



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

Direzione Generale
Grande Progetto Pompei
UNITA 0 GRANDE POMPEI

PIANO STRATEGICO

**per lo sviluppo delle aree comprese nel
piano di gestione del sito UNESCO
•Aree archeologiche di Pompei,
Ercolano e Torre Annunziata•**

ALLEGATO 2

Studio sull'accessibilità ai siti archeologici della buffer zone

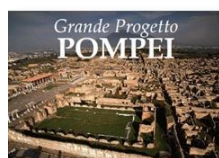
GRANDE PROGETTO POMPEI

UNITA' GRANDE POMPEI

STUDIO PROPEDEUTICO AL PIANO STRATEGICO

Per lo sviluppo delle aree comprese nel
Piano di Gestione del Sito UNESCO
*“Aree archeologiche di Pompei,
Ercolano e Torre Annunziata”*

STUDIO SULL'ACCESSIBILITA' AI SITI ARCHEOLOGICI DELLA “BUFFER ZONE”



SOMMARIO

1	Premessa e SINTESI	4
2	Siti di interesse e trend dei visitatori.....	6
2.1	La <i>buffer zone</i>	6
2.2	I siti archeologici che ricadono nella <i>Buffer Zone</i>	8
2.3	I visitatori dei siti della <i>buffer zone</i> nel panorama Nazionale e Campano	8
2.4	Caratterizzazione degli accessi nei siti di Pompei, Ercolano, Oplonti e Boscoreale (Periodo Gennaio – Giugno 2016)	10
2.4.1	<i>Focus sugli accessi al sito di Pompei</i>	15
2.5	Il Parco Nazionale del Vesuvio.....	17
3	Accessibilità con il tpl – l’offerta attuale	18
3.1	Scavi di Pompei.....	18
3.1.1	<i>Prime ipotesi sulla ripartizione modale degli spostamenti verso il sito di Pompei</i>	23
3.2	Scavi di Ercolano	26
3.3	Scavi di Oplonti.....	30
3.4	Antiquarium.....	34
3.5	Stabiae e Villa Arianna.....	37
3.6	Il Parco Nazionale del Vesuvio.....	40
4	Le criticità e le possibili tipologie di intervento	41
5	Il nodo ferroviario di Pompei	43
5.1	L’ipotesi nodo di interscambio (progetto trasportistico)	43
5.2	L’ipotesi dell’HUB ferroviario e passerella pedonale	46
5.3	L’ipotesi dell’HUB per Bus e delle aree pedonali.....	52
5.4	Sintesi dei risultati	54
6	Gli altri investimenti	55
6.1	Gli interventi realizzati.....	55
6.2	Lo scenario di breve periodo (2017-2022)	56
6.2.1	<i>Percorso integrato</i>	56
6.2.2	<i>EAV treno archeologico</i>	60
6.2.3	<i>La stazione di Boscoreale Villa Regina - Antiquarium</i>	62
6.3	Lo scenario di medio periodo (2022-2025)	63

6.3.1	<i>Altri interventi RFI</i>	63
6.3.2	<i>Il nodo di Vesuvio Est</i>	64
6.3.3	<i>Completamento SS268 e svincolo di Angri</i>	66
6.4	Lo scenario di lungo periodo (dopo il 2025).....	67
6.4.1	<i>Compatibilizzazione urbana della linea circumvesuviana Napoli-Poggiomarino nel territorio di Pompei</i>	67
6.4.2	<i>Il raddoppio della tratta Torre - Pompei – Castellammare</i>	70
6.5	Altre idee progettuali	71
6.5.1	<i>Nuova fermata di Ercolano sulla linea RFI Napoli – Torre Annunziata</i>	71
6.5.2	<i>Il tram Castellammare Gragnano</i>	72
6.5.3	<i>La dismissione della ferrovia costiera Napoli-Castellammare di Stabia (RFI)</i>	74
6.5.3.1	Alcune informazioni sulla attuale linea ferroviaria RFI Napoli – Salerno	75

1 PREMESSA E SINTESI

All'interno dei comuni della *buffer zone* del Grande progetto Pompei sono contenuti diversi attrattori turistici e culturali con relativa ricaduta sull'economia del territorio.

In particolare per quanto concerne i cinque siti archeologici della *buffer zone* (Ercolano scavi, Torre Annunziata Oplonti, Boscoreale Antiquarium, Scavi di Pompei e Scavi di Stabia "Stabiae") e per il sito del Vesuvio vi sono oltre quattro milioni di visitatori all'anno. Per il miglioramento di questi dati è necessario agire con strategie di sistema e mirate al singolo sito che tengano conto di tre diversi aspetti:

1. L'informazione all'utenza;
2. L'accoglienza dei singoli siti;
3. L'accessibilità agli stessi.

Questo documento si concentra prevalentemente sull'aspetto legato all'accessibilità, cercando di analizzare lo stato dell'arte, individuando i punti di forza e di debolezza oggi esistenti per accedere ai siti e verificando il livello di programmazione di interventi specifici e la loro coerenza rispetto alle eventuali criticità riscontrate.

In particolare, al Capitolo 2 è stata effettuata un'analisi dei dati relativi ai visitatori che in primo luogo hanno cercato di mettere in evidenza l'importanza di quest'area archeologica sia nell'ambito nazionale e che in quello regionale.

Inoltre si è proceduto ad una profilatura del singolo sito rispetto alla tipologia di visitatori (tra paganti e "non") ed alla tipologia di giorno analizzato. Infine, per il sito degli scavi di Pompei in particolare, si è analizzato l'accesso anche per l'ingresso utilizzato (agli scavi ce ne sono tre diversi). In questo modo è stato possibile risalire ad una stima dei mezzi utilizzati per raggiungere gli scavi stessi e di quantificarne le criticità. E' stato dedicato un paragrafo specifico al sito naturalistico relativo al *Parco Nazionale del Vesuvio*.

Al Capitolo 3 è stata analizzata l'accessibilità, soprattutto ferroviaria, rispetto ai cinque siti archeologici. A partire dall'ubicazione del sito, è stata verificata l'accessibilità pedonale dalla stazione ferroviaria o dalle stazioni ferroviarie più vicine, ed è stato individuata la tipologia di servizi ferroviari con orari e tempi di percorrenza dalle principali località di origine dello spostamento (Napoli e l'altro capolinea ferroviario).

Successivamente è stata effettuata una disamina degli investimenti degli ultimi anni con lo scopo, da un lato, di illustrare gli interventi trasportistici relativi all'area e necessari per la mobilità in generale e, dall'altro, per verificare la risoluzione di eventuali criticità legate all'accessibilità dei siti archeologici. Inoltre è stata effettuata una panoramica sugli interventi programmati futuri, distinguendoli relativamente all'orizzonte temporale di realizzazione.

Nel dettaglio si è illustrata una brevissima sintesi delle criticità di sistema (Capitolo 4), si è effettuato un censimento delle varie ipotesi previste per la realizzazione del nodo ferroviario RFI/EAV a Pompei con il miglioramento dell'accesso agli scavi (Capitolo 5) e si sono illustrati tutti gli interventi utili al miglioramento dell'accessibilità a tutti i siti archeologici descritti nel documento nel breve, medio e lungo periodo con l'individuazione di alcune idee progetto non ancora inserite nella programmazione regionale (Capitolo 6).

In definitiva l'obiettivo del documento è stato quello di fornire un quadro esaustivo ed organico utile a poter individuare le soluzioni più idonee per il miglioramento dell'accessibilità della *buffer zone*.

In altri termini questa fotografia dello stato di fatto e questo censimento di progetti, proposte ed idee vuole rappresentare una base di ragionamento complessivo sugli interventi da realizzare nel concreto in tutta l'area. In particolare, rispetto ai contenuti complessivi ed alle numerose istanze pervenute al tavolo sono sembrate emergere le seguenti priorità di intervento:

1. Attuazione dell'idea-progetto denominata "**percorso integrato**" descritta al par. 6.2.1;
2. Attuazione dell'idea progetto denominata "**treno archeologico**" descritta al par. 6.2.2;
3. Realizzazione di uno Studio di fattibilità che consenta la comparazione delle differenti ipotesi progettuali, relative al nodo di Pompei, ed illustrate al Cap. 5. In particolare dovranno essere previste analisi economiche e finanziarie per la collettività con esplicitazione dei modelli di gestione, e relative analisi di sostenibilità/economico finanziarie delle singole funzioni inserite, per ciascuna delle ipotesi di lay-out complessivo.
4. Realizzazione di uno studio di fattibilità che possa consentire di valutare la reale possibilità di trasformazione della linea ferroviaria costiera di RFI secondo quanto ipotizzato al par. 6.5.3.

2 SITI DI INTERESSE E TREND DEI VISITATORI

In questo capitolo è descritta l'area oggetto dell'analisi, la cosiddetta "buffer zone" ovvero la porzione del territorio all'interno della quale ricadono i siti archeologici di interesse del presente lavoro che sono sinteticamente descritti al paragrafo 2.2. Accanto ai siti archeologici è stato oggetto di analisi un ulteriore attrattore di naturalistico, ovvero il parco Nazionale del Vesuvio.

2.1 La buffer zone

Come indicato nel *"documento di orientamento del PIANO STRATEGICO per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di gestione del sito UNESCO "Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata"*, redatto dall' Unità Grande Progetto Pompei (UGP) per conto del MIBACT, allo scopo di cogliere appieno l'opportunità di valorizzare l'attrattore turistico-culturale del sito archeologico di Pompei in chiave di fattore propulsivo per lo sviluppo del territorio dell'area vesuviana, il legislatore con DL 91/213 (convertito, con modificazioni, dalla L. 112/2013 e successivamente modificato ed integrato dalla L. 106/2014) individua il "Piano Strategico" quale strumento per la definizione di una strategia unitaria finalizzata al rilancio economico-sociale, alla riqualificazione ambientale ed urbanistica e al potenziamento dell'attrattività dell'area comprendente l'insieme dei comuni interessati dal Piano di Gestione del sito UNESCO, la cd. "buffer zone".

In primo luogo, nell'ambito di tale piano, sono stati pertanto i confini di quest'area. Quest'ultima operazione è basata sul concetto fondamentale che *"Gli effetti generabili dagli attrattori che costituiscono il sito UNESCO "Aree archeologiche di Pompei, Torre Annunziata, Ercolano e Stabia", non possono essere avulsi dal miglioramento delle condizioni di contesto"*. Pertanto i confini sono stati estesi dai limiti delle aree archeologiche sopracitate ai limiti di un territorio più ampio che si estende dal confine nord tra Portici e San Giorgio a Cremano, fino ai confini comunali di Castellammare di Stabia e Pompei, e fin sulle prime pendici del Vesuvio (si veda la successiva Figura 2.1). La "buffer zone" così delimitata include i Comuni di Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Pompei, Castellammare di Stabia, Trecase, Boscoreale e Boscotrecase. Essa racchiude al suo interno un sistema territoriale complesso *"ricco di contraddizioni che vede coesistere in questa area geomorfologicamente "inespansibile": aree urbane e insediamenti residenziali, piccole aziende ed intere filiere di produzione delle eccellenze locali, aree produttive dismesse, porzioni di territorio da bonificare, fitta rete di infrastrutture ed aree di altissimo valore storico, archeologico, culturale ed ambientale, stratificatesi, nei secoli in un sistema molto complesso e spesso poco governato"*. Questo territorio, nello spirito del Piano Strategico, deve essere oggetto di un processo di riqualificazione di ciascun aspetto che lo compone.

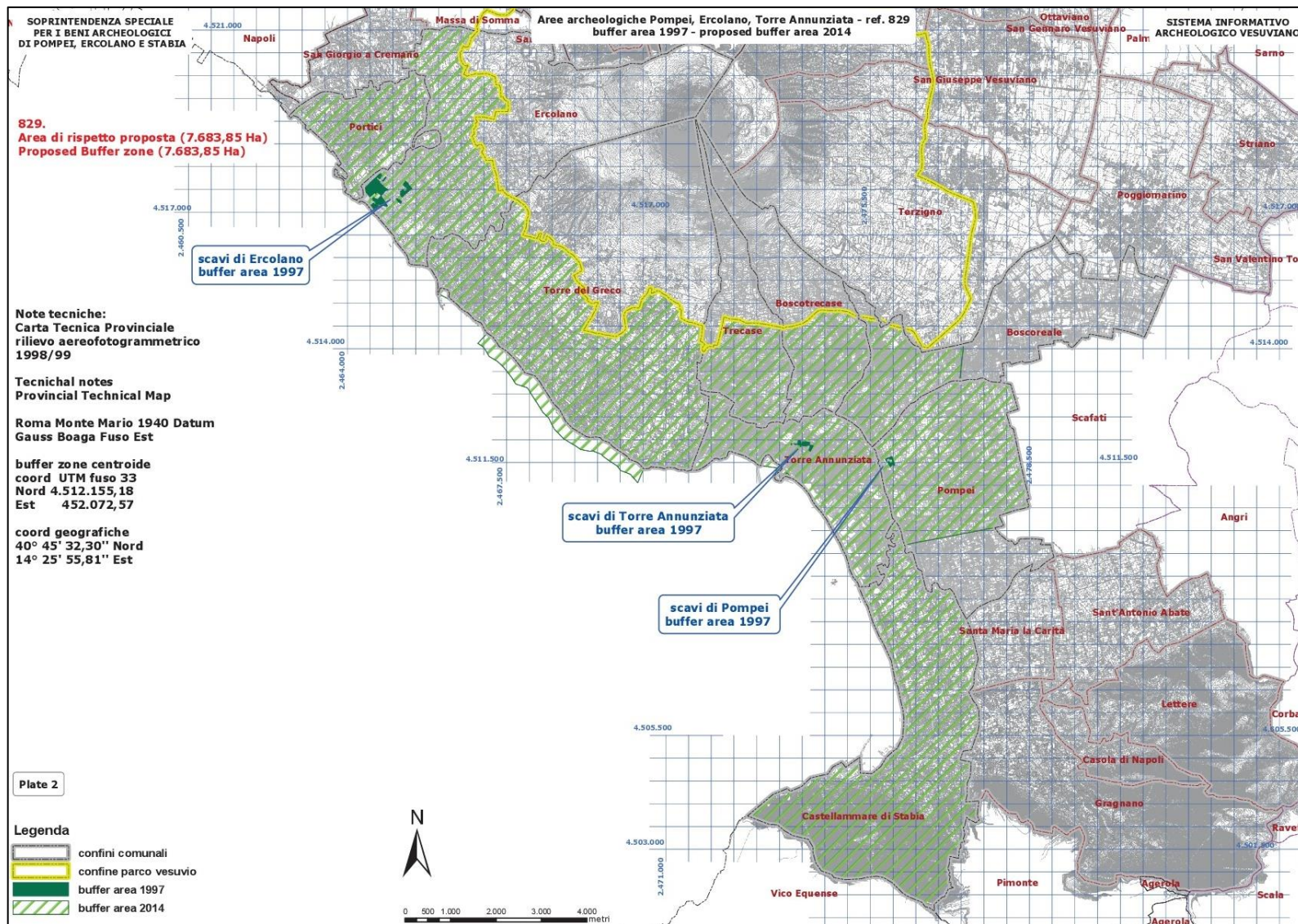


Figura 2.1: Delimitazione della Buffer Zone (anno 2014) – (Fonte Soprintendenza Speciale per i beni archeologici di Pompei, Ercolano e Stabia)

