

Linea del Campasso, Rfi dice no alla galleria fonoassorbente ma promette nuove mitigazioni

di **Fabio Canessa**

29 Giugno 2021 - 19:32



Genova. No alla **galleria fonoassorbente**, chiesta da residenti e comitati di quartiere preoccupati da rumore e rischi per la sicurezza, ma porte aperte al confronto coi cittadini per “ulteriori interventi mitigativi che consentiranno all’opera di inserirsi contenendo l’impatto sul territorio”. Rfi conferma il progetto di riattivazione della **linea del Campasso**, che scorre incassata tra le case di **Sampierdarena** e **Certosa**, come **ultimo miglio del Terzo Valico** col compito di portare 42 treni al giorno, il **10% dei quali con merci pericolose**, fino alle banchine del porto di Genova.

“Il progetto del Campasso lo dobbiamo affinare in alcuni passaggi, ci stiamo confrontando anche col sindaco - spiega il commissario del Terzo Valico **Calogero Mauceri**, intervenuto a margine della **visita della viceministra Teresa Bellanova** al cantiere di Trasta - ma **c’è anche l’idea di utilizzare le altre linee esistenti** in modo tale da poter assorbire tutto il traffico merci previsto in arrivo nel porto di Genova”.

In realtà, come spiegano fonti di Rfi, **sul piatto non ci sono alternative vere e proprie alla ferrovia del Campasso**. La linea “sommersibile”, che costeggia lungomare Canepa e che viene caldeggiata dagli abitanti di **via Ardoine** e **Certosa**, potrebbe diventare oggetto di lavori per attrezzarla in caso di necessità o urgenze, ma secondo i progettisti, benché al momento inutilizzata, non sarebbe in grado di soddisfare i volumi di traffico portuale previsti con l’attivazione dell’alta capacità sul Terzo Valico dei Giovi.



Dunque si va avanti sul progetto del Campasso, che dovrà essere sottoposto a una procedura di valutazione d'impatto ambientale regionale anche (ma non solo) a causa degli elevati valori di **inquinamento acustico**. "Abbiamo terminato il progetto definitivo, avvieremo la procedura autorizzativa entro l'estate - spiega il responsabile del progetto **Mariano Cocchetti** -. In questo contesto il progetto sarà pubblicato, quindi chiunque potrà fare osservazioni. Sono previsti oltre **1.600 metri di barriere fonoassorbenti e tappeti antivibranti** da mettere sotto il pietrisco ferroviario. Ora c'è un'intesa col commissario per far sì che l'opera possa diventare un'opportunità per il territorio".

Però i cittadini affacciati sui binari, dismessi da anni e in precedenza utilizzati con ben altra frequenza e ben altra tipologia di treni, chiedevano una **vera e propria copertura, allarmati dalla possibilità di incidenti come quello di Viareggio**. "Tecnicamente la galleria fonoassorbente **ha difficoltà a essere inserita** per una serie di motivi - replica **Cocchetti** -. Una galleria fonoassorbente introduce altri aspetti legati alla sicurezza che renderebbero l'opera ancora più impattante rispetto a quello che stiamo progettando, ossia barriere fonoassorbenti verticali vetrate. Sicuramente si tratta di una soluzione molto meno impattante visivamente".



L'altra soluzione, già contemplata negli studi preliminari, è quella di **intervenire direttamente sui "ricettori"**, cioè sugli edifici per cui verrebbe superata la soglia prevista dalla legge, che sarebbero 89 secondo una stima cautelativa. In soldoni si tratterebbe di **sostituire gli infissi** per garantire un **maggiore potere isolante**, o attraverso una contribuzione economica o includendo l'operazione nei lavori affidati a Cociv. Anche perché, secondo lo studio allegato al progetto di Rfi, una **"barriera di altezza superiore" a 6-7 metri** non risolverebbe il problema.

C'è poi un altro scoglio da superare, quello dell'interferenza con la linea per Principe Marittima all'uscita della galleria Sampierdarena: un ponte che taglia in due un sottopasso rendendo **impossibile il transito dei treni merci** verso le banchine (ne avevamo parlato [qui](#)). Su quel tratto la competenza è dell'Autorità portuale che però ha già incaricato Rfi di stilare il progetto. E il problema, secondo fonti interne all'azienda, sarebbe già stato risolto. Così come quello dell'**eccessiva pendenza** nel tratto finale dell'ultimo miglio: "È allo studio un **sistema di segnalamento** per evitare che i treni si fermino in quel punto", spiega Cocchetti. Ulteriori dettagli potrebbero emergere nei prossimi giorni.