COMUNE DI GENOVA

Genova, 28/11/2014
Prot. n. 356690

OGGETTO: Decreto Legge 145 del 23/12/2013 trasformato in legge 9/2014 "Interventi finalizzati al miglioramento della competitività dei porti italiani" Progetto definitivo del Nuovo Parco ferroviario di Genova Campasso.
Ente proponente: RFI – Rete Ferroviaria Italiana.

RFI
Rete Ferroviaria Italiana
Direzione Investimenti
Direzione Programmi Investimenti
Direttrice Tirrenica Nord
c.a. Ing. Cocchetti

rfi-din-dpi.tn@pec.rfi.it

In relazione al progetto in argomento si invia, per opportuna conoscenza, copia delle seguenti note:

- Settore Urbanistica - 31/10/2014

- Ufficio Risanamento Acustico - 03/11/2014

- Direzione Mobilità – Settore Regolazione - 28/10/2014.

Il parere formale del Comune di Genova, comprensivo delle sopra citate note, sarà trasmesso una volta completato l'iter istruttorio.

Distinti saluti.

Il Dirigente
Arch. Ferdinando De Fornari

GENOVA
MORE THAN THIS

Comune di Genova | Direzione Urbanistica SUE e Grandi Progetti | Settore Urbanistica
Via Di Francia 1 14mo piano stanza 19 | 16149 Genova |
Tel 0105577141 – 77776 – 77773 – Fax 0105577861 |
conferenzeservizi@comune.genova.it |

COMUNE DI GENOVA

Direzione Urbanistica S.U.E. e Grandi Progetti
Settore Urbanistica

Collegamento del Porto di Genova con il parco Campasso e con le linee dei Giovi

Nuovo PRG del parco Campasso

Parere di conformità urbanistica

31 Ottobre 2014

GENOVA
MORE THAN THIS
Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti
Via Di Francia 1 - 14mo piano stanza 19 | 16149 Genova |
Tel 0105577773 - 77776 - 77141- Fax 0105577861 | conferenzeservizi@comune.genova.it

Il progetto definitivo in esame, presentato come "Collegamento del Porto di Genova con il parco Campasso e con le linee dei Giovi - Nuovo PRG del parco Campasso", relativo alla realizzazione di un fascio centralizzato di 8 binari merci, viabilità di servizio ed alcuni fabbricati tecnologici, è stato inviato da RFI come proposta di intervento finalizzato al "miglioramento della competitività dei porti italiani" al MITT al fine di una deliberazione da parte del CIPE (art. 13 L. 9/2014).

L'intervento che interessa longitudinalmente l'area centrale del parco ferroviario, dalla radice nord alla radice sud dei binari, quest'ultima facente parte del cantiere-galleria del progetto Nodo ferroviario (Del. CIPE 85/2006 Legge Obiettivo), è propedeutico all'intervento del Nodo Ferroviario ed è coordinato ad un intervento che Autorità Portuale ha presentato in parallelo per l'adeguamento del raccordo di collegamento con il porto San Benigno – Campasso per permettere la formazione dei treni direttamente in porto.

Le opere in esame contemplano la rimozione degli attuali binari (circa 30), l'innalzamento della quota del ferro, pari a circa un metro, utilizzando i materiali provenienti dagli scavi dei cantieri del Nodo Ferroviario (intervento in fase avanzata di realizzazione) e la successiva posa in opera dei nuovi otto binari, lunghi circa 750 metri, che garantiranno il miglioramento delle potenzialità di trasporto delle merci provenienti dal porto.

Alcuni binari potranno essere utilizzati, in fase transitoria, per il passaggio dei treni passeggeri dirottati dalla linea di Sampierdarena, che sarà interrotta sempre per i lavori del Nodo interessanti la linea e la stazione.