2.2 I siti archeologici che ricadono nella *Buffer Zone*

Sono cinque i siti archeologici che ricadono nella *buffer zone* ripерimetrata nell'ambito del Piano di Gestione del sito UNESCO per lo sviluppo delle aree in esso comprese ed in particolare:

- gli Scavi di Pompei;
- gli Scavi di Ercolano;
- la Villa Imperiale di Oplonti a Torre Annunziata;
- l'Antiquarium e l'area archeologica di Boscoreale;
- gli Scavi di Stabiae a Castellammare di Stabia.

2.3 I visitatori dei siti della *buffer zone* nel panorama Nazionale e Campano

In questo paragrafo sono descritti i risultati di alcune elaborazioni dei dati forniti dal MIBACT e relativi al numero di visitatori presenti nei musei, presso i monumenti e nelle aree archeologiche statali nel corso dell'anno 2015. Questo valore è stato determinato e/o stimato sulla base del numero di titoli di ingresso venduti nel corso dell'anno: in taluni casi i titoli erano anche cumulativi per più siti di interesse, come nel caso delle aree archeologiche e museali della *buffer zone* dove è possibile visitare ad esempio con un unico biglietto tutti e cinque i siti.

Complessivamente nell'anno 2015, le presenze nei musei, monumenti e aree archeologiche statali sono state pari a circa 43.000.000 a livello nazionale. Tutti i siti Campani sono stati visitati da circa 7.000.000 di turisti: la Campania, pertanto, pesa il 16,5% circa del volume nazionale di visitatori.

Il contributo maggiore al volume di presenze in Campania è dato dagli scavi di Pompei con circa 2.900.000 visitatori (41,5% della Campania). Questo dato colloca Pompei al terzo posto della classifica nazionale, preceduta unicamente dal Pantheon e dal Circuito archeologico "Colosseo, Foro Romano e Palatino" a Roma, davanti anche alla Galleria degli Uffizi di Firenze. Se si considera il contributo anche degli altri siti della *buffer zone*, il peso complessivo di quest'ultima rispetto al numero di presenze in Campania sale al 49,3% (pari a 3.486.229 visitatori). Il contributo del flusso di turisti degli scavi di Ercolano è quello più rilevante (circa 350.000 visitatori) e colloca questo sito al ventesimo posto della classifica nazionale. Più marginali sono i valori che interessano i siti di Oplonti, degli scavi di Stabia e dell'Antiquarium di Boscoreale (rispettivamente 37.000, 51.000 e 8.000 presenze nel 2016 cui va aggiunta una quota di 17.000 presenze cumulative derivanti dall'acquisto di un titolo di ingresso integrato per il "Circuito Archeologico siti minori" che comprende l'accesso cumulato agli Scavi di Oplonti, all'Antiquarium di Boscoreale, ed agli Scavi di Villa Regina). I dati analizzati sono riportati in Tabella 2.1.

Il dato complessivo del flusso di turisti verso i siti della *buffer zone* è pari a circa 3.500.000 di visitatori e rappresenta l'8% del volume nazionale. Rispetto alla sola Campania i siti della *buffer zone* coprono quasi la metà del flusso turistico regionale (49,1%). L'analisi sul territorio regionale è stata condotta raggruppando i siti archeologici, museali e monumentali per ambito territoriale; accanto alla *buffer zone*, sono state definite ulteriori cinque aree: Napoli (comprendente tutti i siti ricadenti nel capoluogo), Caserta (che sostanzialmente coincide con la Reggia Vanvitelliana), Area Flegrea (che comprende tutti i siti della fascia costiera a Nord di Napoli tra Pozzuoli e Bacoli), Paestum – Area Cilentana (che comprende i siti di Paestum e di Velia) ed Altro che raccoglie i restanti siti della Campania.

Come si evince dalla Tabella 2.2 e dalla Figura 2.2, l'affluenza ai siti della *buffer zone* e a quelli del capoluogo regionale è superiore al 75% delle presenze totali della Campania, ad evidenza del fatto che questi due poli sono sostanzialmente i maggiori attrattori turistici museali della Regione. All'area Casertana compete una quota del 7%, mentre è contenuta la quota di visitatori dell'area flegrea che è connotata da siti di carattere archeologico di epoca greco-romana.

Tabella 2.1: Visitatori dei Musei, Monumenti ed Aree Archeologiche Statali – anno 2015 (Fonte MIBACT)

Siti archeologici	Presenze anno 2015	Quota su Totale Campania	Quota su Totale Italia
TOTALE BUFFER ZONE	3.486.229	49,3%	8,1%
<i>Scavi Pompei</i>	2.934.010	41,5%	
<i>Scavi di Ercolano</i>	352.365	5,0%	
<i>Circuito Archeologico di Pompei e Ercolano (Scavi di Pompei, Scavi di Ercolano, Scavi di Oplonti, Antiquarium di Boscoreale, Circuito Museale)</i>	86.179	1,2%	
<i>Scavi di Stabia</i>	51.186	0,7%	
<i>Scavi di Oplonti (Visitabile a pagamento con il biglietto cumulativo del relativo Circuito. Nel singolo Istituto sono riportati gli ingressi gratuiti e quelli con biglietto a pagamento artecard)</i>	36.998	0,5%	
<i>Circuito Archeologico siti minori (Scavi di Oplonti, Antiquarium di Boscoreale, Scavi di Villa Regina)</i>	17.530	0,2%	
<i>Antiquarium Nazionale di Boscoreale (Visitabile a pag. con biglietto cumulativo del relativo Circuito. Nel singolo Istituto sono riportati gli ingressi gratuiti e quelli con biglietto a pagamento artecard)</i>	7.961	0,1%	
TOTALE CAMPANIA	7.072.611		16,5%
TOTALE ITALIA	42.963.137		

Tabella 2.2: Visitatori dei Musei, Monumenti ed Aree Archeologiche Statali – Campania raggruppata per aree omogenee – anno 2015 (Fonte MIBACT)

Macroarea	VISITATORI	quota percentuale
<i>BUFFER ZONE</i>	3.486.229	49,3%
NAPOLI	1.991.161	28,2%
CASERTA	497.158	7,0%
AREA FLEGREA	150.555	2,1%
PAESTUM - CILENTO	349.869	4,9%
ALTRO	597.639	8,5%
Totale complessivo	7.072.611	100,0%

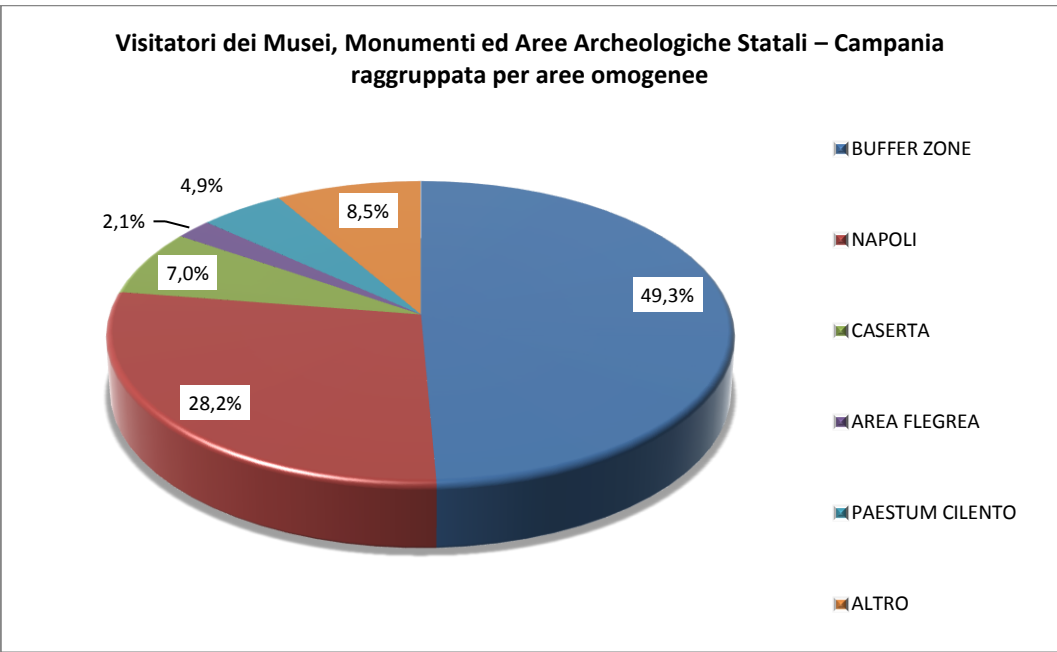


Figura 2.2: Visitatori dei Musei, Monumenti ed Aree Archeologiche Statali – Campania raggruppata per aree omogenee – anno 2015 (Fonte MIBACT)

2.4 Caratterizzazione degli accessi nei siti di Pompei, Ercolano, Oplonti e Boscoreale (Periodo Gennaio – Giugno 2016)

A partire dai dati sugli ingressi ai siti archeologici della *buffer zone* (ad eccezione del complesso di Stabiae) forniti dalla Civita Musea S.r.l., che gestisce la bigliettazione e l’accesso alle suddette aree, relativi al periodo gennaio – giugno 2016, è stato possibile sviluppare alcune analisi che hanno permesso di caratterizzare i flussi di domanda turistica.

In particolare l’analisi è stata mirata a valutare, per ciascun sito, la distribuzione degli ingressi nei vari giorni della settimana (lavorativi, sabato, domenica e festivi) e il peso degli ingressi gratuiti (estrapolando da questi anche gli ingressi nelle domeniche “#DOMENICALMUSEO” dove, per effetto del decreto del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo n.94 del 27/06/2014, l’accesso ai siti archeologici è gratuito).

Nei primi sei mesi del 2016, i titoli di ingresso ai 4 siti archeologici di Pompei, Ercolano, Oplonti e Boscoreale, sono stati complessivamente 1.701.272 (trascuando la piccola quota di titoli venduta in prevendita). La quota maggiore di questi titoli di ingresso è in capo a Pompei (83,2% del totale, pari a 1.416.006 ingressi), seguita da Ercolano (14,4%, pari a 244.619 ingressi). Questi due siti coprono la quasi totalità della domanda attratta dalle aree archeologiche della *buffer zone*. La quota residuale di Oplonti e Boscoreale è rispettivamente pari al 2,0% (pari 33.983 ingressi) e allo 0,4% (pari a 6.664 ingressi). I dati descritti sono riportati nelle successive Tabella 2.3 e Tabella 2.4, dove sono esplicitati anche i valori assoluti e relativi (rispetto ai quattro siti analizzati) per tipologia di titolo di ingresso (ingressi paganti, ingressi gratuiti e ingressi nelle domeniche “#DOMENICALMUSEO”).

