



Consiglio Regionale della Campania

Ufficio di Presidenza

Consigliere Segretario

Attività ispettiva

Reg. Gen. n.252/1/ XI Leg.ra

Prot. **74/SP** del 21/06/2021

Al Presidente della Giunta Regionale della Campania
Dott. Vincenzo De Luca

Al Presidente del Consiglio Regionale della Campania
Dott. Gennaro Oliviero

INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA

Oggetto: "Intervento di compatibilizzazione urbana della linea ferroviaria nel Comune di Pompei proposto da EAV"

Il sottoscritto Cons. Regionale Fulvio Frezza, ai sensi dell'art. 124 del regolamento interno del Consiglio Regionale, rivolge formale interrogazione per la quale richiede risposta scritta nei termini di previsti, sulla materia in oggetto.

Premesso che:

- Il progetto di interrimento della Stazione circumvesuviana di Pompei risulta già approvato con decreto del Ministero dei Trasporti n.3712 (50) 910/30 del 15 dicembre 1994 e dichiarata di pubblica utilità nel 1994, una soluzione ritenuta consona ad evitare gli impatti sul verde e le bellezze naturali che verrebbero sostituite da asfalto e cemento senza alcun reale vantaggio per la collettività;
- con delibera di G.R. 1581 del 15.10.2009 pubblicata sul Burc n.67 del 01.01.2009 si è disposto la copertura finanziaria per le opere di interrimento della linea ferroviaria nel territorio di Pompei nei limiti di euro 127.994.566,05;
- in esecuzione di tali delibere sono stati approvati i progetti esecutivi e comunicati gli avvisi di esproprio agli interessati;
- con delibera della Giunta Regionale 473 del 21.10.2014 era previsto l'interrimento della linea ferroviaria nel territorio di Pompei con un investimento pari a euro 129.391.752,86;
- con delibera 180 del 03.05.2016 della Giunta Regionale si rimodulava in riduzione il progetto EAV sul territorio di Pompei prevedendo da 129.391.752,86 un importo di 67.437.767,28;
- con delibera 489/2017 della Regione Campania, si assegna la concessione ad EAV per realizzare le opere di ammodernamento e di potenziamento della rete ferroviaria sul territorio regionale, ed individua l'intervento su Pompei come "interrimento" (allegato 2 pag. 18 delibera) del tratto ferroviario;
- che attualmente il progetto proposto da EAV su Pompei è stato **mutato in Intervento di compatibilizzazione urbana della linea ferroviaria nel Comune di Pompei, prevedendo la**



Consiglio Regionale della Campania

Ufficio di Presidenza

Consigliere Segretario

realizzazione di 4 sottopassi a distanza di poche centinaia di metri, una piazza ipogea ed un parcheggio multipiano;

- tale progetto appare incoerente con la pianificazione/programmazione territoriale/urbanistica generale e di settore vigente, adottata e in itinere sovracomunale e comunale;

considerato che:

- le scelte progettuali che si intendono perseguire e attuare per il tratto della Ferrovia Circumvesuviana nel territorio del Comune di Pompei non appaiono conformi con: la Pianificazione Generale Sovracomunale vigente Piano Territoriale Regionale - PTR LRC n. 13/2008, il Piano Territoriale Metropolitano - PTM adottato dalla Città Metropolitana di Napoli, la programmazione di settore Piano Nazionale e Regionale dei Trasporti, il Piano Strategico del *Grande Progetto Pompei* e, non sono conformi neppure alla vigente Pianificazione Generale Comunale - PRG/PUC del Comune di Pompei.
- nel PTR della Regione Campania, in accordo con quanto previsto dal Piano Nazionale e Regionale dei Trasporti, si prevede una stazione di interscambio Alta Velocità/Circumvesuviana nel territorio del Comune di Striano. La stazione di interscambio Vesuvio-Est, progettata e finanziata, si situa nel punto in cui le due linee si incontrano a diverse quote, in quanto il piano del ferro dell'Alta Velocità viaggia in rilevato e la Circumvesuviana al piano campagna. La scelta di non interrare il tracciato della Circumvesuviana e quella conseguente di sostituire l'attuale linea ferroviaria con una metropolitana leggera a raso (leggasi tram) sul tracciato esistente, vanifica del tutto lo sforzo messo in campo per consentire ai passeggeri dell'Alta Velocità di raggiungere Pompei e la sua importantissima area archeologica (terzo monumento italiano più visitato con quattro milioni di visitatori nel 2019) con il treno, modalità di trasporto più sostenibile e molto più veloce rispetto al trasporto su gomma e/o del tram che viaggia a raso in un'area fortemente urbanizzata;
- i numeri in gioco del solo movimento turistico non sono sostenibili da una metropolitana leggera (Tram) ma soltanto da un servizio ferroviario che, già esistente, si vuole sopprimere senza alcuna logica che non sia il miope criterio di subordinare questo stralcio del ben più complesso intervento ad una logica costi-benefici che quantifica i costi e i benefici alla scala locale e non alla scala metropolitana e/o territoriale, l'unica tecnicamente pertinente all'intervento in oggetto. Tale tipo di valutazione economica già molto opinabile per un intervento infrastrutturale con fondi privati è del tutto inaccettabile quando i fondi sono pubblici in quanto in contrasto con il perseguimento del superiore interesse collettivo che devono perseguire le opere finanziate da risorse pubbliche.