Le attività che si svolgeranno ad intervento completato necessitano dell'approntamento di adeguate misure mitigative del rumore nei confronti dell'abitato di via Walter Fillak, a tal fine il progetto prevede la posa di barriere antirumore su "dune" di terreno ottenute utilizzando i materiali provenienti dagli scavi dei cantieri del Nodo Ferroviario (cfr tav. NG02_00_D_ZZ_PZ_IM0100_001_A).

Il nuovo assetto prospettato per il parco ferroviario del Campasso, riducendo a otto il numero dei binari, rende disponibili per altri utilizzi una significativa superficie di aree.

In particolare tra la linea che delimita il confine delle attività ferroviarie, comprensivo della "duna" e delle opere di mitigazione ambientale, e il muro di contenimento del rilevato esistente lungo via Walter Fillak, residuerà un'ampia fascia di terreno di larghezza variabile da circa 25 a circa 30 metri, non oggetto dell'intervento in esame, che, in ragione della sua prossimità con il centro abitato, risulta meritevole di specifiche valutazioni in merito alla relativa futura sistemazione.

Accordi, Protocolli e Intese intercorsi tra Rete Ferroviaria e Comune di Genova e altri Enti

Il progetto è in linea con il *"Protocollo d'intenti per l'ottimizzazione e il pieno utilizzo delle capacità produttive delle linee ferroviarie per il traffico merci dal e per il*

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti
Via Di Francia 1 - 14mo piano stanza 19 | 16149 Genova |
Tel 0105577773 – 77776 – 77141– Fax 0105577861 | conferenzeservizi@comune.genova.it

Porto di Genova" sottoscritto in data 12/09/2005 fra Autorità Portuale di Genova, Ferrovie dello Stato spa, Rete Ferroviaria italiana spa, Trenitalia spa - Nuovo Piano Regolatore di Genova Campasso - con realizzazione di quindici binari centralizzati, compatibile con la costruzione di un deposito Locomotive o sito manutentivo equivalente per le imprese ferroviarie operative da/per il porto dedicati al trasporto merci [...]

La destinazione a parco ferroviario viene confermata nel successivo *"Protocollo di intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato S.P.A. - potenziamento del sistema ferroviario di Genova e riassetto urbanistico delle aree ferroviarie"* del 03/10/2008 nonché:

- con la bozza di Piano Direttore del 2010 deliberata da Comune e Regione ma non sottoscritta: DGC 437/2010 *"Approvazione dello Schema di Piano Direttore in attuazione del Protocollo di Intesa del 03 Ottobre 2008 tra Regione Liguria, Provincia di Genova, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato S.P.A. per il potenziamento del sistema ferroviario di Genova e il riassetto urbanistico delle aree ferroviarie";*
- con DGR 2078/2011 *"Approvazione schema di piano direttore in attuazione del Protocollo di Intesa - potenziamento del sistema ferroviario di Genova e riassetto urbanistico delle aree ferroviarie - tra Regione Liguria, Comune di Genova, F.S. S.P.A. del 03/10/2008"*
- con *"Protocollo di intesa tra Autorità Portuale e Rete Ferroviaria Italiana spa per lo sviluppo dell'infrastrutturazione ferroviaria nel porto di Genova* [...] datato 27/09/2011 i lavori programmati da Autorità portuale di Genova e da RFI spa, per il bacino di Sampierdarena, potranno trovare utile completamento, in seconda fase, con la condivisa nuova connessione in galleria tra lo scalo di Fuori Muro ed il parco del Campasso il quale costituirà, nella progettata ristrutturazione da parte di RFI con il mantenimento al servizio del traffico merci portuali di almeno 8 binari, l'aggancio con il nuovo tracciato del terzo valico appenninico [...].

Con tale Protocollo d'Intenti viene pertanto riconfermato il mantenimento della destinazione a parco ferroviario per il traffico merci portuali, con un numero ridimensionato di binari (8).

