



Città Metropolitana di Messina

Direzione: V "AMBIENTE e PIANIFICAZIONE"

Servizio: Ingegneria Territoriale

DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

(Art. 23 collima 5 D.Lgs. 50/2016 coordinato con il D.Lgs.- 56/2017)

=====

Oggetto:

"Realizzazione dell'HUB crocieristico nel Comune di Messina"

Messina, _____



IL RUP

(ing. Carmelo Battaglia)

Premessa

Il presente DIP riguarda una proposta di intervento per la rifunzionalizzazione della Dogana Storica di Messina sita in Via I Settembre, 38, 98122 Messina e avente affaccio lungo la cortina del porto in via Luigi Rizzo e di tutta l'area portuale che gravita intorno alle aree croceristiche al fine di trovare una soluzione progettuale per la realizzazione di un'HUB crocieristico idoneo alle esigenze turistiche e di sviluppo economico e sociale.

Il sito, di proprietà dell'Agenzia delle Dogane, è in parte utilizzato per gli scopi istituzionali dell'ente proprietario e in parte da tempo in attesa di un intervento di recupero strutturale e funzionale.

La proposta di intervento guarda oltre i limiti propri del perimetro del complesso edilizio Dogana per connettersi dal punto di vista urbanistico e funzionale al tessuto circostante di grande rilevanza per la centralità che lo contraddistingue in termini di servizi pubblici e di gestione della mobilità intermodale sia turistica che di transito dal continente.

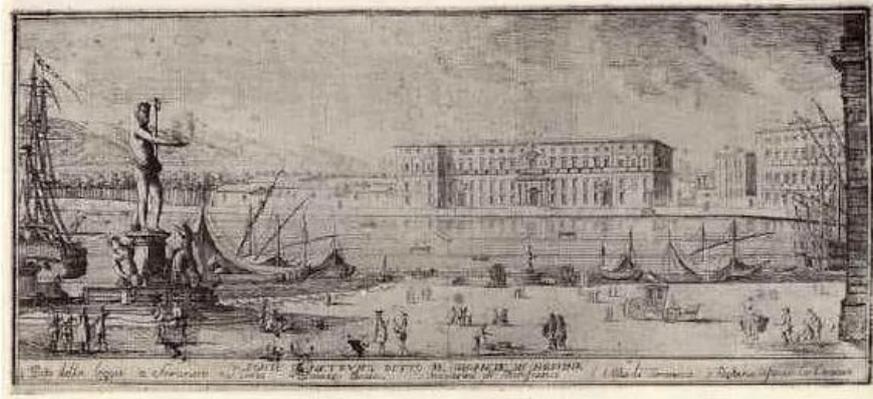
Memoria storica sul Palazzo Reale di Messina

Il Palazzo della Dogana è un edificio costruito in stile Liberty, nel 1914, su progetto di Giuseppe Lo Cascio, posto sul fronte del porto storico di Messina alla radice della zona falcata che da sempre caratterizza la città.

L'area su cui sorge il complesso era sede in antichità del Palazzo Reale, voluto dai Normanni nella seconda metà dell'XI secolo e rimasto una delle principali residenze reali dei re e vicerè di Sicilia fino alla fine del XVIII secolo. Il Palazzo Reale ha un'origine più antica risalente a un preesistente castello arabo, dimora degli emiri durante la dominazione islamica della Sicilia



Anche dopo il trasferimento della reggia a Palermo, il Palazzo Reale continuò comunque ad avere la sua importanza in quanto la città peloritana era la seconda capitale di quello che divenne, nel 1130, il Regno di Sicilia. A cavallo tra il 1190 e il 1191, il Palazzo ospitò anche re Filippo II di Francia in transito verso la Terra Santa.



Nel corso dei secoli, la reggia subì diversi rimaneggiamenti. Nel periodo aragonese, più precisamente sotto il dominio di Federico III, fu eseguito un ampliamento. Successivamente, dal 1565 al 1589 il Palazzo fu riconfigurato in chiave rinascimentale su progetto dell'architetto toscano Andrea Calamech. Sempre in epoca spagnola ulteriori ampliamenti e rinnovamenti furono eseguiti per volere dei vari vicerè di Sicilia.



