



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: **[ID: 8662] Progetto di fattibilità tecnico economica “HUB di Messina – Riqualficazione, rifunzionalizzazione, miglioramento sismico del complesso di stazione e miglioramento dell’accessibilità tra il servizio ferroviario ed il servizio marittimo”.**
Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.
Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. RFI-AD.DST.II\A0011\P\576 del 04/07/2022, acquisita al prot. MiTE-87410 del 13/07/2022, la Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. S.O. Ingegneria e Investimenti Stazioni ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto di fattibilità tecnico economica “*HUB di Messina – Riqualficazione, rifunzionalizzazione, miglioramento sismico del complesso di stazione e miglioramento dell’accessibilità tra il servizio ferroviario e il servizio marittimo*” che ricade nel territorio del Comune di Messina.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, gli interventi previsti in progetto riguardano i lavori di riqualficazione 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. Il proponente dichiara che le opere in progetto ricadono all’interno delle aree di proprietà della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e del Demanio Marittimo in concessione a RFI e che gli interventi proposti sono stati progettati con l’intento di implementare il livello di sostenibilità dell’intera area.

L’intervento in valutazione riguarda una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2) lettera h) “*modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell’allegato II)*”.

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

Le stazioni di Messina Centrale e Messina Marittima rappresentano uno scalo ferroviario di importanza nazionale in quanto collegano l'isola con la terraferma, 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 stazione Centrale. Nella stazione Marittima si interviene sul piazzale antistante la stazione, sulla riorganizzazione degli imbarchi Blu jet e Blu Ferries, sull'atrio ed i servizi al viaggiatore, sulla Sala del Mosaico, sulle terrazze ed i nuovi uffici Blu jet.

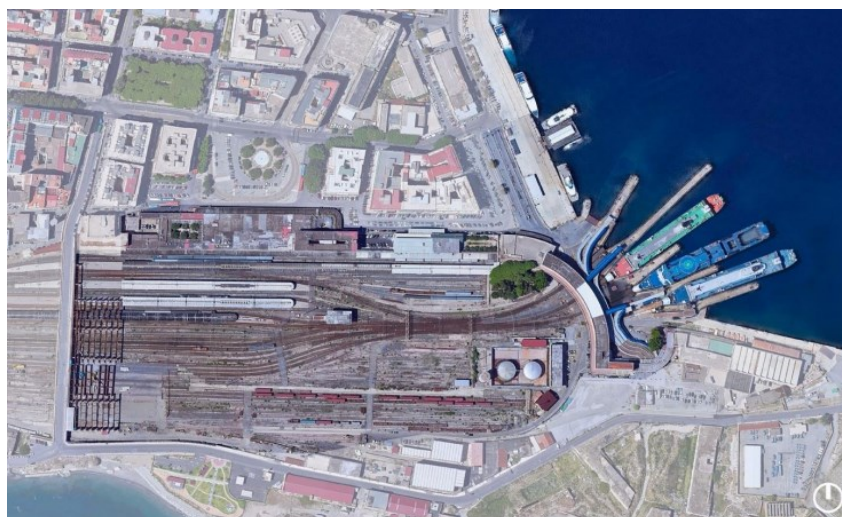


Figura 1: Foto aerea dell'intero complesso degli HUB di Messina
Fonte: Lista di controllo

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 riguarda, quindi, il restauro dell'edificio, la riorganizzazione funzionale, nonché l'accessibilità. Il proponente dichiara che le opere in progetto ricadono all'interno delle aree di proprietà della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e del Demanio Marittimo in concessione a RFI.

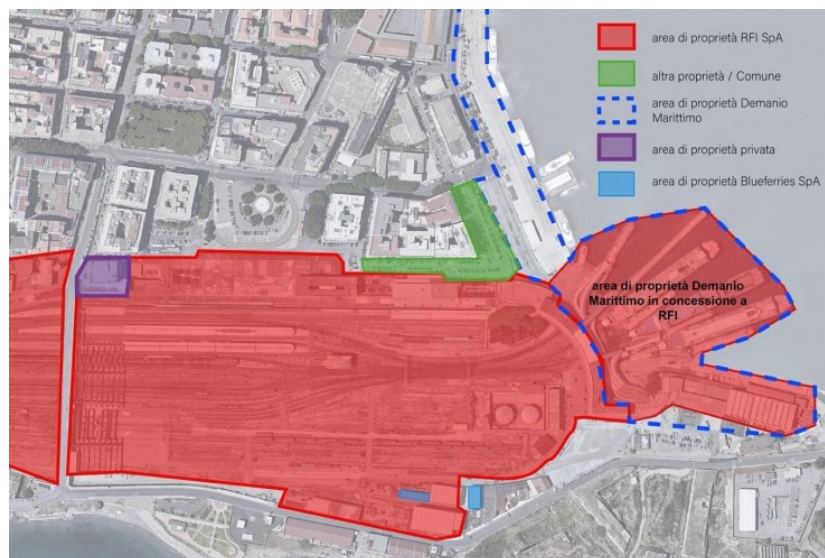


Figura 2: Aree interessate dal progetto
Fonte: progetto di fattibilità tecnico economica

Con riferimento a “*Zone costiere e ambiente marino*” il proponente riferisce che l’intera area di progetto è soggetta a vincolo “*Territori costieri*” ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto attiene a “*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)*” il proponente riferisce che l’area di progetto non ricade in tali aree, ma che ad una distanza di 1,6 km è presente la ZPS ITA030042 “*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e zona marina dello Stretto di Messina*”.

Con riguardo alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” il proponente riporta che l’intera area di progetto è soggetta a vincolo “*Aree archeologiche*” ai sensi dell’art. 142 del D.Lgs. 42/2004. Inoltre gli edifici della Stazione sono considerati come aree A1 “*Immobili di importanza storica, monumentale o ambientale*” nel PRG approvato con D.D.R. n. 686 del 02/09/2002 e n. 858 del 08/07/2003.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l’intervento ricade in zona sismica 1.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, nonché alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente riferisce che le opere in progetto non interessano tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.) il proponente dichiara che le opere in progetto ricadono all’interno delle aree di proprietà della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e del Demanio Marittimo in concessione a RFI.

Il proponente nella lista di controllo dichiara che i principali volumi di risulta derivano dalle demolizioni dei marciapiedi esterni, delle passerelle pedonali e carrabili di collegamento ai moli, 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. 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.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità principale degli interventi in progetto, ovvero 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, con l'intento di implementare il livello di sostenibilità dell'intera area, tenuto conto che le opere in progetto ricadono all'interno delle aree di proprietà della Società Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. e del Demanio Marittimo in concessione a RFI e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Responsabile del procedimento

Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco

