nel caso in cui alcune zone necessitino di maggiore dettaglio pianificatorio, si ritiene che il ricorso a detti strumenti debba essere marginale e, che invece, le indicazioni eventualmente contenute in strumenti di maggiore dettaglio debbano essere ricomprese già in fase di stesura di PUG, al fine di garantire un'effettiva efficacia dello strumento di pianificazione stesso, incidendo fin da subito sulle potenzialità rigenerative dei luoghi senza dover demandare ad ulteriori strumenti pianificatori gli interventi previsti.

Pertanto, le previsioni relative a zone della città che nel vigente PRG sono normate da piani particolareggiati, dovranno trovare cittadinanza nel nuovo PUG, coniugandosi con le presenti Direttive Generali.

Villaggi collinari

I villaggi collinari che circondano il centro urbano rappresentano un elemento di forte caratterizzazione territoriale, anche se molti di essi, sono stati in questi anni fagocitati dallo sviluppo del centro urbano e trasformati in appendici dormitorio. Tuttavia sono una straordinaria risorsa di carattere sociale, culturale e paesaggistico che va conservata e valorizzata, luogo di permanenza di preziose tradizioni ed identità locali che possono rappresentare importanti elementi di sviluppo e di miglioramento della qualità della vita.

Nel territorio dei villaggi, al 31/12/2024 sono insediati poco più di 51.000 abitanti, di cui 21.070 nei villaggi collinari e costieri della zona sud corrispondenti al territorio della I Circostrizione, 30.011 nella VI Circostrizione corrispondente alla parte nord della città, sia sulla costa che nell'area collinare: un sistema insediativo che interessa poco più di un quarto della popolazione comunale registrata nello stesso anno pari a 221.011 abitanti.¹⁴

Obiettivo del PUG dovrà essere quello di salvaguardare il loro valore tradizionale, in primo luogo in termini di rispetto del loro essere comunità locali, con un forte spirito identitario e radicate tradizioni culturali, evitando che essi si trasformino, come purtroppo avvenuto in questi anni, in anonime appendici periferiche del centro urbano. Ciò significa che occorrerà tutelare il loro complessivo carattere paesaggistico insediativo, salvaguardando gli spazi pubblici identitari, gli edifici di pregio e le tradizioni esistenti, con opportune misure ed incentivi recuperando il patrimonio architettonico rurale e sviluppando quelle attività economiche compatibili con il territorio stesso, prevedendo servizi pubblici tali da consentire agli abitanti di ciascun villaggio, o di villaggi ben collegati o vicini, un'autonomia funzionale e sociale.

Il territorio collinare in cui molti di questi villaggi si trovano, tanto nella zona nord (Le Masse, Castanea, Gesso) tanto in quella sud (Galati, Mili, Giampileri), dovrà essere tutelato e, laddove necessario, riqualificato e restaurato, allo scopo di creare un vasto *Parco agricolo collinare*, sottoposto a specifica normativa tecnica di attuazione, dove potranno svilupparsi attività agricole

14 Comune di Messina, Messina in cifre, Dati e statistiche del Comune, <https://messinaincifre.comune.messina.it>.

tradizionali di pregio (limone Interdonato, Faro doc, Nerello Mascalese) e turismo rurale ed enogastronomico. L'intervento di riqualificazione del territorio collinare, avrà come obiettivo prioritario e preconditione la complessiva messa in sicurezza del territorio stesso intervenendo nel contempo per rimuovere le difficoltà di collegamento con il sistema insediativo costiero ed il centro urbano. A questo proposito, si renderà necessario concertare, in via definitiva, con ANAS le competenze sulle SS 113 e 114 nella parte in cui le stesse attraversano il territorio comunale e stabilire con la Città Metropolitana di Messina, le competenze sulle strade provinciali che collegano i villaggi.

La riconnessione fisica e simbolica dei villaggi al centro città, non può prescindere da considerazioni sul concetto di "Città 15 minuti" teorizzata da Carlos Moreno, proponendo una nuova concezione di prossimità all'interno delle città, orientata allo sviluppo sostenibile.

Il cambio di paradigma è forte: si passa dal voler collegare i punti nodali della città, dislocati nei vari quartieri, nel modo più rapido ed efficiente possibile, a un modello di quartiere dove sono soddisfatte le necessità di vita, dal lavoro allo studio e allo svago con uno spostamento massimo di 15 minuti dalla propria abitazione, raggiungibili a piedi o in bicicletta. Si garantirebbe così la presenza di servizi e strutture di qualità all'interno di ogni quadrante territoriale, ottimizzandone i caratteri identitari e contribuendo a ridurre le distanze tra centro e periferia.

Infine il PUG dovrà mettere in campo misure per la prevedibile svalorizzazione del patrimonio immobiliare nelle aree abitate limitrofe o interessate alla cantierizzazione. La principale di esse è la predisposizione di un'offerta diffusa di alloggi per le maestranze da individuare all'interno del patrimonio edilizio esistente nell'area, evitando la realizzazione di villaggi di nuovo impianto, con conseguente consumo di suolo aggiuntivo. In tal modo si creerebbero le condizioni per evitare fenomeni di abbandono delle abitazioni, con la conseguente possibile occupazione abusiva, e i conseguenti contraccolpi sulle attrezzature di quartiere in termini di sottoutilizzo e chiusura in ragione di una riduzione della domanda abitativa, con ulteriori conseguenze in termini di depauperizzazione e degrado.

3.2.1 *Direttive generali relative alla rigenerazione della città esistente*

1. Riqualificare e consolidare la città novecentesca del Piano Borzì

- *Recuperare e rifunzionalizzare nel tempo l'ingente quantità di edifici speciali dismessi di qualità architettonica, pre-moderni e moderni, come capisaldi di nuove centralità di livello metropolitano, nazionale e internazionale (grandi servizi, incubatori di start-up innovative, attività turistiche, culturali ed espositive) inseriti in una strategia di rete.*
- *Innalzare la qualità architettonico-ambientale dei tessuti urbani relativi agli isolati di margine non consolidati, attraverso interventi di riqualificazione e densificazione adeguati alle caratteristiche dimensionali ed al rapporto strada-isolato.*
- *Incentivare il recupero e la multifunzionalità degli edifici e degli isolati degradati e monofunzionali, attraverso mix di destinazioni d'uso abitative, terziarie e artigianali e l'utilizzo di dispositivi premiali di natura urbanistica, finanziaria e fiscale.*

2. Rigenerare la città pubblica e gli insediamenti precari

- *Rigenerare gli insediamenti pubblici di edilizia economica e popolare realizzati prevalentemente nella prima metà del Novecento e caratterizzati da un elevato livello di degrado urbanistico, edilizio e costruttivo, da monofunzionalità e da un diffuso disagio sociale per rispondere alla numerosa domanda non soddisfatta di edilizia residenziale pubblica o privata ad accesso calmierato e riqualificare il patrimonio edilizio esistente attraverso l'applicazione di principi e dispositivi per l'efficientamento energetico e l'autoproduzione da fonti rinnovabili.*
- *Completare la trasformazione già avviata da ARISME degli insediamenti spontanei e precari realizzati nel corso del Novecento, a partire dal terremoto del 1908, per dare risposta a domande abitative inevase di ceti sociali disagiati, attraverso interventi coordinati di sistemazione degli abitanti in nuovi alloggi di sostituzione in sito e in immobili resi disponibili dall'offerta privata regolata attraverso idonei finanziamenti pubblici e forme di credito agevolato, sul modello del progetto "CapaCity" già realizzato nei Fondi Saccà e Fucile; la demolizione dei corpi di fabbrica precari, fatiscenti e di nessun valore; la realizzazione di spazi verdi e attrezzature sulle aree demolite a servizio di ambiti urbani più ampi.*

3. Innalzare la dotazione diffusa di nuove centralità locali, urbane e metropolitane

- *Incentivare i processi di sviluppo di nuove centralità urbane, trasferendo dalle aree centrali congestionate, attività direzionali, commerciali e di servizio, contrastando anche il disagio sociale e l'emarginazione che oggi in parte caratterizzano questi ambiti dove vive buona parte della popolazione messinese immettendo, all'interno delle stesse, nuove categorie sociali e soprattutto servizi ed attività produttive.*
- *Riorganizzare l'attuale assetto urbano, caratterizzato da una forte polarizzazione dei servizi, soprattutto quelli locali e di prossimità, che rispecchia cosiddetto modello "centro-periferia" convertendolo in un nuovo modello policentrico, più equilibrato e territorialmente inclusivo, anche attraverso il ricorso alla strategia della Citta 15 minuti.*