Nel 1714, cioè un anno dopo che l'isola era stata ceduta dallo spagnolo Filippo V al duca di Savoia Vittorio Amedeo II, il messinese Filippo Juvarra, architetto reale di casa Savoia, elaborò un progetto di ristrutturazione e ampliamento di quella che sarebbe stata la dimora del nuovo sovrano. L'intenzione era quella di conferire alla reggia lo status e quindi le caratteristiche di una corte europea. Il progetto di Juvarra, tuttavia, non fu eseguito a causa del rientro della corte sabauda a Torino dopo pochi anni.

Buona parte di tutto ciò andò distrutto nel terremoto della Calabria meridionale del 1783. Da lì ebbe inizio la parabola decisamente discendente di quella che un tempo fu un'imponente reggia. Ferdinando I delle Due Sicilie nel 1806 decise di spostare la sede del Palazzo Reale presso il Palazzo del Gran Priorato Gerosolimitano dell'Ordine di Malta. Mentre quel che rimaneva del vecchio edificio reale venne ulteriormente danneggiato nel 1848, durante la rivolta antiborbonica. A partire dall'anno dopo, le strutture che avevano resistito furono adibite a magazzini per il porto.

Il resto lo fece il terremoto di Messina del 1908: l'edificio fu raso al suolo, come del resto gran parte della città peloritana. Nel dopo-terremoto, poi, le parti superstiti vennero distrutte

completamente per costruire su quella stessa area strategica, a ridosso del mare e del porto, il Palazzo della Dogana.

Oggi del Palazzo Reale non rimane altro che un nome e qualche testimonianza. Attualmente il termine “Palazzo Reale” è solo una fermata del tram, ma, grazie agli interventi di rigenerazione urbana oggi già programmati (intervento I –Hub in corso di esecuzione nell’area ex Magazzini Generali e Mercato Ittico) o in fase di programmazione, si mira a far risorgere l’area vasta del Palazzo Reale per realizzare un’operazione di restituzione alla città di un ambito da tempo in condizione di degrado e, in parte negato alla fruizione dei cittadini, dei turisti e dei passeggeri in transito.

Stato di Fatto del complesso edilizio Regia Dogana Storica di Messina

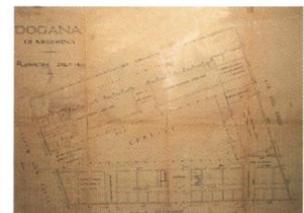
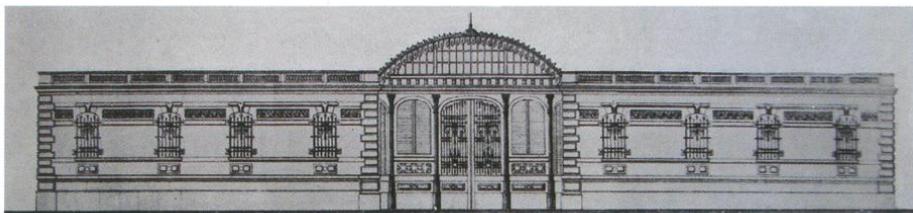
Il Piano di ricostruzione post terremoto del 1908 del Borzi individua, all’isolato 300, lo spazio su cui sorge la Dogana come realizzata nel 1914



Il complesso edilizio si sviluppa in più blocchi tra loro collegati che potevano servire tutte le funzioni dei servizi doganali connessi all’attività portuale.

Nel complesso è presente una palazzina a due piani dedicata agli uffici dell’agenzia delle Dogane, affiancata da altri due corpi di fabbrica ad unica elevazione destinati a magazzini. Lungo la via Luigi Rizzo della cortina del porto, l’edificio sviluppa una grande tettoia sorretta da elementi in ghisa che caratterizza tutto il fronte e che si affaccia verso il porto, contornata, ai lati, da altri due edifici a una sola elevazione destinati a magazzini.