Tabella 2.3: Titoli di ingresso venduti ai siti di Pompei, Ercolano, Oplonti e Boscoreale (periodo Gennaio – Giugno 2016)

	TOTALE INGRESSI	TOTALE INGRESSI PAGANTI (INTERI + RIDOTTI)	TOTALE INGRESSI GRATUITI (TUTTI)	GRATUITO DOMENICHE MIBACT
POMPEI	1.416.006	989.260	426.746	91.565
<i>Lun-Ven</i>	973.672	709.321	264.351	
<i>Sab</i>	173.102	137.253	35.849	
<i>Dom-Fest</i>	269.232	142.686	126.546	91.565
ERCOLANO	244.619	125.607	119.012	17.695
<i>Lun-Ven</i>	169.776	84.750	85.026	
<i>Sab</i>	30.137	20.271	9.866	
<i>Dom-Fest</i>	44.706	20.586	24.120	17.695
OPLONTI	33.983	9.975	24.008	3.376
<i>Lun-Ven</i>	23.487	5.623	17.864	
<i>Sab</i>	3.826	2.192	1.634	
<i>Dom-Fest</i>	6.670	2.160	4.510	3.376
BOSCOREALE	6.664	955	5.709	1.021
<i>Lun-Ven</i>	4.613	496	4.117	
<i>Sab</i>	763	317	446	
<i>Dom-Fest</i>	1.288	142	1.146	1.021
TOTALE SITI	1.701.272	1.125.797	575.475	113.657
<i>Lun-Ven</i>	1.171.548	800.190	371.358	
<i>Sab</i>	207.828	160.033	47.795	
<i>Dom-Fest</i>	321.896	165.574	156.322	113.657

Tabella 2.4: Ripartizione percentuale degli accessi tra i siti e per tipologia di titolo (periodo Gennaio – Giugno 2016)

	TOTALE INGRESSI	TOTALE INGRESSI PAGANTI (INTERI + RIDOTTI)	TOTALE INGRESSI GRATUITI (TUTTI)	GRATUITO DOMENICHE MIBACT
POMPEI	83,2%	87,9%	74,2%	100,0%
<i>Lun-Ven</i>	83,1%	88,6%	71,2%	0,0%
<i>Sab</i>	83,3%	85,8%	75,0%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	83,6%	86,2%	81,0%	100,0%
ERCOLANO	14,4%	11,2%	20,7%	100,0%
<i>Lun-Ven</i>	14,5%	10,6%	22,9%	0,0%
<i>Sab</i>	14,5%	12,7%	20,6%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	13,9%	12,4%	15,4%	100,0%
OPLONTI	2,0%	0,9%	4,2%	100,0%
<i>Lun-Ven</i>	2,0%	0,7%	4,8%	0,0%
<i>Sab</i>	1,8%	1,4%	3,4%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	2,1%	1,3%	2,9%	100,0%
BOSCOREALE	0,4%	0,1%	1,0%	100,0%
<i>Lun-Ven</i>	0,4%	0,1%	1,1%	0,0%
<i>Sab</i>	0,4%	0,2%	0,9%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	0,4%	0,1%	0,7%	100,0%

Il periodo di analisi 1 gennaio – 30 giugno si estende per complessivi 181 giorni di cui 127, lavorativi, 26 sabati e 28 tra domeniche e festivi. Il dato medio degli ingressi per giorno è complessivamente pari a 9.399 visitatori; rispetto alle singole tipologie di giorno della settimana, le domeniche e giorni festivi sono quelli in cui si ha il maggior flusso di visitatori (complessivamente 11.496), mentre il valore medio più basso è quello relativo al sabato (7.993 visitatori). Questo andamento è il medesimo per tutti e quattro i siti, come si evince dai dati riportati in Tabella 2.5. In quest'ultima emerge in particolare la ridotta attrattività, rispetto a Pompei ed Ercolano, dei siti di Oplonti e Boscoreale nel quale la media di visitatori giornalieri è pari rispettivamente a 188 a 37 unità.

Tabella 2.5: Flusso medio visitatori per tipologia di giorno della settimana

	Media TOTALE GIORNI	Media Lun-Ven	Media Sab	Media Dom-Fest
<i>Numerosità giorni</i>	181	127	26	28
POMPEI	7.823	7.667	6.658	9.615
ERCOLANO	1.351	1.337	1.159	1.597
OPLONTI	188	185	147	238
BOSCOREALE	37	36	29	46
TOTALE SITI	9.399	9.225	7.993	11.496

Per quanto concerne l'andamento mensile degli ingressi ai siti dai dati del periodo gennaio – giugno 2016 emerge una crescita coerente con l'arrivo dei mesi caldi e con il conseguente allungamento delle giornate e

dei periodi di luce. Il picco del numero di visitatori dei quattro siti si raggiunge a maggio (quando, probabilmente, si risente dell'effetto traino del "maggio dei monumenti" a Napoli) con 436.000 presenze circa che si decrementano a circa 413.000 nel mese di giugno. I dati per singolo mese e per ciascun sito sono riportati nella successiva Tabella 2.6 e nella Figura 2.3. Analizzando i dati per singolo sito, si osserva che il numero di visitatori a Pompei è sempre crescente mentre Ercolano ed Oplonti presentano i picchi del periodo ad Aprile mese in cui è concentrato il maggior numero di viste scolastiche.

Tabella 2.6: Andamento mensile del numero di accessi ai siti archeologici della Buffer Zone

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO
POMPEI	85.208	85.325	193.352	320.325	363.811	367.985
ERCOLANO	27.581	13.215	33.494	66.613	62.546	41.170
OPLONTI	1.361	2.150	7.055	11.926	8.223	3.268
BOSCOREALE	343	659	1.838	1.930	1.529	365
TOTALE SITI	114.493	101.349	235.739	400.794	436.109	412.788

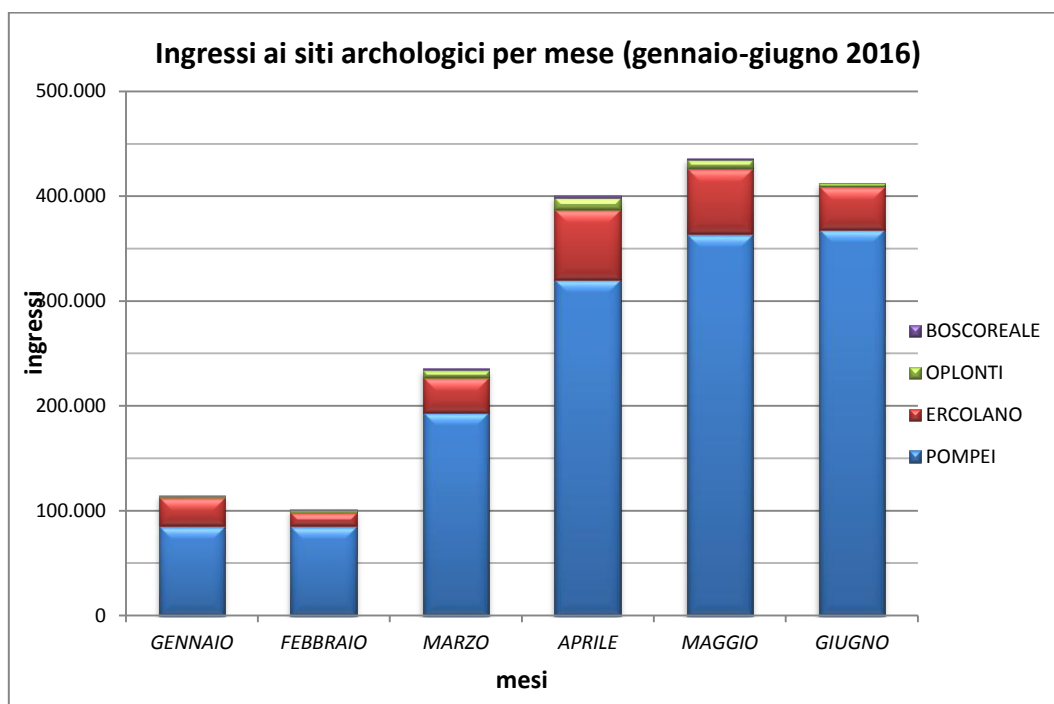


Figura 2.3: Andamento mensile del numero di accessi ai siti archeologici della Buffer Zone

Per quanto concerne la ripartizione tra visitatori paganti e "non" (ovvero che hanno avuto accesso al sito con un titolo gratuito) si può osservare che il 34% circa degli ingressi è di tipo "gratuito" (si veda la Tabella 2.7). Il picco è pari all'85,7% per Boscoreale ed è questo un indicatore abbastanza significativo e andrebbe quindi verificato ed approfondito il grado di "percezione" del sito da parte dei turisti potenziali. La quota di ingressi gratuiti è molto elevata anche per il sito di Oplonti (circa il 70%), è quasi "paritetica" per Ercolano ed è pari al 30% circa per Pompei.

Non è da trascurare anche la quota di turisti che scelgono di visitare i quattro siti in occasione delle domeniche “#DOMENICALMUSEO” che è complessivamente pari al 6,8%, con un picco del 15,3% per il sito di Boscoreale.

Tabella 2.7: Ripartizione degli ingressi ai siti per tipologia di titolo e per tipo giorno settimana

	TOTALE INGRESSI PAGANTI (INTERI + RIDOTTI)	TOTALE INGRESSI GRATUITI (TUTTI)	GRATUITO DOMENICHE MIBACT
POMPEI	69,9%	30,1%	6,5%
<i>Lun-Ven</i>	72,9%	27,1%	0,0%
<i>Sab</i>	79,3%	20,7%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	53,0%	47,0%	34,0%
ERCOLANO	51,3%	48,7%	7,2%
<i>Lun-Ven</i>	49,9%	50,1%	0,0%
<i>Sab</i>	67,3%	32,7%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	46,0%	54,0%	39,6%
OPLONTI	29,4%	70,6%	9,9%
<i>Lun-Ven</i>	23,9%	76,1%	0,0%
<i>Sab</i>	57,3%	42,7%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	32,4%	67,6%	0,0%
BOSCOREALE	14,3%	85,7%	15,3%
<i>Lun-Ven</i>	10,8%	89,2%	0,0%
<i>Sab</i>	41,5%	58,5%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	11,0%	89,0%	79,3%
TOTALE SITI	66,2%	33,8%	6,7%
<i>Lun-Ven</i>	68,3%	31,7%	0,0%
<i>Sab</i>	77,0%	23,0%	0,0%
<i>Dom-Fest</i>	51,4%	48,6%	35,3%

Coerentemente con il progressivo ed atteso incremento complessivo dei visitatori mensili con l’approssimarsi dei mesi primaverili ed estivi anche i valori dei picchi giornalieri del numero di turisti presentano significativi incrementi (si veda la Tabella 2.8, dove sono riportati anche i dati relativi ai mesi di Agosto e Settembre che, si precisa, non sono estesi ai mesi nella loro interezza e pertanto non possono essere ritenuti consolidati).

Particolarmente evidente è l’effetto dei fenomeni di punta nel sito di Pompei in rapporto ai valori medi illustrati in Tabella 2.5: il valore massimo del numero degli accessi all’area archeologica di Pompei è stato raggiunto il 3 di Aprile in occasione della domenica dell’iniziativa del MIBACT “#DOMENICALMUSEO” con 29.540 ingressi. Valori elevati delle punte degli accessi si osservano anche a Giugno (24.883 accessi) e Agosto (23.516 accessi), anche in questo caso nelle domeniche. I tre valori sopraindicati sono molto superiori ai valori medi delle domeniche (9.615 accessi medi): nel caso di Aprile il valore della punta è 3 volte superiore al valore medio; a Giugno e ad Agosto circa 2,5 volte.

Anche per il sito di Ercolano i giorni di picco si discostano in misura considerevole dai valori medi per tipologia di giorno. Come a Pompei, in quest'area archeologica i picchi sono stati registrati ad Aprile e sono fino a 3,5 volte superiori ai valori medi degli ingressi. Per i due siti minori di Oplonti e Boscoreale, visti i valori medi degli ingressi relativamente bassi, gli "sbalzi" in presenza dei picchi sono ancora più elevati (ad esempio nel sito di Oplonti il valore di picco registrato ad Aprile di 1.215 presenze è pari a oltre 5 volte il valore medio degli accessi dei giorni festivi).

Tabella 2.8: Valori di picco degli ingressi giornalieri per mese

	GENNAIO	FEBBRAIO	MARZO	APRILE	MAGGIO	GIUGNO	AGOSTO	SETTEMBRE
POMPEI								
L - V	3.790	4.584	13.541	15.033	16.058	16.514	17.590	14.187
Sab	7.325	3.239	10.165	10.011	10.405	13.469	11.315	11.731
Dom - Fest	12.714	7.766	11.454	29.540	12.885	24.883	23.516	18.402
ERCOLANO								
L - V	1.652	701	2.261	2.777	3.038	1.988	1.879	1.829
Sab	1.739	436	1.548	2.276	1.765	1.518	1.339	1.510
Dom - Fest	2.609	1.688	1.389	5.440	2.176	4.405	3.821	3.419
OPLONTI								
L - V	104	190	437	742	536	268	106	153
Sab	158	61	251	414	260	109	115	141
Dom - Fest	365	322	351	1.215	473	650	314	348
BOSCOREALE								
L - V	36	162	257	150	175	53	8	29
Sab	44	10	51	178	73	11	6	48
Dom - Fest	70	217	172	278	138	146	77	93

2.4.1 Focus sugli accessi al sito di Pompei

In questo paragrafo è sviluppato un approfondimento per il sito di Pompei finalizzato in particolar modo a quantificare la distribuzione del numero complessivo di accessi al sito tra i tre varchi a disposizione dei visitatori (Porta Marina, Porta Anfiteatro e Porta Esedra). Questa analisi mira a estrinsecare i primi elementi di una più approfondita analisi delle modalità di trasporto utilizzate dai turisti per raggiungere il sito archeologico di Pompei (descritte al paragrafo 3.1.1), coerentemente con quanto descritto al paragrafo 3.1 del successivo capitolo in relazione alle caratteristiche di accessibilità all'area.

Nella seguente Tabella 2.9 è riportato il numero di ingressi al sito di Pompei, suddiviso per porta di accesso, per tipologia di titolo di ingresso e per tipo di giorno della settimana. Nella Tabella 2.10 è espressa la ripartizione percentuale per porta di accesso all'area archeologica. Dai valori in essa riportati emerge la prevalenza degli accessi da Porta Esedra (che, come descritto nel capitolo successivo, è il varco prevalentemente utilizzato dai visitatori che si recano agli scavi con bus turistici) su cui grava oltre il 44%

degli ingressi totali; segue Porta Marina (che è il varco utilizzato dai visitatori che si recano agli scavi con i servizi ferroviari di EAV EX-Circumvesuviana) il cui peso è pari al 33,2% e infine Porta Anfiteatro (che è il varco più prossimo al centro di Pompei ed in particolare al Santuario della Beata Vergine del Rosario e che è rappresenta la porta di accesso più vicina alle stazioni ferroviarie EAV di Pompei Scavi ed RFI di Pompei) su cui grava circa il 22% degli ingressi totali (si veda anche la Figura 2.4).

Va evidenziato che le percentuali relative alla distribuzione degli ingressi dei visitatori paganti e dei non paganti sono significativamente diverse: in particolare la quota di ingressi paganti che grava su Porta Anfiteatro si riduce fino all'11% circa e questa riduzione è prevalentemente assorbita da Porta Esedra sulla quale, rispetto a questa categoria di utenti, grava oltre la metà degli accessi al sito archeologico.

