

**Lista di controllo per la valutazione preliminare  
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

## 1. Titolo del progetto

*Progetto di Fattibilità Tecnica Economica relativo ai lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione del complesso di Stazione di Interscambio tra il servizio ferroviario e il servizio marittimo della stazione di Messina Centrale e della stazione di Messina Marittima.*

## 2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
<input type="checkbox"/> Allegato II, punto 10	Opere relative a tronchi ferroviari per il traffico a grande distanza
<input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto 2, lettera h	Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II
<input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____	_____
<input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____	_____

## 3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L'intervento in esame riguarda la riqualificazione e la rifunzionalizzazione del complesso delle stazioni ferroviaria esistenti, e dell'area di interscambio tra il servizio ferroviario ed il servizio marittimo; le stazioni si trovano in un'area strategica, vicino al porto, ma anche di importanza storico-archeologica.

Così come si evince dal Progetto di Prefattibilità Tecnica ed Economica allegato alla presente Lista di Controllo, gli interventi nella stazione di Messina Centrale saranno mirati alla riorganizzazione degli spazi esterni ed interni alla Stazione, all'adeguamento dei marciapiedi, alla realizzazione di un nuovo sovrappasso.

Gli interventi nella stazione di Messina Marittima saranno mirati alla riorganizzazione degli spazi interni ed esterni, nonché al restauro di un'area di particolare valore architettonico ad ora interdotta, e alla realizzazione di nuovi attracchi per le navi.

Si evidenzia che i suddetti interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione sono stati progettati con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, e per perseguire tale obiettivo sono stati applicati quale prassi progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura dei protocolli internazionali, con particolare riferimento al protocollo Envision, al fine di perseguirne anche la relativa certificazione, oltre a restituire performance superiori ai criteri ambientali minimi vigenti.

Inoltre, rientrando tra i progetti finanziati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), l'intervento soddisfa il principio di **"non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali"**, e pertanto risulta conforme al principio del **"Do No Significant Harm"** (DNSH), con riferimento al sistema di tassonomia delle attività ecosostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.

## 4. Localizzazione del progetto

Le stazioni di Messina Centrale e Messina Marittima rappresentano uno scalo ferroviario di importanza nazionale in quanto collegano l'isola con la terraferma; è infatti il principale punto di arrivo e di partenza dei passeggeri diretti dal continente in Sicilia e viceversa, oltre che della totalità delle merci trasportate per mezzo della ferrovia. Sono ubicate nell'area portuale della città e sull'asse autostradale Messina- Catania- Palermo che si raccorda con la linea Salerno-Reggio Calabria. L'ambito ferroviario si compone di 5 marciapiedi e 10 binari, collegati tra loro da un sottopasso. Gli edifici delle stazioni sono di particolare pregio storico-architettonico e presentano in alcuni punti un forte stato di deterioramento.

L'area di intervento comprende 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.

Le coordinate dell'area di progetto sono le seguenti:

Messina Centrale: 38.18562708820468, 15.560908008861723

Messina Marittima: 38.18749819557554, 15.562713255933279



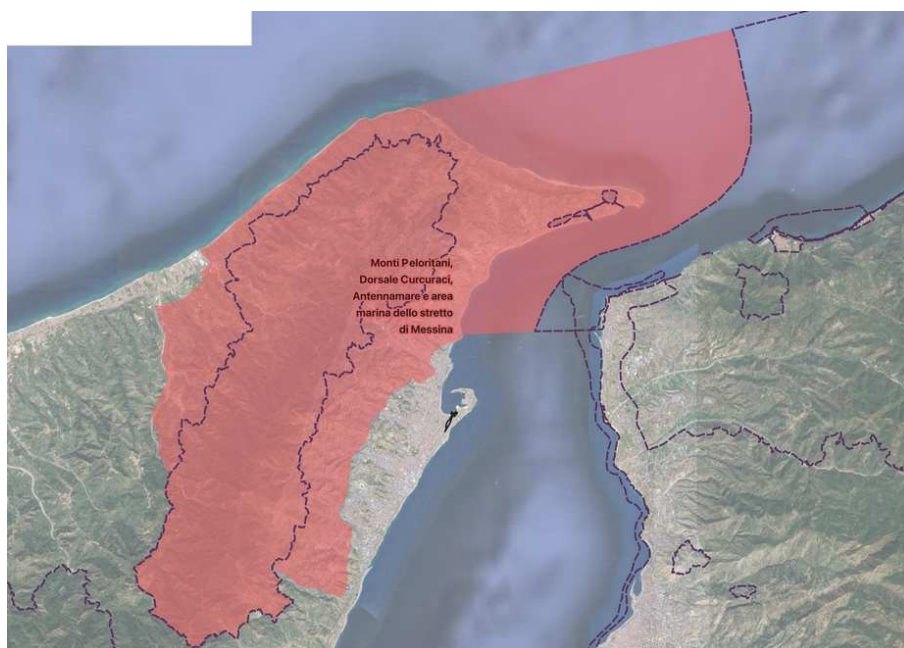
*Inquadramento Territoriale (in viola la Stazione Centrale, in giallo La Stazione Marittima)*