Progetto definitivo nodo ferroviario – in attuazione del potenziamento infrastrutturale Voltri/Brignole (Del. CIPE n°85/2006)

Il perimetro del progetto in esame coincide parzialmente con l'area in radice sud del parco merci occupata dal cantiere di ristrutturazione-galleria dell'intervento Nodo Ferroviario, in quanto prevede l'utilizzo dello stesso accesso al parco ferroviario.

Disciplina urbanistica di livello comunale

PIANO URBANISTICO COMUNALE 2000

Il perimetro dell'intervento coincide parzialmente con il Distretto aggregato n°27 "Riconversione Parchi Merci – Campasso" il cui obiettivo è finalizzato al potenziamento del collegamento ferroviario con il porto lungo il Polcevera e la razionalizzazione degli impianti ferroviari che può determinarne un ridimensionamento, tale da consentire tra

l'altro il recupero di spazi per servizi e la soluzione di alcuni problemi logistici e infrastrutturali di carattere urbano.
La Funzione caratterizzante è "Infrastrutture per la mobilità" (ferrovia).
Le Norme transitorie assimilano gli impianti, le infrastrutture, le aree e gli edifici ferroviari alla sottozona XF infrastrutture ferroviarie.
L'art. X14 bis*)* Aree ferroviarie precisa quanto di seguito indicato: *In tutte le aree ed immobili di proprietà di Enti o Società di gestione delle ferrovie, situati lungo le linee ferroviarie, ancorchè non inserite nella sottozona XF, sono consentite tutte le funzioni e le realizzazioni consentite nella sottozona XF; inoltre negli immobili e nelle aree di proprietà ferroviaria, situati lungo le linee e vincolate a XF, sono consentite tutte le funzioni e gli interventi possibili nella zona di P.U.C. contermine, subordinatamente all'avvenuta formale dismissione da usi ferroviari, fermo restando l'opportunità di rispettare le caratteristiche di testimonianza storica dei manufatti ferroviari.*

PROGETTO PRELIMINARE DI PUC 2011 – adottato con Del.C.C. 92/2011 operante in salvaguardia

Il progetto coincide per gran parte della sua estensione con il perimetro del Distretto speciale di concertazione 1.10 "Campasso" che interessa longitudinalmente circa il 50% dell'area ferroviaria sul lato di via Fillak che ha quale obiettivo: *La riconversione del parco ferroviario di Campasso, per la parte non più in esercizio a RFI, verso funzioni residenziali – direzionali e la riqualificazione e la valorizzazione urbanistica dell'asse di via Fillak, con l'inserimento di spazi per i servizi di urbanizzazione che riducano le attuali servitù (viadotto autostradale Morandi) e di destinazioni d'uso che connotino in senso urbano il distretto.*
L'intervento in esame è conforme alle *Norme Transitorie* che consentono gli interventi necessari all'esercizio degli impianti ferroviari presenti nell'area.
L'art. SIS-I-6 delle norme di conformità "*Infrastrutture con disciplina urbanistica speciale- Disciplina urbanistica speciale a carattere prescrittivo (livello progettuale definitivo)* comprende anche il Nodo ferroviario-potenziamento linea Genova-Voltri/Brignole.
Il progetto è coerente con il Tema A del Documento degli Obiettivi di PUC: *Sviluppo socio economico e delle infrastrutture - Obiettivo A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo.*

PUC 2014 - PROGETTO DEFINITIVO Assunto dalla Giunta Comunale con atto n°40 del 13/10//2014 di proposta al Consiglio Comunale

L'area ferroviaria del Campasso è stata compresa nel sistema delle infrastrutture quale infrastruttura ferroviaria esistente.
Il progetto è coerente con le indicazioni del progetto definitivo e con il Documento degli Obiettivi - Tema A/Sviluppo socio economico e delle infrastrutture - Obiettivo A3 Incremento della competitività del porto di Genova a livello europeo.