- *Realizzare un sistema integrato di nuove attrezzature per lo sport, la cultura e il tempo libero e di riqualificazione di quelle esistenti inutilizzate o sottoutilizzate, con l’obiettivo di valorizzare il ricco tessuto di associazioni presenti sul territorio attraverso la realizzazione di un sistema di parchi urbani di quartiere attrezzati tali da garantire una dotazione di impianti sportivi di base per ognuna delle sei Circoscrizioni della città, collegandoli alle vie pedonali lungomare, specialmente nel contesto del nuovo waterfront previsto in determinate zone, come Rada San Francesco, zona Fiera, zona Falcata e Real Cittadella.*
- *Valorizzare gli spazi pubblici che esprimono una riconoscibilità delle relazioni sociali delle comunità locali attraverso la predisposizione di programmi di riqualificazione degli spazi aperti (a partire da quelli di concentrazione degli usi collettivi e commerciali) e il trattamento e la gestione di quelli non utilizzati all’interno dei tessuti, anche al fine di migliorare la coesione sociale.*

4. Valorizzare e ripopolare la rete dei villaggi storici

- *Valorizzare il patrimonio culturale e paesaggistico dei villaggi storici, favorendo al contempo, lo sviluppo di comunità sostenibili e resilienti attraverso la loro riqualificazione per favorirne il ripopolamento, applicando criteri di sostenibilità ambientale e sociale, nonché di economia circolare. Questo processo prevede la ristrutturazione degli edifici storici, il potenziamento dei servizi di prossimità, la valorizzazione delle pratiche e delle produzioni tradizionali e la promozione di un’ospitalità inclusiva e rispettosa dell’ambiente, incentivando il turismo responsabile e sostenibile.*

5. Prevenire nuovi fenomeni di abbandono e insicurezza

- *Mitigare il fenomeno della prevedibile svalorizzazione del patrimonio immobiliare nelle aree interessate dalla cantierizzazione per la costruzione del Ponte, con l’ulteriore consumo di suolo connesso alla realizzazione di villaggi di nuovo impianto per l’allocazione delle maestranze, prevedendo invece un’offerta diffusa di alloggi fra quelli esistenti, creando quindi le condizioni per evitare fenomeni di abbandono e insicurezza sia del patrimonio abitativo, sia delle attrezzature e dei servizi esistenti.*

3.3 Reti infrastrutturali integrate

L'art. 42 della Legge Urbanistica regionale n.19/20 definisce gli standard di *qualità urbana, ambientale ed architettonica* di un territorio tenendo conto del sistema delle dotazioni territoriali, delle infrastrutture e dei servizi pubblici che concorrono a realizzarlo. Nello specifico:

- lo standard di *qualità urbana* attiene alla tipologia e alla quantità delle aree per le infrastrutture, le attrezzature, i servizi e gli impianti pubblici e di interesse pubblico, ma anche alle loro caratteristiche prestazionali, in termini di accessibilità, di piena fruibilità e di sicurezza per tutti i cittadini di ogni età e condizione;
- lo standard di *qualità ambientale* attiene alla limitazione del consumo delle risorse non rinnovabili e alla prevenzione dagli inquinamenti, realizzando interventi di riequilibrio e di mitigazione degli impatti negativi eventualmente determinati dalle azioni di piano e potenziando le dotazioni ecologiche e ambientali;
- lo standard di *qualità architettonica* attiene alla valorizzazione del patrimonio culturale e sociale delle città e del territorio, anche attraverso interventi di riqualificazione o innovazione; alla riqualificazione, recupero e piena utilizzazione del patrimonio edilizio storico, urbano ed archeologico; al recupero dei centri storici ed alla incentivazione e gestione sostenibile delle aree verdi urbane.

Nell'ambito dello strumento urbanistico comunale, gli standard di *qualità* sono quindi sottesi a qualunque intervento di trasformazione o rifunzionalizzazione dello spazio pubblico, ponendo il tema dell'adeguamento qualitativo e quantitativo della dotazione di servizi e infrastrutture urbane, centrale per la redazione del nuovo Piano Urbanistico Generale, che dovrà procedere alla formulazione di un apposito *Piano dei servizi* nell'ambito del quale effettuare una puntuale verifica della consistenza quantitativa delle aree destinate alle urbanizzazioni secondarie, allo scopo di valutarne l'effettivo fabbisogno. Sarà, inoltre, necessario verificare lo stato di conservazione ed il grado di manutenzione ed efficienza dei servizi esistenti con particolare riferimento alle aree verdi ed ai servizi per l'istruzione, dei quali occorrerà valutare anche il livello di sicurezza con puntuali verifiche della vulnerabilità sismica ai fini della valutazione del loro livello qualitativo.

Altresì, il nuovo PUG, dovrà puntare alla costruzione di una rete infrastrutturale non solo adeguata quantitativamente e qualitativamente ma anche interconnessa, incentrata sulla valorizzazione delle intermodalità (ferro, gomma, acqua) e fortemente influenzata dal progetto dell'attraversamento stabile dello Stretto. Ma anche sulla diversa connotazione dei nodi del Porto storico e del Porto di Tremestieri; sullo sviluppo di un sistema diffuso di mobilità *slow* centrato sul potenziamento della rete tranviaria e ciclopedonale a servizio prevalente della fascia costiera; sul miglioramento dell'accessibilità alla rete dei villaggi storici e sulla valorizzazione della rete sentieristica delle aree collinari, pedemontane e montane dei Peloritani, connettendo i vari ambiti urbani anche attraverso un efficace sistema del verde oltreché della mobilità pedonale e ciclabile, attraverso i mezzi pubblici e privati. Sarà necessaria, tuttavia, una integrazione delle politiche di mobilità con quelle urbane e di governo del territorio, per favorire modalità di spostamento e stili di vita più sostenibili.

La razionalizzazione del sistema infrastrutturale, diventa poi, occasione straordinaria per creare nuove relazioni morfologiche, ecologiche e funzionali lungo direzioni di crescita e di collegamento longitudinali, moltiplicando le potenzialità di collegamento con il mare e rafforzando le connessioni trasversali, dando luogo altresì a nuove forme di competitività. Queste ultime, tuttavia, non sono incentivate solo dal sistema delle reti della mobilità veloce a cui si collega la tradizionale ma necessaria realizzazione di nodi intermodali e logistici, grandi centralità e attrattori storici, culturali e ambientali. Sarà necessario anche dare spazio ad una diversificazione, articolazione e integrazione

multifunzionale nel tessuto urbano delle filiere legate all'economia *green* dei “beni comuni” (in particolare i cicli di acque, suoli, rifiuti ed energia), al turismo culturale e congressuale, all'agricoltura urbana e le sue reti di commercializzazione, alla formazione di eccellenza e alla ricerca scientifica e tecnologica. Queste filiere, da sostenere e potenziare, traggono differenti forme di economia urbana particolarmente sensibili alla qualità ecologica e spaziale, all'abitabilità dei territori urbani, alla mobilità *slow*, all'accessibilità diffusa dei servizi di base e alla coesione sociale, sollecitano progetti di reti più ampie rispetto a quelle infrastrutturali tradizionali, da quelle ambientali a quelle energetiche e digitali, tali da offrire occasioni importanti di attrazione economica e rigenerazione urbana.

Attraversamento stabile dello stretto

Il *Ponte sullo Stretto di Messina* venne progettato nel 1992 (progetto di massima, secondo le normative sui ll.pp. vigenti all'epoca) e, nel 2002, adeguato alle prescrizioni degli advisor (progetto preliminare secondo la sopravvenuta normativa).

La variante generale al P.R.G. approvata con D.P.R. n.686 del 2002 conteneva solo il tracciato stradale del progetto di massima (1992) e non quello ferroviario. Con delibera CIPE n.66 del 03/08/2003, che approvava il progetto preliminare del 2002, veniva localizzata l'opera sul territorio messinese ed apposti i relativi vincoli, non solo nelle aree interessate dai tracciati stradali e ferroviari ma anche in quelle occorrenti per cantieri e siti di deposito delle terre provenienti dagli scavi. Detti vincoli, vennero rinnovati con delibera CIPE nel 2008.

All'avvio della progettazione definitiva, (sulla scorta anche delle *prescrizioni e raccomandazioni* poste dal CIPE nel 2003 a parziale accoglimento delle innumerevoli osservazioni avanzate da ogni fronte), la città partecipava attivamente alla stesura del progetto con il documento del 29 settembre 2004, esitato dal *Comitato Interistituzionale* (nominato dal Presidente della Provincia nel 2004) e successivamente con la delibera del C.C. n. 5 del 25/01/2005. Vennero poi, sottoscritti protocolli d'intesa attinenti alle procedure d'espropriazione ed alla compatibilità delle attività di cantierizzazione e movimentazione dei materiali di scavo con la qualità della vita in città. Venne quindi, nel 2011, approvato dalla *Società Stretto di Messina* il progetto definitivo che modificava il preliminare già recepito dalla Variante Generale al PRG.