Tabella 2.9: Titoli di ingresso venduti a Pompei – distribuzione per varchi (periodo Gennaio – Giugno 2016)

	TOTALE INGRESSI	TOTALE INGRESSI PAGANTI (INTERI + RIDOTTI)	TOTALE INGRESSI GRATUITI (TUTTI)	GRATUITO DOMENICHE MIBACT
PORTA MARINA	469.765	364.959	104.806	32.198
<i>L - V</i>	312.586	260.273	52.313	
<i>Sab</i>	61.878	51.741	10.137	
<i>Dom - Fest</i>	95.301	52.945	42.356	32.198
PORTA ANFITEATRO	316.544	108.565	207.979	28.728
<i>L - V</i>	225.512	72.784	152.728	
<i>Sab</i>	33.195	18.451	14.744	
<i>Dom - Fest</i>	57.837	17.330	40.507	28.728
PORTA ESEDRA	629.697	515.736	113.961	30.639
<i>L - V</i>	435.574	376.264	59.310	
<i>Sab</i>	78.029	67.061	10.968	
<i>Dom - Fest</i>	116.094	72.411	43.683	30.639
TOTALE	1.416.006	989.260	426.746	91.565
<i>L - V</i>	973.672	709.321	264.351	
<i>Sab</i>	173.102	137.253	35.849	
<i>Dom - Fest</i>	269.232	142.686	126.546	91.565

Tabella 2.10: Titoli di ingresso venduti a Pompei – distribuzione percentuale per varchi (periodo Gennaio – Giugno 2016)

	TOTALE INGRESSI	TOTALE INGRESSI PAGANTI (INTERI + RIDOTTI)	TOTALE INGRESSI GRATUITI (TUTTI)	GRATUITO DOMENICHE MIBACT
PORTA MARINA	33,2%	36,9%	24,6%	100,0%
<i>L - V</i>	32,1%	36,7%	19,8%	0,0%
<i>Sab</i>	35,7%	37,7%	28,3%	0,0%
<i>Dom - Fest</i>	35,4%	37,1%	33,5%	100,0%
PORTA ANFITEATRO	22,4%	11,0%	48,7%	100,0%
<i>L - V</i>	23,2%	10,3%	57,8%	0,0%
<i>Sab</i>	19,2%	13,4%	41,1%	0,0%
<i>Dom - Fest</i>	21,5%	12,1%	32,0%	100,0%
PORTA ESEDRA	44,5%	52,1%	26,7%	100,0%
<i>L - V</i>	44,7%	53,0%	22,4%	0,0%
<i>Sab</i>	45,1%	48,9%	30,6%	0,0%
<i>Dom - Fest</i>	43,1%	50,7%	34,5%	100,0%

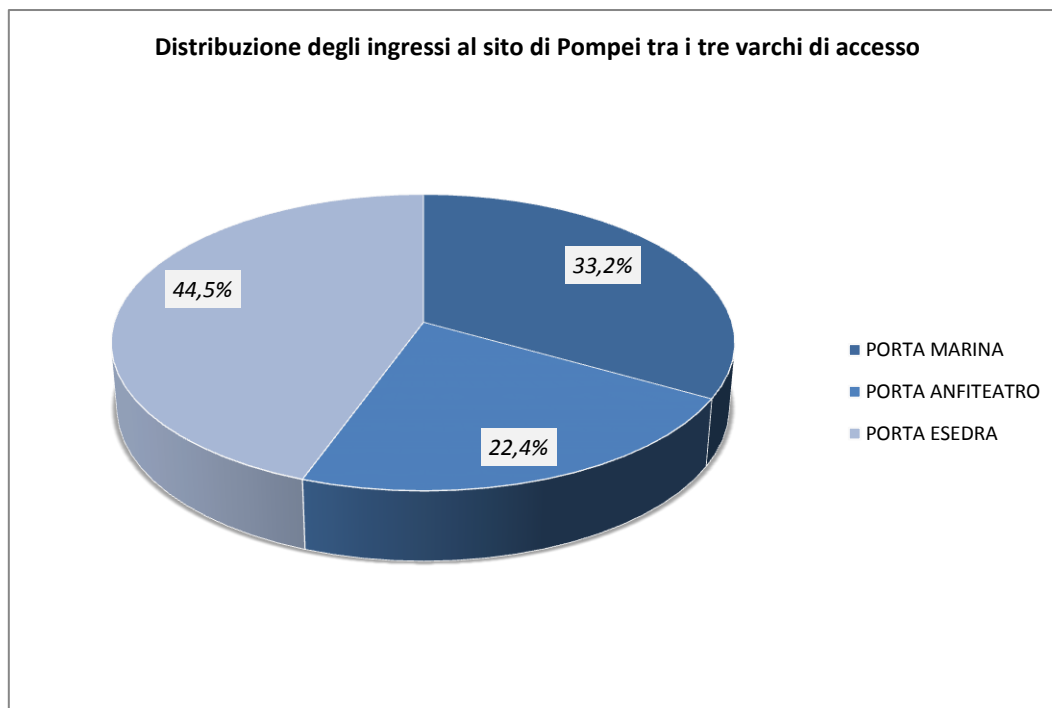


Figura 2.4: Titoli di ingresso venduti a Pompei – distribuzione percentuale per varchi (periodo Gennaio – Giugno 2016)

2.5 Il Parco Nazionale del Vesuvio

Il Parco nazionale del Vesuvio è nato il 5 giugno 1995 per il grande interesse geologico, biologico e storico che il suo territorio rappresenta. Esso si sviluppa attorno le pendici del vulcano e del Monte Somma estendendosi sul territorio di 13 comuni.

Il Parco del Vesuvio per via delle numerose attività che è possibile effettuare è un attrattore di una significativa quota di turisti. Secondo alcune informazioni reperite presso il sito dell'ente parco, le stime annue del numero di visitatori si attestano oltre le 400.000 unità (dato del 2005).

La maggior parte dei turisti è interessata alla passeggiata che può essere svolta sulla cima del vulcano, cui si accede da Ercolano o da Torre del Greco ma non mancano visitatori che sono interessati alle passeggiate lungo i 9 sentieri, variamente distribuiti lungo le pendici del vulcano.

Ferma restando l'attendibilità del dato reperito e soprattutto la datazione dello stesso, si tratta di volumi comparabili con quelli del sito archeologico di Ercolano, che collocano, pertanto il parco del Vesuvio immediatamente alle spalle dell'area archeologica di Pompei come capacità attrattiva.

3 ACCESSIBILITÀ CON IL TPL – L’OFFERTA ATTUALE

In questo capitolo sono descritte le modalità di accesso attraverso il trasporto collettivo ai siti archeologici in esame, caratterizzandole sia da un punto di vista quantitativo che qualitativo, in ragione, ad esempio, delle caratteristiche delle stazioni ferroviarie più vicine ai siti di interesse, delle caratteristiche dei percorsi pedonali di connessione verso ciascun sito archeologico.

3.1 Scavi di Pompei

L’accesso al sito archeologico degli scavi di Pompei avviene attraverso 3 porte distribuite lungo il lato sud dell’area: da Ovest verso Est Porta Marina, Porta Esedra e Porta Anfiteatro (si veda la successiva Figura 3.1).

Il primo varco, Porta Marina, è sostanzialmente prospiciente la stazione “Pompei – Villa dei Misteri” della ferrovia EAV Torre Annunziata – Sorrento e, proprio in virtù della sua posizione, è l’ingresso principalmente adottato per chi si reca agli scavi di Pompei attraverso i servizi ferroviari EAV tra Napoli e Sorrento.

Il secondo varco, Porta Esedra, si affaccia in Piazza Porta Marina inferiore e costituisce la via d’accesso preferenziale per i turisti che giungono al sito archeologico a mezzo autobus, sia di linea, perché vi transitano gli autobus SITA (Napoli – Pompei – Nocera), sia gran turismo/turistici che trovano opportunità di sosta nelle aree di parcheggio ubicate lungo Via Plinio.

Il terzo varco, Porta Anfiteatro, è ubicato al termine di Via Plinio (ovvero inizio di Via Roma) ed è l’ingresso più vicino al centro abitato di Pompei, ed in particolare a Piazza Bartolo Longo dove è ubicato il Santuario della Beata Vergine del Rosario. Quest’ultima porta è raggiungibile sia dalla stazione “Pompei Santuario” della ferrovia EAV Torre Annunziata – Poggiomarino (per la quale transitano i servizi ferroviari tra Napoli e Poggiomarino), dalla quale dista circa 650 metri, sia dalla stazione “Pompei” della ferrovia RFI Napoli – Salerno (per la quale transitano i servizi ferroviari Trenitalia tra Napoli e Salerno). Questo varco è raggiungibile anche attraverso i servizi autobus di CSTP n° 4 (Salerno – Pompei) e n° 50 (Salerno – Pompei via Autostrada) attestati in via Mazzini in prossimità della stazione RFI di Pompei.

Tutti i varchi sono ampiamente segnalati e lungo i percorsi di accesso verso Porta Anfiteatro, che sono inseriti nel contesto urbano, sono anche presenti numerose attività commerciali (in particolare ristorazione e vendita di souvenir) nonché punti di informazione e vendita di servizi per i turisti.

L’area archeologica di Pompei è raggiungibile con il trasporto collettivo tramite servizi sia su modalità ferroviaria che automobilistica. I servizi ferroviari sono quelli, come detto in precedenza, di EAV e di Trenitalia, i servizi automobilistici sono quelli di CSTP e SITA.

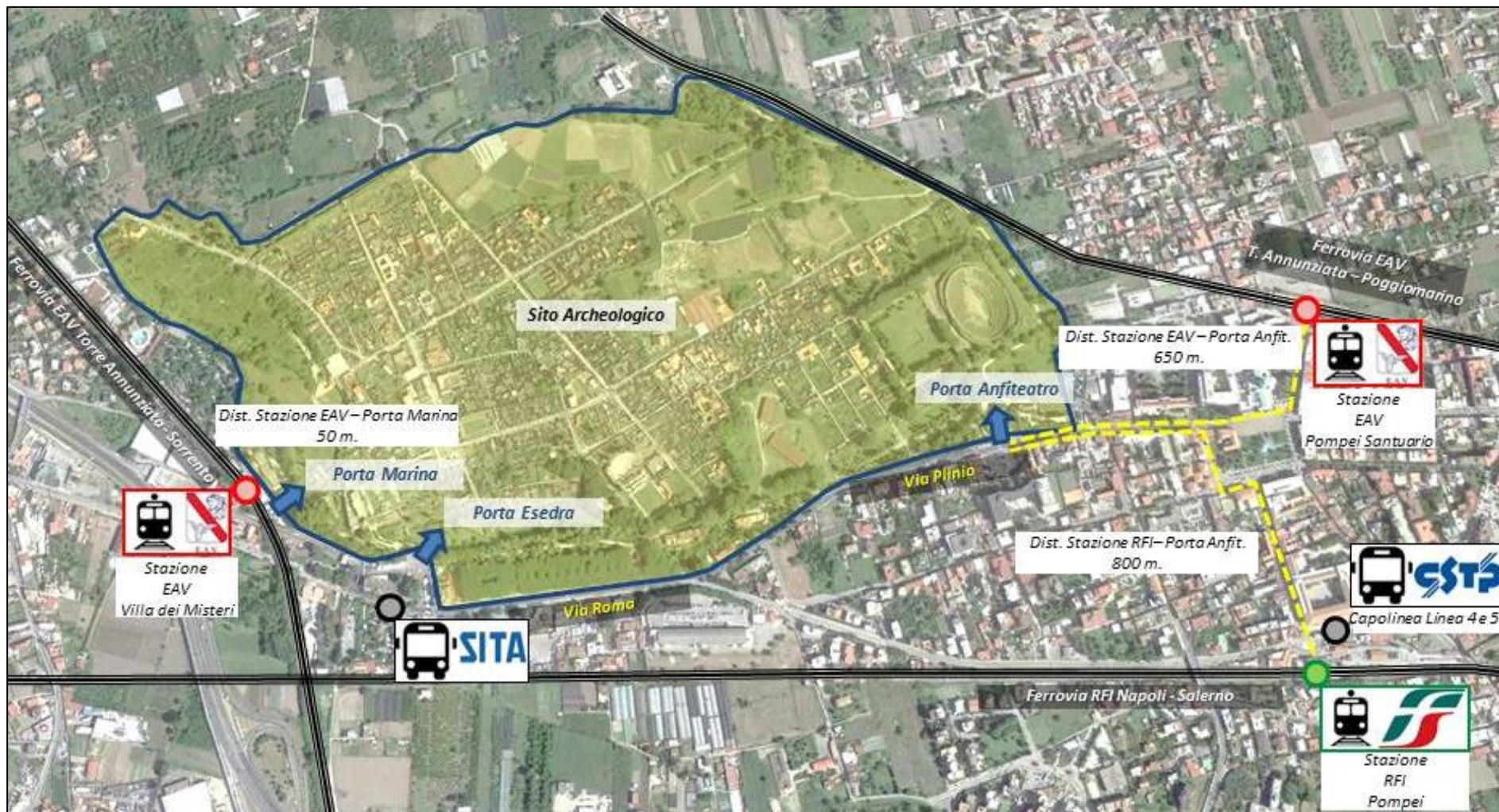


Figura 3.1: Accessibilità al sito archeologico di Pompei



Vista dell'ingresso di Porta Marina e della stazione EAV Villa dei Misteri



Vista della stazione EAV Villa dei Misteri



Vista dell'ingresso di Porta Esedra



Viabilità di accesso all'ingresso di Porta Esedra



Vista dell'ingresso di Porta Anfiteatro



Vista dell'ingresso di Porta Anfiteatro e vista di Via Roma verso Pompei centro

Figura 3.2: Accessibilità al sito archeologico di Pompei – viste dei percorsi di accesso



I servizi ferroviari EAV consentono di raggiungere gli scavi da Napoli, dai comuni della costa vesuviana, dalla costiera Sorrentina e dai comuni dell'area nord dell'agro nocerino – sarnese.