In merito alla presenza di aree sensibili dal punto di vista ambientale, risulta quanto segue:

1. Alla distanza di circa 1,6 km dal sito di progetto si riscontra la presenza dell'area protetta ZPS ITA030042 "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e zona marina dello stretto di Messina". Tale distanza, unitamente alla presenza del centro cittadino di Messina tra l'area protetta e l'area di intervento, consentono di escludere qualsiasi interferenza e ripercussione dal punto di vista ambientale dell'opera sul sito stesso.



*Parziale perimetrazione ZPS ITA030042 “Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e zona marina dello stretto di Messina” rispetto all’area di intervento*



*ZPS ITA030042 “Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e zona marina dello stretto di Messina”, con evidenziazione (tramite linea tratteggiata) degli altri siti della Rete Natura 2000*

2. Il sito di progetto ricade all’interno dell’area di interesse paesaggistico relativa ai “territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare” (art. 142, comma 1 lett. a) del D.Lgs 42/2004) e a “le zone di interesse archeologico” ( art. 142,



comma 1 lett. m) del D.Lgs 42/2004)



*Tavola dei vincoli paesaggistici su elaborazione dati del Piano Paesaggistico Regionale della Regione Sicilia*

Relativamente alla programmazione locale, territoriale ed economica, risulta quanto segue:

1. Con riferimento alla variante del PRG approvato con D.D.R, N.686 del 02/09/2002 e n.858 del 08/07/2003, il progetto ricade nell'area H1, *Aree portuali* e H2 *Aree ferroviarie*. Gli edifici delle stazioni sono considerati come elementi A1 *Immobili di importanza storica, monumentale o ambientale*. L'area confina con il complesso della Real Cittadella, i cui manufatti sono considerati elementi A1, con l'area B1, *Residenziale del centro urbano*, all'interno della quale sono collocati elementi A1 e con due aree di trasformazione; un A.S.I. e un Piano Particolareggiato Esecutivo.



*Stralcio tavola della zonizzazione del PRG Messina*

*Legenda: il reticolo ondulato sono le aree ferroviarie; il contorno tratteggiato sono le aree portuali, il retino lineare fino le aree residenziali B1, il tratteggiato spesso le aree di trasformazione, gli elementi neri gli edifici A1*

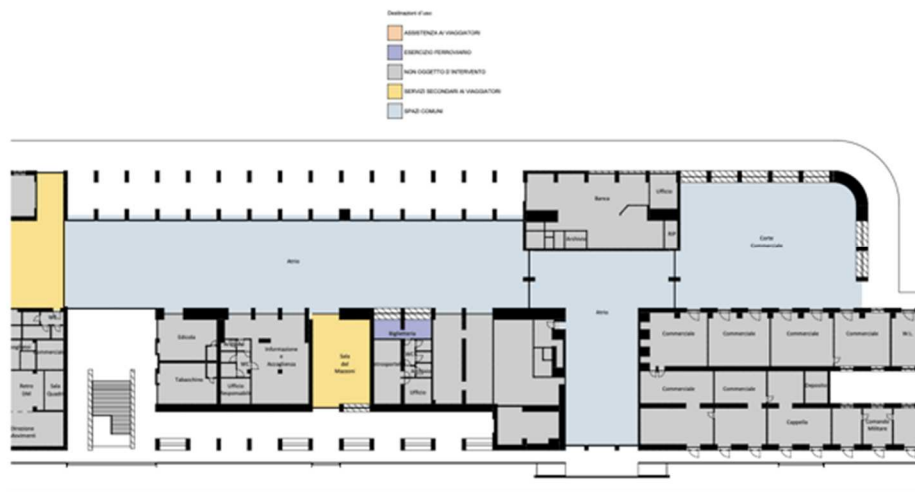
## 5. Caratteristiche del progetto

Gli interventi nelle stazioni di Messina sono mirati alla rivalorizzazione del progetto originale di Angiolo Mazzoni (1939-40), nel quale le due stazioni sono state pensate come strutture permeabili inserite in una “passeggiata” interna ed esterna che si sviluppa tra servizi al viaggiatore, commerciali e spazi esterni di alto valore. Il progetto interessa quindi sia il restauro dell’edificio, che la riorganizzazione funzionale e dell’accessibilità.