Lo stile che caratterizza i manufatti è il liberty tipico della ricostruzione messinese di inizio secolo 900 (*immagini del progetto: prospetto su v.le San Martino e planimetria – Archivio Genio Civile*)



L'ingresso che dà accesso al complesso architettonico, permettendo di raggiungere il cortile interno dell'edificio lastricato con basole di pietra lavica, si apre sul Viale S. Martino ed è caratterizzato da una grande porta monumentale metallica.



Dal cortile interno si può accedere a tutti i vari corpi di fabbrica che sorgono all'interno del perimetro dell'isolato. Oltre la palazzina a due piani e i corpi satellite di un piano posti fronte via I settembre, gli altri edifici contengono tutte le caratteristiche dei magazzini storici originari aventi altezze interne oltre gli 8 mt, spazi aperti, pavimentazione in basolato lavico, copertura a falde con capriate metalliche e struttura in c.a. collaborante con la muratura piena di tamponamento.

Elemento architettonico di grande rilevanza è la tettoia metallica sorretta da pilastri in ghisa contenente elementi decorativi basati sempre sullo stile liberty/eclettico.

Inquadramento catastale:

Dal punto di vista Catastale il complesso edilizio sorge sul foglio catastale n. 226 e il suo sviluppo n.226z interessando le seguenti particelle:

part. N.15: palazzina centrale uffici a due piani blocco 1

part. N.4: palazzina est uffici satellite a un piano blocco 2

part. N.5: palazzina ovest uffici satellite a un piano blocco 3

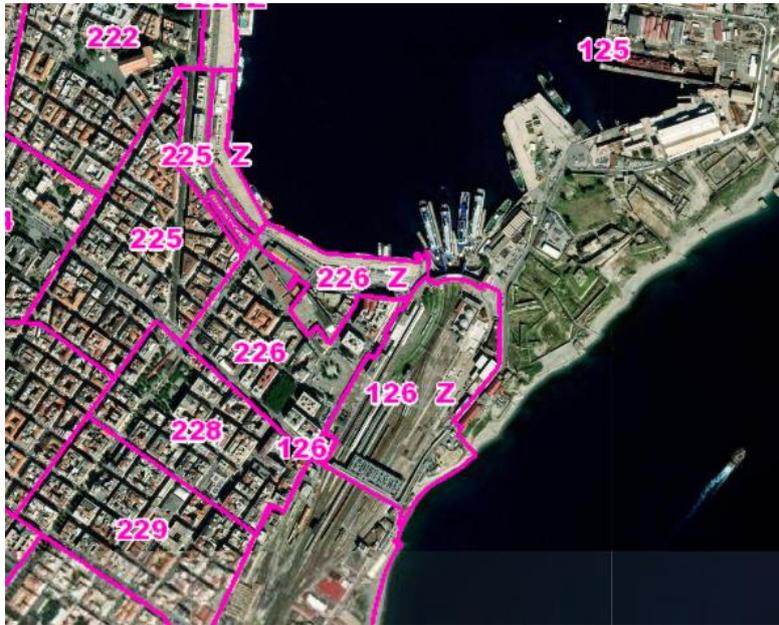
part. N.3: capannone magazzino est lungo via Savoca blocco 4

part. N. 2: capannone magazzino nord-est lungo via L. Rizzo blocco 5

part. N.1: capannone magazzino nord-ovest lungo via L. Rizzo angolo v.le San Martino blocco 6