Con l'emanazione del Decreto Legge 31 marzo 2023, n. 35, recante “*Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria*”, convertito con modificazioni dalla Legge 26 maggio 2023, n. 58 (G.U. 30/05/2023, n. 125), si sono determinate le condizioni normative ed operative per dare avvio, alla programmazione e progettazione del Ponte e delle opere ad esso connesse.

Il *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile* (CIPESS) ha approvato il progetto definitivo del ponte sullo Stretto di Messina ad agosto 2025. Il documento approvato include: il progetto definitivo aggiornato con il programma delle opere e dei servizi, i risultati positivi della Conferenza dei servizi, le conclusioni della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale (VIA) del MASE; il piano economico-finanziario e la relazione istruttoria del MIT. Sono state inoltre approvate le opere compensative richieste dal Comune di Messina.

Con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, dopo la registrazione della Corte dei Conti, la deliberazione del CIPESS sarà efficace e il progetto del ponte entrerà nella fase realizzativa. Sarà immediatamente avviato il Programma delle Opere anticipate e la progettazione esecutiva per fasi costruttive. Come previsto dal D.L. n. 35/2023, le prime opere riguarderanno le operazioni propedeutiche alla cantierizzazione, la risoluzione delle interferenze, la bonifica degli ordigni bellici, le indagini archeologiche, geognostiche e geotecniche, la predisposizione dei campi base. Con l'approvazione del CIPESS e il relativo parere della Corte dei Conti, inoltre, diventa efficace

l'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio e la conseguente acquisizione degli immobili, ai fini della realizzazione non solo dell'importante infrastruttura, ma anche di tutte le opere complementari previste.

Queste, constano, di un sistema di infrastrutture e collegamenti che sarà realizzato su entrambe le sponde dello Stretto, oltre ad opere di mitigazione e compensazione ambientale, territoriale e sociale. In Sicilia saranno realizzati 10,4 km di strade e 17,5 km di ferrovie. Il progetto definitivo approvato comprende infatti, non solo l'opera principale ma anche 40 chilometri di collegamenti stradali e ferroviari, di cui l'80% in galleria, e una nuova metropolitana dello Stretto con tre stazioni ferroviarie previste nella città di Messina (Papardo, Annunziata ed Europa) concepite per offrire un servizio di trasporto all'area urbana, collegando il Ponte con Università, gli ospedali e con il centro cittadino.

L'intervento ferroviario è progettato per collegare il Ponte all'esistente rete regionale, Messina-Catania e Messina-Palermo. La variante al tracciato della linea ferroviaria, in corrispondenza della Stazione di Contesse, consentirà infatti le opere di connessione tra i binari provenienti dal Ponte, attraverso la galleria Santa Cecilia e la linea ferroviaria esistente, sia in direzione Messina che in direzione Catania. L'intervento comprende la modifica della Linea Storica e dell'impianto esistente di Contesse, al fine di efficientare la nuova configurazione in funzione delle esigenze introdotte dalla realizzazione del Ponte. Inoltre, l'infrastruttura è progettata e predisposta anche per i futuri collegamenti con la linea ad Alta Capacità da e verso il Ponte.

L'opera si inserisce nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo della rete *TEN-T (Trans-European Transport Network)* e contribuirà a rafforzare l'integrazione logistica, economica e sociale del Sud Italia e il suo ruolo strategico nel contesto europeo e mediterraneo.

Parimenti, il nuovo PUG, non può ignorare l'opera e le prospettive di sviluppo che essa può attivare, prevedendo pertanto meccanismi dinamici di adeguamento che consentano di cogliere le eccezionali opportunità che la realizzazione del sistema infrastrutturale previsto e gli effetti indotti determineranno, ponendo però particolare riguardo alla sostenibilità ambientale: la costruzione del Ponte e le opere correlate avranno un impatto significativo sul territorio e sull'ecosistema dello Stretto, di conseguenza, il nuovo Piano Urbanistico Generale, dovrà integrare soluzioni che possano mitigare questi effetti. A questo proposito, il Comune di Messina ha richiesto la realizzazione di opere compensative, da realizzare prima dell'avvio dei cantieri di costruzione del Ponte che si rifletteranno anche sulle scelte della nuova pianificazione.

Sistema portuale

Messina, sede dell'*Autorità di Sistema Portuale dello Stretto*, possiede il più grande porto naturale attrezzato della Sicilia, di rilevante importanza per l'attività crocieristica e per i collegamenti da e per la Calabria che con un movimento annuo di circa 10 milioni di passeggeri, è il primo porto italiano nel settore. Il porto di Messina (Zona Falcata) è costituito da uno specchio acqueo naturale che si estende per circa 820.000 mq completamente racchiuso da una penisola articolata con imboccatura e fondali che consentono l'attracco diretto alle banchine anche a navi di grosso tonnellaggio.

Esistono poi, altre due aree portuali, una ubicata presso la Rada San Francesco a nord e il Porto di Tremestieri a sud, che complessivamente, svolgono servizi di tipo Ro-Ro per il trasporto di autovetture, di veicoli commerciali e, in alcuni casi, di carrozze e carri ferroviari; servizi per il trasporto di passeggeri mediante mezzi veloci; servizi crocieristici.

Il *Porto di Tremestieri*, snodo di rilievo per il collegamento degli autocarri da e per la Calabria con navi traghetto, è incluso nelle progettualità delle Autostrade del Mare del progetto TEN-T, il cui completamento, previsto nel 2026, ben collegato con l'autostrada in un tratto costiero, consentirà di

trasferire dal Porto storico e dalla Rada San Francesco, il traffico di attraversamento dell'area centrale e di riqualificare l'assetto urbanistico di quest'ultimo, migliorandone le relazioni urbane e qualificandone il ruolo di porta della città per i crescenti flussi turistici, di destinazione e crocieristici. Si prefigura così un ruolo del *Porto storico e della Stazione ferroviaria* attuale come nodo intermodale di primaria grandezza, anche per le connessioni con la mobilità urbana tranviaria e ciclo-pedonale; così come grande rilevanza svolgerà il nodo intermodale di Tremestieri nella connessione con la rete autostradale e ferroviaria e con la realizzazione della nuova piastra logistica prevista dall'*Autorità di Sistema Portuale dello Stretto*.

Il progetto per la costruzione di una piastra logistica, è già stato avviato con la redazione del Piano di Fattibilità Tecnica ed Economica da parte dell'*Autorità di Sistema Portuale dello Stretto*, giusta convenzione con il comune di Messina. L'intervento è finalizzato al miglioramento del servizio di traghettamento sullo Stretto di Messina attraverso non solo la realizzazione della piastra logistica e di idonei spazi per il pre-imbarco dei mezzi pesanti, ma anche con la predisposizione di servizi igienici, aree di ristoro, presidi di sicurezza e presidi sanitari.

Si ricorda poi, il progetto per la realizzazione della Via del Mare (collegamento viario costiero da Gazzi a Tremestieri, quale prosecuzione della Nuova Via Don Blasco). Un importante progetto infrastrutturale in fase di progettazione nella zona sud (Contesse/Tremestieri) per collegare via Don Blasco al porto. Il progetto mira a migliorare la viabilità, collegando Contesse al torrente San Filippo. Si snoda dall'attuale via Don Blasco e proseguire fino al torrente San Filippo. Il progetto prevede una prima fase fino al torrente San Filippo e una seconda fino alla piattaforma logistica del porto di Tremestieri. L'area è interessata anche dai lavori del ponte sullo stretto, con il rilevato ferroviario in uscita vicino a Villa De Pasquale.

Il PUG dovrà ridefinire, nell'ambito della pianificazione urbanistica, territoriale e della mobilità della città, l'integrazione fra la città stessa, il porto storico e l'intero sistema della fascia costiera, attraverso la definizione di soluzioni volte al ridisegno complessivo dell'intero waterfront urbano. Si ricordano, a questo proposito, oltre agli interventi previsti dal PIAU relativamente alla costa sud, il progetto promosso dall'*Autorità di Sistema Portuale dello Stretto* per la riqualificazione del versante costiero verso nord che ridisegnerà in maniera radicale l'affaccio a mare della città.

Dunque, un migliore uso e una migliore funzionalità degli spazi portuali per una forte connessione tra città e porto, il potenziamento di settori vitali per la città come la crocieristica, il trasporto passeggeri e la diportistica, potenziando anche le aree retroportuali come aree per la logistica, favorendo l'interazione tra funzioni urbano-portuali, per generare nuovi spazi urbani di qualità e valorizzare i contesti più periferici, connettendo i porti al sistema della mobilità lenta.

