

COMMITTENTE



## DIREZIONE STAZIONI

SOGGETTO TECNICO

## DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE

MANDATARIA

**CODING**  
GENERAL ENGINEERING & PLANNING

CODING S.R.L.

MANDANTE

**POLITECNICA**  
BUILDING FOR HUMANS

POLITECNICA SOC. COOP.

**SWS**

SWS ENGINEERING S.P.A.

# HUB DI MESSINA

## PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA

RIQUALIFICAZIONE, RIFUNZIONALIZZAZIONE, MIGLIORAMENTO SISMICO DEL COMPLESSO DI STAZIONE E MIGLIORAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ TRA IL SERVIZIO FERROVIARIO E IL SERVIZIO MARITTIMO

## DOCUMENTI GENERALI

Relazione Generale Descrittiva

SCALA

-

PROGETTO	ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	TIPO DOC.	SCALA	NUM.	REV.
3262	21	S01	PF	MS00	RE	SX	E01A	

Rev	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Data	Autorizzato Il progettista	Data
A	Emissione	M. Mitsch	S. Martella	L. Nardoni	ott.2021	G. Coppa	ott.2021

Controllo Qualità

QA & QC	Verificato	Approvato	Autorizzato
	G. Soriero	F. Bordini	R. Vangeli

Soggetto Tecnico	Data	Referente di Progetto	Data
	00/00/00		00/00/00

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA

= = = =

SEDE TECNICA

□ □ □ □ □ □

NOME DOC.

□ □ □ □ □ □

NUMERAZIONE

□ □ □ □ □ □

Verificato e Trasmesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

## RELAZIONE GENERALE DESCRITTIVA

### INDICE

1	PREMESSA .....	2
2	NORMATIVA DI RIFERIMENTO .....	4
2.1	Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione relative all'accessibilità .....	4
2.2	Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione .....	4
2.3	Norme nazionali .....	6
2.4	Manuali, Specifiche, Istruzioni, prescrizioni, etc. di RFI, attinenti le opere civili di RFI .....	8
2.5	Tariffe di RFI .....	13
3	INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO.....	13
4	INQUADRAMENTO STORICO .....	20
5	ANALISI DELLO STATO DI FATTO .....	21
5.1	Breve introduzione .....	21
5.2	Descrizione dei luoghi di intervento.....	21
6	DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI ARCHITETTONICI .....	58
6.1	AMBITI DI INTERVENTO.....	58
7	Introduzione agli interventi specialistici.....	73
7.1	Relazione metodologica per il restauro dei FV .....	73
	Intervento di Restauro .....	74
7.2	Note sugli interventi di adeguamento e miglioramento sismico .....	75
7.3	Note sugli interventi sugli impianti .....	76

## 1 PREMESSA

La presente relazione ha per oggetto la sintesi tecnico descrittiva riguardante i lavori per l'intervento di riqualificazione e rifunzionizzazione mirati e sartoriali per gli Hub Intermodali della Stazione di Messina Centrale e della Stazione di Messina Marittima.

Gli Hub di Messina sono le porte di accesso alla Sicilia, accogliendo le linee di interscambio treno-nave ed i viaggiatori in transito provenienti dalla penisola. Gli attracchi prospicienti la Marittima, infatti, accolgono sia le navi veloci Blujet che le navi ferroviarie Blufferries.



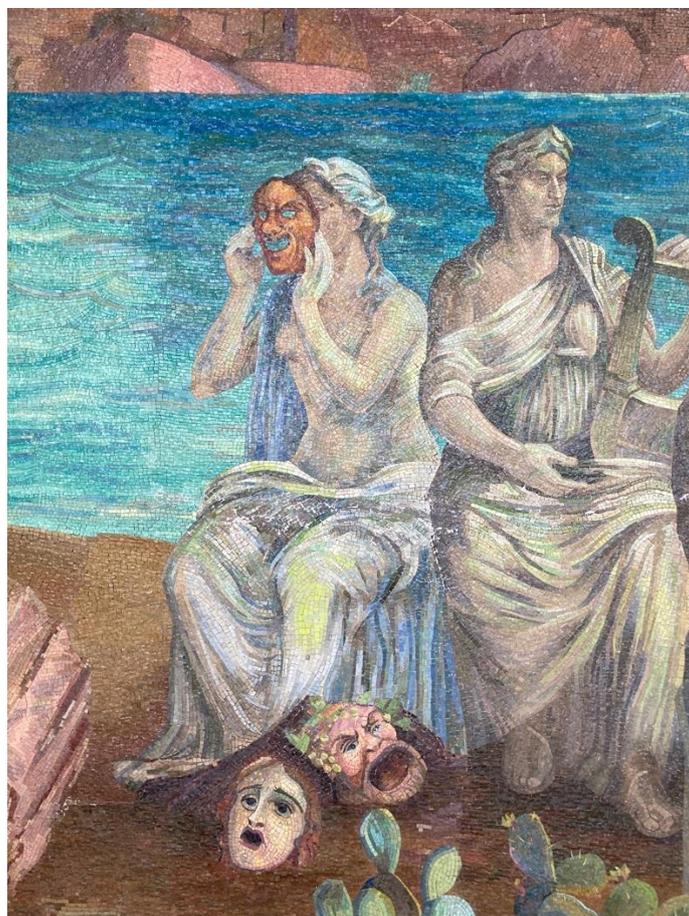
*La Stazione di Messina Centrale e Marittima in costruzione, 1940 ca.*

Gli interventi in entrambe le stazioni mirano a migliorarne l'accessibilità, a rifunzionizzare, efficientare e restaurare l'opera dell'architetto Angiolo Mazzoni, nonché a rafforzare la loro

l'integrazione con il contesto urbano limitrofo. La centralità di queste stazioni riveste un ruolo nodale a livello locale quanto nazionale.

In merito alla Stazione Centrale la progettazione in questa fase accoglierà un progetto già approvato di inserimento ascensori sui marciapiedi 2,3 e 5 facendolo rientrare negli interventi al FV ed alle banchine per migliorare l'accessibilità e di adeguamento alla normativa STI PMR vigente. Il fabbricato sarà oggetto di restauro in molte sue parti degradate o oggi in disuso, alcune delle quali accoglieranno nuove funzioni a servizio del viaggiatore.

La Stazione Marittima vedrà in questa fase la realizzazione dei nuovi attracchi per le navi veloci/turistiche nell'area portuale di fronte al parcheggio di Campo delle Vettovaglie, oggetto esso stesso di riqualificazione da parte del Comune di Messina. Il progetto prevedrà il miglioramento dell'intermodalità nel piazzale antistante nonché dei servizi al viaggiatore. Anche qui l'edificio sarà oggetto di restauro sia al suo interno che all'esterno ridando alla città un ambiente per anni interdetto: il grande Salone del Mosaico.



## 2            **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La progettazione è conforme alle normative vigenti nonché alle istruzioni dell'Ente FF.SS.

NB: L'elenco riportato ha valore indicativo. L'appaltatore è comunque tenuto all'osservanza di tutte le norme, nazionali ed internazionali, applicabili ed in vigore al momento della realizzazione.

### **2.1 Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione relative all'accessibilità**

- Legge 9.1.1989, n° 13. Disposizioni per favorire il superamento e l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici privati.
- D.M. (LL.PP.) 14.6.1989, n° 236. Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, l'adattabilità e la visibilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.
- Legge 5.2.1992, n° 104. Legge quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate.
- D.P.R. 24.7.1996, n° 503. Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.

### **2.2 Norme e/o linee guida per la progettazione e costruzione**

- UIC (Union Internationale Des Chemins de Fer), Fiche UIC – OR, Sagoma limite cinematica internazionale, Gabarit C1. (da adottare per la rete fondamentale europea, Piano Regolatore Europeo) Parigi, 1990.
- Linee guida - Sagome. Profili minimi degli ostacoli F.S., istruzione S.OC.S./3870, Roma, 1990.
- Linee guida - Prescrizioni per la progettazione di marciapiedi alti nelle stazioni a servizio dei viaggiatori, istruzione R/ST.OC.412/4, ASA RETE, Roma, 1996.
- Linee guida - Sagome e profili minimi degli ostacoli. 23.07.90 – 003870.
- Linee guida - Pensiline; circolare 50 5.2 (1963).

- Linee guida - Gli ambienti per servizi alla clientela - ASA Passeggeri – 1998.
- Linee guida per la progettazione – Progettazione di piccole stazioni e fermate – dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali” del 28/07/2014.
- Linee guida - Metodologia per la riqualificazione dei F.V. - Divisione infrastruttura – novembre 1999 – Direzione Movimento, Terminali Viaggiatori e Merci, Sviluppo e Progettazione stazioni – marzo 2002.
- Linee guida - Servizi igienici per il pubblico - Divisione infrastruttura - settembre 1999 – Direzione Movimento, Terminali Viaggiatori e Merci – marzo 2002.
- UNI EN 1990 – Aprile 2006: Eurocodice: Criteri generali di progettazione strutturale.
- UNI EN 1991-1-1 – Agosto 2004: Eurocodice 1 – Parte 1-1: Azioni in generale – Pesi per unità di volume, pesi propri e sovraccarichi variabili.
- UNI EN 1991-1-4 – Luglio 2005: Eurocodice 1. Azioni sulle strutture. Parte 1-4: Azioni in generale - Azioni del vento.
- UNI EN 206-1-2016 - Calcestruzzo. “Specificazione, prestazione, produzione e conformità”;
- UNI EN 1992-1-1 – Novembre 2005: Eurocodice 2 – Progettazione delle strutture di calcestruzzo - Parte 1-1: Regole generali e regole per gli edifici.
- UNI EN 1992-2 – Gennaio 2006: Eurocodice 2. Progettazione delle strutture di calcestruzzo. Parte 2: Ponti di calcestruzzo – Progettazione e dettagli costruttivi.
- UNI-EN 1997-1 – Febbraio 2005: Eurocodice 7. Progettazione geotecnica. Parte 1: Regole generali.
- UNI-EN 1998-1 – Marzo 2005: Eurocodice 8: Progettazione delle strutture per la resistenza sismica. Parte 1: Regole generali, azioni sismiche e regole per gli edifici.
- UNI-EN 1998-5 – Gennaio 2005: Eurocodice 8: Progettazione delle strutture per la resistenza sismica. Parte 5: Fondazioni, strutture di contenimento ed aspetti geotecnici.

- REGOLAMENTO (UE) n° 1300/2016 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per l'accessibilità del sistema ferroviario dell'Unione per le persone con disabilità e le persone a mobilità ridotta (STI PRM) – Unione Europea.
- REGOLAMENTO (UE) N. 1299/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «infrastruttura» del sistema ferroviario dell'Unione europea (Unione Europea 18.11.2014).
- REGOLAMENTO (UE) N. 1301/2014 relativo alle specifiche tecniche di interoperabilità per il sottosistema «Energia» del sistema ferroviario dell'Unione europea (Unione Europea 18.11.2014).

### **2.3 Norme nazionali**

- Decreto Ministeriale del 17/01/2018 - “Norme Tecniche per le Costruzioni”.
- Circolare M.LL.PP. n. 617 del 21 gennaio 2019 - Istruzioni per l'applicazione dell' “Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al Decreto Ministeriale del 17/01/2018”.
- Legge 1086/71, Norme per la disciplina delle opere di conglomerato cementizio armato.
- Legge 64/74, Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche.
- Legge 464/84, Norme per agevolare l'acquisizione da parte del Servizio geologico della Direzione generale delle miniere del Ministero dell'industria, del commercio e dell'artigianato di elementi di conoscenza relativi alla struttura geologica e geofisica del sottosuolo nazionale.
- Decreto Ministeriale 37/08 e s.m.i., Dichiarazione di conformità degli impianti.
- Legge 109/94, La nuova legge quadro in materia di lavori pubblici - Legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modifiche ed integrazioni.
- Legge 415/98, Interpretazione del criterio applicativo dell'articolo 21, comma 1-bis della legge 18 novembre 1998, n. 415.

- Legge. 2 febbraio 1974, n. 64.: “Provvedimenti per le costruzioni con particolari prescrizioni per le zone sismiche”.
- D.M. 11/03/88, Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione.
- Legge 10/91, Norme per l'attuazione del Piano energetico nazionale.
- D.P.R. 447 - 06/12/91, Regolamento di attuazione della legge 46/1990, in materia di sicurezza impianti.
- D.M. 20/02/92, Modello di dichiarazione di cui al regolamento di attuazione della legge 46/1990
- D.M. 22/04/92 Formazione degli elenchi dei soggetti abilitati in materia di sicurezza degli impianti.
- D.P.R. 412 - 26/08/93, Regolamento recante norme in attuazione dell'art. 4 della legge 10/1991.
- CIR 13/12/93, Indicazioni interpretative e di chiarimento all'art. 28 della legge 10/1991.
- D.M. 13/12/93 Modelli tipo per la relazione di cui all'art.28 della legge 10/1991.
- CIR 12/04/94 Indicazioni interpretative e di chiarimento all'art. 11 del DPR 412/93.
- D.P.R. 551 - 21/12/99 Regolamento recante modifiche al decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 412, in materia di progettazione, installazione, esercizio e manutenzione degli impianti termici degli edifici, ai fini del contenimento dei consumi di energia.
- D.P.R. 34 - 25/01/00 Regolamento recante istituzione del sistema di qualificazione per gli esecutori di lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.
- D.M. 145 - 19/04/00 Regolamento recante il Capitolato generale d'appalto dei lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 3, comma 5, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni.

- D.M. 04/08/00 Modificazioni alla tabella relativa alle zone climatiche di appartenenza dei comuni italiani, allegata al regolamento per gli impianti termici degli edifici, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 26 agosto 1993, n. 412.
- D.P.R. 380 - 06/06/01 Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia.
- D.Lgs. 301 - 27/12/02 Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380, recante testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di edilizia (Decreto Legislativo 27 dicembre 2002, n. 301 - GU n. 16 del 21-1-03).
- D.M. 16/02/2007 Classificazione di resistenza dei prodotti ed elementi costruttivi di opere da costruzione.
- D.Lgs.42 del 22/01/2004 Codice dei beni culturali e del paesaggio.
- Decreto 11 ottobre 2017 - Criteri ambientali minimi per l'affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici.

## **2.4 Manuali, Specifiche, Istruzioni, prescrizioni, etc. di RFI, attinenti le opere civili di RFI**

### **2.4.1 Opere civili**

- Manuale di progettazione delle opere civili – RFI DTC SI MA IFS 001 E, in particolare la sezione 5, prescrizione per i marciapiedi e le pensiline delle stazioni ferroviarie a servizio dei viaggiatori- RFI.DTC.SI.CS.MA.IFS.002.C.
- Procedura Operativa RFI DPR SIGS POTA 13 1 0 “Gestione dei Rifiuti” nella sua revisione corrente.
- Procedura Operativa Direzionale DPR P SE 10 1 1 del 30/11/2015 “Gestione materiali provenienti da tolto d’opera”.
- Procedura Operativa Direzionale RFI DCO PD INF 003 “Valorizzazione economica delle interruzioni della circolazione ferroviaria” emessa con Comunicazione Operativa n.231/AD del 03 ottobre 2006.
- Capitolato Generale tecnico di Appalto delle Opere Civili RFI DTC SI SP IFS 001 R.

- Manuale di Progettazione – Prescrizioni tecniche per la Progettazione Esecutiva – RFI DINIC MA OC 00 000 B del 20 settembre 2004.
- Specifica per la progettazione e l'esecuzione dei ponti ferroviari e altre opere minori sottobinario – RFI DTC INC PO SP IFS 001 del 27 dicembre 2011.
- Specifica per la progettazione e l'esecuzione di cavalferrovia e passerelle pedonali sulla sede ferroviaria RFI DTC INC PO SP IFS 002 del 27 dicembre 2011.
- Specifica per la verifica a fatica dei ponti ferroviari RFI DTC INC PO SP IFS 003 del 27 dicembre 2011.
- Specifica per la progettazione e l'esecuzione di impalcati ferroviari a travi in ferro a doppio T incorporate nel calcestruzzo RFI DTC INC PO SP IFS 004 del 28 dicembre 2011.
- Specifica per il calcolo, l'esecuzione, il collaudo e la posa in opera dei dispositivi di vincolo e dei coprigiunti negli impalcati ferroviari e nei cavalcavia RFI DTC INC PO SP IFS 005 del 28 dicembre 2011.
- Istruzione Tecnica n.44/M – DI TC/AR ST PO 002 A del 10 aprile 2000 – “Specifica tecnica relativa al collaudo dei materiali ed alla costruzione delle travate metalliche e miste acciaio-calcestruzzo per ponti ferroviari e cavalferrovia”.
- Istruzione Tecnica n.44/V – DI TC/AR ST PO 005 A del 01 marzo 2001 – “Cicli di verniciatura per la protezione dalla corrosione di opere metalliche nuove e per la manutenzione di quelle esistenti”.
- Procedura RFI DMA PD IFS 002 B del 25 marzo 2009 “Gestione degli attraversamenti e parallelismi dell'infrastruttura ferroviaria con condotte, con cavalcavia o sottovia e con linee elettriche di Telecomunicazione”.
- Disposizioni Generali tecniche ed Amministrative (edizione 1957 – aggiornamento 1963) per l'esecuzione e gestione dei lavori di manutenzione dell'armamento approvate dal Ministro dei Trasporti con Decreto n. 5360 del 23 giugno 1965, limitatamente alle disposizioni tecniche ed all'art. 27 delle disposizioni amministrative.

- Specifica per la progettazione geotecnica delle opere civili ferroviarie RFI DTC INC CS SP IFS 001 del 29 novembre 2011.
- Linee guida per il collaudo statico delle opere di ingegneria civile dell'Infrastruttura Ferroviaria RFI DTC SICS PO LG IFS 001 del 27 dicembre 2013.
- Disciplinare degli elementi tecnico progettuali RFI DPR MA IFS 001 B del 1 dicembre 2016.
- Manuale DPR MA 015 1 0.
- Linea guida "Arredi di stazione – 1<sup>a</sup> parte – indicazioni tecnico-funzionali per l'uniformità tipologica" – RFI DPR TES LG IFS 003 B del 23/12/2012.
- Sistema Segnaletico-Revisione 2013 – Istruzioni per la progettazione e la realizzazione della segnaletica a messaggio fisso nelle stazioni ferroviarie e successivi aggiornamenti - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni 18.12.2013.
- Linea Guida "Progettazione di piccole stazioni e fermate. Dimensionamento e dotazione degli elementi funzionali (aggiornamento)" RFI DPR DAMCG LG SVI 007 B del 28/07/2014.
- Linee guida "Accessibilità nelle stazioni – Elementi per la progettazione" – RFI DPR DAMCG LG SVI 009 B del 23/05/2016.
- Lettera RFI Direzione Produzione "Accessibilità stazioni – ascensori" del 13/07/2016 RFI DPR\A0011\P\2016\0004531.
- RFI DST MA IFS 001 "Abaco degli apparecchi illuminanti" – allegato al disciplinare degli elementi tecnico progettuali - Direzione Stazioni – Ingegneria e Investimenti – Standard Progettazioni (5.11.2019).
- Linea Guida "Illuminazione nelle stazioni e fermate" – RFI DPR DAMCG LG SVI 008 B del 24/07/2017.
- Manuale operativo – sistema segnaletico nelle stazioni ferroviarie – Cap. IV segnaletica a messaggio variabile - Direzione Produzione –19.02.2019 DPR MA 004 1 1.
- Manuale operativo per la realizzazione dei percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie" (RFI DPR DAMCG MA SVI 001 A) - aprile 2019.