Gli interventi per la stazione di Messina Centrale sono i seguenti:

### 1. Ambito ferroviario

- Atrio di stazione: l’intervento mira ad implementare la permeabilità con la città creando un elemento di continuità con l’antistante piazza della Repubblica tramite un ampio fronte sotto la pensilina dell’entrata principale. L’intervento prevede: la sostituzione della pavimentazione con il relativo disegno dei percorsi tattili, la realizzazione del controsoffitto con pannellature fonoassorbenti, nel controsoffitto verranno integrati dispositivi antincendio, di diffusione sonora e di illuminazione. Inoltre, si valuta il restyling dei sistemi di accesso e la segnaletica connessa ai fronti commerciali.



- Biglietteria: l'intervento prevede il ridisegno del desk in relazione ai nuovi interventi nell'atrio e il ripensamento funzionale dello spazio.
- Sala Mazzoni: l'intervento, di tipo conservativo, interessa la pulizia e il restauro delle superfici marmoree. Inoltre, è prevista la creazione di una teca per conservare gli arredi originali, la riapertura del passaggio di collegamento con il primo marciapiede e l'integrazione degli impianti di illuminazione nel controsoffitto. Si valuta inoltre la rimozione dell'impianto a ventilconvettori e la necessità di adattamento dell'impianto antincendio.
- Bar: l'intervento è mirato a restituire il carattere di coerenza, perduta a seguito di numerose modifiche, con il prospiciente atrio. Si prevede il ripensamento del fronte vetrato di ingresso, la sostituzione della pavimentazione e il pareggiamento dei controsoffitti con l'integrazione dei relativi impianti. L'intervento innovativo è rappresentato nella creazione di un'apertura verso la "Corte degli Ulivi" attraverso l'eliminazione delle partizioni interne di alcuni locali di servizio.

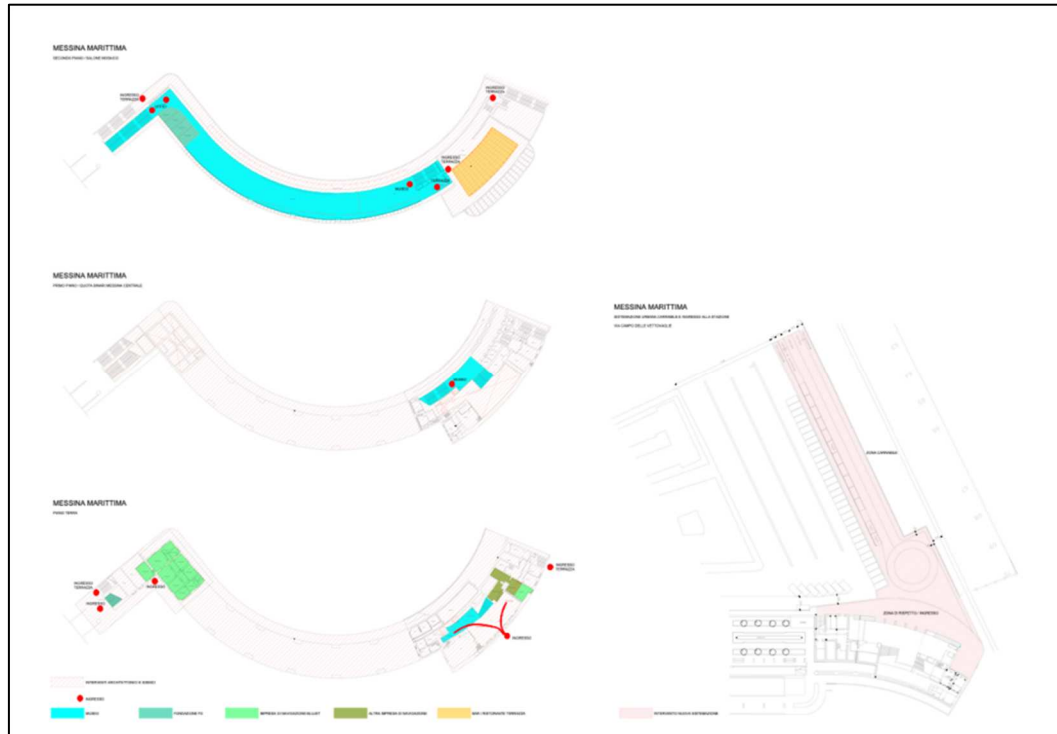


- Collegamento complanare con primo marciapiede: l'intervento prevede la sostituzione della pavimen-

tazione e il disegno dei relativi percorsi tattili a pavimento.