Consiglio Regionale della Campania

Ufficio di Presidenza

Consigliere Segretario

preso atto che:

- In coerenza con quanto programmato dal PTR si muove anche il Piano Strategico del **Grande Progetto Pompei** ai sensi dell'art. 2 del DL n. 34/2011 che tra gli interventi rilevanti riporta la stazione Vesuvio-Est dell'Alta Velocità;
 - a pag. 163 si legge: *L'intervento nasce dalla necessità di razionalizzare l'attraversamento ferroviario EAV in prossimità della stazione Pompei Santuario. La linea ferroviaria Torre Annunziata – Poggiomarino attraversa il centro abitato di Pompei immediatamente a nord del Santuario. Quest'attraversamento della sede ferroviaria ha impatti rilevanti dal punto di vista urbanistico e dal punto di vista trasportistico, infatti nelle ore di punta possono anche esserci quattro diverse chiusure del PL con i conseguenti impatti sul traffico cittadino. Allo stato attuale l'EAV ha in programmazione, nel proprio piano settennale degli investimenti, l'interramento della ferrovia nella tratta che attraversa il territorio di Pompei e della relativa stazione. L'interramento della ferrovia consente la ricongiunzione del tessuto urbano e l'opportunità di studiare schemi di viabilità alternativi a quello esistente così consentendo anche modo di sviluppare progetti di estensione delle aree pedonali nell'intorno del Santuario e fino alla stazione ferroviaria EAV. In alternativa a questo intervento, nell'ipotesi in cui non sia possibile procedere all'interramento della ferrovia, è da valutare la possibilità di realizzare dei sottopassi/sovrappassi ferroviari;*
 - a pag. 164 si legge: *Nuova stazione di interscambio FS RFI – EAV Vesuvio est nel comune di Striano (I Fase). Il progetto consiste nella realizzazione della nuova stazione, denominata "Vesuvio Est", di interscambio tra la linea AV/AC Napoli – Salerno "Via Monte del Vesuvio" e la ferrovia Circumvesuviana nel comune di Striano, con annessi impianti e tecnologie ferroviarie. L'intervento è concepito nell'ottica di assicurare l'interscambio tra la rete nazionale e la rete ferroviaria regionale (Circumvesuviana), attraverso la realizzazione di un nuovo terminale viaggiatori. È stato espletato un concorso internazionale di progettazione finalizzato all'acquisizione del progetto preliminare del terminale viaggiatori della stazione. L'intervento è finanziato con DGR Campania 280/2017 per € 25 mln.;*
 - a pag. 172 si legge: *il percorso integrato. Riprendendo alcune idee contenute nello "Studio sull'accessibilità ai siti archeologici della buffer zone", è stato individuato un percorso preferenziale per i turisti interno al sito archeologico di Pompei. Dall'analisi quantitativa e qualitativa dei flussi di visitatori nel sito pompeiano emerge la rilevanza della quota di visitatori che utilizzano la stazione EAV di Villa dei Misteri per l'accesso agli scavi dalla Porta Marina Superiore (33,8% del totale "scavi" con una*