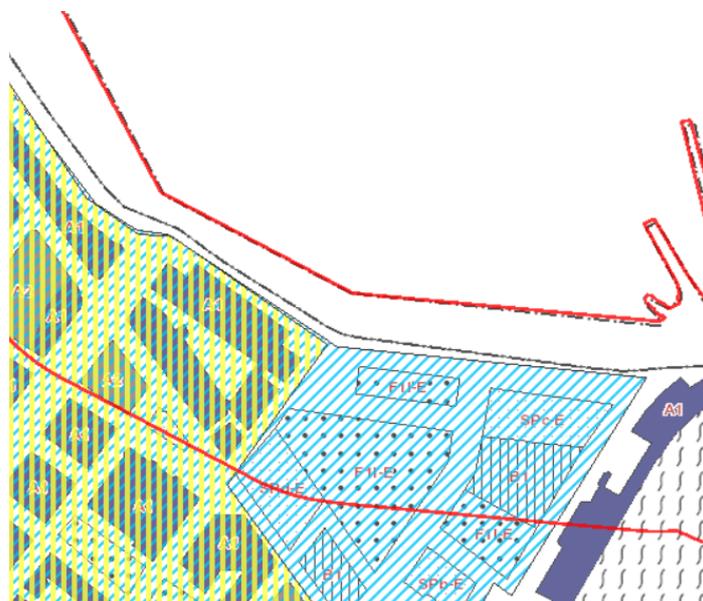
part. N.34: corte interna lato mare – tettoia monumentale

part. N. 35: corte interna centrale.



Foglio 226 e Foglio 226z

L'inquadramento urbanistico del sito è in Zone A1: immobili di interesse storico, monumentale o ambientale per cui sottoposto alla tutela come centro storico



In tal caso vigono le seguenti norme:

“Comprendono gli immobili con caratteristiche storiche e monumentali, già vincolati ai sensi della Legge 1089/39 e/o segnalati dalla Soprintendenza B.C.A. e/o comunque meritevoli di segnalazione.

Per gli immobili con caratteristiche storiche e monumentali di cui al comma precedente, riportati in apposito elenco con una numerazione indicata nelle planimetrie dello stato di fatto, sono consentiti interventi di restauro conservativo, manutenzione straordinaria, consolidamento, ristrutturazione interna e variazioni di destinazioni d'uso, nel rispetto assoluto delle caratteristiche tipologiche relative all'epoca, allo stile e alla tecnologia. Non sono ammessi aumenti di cubatura.

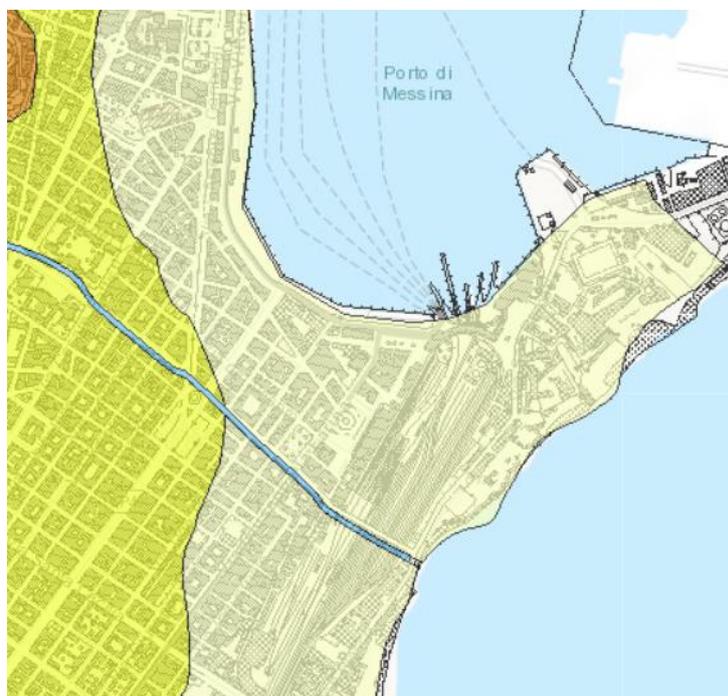
Nelle pertinenze degli immobili di cui al primo comma, sono ammesse eccezionalmente nuove costruzioni di interesse pubblico, previo parere preventivo della Soprintendenza B.C.A., parere favorevole della Commissione Edilizia e deliberazione di approvazione del Consiglio Comunale.”