- Collegamento con il sottopasso esistente: l'intervento prevede l'integrazione di ascensori di collegamento al 2°, 3°, 5° marciapiede, la sostituzione dei pavimenti e il disegno dei relativi percorsi tattili, l'integrazione dell'impianto di illuminazione, di videosorveglianza, di diffusione sonora e dei monitor informativi nel rispetto delle STI.
- Adeguamento bagni primo marciapiede: l'intervento prevede l'adeguamento dei bagni nel rispetto delle norme STI PMR, utilizzando finiture coerenti con gli altri interventi.
- Area commerciale: l'intervento interessa la pavimentazione, il controsoffitto e le pareti in continuità con l'atrio.
- Rialzo banchine e adeguamento dei collegamenti verticali: l'intervento prevede il rialzo del 2°, 3° e 5° marciapiede di 55 cm, con la sostituzione della pavimentazione in assonanza alle STI e con l'integrazione dei percorsi tattili. Si prevede inoltre il raccordo della quota di sbarco degli ascensori con la banchina mediante rampe, parapetti e percorsi tattili.
- Restauro delle pensiline: l'intervento prevede il consolidamento strutturale, il risanamento dei danni dovuti a infiltrazioni, l'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque piovane, la sostituzione di alcune guaine di impermeabilizzazione e l'integrazione delle tessere mosaiche in coerenza con la pensilina del primo marciapiede.

Le aree di intervento per la stazione di Messina Marittima sono indicate nella seguente immagine:



1. Ambito urbano

- Piazzale antistante la stazione e intermodalità Blujet: l'intervento interessa la valorizzazione dell'ambito



antistante alla stazione con il fine di renderlo facilmente identificabile mediante modifiche alla pavimentazione e restituire decoro ad un'area ad oggi degradata coniugando le esigenze dei cittadini e dei viaggiatori. Si prevede il miglioramento dell'accessibilità carrabile e pedonale attraverso apposite aree di sosta per veicoli e percorsi pedonali protetti.

## 2. Ambito ferroviario

- Atrio ingresso e servizi annessi: l'intervento è mirato all'implementazione dei servizi al viaggiatore intervenendo sul pavimento in coerenza con la stazione Centrale, il ridisegno dell'impianto di illuminazione e l'occultamento degli impianti a vista nel rispetto della normativa. I nuovi servizi introdotti saranno: adeguamento delle biglietterie Blufferries/Blujet ed apertura della biglietteria Liberty Lines, inserimento di servizi bookshop e biglietteria per il Museo al primo piano, rifunzionalizzazione dell'attuale Tabacchi in uffici per Liberty Lines, ridisegno del Bar, partendo dal fronte di ingresso come già previsto per la Centrale
- Collegamenti verticali e orizzontali con primo marciapiede di stazione: l'intervento prevede il superamento delle barriere architettoniche tramite l'inserimento di un ascensore per raggiungere il raccordo con la stazione Centrale, il ridisegno della pavimentazione con relativi percorsi tattili.
- Collegamenti verticali con il Salone del Mosaico: l'intervento prevede la chiusura delle vecchie scale mobili e l'inserimento di un ascensore che sbarchi all'interno del Salone e nelle vicinanze della terrazza.
- Terrazze: l'intervento intende restituire fedeltà al progetto originale: una terrazza per il ristoro affacciata sul parco ferroviario, la città e il mare. L'intervento interessa il superamento del dislivello, la nuova impermeabilizzazione e pavimentazione in accordo cromatico con il rivestimento dei parapetti. Inoltre, si prevede un porticato per ospitare il bar, l'eliminazione del lucernario per migliorare l'accessibilità della terrazza e la ristrutturazione delle scale di accesso.



- Balconata: l'intervento prevede il raccordo tra il Molo di Norimberga e la città tramite la sostituzione del pavimento in coerenza con le altre parti delle stazioni, l'innalzamento del parapetto, l'integrazione di un nuovo sistema di illuminazione e il ripristino dello scalone che collega il piazzale alla Real Cittadella.