I servizi ferroviari di Trenitalia permettono di arrivare agli scavi da Napoli e dai comuni della costa vesuviana, oltre che dai comuni dell'area sud dell'agro nocerino – sarnese e dalla conurbazione salernitana.

I servizi automobilistici di SITA e di CSTP si sviluppano lungo le medesime direttrici della ferrovia, ovvero da e verso Napoli (servizi SITA) e da e verso Salerno (CSTP) lungo l'itinerario della SS18 (linea 4) e dall'autostrada A3 (linea 50).

L'offerta di collegamenti ferroviari verso il sito di Pompei è complessivamente elevata: sommando infatti i servizi EAV Napoli – Sorrento (che consentono di accedere agli scavi da Porta Marina) e i servizi EAV Napoli – Poggiomarino e Trenitalia Napoli – Salerno (che consentono di accedere agli scavi da Porta Anfitreato) si ottiene un'offerta complessiva di 88 coppie di treni nel giorno lavorativo medio (dato equivalente a circa 5 opportunità di collegamento all'ora). Questo valore scende a 83 coppie al sabato e 69 coppie la domenica. I soli servizi ferroviari offerti da EAV coprono il 63% dell'offerta complessiva ferroviaria tra Pompei e Napoli nel giorno feriale (questo valore è pari al 64% al sabato e al 71% la domenica).

I tempi di viaggio garantiti dai servizi ferroviari EAV oscillano dai 23 minuti garantiti dai treni Direttissimi sulla Napoli – Sorrento sulla relazione Napoli Garibaldi – Pompei Villa dei Misteri ai 42 minuti necessari ai treni Napoli – Poggiomarino per percorrere la tratta Napoli Garibaldi – Pompei Santuario.

I tempi di viaggio garantiti dai servizi ferroviari Trenitalia sulla relazione Napoli Piazza Garibaldi – Pompei oscillano dai 34 minuti dei servizi più veloci (che non effettuano servizio viaggiatori in alcune delle stazioni della linea Napoli – Torre Annunziata) ai 42 dei servizi di tipo "omnibus". Va evidenziato, per quanto concerne i servizi di Trenitalia che questi sono attestati, per la quasi totalità, alla stazione di Napoli Campi Flegrei garantendo in tal modo un'opportunità di collegamento senza trasbordo anche per turisti che scelgono di recarsi a Pompei e che originano il loro spostamento da aree del capoluogo servite dalla Linea 2 della metropolitana di Napoli (ad esempio, Chiaia e l'area Flegrea).

Se a ciò si aggiunge anche la quota di servizi su gomma garantiti da CSTP, quantificabili in 42 coppie di autobus sulla relazione Pompei – Salerno nei giorni feriali e 11 coppie nei festivi, e da SITA, quantificabili invece in circa 18 coppie di corse sulla relazione Napoli – Nocera nel giorno lavorativo di riferimento e 12 al sabato, si può ragionevolmente affermare che il livello di offerta garantito dai servizi di trasporto collettivo da e verso il sito archeologico di Pompei è adeguato a soddisfare l'attuale domanda di mobilità che potenzialmente è interessata a raggiungere l'area attraverso questa modalità di trasporto.

Nel seguito sono riportati i dati di sintesi relativi all'offerta di servizi ferroviari per l'area archeologica di Pompei transitanti rispettivamente nella stazione EAV Pompei – Villa dei Misteri (Tabella 3.1), nella stazione EAV Pompei – Santuario (Tabella 3.2) e nella stazione RFI Pompei (Tabella 3.3).

In queste tabelle è anche indicata la quantità di servizi ferroviari offerti nell'orario di apertura del sito archeologico (ovvero in arrivo/partenza nelle 3 stazioni che servono gli scavi nell'orario di apertura degli scavi). Nel periodo invernale (dall'1 novembre al 31 marzo) gli scavi sono aperti dalle 9.00 fino alle 17.00: in tale orario arrivano nelle 3 stazioni ferroviarie che servono gli scavi complessivamente 80 treni (41 da Napoli verso gli scavi e 39 da sud verso gli scavi); questo valore, relativo al giorno lavorativo medio, scende a 67 al sabato (34 da Napoli e 33 da Sud) e a 62 la domenica e nei giorni festivi (31 da Napoli e 31 da Sud).

Nel periodo estivo (dall'1 aprile al 31 ottobre) l'orario di apertura del sito archeologico si estende fino alle 19.30: nel giorno feriale medio, in questo spazio temporale transitano complessivamente per le tre stazioni ferroviarie di Villa dei Misteri, Pompei Santuario e Pompei 107 treni (55 da Napoli verso gli scavi e 52 in direzione opposta). Analogamente vi sono 105 treni al sabato (54 da Napoli e 51 da Sud) e 85 treni la domenica (42 da Napoli e 43 da Sud).

Come già affermato in precedenza, questi valori, uniti a tempi di viaggio relativamente contenuti, connotano un'offerta complessivamente soddisfacente per l'attuale domanda di turisti che scelgono di utilizzare il trasporto collettivo per recarsi in visita presso il sito archeologico di Pompei.

Tabella 3.1: Sintesi offerta servizi EAV in transito nella stazione di Pompei Villa dei Misteri (orario al pubblico EAV ottobre 2016)

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni giornalieri da Napoli verso Sorrento	33	33	31
Arrivi prima delle 9.00	6	6	4
Arrivi fascia 9.00-13.00	8	8	8
Arrivi fascia 13.00-17.00	8	8	8
Arrivi dopo le 17.00	11	11	11
Tempo di viaggio da Napoli [min]	min. 22 - max. 35	min. 22 - max. 35	min. 22 - max. 35
Treni da Sorrento verso Napoli	33	33	31
Arrivi prima delle 9.00	7	7	6
Arrivi fascia 9.00-13.00	7	7	6
Arrivi fascia 13.00-17.00	8	8	8
Arrivi dopo le 17.00	11	11	11
Tempo di viaggio da Sorrento [min]	min. 25 - max. 30	min. 25 - max. 30	min. 25 - max. 30

Tabella 3.2: Tabella sintesi offerta servizi EAV in transito nella stazione di Pompei Santuario (orario al pubblico EAV ottobre 2016)

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni da Napoli verso Poggioreale	22	21	17
Arrivi prima delle 9.00	5	5	4
Arrivi fascia 9.00-13.00	5	5	4
Arrivi fascia 13.00-17.00	5	5	4
Arrivi dopo le 17.00	7	6	5
Tempo di viaggio da Napoli [min]	35	35	35



Treni da Poggiomarino verso Napoli	22	21	18
Arrivi prima delle 9.00	7	7	5
Arrivi fascia 9.00-13.00	4	4	5
Arrivi fascia 13.00-17.00	6	6	4
Arrivi dopo le 17.00	5	4	4
Tempo di viaggio da Poggiomarino [min]	12	12	12

Tabella 3.3: Tabella sintesi offerta servizi Trenitalia in transito nella stazione di Pompei RFI (orario al pubblico Trenitalia ottobre 2016)

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni da Napoli verso Salerno	33	29	20
Arrivi prima delle 9.00	6	6	4
Arrivi fascia 9.00-13.00	8	7	6
Arrivi fascia 13.00-17.00	7	6	2
Arrivi dopo le 17.00	12	10	8
Tempo di viaggio da Napoli [min]	min. 34 - max. 42	min. 34 - max. 42	min. 34 - max. 42
Treni da Salerno verso Napoli	32	27	20
Arrivi prima delle 9.00	8	8	6
Arrivi fascia 9.00-13.00	7	7	4
Arrivi fascia 13.00-17.00	6	5	3
Arrivi dopo le 17.00	11	7	7
Tempo di viaggio da Salerno [min]	min. 35 - max. 48	min. 35 - max. 48	min. 35 - max. 48

3.1.1 Prime ipotesi sulla ripartizione modale degli spostamenti verso il sito di Pompei

Nel periodo che si estende dal primo gennaio al 30 giugno del 2016 gli ingressi complessivi a Pompei, come già illustrato ai precedenti paragrafi, sono stati 1.416.006. Il dettaglio della ripartizione per porta di accesso e tipo giorno della settimana è riportato nuovamente (in forma più sintetica, prescindendo dalle tipologie di titoli di ingresso) nella Tabella 3.4 che segue.

Tabella 3.4: Accessi al sito di Pompei suddivisi per varchi e tipo giorno della settimana (periodo Gennaio – Giugno 2016)

Varco di accesso	TOTALE	L - V	Sab	Dom - Fest
<i>Porta Anfiteatro</i>	469.765	312.586	61.878	95.301
<i>Porta Esedra</i>	316.544	225.512	33.195	57.837
<i>Porta Marina</i>	629.697	435.574	78.029	116.094
Totale complessivo	1.416.006	973.672	173.102	269.232

Per ciascuna porta, in ragione delle modalità di accesso disponibili (discusse nel precedente paragrafo 3.1), è stata ipotizzata una distribuzione percentuale di scelta degli utenti. Tale ipotesi, illustrata nella successiva Tabella 3.5, è rappresentata da una matrice di incidenza tra modalità di accesso all'area archeologica per varco di accesso prescelto. In definitiva, data la porta di ingresso è stata stimata la modalità di accesso a Pompei. E' stato ipotizzato, in via del tutto preliminare, ad esempio, che gli accessi a Porta Marina sono per la quasi totalità su modalità ferroviaria, ovvero con i servizi EAV Napoli – Sorrento che fermano alla stazione di Pompei Villa dei Misteri. Allo stesso modo, per Porta Esedra è stato ipotizzato che la quota prevalente è quella della modalità automobilistica (autobus turistico o di linea), con una quota restante del 20% per altre modalità tra cui l'auto privata. Per tale accesso è del tutto esclusa la modalità ferroviaria (considerando le distanze delle stazioni dal varco di accesso agli scavi). Come specificato in precedenza, questi valori sono suscettibili di variazioni in ragione di valutazioni più specifiche da sviluppare mediante mirate indagini sulla mobilità.

Tabella 3.5: Ipotesi di ripartizione delle modalità di accesso disponibili per ciascun varco di accesso al sito di Pompei

	<i>Stazione EAV Villa dei Misteri servizi EAV Napoli – Sorrento</i>	<i>Stazione EAV Pompei Santuario servizi EAV Napoli – P.marino</i>	<i>Stazione RFI Pompei servizi TRENITALIA Napoli – Salerno</i>	<i>Autobus (turistico/linea)</i>	<i>Altro (auto privata, turisti stanziali)</i>
Porta Anfiteatro	0%	5%	5%	45%	45%
Porta Esedra	0%	0%	0%	80%	20%
Porta Marina	98%	0%	0%	0%	2%

Combinando questi valori della Tabella 3.5 con i valori degli accessi registrati a ciascun varco di accesso nel periodo gennaio-giugno 2016 si ottiene la ripartizione modale complessiva al sito archeologico di Pompei per vettore. Con riferimento al totale di 181 giorni valutati nel periodo si ottiene che il vettore prevalentemente utilizzato per accedere a Pompei è il bus (quota modale pari al 46% circa). Alla quota bus segue la modalità ferroviaria ed in particolare l'utilizzo dei servizi EAV Napoli – Sorrento che transitano per la stazione di Pompei Villa dei Misteri (quota modale pari al 33% circa). Poi vi sono quote marginali che spettano invece ai servizi EAV Napoli – Poggiomarino, che transitano per la stazione di Pompei Santuario (quota modale pari al 2% circa), e ai servizi Trenitalia Napoli – Salerno, che transitano per la stazione RFI di Pompei (quota modale pari all'1% circa). Non si stimano significative differenze nelle ripartizioni modali se si osservano separatamente i giorni lavorativi, i sabato ed i festivi. I risultati di questa prima valutazione sulle ripartizioni modali sono riportati in Tabella 3.6 e rappresentati, con riferimento al totale dei giorni del periodo gennaio – giugno 2016 in Figura 3.3.

Tabella 3.6: Ripartizioni modali stimate per l'accesso al sito archeologico di Pompei

Vettore	TOTALE		L - V		Sab		Dom - Fest	
	Visitatori	Quota modale	Visitatori	Quota modale	Visitatori	Quota modale	Visitatori	Quota modale
Autobus (turistico/linea)	646.202	45,6%	449.940	46,2%	77.361	44,7%	118.902	44,2%
Stazione EAV Villa dei Misteri servizi EAV Napoli – Sorrento	460.370	32,5%	306.334	31,5%	60.640	35,0%	93.395	34,7%
Altro	277.780	19,6%	183.571	18,9%	30.121	17,4%	48.260	17,9%
Stazione EAV Pompei Santuario servizi EAV Napoli – P.marino	15.827	1,1%	22.551	2,3%	3.320	1,9%	5.784	2,1%
Stazione RFI Pompei servizi TRENITALIA Napoli – Salerno	15.827	1,1%	11.276	1,2%	1.660	1,0%	2.892	1,1%
TOTALE	1.416.006	100,0%	973.672	100,0%	173.102	100,0%	269.232	100,0%

A suffragare l'attendibilità di queste prime stime concorrono i dati di frequentazione dei servizi ferroviari EAV ed in particolare delle stazioni della rete (fonte: indagini di frequentazione del Consorzio Unico Campania nell'anno 2015): infatti, sulla base di questi dati nella stazione di Pompei Villa dei Misteri, nel giorno medio, il flusso di passeggeri discesi è mediamente pari a 2.480 viaggiatori/giorno. Sulla base dei valori di ripartizione modale ipotizzati per ciascun varco di accesso e dei dati complessivi degli accessi, si ottiene, infatti, un valore medio di visitatori/giorno che giungono agli scavi a mezzo dei servizi EAV Napoli – Torre Annunziata – Sorrento e che scendono nella stazione di Pompei Villa dei Misteri pari a **2.543 viaggiatori/giorno**, che è un valore del tutto compatibile con il dato di frequentazione della stazione EAV, considerando che nell'area di influenza della stazione vi è, sostanzialmente, solo la porta "Marina Superiore" di accesso agli scavi e poche altri siti attrattori (campeggio Zeus e alberghi Tiberius e Villa dei Misteri) e che, pertanto, il traffico passeggeri nella stazione Villa dei Misteri è quasi del tutto attribuibile al flusso turistico verso e da gli Scavi (cui va aggiunta una quota residuale di eventuali addetti alle strutture ricettive e al sito archeologico che si servono dei servizi EAV per raggiungere le rispettive attività).