Il complesso edilizio della Dogana risulta anche oggetto di vincolo storico puntuale della Sovrintendenza come si evince dallo stralcio del piano paesaggistico ambito 9:



Dal punto di vista dei vincoli derivanti dalla PAI (rischio geomorfologico) non si rilevano punti critici territoriali mentre l'area non è soggetta a vincoli ambientali SIC-ZPS.

La Carta della suscettività di cui al PRG DDR 686 è sotto riportata per l'area oggetto di studio.



Proposta del nuovo intervento di rigenerazione funzionale

La proposta di intervento per la nuova funzionalizzazione del complesso edilizio della Dogana storica di Messina parte dal rilievo delle funzioni ivi presenti gestite dalla Agenzia delle Dogane e, tenendo conto delle esigenze connesse ai compiti di ufficio dello stesso Ente, sviluppa nuove funzioni allocate nei capannoni in disuso da mettere a sistema con le attività adiacenti del porto e con il sistema intermodale di mobilità dello Stretto e della Stazione centrale di Messina.

L'obiettivo generale del progetto complessivo è declinato secondo le seguenti priorità di intervento:

1. Realizzazione della stazione marittima crocieristica di imbarco/sbarco dotata dei servizi ai passeggeri in transito che sono più consoni alle funzioni proprie delle aree doganali con diretta connessione ai servizi di prossimità all'imbarco dislocati nell'area portuale.
2. Recupero dei beni monumentali quale patrimonio storico della città e recupero della memoria sul sistema porto/città pre e post terremoto 1908;
3. Recupero, ai fini turistici e funzionali, della connessione tra i complessi edilizi da realizzare o esistenti (come la Dogana storica e il Porto di Messina) da recuperare;
4. Creazione di una nuova centralità nel sistema di trasporto intermodale delle persone

Gli interventi del nascente Hub turistico deve prevedere l'assegnazione dei seguenti servizi:

- 1) **Spazi di attesa per l'imbarco, Duty free, Spazio espositivo permanente** anche multimediale ad esempio sul tema del porto storico, del Palazzo reale e della regia dogana storica della città di Messina, ecc.
- 2) **Portici o zone destinate ad aree di attesa per l'imbarco, Duty-free e Spazio aperto per esposizioni temporanee** affiancando l'artistico e l'accogliente ove possono allocarsi arredi per l'attesa, punti di ristoro (chioschi della tradizione messinese), spazi espositivi flessibili e ulteriori servizi commerciali duty-free
- 3) **Area Check-in e controlli doganali all'imbarco:** sistemi di trasporto intermodale dell'area vasta (treni, auto, mezzi veloci dello stretto, ecc.)