- Servizi annessi (uffici esistenti): l'intervento prevede la riconfigurazione degli uffici destinati al personale di Blu Jet e al personale addetto alla movimentazione, prevedendo un sistema di aperture in linea con lo stile architettonico della stazione, il superamento delle barriere architettoniche e il risanamento e impermeabilizzazione della pensilina che protegge l'accesso agli uffici. Inoltre, si prevede l'eliminazione dei tamponamenti di chiusura dello sbarco del grande scalone coperto, oggetto di recupero, ripristino e consolidamento strutturale, nonché della sostituzione della sua copertura. Infine, si prevede lo spostamento dei bagni collocati in quest'ambiente all'interno degli uffici e il ripristino del mosaico della pensilina di copertura.
- Porticato piano terra corpo di fabbrica del Salone: l'intervento prevede indagini per valutare i segni di umidità presenti sull'estradosso al fine di effettuare la reintegrazione del mosaico e l'integrazione dell'impianto di illuminazione incassato nel soffitto. Nel caso di condizioni troppo danneggiate, si prevede un'illuminazione tramite plafone. Inoltre, si prevede il risanamento dei marmi che rivestono i pilastri.

### 3. Ambito Museale

- Salone del Mosaico e nuovi uffici della Fondazione: l'intervento interessa l'adeguamento del Salone a spazio museale, attraverso operazioni sulla pavimentazione e il controsoffitto in coerenza con il resto della stazione e l'ammodernamento del sistema di illuminazione. Uno studio ulteriore servirà a decretare la necessità di intervento sugli infissi. Di grande rilevanza è il restauro del mosaico e la sostituzione del suo distanziale. Infine, è prevista un'operazione sulla muratura per risanare danni dell'umidità e il ridisegno, attraverso anche opere di demolizione, degli Uffici per le esigenze di Fondazione FS.



#### 4. Ambito Marittimo

- Demolizione delle passerelle di interscambio ferro-nave: l'intervento prevede l'eliminazione delle rampe sopraelevate di sbarco dalle navi Blufferries a causa della loro inadeguatezza e la trasformazione delle 3 porte di accesso al Salone del Mosaico e belvedere.

In riferimento alla fase di corso d'opera, la riqualificazione non prevede l'utilizzo di ulteriori aree rispetto a quelle attualmente impegnate; in relazione alla fase di esercizio, non si prevedono effetti negativi rispetto alla situazione esistente.

Gli interventi sono articolati su 8 macro-fasi:

- SE.01, Sistemazioni Esterne, 4 settimane di durata

In questa fase sono allestiti il cantiere base e le aree di cantiere, sono riorganizzati i flussi carrabili e pedonali; le demolizioni di questa fase riguardano la pavimentazione del marciapiede esterno di collegamento tra Messina Centrale e Messina Marittima.

- FV.01, Fabbricato Viaggiatori Messina Centrale, 50 settimane di durata

In questa fase sono adeguati i pavimenti esistenti e i controsoffitti; i rivestimenti in pietra sono rimossi e ricollocati, dopo adeguamento sismico e pulizia, lucidatura e levigatura delle lastre; le demolizioni di questa fase riguardano i tramezzi interni dei servizi igienici e del bar; all'esterno del FV sono temporaneamente rimossi i rivestimenti e le tessere musive, ai fini del miglioramento sismico; sono in tal senso sostituiti anche i solai esistenti

- MA.01.-MA.02.-MA.03.-MA.04.-MA.05, Marciapiedi, 20 settimane di durata

I marciapiedi sono rialzati e ripavimentati, con nuovo arredo di banchina e percorsi e mappe tattili. Anche in questo caso è prevista la rimozione delle tessere musive, con realizzazione di nuovo mosaico.

- SP.01, Sottopasso, 5 settimane di durata

Sono sostituiti la pavimentazione e il controsoffitto esistente e posti in opera gli impianti interni; le scale so-

no modificate in modo da riconnettere le nuove quote dei piani

- FA.01, Edificio Torre Messina Centrale, 21 settimane di durata

Sono rinforzate le travi a taglio e flessione, oltre ai pilastri; i solai sono alleggerite con strutture miste in acciaio e laterizio; le lastre di travertino sono rimosse per una ricollocazione a seguito di stuccatura, pulizia e lucidatura.