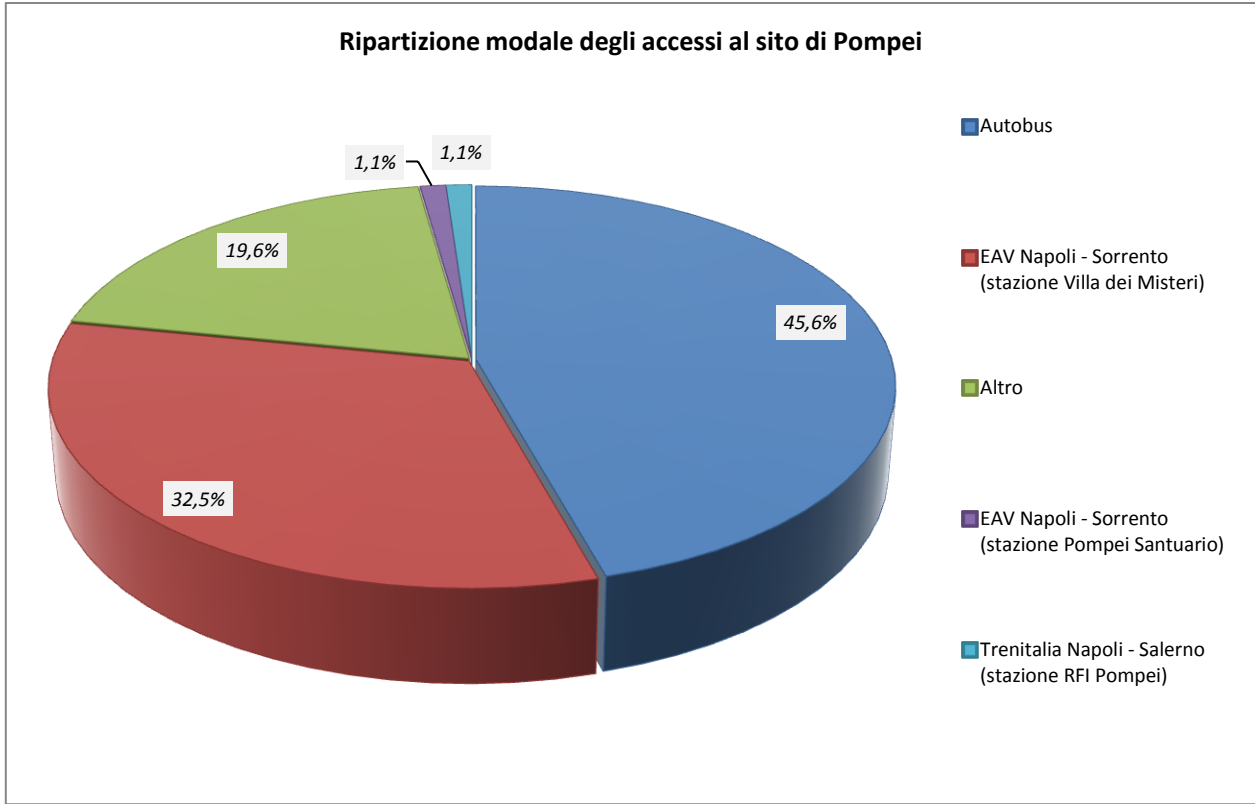


Figura 3.3: Ripartizioni modali stimate per l'accesso al sito archeologico di Pompei

3.2 Scavi di Ercolano

L'ingresso principale agli scavi di Ercolano è situato in Corso Resina all'altezza dell'intersezione con Via IV Novembre. E' presente un ulteriore ingresso al sito archeologico in corrispondenza dell'area di parcheggio presso Via Alveo per chi si reca al complesso mediante auto privata o autobus a noleggio.

Per quanto concerne l'accessibilità attraverso il trasporto collettivo, la modalità di accesso ottimale è costituita dalla ferrovia EAV Napoli – Torre Annunziata. La stazione di Ercolano Scavi è infatti posta in cima a via Vittorio Veneto, all'estremo opposto rispetto all'ingresso degli scavi, ubicato, come detto in precedenza, all'estremo inferiore di Via IV Novembre (si veda la Figura 3.4). Il percorso pedonale, lungo circa 500 metri, tra la stazione e l'ingresso all'area archeologica è correttamente segnalato con cartelli segnaletici (con indicazioni anche in lingua inglese) che riportano le distanze progressive dal sito. Lo stesso percorso è tutto in discesa (con un dislivello tra la stazione e l'ingresso agli scavi di circa 30 metri). Una volta usciti dalla stazione i turisti trovano un punto di informazione per gli scavi di Ercolano e per eventuali escursioni sul Vesuvio e, lungo il percorso verso gli scavi, incontrano numerose attività di ristorazione, nonché il Museo Archeologico Virtuale (M.A.V.).

Come il sito archeologico di Pompei, Ercolano gode sostanzialmente di buone opportunità di collegamento attraverso i servizi ferroviari EAV: infatti, per la stazione di Ercolano Scavi sopra descritta transitano i servizi ferroviari Napoli – Torre Annunziata – Sorrento e Napoli – Torre Annunziata – Poggioreale. L'offerta

cumulata di corse da e verso Ercolano Scavi è pari a 55 coppie di treni nel giorno feriale medio, 54 al sabato e 49 nelle domeniche e nei giorni festivi. In relazione agli orari di apertura invernale ed estivo del sito (8.30-17.00 e 8.30-19.30) sono rispettivamente 36 e 27 le coppie di collegamenti offerti in tali finestre temporali.

I tempi di viaggio dal capoluogo sono contenuti, visto che i servizi più veloci coprono la tratta Napoli piazza Garibaldi – Ercolano Scavi in 10 minuti ed i più lenti in 17 minuti.

Diversamente dal sito di Pompei, Ercolano non è servita dalla rete ferroviaria RFI essendo la stazione più vicina (Portici – Ercolano) distante 1,7 Km dall’ingresso all’area archeologica.

Anche per quanto riguarda il trasporto su gomma esistono delle differenze con il sito di Pompei: infatti, lungo Corso Resina, transitano unicamente alcune linee suburbane dell’ANM (linea 5 circolare tra Portici e Ercolano, linea 157 Napoli - Ercolano, linea 176 circolare tra Portici ed Ercolano e linea 177 circolare tra Portici, Ercolano e San Sebastiano al Vesuvio) che prevalentemente servono bacini di tipo locale collegando tra loro i comuni di Portici, Ercolano e San Giorgio a Cremano.

I dati di sintesi dell’offerta di trasporto ferroviario EAV verso il sito archeologico di Ercolano sono riportati nella successiva Tabella 3.7.

Tabella 3.7: Tabella sintesi offerta servizi EAV in transito nella stazione di Ercolano Scavi (orario al pubblico EAV ottobre 2016)

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni da Napoli verso Sorrento/Poggiomarino	55	54	49
Arrivi prima delle 9.00	14	14	10
Arrivi fascia 9.00-13.00	13	13	12
Arrivi fascia 13.00-17.00	13	13	12
Arrivi dopo le 17.00	15	15	15
Tempo di viaggio da Napoli Garibaldi	min. 10 - max. 17	min. 10 - max. 17	min. 10 - max. 17
Treni da Sorrento/Poggiomarino verso Napoli	55	54	49
Arrivi prima delle 9.00	13	13	9
Arrivi fascia 9.00-13.00	13	13	13
Arrivi fascia 13.00-17.00	13	13	12
Arrivi dopo le 17.00	16	15	15
Tempo di viaggio verso Napoli Garibaldi	min. 10 - max. 18	min. 10 - max. 18	min. 10 - max. 18



Figura 3.4: Accessibilità al sito archeologico di Ercolano



Vista della Stazione EAV di Ercolano – Via Vittorio Veneto



Vista di Via IV Novembre in direzione ingresso scavi – sulla destra cartello segnaletico con indicazione della distanza



Vista dell'ingresso degli Scavi di Ercolano da Via IV Novembre



Vista del Museo Archeologico Virtuale (M.A.V.) lungo Via IV Novembre

Figura 3.5: Accessibilità al sito archeologico di Ercolano – viste dei percorsi di accesso

3.3 Scavi di Oplonti

L'ingresso al sito archeologico di Oplonti è situato a Torre Annunziata in corrispondenza dell'intersezione tra Via Margherita di Savoia e Via Sepolcri. Il complesso archeologico è facilmente raggiungibile dalla stazione Torre Annunziata Oplonti della ferrovia EAV Napoli – Torre Annunziata, distante da quest'ultima circa 300 metri. Il percorso pedonale si sviluppa lungo Via Paolo Boselli, dove è ubicata la stazione, e Via Sepolcri. All'uscita della stazione è presente la segnaletica indicante il percorso da seguire per raggiungere il sito, e la stessa si ritrova anche all'intersezione tra Via Boselli e Via Sepolcri (cfr. Figura 3.6).

Se il primo tratto del percorso pedonale (fino all'intersezione con Via Vittorio Veneto), non è particolarmente curato dal punto di vista della funzionalità e dell'arredo urbano, a causa soprattutto di marciapiedi non particolarmente ampi, il tratto finale lungo via Sepolcri si presenta in condizioni estetico-funzionali migliori essendo stato oggetto di lavori di riqualificazione volti a migliorare l'arredo urbano e la funzionalità dei percorsi di accesso al sito archeologico di Oplonti mediante la realizzazione di marciapiedi particolarmente ampi (si veda la Figura 3.7).

In questo tratto di strada si incontra anche la ProLoco Oplonti – Marina del Sole che svolge anche funzione di ufficio informazioni turistiche.

L'offerta di servizi ferroviari in transito per la stazione di Torre Annunziata Oplonti è la medesima di Ercolano (le stazioni insistono sulla medesima tratta ferroviaria). Le uniche variazioni sono relative alla quantità di treni che transitano per la stazione nelle fasce di aperture invernale ed estiva del sito archeologico (rispettivamente 8.30 – 17.00 e 8.30 -19.30). I dati sui transiti ed i tempi di percorrenza sono riportati nella successiva Tabella 3.8. Complessivamente, nel giorno feriale medio, transitano 55 coppie di treni, di cui 28 e 36 rispettivamente in orario invernale ed estivo di apertura del sito archeologico: questa offerta equivale a circa 3 coppie di collegamenti/ora (nell'intervallo di apertura).

Al pari di Ercolano, da cui dista pochi chilometri, i tempi di viaggio a bordo dei servizi ferroviari EAV sono relativamente contenuti: i treni più veloci (direttissimi Napoli – Sorrento) coprono la tratta in 18 minuti, mentre i più lenti accelerati impiegano 15 minuti in più.

Così come per Pompei e Ercolano questi valori connotano caratteristiche dell'offerta di servizi di trasporto collettivo adeguate a soddisfare l'utenza turistica che desidera raggiungere il sito archeologico di Oplonti attraverso il trasporto collettivo.

Al pari di Ercolano il sito di Oplonti è raggiungibile, con modalità ferroviaria, solo attraverso la rete ed i servizi EAV. La stazione RFI di Torre Annunziata Centrale è infatti distante circa 2 Km dal sito ; tale distanza non rende sostenibile una connessione di tipo pedonale con gli scavi. L'altra stazione ferroviaria RFI di Torre Annunziata ("Torre Annunziata Città") è molto più vicina al sito archeologico di Oplonti (circa 600 metri, cfr.



Figura 3.6) ma l'offerta di treni in transito per questo impianto è limitata a sole 6 coppie di treni nel giorno feriale medio (5 al sabato e 6 la domenica e i festivi).

**Tabella 3.8: Tabella sintesi offerta servizi EAV in transito nella stazione di Torre Annunziata Oplonti
(orario al pubblico EAV ottobre 2016)**

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni da Napoli verso Sorrento/Poggiomarino	55	54	48
Arrivi prima delle 9.00	10	10	6
Arrivi fascia 9.00-13.00	13	13	12
Arrivi fascia 13.00-17.00	13	13	12
Arrivi dopo le 17.00	19	18	18
Tempo di viaggio da Napoli	min. 18 - max. 33	min. 18 - max. 33	min. 18 - max. 33
Treni da Sorrento/Poggiomarino verso Napoli	55	54	49
Arrivi prima delle 9.00	12	12	9
Arrivi fascia 9.00-13.00	11	11	11
Arrivi fascia 13.00-17.00	14	14	12
Arrivi dopo le 17.00	18	17	17
Tempo di viaggio verso Napoli	min. 18 - max. 33	min. 18 - max. 33	min. 18 - max. 33



Figura 3.6: Accessibilità al sito archeologico di Oplonti



Vista della Stazione EAV di Torre Annunziata Oplonti – Via Paolo Boselli



Vista di Via Sepolci in direzione ingresso scavi da Via Vittorio Veneto



Vista di Via Sepolci - ProLoco Oplonti – Marina del Sole



Vista dell'ingresso dell'area archeologica da Via Sepolci

Figura 3.7: Accessibilità al sito archeologico di Oplonti – viste dei percorsi di accesso

3.4 Antiquarium

Il sito Antiquarium è situato nel comune di Boscoreale in Viale della Villa Regina (si veda la Figura 3.8), ed allo stato attuale non risulta raggiungibile facilmente attraverso il trasporto collettivo ed in particolare ferroviario. Infatti, la stazione ferroviaria più prossima all’area archeologica è quella di Boscoreale della ferrovia Torre Annunziata – Poggiomarino che però dista dal sito 1,6Km.