Consiglio Regionale della Campania

Ufficio di Presidenza

Consigliere Segretario

proiezione annua di circa un milione di viaggiatori/visitatori) e che fanno ritorno alla stessa per l'uscita dal sito. Ciò induce il turista ad effettuare una visita poco efficiente degli scavi, rivedendo spesso zone già percorse per tornare verso la stazione di Villa dei Misteri, ed inoltre non gli consente di visitare o intrattenersi nella moderna Città di Pompei. Lo studio citato, nel rilevare una carenza informativa e comunicativa verso il bacino dei visitatori che utilizzano il treno EAV, individua una formidabile opportunità che il turista può cogliere per razionalizzare la propria escursione. Si tratta, in somma sintesi, di approfittare della presenza di altre due stazioni situate ad est del sito archeologico, ovvero quella di Pompei Santuario, lungo la linea EAV Napoli-Poggioreale, e quella di Pompei della linea RFI, per rientrare nella sede di provenienza. In effetti, il posizionamento delle tre stazioni suddette, della rete stradale interna agli scavi e di Via Roma, ha consentito di disegnare un percorso semplice che, opportunamente comunicato al turista, gli consentirà, in tempi ragionevoli, di combinare la visita agli scavi con una passeggiata nel centro cittadino, offrendogli così anche la possibilità di recarsi al Santuario della Beata Vergine del Rosario;

- **risulta evidente come la soluzione *sottopassi* sia un'ipotesi da attuare solo quando la fattibilità tecnica dell'interramento non sia perseguibile la qual cosa non è dimostrata da alcuno studio a supporto della realizzazione dei sottopassi che contrasta anche con quanto il piano strategico prevede per il *percorso integrato* in quanto il non interrimento della linea e della relativa stazione impedirà il corretto collegamento ferroviario con l'Alta Velocità passeggeri previsto con la stazione di interscambio Vesuvio-est delle esistenti stazioni della Circumvesuviana situate in prossimità dell'area archeologica di Pompei anche per quanto già argomentato, in epigrafe, in relazione al livello di servizio espletabile da una linea tramviaria e da una linea ferroviaria in relazione al numero massimo di passeggeri trasportabili ad una specifica velocità.**
- con nota n. U0115724 del 31 luglio 2018 della Città Metropolitana di Napoli, in relazione al PTM, viene evidenziata la necessità della Variante allo Strumento Urbanistico Generale Comunale vigente, necessità ribadita con nota PEC n. 52494 del 3 maggio 2019 della Città Metropolitana di Napoli in cui la richiesta di chiarimenti testualmente recita che è necessario: *esplicitare la variante urbanistica configurata dall'Intervento al fine dell'individuazione dell'iter per il conseguimento della variante (DPR n. 327/2001, LR n. 16/2004 e RR n.5/2011) e per l'acquisizione dei pareri previsti dalla normativa vigente in materia di Governo del Territorio quali la **dichiarazione di coerenza** di competenza della Direzione dell'Area Pianificazione Territoriale, Urbanistica, Sviluppo, Valorizzazione e Tutela Ambientale, Direzione Pianificazione Territoriale, Urbanistica, e pareri per gli aspetti*



Consiglio Regionale della Campania

Ufficio di Presidenza

Consigliere Segretario

ambientali, sanitari e sismici e con la nota U0081435 dell'11 luglio 2019 della Città Metropolitana si conclude con: Pertanto nel merito del procedimento, si ritiene non sussistano le condizioni per esprimersi compiutamente non essendo presente agli atti una univoca proposta progettuale definitiva. Per quanto di competenza, si ribadisce che la dichiarazione di coerenza è espressa, ai sensi del comma 4 dell'art. 3 del Regolamento Regionale n. 5/2011 nell'ambito del procedimento di approvazione della variante urbanistica configurata ed adottata dal Comune di Pompei;