- Percorsi tattili per disabili visivi nelle stazioni ferroviarie - Direzione Produzione - DAMCG - Servizi per le stazioni - Progettazione Stazioni - gennaio 2016.
- Documento di Sistema – III Livello – “Messa in servizio dei sottosistemi strutturali”: RFI DTC P SE 01 1 2 del 20/12/2017.
- Manuale “Manuale di progettazione per la riqualificazione delle stazioni di media importanza” (1^ Parte – RFI DPR TES MA IFS 001 A del 19/02/2013.
- Distanze minime degli ostacoli fissi – Prescrizione tecnica CIFI.
- Linee Guida per l’installazione di tornelli e la chiusura delle stazioni – RFI PRA LG IFS 002 A (aprile 2017).
- Security biglietterie e freccia club – linea guida e requisiti tecnico funzionali per la realizzazione di un sistema integrato di security nelle biglietterie della DPR, della DPLH e del freccia club (Trenitalia).
- Linee Guida “indicazioni tecnico-funzionali per la progettazione della Sala Blu” RFI.DAMCG.LG SVI 001 C.

#### **2.4.2 Impianti elettrici – Rete di terra e protezione dalle scariche atmosferiche**

- CEI EN 50122-1 “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno Parte 1: Provvedimenti di protezione contro lo Shock elettrico” (2012).
- CEI EN 50122-2 “Applicazioni ferroviarie, tranviarie, filoviarie e metropolitane – Impianti fissi – Sicurezza elettrica, messa a terra e circuito di ritorno Parte 2: Provvedimenti contro gli effetti delle correnti vaganti causate da sistemi di trazione a corrente continua” (2012)
- RFI DTC ST E SP IFS ES 728 B “Sicurezza elettrica e protezione contro le sovratensioni per gli impianti elettrici ferroviari in bassa tensione” (2020).
- RFI DTC ST E SP IFS TE 101 A “Istruzioni per la realizzazione del circuito di terra e di protezione delle linee a 3 kVcc”. (2018).

- RFI DPRIM STF IFS TE 111 “Limitatore di tensione statico per gli impianti di terra e di ritorno TE per il sistema di trazione elettrica a 3 kVcc” (2013).
- RFI DMA IM TE SP IFS 001 B “Limitatore di tensione per circuiti di terra di protezione TE per linee a 3 kVcc” (2008).

#### **2.4.3 Impianti speciali – TVCC**

- RFI DPA SP 001 0 “RFI SPECIFICHE TECNICHE PER IMPIANTI DI SECURITY” (2019)

#### **2.4.4 Impianti speciali – IaP informazioni al pubblico**

- RFI DPR LG SE 02 1 0 “Linee guida per l’attrezzaggio degli impianti IaP nelle stazioni e fermate aperte al servizio viaggiatori” (2016).
- RFI DPR MA 004 1 1 “Sistema segnaletico nelle stazioni ferroviarie cap IV – Segnaletica a messaggio variabile (2019).
- RFI TEC LG IFS 002 A “Linee guida per la realizzazione degli impianti per i sistemi di informazione al pubblico” (2012).

#### **2.4.5 Impianti ascensori e scale mobili**

- Impianti traslo elevatori in servizi pubblico DPR MA 007 1 0 (31/07/2017).
- Telegestione degli impianti civili di stazione con piattaforma SEM DPR MA 008 1 1 (20/03/2019).

#### **2.4.6 Linea di Contatto**

- Capitolato Tecnico T.E. per la costruzione delle linee aeree di contatto e di alimentazione a 3 kVcc - Ed. 2014 - RFI DTC STS ENE SP IFS TE 210 A.
- Specifica Tecnica - Istruzioni per la realizzazione del circuito di terra e di protezione delle linee a 3 kVcc - Ed. 2018 - RFI DTC ST E SP IFS TE 101 A.
- Disegno E64964b - Ed. 2017 - Sagome di riferimento per il pantografo da 1600 mm.

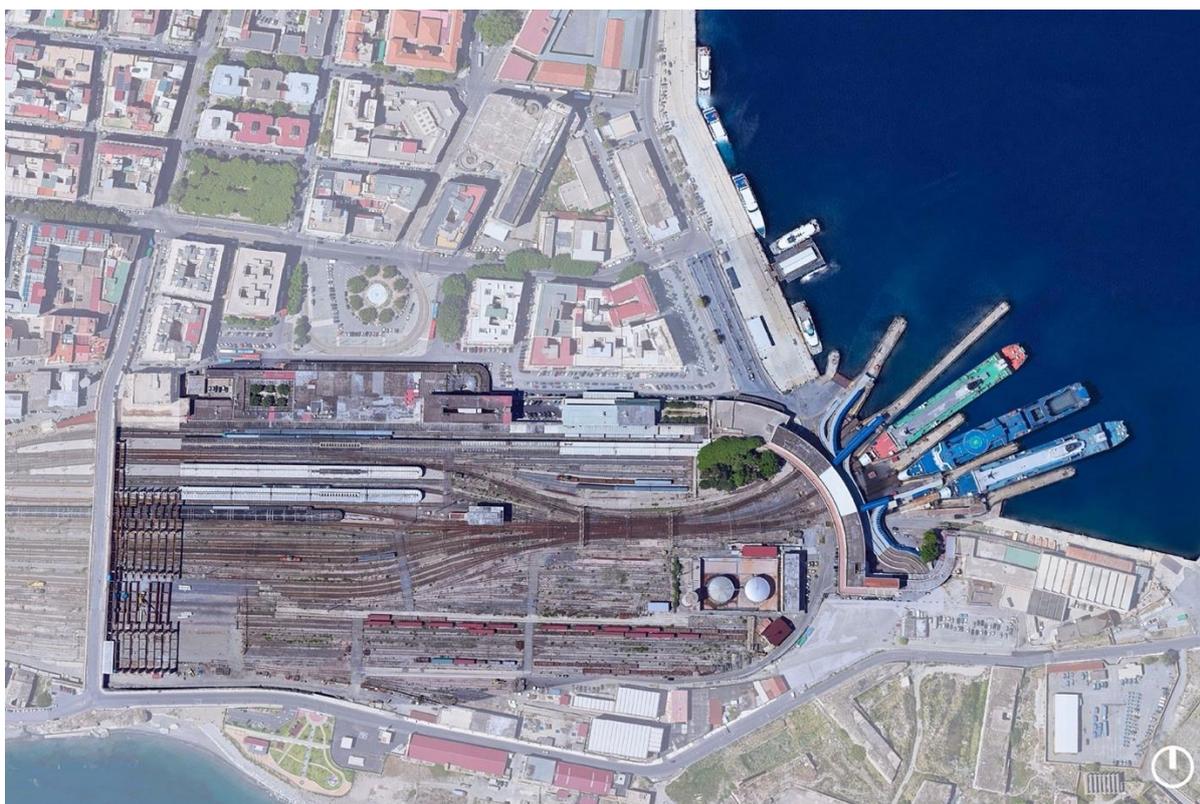
- Torri faro a corona mobile con altezza 18 m e 25 m - Ed. 2018 - RFI DTC ST E SP IFS LF 600 A.

## 2.5 Tariffe di RFI

- Elenco Tariffe di RFI anni 2021
- Tariffa Elenco Nuovi Prezzi (Descrizione voci di prezzo non previste nelle tariffe RFI).

## 3 INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INTERVENTO

Come anticipato gli Hub di Messina sono il principale punto di arrivo e di partenza dei passeggeri diretti al continente e viceversa, oltre che della totalità delle merci trasportate per mezzo della ferrovia.



*Foto aerea dell'intero complesso degli HUB di Messina*

Nell'impianto urbano i due FV si collocano in un punto nodale sia dal punto di vista strategico rispetto al centro commerciale della città, ma anche su un'area di importanza storico-archeologica fondamentale per la storia di Messina. L'area falcata, parzialmente interdotta oggi perché zona militare, è porto antichissimo tanto che all'inizio del suo braccio c'è la Real Cittadella, fortezza spagnola

costruita tra il 1680 e il 1690. Poco prima della Cittadella, dove ora discende la sopraelevata carrabile che attraversa i binari ci sono i resti del c.d. Forte Don Blasco. A seguire il Faro Lanterna di San Ranieri (Montorsoli), il Castello San Salvatore e la stele della Madonna Della Lettera disegnano il profilo dell'arco della falce che racchiude questa porzione dello stretto. Proprio come la Stazione Marittima abbraccia il fascio dei binari che sotto di essa si attestano.

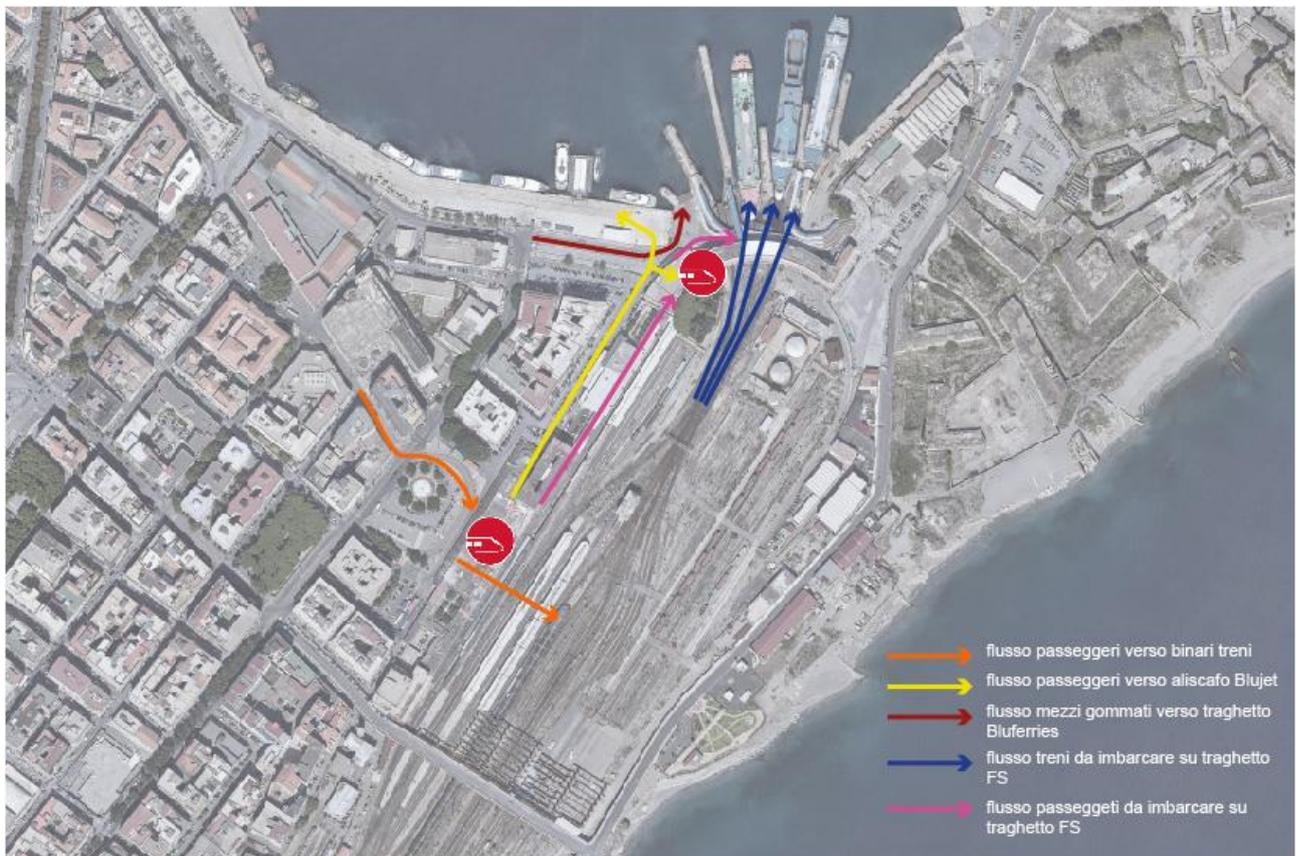


*Antonio Joli, il porto e la città di Messina visti dal mare, olio su tela, sec. XVII*

Le Stazioni di Messina Centrale e Marittima raccordano importanti nodi autostradali: il traffico su gomma proveniente dalla Salerno Reggio-Calabria si collega sull'isola all'importante asse Messina-Catania-Palermo, su cui si incontra anche il più vicino aeroporto, Catania-Fontanarossa "Vincenzo Bellini", mentre in Calabria ad accogliere i passeggeri in volo c'è l'aeroporto di Reggio Calabria "Tito Minniti". La flotta Blu jet raccoglie entrambe queste utenze, oltre a quelle che traghettano lo stretto da Reggio Calabria o da Villa San Giovanni a piedi, con afflussi giornalieri di altissimo rilievo anche in bassa stagione.



L'attraversamento carrabile dell'ambito ferroviario più vicino al centro della città è quello di via Giuseppe Sciva, prosecuzione di via Tommaso Cannizzaro con un parcheggio sovrelevato attualmente in uso (circa 200 posti).



*Schema dei flussi e dell'attuale utilizzo delle invasature*

Ad oggi l'area portuale prospiciente la Marittima consta di tre attracchi per le navi veloci di Blu jet, un invaso con scivolo per i traghetti Blu Ferries e 4 invasature per le navi ferroviarie di RFI.

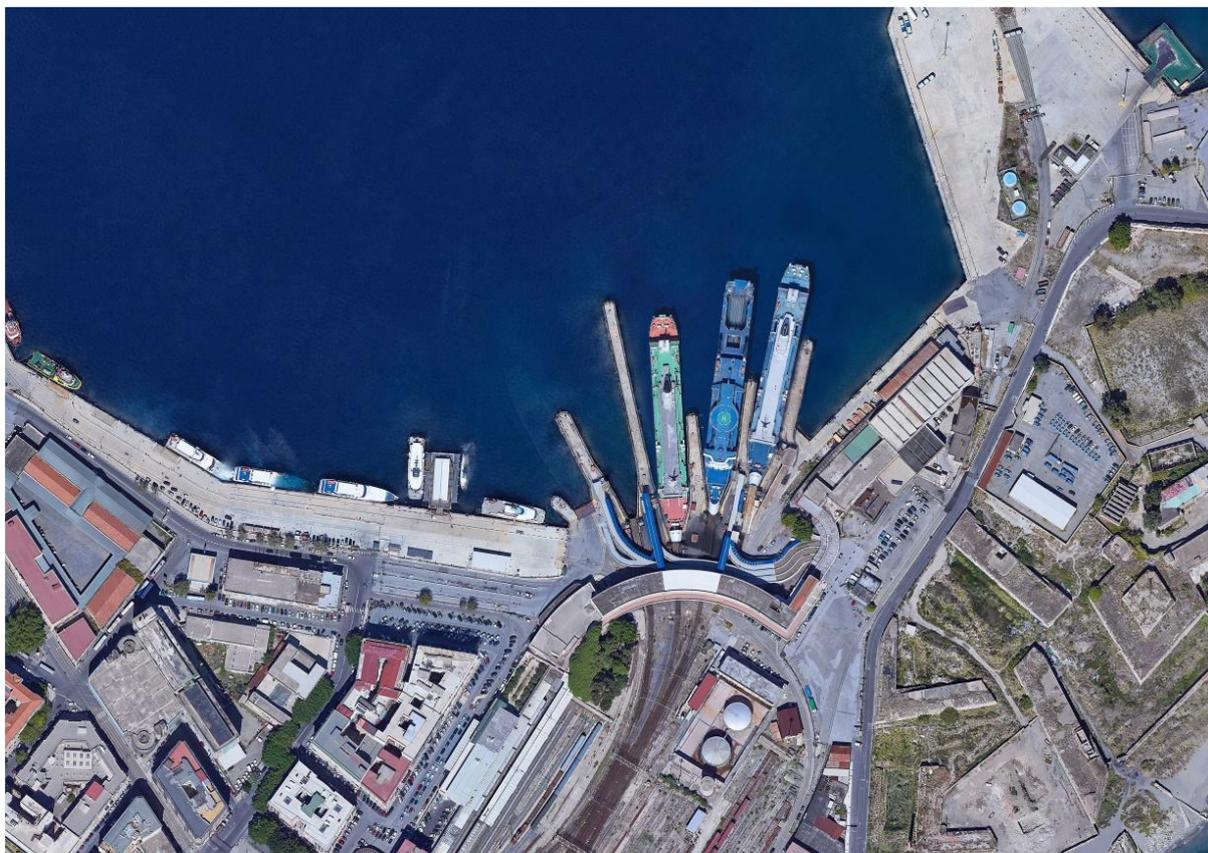


Schermata tratta dallo Studio Trasportistico di DS datato 1 aprile 2021

L'ambito ferroviario si compone di 5 marciapiedi e 10 binari, collegati tra loro da un sottopasso, larghezza 2,84 m escluso il buffer laterale, già oggetto di adeguamento con l'introduzione, molto



Le principali criticità nelle aree esterne di pertinenza della stazione sia Centrale che Marittima l'assenza di un'area dedicata esclusivamente al kiss and ride, alla sosta breve e di bike parking e stalli per lo sharing. Necessitano di implementazione anche i posteggi per moto/scooter che, insieme alle automobili, sono attualmente il mezzo di trasporto più utilizzato in città.

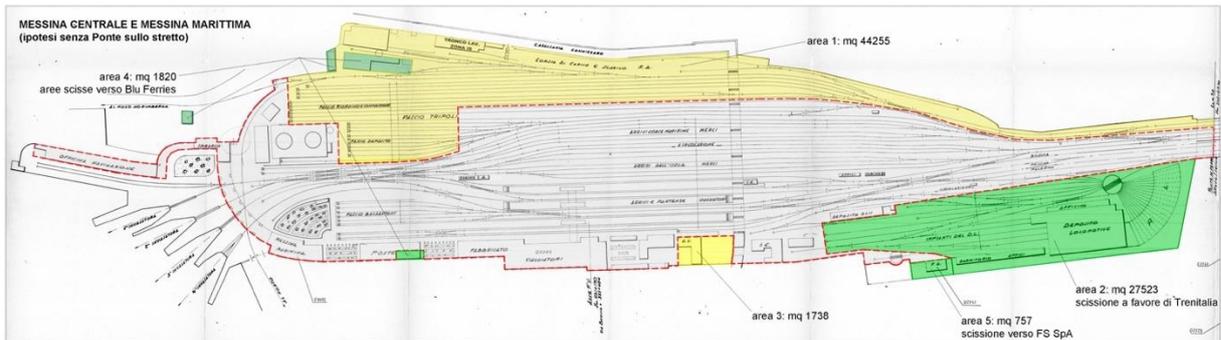


*Vista aerea della stazione di Messina Marittima, il piazzale antistante, Piazza delle Vettovaglie e via Calabria*

All'interno delle stazioni, in particolare nella Marittima, sono carenti sia gli spazi atrio/biglietteria che le sale d'attesa. La principale criticità comune ad entrambi i fabbricati è il forte degrado sia dei marmi di rivestimento delle facciate e delle pareti interne, che delle pensiline che mostrano evidenti danni alle strutture, oltre al distacco, spesso integrale, della "pelle" in tessere di mosaico tipiche del linguaggio mazzoniano.