Comune di Genova | Direzione Urbanistica, SUE e Grandi Progetti
Via Di Francia 1 - 14mo piano stanza 19 | 16149 Genova |
Tel 0105577773 – 77776 – 77141– Fax 0105577861 | conferenzeservizi@comune.genova.it

Conclusioni

Con riferimento al progetto definitivo "*Collegamento del Porto di Genova con il parco Campasso e con le linee dei Giovi/Nuovo PRG del parco Campasso*", inerente la realizzazione di 8 binari atti a migliorare le potenzialità di trasporto delle merci da parte del porto, delle opere accessorie nonché di quelle astrettamente funzionali ai fini della mitigazione dell'impatto acustico, tenuto conto delle intese e dei progetti richiamati in premessa, si valuta lo stesso:

- conforme alla disciplina urbanistica vigente con riferimento alle Norme transitorie della scheda di Distretto nonché coerente con gli obiettivi indicati dalla stessa con particolare riguardo alla successiva sistemazione degli spazi lungo via Fillak, che potranno essere sistemati a verde.
- conforme al progetto preliminare di PUC adottato con DCC 92/2011 in quanto riconducibile alle Norme transitorie del Distretto ed alla disciplina speciale sopra richiamata.
- coerente con il progetto definitivo di PUC assunto dalla Giunta Comunale quale proposta da inviare al Consilgio Comunale con atto n.40 del 13/10/2014.

Ciò premesso, fermo restando il parere favorevole del Comune in ordine alle opere ferroviarie proposte ed a quelle di mitigazione dell'inquinamento acustico (duna e posa di pannelli fonoassorbenti), si rileva che il nuovo assetto planimetrico derivato dall'intervento determina, tra le barriere antirumore e il muro di contenimento del rilevato ferroviario lungo via Fillak, la creazione di una fascia di terreno larga circa 30 metri che si suppone verrà esclusa dal diretto utilizzo ferroviario ma per la quale non sono fornite indicazioni circa la relativa futura sistemazione.

Tale fascia, pur essendo ubicata sul rilevato ferroviario e quindi a quota superiore di circa quattro metri rispetto a quella della sottostante via Fillak, in ragione della sua prossimità con l'ambito residenziale, riveste una potenziale valenza di carattere urbano per la quale può prefigurarsi una sistemazione a verde, anche di uso pubblico.

In tal caso la progettazione e l'esecuzione da parte di RFI delle necessarie opere potranno costituire "opera compensativa" per la migliore compatibilizzazione delle infrastrutture ferroviarie nei confronti dell'abitato circostante; le stesse potranno contemplare anche eventuali ulteriori depositi di materiali provenienti dagli scavi dei cantieri del Nodo Ferroviario, secondo le previsioni del Piano di Utilizzo di cui al DM 161/2012, e dovranno essere oggetto di un'intesa tra RFI ed il Comune di Genova, da attivarsi anche successivamente all'approvazione progetto di esame.

Considerato, infine, che l'area si trova in una zona densamente urbanizzata e fortemente stressata dalla concomitanza di interventi infrastrutturali viari e ferroviari in fase di cantierizzazione (Nodo Ferroviario, Terzo Valico e successivi interventi definitivi previsti a lungo termine), che il parco ferroviario del Campasso costituisce cesura fra via Fillak e la parte abitata a nord cui si accede da via del Campasso e via della Pietra, viabilità già ad oggi non adeguata all'accesso alle aree ferroviarie ed a quelle urbanizzate, si richiede, a ulteriore titolo di compensazione, l'allargamento di parte della viabilità adiacente il lato nord del Campasso, rinviando in merito alle caratteristiche tecniche e

dimensionali dell'adeguamento della viabilità esistente alle valutazioni dell'Ufficio Mobilità.

Le soluzioni progettuali proposte in fase di progetto definitivo e nella successiva fase esecutiva dovranno inoltre essere coerenti con quanto approvato con Delibera CIPE n.85 del 29 marzo 2006 e sue prescrizioni e raccomandazioni (1° programma delle Infrastrutture strategiche - legge obiettivo 443/2001), Progetto definitivo del Nodo di Genova: potenziamento infrastrutturale Genova Voltri – Genova Brignole e nel Progetto definitivo Tratta AC/AV Milano-Genova – Terzo valico dei Giovi, nell'area adiacente lato nord del parco ferroviario.