Connessione funzionale con il tessuto urbano/portuale circostante

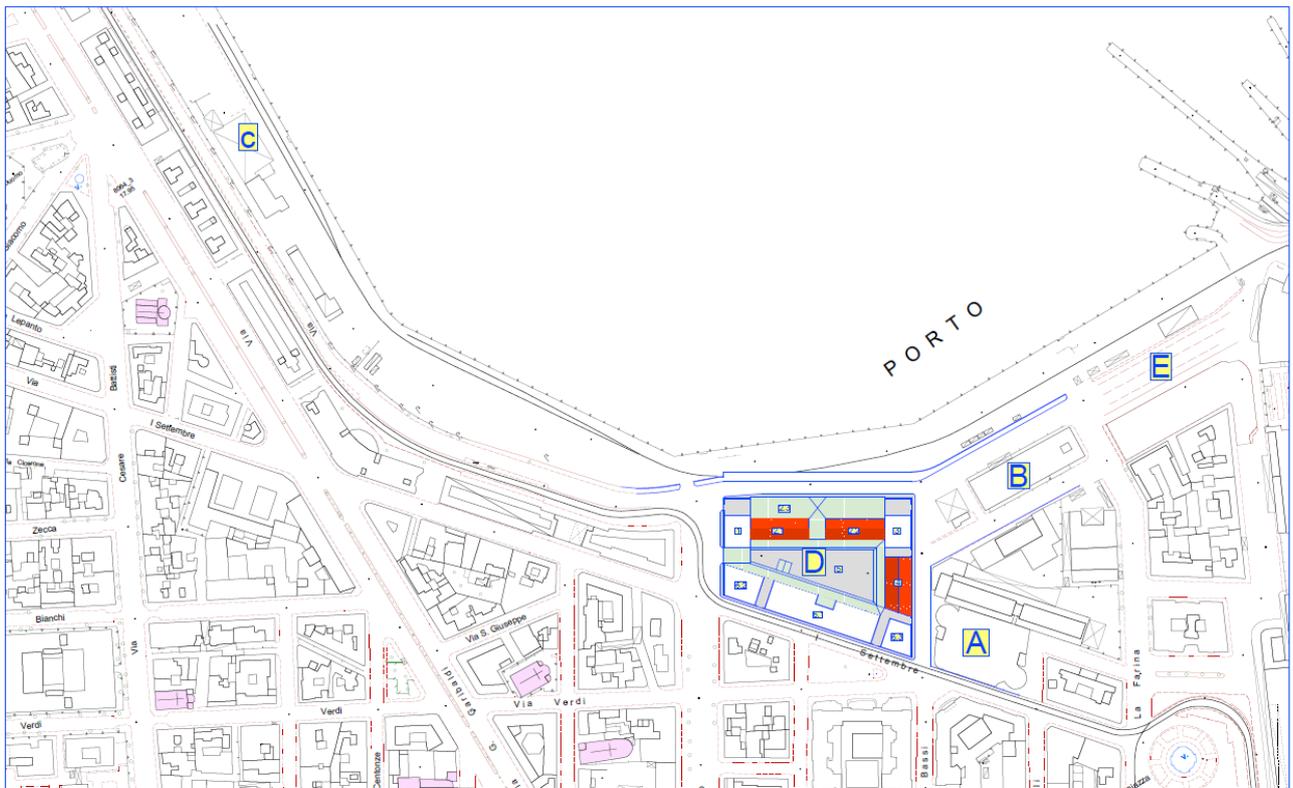
Il complesso dell'intervento (compresa la Dogana Storica) così ripensato si inserisce come nuova centralità tra i tre principali Poli dell'area circostante che interessano il flusso turistico del crocierismo, in sintesi:

- a) **Sistema portuale:** nonostante il fatto che Messina è una delle principali tappe crocieristiche a livello nazionale, connotate dall'unicità di avere più approdi in pieno centro storico con un contorno paesaggistico che è quasi unico nell'area del Mediterraneo, le infrastrutture destinate ai servizi a terra sono quasi nulle e limitate alla struttura precaria presente sulla cortina del porto. L'intervento proposto ricolloca, in una struttura storica ad alta attrazione storica e artistica, i servizi a terra di controllo all'imbarco ampliando l'offerta con nuove attività commerciali e culturali. Di fatto, compiuti gli adempimenti di check-in e deposito

bagagli, il turista può comodamente attendere nelle sale d'attesa interne o all'esterno, ma sempre al coperto, fruendo delle attività di duty-free o delle sale espositive compresa quella immersiva dedicata alla memoria del porto storico, del palazzo reale e della dogana. Al momento dell'imbarco i turisti possono accedere alla cortina del porto con un percorso protetto dove si possono prevedere gli ultimi controlli pre-imbarco e dove comunque si continuerà a gestire i passaggi giornalieri di transito in città e quelli per le escursioni fuori città.

- b) **Sistema di mobilità intermodale:** Messina è capolinea ferroviario e collegata con il continente e con la principale viabilità siciliana. I terminal dei vari sistemi di trasporto sono presenti e messi a sistema nell'area adiacente alla Stazione Centrale, al Parcheggio Cavallotti, al terminal dei mezzi veloci del porto in relazione al nuovo Hub che sorgerà nell'area. Tale opportunità di mettere a sistema intermodale l'arrivo e il ritorno dei passeggeri del crocierismo deve essere rafforzata con creazione di percorsi protetti e con una migliore interconnessione tra i gestori dei servizi di trasporto compresa l'opportunità di convenzionare parte dei parcheggi esistenti (es. parcheggio Cavallotti) alla sosta lunga per i passeggeri delle crociere.
- c) **Sistema commerciale:** La creazione di duty-free, integrato al sistema commerciale che si sviluppa lungo il viale San Martino che può essere, se pedonalizzato, una offerta per i crocieristi di passaggio, quale valida alternativa o opportunità complementare alla visita del centro storico della città.