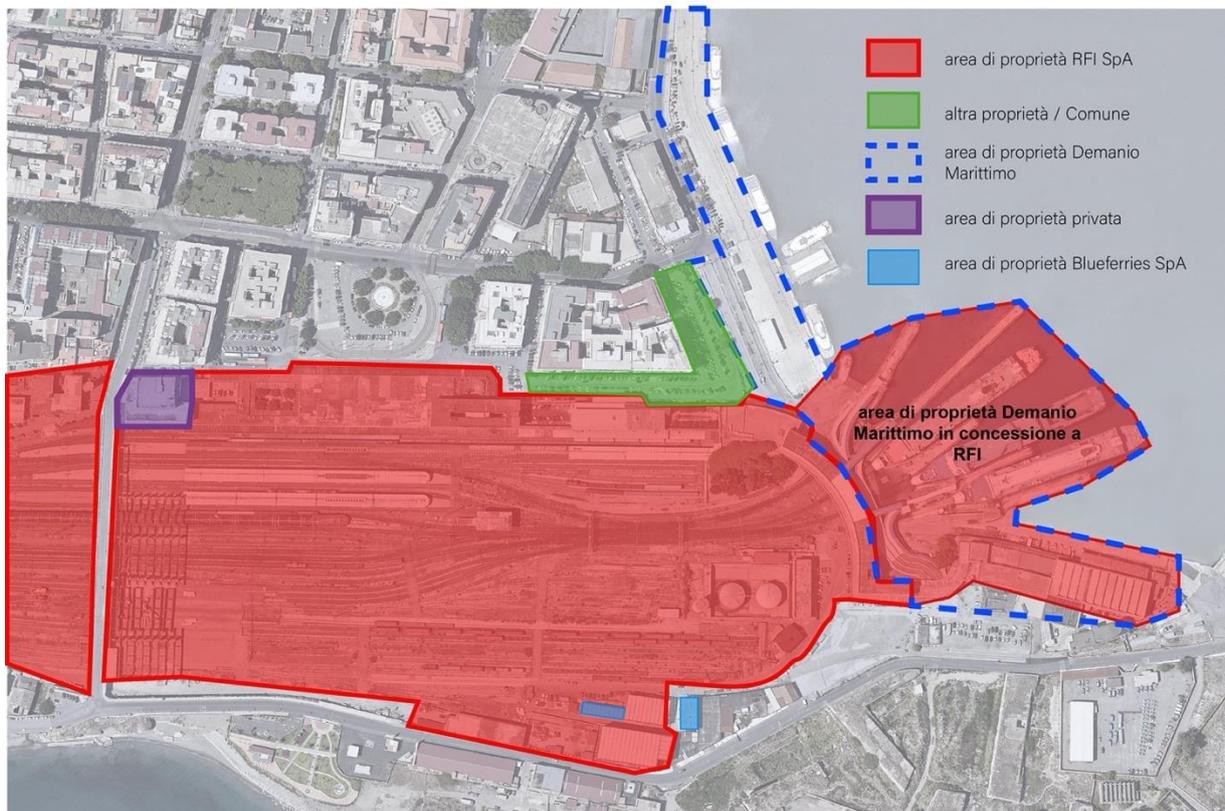
L'area di intervento comprende, in sintesi: l'atrio, le banchine e pensiline, gli spazi di accoglienza e commerciali ed il sottopasso nella Centrale. Nella stazione Marittima si interviene sul piazzale

antistante, la riorganizzazione degli imbarchi Blu jet e Blu Ferries, l'atrio ed i servizi al viaggiatore, la Sala del Mosaico, le terrazze ed i nuovi uffici Blu jet.



*Rightsizing 2012 Direzione Territoriale Produzione Palermo*

*Entro il tratteggio rosso le aree funzionali all'esercizio ferroviario nella precedente versione del Rightsizing 2008; in giallo le aree già non funzionali nel Rightsizing 2008; in verde le aree scisse a favore di altre Società del Gruppo FS e non funzionali all'esercizio ferroviario*



*Schema con le aree interessate dal progetto e limitrofe*

	<b>STAZIONE DI MESSINA</b> <b>PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO ECONIMICA</b> RIQUALIFICAZIONE E RIFUNZIONALIZZAZIONE DEL COMPLESSO DI STAZIONE DI INTERSCAMBIO TRA IL SERVIZIO FERROVIARIO E IL SERVIZIO MARITTIMO CONSEGNA PER CDS	
	CO101_326221S01PFMS00RESXE01A	20 di 77

Come anticipato il progetto mira a portare ad estinzione le criticità esposte migliorando la fruibilità degli Hub sia dal punto di vista dell'intermodalità che del decoro e del servizio.

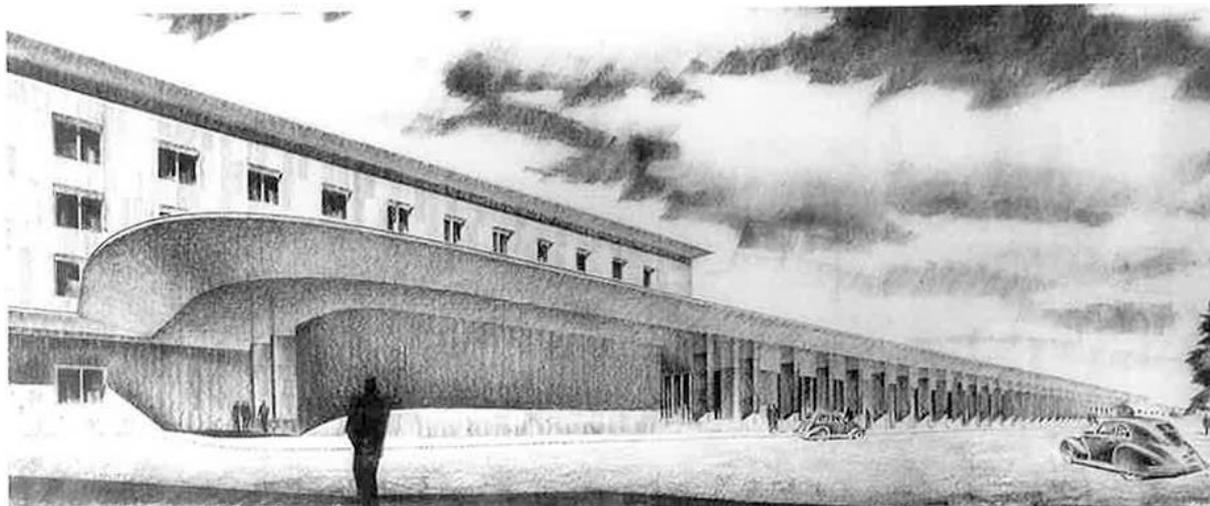
#### 4 INQUADRAMENTO STORICO

La presenza a Messina della stazione ferroviaria si registra già nel piano di ampliamento della città del 1843, coordinato da Giovanni Papa. La zona prescelta è facilmente raggiungibile sia dal centro cittadino che dal porto, in una zona in cui è già prevista un'espansione della città. La sua posizione pertanto assume un ruolo di cerniera tra la città e la Real Cittadella, sita all'inizio della penisola di San Ranieri: la Falce.

Le prime tavole di progetto riconducibili alla firma dell'architetto Angiolo Mazzoni sono datate 1925, ed il lungo processo di progettazione portò infine, 3 febbraio del 1938, ad iniziare i lavori di costruzione della stazione, un anno dopo rispetto alla richiesta esplicita di Mussolini, fatta nonostante il progetto fosse ancora in fase di ultimazione. La data stabilita per la chiusura del cantiere è settembre 1939, ma il cantiere si dilungò fino al 1940.

Il progetto di Mazzoni è fortemente radicato nel territorio, nella città, nel paesaggio circostante, nella tradizione storica e culturale di Messina, tanto quanto è audace nello spingere le linee del disegno dai tratti tipici del movimento razionalista e moderno ben oltre le aspettative. Le stazioni di Messina Centrale e Marittima sono esse stesse un organismo urbano, sono cerniera e sono margine, sono connettore ed allo stesso tempo trasformano l'orizzonte urbano.

Si approfondisce l'inquadramento nella Relazione Storico-Critica, elaborato CO103.



*Angiolo Mazzoni, stazione di Messina, veduta del FV da Piazza Roma, anni '50 del Novecento, disegno di Cesare Boldrin*

## 5 ANALISI DELLO STATO DI FATTO

### 5.1 Breve introduzione

Come anticipato nei capitoli precedenti, gli Hub di Messina interessano edifici di particolare pregio architettonico che in alcune sue parti versa in stato di forte deterioramento, in altri non risponde alle adeguate necessità sia funzionali (servizi di stazione) che di accessibilità. Si rimanda ai capitoli successivi il dettaglio dello stato dei luoghi oggetto di intervento per rispettivamente la stazione di Messina Centrale e la stazione di Messina Marittima.

### 5.2 Descrizione dei luoghi di intervento

#### 5.2.1 MESSINA CENTRALE

##### a. Atrio di stazione e biglietteria

L'atrio di stazione, comprensivo del porticato antistante piazza della Repubblica, si presenta estremamente spoglio. I percorsi di accesso alla stazione dall'esterno verso l'interno risultano poco definiti, senza una chiara individuazione di PPO, percorsi tattili, mappe tattili e targhette tattili. La segnaletica ed i sistemi di informazione mediante tabelloni led o cartellonistica statica non sono particolarmente evidenziati. L'illuminazione dello spazio gli dona poco risalto sia all'ambiente stesso che ai servizi ad esso collegati. Ci sono solo due BSS poste vicino alla biglietteria, non nelle immediate vicinanze del corridoio di collegamento tra l'atrio ed il binario 1/sottopasso.



A livello di finiture architettoniche l'atrio consta di una superficie che si sviluppa in lunghezza parallelamente al porticato esterno cui si collega con una lunga serie di infissi in legno e vetro, 4 moduli intervallati da un pilastro di cui le due ante centrali sono apribili, dal disegno, si presume, originale. La pavimentazione interna, a differenza del travertino esterno, in quadrotti di pietra scura, è sicuramente stata sostituita rispetto all'originale. Di notevole pregio il rivestimento in marmo rosso dei pilastri e del fronte commerciale, sia sul fronte verso P.zza della Repubblica sia sul fronte commerciale. Ai due estremi si accede da un lato al bar, unico servizio attivo oltre alla biglietteria, ad un'edicola, e alla galleria commerciale, attualmente chiusa. Accanto alla biglietteria, che versa oggi in pessime condizioni di conservazione, si può ammirare, ma non attraversare, la sala Mazzoni. Sullo stesso fronte, a seguire, gli spazi predisposti per attività commerciali risultano in disuso. Il controsoffitto è un modulare con porzioni evidentemente sostituite nel corso degli anni, in cui sono integrati illuminazione ed impianto di diffusione sonora. L'infisso che delimita l'accesso al primo marciapiede è anch'esso in legno e vetro, non percepibile nel suo intero sviluppo in verticale per via del posizionamento del tabellone informativo.



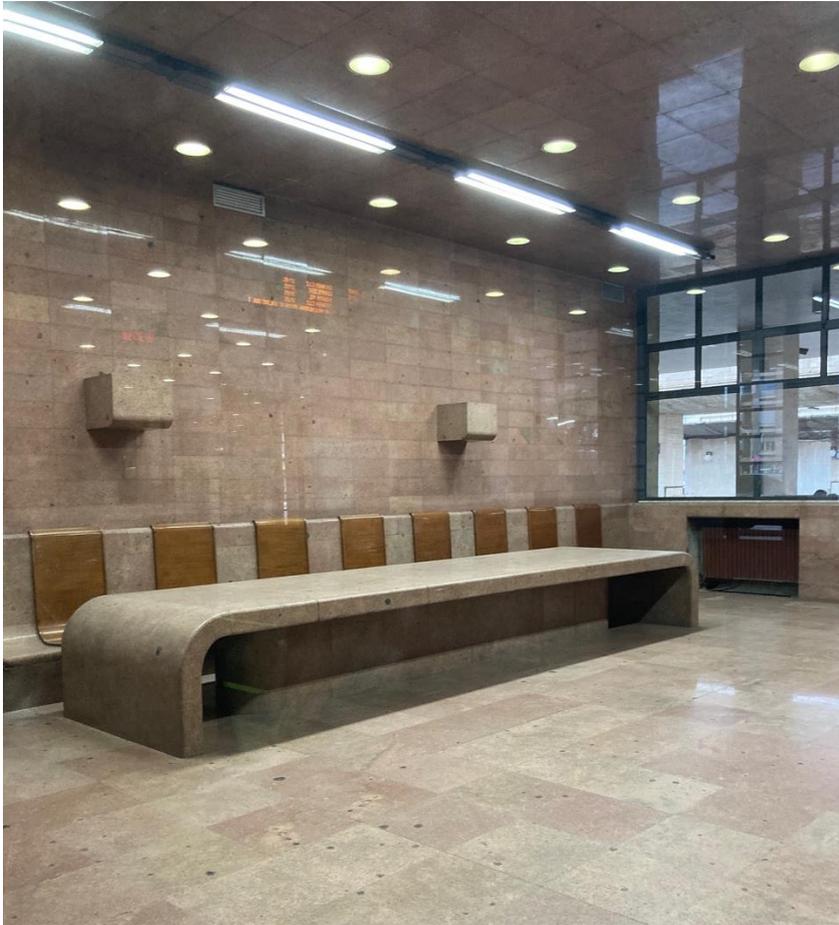
b. Bar

Il bar risulta a primo impatto l'ambiente più impersonale dell'atrio. Il fronte verso l'atrio si apre con grandi vetrate incorniciate da infissi in alluminio. I pannelli vetrati superiori lasciano intravedere lo spessore del controsoffitto (ribassato rispetto a quello dell'atrio). Negli arredi e nelle finiture è estremamente moderno. Il pavimento è stato rivestito da un linoleo, o simili. Sul retro ci sono diversi ambienti utilizzati come magazzino che hanno accesso dalla Corte degli Ulivi.



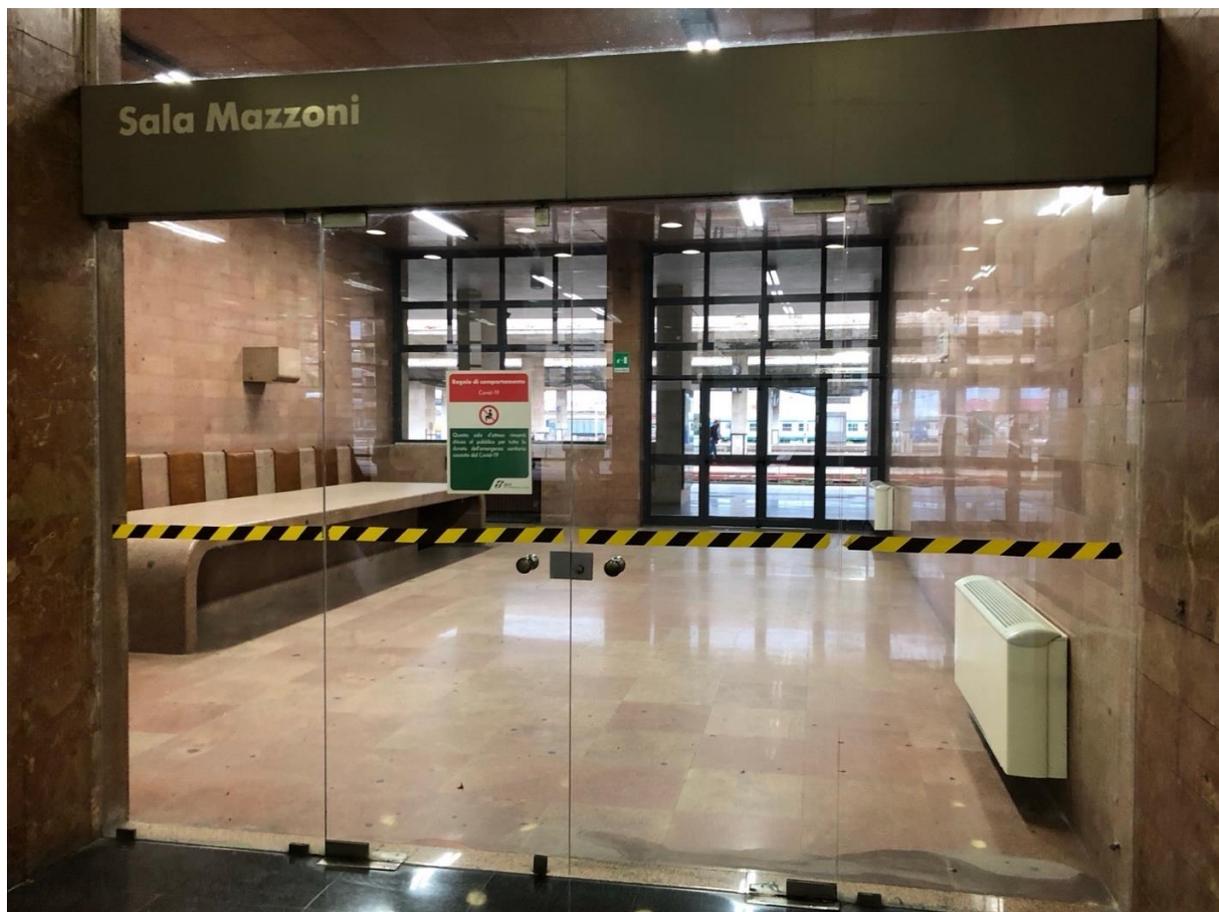
c. Sala Mazzoni

Unico ambiente che sembra aver preservato le finiture originali, questa sala è fortemente caratterizzata dagli arredi fissi, dalle forme plastiche, e dai graniti policromi che rivestono pavimento e pareti. La sala si costituisce come un collegamento tra l'atrio ed i binari alla cui sinistra si apre una sala d'attesa composta da una grande seduta continua in granito con sedute in legno modellate sulla conformazione della grande "panca" lapidea. Di fronte, un grande tavolo con piano e piede unico integralmente in granito offrono un ampio piano di appoggio. Dalle pareti, rivestite anch'esse con le stesse mattonelle granitiche, sopra le sedute, aggettano due mensole cubiche con fondo sagomato. Il controsoffitto, anch'esso rivestito con mattonelle granitiche, integra ad incasso un'illuminazione con punti luce circolari, analoghi a quelli dell'atrio, e corpi illuminanti lineari a barre fluorescenti.



La vetrata, senza infisso, che divide l'ambiente dall'atrio è sicuramente parte della ristrutturazione che è stata fatta in precedenza in quest'ambiente, vista l'analogia con le pareti vetrate precedenti e successive, mentre le aperture vetrate verso il primo marciapiede sono in pvc scuro (come gli altri infissi di più recente installazione lungo tutti gli ambienti che si affacciano sulla banchina). L'ambiente è dotato di due fancoil per la climatizzazione, un radiatore è posto sotto la grande apertura vetrata alla destra del tavolo e della seduta fissa, sulla cui sommità si aprono tre bocchette rettangolari con griglia ad alette metallica. In merito alle misure antincendio, si nota che la porta di accesso dall'atrio è priva di maniglioni antipanico mentre ne è fornita la doppia anta verso il primo marciapiede.