Il Dirigente Responsabile
Settore Urbanistica
Arch. Ferdinando De Fornari

Il Direttore della Direzione
Urbanistica, SUE e Grandi Progetti
Arch. Silvia Capurro

COMUNE DI GENOVA

COMUNE DI GENOVA
DIREZIONE URBAN LAB:
SVILUPPO URBANISTICO DEL TERRITORIO
4 NOV 2014
PRESA IN CARICO

Prot. n° PG/2014/324141/RA **Genova, 03.11.2014**

Legge 447/95 – LR 12/98 - D.P.R. 18 novembre 1998 n° 459 - Progetto Definitivo collegamento del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi - Espressione di parere. Pratica n° 1/RA/14 (da citare nella corrispondenza).

Alla Direzione Urbanistica,
- SUE e Grandi progetti
via di Francia 1
SEDE

Con riferimento al **Progetto RFI indicato in oggetto** riguardante la **realizzazione del collegamento ferroviario del Porto di Genova con il Parco Campasso e con le linee dei Giovi** si esprime il seguente parere per quanto di competenza in materia acustica.

Vista la documentazione tecnica relativa al progetto di cui sopra, prot. n. PG 313765 del 27.10.2014, ed in particolare la previsione di impatto acustico nella situazione di esercizio a regime dell'area sottoposta all'intervento di cui sopra, si evidenzia che:

- il progetto prevede il riutilizzo dell'area RFI, allo stato attuale parzialmente dismessa, di Parco Campasso, compresa la realizzazione di un nuovo fascio binari che andranno a sostituire i preesistenti inutilizzati.

- la riconfigurazione dell'area RFI avrà il duplice scopo di garantire il collegamento della zona portuale con la rete ferroviaria RFI attualmente in esercizio ed implementare uno spazio di interscambio merci a servizio delle attività portuali;

- il parco ferroviario Campasso ha uno sviluppo prevalentemente longitudinale con direzione Nord Sud, per una lunghezza di circa 1 km.

Visti:
- la L.R. 20 marzo 1998 n° 12
- la D.G.R. n° 534 del 28/05/1999,
- la Legge n° 447/1995 - artt. 6 - comma 1.d) e 8,
- i Decreti attuativi della legge n° 447/95;

Preso atto che:

1. l'area che interessa il progetto in argomento è classificata principalmente fra quelle ad intensa attività umana - Classe IV;
2. per la valutazione di impatto acustico è stato utilizzato il programma SoundPLAN v.7.2 di modellazione acustica in accordo con gli standard normativi richiesti dalla Direttiva Europea 2002/49/CE e recepiti con il D.Lgs 19 Agosto 2005 n.194;
3. nella situazione di progetto, la realizzazione del nuovo fascio binari comporta un aumento della rumorosità diverso a seconda delle zone analizzate;
4. sono stati individuati gli edifici direttamente affacciati sul nuovo intervento, influenzati in modo evidente dallo stesso;
5. in facciata di detti edifici, collocati lungo via Fillak alla medesima distanza dal nuovo fascio binari, è stato riscontrato un incremento della rumorosità in esame, che ha provocato il superamento dei limiti normativi di alcuni dB(A);