Viepiù va evidenziato che è in corso di completamento la stazione “Villa Regina – Antiquarium” ubicata lungo la ferrovia EAV Torre Annunziata – Sorrento circa 1,3 Km prima della stazione “Pompei Villa dei Misteri”.

Il fabbricato viaggiatori della stazione affaccia su un piazzale che costeggia Via Settetermini (si veda la Figura 3.8). La nuova stazione dista dall’ingresso del sito Antiquarium circa 650m. Un ipotetico collegamento pedonale tra la stazione e l’area archeologica andrebbe adeguatamente funzionalizzato e segnalato, dato che, ad oggi, l’Antiquarium risulta poco efficacemente segnalato (si veda la Figura 3.9).

Una volta attivata la stazione “Villa Regina – Antiquarium”, le opportunità di collegamento su modalità ferroviaria saranno le medesime della stazione “Pompei – Villa dei Misteri” e che si riportano nella seguente Tabella 3.9.

Tabella 3.9: Tabella sintesi offerta servizi EAV lungo la tratta Torre Annunziata – Sorrento (orario al pubblico EAV ottobre 2016)

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni da Napoli verso Sorrento	33	33	31
Treni da Sorrento verso Napoli	33	33	31

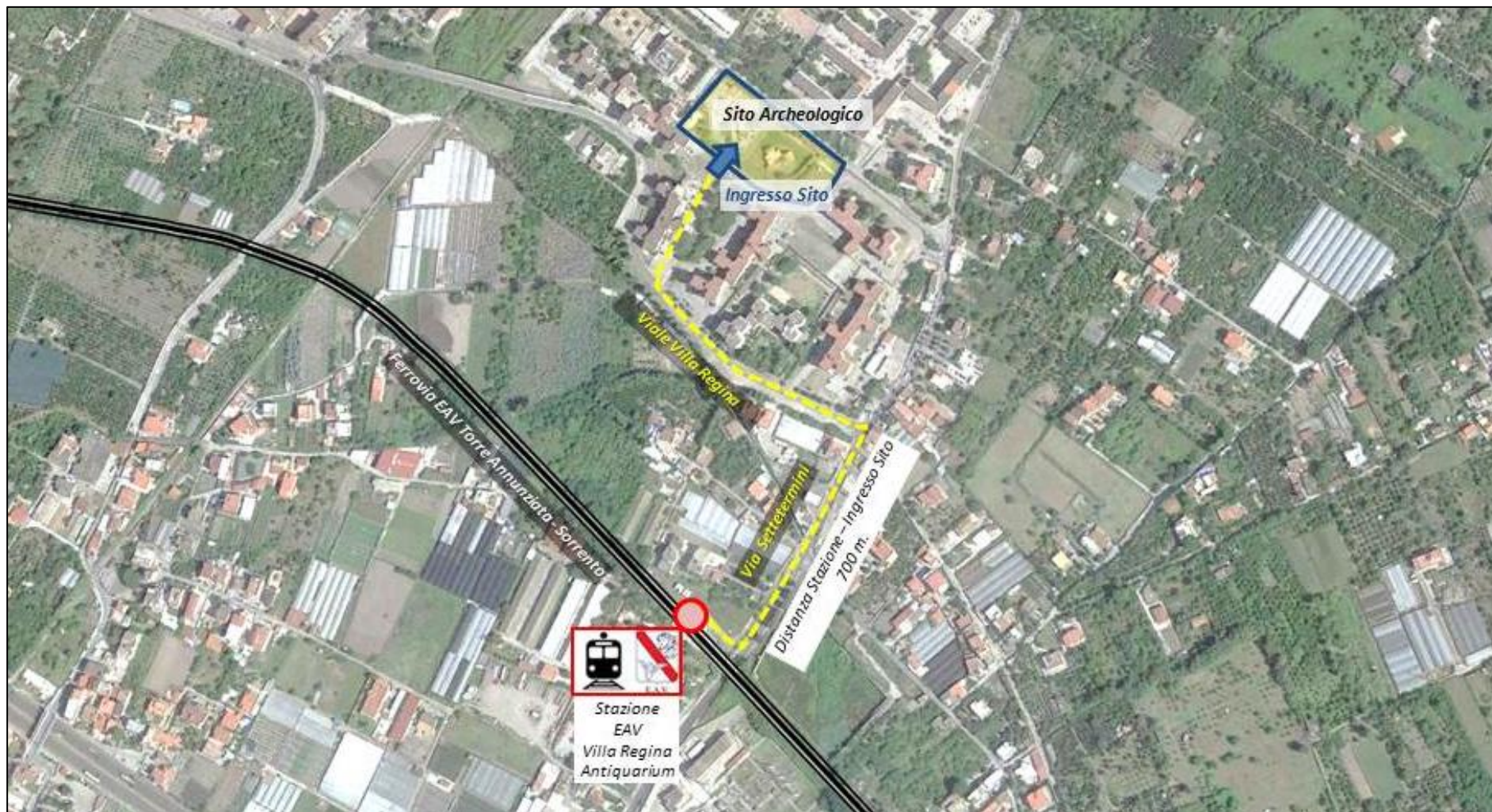


Figura 3.8: Accessibilità al sito archeologico di Antiquarium



Vista della realizzanda Stazione EAV di Villa Regina - Antiquarium



Vista intersezione Via Settetermini con Viale Villa Regina



Vista di Viale Villa Regina – viabilità accesso all'Antiquarium



Vista dell'ingresso dell'Antiquarium

Figura 3.9: Accessibilità al sito archeologico Antiquarium – viste dei percorsi di accesso

3.5 Stabiae e Villa Arianna

La zona archeologica di Castellammare di Stabia è costituita dal sito di “Stabiae” e dal sito di “Villa Arianna”, posti lungo la cosiddetta passeggiata archeologica in cima al costone prospiciente il centro di Castellammare (cfr. Figura 3.10 e la Figura 3.11). Il dislivello tra il centro e le due aree è di circa 30 metri.

Le opportunità per raggiungere i due siti attraverso il trasporto collettivo sono limitate. Di fatto unicamente il sito “Stabiae” è in qualche modo raggiungibile con il trasporto collettivo mediante l’utilizzo combinato dei servizi ferroviari EAV e del servizio automobilistico urbano di Castellammare di Stabia sempre esercito da EAV: infatti, uscendo dalla stazione di “Via Nocera” della ferrovia EAV Ex Circumvesuviana, tramite l’autobus 1R di EAVBUS è possibile raggiungere l’intersezione tra Via Madonna delle Grazie e la passeggiata archeologica, da questo punto tramite percorso pedonale di circa 600 metri si giunge all’ingresso del sito di “Stabiae”, mentre per raggiungere “Villa Arianna” è necessario percorrere ulteriore strada a piedi.

Benché l’offerta di servizi ferroviari sulla relazione Napoli – Sorrento sia caratterizzata da valori giornalieri non trascurabili (si veda la successiva Tabella 3.10), la modalità di accesso a mezzo trasporto collettivo alle aree archeologiche di Castellammare di Stabia è fortemente disagiata, sia per la lunghezza significativa del percorso pedonale, sia per la necessità di dover utilizzare anche il trasporto urbano su gomma di Castellammare di Stabia che, invece, è caratterizzato da una scarsa frequenza di corse (10 corse giornaliere totali) e da una collocazione oraria di queste nelle fasce pendolari lavorative e scolastiche, al di fuori, pertanto, delle fasce di interesse dei turisti che si recano in visita ai siti archeologici.

Tabella 3.10: Tabella sintesi offerta servizi EAV nella stazione di Castellammare di Stabia Via Nocera (orario al pubblico EAV ottobre 2016)

	Da Lun - Ven	Sab.	Dom. e Festivi
Treni da Napoli verso Sorrento	33	33	31
Arrivi prima delle 9.00	5	5	3
Arrivi fascia 9.00-13.00	8	8	8
Arrivi fascia 13.00-17.00	8	8	8
Arrivi dopo le 17.00	12	12	12
Tempo di viaggio da Napoli	min. 33 - max. 43	min. 33 - max. 43	min. 33 - max. 43
Treni da Sorrento verso Napoli	33	33	31
Arrivi prima delle 9.00	6	6	5
Arrivi fascia 9.00-13.00	8	8	8
Arrivi fascia 13.00-17.00	8	8	8
Arrivi dopo le 17.00	13	13	13
Tempo di viaggio da Sorrento	22	22	22

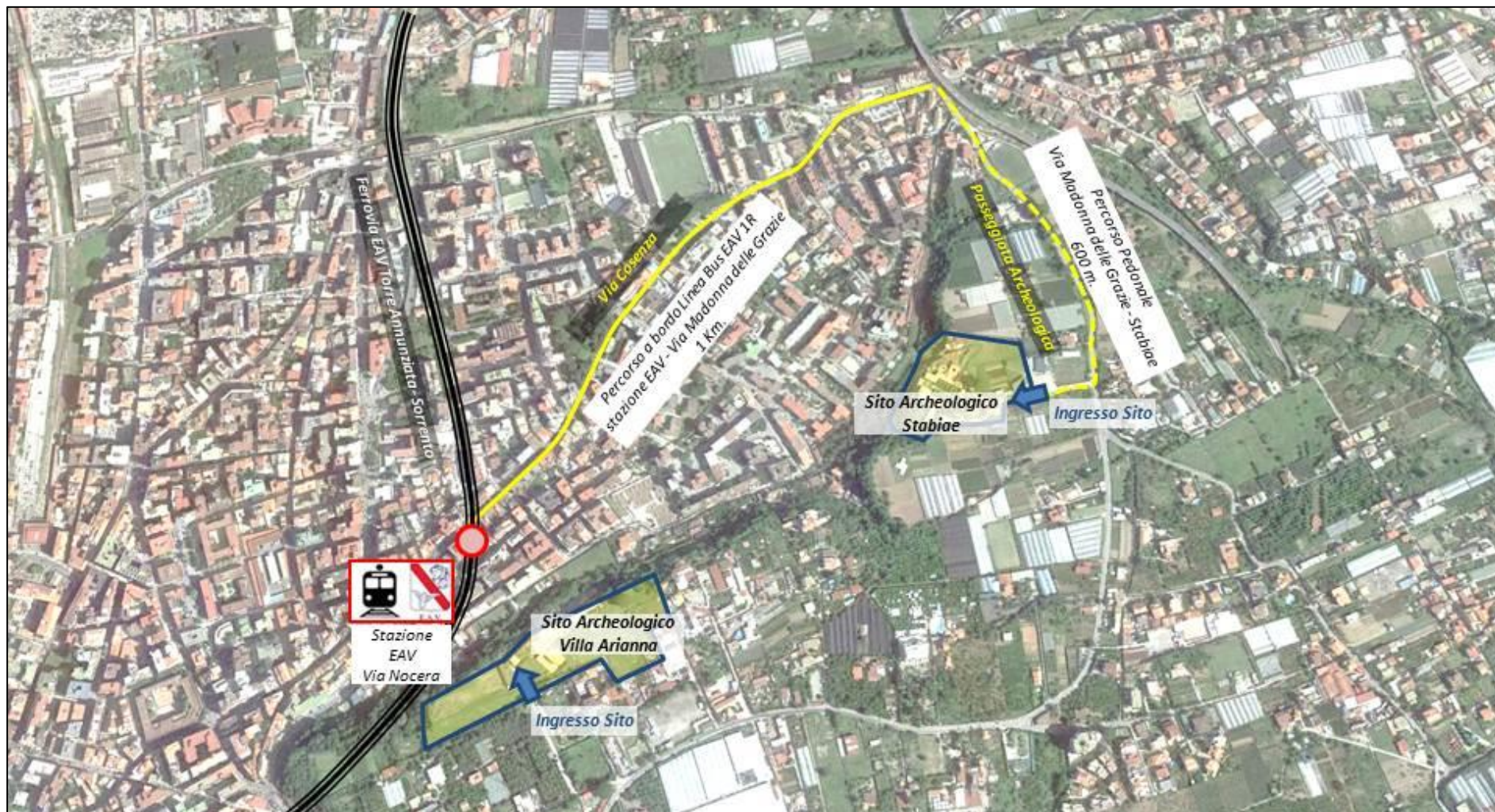


Figura 3.10: Accessibilità al sito archeologico di Stabiae e Villa Arianna



Vista della fermata EAV di Via Nocera da Via Giuseppe Cosenza



*Intersezione Via Giuseppe Cosenza con SP Varano Scavi Stabia
("Passeggiata Archeologica")*



*Vista ingresso sito Archeologico Stabiae sulla SP Varano Scavi Stabia
("Passeggiata Archeologica")*



*Vista ingresso sito Archeologico Villa Arianna sulla SP Varano Scavi Stabia
("Passeggiata Archeologica")*

Figura 3.11: Accessibilità al sito archeologico di Stabiae – viste dei percorsi di accesso



3.6 Il Parco Nazionale del Vesuvio

L'accesso agli attrattori del Parco del Vesuvio (in particolare la vetta ed i 9 sentieri naturalistici) avviene prevalentemente attraverso mezzo privato con cui si può facilmente raggiungere da ciascuno dei comuni del Parco i punti di interesse desiderati.

Tuttavia, non mancano le opportunità di collegamento attraverso servizi di trasporto collettivo sia di tipo turistico (o a noleggio), sia di linea.

Nella prima categoria rientrano i servizi offerti dalla Vesuvio Express che è il servizio di trasporto turistico che collega l'antica Ercolano al Gran Cono del Vesuvio. Gli autobus partono da Ercolano nella piazza antistante la stazione EAV di Ercolano Scavi (si veda il paragrafo 3.2) e raggiungono l'ingresso del percorso del Gran Cono del Vesuvio.