Sia il pavimento che le pareti mostrano segni di usura e si ipotizza anche la possibilità di alcune sostituzioni nelle mattonelle granitiche. Essendo stati impossibilitati, in fase di sopralluogo, ad entrare nella sala non si sono potute fare analisi più approfondite.

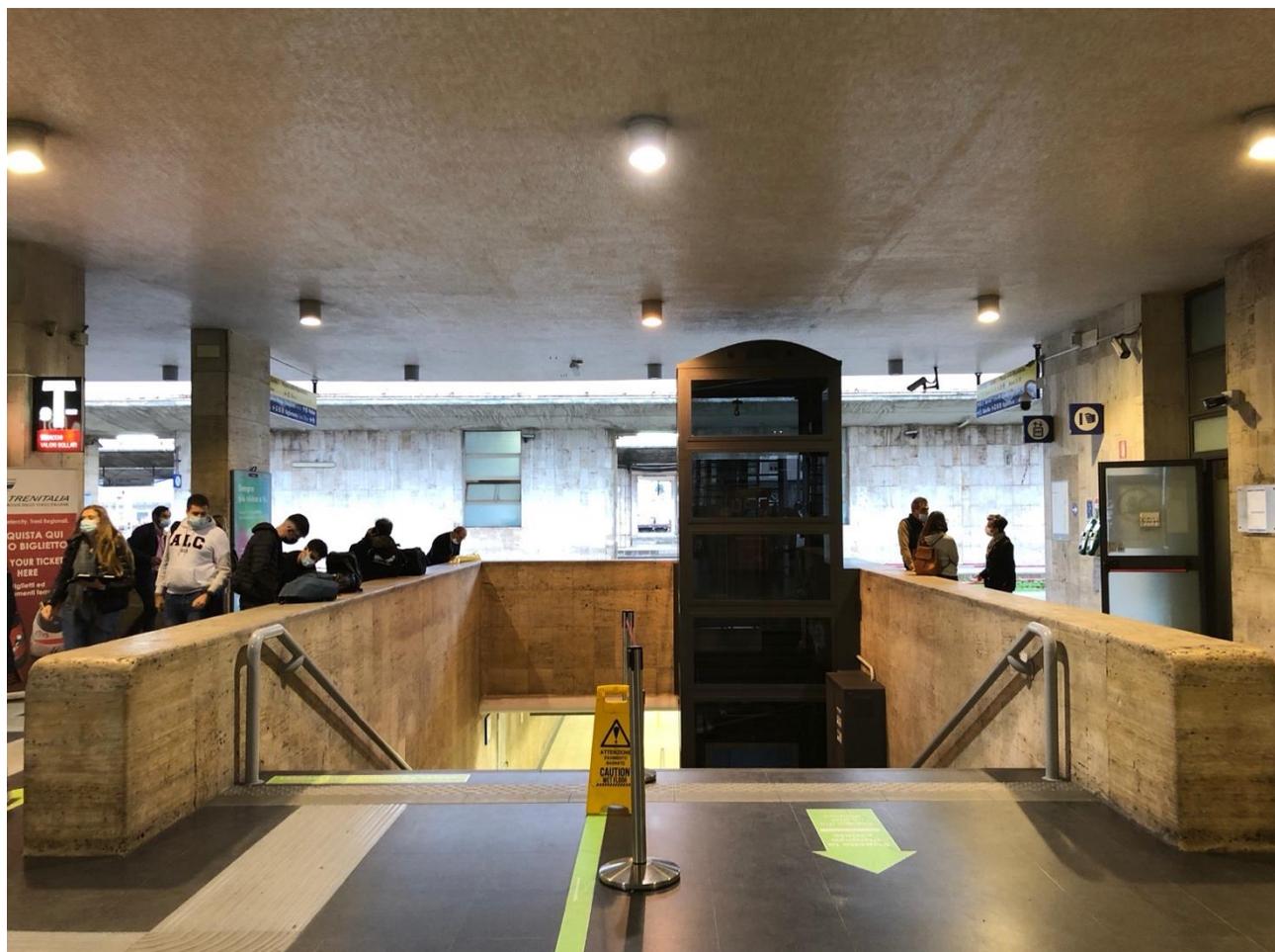


d. Collegamento complanare con primo marciapiede

L'ambiente di passaggio è caratterizzato dal recentemente restaurato soffitto a mosaico policrono, che ben si sposa con le mattonelle rettangolari in travertino che rivestono le pareti e con il volume plastico, anch'esso in marmo, del parapetto che delimita la discesa al sottopasso. La pavimentazione prosegue dall'atrio in quadrotti neri fino ad incontrare la pavimentazione della banchina. Tale stacco tra le due pavimentazioni è marcato con una linea in travertino di ca. 10 cm. L'illuminazione è in corpi cilindrici a soffitto, di diametro analogo a quelli dell'atrio di stazione.

Il travertino alle pareti versa in stato di deterioramento. Gli impianti di diffusione sonora e i monitor informativi, aggiunti successivamente, lasciano a vista canaline di collegamento.

L'elemento più impattante e che disturba la visuale a cannocchiale che l'ambiente inquadra sui binari è l'ascensore posto sul lato destro della scala di discesa al sottopasso per superarne il dislivello. La cabina è in metallo scuro e vi si accede dal lato opposto rispetto alla discesa della scalinata.



e. Area commerciale

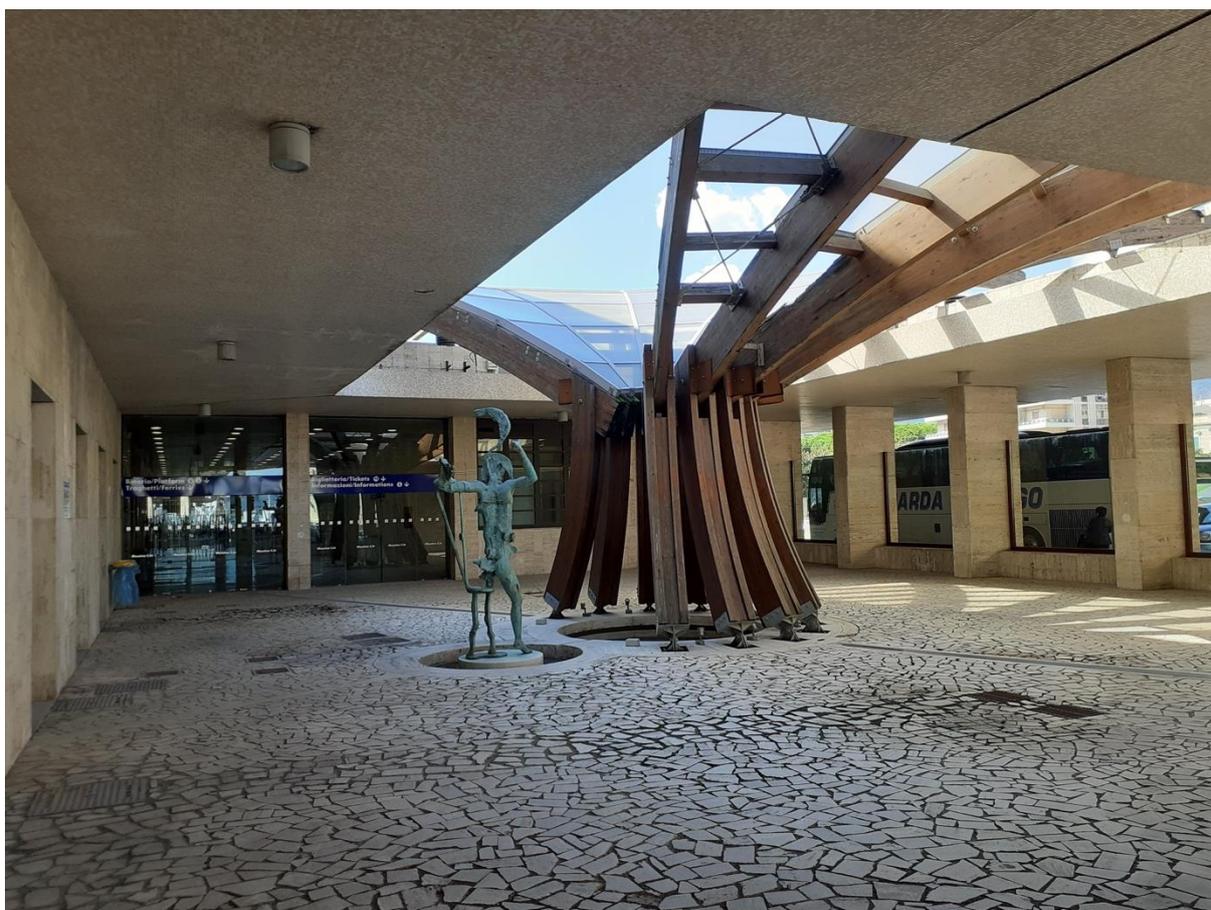
L'area commerciale di stazione, prosecuzione dell'atrio in direzione della marittima, mostra interventi sui pavimenti e sul controsoffitto analoghi ed in continuità con l'atrio, mentre alle pareti si mantiene una prima partizione verticale in marmo rosso seguita dal travertino tipico delle parti esterne/semi-coperte della stazione. La posizione di questo corridoio commerciale a T è strategica rispetto all'impianto di stazione perché media l'uscita verso l'esterno della stazione portando il fruitore nella, recentemente rinnovata corte commerciale, mentre accompagna con un doppio fronte commerciale il viaggiatore verso il primo marciapiede. La parete vetrata di accesso non è dotata di ante con maniglioni anti-panico.

Non è stato possibile verificare, in sede di sopralluogo, lo stato in cui versano gli spazi commerciali.



f. Corte commerciale "Ulisse"

La corte è stata oggetto di una ristrutturazione che ne ha convertito l'originale funzione in uno spazio semi coperto con una struttura lignea che sorregge una copertura vetrata e un'installazione scultorea poste entrambe al centro dello spazio. Il pavimento, in bolle-tonato di travertino, è anch'esso recente ed il porticato perimetrale è chiuso da un "cordolo" in travertino e da una vetrata che occupa poco più di metà dell'altezza libera del vano tra un pilastro e l'altro.



g. servizi igienici primo marciapiede

Da una prima ispezione si denota che per i servizi igienici posti sul primo marciapiede in uno dei corpi confinanti con la Corte degli Ulivi si è intervenuti solo sull'infisso di accesso e sul sistema di accesso (tornello con pagamento per il servizio) in quanto i bagni all'interno mostrano segni di deterioramento sia nei rivestimenti che nei sanitari e non sono dotati di nursery.

h. Banchine e dei collegamenti verticali

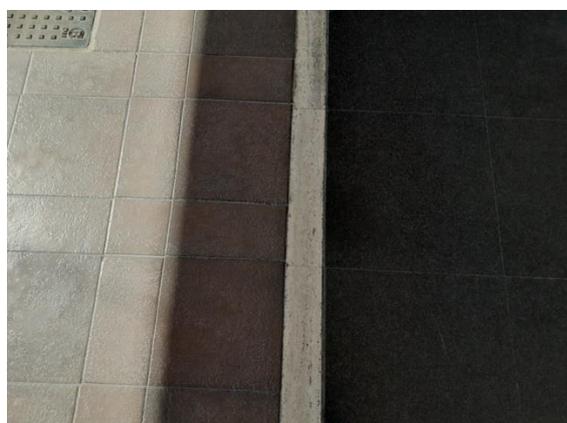
Primo Marciapiede.

Il primo marciapiede è stato uniformato, nella prima porzione prospiciente il collegamento con il sottopasso e porticata, con lo stesso pavimento in quadrotti lapidei scuri. La caratteristica dell'interstizio tra i pilastri è la presenza di arredi fissi, sedute/panca/ che uniscono tra loro, in alternanza, i pilastri consecutivi, interamente rivestite in marmo.





Questo tipo di arredo si ripete anche negli altri marciapiedi, benché in numero inferiore. I marmi sono parzialmente distaccati in molti punti, in altri mostrano segni di integrazioni. Stesso problema presentano i marmi di rivestimento in facciata. La banchina non è rialzata a quota +55cm e la pavimentazione, in alcuni punti danneggiata ma di finitura antisdrucchiolo, a differenza dei quadrotti lapidei neri sopraccitati, riporta il percorso rettilineo tattile. La porzione di marciapiede in direzione sud, verso l'edificio delle poste, risulta maggiormente danneggiata, come anche il rivestimento parietale marmoreo.

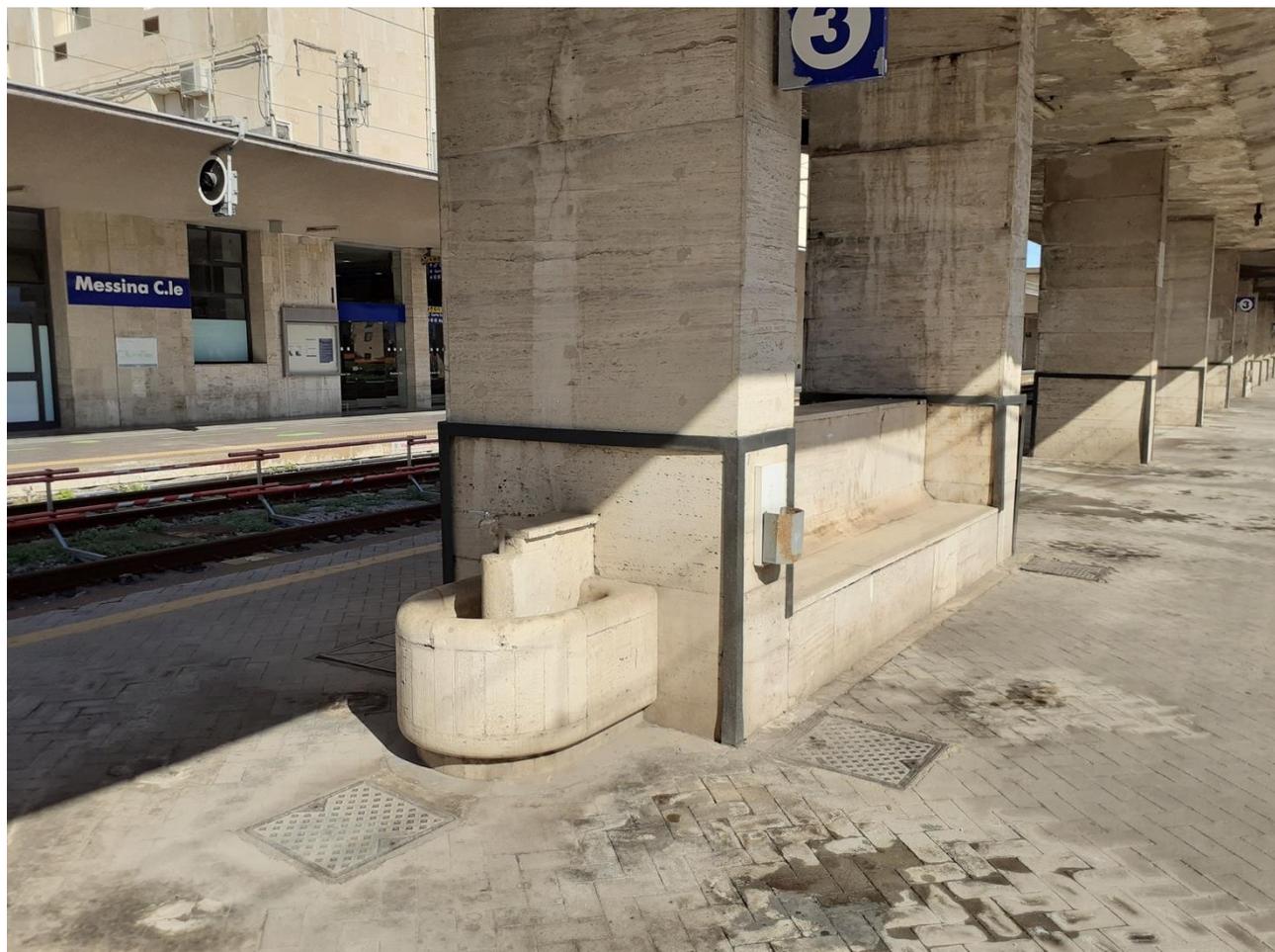


La caratteristica del primo marciapiede è che in testa, in corrispondenza del passaggio di collegamento con la Marittima, si unisce con il secondo marciapiede.



### Secondo Marciapiede

La pavimentazione in mattonelle cementizie corre per tutta la lunghezza della banchina, che risulta non rialzata e priva di percorsi tattili. La banchina non è rialzata a quota +55cm. I pilastri nella porzione inferiore, ca. 1,20 m, sono protetti sugli spigoli da un bordo metallico. Notevole la presenza di una fontanella modificata nella parte di rubinetteria, rivestita in travertino.



I problemi di umidità interessano anche i pilastri e l'umidità ha molto danneggiato il rivestimento marmoreo. Caratteristica dei marciapiedi dal 2° al 5° sono i corpi di collegamento con il sottopasso. In questo caso in particolare uno dei due corpi gemelli è occupato dalla scala di risalita mentre l'altro è un ambiente attualmente sfruttato come ripostiglio. Nonostante questa sua attuale destinazione d'uso si suppone che originariamente l'ambiente fosse stato pensato per altro uso tanto che le pareti ed il soffitto sono integralmente rivestite in mosaico. I davanzali sono in travertino e gli infissi in alluminio con apertura a vasistas. La porta di accesso all'ambiente, in alluminio e vetro opaco, è fortemente danneggiata. Il pavimento è in piastrelle ceramiche. Lungo la parte bassa della parete, su tre lati, c'è

un gradone con piano in travertino anch'esso. Esternamente il rivestimento di questo ambiente, come anche del vano scala, è fortemente danneggiato con evidenti segni di rottura e distacco del rivestimento marmoreo.



Come il 1° marciapiede anche il 2°, 3°, e il 5° sono tutti da rialzare a quota +55 cm.

Il terzo marciapiede ha la stessa pavimentazione del precedente e manca anch'esso di percorsi tattili di qualsiasi tipo.

Il quarto marciapiede è l'unico già adeguato alla quota di + 55 cm dal piano del ferro, con pavimentazione in blocchi di cemento e percorsi tattili rettilinei e di arresto. I vani che portano il corpo scala, l'ascensore, qui già realizzato, mostrano segni di interventi abbastanza recenti. Le salette in testa ai due ambienti, chiuse con infisso in alluminio e vetro opaco in cattivo stato di conservazione.



La pavimentazione del quinto marciapiede, come nel terzo, è in piastrelle cementizie, priva di rialzo e di percorsi tattili. In quest'unico caso il vano di risalita (scale e ambiente annesso) si colloca in testa (nord) della pensilina.

i. Pensiline

Il 1° marciapiede è stato oggetto, più o meno sino alla Corte dei Papiri in direzione della Stazione Marittima, di restauro della pelle in mosaico che riveste l'intradosso delle pensiline. Da questa quota in poi però il rivestimento versa in forte stato di degrado lasciando porzioni di cemento a vista, mostrando segni di forte danneggiamento in corrispondenza dei giunti di dilatazione. Tutti gli impianti, in particolare di diffusione sonora, che sono stati aggiunti in questa fase, nonché qualsiasi altro intervento, lascia a vista canaline di alimentazione che corrono attorno alla testa dei pilastri e sull'intradosso della pensilina.