- FV.02, Fabbricato viaggiatori Messina Marittima, 58 settimane di durata

In questa fase sono demoliti i tramezzi degli uffici esistenti, sostituiti pavimenti e controsoffitti e adeguati gli impianti. Gli scalini delle scale saranno consolidati e ripuliti, stuccando le lastre di travertino delle pareti e dei parapetti; sulle facciate sono rimossi e ricollocati i rivestimenti in pietra; sul ballatoio è realizzata una copertura di ombreggiamento, sulla terrazza una nuova pensilina di copertura

- Passerelle e Pensiline di collegamento ai moli, 37 settimane di durata

In questa fase vengono demolite le passerelle esistenti e vengono realizzati degli scavi per la realizzazione delle nuove passerelle e pensiline di collegamento. Si prevede quindi la realizzazione dei nuovi collegamenti ai moli e della struttura delle scale fisse.

- Smobilitazione aree di cantiere e Ripristino dei luoghi, 4 settimane di durata

In riferimento a quanto sopra rappresentato per la cantierizzazione, le aree destinate alla realizzazione dell'opera e le attività in esse operative saranno definite e specificate nella successiva fase progettuale, in modo tale da determinare il minimo impatto ambientale, in particolare in riferimento all'emissione di **rumore e di polveri**.

Dal punto di vista della componente **rumore**, le attività potenzialmente rumorose riguardano gli scavi e le demolizioni delle strutture esistenti, che saranno parzialmente o totalmente ricostruite. L'inquinamento generato dalle attività di costruzione riconducibile all'emissione di polveri sarà ridotto mediante il controllo dei fenomeni di erosione del suolo, di sedimentazione nelle acque riceventi e della produzione delle stesse polveri, analizzando l'esposizione al rischio ed individuando tutti gli accorgimenti volti a mitigare tali fenomeni.

Sarà inoltre rilevata periodicamente la situazione presente nel cantiere al fine di individuare per tempo eventuali anomalie e concordare modalità operative tali da minimizzare il rischio di esposizione per gli operatori.

Si evidenzia che l'opera è collocata in un ambito destinato ad infrastrutture della mobilità, in zona aperta e sufficientemente distante dagli edifici, e pertanto non si ravvedono particolari criticità legate alla presenza di ricettori.

L'intervento non interferisce con il **reticolo idrologico principale**. In merito allo smaltimento delle **acque meteoriche**, il progetto prevede che le suddette acque vengano trattate secondo quanto previsto dalla normativa vigente in materia, e gestite al fine di minimizzare i consumi idrici.

Per quanto riguarda invece le **acque sotterranee**, gli effetti negativi in fase di cantiere sono legati principalmente all'eventuale ed accidentale sversamento e percolazione in profondità di liquidi e sostanze pericolose. È evidente che questo tipo di impatto è di natura accidentale e di conseguenza il rispetto della normativa e l'accortezza in fase di lavorazione delle ditte dovrebbe precludere completamente il verificarsi di tale eventualità. Pertanto, tutte le sostanze e i materiali di lavoro saranno correttamente stoccati e sarà previsto un piano di contenimento per eventuali sversamenti e perdite di materiali pericolosi.

In relazione alla eventuale **perdita di suolo fertile**, si evidenzia che la stazione insiste su di un'area già comple-

tamente infrastrutturata e pertanto la perdita di terreni e di aree verdi risulta inesistente.

I principali **volumi di risulta** derivano dalle demolizioni dei marciapiedi esterni, delle passerelle pedonali e carrabili di collegamento ai moli, e dei tramezzi nei servizi igienici, negli uffici e nel bar all'interno dei fabbricati viaggiatori. Derivano inoltre dagli scavi per la realizzazione delle fondazioni delle nuove passerelle pedonali di collegamento ai moli e della nuova pensilina accodamento invasatura 05.

Il progetto definitivo prevedrà un'analisi delle tipologie e quantità e siti di stoccaggio dei materiali di risulta e di apporto, tenendo conto che l'operazione di suddivisione tra le varie tipologie di inerte estratto andrà in ogni caso eseguita in cantiere durante le fasi di scavo a cura dell'Impresa appaltatrice.

Il progetto definitivo prevedrà un'analisi delle tipologie e quantità e siti di stoccaggio dei materiali di risulta e di apporto, tenendo conto che l'operazione di suddivisione tra le varie tipologie di inerte estratto andrà in ogni caso eseguita in cantiere durante le fasi di scavo a cura dell'Impresa appaltatrice.

In osservanza con i criteri di vaglio tecnico di cui al punto 6.14 "Infrastrutture per il trasporto ferroviario" del Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione Europea del 4 giugno 2021, e con specifico riferimento agli obiettivi di cui alla transizione verso un'economia circolare, per almeno il 70% (in termini di peso) dei rifiuti da costruzione e demolizione non pericolosi prodotti in cantiere sarà previsto il riutilizzo, il riciclaggio e altri tipi di recupero di materiale.