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Messina 2030

Le progettualità riguardanti la mobilità dovranno approfondire le problematiche e i temi già emersi nella redazione del *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Messina 2030* (PUMS) adottato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 315 del 23/06/2023, in stretto raccordo con il *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana* e con l'aggiornamento del *Piano Generale del Traffico Urbano* (PGTU), approvato con D.C.C. n.361 del 29/09/2022, da cui ricavare indicazioni utili per la definizione di un quadro strategico volto alla realizzazione di una vera e propria rete infrastrutturale integrata.

Il PUMS, coerentemente con quanto stabilito dalle linee di indirizzo emanate dalla Commissione Europea e dalla legislazione italiana, costituisce il documento strategico avente la funzione di mettere a sistema le politiche per la mobilità e gli interventi sulle infrastrutture con le strategie di carattere economico, sociale, urbanistico e di tutela ambientale, orientando la mobilità in senso sostenibile con un orizzonte temporale di breve e medio termine (10 anni), ma in un'ottica

strategica di lungo termine, che prevede monitoraggi regolari e valutazione degli impatti nell'ambito di un processo strutturato e dinamico al fine di sostenere l'efficacia delle strategie individuate.

Il PUMS persegue altresì l'obiettivo prioritario di migliorare l'accessibilità alle aree urbane dando attuazione ad un sistema dei trasporti sostenibile che garantisca a tutti una adeguata accessibilità dei posti di lavoro e dei servizi, migliori la sicurezza, riduca l'inquinamento, le emissioni di gas serra ed il consumo di energia; aumenti efficienza ed economicità del trasporto di persone e merci; aumenti l'attrattività e la qualità dell'ambiente urbano.

Il *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Messina 2030*, nello specifico, pone particolare attenzione alla cittadinanza e alla conformazione della città, con la sua peculiare struttura a pettine, allargando il raggio d'azione progettuale dalla semplice mobilità alla qualificazione urbana e alla qualificazione degli spazi in generale, consapevoli della necessità di accompagnare con nuovi modi e forme di mobilità sostenibile le realtà più minute come quelle di quartieri, rioni e villaggi, ad esempio, tramite lo strumento delle *Piazze di Comunità*. La mobilità è quindi utilizzata come portatrice di accessibilità, catalizzatrice di coesione sociale e di qualità urbana. Il PUMS seleziona infatti gli spazi urbani votati a centralità sociale, connotati da una funzione attrattiva già conclamata all'interno del tessuto edificato della città, proponendo sia dispositivi progettuali lineari, come la riorganizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili, sia dispositivi progettuali puntuali, ovvero l'eventuale miglioramento delle dotazioni di arredo urbano. In generale, il PUMS del Comune di Messina, definisce una filiera di obiettivi-strategie-azioni che mirano a migliorare la qualità della vita degli abitanti trasformando in maniera sicura, accessibile e connessa la città. Nello specifico, gli obiettivi individuati mirano a:

- migliorare la viabilità urbana e cittadina;
- razionalizzare le risorse e gli investimenti nelle opere pubbliche della mobilità;
- favorire e incentivare l'uso del trasporto pubblico per gli spostamenti di media e lunga percorrenza quotidiani;
- favorire e incentivare l'uso della bicicletta per gli spostamenti di breve e media distanza, anche integrando il TPL;
- migliorare la qualità ambientale, rendendo la città a misura di persona;
- aumentare la sicurezza stradale lungo le principali vie di scorrimento e interna ai quartieri;
- favorire la transizione ad una digitalizzazione della mobilità e delle informazioni correlate;
- sviluppare il cicloturismo come risorsa non solo lungo la costa ma anche nell'entroterra.

Inoltre, alla principale criticità, coincidente con la congestione del centro urbano, il PUMS aggiunge altre importanti e significative mancanze del sistema della mobilità cittadina:

1. l'insufficienza della linea del tram;
2. la mancata entrata a regime della metroferrovia nella zona sud;
3. la mancanza di aree di scambio intermodale con adeguate aree di parcheggio;
4. l'assenza totale di aree di parcheggio nell'area urbana centrale;
5. l'insufficienza di percorsi pedonali adeguati;
6. la scarsa accessibilità di numerosi villaggi collinari, spesso raggiungibili da un'unica viabilità sottoposta a frequenti interruzioni a causa del dissesto idrogeologico delle aree attraversate;
7. la permanenza di barriere architettoniche nella gran parte del territorio comunale.

In sinergia con quanto già previsto dal *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile*, il nuovo PUG dovrà individuare aree da destinare a parcheggio da aggiungersi a quelle già realizzate, che fungano da nodi di interscambio tra diversi mezzi di trasporto, facilitando gli spostamenti urbani e riducendo la congestione del traffico, da individuare nelle zone centrali della città, incentivando, nelle ipotesi di demolizione e ricostruzione di ampie superfici, la destinazione di un intero piano a parcheggi pubblici.

Inoltre sarà necessario estendere le aree pedonali già realizzate ed in corso di realizzazione e le ZTL, auspicandone una corretta disciplina, ed estendere, altresì, il sistema di piste ciclabili presenti.

In questo senso si ricordano, infine, gli importanti finanziamenti già stanziati nell'ambito della mobilità sostenibile attraverso il programma *PN Metro PLUS e Città Medie SUD 2021 -2027*, relativamente all'installazione di ciclostazioni (*bike station*), attualmente non presenti sul territorio cittadino, che rispondano alle esigenze dei potenziali city user, ben individuabili nel tessuto urbano e facilmente accessibili e utilizzabili; interventi finalizzati allo scambio intermodale gomma – ferro lungo la linea della metro-ferrovia Messina – Giampileri pensati per promuovere una mobilità a basso impatto ambientale lungo la dorsale ionica del territorio comunale, che si snoda dall'area portuale del centro città, sino al confine sud con i comuni di Scaletta Zanclea e Itala; infine interventi di miglioramento della sicurezza della mobilità pedonale in stretta relazione con gli obiettivi specifici esplicitati nel PUMS.

Anche per questo aspetto, infine, il PUG dovrà prevedere misure di mitigazione degli importanti impatti che la fase di costruzione del Ponte porterà sulla mobilità cittadina. In questa direzione la rete stradale a servizio delle aree di cantiere dovrà essere dimensionata in ragione dei flussi aggiuntivi per evitare conflitti con quelli esistenti di residenti e turisti, che potranno essere ridotti attraverso il completamento dell'anello tranviario e ciclopedonale e l'attivazione di una rete idroviaria costiera, per compensare l'incremento di gas climalteranti. Il potenziamento della rete stradale suddetta potrebbe progressivamente generare parchi lineari innervati dalla mobilità ciclopedonale, con la progressiva riduzione dei flussi a servizio dei cantieri.

3.3.1 Direttive generali relative alle reti infrastrutturali integrate

1. Qualificare il ruolo e la sinergia dei due porti di Messina

- *Qualificare il Porto storico di Messina* come nodo intermodale di scala metropolitana destinato al traffico passeggeri e crocieristico, connettendo l'area portuale alla Stazione ferroviaria, alla rete tranviaria e del trasporto pubblico su gomma, ad un ampliamento dell'offerta di parcheggi di scambio; rendendo permeabile alla città il recinto portuale; qualificando il sistema degli spazi pubblici interni ed esterni all'area portuale per usi connessi al traffico passeggeri e all'accoglienza turistica; qualificando paesaggisticamente l'intera area della Falcata e dei suoi arenili.
- *Qualificare il nuovo Porto di Tremestieri* come ulteriore nodo intermodale di scala metropolitana destinato al traffico RO.RO e delle auto, strettamente connesso all'autostrada, alla nuova piastra logistica, alla Metroferrovia, alla nuova via del Mare e alla rete ciclopedonale costiera, creando in tal modo un sistema in grado di assorbire l'intero traffico di traghettamento dello Stretto, a tutto vantaggio del decongestionamento del porto storico e della viabilità urbana.
- *Sviluppare gli approdi per la diportistica* in funzione della domanda effettiva e della fattibilità economico-finanziaria, a partire dall'ipotesi di nuova darsena prevista dal PIAU in corso di approvazione.

2. Razionalizzare la rete stradale esistente secondo quanto previsto nel Piano della Sicurezza stradale urbana (PUMS)

- *Realizzare una connessione stradale di qualità urbana e paesaggistica tra i due porti*, attraverso la sequenza via del Mare - via Don Blasco in corso di costruzione, a servizio del traffico auto e merci residuo dei nodi intermodali del Porto storico e del Porto di Tremestieri e di una razionalizzazione dell'accessibilità ai tessuti urbani esistenti e alla linea di costa in questo settore della città.
- *Riorganizzare e razionalizzare l'accessibilità al settore nord della città (Capo Peloro)* per ridurre i flussi di attraversamento urbano del centro città ed eliminare le concentrazioni di traffico in luoghi critici.