La pensilina del 2° marciapiede, che in testa ai binari si unisce alla prima verso in gravissimo stato di degrado, parte della sua lunghezza è fasciata da una rete per contenere la caduta di porzioni di

intonaco/cemento. Sono evidenti i danni apportati dall'umidità che hanno danneggiato la struttura lasciando la pensilina spoglia del suo rivestimento mosaico.



La pensilina del 3° marciapiede mostra danni non solo al rivestimento in travertino dei pilastri, anch'essi protetti da parasigoli metallici nella porzione inferiore, e negli arredi fissi (panche e mensole in travertino), ma ha intere porzioni dell'intradosso in cui restano scoperte le tavole della soletta. L'umidità da danneggiato, anche i giunti di dilatazione lasciando scoperte le nervature metalliche delle travi. In questa pensilina il sistema di deflusso delle acque è stato integrato con pluviali in pvc che affiancano i pilastri (2).



L'intradosso della pensilina del 4° marciapiede vede un lavoro integrazione delle parti mancanti del mosaico con una pittura tendente al rosa antico che purtroppo ha subito nel tempo numerosi danni dovuti alle infiltrazioni. Sono evidenti infatti efflorescenze e macchie con buona probabilità attive. Nella porzione che passa sotto la piastra della sopraelevata di via Giuseppe Sciva e dell'annesso parcheggio, il rivestimento mosaico è sostituito quasi integralmente dalla pittura. I pilastri sono protetti da paraspigoli metallici nella porzione inferiore (ca. 1,20 m). I giunti di dilatazione sono anch'essi danneggiati dalle infiltrazioni.



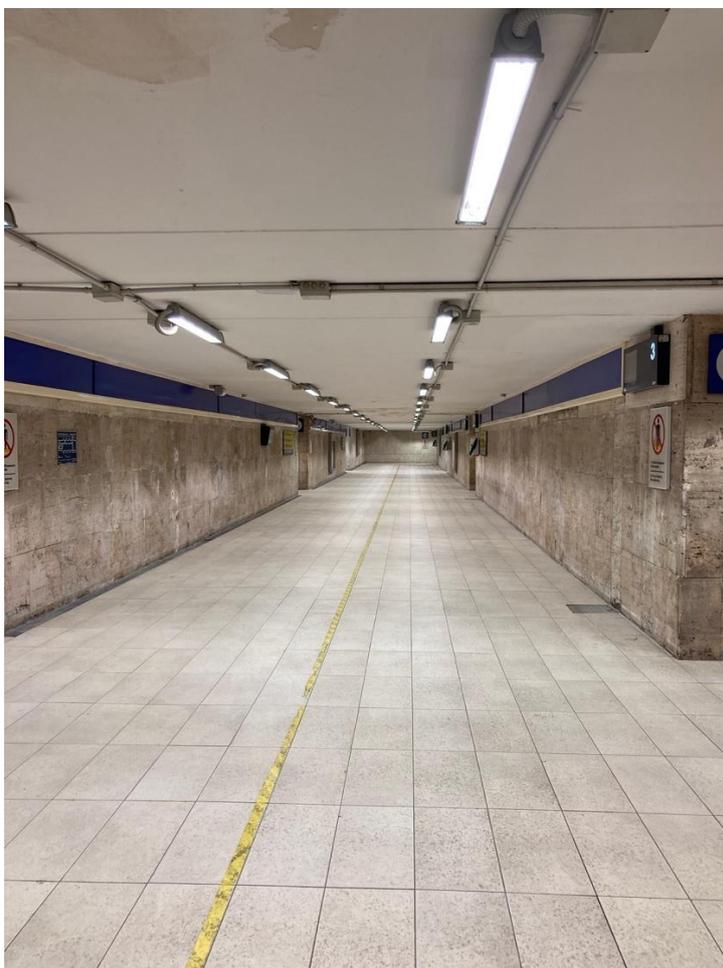
La pensilina del 5° marciapiede versa in buono stato di conservazione, benchè sia stato integralmente sostituito il rivestimento mosaico all'intradosso con pittura. I pilastri sono protetti da paraspigoli metallici nella porzione inferiore ed i loro rivestimenti in travertino, come quelli delle panche, mostrano segni di distacco.



j. Sottopasso

Accessibile da PMR mediante un ascensore introdotto occupando la porzione destra (in senso di discesa) della scala di accesso al sottopasso, questo collegamento lineare si presenta con un pavimento in piastrelle chiare, le pareti rivestite in travertino con la metrica originale, ed un intradosso del solaio privo di controsoffitto ed intonacato. Lo stato di manutenzione del rivestimento parietale versa in cattive condizioni. Non vi sono percorsi tattili a terra. Il sistema di illuminazione con lampade presumibilmente fluorescenti riporta tutti i collegamenti elettrici (canaline di collegamento e trasformatori) a vista sull'estradosso.

I collegamenti con i binari avvengono mediante scale, eccezion fatta per il binario 4, dotato di ascensore. L'integrazione degli ascensori è già oggetto di progettazione in fase 1 e viene acquisita ed integrata al presente intervento. La pedata delle scale di collegamento ai binari è in pietra nera ed è trattata con una fascia antiscivolo. Il parapetto è unico in legno su entrambi i lati e non c'è pianerottolo intermedio né percorso tattile all'inizio ed alla fine della rampa.



## 5.2.2 MESSINA MARITTIMA

### a. Piazzale antistante la stazione e intermodalità Blujet

Il piazzale antistante la stazione di Messina Marittima in questo momento presenta un incrocio di funzioni e flussi che non garantisce chiara distinzione dei percorsi e delle funzioni.

Il piazzale immediatamente antistante la stazione è privo di aree di sosta per il kiss&ride, si un'area dedicata ai taxi, ed il parcheggio che occupa quasi integralmente la sede stradale di via Calabria e di Piazza delle Vettovaglie non è in alcun punto dedicato alla stazione.

L'area portuale, come anticipato in premessa, è oggetto di una rivisitazione da parte di AdSPS, in accordo con il Comune di Messina che si occuperà della riqualificazione del parcheggio di Piazza delle Vettovaglie, al fine di migliorare la viabilità e la fruizione delle nuove banchine Peloro e Rizzo per le navi veloci Blu Jet e Liberty Lines, nonché l'accessibilità, mediante il cancello di fronte alla stazione, allo scivolo, ad oggi in uso, per l'imbarco dei mezzi gommati sulle navi Blufferries. Attualmente la

biglietteria Blu Jet in uso è quella nel piazzale antistante la stazione, nell'area del Demanio Portuale, in testa alle corsie di imbarco dei mezzi gommati.

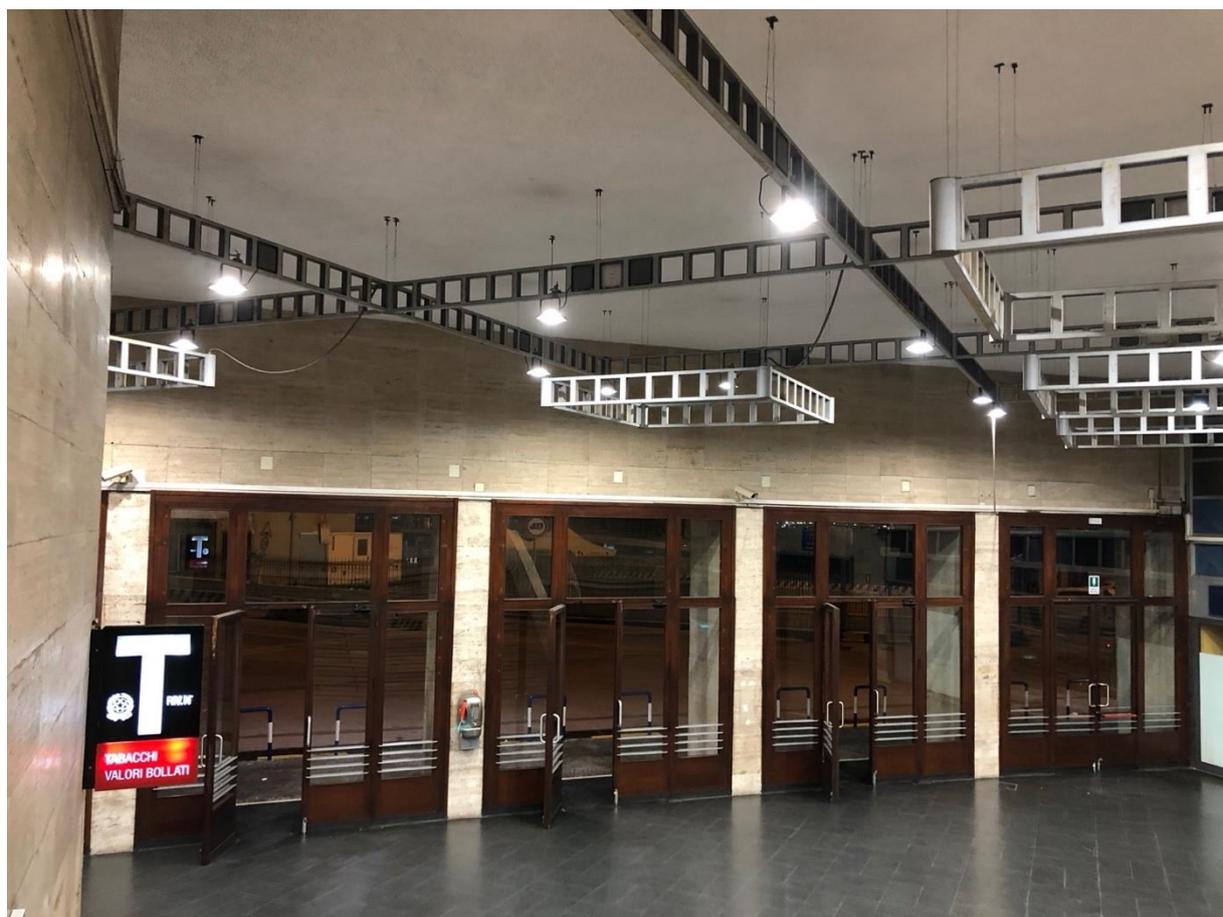




**b. Atrio ingresso e servizi annessi**

La pensilina curva all'ingresso della marittima riporta in buono stato di conservazione l'intradosso rivestito in mosaico e, come anche nella centrale, il ritmo di facciata è scandito da pilastri a pianta rettangolare in travertino tra i quali si attestano i 5 varchi di accesso, i cui infissi in legno e vetro rispettano il disegno originale della stazione. Il marciapiede antistante l'ingresso ha dimensioni contenute ed è protetto da barriere in pessimo stato di conservazione. All'interno la pavimentazione è in piastrelle di pietra scura, completamente priva di percorsi tattili e danneggiata in molti punti. Le pareti sono tutte rivestite in travertino, con metrica analoga a quella della centrale, che ad una prima osservazione non risultano in buono stato. Subito sulla destra c'è il desk biglietteria, che è stato integrato con un infisso in pvc e che attualmente ha aperte solo 2 postazioni su 4 al solo servizio di Blufferries. Unico servizio commerciale attivo è un tabacchi mentre il bar, posto sul fronte opposto rispetto alla biglietteria è chiuso ed ha un fronte che è stato fortemente rimaneggiato negli anni perdendo completamente lo stile originale. Affianco al bar una cancellata chiusa con un'ulteriore

cesata con pannelli in OSB interdice l'accesso alle scale mobili di collegamento al primo piano. Di fronte all'ingresso si apre lo scalone di accesso al mezzanino di collegamento con il primo binario della centrale e con la successiva grande rampa di scale di accesso alla Sala del Mosaico (primo piano). Affianco alla scala il fronte sotto al mezzanino si chiude con una porta, un davanzale in alluminio ed una porzione superiore chiusa con una serranda metallica.



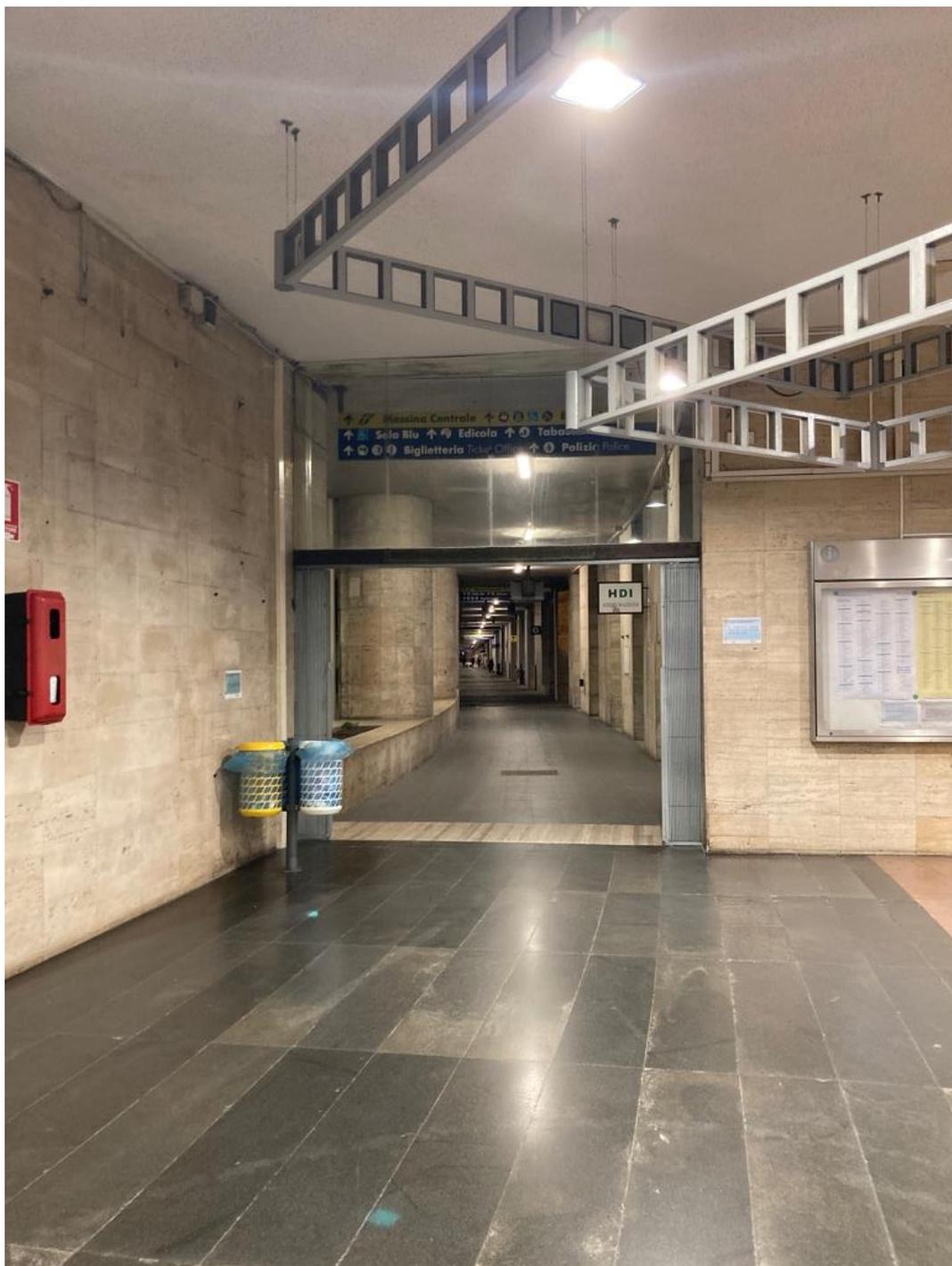
La scala è priva di corrimano e la pedata, come anche la fascia di sbarco della scala profonda ca. 1,5 m, è in granito rosso. Sono stati inserite due fasce adesive antiscivolo in testa ad ogni pedata.

Il sistema di illuminazione dell'atrio è stato realizzato mediante travi reticolari che compongono quadrati sospesi a diverse quote cui sono attaccate le lampade. Non si individuano servizi igienici a questo piano.



c. Collegamenti verticali e orizzontali con primo e secondo marciapiede di stazione

L'accesso al collegamento verso il primo e secondo marciapiede, che costeggia il bello spazio verde e si collega anche a sinistra con la rampa di discesa verso l'area portuale di pertinenza della stazione, viene chiuso nelle ore notturne mediante una cancellata metallica impacchettabile.



d. Salone del mosaico

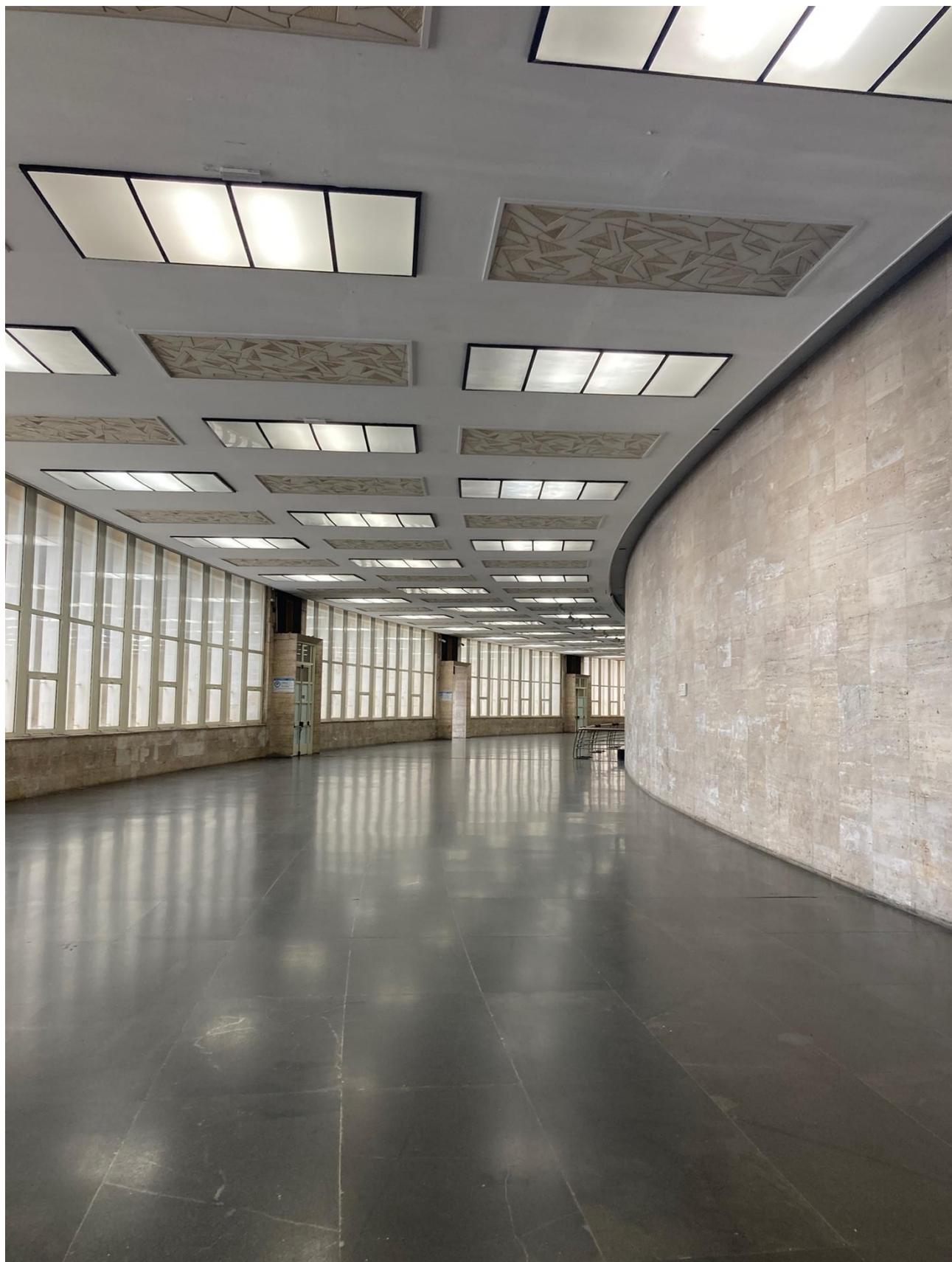
L'accesso al Salone, oggi chiuso al pubblico, è possibile esclusivamente da una doppia rampa di scale rivestita con la stessa pietra nera utilizzata per i pavimenti dell'atrio, e trattata per l'antiscivolo. La seconda rampa è illuminata da una grande finestra tripartita, ampia quanto la scala. A sinistra del vano scala, oggi chiuso da una cancellata metallica, si apre il vano delle scale mobili in disuso. Superiormente l'apertura è chiusa da un infisso in alluminio e vetro.