6. al fine di limitare il più possibile l'impatto dovuto al nuovo fascio binari i progettisti hanno ritenuto opportuno prevedere una barriera antirumore in acciaio inox di altezza variabile tra i 2 e i 3 metri, realizzata al di sopra di un tomo anch'esso di altezza variabile tra 1 e 2 metri, al fine di raggiungere un'altezza complessiva dell'intervento di 3-5 metri in funzione dell'altezza del ricettore da proteggere;
7. la barriera sarà complessivamente lunga circa 660 metri, con un'unica interruzione centrale (in prossimità di una strada) legata alla presenza della rampa di accesso all'area di servizio;
8. l'incremento di rumore legato al nuovo intervento risulta consistente, portando in numerosi casi al superamento, anche se di pochi dB(A), dei limiti normativi; ciò accade esclusivamente nel periodo notturno, quando la prevista circolazione di un numero maggiore di treni merci comporta il raggiungimento di valori pari a circa 63-65 dB(A) in corrispondenza dei piani più alti di numerosi edifici;
9. per fare fronte alla situazione di cui al punto 8, il progetto prevede, per la facciata più esposta di tutti gli edifici situati lungo Via Campasso, Via della Pietra e Via Fillak in prossimità dei punti in cui il fascio binari presenta una variazione da 2 a 8 binari, la sostituzione degli infissi ai piani in cui si è riscontrato il superamento dei limiti normativi.;

Sulla base della documentazione pervenuta e nel rispetto delle valutazioni tecniche in essa contenute e delle prescrizioni indicate dal T.C.A.A., si ritiene **di poter esprimere parere favorevole** in merito al progetto in argomento, a condizione che:

- **in fase di redazione del progetto esecutivo dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti esistenti per migliorare al massimo le prestazioni dei requisiti acustici passivi dei singoli elementi consistenti l'infrastruttura stessa (materiali su cui si posano i binari, i binari stessi, la massicciata, ecc.);**
- **la rispondenza di cui sopra, totalmente assente nella relazione tecnica analizzata (prot. n. PG 313765 del 27.10.2014), dovrà essere trasmessa allo scrivente Settore in sede di progetto esecutivo;**
- **il ricorso ad interventi sul recettore dovranno essere considerati esclusivamente quando le altre tipologie di intervento, per evidenti problemi tecnici, non raggiungono gli effetti desiderati;**
- **una volta realizzate le opere, sia effettuata una sessione di misure fonometriche in orario notturno presso tutti i recettori interessati dalla realizzazione del progetto in trattazione e la realizzazione di ogni e qualsivoglia azione di bonifica acustica necessaria al rispetto dei limiti di rumorosità, qualora si riscontri anche un lieve superamento degli stessi.**

Si ricorda inoltre che le prescrizioni sopra indicate dovranno essere totalmente riportate nei provvedimenti rilasciati dalla Direzione Urbanistica.

Il Dirigente
Dr. Mario Carli

(documento firmato digitalmente)

GM 29.10.14
3.11

Ass Mduisto
28.10.2014

COMUNE DI GENOVA

Genova, 28/10/2014

PG 2014/ 316431
Risposta a nota
Fascicolo 2014/.....
Allegati:

Area Tecnica
Direzione Urbanistica,
settore urbanistica
sede
amassimi@comune.genova.it

Oggetto: Parco Ferroviario Campasso

A seguito della riunione del 6 ottobre u.s. inerente l'oggetto, questo ufficio esprime parere favorevole alla proposta presentata, significando tuttavia che la rampa di accesso al parco ferroviario, situata in via Fillak, dovrà avere lo sbocco di fronte ad una delle uscite di via Porro. Essa dovrà essere dotata di apposito impianto semaforico collegato alla rete centralizzata del Comune al fine di facilitare la manovra di immissione nella via Walter Fillak degli autocarri nonché agevolare l'attraversamento dei pedoni.

Si propone infine l'allargamento dell'attuale via del Campasso sino a via Della Pietra, all'interno del parco ferroviario, in modo tale da ricavare una carreggiata a due corsie, in grado di accogliere in modo congruo il transito di mezzi pesanti da e per il parco ferroviario lato levante.

Il Dirigente
Ing. Carlo Merlino

COMUNE DI GENOVA
DIREZIONE URBAN LAB:
SVILUPPO URBANISTICO DEL TERRITORIO
28 OTT 2014
PRESA IN CARICO