3. Potenziamento del Trasporto Pubblico Locale secondo quanto previsto dal Piano di sviluppo del TPL (PUMS)

- *Realizzare interventi puntuali di miglioramento dell'accessibilità ai villaggi storici* delle aree collinari e pedemontane, anche al fine di risolvere le criticità connesse alle fasi di evacuazione in occasione di eventi calamitosi; riorganizzare le linee del trasporto pubblico locale per migliorare l'accessibilità e la connettività verso i villaggi attraverso un'ottimizzazione delle rotte e dei servizi, facilitando gli spostamenti dei residenti e promuovendo uno sviluppo equo e sostenibile delle comunità rurali per ridurre l'isolamento sociale ed economico, favorendo l'interconnessione con i centri urbani e i servizi principali.
- *Potenziare la rete tranviaria verso sud fino a Tremestieri* utilizzando il nuovo collegamento stradale via del Mare-via Don Blasco, consolidandone la funzione strategica soprattutto

nella prospettiva dell'ampliamento delle pedonalizzazioni previste e delle limitazioni alla circolazione e sosta delle ZTL.

- *Potenziare la metroferrovia di superficie esistente nella zona sud della città collegandola ad un sistema di intermodalità che ne faciliti ed incentivi l'utilizzo secondo quanto già finanziato nell'ambito del programma PN Metro PLUS e Città Medie SUD 2021 -2027.*
- *Realizzazione della Metropolitana del mare, anche come misura di mitigazione degli impatti sulla mobilità nella fase di realizzazione del Ponte, proponendo il ripristino del collegamento marittimo da Capo Peloro ad Annunziata Museo, in continuità con la tranvia, e poi oltre fino a Molo Rizzo con il nodo intermodale di Messina Centrale, così da integrarsi anch'esso con le altre modalità di TPL esistenti.*
- *Configurare una rete di nodi intermodali di scala urbana, con particolare riferimento agli svincoli autostradali.*
- *Configurare una rete di parcheggi di scambio di livello locale.*

4. Costruire una rete pedonale diffusa

- *Ampliare le aree ed i percorsi pedonali secondo le azioni già contenute nel Piano Generale del Traffico Urbano e Piano della mobilità pedonale del PUMS, attraverso un riassetto urbanistico che prevede sia dispositivi progettuali lineari come la riorganizzazione dei percorsi pedonali e ciclabili, sia dispositivi progettuali puntuali come le piazze di comunità, ovvero l'eventuale miglioramento delle dotazioni di arredo urbano, selezionando gli spazi urbani votati a centralità sociale sia nei Villaggi quanto nei quartieri della Città di Messina.*
- *Ampliare e connettere le tre principali isole pedonali esistenti nel centro di Messina: il Duomo, piazza Cairoli e villa Dante, creando un'asse pedonale che interesserà la parte terminale del Viale S.Martino e via I Settembre al fine di riconnettere le isole pedonali esistenti.*

5. Costruire una rete ciclopedonale continua, diffusa ed integrata

- *Ampliamento Rete ciclabile urbana e suburbana classificando i percorsi proposti secondo tre diversi livelli con le indicazioni già contenute nel Piano della mobilità ciclistica – Biciplan contenuto nel PUMS:*
 - *rete degli itinerari ciclabili prioritari lungo le principali direttrici di traffico, quali, ad esempio, il completamento del percorso ciclopedonale costiero da Giampileri a Capo Peloro, circondando il Lago Grande ed inglobando i 5 Km già esistenti, riqualificandoli.*
 - *rete secondaria dei percorsi ciclabili di connessione in corrispondenza delle fiumare, quindi a pettine rispetto alla dorsale ionica, per congiungere i villaggi e i principali punti di interesse (scuole secondarie, università, ospedali, stazioni, porto) ed ai percorsi primari oltre alle piste previste nel centro storico e che inglobano le progettualità in essere.*
 - *rete delle vie verdi ciclabili e dei percorsi cicloturistici, destinata a connettere le aree verdi ed i parchi della città, le aree rurali e le aste fluviali del territorio comunale e le stesse con le reti di cui ai punti precedenti, in particolare quello che da Messina,*

riutilizzando il tracciato della ex ferrovia Messina-Palermo, sarà funzionale alla fruizione della costa tirrenica.

- *Recuperare la ex ferrovia come parco lineare e tracciato ciclopedonale* riutilizzando le gallerie, gli spazi e i manufatti dismessi anche per usi culturali, espositivi e del tempo libero che, collegato al tracciato ciclopedonale costiero da Tremestieri a Villafranca, realizzi un anello di connessione del territorio messinese e le sue aree interne.
- *Trasformare alcune strade carrabili in percorsi dedicati alla ciclopedonalità e al trasporto pubblico*, a partire dalla via Vittorio Emanuele e da alcuni tracciati della scacchiera urbana del Piano Borzì, anche nell’ottica di implementazione delle “isole pedonali”.
- *Valorizzare e qualificare la sentieristica delle aree collinari, pedemontane e montane*, come sistema integrato di fruizione dei Monti Peloritani, anche rafforzando o creando connessioni accessibili dalla città di fondovalle, dalla rete ciclopedonale e del trasporto pubblico.

6. *Potenziare le reti infrastrutturali ICT per innalzare l’attrattività urbana e l’accessibilità ai servizi telematici e per stimolare nuove imprenditorialità*

- *Incrementare la dotazione di reti digitali su fibra ottica a banda larga* a supporto della città costiera anche per stimolare lo sviluppo diffuso di start-up, anche all’interno di specifici distretti dell’innovazione e della creatività.
- *Connettere i villaggi storici, collinari e pedemontani, alle reti digitali su fibra ottica a banda larga* per aumentare l’accessibilità ai servizi erogati dalla P.A. e l’attrattività per funzioni turistiche, culturali e abitative, contribuendo a contrastare lo spopolamento e l’abbandono del patrimonio edilizio.

3.4 Attrattività del territorio

Nel contesto di potenziamento e valorizzazione delle reti ambientali e infrastrutturali si colloca il riposizionamento di Messina come città innovativa e attrattiva per il turismo, la cultura e la creatività, in settori cioè fortemente ancorati alle propensioni di questo territorio. Assieme alla ripresa dell'agricoltura e alla riappropriazione di tanti spazi abbandonati, allo sviluppo della cantieristica e della logistica e alla crescita di un ciclo edilizio orientato alla rigenerazione urbana e ad un'economia *green* ad essa collegata, turismo e cultura possono costituire i settori trainanti di un'economia che valorizzando i beni diffusi nel territorio comunale contribuirà, altresì, alla realizzazione di nuove polarità.

L'importante flusso crocieristico, nonostante abbia fatto registrare un incremento negli ultimi anni, non sembra ancora mostrare una preferenza a rimanere in città durante la sosta in porto, mentre la difficoltà a garantire un'offerta integrata di servizi per la fruizione delle risorse storiche, paesaggistiche e ambientali tende a dirottare fuori città le preferenze verso mete più ambite come Taormina, quantunque la recente apertura del *Museo MUME* e il miglioramento progressivo dell'offerta di trasporto pubblico lasci intravedere segnali importanti di controtendenza. D'altro canto, l'estensione delle condizioni di abbandono di molti capisaldi architettonici e monumentali rende più fragile una strategia di rete.

In questo senso, un ruolo di particolare rilevanza è svolto dal rafforzamento di quella direttrice costiera che inanella il Forte San Salvatore, l'Arsenale Militare, la Real Cittadella spagnola, il "quadrilatero" - ex Mercato ittico, Dogana, Magazzini generali, ex Silos -, la Stazione Marittima, la Palazzata, l'ex Fiera, l'ex Ospedale Regina Margherita, fino al *Museo Interdisciplinare dell'Annunziata (MuMe)* e al Castello degli Inglesi con il *MACHO Museo Horcynus Orca* di Capo Peloro e l'adiacente *Pilone*.

Oltre alla valorizzazione e riqualificazione del patrimonio costiero (il comune di Messina si estende lungo la costa di due mari per circa 50 km), la città dovrà puntare sulla valorizzazione del patrimonio e delle attività culturali, per promuovere un sostanziale sviluppo del turismo culturale e convegnistico. A tale proposito occorre sottolineare come la città sia dotata da questo punto di vista di un patrimonio di beni ed istituzioni culturali di primissimo livello. Tra questi si devono ricordare l'Università, il ricco sistema teatrale con il polo principale nel Teatro Vittorio Emanuele, il Museo Regionale, il Conservatorio Musicale, il Palazzo della Cultura, oltre ad un patrimonio architettonico che fa di Messina una vetrina straordinaria dell'Architettura del primo '900 (Coppedè, Basile, Piacentini).

Si iscrive infatti, all'interno di questo percorso di valorizzazione del territorio l'ipotesi di un distretto della creatività artistica e dell'innovazione nel triangolo di Capo Peloro, finalizzato ad attrarre energie locali e internazionali e nuovi soggetti sociali e imprenditoriali, impegnati nella produzione artistica contemporanea in un contesto paesaggistico unico nel Mediterraneo.