La pavimentazione del Salone è in piastrelle rettangolari anch'esse di pietra nera. Le pareti ed il davanzale della grande vetrata curva sono rivestiti in lastre rettangolari in travertino rispettando la metrica originale.

Il fronte verso il mare si presenta esternamente con una scansione regolare di pilastri/lame a sezione quadrata e rivestiti in travertino, come il resto della facciata, che ritmicamente scandiscono la lunga fenêtre che apre la visuale sulla Falce. Tra i pilastri si innesta un parapetto metallico di altezza contenuta. Distaccate dai pilastri gli infissi in pvc bianco ripetono la stessa scansione alternando porzioni piene, in corrispondenza dei pilastri, e porzioni apribili. Questo sistema non si ritrova in nessuno dei disegni originali. Sempre su questo fronte si aprono tre portali aggettanti rivestiti in travertino che denunciano i collegamenti con le passerelle di sbarco dalle navi. Questo sistema di sbarco non è in uso al giorno d'oggi.

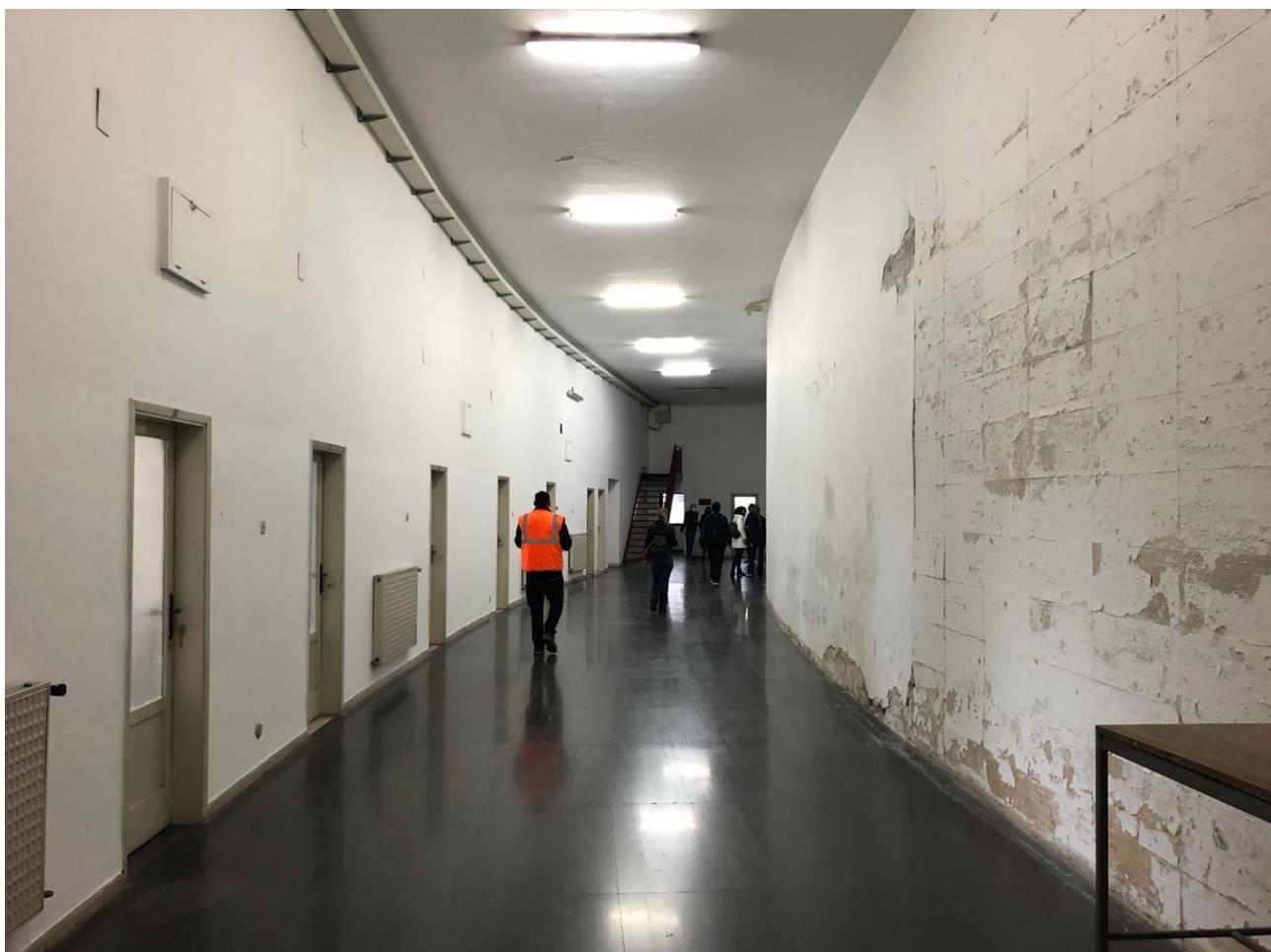
Il grande mosaico, posto al centro della sala sul fronte opposto alla vetrata, mostra gravissimi segni di caduta e danni dovuti all'umidità di risalita, con porzioni interamente lacunose. Oggi è protetto da un distanziale realizzato da un tubolare metallico. Lo stesso problema di umidità di risalita, con conseguente distacco delle lastre, interessa tutta la lunga parete del mosaico.

Il controsoffitto è originale ed alterna plafoni luminosi quadrangolari, incassati, e decorazioni delle stesse dimensioni. Importanti danni si riscontrano anche in corrispondenza dei due giunti di dilatazione dell'edificio posti poco prima e poco dopo il grande mosaico. Tali giunti sono "aperti" e si percepisce sia il passaggio dell'aria esterna che la presenza di un'intercapedine nella parete.



e. Uffici piano primo

In continuità con il Salone, separati da una porta a doppio battente, ci sono diverse stanze adibite ad uffici, in disuso. Tutti gli adeguamenti impiantistici realizzati in questo ambiente rimangono a vista. All'interno delle stanze gli infissi in legno sembrano essere originali, soprattutto nella grande sala di testa dove si ripete la partizione esterna con pilastri/lame rivestiti in travertino. Delle grate metalliche con aperture quadrangolari si innestano tra i pilastri occupando il vano a tutt'altezza. Il rivestimento parietale marmoreo, che anche qui evidenzia gravi danni dovuti all'umidità, è stato dipinto con una pittura bianca.



Una scala metallica alla fine del corridoio permette il collegamento alle terrazze di copertura. Sempre in testa alla fine del percorso curvilineo si accede al grande scalone che portava direttamente al piano terra, coperto, che oggi ha il soffitto in avanzato stato di crollo, con travi in cemento armato che lasciano scoperti i ferri, il rivestimento parietale è fortemente compromesso e non è stato

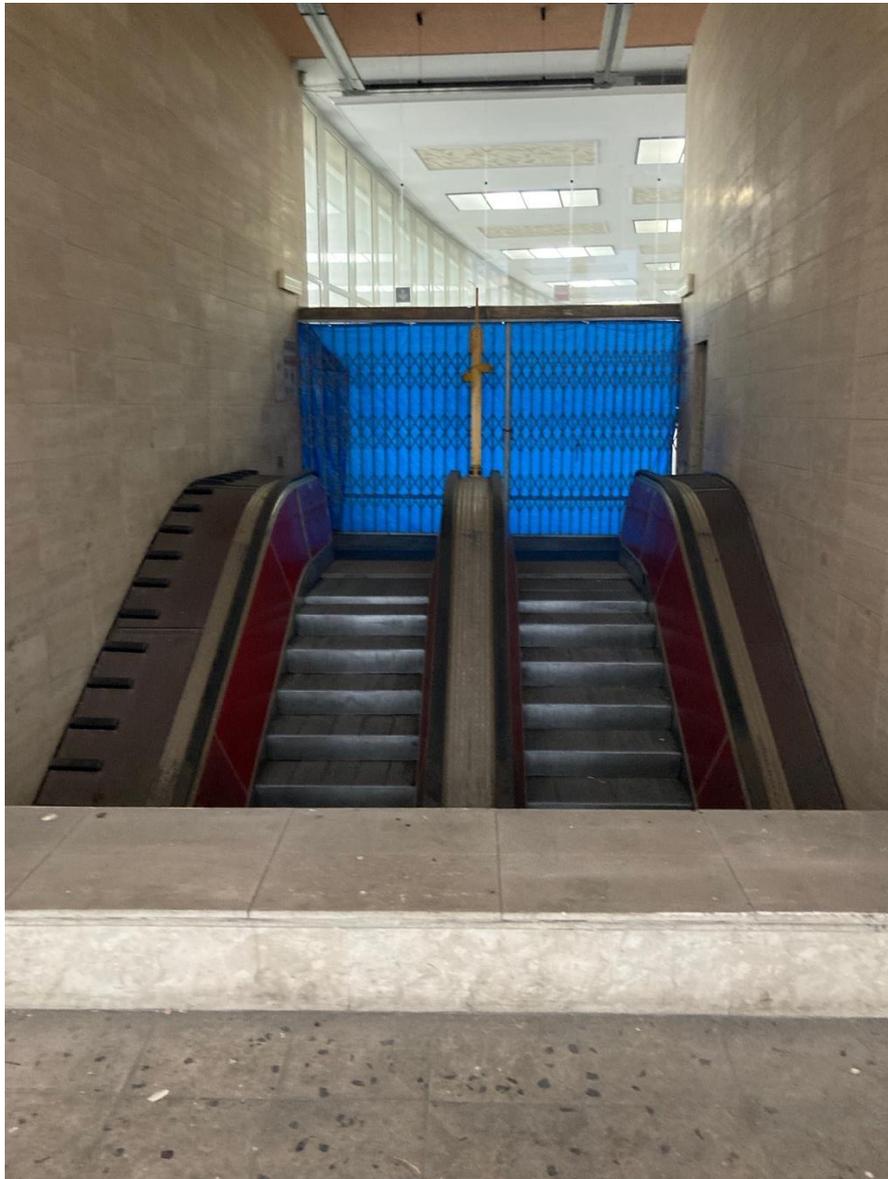
possibile in fase di sopralluogo verificare lo stato della scalinata proprio per i dissesti strutturali e la pericolosità.



f. Terrazze

La terrazza di copertura del primo piano è accessibile, come anticipato pocanzi da una scala metallica che da accesso ad un primo pianerottolo scoperto da cui si sale ulteriormente. La guaina di impermeabilizzazione è a vista in tutta la terrazza. Si nota anche a questa quota il pessimo stato di conservazione della copertura a doppia falda del vano scala lato Don Blasco. Tutte le canalizzazioni impiantistiche e l'illuminazione della facciata sono a vista.

Anche la terrazza del corpo di fabbrica dell'atrio, posta ad una quota inferiore, è piastrellata. La pavimentazione è danneggiata. L'accesso a questa terrazza avviene oggi da uno stretto passaggio accanto al vano scale mobili.



La vetrata di testa è scandita come le altre dai pilastri/lame rivestiti in travertino. Di fronte alla testata del Salone si apre un lucernario con tettoia vetrata non in buono stato di conservazione. Una prima rampa di scale con parapetto in travertino raccorda la terrazza con la balconata curvilinea che abbraccia tutto il fascio dei binari. Una seconda rampa di scale collega direttamente la terrazza con via Calabria. Il rivestimento in travertino della scala mostra rotture e lacune in molti punti.





g. Balconata

La balconata curvilinea segue la controcurva della Marittima, edificio di testa del complesso degli HUB progettati da Angiolo Mazzoni. Belvedere unico collegata con il lato di Don Blasco offre un affaccio unico verso la Cittadella.



h. Servizi annessi (uffici piano terra lato don Blasco e lato piazzale stazione)

Il piano terra, sempre denunciati da una pensilina sagomata, vi sono gli uffici, solo parzialmente in uso e non in buono stato di conservazione. Si nota in particolare che sono stati realizzati in questo punto dei servizi igienici dove prima sbarcava il grande scalone coperto che portava dal salone del Mosaico fino all'esterno, modificando la facciata dell'edificio.

Lo stesso stato si riscontra negli uffici dal lato del piazzale di stazione, sotto al grande porticato che costituisce il piano terra del FV in corrispondenza del Salone del Mosaico. All'esterno gli uffici sono chiusi da infissi in alluminio dorato e vetro e sono solo parzialmente utilizzati all'interno.



i. Passerelle di interscambio ferro-nave e intradosso del corpo di fabbrica del FV

Le passerelle sopraelevate, e le rampe di collegamento sia pedonali che carrabili che invadono tutto il fronte verso il mare della grande curva del FV sono oggi in disuso e mostrano chiari segni di deterioramento da abbandono. Il porticato sotto la curva ha finiture di pregio: i pilastri sono rivestiti in travertino, l'intradosso è rivestito in mosaico e sagomato ai bordi. Plafoni quadrati Incassati nel soffitto per l'illuminazione dello spazio sottostante sembrano essere stati aggiunti in un intervento successivo agli anni '40 del Novecento.

Sono evidenti i segni di umidità e di degrado dovuto all'usura. Sia dell'intradosso in mosaico che sui pilastri.



## 6 DESCRIZIONE DEGLI INTERVENTI ARCHITETTONICI

### 6.1 AMBITI DI INTERVENTO

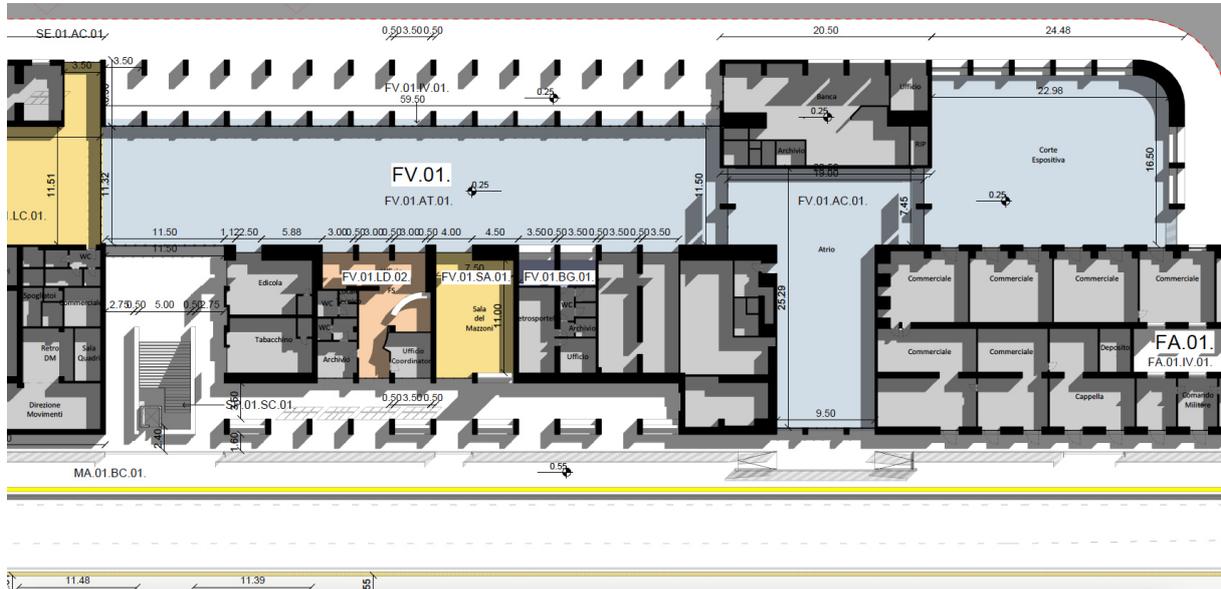
#### 6.1.1 Breve intro

La progettazione, come già anticipato, di svilupperà su due livelli che hanno come comun denominatore il restauro dell'edificio storico, la rifunzionalizzazione di alcuni ambienti e l'implementazione dell'accessibilità ai FV. Ogni intervento sarà sartoriale e volto al ritrovamento di quei caratteri unici tipici del progetto mazzoniano. Il giusto instradamento per il potenziamento di HUB ferroviari centrali per la Sicilia e non solo.