- il PRG di Pompei è uno strumento di pianificazione molto datato (entrato in vigore nel 1981) e ormai quasi del tutto inefficace ad assolvere al suo principale obiettivo ovvero la pianificazione, realizzazione e gestione delle trasformazioni del territorio perseguendo il prioritario superiore interesse pubblico pur nel rispetto dell'interesse privato. Il comune di Pompei è inadempiente alla LRC n. 16/2004 che obbligava le amministrazioni comunali a dotarsi di PUC entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della LRC succitata, termine prorogato più volte mentre l'iter di formazione e approvazione del PUC di Pompei è fermo da tempo;
- le trasformazioni previste ricadono in diverse ZTO del vigente PRG, interessano le ZTO B3, E1, F1, F3, G1, G4, P5 e risultano del tutto non conformi alle trasformazioni assentibili in tali zone. Esse risultano *autoreferenziali* e del tutto sconnesse da qualsivoglia logica di relazione con il sistema urbanistico preesistente e senza alcuna prospettiva di progetto che fondi le sue scelte almeno sul settore del trasporto pubblico passeggeri su ferro e, a fortiori, su alcuna logica di sistema né settoriale né generale, né alla scala comunale né a quella sovracomunale. Tali logiche dovrebbero invece necessariamente connotare un intervento strutturale di tale portata urbanistica e territoriale. In buona sostanza un'occasione storica di ridisegno e riassetto dell'area oggetto (a tal fine era stata finanziata) di intervento viene mortificata da una soluzione che punta a risolvere solo alcuni attraversamenti sfalsandoli senza nessuna prospettiva di miglioramento (nella migliore delle ipotesi) della qualità dell'assetto urbano in cui va a collocarsi. Non è banale ricordare che la costruzione delle ferrovie a partire dalla fine dell'Ottocento e per tutto il Novecento ha costituito sempre un'occasione per il riassetto territoriale e soprattutto urbanistico. L'interramento della linea della Circumvesuviana e della Stazione di Pompei Santuario non può essere limitato ed avvenire senza alcun riferimento all'assetto urbanistico configuratosi proprio in relazione alla presenza della linea ferroviaria e della stazione stessa nell'arco di un secolo;
- l'appartenenza del Comune di Pompei all'area metropolitana di Napoli, istituzionalizzata con la Città Metropolitana di Napoli, evidenzia in modo incontestabile la stretta interdipendenza territoriale di Pompei dall'area metropolitana rafforzando l'idea che non è possibile né corretto dal punto di vista della pianificazione del territorio intervenire in modo



Consiglio Regionale della Campania

Ufficio di Presidenza

Consigliere Segretario

ipersettoriale (solo trasporti su ferro a scartamento ridotto) e locale (solo una parte del territorio comunale) in un territorio è *de facto* e *de jure* parte di un contesto metropolitano molto più complesso e interconnesso;

- l'intervento sul sistema infrastrutturale della mobilità deve necessariamente ancorare le sue logiche tanto alla scala comunale quanto a quella sovracomunale in quanto una ferrovia è l'ossatura portante di un territorio. La corretta programmazione e gestione del territorio impone che la pianificazione e attuazione di un'infrastruttura, tanto ex-novo che da riqualificare, costituisca le precondizioni all'uso urbano del territorio che attraversa e serve, insomma la realizzazione e/o riqualificazione di un'urbanizzazione primaria, qual è una ferrovia, è elemento di un sistema più articolato e complesso di cui fa parte e con cui interagisce;
- la scorretta impostazione dell'intervento in questione è testimoniata dal fatto che nessuno strumento di pianificazione e programmazione del territorio, generale o settoriale, sovracomunale o locale, vigente, adottato o in itinere, renderebbe coerente/conforme e attuabile un simile intervento che non trova fondamento nel perseguimento del superiore interesse pubblico a cui tutti i piani summenzionati sono invece preposti.

Alla luce delle considerazioni e delle valutazioni oggetto della parte narrativa con la presente si chiede:

- se la realizzazione dei sottopassi EAV sia la soluzione **tecnica più idonea per la città di Pompei**, prezioso sito inserito nel patrimonio dell'Unesco;
- se esiste un progetto complessivo sulla tratta circumvesuviana Pompei-Poggioreale, lungo il cui percorso vi sono ben 11 passaggi a livello, per cui la soluzione sottopassi appare ancor più difficile da realizzare;
- se sia possibile promuovere l'istituzione di **un comitato tecnico scientifico**, all'interno del quale siano cooptati esperti nelle materie attinenti e docenti universitari di urbanistica.