L'esperienza del *Museo Horcynus Orca (Macho)* assieme al know-how e all'azione qualificata dell'Università e del CNR, potranno rappresentare il riferimento primario per la realizzazione di questo distretto innovativo, un cluster in cui convivono e si alimentano a vicenda la promozione di eventi artistici e culturali di livello internazionale, la ricerca scientifica d'avanguardia, le attività educative e formative, la gestione degli spazi attrezzati costieri, attivando risorse comunitarie ed eccellenze scientifiche, costituendo altresì un riferimento fondamentale per processi virtuosi di valorizzazione spaziale e di creazione di attività economiche e sociali innovative.

Inoltre, la realizzazione della sede del *MAXXI* a Messina, dedicata alla scena artistica contemporanea del Mediterraneo, utilizzando le Torri Morandi, porrebbe l'affermarsi dell'area dello Stretto come nuovo polo dell'arte contemporanea, senza considerare l'attrattività di un'opera unica come quella del *Ponte sullo Stretto*, destinata, una volta conclusa, a diventare meta turistica oltretutto

opera infrastrutturale, in forza della sua unicità dimensionale, ingegneristica ed alle possibilità di utilizzo della stessa: sarà il ponte sospeso più lungo al mondo con impareggiabili viste panoramiche sul paesaggio dello Stretto.

Sotto questo profilo il Ponte potrebbe costituire un elemento di grande forza per la transizione verso forme inedite di coesione e attrattività sociale, rafforzamento delle economie esistenti e formazione di nuove economie in settori strategici (agroalimentare, logistica, ricerca scientifica, manifatturiero leggero in settori ad elevata innovazione tecnologica, energia da FER, turismo culturale e ambientale, creatività).

La ritrovata centralità del ruolo del paesaggio e la crescente valorizzazione dello stesso diventano fattori trainanti lo sviluppo turistico legato alla riscoperta del territorio. Si evidenzia, in particolare, un'attenzione crescente alla cultura e alle tradizioni dei territori visitati, che si esprime sia nella ricerca di esperienze di vita autentica e legate alle produzioni locali (enogastronomia, artigianato, ritualità, etc.) sia nelle modalità di fruizione "lenta" dei luoghi (cammini e itinerari naturalistici e religiosi, riscoperta dei borghi e delle aree interne, cicloturismo, etc.) sia nella scelta di soluzioni ricettive "autentiche" (micro-ricettività, alberghi diffusi, etc.), sia nella diffusione di una nuova nicchia di turismo di lusso ed extra-lusso all'interno, ad esempio, del comparto crocieristico, caratterizzata dalla capacità di generare maggiore valore per i territori senza gravare con un carico antropico eccessivo sulle destinazioni utilizzando navi di dimensioni più contenute, destinate a un numero minore di passeggeri, ponendo maggiore attenzione all'esperienze che i crocieristi possono vivere in destinazione, mirate a far conoscere l'alto pregio ambientale e storico-culturale dei luoghi in cui attraccano.

3.4.1 Direttive generali relative alla attrattività del territorio

1. Promuovere programmi per il recupero e la valorizzazione di sistemi integrati natura/cultura

- *Riconvertire la ferrovia dismessa Messina-Palermo* come parco lineare e nuovo tracciato ciclopedonale anche per la valorizzazione turistica e culturale dei paesaggi costieri, collinari e montani attraversati e degli edifici speciali dismessi intercettati (a partire dai nuclei storici di Camaro e Gesso e dal Forte Gonzaga), dentro la prospettiva di costruzione di un ampio “ring ciclopedonale” integrato alla linea di costa.
- *Attivare specifici programmi di recupero e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali nelle aree collinari e montane* anche attraverso la creazione di itinerari di connessione ciclo-pedonale dei villaggi.

2. Promuovere programmi e azioni tesi al miglioramento dell’offerta di attività e servizi connessi allo sviluppo del turismo e della cultura

- *Valorizzazione a fini turistici del patrimonio architettonico, storico e culturale della città*, attraverso la tutela del patrimonio stesso, promuovendone il censimento, la puntuale catalogazione ed attivando tutte le norme e le azioni necessarie per la sua conservazione, restauro e valorizzazione; la realizzazione di Parchi culturali tematici, mediante la tutela e la conservazione delle aree da inserire all’interno del parco e la realizzazione di itinerari turistici e percorsi di connessione.
- *Incentivare il recupero del patrimonio edilizio esistente*, a partire da quello non utilizzato, per l’incremento dell’offerta ricettiva attivando politiche e provvedimenti di qualificazione energetico-ambientale del settore edile.
- *Valorizzazione del patrimonio fortificato di Messina* per preservarne il valore storico, architettonico e naturale e farne luoghi aperti ai turisti e alla comunità locale. In particolare, mettere a valore le esperienze intraprese dall’Assessorato al Turismo a: *Forte Gonzaga*, Centro Congressi ed espositivo, sito di interesse turistico e culturale di eccellenza; ma anche *Forte Castellaccio*, progetto incluso nei lavori di riqualificazione della Città del Ragazzo; *Forte Ogliastri*, incubatore urbano sociale ubicato in area degradata periferica cittadina e luogo di aggregazione per attività sociali, sportive, educative che comprende la creazione di un teatro all’aperto; *Forte Schiaffino*, luogo di aggregazione sociale per gli abitanti del Villaggio di S. Lucia sopra Contesse e destinazione del parco circostante alla produzione di energie rinnovabili, alla biodiversità e ad orto urbano.
- *Implementare la costruzione della Galleria di Arte Moderna e Contemporanea (GAMM)*, attraverso l’ulteriore localizzazione degli spazi museali esistenti per ampliarne gli spazi espositi in continuità agli interventi di riarticolazione degli spazi del Palacultura stesso finalizzata a valorizzare, promuovere e consentire una fruizione innovativa delle opere che fanno parte della collezione permanente, e ad ospitare esposizioni temporanee di richiamo, già proposto dal Comune nell’ambito del *Piano Operativo del PN Metro Plus e Città medie Sud 2021-2027*.
- *Realizzazione della Casa Museo Antonello da Messina* attraverso la creazione di un museo immersivo e interattivo per rendere fruibile la grande esperienza espressiva di Antonello da Messina, una delle figure più importanti del Rinascimento Europeo, attraverso la

narrazione della sua storia, già proposto dal Comune nell'ambito del Piano Operativo del PN Metro Plus e Città medie Sud 2021-2027 nell'azione ME7.5.1.1.c “*Museo immersivo Antonelliano – Casa Museo da Antonello da Messina*”.

- *Riqualificare il waterfront* quale cerniera di valore tra mare e città, dove ospitare funzioni urbane di carattere culturale, sociale, per lo svago e il tempo libero, oltreché residenziale.
- *Sviluppare misure e previsioni di carattere socioeconomico per la massima valorizzazione delle opportunità derivanti dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina* in termini di fermento imprenditoriale, occupazione, spinta all'innovazione, attrazione di investimenti, scambi commerciali e appetibilità turistica. Tale azione dovrà comprendere l'individuazione di misure di mitigazione e progressivo recupero dei processi di dequalificazione di aree e risorse connesse alla lunga fase di cantierizzazione del Ponte.

4. CONCLUSIONI

Il nuovo Piano Urbanistico Generale dovrà, dunque, essere capace di valorizzare le risorse e le eccellenze, di risolvere le criticità, di condurre a coerenza generale i processi di trasformazione e rigenerazione programmati, nonché i progetti di sviluppo già avviati, attraverso una nuova stagione di pianificazione e progettazione urbanistica, ricomponendo i tessuti della città per accogliere le diversità, per miscelare le funzioni, per garantire accessibilità a tutti con l'auspicio che diventi effettivo strumento di *governo del territorio*, laddove la capacità di governare i processi di mutamento territoriale, sociale ed economico, ne rappresenti la vera capacità di attuazione.

In ultima analisi, l'adeguamento della città alle opportunità territoriali riscontrate e il superamento delle criticità evidenziate attraverso l'aggiornamento del quadro conoscitivo, necessita dell'elaborazione di una ricognizione, con indagini più approfondite, in riferimento:

- *alla dotazione di servizi*, analizzando lo stato di attuazione degli stessi e la loro concreta utilità ed utilizzabilità;
- *al patrimonio storico*, analizzandone i contesti in relazione a criteri più rispondenti alla reale consistenza dei luoghi e definendone i necessari interventi di recupero e valorizzazione;
- *al patrimonio costiero/marino*, riattivandone le funzioni specifiche e valorizzandone le identità naturali, storiche e produttive caratterizzanti l'intero tessuto costiero della città;
- *al tessuto produttivo e dello sviluppo economico*, attraverso l'analisi dei tessuti esistenti e l'individuazione di un quadro tendenziale di trasformazione;
- *l'accessibilità infrastrutturale e la mobilità* analizzando l'effettiva domanda e l'offerta di mobilità, ricostruendo in modo dettagliato le sovrapposizioni tra viabilità e reti del trasporto pubblico già programmate sul tessuto urbano;
- *al fabbisogno abitativo reale* attraverso studi demografici specifici e in considerazione dei necessari processi di riutilizzo del patrimonio edilizio esistente.