#### 6.1.2 MESSINA CENTRALE

##### a. Atrio di stazione

L'atrio della Stazione Centrale mira a ritrovare quella permeabilità con la città, ed in particolare con piazza della Repubblica, aprendo un ampio fronte sotto alla pensilina che accoglie i viaggiatori. A tal proposito il primo intervento che si prevede è quello di sostituire la pavimentazione, oggi in pietra scura, con lastre in pietra ricostituita. In contrasto di colore verranno disegnati a terra tutti i percorsi tattili a pavimento. Importante per il progetto di riqualificazione di quest'ampia navata è anche il controsoffitto, da realizzarsi con pannellature fonoassorbenti, che sostituiranno l'attuale a moduli quadrati, rivestite a mosaico vitreo policromo in continuità con la pensilina esterna. Tale superficie vedrà integrati ad incasso tutti i dispositivi antincendio, di diffusione sonora e di illuminazione, quantificata nel rispetto delle normative STI PMR e attenta al risparmio energetico. In merito ai fronti vetrati dei servizi commerciali (sia l'edicola/tabacchi oggi attiva che i negozi chiusi) si valuterà con DS l'eventuale necessità di restyling dei sistemi di accesso e la segnaletica ad essi connessa. Sempre connessa all'atrio ci sarà anche la Sala Blu, da realizzarsi in coerenza stilistica con quanto sopra descritto.



b. Biglietteria

Le biglietterie, oltre a ritrovare un adeguato e più moderno disegno nel fronte del desk e ad adeguarsi all'atrio nelle finiture di pavimenti e soffitti, saranno oggetto di ripensamento funzionale all'interno dello spazio dell'atrio vista la necessaria implementazione delle BSS.

c. Sala Mazzoni

La proposta per la Sala Mazzoni è di tipo conservativo. A seguito di un intervento di pulizia e restauro delle superfici marmoree che ricoprono pareti, soffitto e pavimenti, gli interventi di progetto comprenderanno:

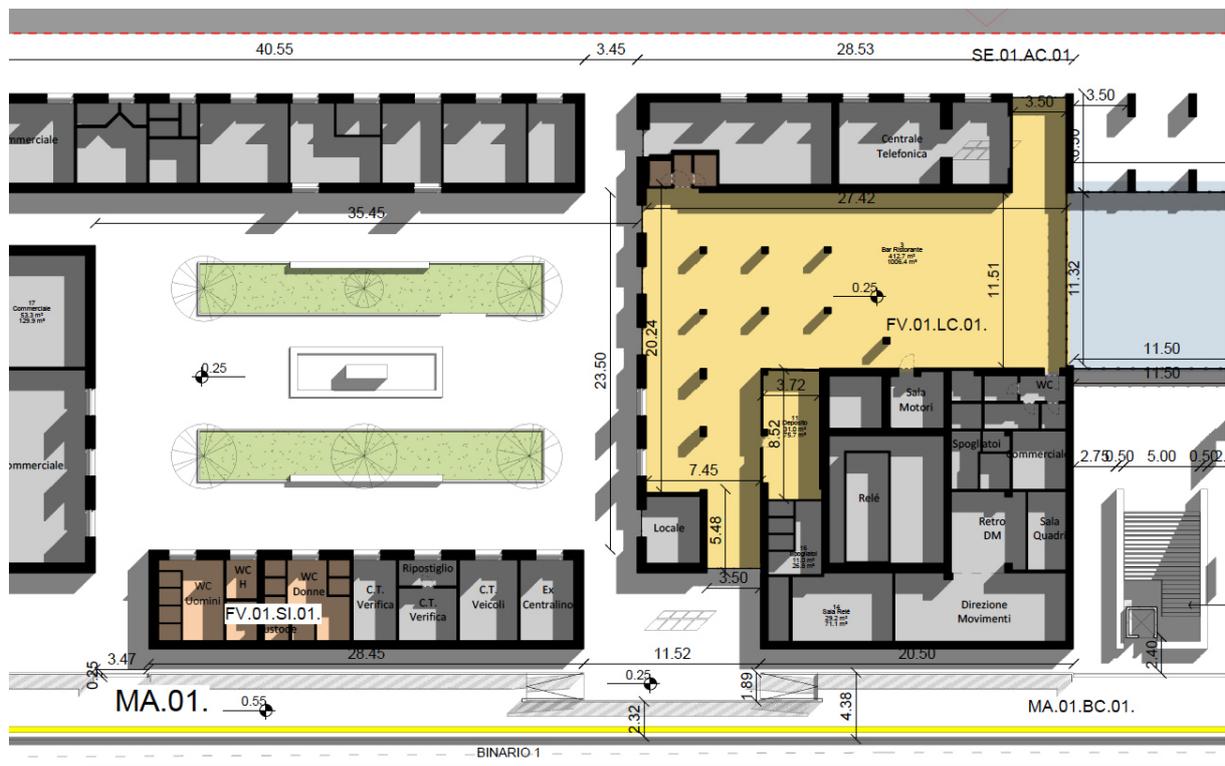
- Creazione di una "teca" per permettere di ammirare gli arredi originali, mantenerli e preservarli;
- Riaprire il passaggio di collegamento in attraversamento della sala verso il primo marciapiede (valutando tutte le necessarie misure nel rispetto della STI PMR);
- Rimozione dell'impianto di illuminazione a tubi fluorescenti e potenziamento/integrazione dei corpi illuminanti incassati nel controsoffitto;
- Valutare la rimozione dell'impianto a ventilconvettori;
- Valutare la necessità di adattamento dell'impianto antincendio.



d. Bar

Il bar ha una posizione strategica all'interno della navata d'atrio. Nelle immediate prospicenze del collegamento con il primo marciapiede e con la discesa al sottopasso è oggi un ambiente che ha evidentemente subito numerose modificazioni perdendo il carattere di coerenza con l'adiacente atrio. Il primo intervento mira a ripensare il fronte vetrato di ingresso, ritrovando le linee ed i materiali

(metallo e vetro) tipici del disegno mazzoniano. La pavimentazione verrà sostituita per dare continuità visuale a due ambienti e lo stesso verrà fatto anche nei controsoffitti, pareggiandone le quote, ove possibile nel rispetto delle esigenze impiantistiche da integrarvi. Qualora questo non fosse possibile il disegno del fronte di ingresso risolverà queste discrepanze. La grande innovazione è però l'apertura di questo spazio verso una delle corti gioiello della Stazione: la Corte degli Ulivi. Eliminando le partizioni interne di alcuni locali di servizio e ridisegnando, nel rispetto della normativa STI PMR e della normativa di prevenzione incendi, le porte verso questo *hortus conclusus* si dona nuovamente la viaggiatore la possibilità di godere non solo visivamente ma anche personalmente la bellezza di questo luogo pensato da Mazzoni come un luogo dello stare, della sosta, dell'attesa.



Bar, planimetria di progetto



e. Collegamento complanare con primo marciapiede

In continuità con l'atrio, il progetto prevede la sostituzione della pavimentazione in piastrelle lapidee nere con lastre in pietra ricostituita. In contrasto cromatico verranno disegnati a terra tutti i percorsi tattili a pavimento. Questo trattamento si estende anche a tutte le porzioni di pavimentazione confinanti con la pavimentazione in gres della banchina, come il porticato con gli arredi fissi (panche) rivestiti in travertino.

f. Collegamento con il sottopasso esistente

Gli interventi sul sottopasso, che seguiranno gli interventi di fase 1 che prevedono l'integrazione degli ascensori di collegamento al 2°, 3° e 5° marciapiede, necessita di interventi legati al decoro, alla segnaletica ed all'adeguamento del passaggio alle STI PMR. In merito ai pavimenti se ne prevede la sostituzione con lastre in pietra ricostituita che rimandino al travertino di Alcamo. In contrasto cromatico verranno disegnati a terra tutti i percorsi tattili a pavimento. Tutti i rivestimenti parietali in travertino, della canna come dei vani scale e ascensori, andranno puliti, integrati nelle parti lacunose e consolidati. L'impianto di illuminazione, nel rispetto delle STI, dovrà essere integrato e sostituito onde evitare di avere canalizzazioni e altre parti impiantistiche a vista. Lo stesso tipo di accortezza verrà portata anche all'impianto di videosorveglianza, di diffusione sonora e a tutti i monitor informativi.

g. Area commerciale

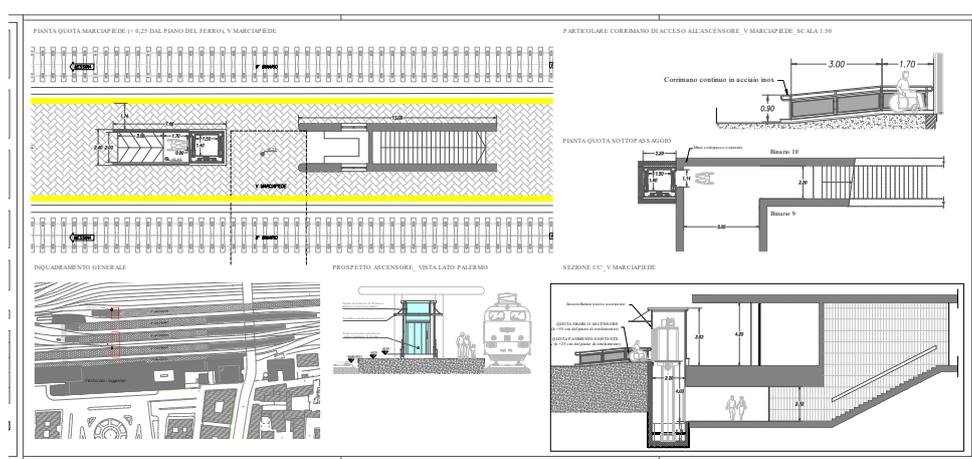
La galleria commerciale in questa fase sarà oggetto di adeguamento solo nelle sue parti comuni, per omogeneità con l'intervento sull'atrio. Si prospetta pertanto la sostituzione del controsoffitto con pannelli fonoassorbenti, rivestito a mosaico con tessere vitree policrome della stessa gamma cromatica dell'atrio e che preveda anche l'incasso di tutto l'impianto di diffusione sonora, videosorveglianza ed eventuali altri impianti ritenuti necessari dalla progettazione antincendio. L'illuminazione sarà anche qui da prevedere con plafoni. La pavimentazione in piastrelle lapidee scure verrà sostituita da lastre in pietra ricostituita. In contrasto cromatico verranno disegnati a terra tutti i percorsi tattili a pavimento.

h. Adeguamento bagni primo marciapiede

I bagni del primo marciapiede, ad oggi già donati di gettoniera all'ingresso, andranno adeguati e rinnovati all'interno nel rispetto delle norme STI PMR, utilizzando finiture assonanti con gli interventi previsti negli altri ambienti sopraccitati e dimensionati nel rispetto dello stato attuale, se possibile.

i. Rialzo banchine e adeguamento dei collegamenti verticali

Il 5° marciapiede andrà rialzato alla quota + 55 cm. In particolare, quest'intervento implica la posa di una nuova pavimentazione in gres i cui colori andranno stabiliti in assonanza con le STI ed integrati con i percorsi tattili. In corrispondenza degli ascensori sarà necessario raccordare la quota di sbarco con quella della banchina mediante rampe, parapetti e percorsi tattili.



*Progetto approvato per l'inserimento dell'ascensore nel 5° marciapiede*

j. Restauro delle pensiline

Le pensiline avranno bisogno di un puntuale intervento di consolidamento strutturale, risanamento dei danni dovuti dalle infiltrazioni, adeguamento del sistema di smaltimento delle acque piovane e sostituzione delle guaine di impermeabilizzazione all'estradosso delle pensiline, ed infine reintegrazione del rivestimento in tessere mosaiche sulle stesse tonalità di quelle già reintegrate nella pensilina del primo marciapiede (prima porzione). In particolare, nei casi in cui il deflusso delle acque è già stato deviato in pluviali esterni ai pilastri (3° marciapiede) si prevede un attento studio per il risanamento del sistema di deflusso delle acque in assonanza con le altre pensiline e rimozione dei pluviali in pvc oggi in utilizzo. Per limitare l'impatto visuale e garantire la funzionalità statica quanto il corretto deflusso delle acque piovane si prevede l'allargamento proporzionale dei pilastri, che verranno nuovamente rivestiti con lastre in travertino analogo a quello attualmente esistente.

Si rimanda alla relazione specialistica (ST100\_326221S01PFMSFVRUSXE01A).

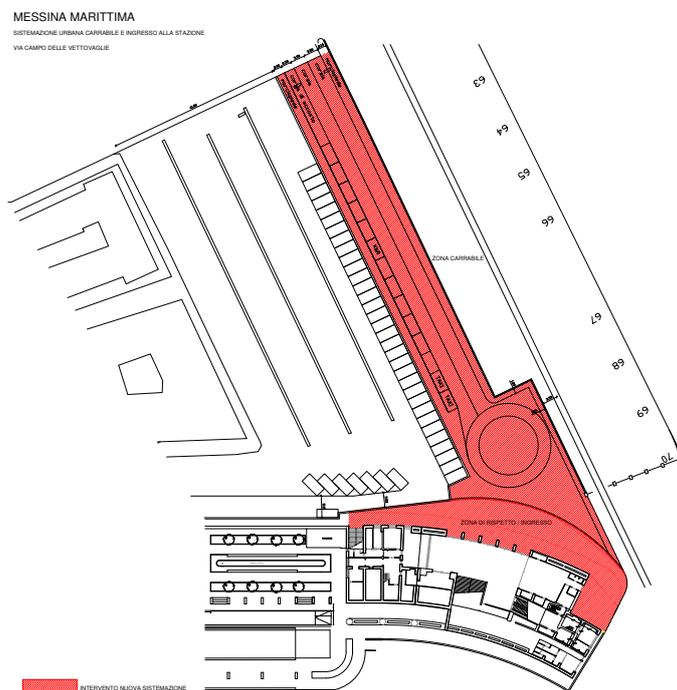
**6.1.3 MESSINA MARITTIMA – ambito urbano**

a. Piazzale antistante la stazione e intermodalità Blujet

Il piazzale antistante la Stazione Marittima necessita di interventi che coinvolgano sia la viabilità carrabile che quella pedonale.

Innanzitutto, il progetto mira a rendere immediatamente identificabile, mediante un cambio di metrica nella pavimentazione, l'ambito antistante l'ingresso della stazione. Percorsi pedonali adeguatamente segnalati e dotati di percorsi tattili verranno tracciati per permettere il transito dei viaggiatori dai moli alla Marittima in totale sicurezza. Anche il servizio di kiss&ride e corsia di sosta dei taxi verrà regolamentato sfruttando lo spazio a disposizione, in accordo con il progetto del comune per Piazza delle Vettovaglie. Altrettanto oggetto di rifunionalizzazione ed efficientamento sarà l'area di incolonnamento dei mezzi gommati in attesa o in uscita dai traghetti Blufferries.

A livello urbano il progetto ricucirà quest'area della città ad oggi fortemente degradata, andando incontro le esigenze dei cittadini tanto quanto quelle dei viaggiatori e dando nuova identità e decoro alla Stazione.



#### 6.1.4 MESSINA MARITTIMA – ambito ferroviario

##### b. Atrio ingresso e servizi annessi

L'atrio di Stazione necessita, innanzitutto, di riportare in auge tutti i servizi al viaggiatore che un HUB così importante come questo esige.

Si interverrà sul pavimento, in assonanza con quanto previsto per la Stazione Centrale, sostituendo il pavimento in pietra nera con lastre in pietra ricostituita. Percorsi tattili, la cui tonalità verrà scelta in contrasto con la pavimentazione individuata e nel pieno rispetto della normativa STI PMR, verranno posati in tutti gli ambiti che lo necessitano.

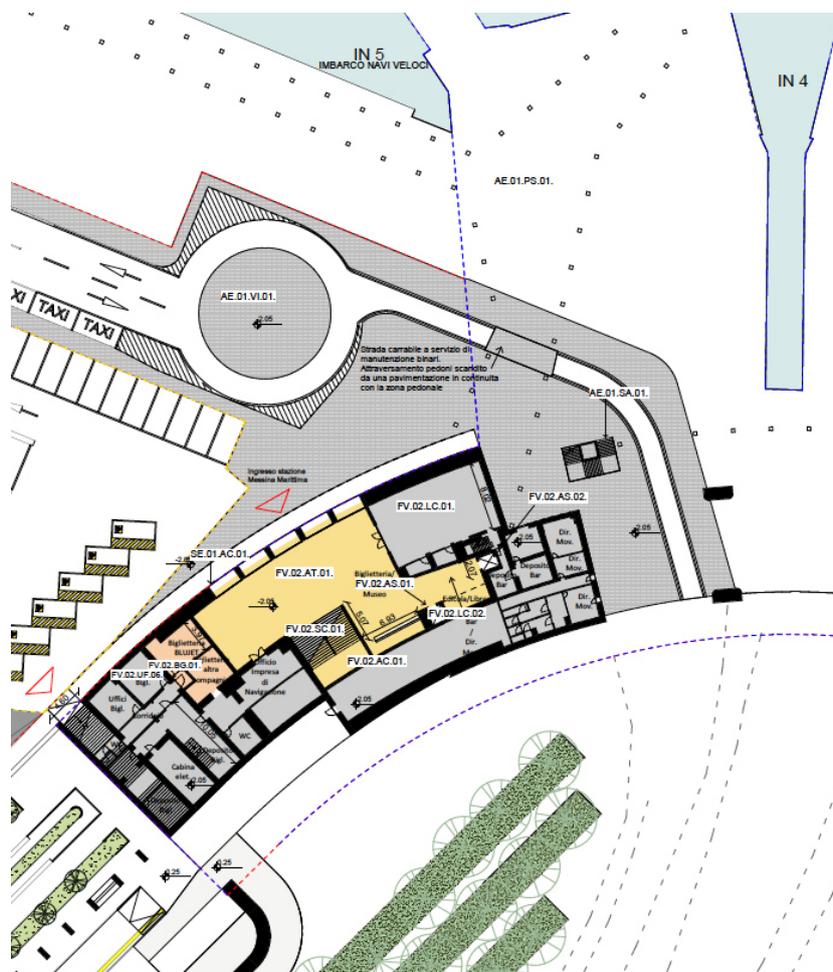
Fondamentale sarà anche la rimozione delle strutture di sostegno dell'attuale impianto di illuminazione e il disegno di un nuovo sistema di illuminazione che dialoghi con il progetto di Mazzoni con linguaggio contemporaneo, ma rispettoso.

Tutti i collegamenti impiantistici attualmente a vista andranno adeguatamente occultati, nel pieno rispetto della normativa. Lo stesso varrà per l'impianto di prevenzione incendi, di diffusione sonora e di videosorveglianza.

I servizi da introdurre ex novo nell'atrio sono:

- adeguamento delle biglietterie Blufferries/Blujet ed apertura della biglietteria Liberty Lines nella stessa sede attuale, rivedendo il disegno della vetrata di servizio sullo stile dei disegni originali degli infissi di Mazzoni;
- inserimento di servizi per il Museo al primo piano: biglietteria e piccolo bookshop;
- rifunionalizzazione dell'attuale Tabacchi in uffici per Liberty Lines;
- ridisegno del Bar, partendo dal fronte di ingresso come già previsto per la Centrale, sino all'adeguamento dello stesso al ritorno in servizio.

Le nuove funzioni vedranno armonia nella scelta delle finiture con l'ambito prettamente di atrio sopra descritto. Sarà necessaria un'indagine di archivio per verificare tutti i disegni realizzati dall'architetto.