L'ambito dell'intervento (non strettamente vincolante) è rappresentato nella tavola grafica sotto riportata:



Disegno scala 1:2.000

- A. Parcheggio pubblico convenzionale col crocierismo
- B. Hub intermodale mobilità dello Stretto
- C. Doganella (controlli doganali sbarco), terminal pullman escursioni crocierismo
- D. Dogana
- E. Parcheggio pubblico breve termine

Descrizione delle opere da realizzare

Al fine di valutare i costi degli interventi sopra descritti, è stata effettuata una stima parametrica sulla base dei costi previsti nella GU Regione Sicilia. In particolare, al costo base previsto sono state inserite le maggiorazioni legate all'altezza di interpiano degli edifici superiore a 4.5 m, ai vincoli dettati dalla Sovrintendenza e, nel caso del recupero primario, all'adeguamento sismico.

Tali costi parametrici sono stati ulteriormente incrementati del 10%, come previsto da GURS 7/2/2020, poiché intereventi ricadenti nel Comune di Messina ed è stata aggiunta una successiva maggiorazione del 15% per tenere in considerazione l'adeguamento dei costi dei materiali da costruzione dovuti al prezzario emergenziale luglio 2022.

Si prevede altresì l'installazione di impianti fotovoltaici sulle coperture degli edifici per garantire l'efficientamento dal punto di vista energetico.

Per consentire l'accesso da parte dei turisti alla cortina del porto si prevedono la realizzazione di percorsi protetti tramite la costituzione di zone controllate anche con sistemi di videosorveglianza

Impianti di illuminazione artistica consentiranno la valorizzare i decori e le strutture oggetto di vincolo storico.

Computo sommario della spesa

Proposta di intervento di realizzazione dell'hub crocieristico nel Comune di Messina				
COMPUTO : Calcolo sommario della spesa per i lavori				
Macro categorie di lavori				
Demolizioni	U.M.	quantità	p.u.	totali
<i>Conferimento a discarica edifici da ristrutturare</i>	<i>a.c.</i>	1,00	30.000,00	€ 30.000,00
Ristrutturazione, Nuova edificazione, efficientamento energetico, adeguamento sismico, opere esterne				
Ristrutturazione				
<i>recupero primario</i>	<i>mq</i>	2.500,00	1.159,41	€ 2.898.525,00
<i>recupero secondario</i>	<i>mq</i>	2.500,00	745,95	€ 1.864.875,00
Nuova Edificazione				
	<i>mq</i>	5.000,00	1.590,00	€ 7.950.000,00
Opere esterne				
<i>Sistemazione zona esterna</i>	<i>mq</i>	10.000,00	€ 80,00	€ 800.000,00
Impianti elettrici - p.i. esterni				
<i>Illuminazione artistica esterna a led</i>	<i>p.l.</i>	100,00	€ 850,00	€ 85.000,00
Impianti FER				
<i>Impianto FV su coperture edifici</i>	<i>mq</i>	1.200,00	€ 350,00	€ 420.000,00
Importo totale lavori				€ 14.048.400,00
Oneri sicurezza aggiuntivi indiretti non soggetti a ribasso				
	<i>%</i>	3,00%	€ 14.048.400,00	€ 421.452,00
Importo totale lavori + sicurezza				€ 14.469.852,00
Allestimenti e arredi				
<i>Area check -in</i>	<i>a.c.</i>	1	€ 300.000,00	€ 300.000,00
<i>Area espositiva interna e sala immersiva</i>	<i>a.c.</i>	1	€ 500.000,00	€ 500.000,00
<i>Area esterna arredi e allestimento sotto porticato</i>	<i>a.c.</i>	1	€ 360.000,00	€ 360.000,00
Importo totale allestimenti				€ 1.160.000,00