In questa ottica innovativa, di un piano flessibile, ma con regole certe, il nuovo PUG dovrà prevedere alcune fondamentali componenti:

- *l'esclusione di consumo di nuovo suolo* e la regolazione dell'uso dello stesso con limiti, opportunità e norme per la riorganizzazione/espansione/valorizzazione territoriale;
- *la valutazione ambientale ed economica delle scelte strategiche* nella quale alla sostenibilità economica delle opere previste (costo degli interventi) si sommino le ricadute ambientali, economiche, sociali e occupazionali di sviluppo previste per le suddette scelte strategiche;
- *la perequazione urbanistica* fra i diversi proprietari di aree, ovvero la redistribuzione equa dei benefici derivanti dai processi di urbanizzazione e il principio della *compensazione urbanistica*;
- *la mixité urbana* come valore della città sostenibile, prevedendo la compresenza di funzioni diverse e fra loro associabili, favorendo anche l'inserimento di attività produttive, purché non inquinanti e compatibili con le altre funzioni insediabili.

4.1 Modalità attuative di pianificazione

Il Piano Urbanistico Generale si attua per mezzo di *Piani Particolareggiati Attuativi* ai sensi dell'art. 30 della Legge Urbanistica regionale n.19/20.

Tuttavia, il Capo III della legge, *Strumenti di attuazione della pianificazione urbanistica comunale*, all'art. 33, disciplinando la rigenerazione urbana e la riqualificazione quali strumenti capaci di indirizzare le scelte di piano e le esigenze di recupero dello stesso, indica quali modalità attuative della qualificazione edilizia, l'*intervento diretto* per singoli manufatti o blocchi di edifici che impegnino un'area non superiore a 5 mila metri quadrati, o la predisposizione di un *Piano Particolareggiato Attuativo* ai sensi dell'art. 30 della legge urbanistica siciliana qualora l'intervento interessi ambiti urbani estesi oltre i 5 mila metri quadrati.

Rientrano nel campo di applicazione degli *interventi diretti*, le parti della città e del territorio che ne rappresentano l'identità urbana, ossia l'insieme dei valori che sono espressione dell'integrità fisica e dell'identità ambientale, storica e culturale del territorio e la struttura portante della sua infrastrutturazione: aree boschive e agricole, fiumare e arenili, le parti della città storica e i tessuti della città esistente, moderna e contemporanea, da ritenere consolidati o da consolidare e per i quali è prevedibile l'intervento edilizio diretto governato dalle sole norme del PUG e del Regolamento Edilizio Unico.

Ma una parte rilevante degli interventi edilizi diretti dovrà riguardare la rigenerazione diffusa del patrimonio edilizio realizzato dal secondo dopoguerra ad oggi, per incentivarne l'adeguamento a nuove prestazioni energetiche, impiantistiche e strutturali, con riguardo alla qualità architettonica dei relativi progetti integrati, attraverso dispositivi premiali di natura urbanistica, finanziaria e fiscale, locali e nazionali. Tali interventi rientrano tra quelli di *ristrutturazione edilizia* previsti dall'*art. 3, comma 1, lettera d), del Decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380* e ss.mm.ii., come recepito dall'*art. 1 della Legge regionale 10 agosto 2016, n.16* e ss.mm.ii..

Il ricorso ai *Piani Particolareggiati Attuativi*, riguarderà invece le limitate parti della città e del territorio da riqualificare e rigenerare in modo intensivo, dove concentrare cioè un complesso di azioni integrate che necessitano di un coordinamento tecnico, decisionale e gestionale da governare attraverso piani attuativi, procedure anche di tipo concorsuale e di evidenza pubblica.

Tra gli interventi previsti, che si qualificano come *ristrutturazione urbanistica*, così come definiti dall'*art. 3, comma 1, lettera f) del Decreto del Presidente della Repubblica n. 380/2001* e ss. mm. ii. e come recepito dall'*art. 1 della Legge regionale n.16/2016* e ss.mm.ii., possono annoverarsi anche gli interventi di "addensamento o sostituzione urbana" consistenti nella riqualificazione, anche con possibili incrementi volumetrici, di aree degradate, marginali, dismesse o di scarsa utilizzazione edificatoria e la demolizione senza ricostruzione di edifici collocati in aree caratterizzate da un'eccessiva concentrazione insediativa, con l'eventuale trasferimento delle quantità edificatorie secondo le indicazioni del PUG.

Tra gli strumenti attuativi da utilizzare ai fini di rigenerazione si citano, inoltre, i *Piani di Autorecupero* del patrimonio edilizio pubblico e privato abbandonato, che approvati con le stesse modalità dei PPA, si realizzano sulla base di un censimento, da parte del comune, degli immobili di proprietà pubblica o privata presenti nel territorio e alla loro catalogazione con l'indicazione dello stato di conservazione. Nel censimento, che è soggetto ad aggiornamento annuale, sono ricompresi anche gli immobili adibiti ad edilizia residenziale pubblica e sociale.

L'obiettivo primario dovrà essere quello di ridurre il rimando all'intervento indiretto attraverso pianificazione esecutiva e quindi attraverso il ricorso estensivo a Piani Particolareggiati Attuativi relativi ad ambiti molto estesi, che spesso sono caratterizzati da rilevante eterogeneità, farraginosità e rigidità dei dispositivi operativi e che, nel caso di Messina, non hanno prodotto alcuna esecutività.

4.2 Sostenibilità delle scelte di Piano

La sostenibilità delle scelte di pianificazione è volta ad individuare soluzioni alternative al ricorso esclusivo alla finanza pubblica per la realizzazione di servizi pubblici ad uso della collettività.

La Legge Urbanistica regionale n.19/20, prevede attraverso la *perequazione urbanistica* e la *compensazione urbanistica*, modalità differenti per superare la sperequazione tra le aree che inevitabilmente la scelta pianificatoria produce, immettendo rendita fondiaria su alcune aree e gravami e pesi su altre. Ciò si traduce in un iniquo costo di partecipazione alla realizzazione della città pubblica e del bene collettivo a carico solo di alcune proprietà.

L'istituto della *perequazione urbanistica* ai sensi dell'art. 35 della L.R. n.19/20, ha come finalità la limitazione delle sperequazioni che si creano tra proprietà diverse nel momento pianificatorio che attribuisce destinazioni urbanistiche ai suoli, e si realizza attraverso l'equa distribuzione di diritti edificatori e di oneri tra i proprietari di aree ricomprese in ambiti, anche discontinui, come individuati e perimetrati dai piani. La *perequazione urbanistica* si realizza con l'attribuzione da parte del Piano di una determinata potenzialità edificatoria a tutti i suoli e agli edifici compresi in specifici ambiti oggetto di trasformazione predeterminati e perimetrati dallo stesso Piano, che si distribuisce tra i proprietari delle aree in proporzione alla superficie posseduta da ciascuno di essi.

Il PUG dovrà prevedere, dunque, forme di *perequazione urbanistica* consistenti nell'attribuzione di quote di edificabilità differenziate in relazione alle caratteristiche dei suoli nonché ai vincoli e ai limiti all'edificabilità derivanti dai piani sovraordinati e dalla normativa in vigore. Ai fini dell'attuazione della *perequazione urbanistica*, verranno individuati dei comparti di trasformazione o completamento, da attuare attraverso un *Piano Particolareggiato di Attuazione* (PPA) di iniziativa pubblica o privata, con il quale sono anche stabiliti i parametri edilizi ed eventuali limitazioni. All'interno di tali comparti avviene il trasferimento dei diritti edificatori per l'attuazione delle previsioni urbanistiche. Il PUG definisce le modalità di attuazione dei comparti, indicando i criteri progettuali che comprendono, almeno, le quote di cessione dei suoli da destinare a infrastrutture e attrezzature pubbliche, ai sensi degli artt. 38 e 39 della legge urbanistica stessa.

L'introduzione su tutto il territorio comunale dei criteri perequativi, determinerà un diverso assetto del territorio relativamente alla zonizzazione dello stesso, sia del centro urbano che dei villaggi, mediante una puntuale individuazione dell'edificato sostituibile.