*Pianta del piano terra della Stazione ME Marittima*

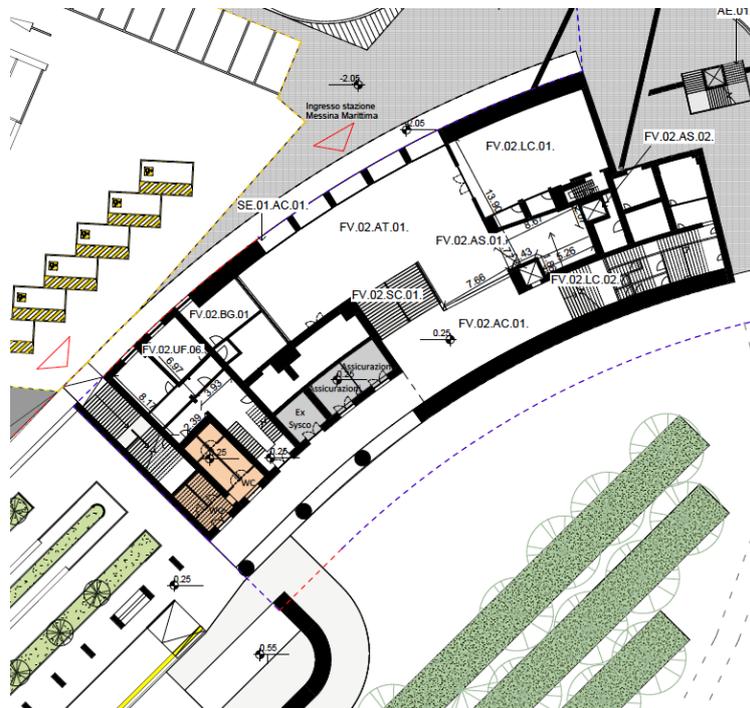
 ASSISTENZA VIAGGIATORI  
 ESERCIZIO FERROVIARIO  
 SPAZI COMUNI

 SERVIZI SECONDARI AI VIAGGIATORI  
 AREE NON OGGETTO DI INTERVENTO  
 LOCALI IN DISUSO



**c. Collegamenti verticali e orizzontali con primo marciapiede di stazione**

Nel rispetto della normativa sul superamento delle barriere architettoniche verrà installato al lato della scala un ascensore con sbarco a 90° per raggiungere il solo mezzanino di collegamento con il percorso coperto che conduce alla prima banchina della Stazione Centrale. Oltre all'integrazione di percorsi tattili in prossimità dello scalone, opportunamente munito di corrimano laterali e centrale e di collegamento con l'ascensore, il disegno della nuova pavimentazione incontrerà in corrispondenza della cancellata (da sostituire) la pavimentazione in gres con trattamento antiscivolo scelta per i marciapiedi di stazione denunciando il collegamento tra le due Stazioni fortemente voluto da Mazzoni. Si sceglie di preservare la porzione di pavimentazione in marmo rosso posta allo sbarco dello scalone sul mezzanino. Sarà quindi da sostituire con lastre in pietra ricostituita solamente la pavimentazione in piastrelle lapidee scure.



*Pianta alla quota del Mezzanino di collegamento con il primo marciapiede*

d. Collegamenti verticali con il Salone del Mosaico

Per rendere accessibile il primo piano della Marittima, nonché la terrazza in testa all'atrio di stazione, si sceglie di chiudere il vano che portava la doppia scala mobile, oggi in disuso, e di inserire, modificando in minima parte le partizioni esistenti, un ascensore che sbarchi all'interno del salone ma nelle immediate vicinanze dell'accesso alla Terrazza.

e. Terrazze

La terrazza ritorna al progetto originale di Mazzoni, una terrazza per il ristoro che abbracciasse con lo sguardo il parco ferroviario, la città, il mare. Per rendere fruibile l'accesso dalla Sala del Mosaico si interverrà sul superamento del dislivello ad ora esistente nella maniera meno impattante possibile.

Si interverrà sulla superficie della terrazza rimuovendo la pavimentazione e l'impermeabilizzazione esistente per sostituirla con nuova guaina e posando un pavimento ad alta resistenza ed in accordo cromatico e materico con il rivestimento dei parapetti in travertino di Alcamo. Lo stesso solaio sarà oggetto di interventi di consolidamento strutturale ai fini dell'adeguamento sismico.

Ad offrire un riparo coperto per il bancone bar e per i suoi fruitori, il progetto prevede un grande porticato aperto ai lati: una copertura in tessuto tesa tra le travi dei portali rivestiti in travertino che rimanda alla ritmica ed ai caratteri tipici dell'architettura razionalista, trovando però nel supporto della tecnologia strutturale avanzata un valido supporto per contenerne pesi e dimensioni, oltre che per rispondere appieno alla normativa antisismica. Ulteriore accorgimento di questa struttura è la sua completa reversibilità.

Verrà ripristinato anche il lucernario in ferro.

Le scale di accesso a questa terrazza da via Calabria verranno integralmente ristrutturare e, ove necessario, consolidate, e verrà ridisegnato anche la cancellata in ferro di chiusura.

f. Balconata

Il camminamento di raccordo tra due parti della città, il Molo Norimberga e la città, si riapre per ridare ai viaggiatori, e a tutti, la possibilità di abbracciare con un solo sguardo ciò che Mazzoni aveva progettato. Per far sì che questo sia possibile, a valle delle valutazioni di carattere strutturale e sismico e consolidamento del rivestimento della grande facciata che fa da quinta alla balconata, si provvederà a:

- Sostituire il pavimento con in travertino ove danneggiato;
- Innalzamento alla quota di +2,50 m del parapetto con paratie rivestite in marmo che culminano con 5 semicalotte realizzate in ferro e cristallo(antifondamento). Tra le calotte una recinzione metallica innalza il parapetto alla quota di + 2,50 m;
- Integrazione di un nuovo sistema di illuminazione scenografica non invasiva ed accorta sul risparmio energetico;
- Ripristino e consolidamento strutturale dello scalone che collega al piazzale antistante la Real Cittadella;
- Inserimento di un ascensore esterno verso il Piazzale antistante la Real Cittadella.



g. Servizi annessi (uffici esistenti)

Al piano terra, sia dal lato don Blasco che dal lato del piazzale di Stazione, verranno riconfigurati gli uffici da destinare rispettivamente al personale di Blu Jet ed al personale addetto alla movimentazione. Entrambi in fronti di accesso agli uffici verranno sostituiti con un sistema di aperture che integri il design in linea con i caratteri dell'architettura mazzoniana e la sicurezza degli ambienti suddetti, nonché l'adeguamento degli stessi al superamento delle barriere architettoniche esistenti. Si valuterà in fase successiva la necessità di modifica del distributivo interno, a seconda delle esigenze dei fruitori. In merito al corpo di fabbrica sul versante don Blasco, la pensilina che protegge l'accesso agli uffici verrà risanata e con essa anche il sistema di deflusso delle acque piovane oggi a vista e la sua impermeabilizzazione superiore. Si prevede anche la reintegrazione del rivestimento in mosaico dell'estradosso.

L'intervento di maggior impatto in questa porzione di fabbricato è l'eliminazione dei tamponamenti a chiusura dello sbarco del grande scalone coperto che dal Salone del Mosaico scende fino all'esterno. Tale scala monumentale è oggetto, in questa fase, di recupero, ripristino e consolidamento strutturale, nonché di sostituzione della sua copertura, oggi pericolante. I bagni installati in questo ambiente di risulta verranno ricollocati all'interno degli uffici, ritrovando un nuovo atrio di accesso, coperto, al grande scalone. Un gesto di grande ricucitura delle due porzioni di città fortemente voluto da Mazzoni.

A tal fine sull'estradosso della pensilina di copertura di questa parte di fabbricato, che copre anche parzialmente la sede stradale antistante, verrà ripristinato il mosaico che ne decorava la superficie.

h. Porticato-piano terra corpo di fabbrica del Salone

Ambiente fortemente promiscuo ma di grande valore architettonico, questa porzione di edificio sarà innanzitutto interessata da indagini per verificare i segni di umidità che stanno danneggiando l'estradosso del fabbricato. A seguito verrà reintegrato, ove necessario, il mosaico di rivestimento e sostituito con lampade ad hoc che si integrino nell'incasso anche il sistema di illuminazione incassato a soffitto. Nell'eventualità in cui questo sistema risulti eccessivamente compromesso si prospetta il ritorno alla soluzione come da progetto di Mazzoni, con corpi illuminanti a plafone e ricostruzione dell'integrità della superficie a mosaico. I marmi che rivestono i pilastri saranno adeguatamente trattati, reintegrati e risanati puntualmente.

**6.1.5 MESSINA MARITTIMA – ambito museale**

i. Salone del mosaico e nuovi uffici di Fondazione

Il Salone del Mosaico ritrova il suo splendore originale e si prepara, nel progetto, ad accogliere le installazioni museali.

Il primo obiettivo di progetto lavora con la luce, quella propria dello spazio e quella che permea dalla lunga finestratura. Il nuovo pavimento, in analogia con il resto della Stazione, sostituirà la pietra scura con lastre in pietra ricostituita, ritrovando la metrica di raccordo dei rivestimenti tra pianta ed alzata tipica del disegno mazzoniano.

Il controsoffitto, restaurato sia nelle sue parti decorate che negli interstizi piani, ritrova la giusta tonalità di colore e l'impianto di illuminazione viene sostituito con lampade ad alto rendimento e tecnologicamente avanzate, controllabili con un sistema di dimmerazione centralizzato ma sempre occultate dietro al plafone originale pensato da Mazzoni.

Gli infissi sono l'ultimo intervento necessario a risolvere quest'obiettivo di progetto, e saranno oggetto di attento studio per far sì che si ritrovi il sapore del disegno originale senza compromettere la resa e la tenuta termica necessarie ad un ambiente così esposto. Le porte verso le pensiline pedonali verranno chiuse e si inserirà un parapetto di protezione.

Fondamentale sarà l'intervento di restauro del grande mosaico di Michele Cascella, datato tra il 1937 e il 1939, che prevedrà anche il suo consolidamento e la sostituzione del distanziale attuale con una struttura più esile e meno impattante.

Importante lavoro andrà fatto sulla muratura, visti i numerosi danni dovuti all'umidità. Si rimanda al capitolo sugli interventi di restauro per gli intenti progettuali specialistici.

Nell'ottica di ridare unità a questo piano si demoliscono le partizioni interne degli uffici ridisegnando, secondo le esigenze della Fondazione FS, nuovi uffici per il personale continuando però a garantire la fruibilità del fabbricato in tutta la sua estensione, sino al grande scalone coperto che conduce verso l'uscita dal lato della Real Cittadella. Un punto di vista unico che attiva un nuovo polo culturale per la città e per i suoi visitatori.



#### **6.1.6 MESSINA MARITTIMA – ambito marittimo**

##### **j. Demolizione delle passerelle di interscambio ferro-nave**

Vista l'inadeguatezza, acquisita negli anni, delle rampe sopraelevate carrabili e delle passerelle pedonali di sbarco dalle navi ferroviarie Blufferries, si prevede in questa fase l'eliminazione delle stesse assicurandosi, adottando le necessarie misure di protezione, di trasformare le 3 porte di accesso al Salone del Mosaico in belvedere privilegiati sul porto.

## 7 Introduzione agli interventi specialistici

### 7.1 Relazione metodologica per il restauro dei FV

#### Mosaici

I mosaici sono stati utilizzati da Mazzoni sulla faccia inferiore delle pensiline, nella fontana del cortile degli ulivi, nelle fontanelle, nel soffitto e sulla parete di fondo delle scale del sottopasso.

I mosaici originali sono in pasta vitrea e misurano mm 20x20x3. Nel corso del tempo le infiltrazioni di umidità provenienti soprattutto dalle coperture, hanno causato il distacco di una grande quantità di tessere musive originali. Allo stato attuale solo una porzione limitata di finitura a mosaico è ancora in situ. In buona parte tali tessere sono in pericolo di crollo e, per questo motivo, in alcune zone, sono state messe delle reti a protezione dei passeggeri dalle cadute di materiale.

Le successive manutenzioni hanno agito secondo due linee guida: 1) reintegrando con tessere vitree più o meno simili le lacune dei mosaici; 2) ricoprendo le lacune e tal volta anche i mosaici pericolanti con una malta cementizia spessa circa mm 2 onde evitare la caduta di frammenti.

Allo stato attuale tutte le superfici mostrano: lacune nelle superfici musive e nelle superfici ricoperte di malta cementizia; presenza di Sali solubili in maniera disomogenea su tutte le superfici; mancanze negli intonaci preparatori sotto l'allettamento dei mosaici; crescita di microrganismi (alghe e batteri) sia nelle superfici in cemento che sotto le tessere, depositi di sporco sulle tessere; macchie dell'ossidazione del ferro.

#### Pietra

Le superfici verticali e i pavimenti originali sono state foderate da Mazzoni con lastre di travertino di varie misure e precisamente:

- Pareti, dim. Lastre 60x25x3 cm
- Scale, dim. Lastre 83x25x3 cm
- Pilastrini, dim. Lastre 60x144x3 cm (lato lungo)
- Pilastrini, dim. Lastre 60x150x3 cm (lato lungo)
- Pilastrini, dim. Lastre 60x44x3 cm (lato corto)
- Pilastrini, dim. Lastre 60x50x3 cm (lato corto)

Arredi quali le scale, la pavimentazione del cortile degli ulivi, pilastri tondi, il corridoio a fianco del mosaico del Cascella mostrano varie dimensioni.

Il travertino utilizzato dovrebbe provenire da cave siciliane.

L'atrio della stazione Messina Centrale mostra le superfici verticali ricoperte da lastre di pietra rossa lucidata di dimensioni 20x48x2cm. Mentre la Sala Mazzoni è interamente rivestita di lastre di granito nelle pareti, pavimento e soffitto, con lo stesso materiale sono stati eseguiti i sedili e il tavolo.

È stato notato, osservando il locale cabina di media tensione costruita ex-novo in epoca relativamente recente, che le lastre di travertino utilizzate a foderatura delle murature mostrano uno spessore di cm 2, è stato rinvenuto anche in alcune lastre intorno ai pilastri e nelle lastre in pietra rossa della stazione. Si può ipotizzare che tutte queste lastre spesse cm 2 siano frutto di ristrutturazioni successive.

Tutte le lastre in travertino mostrano depositi di Sali solubili e insolubili e di sporco. Sulle superfici si nota la presenza di numerose stuccature inidonee per natura e conformità. Un gran numero di lastre è distaccato dalle malte di allettamento, in particolar modo nei pilastri delle banchine 2 e 3. In alcuni casi è possibile che le lastre siano state smontate e riposizionate per motivi tecnici (impianti).

## Intervento di Restauro

### *Prescrizioni*

#### Mosaici

Anche in considerazione delle lavorazioni strutturali, si propone l'integrale sostituzione delle tessere musive delle pensiline. Una particolare attenzione dovrà essere posta alla scelta cromatica delle tessere vitree tenendo conto che il Mazzoni originariamente ha proposto la stessa cromia per mosaico e travertino, due superfici che dovevano integrarsi cromaticamente pur riflettendo la luce in diversa maniera.

#### Pietra

Per la pietra sarà necessario procedere con:

- Pulitura:
  - Rimozione dei depositi di sporco, dei Sali e delle macchie dalle superfici;
  - Rimozione delle vecchie stuccature inadeguate per natura e conformità;
  - Debiotizzazione.
- Consolidamento:

- Verifica della buona tenuta delle lastre e riadesione delle medesime al supporto in malta.
- Stuccatura:
- Stuccatura delle lacune con una malta di polvere di travertino e calce idraulica di adeguata granulometria e colorazione.

### Conclusioni

La stazione di Messina Marittima e la stazione di Messina Centrale sono costituite da numerosi edifici e tuttavia costituiscono un insieme unitario per quanto riguarda il disegno delle strutture ed i materiali di finitura delle loro superfici.

Sarà auspicabile quindi una scelta unitaria che comprenda tutte le superfici delle due stazioni per quanto riguarda i materiali delle integrazioni, in particolare i mosaici, al fine di restituire agli edifici il significato originale.

#### 7.2 Note sugli interventi di adeguamento e miglioramento sismico

I due fabbricati sono risalenti al 1939/1940, le strutture portanti sono in cemento armato, costituite da telai piani e solai in latero-cemento. La struttura presenta complessivamente una certa regolarità in pianta ma non in altezza, data la presenza dei locali interrati e volumi emergenti.

In generale, gli obiettivi da raggiungere sono l'adeguamento e/o il miglioramento sismico dei due fabbricati secondo le norme NTC 2018 (cap. 8.4.3) ed in accordo alle indicazioni della Proprietà.

Si tratta quindi di conferire alle strutture esistenti la capacità di resistere alla domanda sismica. Tale risultato può essere raggiunto essenzialmente nei modi di seguito illustrati:

1. rinforzo delle singole membrature previa messa a nudo delle strutture (invasivo);
2. riduzione delle masse, soprattutto quelle sommitali.

In subordine, interventi combinati dei precedenti sistemi.

Il rinforzo dei pilastri è previsto quindi mediante ringrosso della sezione per quelli interni e wrapping con FRP per quelli lato esterno, al fine di limitare l'aumento delle sezioni e vista la presenza di rivestimenti murali di pregio (lastre di travertino e mosaici).

La logica che sottende tale impostazione è quella di aumentare la rigidità complessiva della unità strutturale, con conseguente beneficio in ordine alla diminuzione degli spostamenti e quindi della risposta complessiva al sisma. Inoltre, l'avvicinamento del centro di massa e quello di rigidità

contribuirà a ridurre gli effetti torsionali. Il tutto rappresenta un accettabile compromesso tra aspetti esecutivi ed economici.

Le travi saranno trattate con wrapping in FRP, con criteri analoghi, considerando la eterogeneità delle sezioni e le altezze in genere rilevanti.

I solai saranno oggetto di riduzione delle masse mediante sostituzione del massetto esistente con cls alleggerito ed ove possibile mediante rimozione dei travetti in c.a. e posa in opera di lamiera grecata. Per le US centrali della stazione Marittima si è previsto, oltre agli interventi su travi, pilastri e solai di cui sopra, anche l'eliminazione delle travi esistenti (peraltro non indagate) che formano un sistema di mero irrigidimento del primo impalcato, con l'inserimento di un graticcio staticamente più performante formato da travi HEB 450 e 300, per ottenere una notevole riduzione di massa. Lo stesso sistema di irrigidimento è stato adottato per il corpo emergente della MM-US 11, che ospita la scala. Detto corpo presenta una marcata snellezza in elevazione.

Il progetto definitivo/esecutivo dovrà tenere in debito conto che la cantierizzazione degli interventi sarà tale da garantire, in generale, l'operatività quotidiana dell'esercizio ferroviario, seppure in forma parziale.

Per il fabbricato Messina Centrale prevale il miglioramento, mentre per la stazione Marittima si tratta di adeguamento. Il tutto come da tavole allegate.

Per maggiori dettagli si rimanda agli elaborati specialistici.

### 7.3 Note sugli interventi sugli impianti

Negli elaborati impiantistici saranno indicate le soluzioni progettuali adottate senza scendere nel dettaglio del calcolo ma dimostrandone la validità rispetto alle problematiche da affrontare.

Saranno definite:

- le ubicazioni dei locali tecnici all'interno del FV
- le tecnologie individuate per la climatizzazione degli ambienti,
- il posizionamento delle macchine esterne
- gli interventi da effettuare per gli impianti elettrici;
- i criteri di progettazione dei quadri elettrici
- i locali che saranno dotati dell'impianto di climatizzazione e ricambio aria.

Le lavorazioni nell'ambito dell'intervento saranno:

- la rifunionalizzazione delle aree commerciali;
- l'innalzamento di alcune banchine ed il rifacimento delle pensiline
- La predisposizione dei cavedi per permettere il passaggio delle canalizzazioni per il ricambio dell'aria primaria per i locali commerciali;
- La predisposizione dei cavedi per la successiva realizzazione delle canne fumarie per l'estrazione dei fumi di cottura per il ristorante /locale bar.
- La realizzazione dei nuovi quadri elettrici di Stazione, BSS e le predisposizioni per l'alimentazione da contatore di eventuali TENANT
- Ricollegamento al nuovo quadro elettrico delle utenze di stazione: IAP, Security e Safety
- Rifacimento del quadro elettrico di stazione predisponendo gli interruttori per l'alimentazione dei quadri delle altre tecnologie presenti e prevedendo una sezione sotto UPS per l'illuminazione.

Realizzazione dell'illuminazione esterna e interna al fabbricato viaggiatori e dell'illuminazione artistica.

Per maggiori dettagli e approfondimenti si rimanda agli elaborati specialistici.