**L'intervento non rientra tra quelli previsti dal D.Lgs. 105/2015** (Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del **pericolo di incidenti rilevanti** connessi con sostanze pericolose (15G00121) (GU Serie Generale n.161 del 14-07-2015 - Suppl. Ordinario n. 38).

#### ***Applicazione dei protocolli ambientali***

Come anticipato, gli interventi di riqualificazione e rifunzionalizzazione della Stazione di Messina sono stati progettati con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, e per perseguire l'obiettivo sono stati applicati quali prassi progettuale e sistema di rendicontazione gli standard di misura del Protocollo LEED, relativamente al risparmio energetico e idrico, alla riduzione di CO2, alla scelta dei materiali e delle risorse impiegate, restituendo performance superiori ai criteri ambientali minimi. Inoltre, gli interventi vedono anche l'applicazione del Protocollo Envision quale strumento per misurare lo stato dei sei obiettivi DNSH e ottenere una certificazione di sostenibilità conforme alle richieste dell'UE.

Nello specifico:

- il sistema **LEED for Transit Stations** ha la particolarità di applicarsi a stazioni, scali ferroviari e ad altri hub di mobilità, e pertanto ha al suo interno specifiche e strategie diverse rispetto agli altri sistemi di rating LEED, che ben si adattano e valutano con il giusto peso caratteristiche peculiari e fondamentali per le stazioni, che altri sistemi LEED non farebbero.
- il protocollo **ENVISION** è pensato esclusivamente per le infrastrutture sostenibili. L'integrazione della valutazione del sistema di rating Envision nel processo di progettazione consente un processo decisionale orientato alla sostenibilità durante tutto il progetto. Pertanto, il protocollo ENVISION si estende all'intero confine di intervento, comprendendo tutte le aree incluse nello stesso.  
Da questo punto di vista, l'obiettivo di ENVISION è quello di valutare l'impatto dell'opera sull'intorno, in modo da valutarne i benefici e le eventuali ripercussioni della stessa sulle comunità limitrofe.

Rientrando tra i progetti finanziati nel Piano Nazionale di Ripresa e resilienza (PNRR), l'intervento soddisfa il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali", e pertanto risulta conforme al principio del DNSH, con riferimento al sistema di tassonomia delle attività sostenibili indicato all'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852.



<b>6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente</b>			
<i>Procedure</i>		<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>	
<input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA		_____	
<input type="checkbox"/> VIA		_____	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio		_____	
Altre autorizzazioni			
<input type="checkbox"/> _____		<input type="checkbox"/> _____	
<input type="checkbox"/> _____		<input type="checkbox"/> _____	
<input type="checkbox"/> _____		<input type="checkbox"/> _____	
<b>7. Iter autorizzativo del progetto proposto</b>			
<i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i>			
<i>Procedure</i>		<i>Autorità competente</i>	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio		_____	
Altre autorizzazioni			
<input type="checkbox"/> Conformità urbanistica		<input type="checkbox"/> Comune di Messina (ME)	
<input type="checkbox"/> Nulla osta paesaggistico		<input type="checkbox"/> Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Messina	
<input type="checkbox"/> Autorizzazione art. 21 D.Lgs. 42/2004			
<b>8. Aree sensibili e/o vincolate</b>			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate<sup>1</sup>:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione<sup>2</sup></i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	X	

1 Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

2 Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

2. Zone costiere e ambiente marino	X	<input type="checkbox"/>	L'intera area di progetto è soggetta al vincolo "Territori costieri". (Rif. Art. 142 del d.lgs. n. 42/2014)
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	X	
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	X	L'area di progetto è esterna e significativamente distante (1,6 km) dall'area protetta di Rete Natura 2000 ZPS ITA030042 "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e zona marina dello stretto di Messina"
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	X	
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	X		L'intera area di progetto è soggetta al vincolo "Aree archeologiche". (Rif. Art. 142 del d.lgs. n. 42/2014)  Gli edifici della Stazione sono considerati come aree A1 <i>Immobili di importanza storica, monumentale o ambientale</i> nel PRG approvato con D.D.R, N.686 del 02/09/2002 e n.858 del 08/07/2003
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	X	
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	X	

12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) <sup>3</sup>	X	<input type="checkbox"/>	Zona sismica 1
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	X	<input type="checkbox"/>	Fascia di rispetto ferroviaria, portuale