Quadro Tecnico Economico

Proposta di intervento di realizzazione dell'hub crocieristico nel Comune di Messina

F. QUADRO ECONOMICO-FINANZIARIO:	Importi
F.1. Lavori e forniture	
F.1.1 Lavori e forniture	€ 14.048.400,00
F.1.2 Oneri per la sicurezza .	€ 421.452,00
F.1.3 Spese per imprevisti (massimo 10% di F.1.5) 5% di F1.1. + F1.2	€ 723.492,60
F.1.4 IVA 10% di F1.1.+F1.2+F1.3	€ 1.519.334,46
F.1.5 Indagini geognostiche	€ 60.000,00
F.1.6 Totale (F.1.1+F.1.2+F.1.3+F.1.4+ F.1.5)	€ 16.772.679,06
F.2. Arredi funzionali	
F.2.1 Area check -in	€ 320.000,00
F.2.2 Area espositiva interna e sala immersiva	€ 520.000,00
F.2.3 Area esterna arredi e allestimenti	€ 380.000,00
F2.3 IVA 22% di F2.1.+F2.2+F2.3	€ 268.400,00
F.2.4 Totale (F.2.1+F.2.2)	€ 1.488.400,00
F.3. Spese tecniche	
F.3.1 Spese tecniche generali per indagini strutturali, montoraggi ambientali, catastazione	€ 140.000,00
F.3.2 Progettazione definitiva ed esecutiva	€ 700.000,00
F.3.3 Incentivi funzioni tecniche (spettanze RuP e collaboratori art. 113 del Codice)	€ 156.898,52
F.3.4 Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione	€ 78.449,26
F.3.5 Direzione dei lavori	€ 235.347,78
F.3.6 Collaudo	€ 75.000,00
F.3.7 Oneri cassa 4%	€ 24.427,82
F.3.7 IVA 22%	€ 275.709,47
F.3.8 Totale (F.3.1+F.3.7) e/o (F.3.2+F.3.3+F.3.4+F.3.5+F.3.6+F.3.7)	€ 1.685.832,85
F.4. Totale intervento	
F.4.1 Lavori e forniture (F.1.6)	€ 16.772.679,06
F.4.2 Acquisti allestimenti (F2.4)	€ 1.488.400,00
F.4.3 Spese tecniche (F.3.8)	€ 1.685.832,85
F.4.4 Altre spese (allacciamenti, etc.)	€ 53.000,00
F.4.5 Arrotondamenti	€ 88,09
F.4.6 Totale (F.4.1+F.4.2+F.4.3+F.4.4)	€ 20.000.000,00

CRONOPROGRAMMA PRESUNTIVO DI ATTUAZIONE

Per l'attuazione degli interventi si possono indicativamente ipotizzare le seguenti tempistiche di realizzazione:

Fase Procedurale	GIORNI
Progettazione Fattibilità Tecnica Economica	60
Verifica e Validazione progetto FTE (art. 26 D.Lgs. 50/2016)	15
Conferenza di servizi PFTE di cui all'articolo 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241	45
Determina a Contrarre - Gara progettazione ed esecuzione Lavori (appalto integrato)	15
Pubblicazione procedura gara	30
Espletamento gara d'appalto e proposta di aggiudicazione – avvio verifiche aggiudicazione	60
Progettazione definitiva/esecutiva	120
Conferenza di servizi PD di cui all'articolo 14, comma 3, della legge 7 agosto 1990, n. 241	45
Verifica e Validazione PD/PE (art. 26 D.Lgs. 50/2016)	20
Stand still	45
Stipula Contratto d'Appalto Lavori (a partire dall'efficacia aggiudicazione)	45
Esecuzione lavori	450
Collaudo Opera	120
Chiusura rendicontazione	30
TOTALE GIORNI	1.100

Il Responsabile Unico del Procedimento

Ing. Carmelo Battaglia