La *compensazione urbanistica* poi, definita dall'art. 36 della stessa legge, si applica all'acquisizione di aree soggette a previsioni di nuovi servizi ed attrezzature pubbliche volte ad attuare gli interventi di tutela dell'ambiente e del paesaggio. Nel caso di aree soggette a previsioni di nuovi servizi ed attrezzature pubbliche o soggette a meccanismi di esproprio, la compensazione, in alternativa alla corresponsione dell'indennità pecuniaria pari al valore venale del bene espropriato secondo le norme vigenti, consiste nella cessione al proprietario delle aree sottoposte ad espropriazione, con il suo consenso, di altre aree di valore uguale a quello del fondo destinato a usi pubblici o espropriato. Nell'ipotesi di delocalizzazione o riqualificazione di siti produttivi dismessi o di manufatti, legittimamente realizzati, in degrado o incongrui, in quanto suscettibili, per impatto visivo, per dimensioni planivolumetriche o per caratteristiche tipologiche e funzionali, di snaturare o di alterare in modo permanente la caratteristica di un luogo, della sua identità storica, culturale o paesaggistica, la compensazione si connota come paesaggistico-ambientale e consiste nell'attribuzione premiale di diritti edificatori ai proprietari interessati. Questi diritti, sono esercitabili, con modalità da prevedere nel PUG, esclusivamente nelle aree soggette a interventi di rigenerazione urbana e riqualificazione, nelle aree ricadenti nel territorio urbanizzato.

Nondimeno, il nuovo PUG, dovrà consentire agli operatori privati tramite convenzioni di attuare le previsioni del Piano stesso.

4.3 Gemello digitale urbano

La necessità di definire una strategia per la trasformazione digitale, dentro la quale il comune di Messina intende agire nei prossimi anni, nasce da una serie di esigenze legate tanto al contesto esterno alla città, come la continua evoluzione tecnologica e normativa, quanto alla volontà dell'Amministrazione di innovare i processi di funzionamento interno, attraverso la progressiva transizione verso le nuove tecnologie. Seguendo le richieste normative, il comune di Messina ha già adottato un *Piano Triennale di Trasformazione digitale* che, in linea con le raccomandazioni AgID, si pone l'obiettivo di promuovere, indirizzare e sostenere la crescita dell'innovazione tecnologica nel territorio messinese. Sono stati infatti programmati, e in parte già avviati e conclusi, negli ultimi anni, una serie di progetti volti a semplificare ed ammodernare la sfera digitale della macchina amministrativa, tra i numerosi possono essere menzionati: *MeSM@ART*, *Messina Città Connessa*, *Agorà*, *ImpleME*, *Urbamid+*, *Cloud@ME*.

In questo ambito, appare opportuno, porre l'attenzione sull'evoluzione che negli ultimi anni ha assunto il concetto di *Smart City* con l'introduzione dell'*Urban Digital Twin* (Gemello Digitale Urbano) e con le possibilità connesse al suo utilizzo. Si tratta, sostanzialmente, della copia virtuale di una città reale, da utilizzare come strumento collaborativo per la progettazione dello spazio urbano e per la gestione di tutti gli aspetti legati alla mobilità, all'inquinamento, al consumo delle risorse, all'accessibilità dei servizi pubblici.

Attraverso l'uso sapiente dei dati raccolti nelle città e la loro integrazione automatica nei modelli urbani, si crea una replica digitale precisa, capace di interagire autonomamente con l'ambiente urbano. Il costante scambio di dati permette al modello, all'interno del gemello digitale, di rappresentare la città reale e i suoi sistemi con esattezza, aprendo la strada a un futuro in cui la conoscenza è il motore principale della trasformazione urbana: utilizzando ad esempio dati storici e aggiornati per fornire una visione dettagliata di infrastrutture, edifici, sistemi di trasporto, spazi verdi cittadini e altre risorse urbane, includendo informazioni da sensori in tempo reale per aggiungere una dimensione dinamica alle rappresentazioni.

I *digital twin* svolgono un ruolo essenziale nello sviluppo e nel funzionamento delle città intelligenti principalmente per la capacità di questi modelli di:

- *migliorare la pianificazione e la progettazione urbana*: la creazione di un *digital twin* consente a urbanisti e progettisti di visualizzare e simulare diversi scenari. Attraverso la rappresentazione virtuale dell'ambiente fisico (inclusi edifici, infrastrutture e servizi pubblici) i pianificatori possono prendere decisioni più informate sullo sviluppo urbano e migliorare la zonizzazione e l'allocatione delle risorse. Ciò consente di ottimizzare creare un ambiente urbano più efficiente, sicuro e sostenibile;
- *incrementare l'efficienza operativa dei servizi pubblici*: i *digital twin* consentono di gestire e monitorare in tempo reale le infrastrutture e i servizi urbani. Sono in grado di integrare i dati provenienti dai sensori intelligenti dislocati nei punti strategici della città allo scopo di fornire informazioni utili sull'approvvigionamento idrico, la gestione del traffico, il funzionamento delle reti energetiche, la gestione della sicurezza pubblica, lo smaltimento dei rifiuti, ecc. Questo approccio basato sui dati consente una manutenzione proattiva che migliora le prestazioni delle risorse e garantisce una risposta tempestiva ad eventuali problemi o emergenze;
- *prevedere e ottimizzare le operazioni urbane*: i gemelli digitali sfruttano l'intelligenza per effettuare analisi predittive. Attraverso l'analisi dei dati storici e di quelli raccolti in tempo

reale, sono in grado di anticipare i potenziali problemi, prevedere tendenze future e ottimizzare la gestione dei servizi. Con l'aiuto di un digital twin è possibile, ad esempio, prevedere i modelli di congestione del traffico, migliorare i percorsi della mobilità urbana, ottimizzare i consumi energetici degli edifici in base ai modelli di occupazione, ecc.;

- *garantire un maggiore coinvolgimento dei cittadini*: i gemelli digitali facilitano la partecipazione dei cittadini ai processi decisionali e alla pianificazione urbana. Forniscono una piattaforma di condivisione che consente agli interessati di esplorare e interagire con il gemello digitale della propria città. L'utilizzo di un digital twin consente, ad esempio, alle persone coinvolte nello sviluppo urbano di analizzare le modifiche proposte, fornire il proprio feedback e contribuire attivamente alla crescita della propria comunità;
- *ottimizzare la gestione delle risorse*: la capacità dei digital twin di monitorare in tempo reale le risorse urbane permette di ottenere un maggiore controllo sui consumi energetici, sull'utilizzo dell'acqua, sulla gestione dei rifiuti, e così via. Utilizzando un gemello digitale, le città possono quindi identificare le inefficienze e attuare le strategie più adeguate per ridurre gli sprechi;
- *migliorare la resilienza e la gestione del rischio*: i digital twin sono in grado di simulare scenari ipotetici e valutare il loro impatto sui sistemi urbani. Rappresentano, quindi, l'unico strumento in grado di aiutare le nostre città a diventare più resilienti e a migliorare la propria capacità di rispondere adeguatamente ai disastri naturali, ai cambiamenti climatici e ad emergenze di vario genere.

I Gemelli virtuali sono quindi strumenti utili a migliorare e ottimizzare le attività di pianificazione urbana, possono essere utilizzati per simulare e analizzare efficacemente le varie proposte di sviluppo territoriale, per prevedere e gestire al meglio l'impatto delle nuove infrastrutture o delle modifiche a quelle esistenti e rappresentano anche uno strumento d'avanguardia per la prevenzione e risposta alle calamità. Appare dunque evidente come gli *Urban Digital Twin* siano anche e soprattutto un potente strumento di interazione attiva con la cittadinanza, in grado di offrire potenzialità di sviluppo tali da permettere a utenti e residenti di avere una visione più chiara delle problematiche e delle peculiarità urbane e territoriali, di partecipare attivamente alla pianificazione e alle decisioni della propria comunità e di beneficiare di servizi personalizzati basati su dati reali, che si traducono in un miglioramento complessivo della qualità della vita della collettività.

La redazione del PUG dovrà favorire l'approccio a questo innovativo strumento la cui introduzione è già stata finanziata nell'ambito del *Piano Operativo del PN Metro Plus e Città medie Sud 2021-2027*, che potrà supportare il processo decisionale in materia di pianificazione urbana, attraverso la valutazione di diversi scenari di sviluppo urbano, l'integrazione delle questioni climatiche e la facilitazione della partecipazione pubblica alla pianificazione stessa.

Proprio al fine di facilitare i contributi delle diverse parti interessate e l'accessibilità ai dati della città, sarà necessaria la produzione, da parte dell'utenza che si interfaccia con la Pubblica Amministrazione, di dati riutilizzabili ed elaborabili, come modelli informatici e non più semplicemente come documenti informatici attraverso l'acquisizione delle pratiche per mezzo di sistemi BIM (*Building Information Modeling*) e GIS (*Geographic Information System*).

Ciò contribuirà in maniera sostanziale alla creazione di una considerevole banca dati capace di informare l'intero tessuto cittadino.