<b>9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale</b>				
Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
	<i>Descrizione:</i> Infrastruttura già esistente, da riqualificare		<i>Perché:</i> Infrastruttura già esistente, da riqualificare	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Gli interventi di riqualificazione e di progettazione sostenibile della Stazione ferroviaria porteranno ad una consistente riduzione dei consumi energetici e delle risorse idriche; non si prevede consumo di suolo, essendo l'opera già esistente. Tutta la progettazione è stata sviluppata prevedendo in modo prioritario l'invio a recupero dei materiali di risulta dalle demolizioni, in osservanza del principio di "non arrecare un danno significativo" all'ambiente	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

<sup>3</sup> Nella casella "Sì", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<i>Descrizione:</i> Produzione di materiali di risulta dalle demolizioni per gli interventi di sistemazione esterna (SE.01) e sui fabbricati viaggiatori (FV.01, FV.02)		<i>Perché:</i> Previsto il prevalente recupero dei materiali, con residuale conferimento in discarica	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>		
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i> Limitatamente alla fase di cantiere		<i>Perché:</i> Saranno previste le dovute azioni di mitigazione in corso d'opera		
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non sono previste lavorazioni a rischio		
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Non sono previste lavorazioni a rischio		
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i> Presenti vincoli paesaggistici e di tutela		<i>Perché:</i> L'intervento rientra nei criteri di sostenibilità e si prevedono interventi di mitigazione relativi alla sola fase di cantiere		
10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>		
11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>		

## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> Sono presenti le reti stradali di raccordo con l'HUB, interferite in fase di costruzione		<i>Perché:</i> La mobilità sarà particolarmente curata nella fase di cantiere; in particolare i mezzi d'opera non provocheranno un aumento degli inquinanti, in funzione degli obiettivi dei protocolli di certificazione ambientale e del DNSH	
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La presenza della stazione è già consolidata nel contesto urbano e percettivo dell'area		<i>Perché:</i> La presenza della stazione è già consolidata nel contesto urbano e percettivo dell'area	
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti all'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Le opere in progetto si inseriscono all'interno delle aree di proprietà di RFI, e del Demanio Marittimo in Concessione a RFI		<i>Perché:</i> I lavori competono un'area già con la medesima destinazione d'uso	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> Il contesto è antropizzato		<i>Perché:</i> Il progetto di riqualificazione avrà un impatto positivo per la riduzione del mezzo privato in favore del servizio pubblico	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i> Pur in contesto urbanizzato, non sono presenti ricettori sensibili interferiti	



## 9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Si/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> La realizzazione del progetto non interessa né in modo diretto né in modo indiretto risorse ambientali di elevata qualità		<i>Perché:</i>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i> L'unica pressione è derivata dal rischio sismico, in quanto l'intervento è collocato in zona è sismica con ag maggiore di 0.25g		<i>Perché:</i> La progettazione delle strutture sarà conforme al grado di sismicità della zona	
21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<i>Descrizione:</i>		<i>Perché:</i>	

## 10. Allegati


Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratte-

*ristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.*

*Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1\_localizzazione\_progetto.pdf)*

<i>N.</i>	<i>Denominazione</i>	<i>Scala</i>	<i>Nome file</i>
1	Relazione Generale Descrittiva	-	ALL1_relazione_generale
2	Documentazione fotografica	-	ALL2_doc_fotografica
3	Planimetria di inquadramento urbanistico e analisi dei vincoli	-	ALL3_urbanistico_vincoli
4	Planimetria con individuazione degli interventi Messina Centrale	1:500	ALL4_plan_ME_centrale
5	Planimetria con individuazione degli interventi Messina Marittima e Aree esterne	1:500	ALL5_plan_ME_marittima
6	Stato di fatto: Planimetria generale	1:500	ALL6_SDF_plan_gen
7	Stato di progetto: Planimetria generale	1:500	ALL7_PRO_plan_gen
8	Stato di progetto: Assonometria	-	ALL8_PRO_assonometria
9	Stato di progetto: Aree esterne	1:200	ALL9_PRO_aree_esterne
10	Planimetria con individuazione delle macrofasi di realizzazione	-	ALL10_macrofasi_cantiere
11	Relazione di Prefattibilità Ambientale	-	ALL11_prefatt_amb
12	Allegati alla Relazione di Prefattibilità Ambientale	-	ALL12_allegati_prefatt_amb

Il/La dichiarante

  
*(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)<sup>4</sup>*

<sup>4</sup> Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.