I servizi di linea sono offerti da EAVBUS e prevedono collegamenti diretti per il Vesuvio con partenza da Pompei con partenze dal capolinea in Piazza Anfiteatro, dalle 08.00 alle 15.30 (ultimo rientro dal Vesuvio ore 17.40). La durata dello viaggio tra Pompei ed il Vesuvio fino al cratere (Quota 1.000 m.) è di circa 55'. Sono previste, infine, 4 fermate: Porta Marina/Villa dei Misteri/Quota 400 mt /Quota 750mt.

Questo collegamento di EAVBUS offre una buona opportunità di connessione tra l'area archeologica di Pompei ed il Vulcano, mettendo a sistema questi due attrattori ed offrendo un servizio di tipo turistico estremamente comodo per i visitatori che sono interessati ad entrambi.

Il Parco del Vesuvio si può visitare anche dal Terminal Busvia del Vesuvio sito alla fine di via Cifelli a Boscoreale. Successivamente, con dei servizi bus dedicati (sette corse giornaliere), attraverso l'antica strada Matrone all'interno della Riserva Alto Tirone, si può raggiungere il Piazzale Superiore, sito a 1.050 metri di altitudine e visitare il cono del Vesuvio.

4 LE CRITICITÀ E LE POSSIBILI TIPOLOGIE DI INTERVENTO

Nel Capitolo 2 sono stati descritti i siti della *buffer zone*, individuandone il numero di visitatori e la distribuzione per tipologia di giorno, oltre che per titolo di ingresso.

Al Capitolo 3 è stata invece evidenziata l'accessibilità con i mezzi di trasporto pubblico locale ai vari siti archeologici ipotizzandone, per il solo sito di Pompei, una ripartizione modale degli ingressi.

A questi capitoli non è stata poi associata una caratterizzazione sulla "qualità" dei servizi e sulla "tipologia" dei visitatori. In particolare l'analisi, asettica, dei dati disponibili, pur restituendo importantissime informazioni globali e molto dettagliate sull'ambito dei numeri, lascia aperto uno spazio di approfondimento in riferimento ad alcuni aspetti che, notoriamente, rappresentano allo stesso tempo un ambito di criticità e di opportunità.

Per quanto concerne i servizi di trasporto sarà opportuno aggiungere informazioni relative alla qualità dei servizi erogati, in termini di affidabilità e puntualità, oltre che di informazione all'utenza, pulizia, igiene, funzionalità e comfort. E' noto, anche se al momento non certificabile con dati omogenei, che vi sono degli aspetti di qualità da migliorare, soprattutto per ciò che concerne i servizi eserciti dall'EAV, e che impattano in maniera talvolta decisiva sull'immagine del sistema turistico nel suo complesso.

Altro aspetto importante, soprattutto da un punto di vista strategico, è quello relativo alla tipologia di turismo associabile ai visitatori degli scavi. A Pompei la permanenza media dei turisti è pari ad 1,9 giorni, rispetto ai 2,4 giorni di Napoli ed ai 3,5 giorni della Provincia di Napoli (anno 2010, *fonte Progetto Pompei, parte V, Allegato 1*). Questo dato è rivelativo della percezione di Pompei come luogo da visitare in un giorno e non come baricentro o luogo base di una permanenza turistica. Emerge quindi una caratteristica peculiare che vede Pompei, nonostante la presenza degli scavi ed anche del Santuario, recitare il ruolo di attrattore da escursione turistica prevalentemente giornaliera (turismo "mordi e fuggi"), rispetto a luoghi che costituiscono una base di permanenza di più giorni.

Per traguardare l'obiettivo di aumentare i visitatori ed allo stesso tempo i turisti della *buffer zone*, vi possono essere interventi di vario tipo che incidono in misura e segno diverso. In generale gli interventi previsti possono essere classificati in:

- **Interventi di efficientamento**, generalmente a basso costo, ad assetto infrastrutturale dato, di tipo organizzativo, necessari a migliorare aspetti legati essenzialmente alla qualità del servizio di trasporto attuale e quindi i visitatori ai vari siti;
- **Interventi per l'aumento dei visitatori**, generalmente legati ad un aumento dell'accessibilità e dei servizi di prossimità ai siti, che mirano prevalentemente all'aumento dei visitatori ai vari siti indipendentemente dall'impatto sul turismo locale;



- **Interventi per l'aumento dei turisti**, più legati ad una visione territoriale strategica, che generalmente non riguardano solo l'accessibilità e che presentano costi più elevati. L'incidenza di questi interventi è legata soprattutto alla tipologia di turismo con aumento dei visitatori ma soprattutto delle presenze.

Nei prossimi capitoli sarà effettuata una panoramica sugli interventi programmati, pianificati relativamente alle idee progetto che possono essere utili al raggiungimento degli obiettivi predetti.

5 IL NODO FERROVIARIO DI POMPEI

Questo intervento fu già individuato nell'ambito del programma di interventi infrastrutturali del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), approvato con DGR 1282 del 5/04/2002. Le idee relative al nodo sono state varie nel corso degli anni e tutte hanno cercato di rispondere, in maniera più o meno definita, alle varie criticità registrate per il sito di Pompei.

In primo luogo, vista l'unicità dei siti archeologici in area vesuviana, ed in particolare di quello di Pompei, la prima criticità deriva dal tema dell'accessibilità in termini assoluti. Si possono ipotizzare dei margini di crescita dei visitatori connessi all'aumento dell'accessibilità che può essere realizzata, ad esempio, con la realizzazione di una nuova stazione ferroviaria.

Visti i bacini di domanda coinvolti, la presenza dell'incrocio "fisico" tra le due ferrovie, RFI ed EAV, che non si trasforma in nodo di interscambio ferroviario, può essere letta senz'altro come la seconda criticità strutturale del sistema.

Una ulteriore criticità è la mancanza di organizzazione strutturale delle aree di parcheggio dedicate ai veicoli turistici. Questa disorganizzazione rende l'area di Piazza Esedra, di Via Plinio e del centro di Pompei delle aree fortemente congestionate e caotiche, soprattutto considerando i periodi di punta e la presenza del Santuario, con una promiscuità dei flussi migliorabile ed attualmente insicura per i turisti e le persone. In definitiva anche il livello di servizio turistico risulta condizionato da questa superficialità di sistema derivante da tante gestione individuali, non coordinate e spesso in contrapposizione.

Si è potuto infine verificare che ad una talvolta improvvisata organizzazione della mobilità, va associata una poco organica accoglienza del turista. Questo aspetto è impattante sulla qualità dell'escursione e sul livello informativo che è di tipo "passivo", ovvero affidato all'iniziativa del turista e non orientato da un modello di marketing territoriale efficace ed accattivante. In questo contesto, coloro che visitano gli scavi, pur apprezzando l'incomparabile bellezza del sito, non potranno né aggiungere ulteriori visite presso altri siti turistici (per deficit informativo) né pubblicizzare in positivo la qualità dei servizi percepiti quale ulteriore motivazione per tornare in futuro o promuovere positivamente anche il contesto turistico.

A queste criticità, come accennato, hanno cercato di dare risposta alcune idee progetto o studi di fattibilità che sono presentate in questo documento nei paragrafi che seguono.

5.1 L'ipotesi nodo di interscambio (progetto trasportistico)

Il cosiddetto nodo di Pompei, di interscambio tra la ferrovia RFI Napoli – Salerno e la ferrovia EAV Ex-Circumvesuviana, era inserito quale intervento da progettare, di tipo invariante (intervento necessario). Fu inserito nel gruppo di "interventi, scarsamente considerati in passato, di accessibilità ed integrazione modale



fra i diversi mezzi di trasporto (stazioni e nodi di interscambio), indispensabili a completare il Sistema di Metropolitana Regionale”.

L'intervento era “destinato a rendere accessibile la costiera sorrentina anche dalla direttrice di Nocera-Salerno e a creare, nella direzione verso Napoli, un sistema integrato tra le due linee di rilevante capacità e flessibilità di esercizio”.

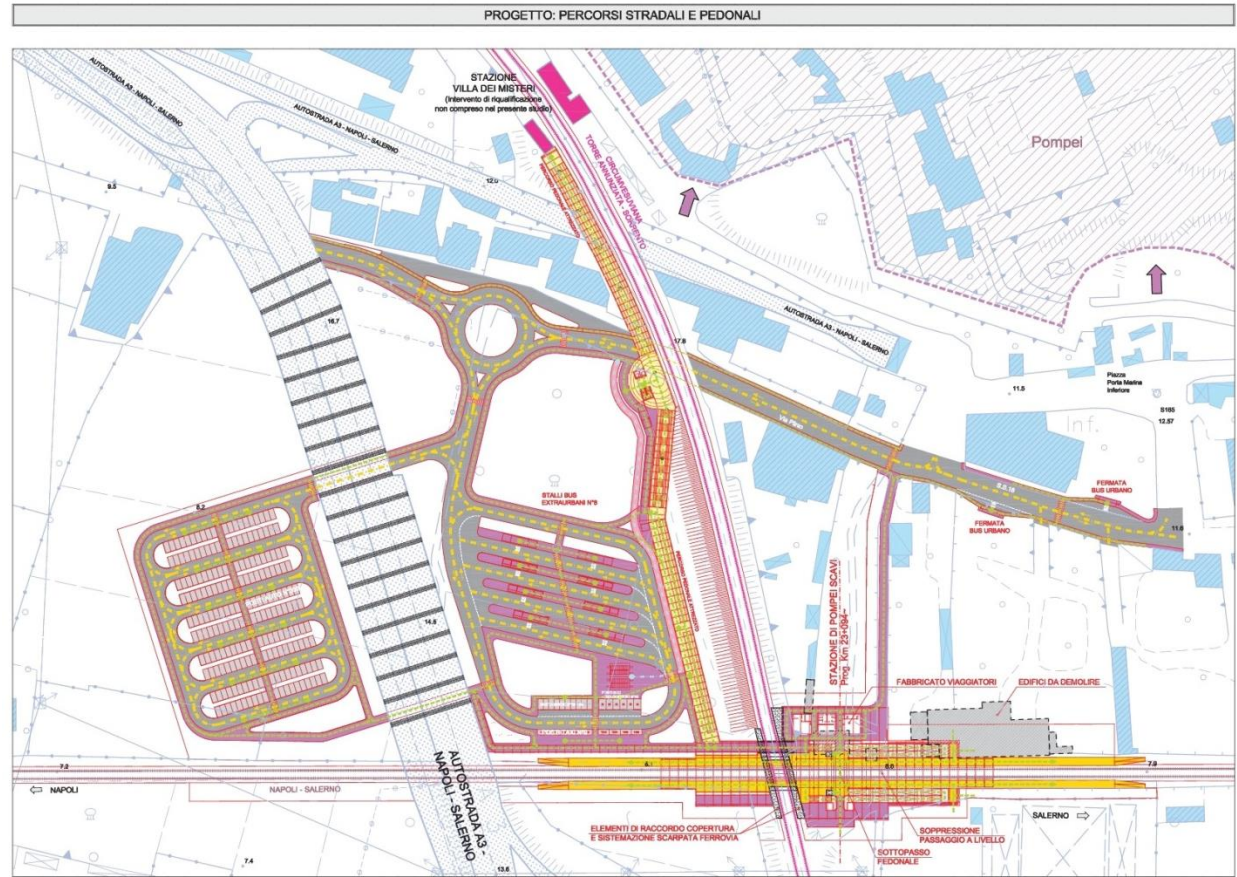
Le indicazioni tecniche furono recepite in uno studio di fattibilità redatto dall'EAV nell'anno 2007. In questo studio l'intervento previsto consisteva nella realizzazione di una fermata ferroviaria denominata Pompei RFI che, oltre all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria ed all'edificio di stazione, prevedeva alcuni interventi in ambito urbano ed in particolare:

- un collegamento meccanizzato fra la fermata RFI e quella EAV EX-Circumvesuviana di Pompei – Villa dei Misteri;
- la realizzazione di un parcheggio di interscambio modale con circa 200 posti auto e almeno quattro stalli (o gate che ne possano ospitare fino al doppio) per le linee su gomma in attestamento;
- interventi sulla rete viaria per l'accessibilità alle aree di parcheggio.

Il costo complessivo dell'opera di aggirava sui 31,8 Mln di Euro, considerando una quota lavori pari all'incirca a 20,8 Mln di Euro.

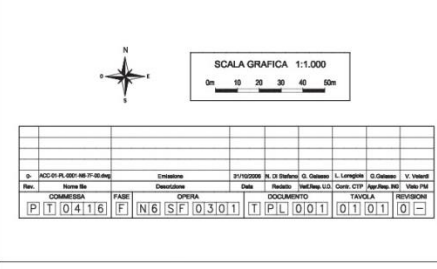
Il cronoprogramma prevedeva la realizzazione dell'intervento, dalla progettazione preliminare al collaudo, in circa 5 anni e 3 mesi. Lo Studio, complessivamente si compone di 11 elaborati ed in Figura 5.1 è riportato il layout di progetto.

In seguito, lo studio di fattibilità fu approfondito dalla TESS S.p.A., che, a partire dai dati dell'analisi economica del progetto del 2007, provò ad ipotizzare delle variazioni e delle integrazioni di tipo urbanistico rispetto alle considerazioni meramente trasportistiche sviluppate nello studio EAV.



LEGENDA

	INTERVENTO DI PROGETTO		LINEA CIRCUMVERSANA
	LINEE FERROVIE (RFI)		COPERTURE STAZIONE E PERCORSI PEDONALI
	BANCHINE FERROVIE		PARCHIEGGI
	COLLEGAMENTI VERTICALI		INGOMBRO INTERVENTO DI PROGETTO
	SISTEMAZIONE A VERDE		ACCESSO SCAVI DI POMPEI
	VIABILITA' - SENSI DI MARCIA		SCAVI DI POMPEI
	PERCORSO PEDONALE ATTREZZATO		AUTOSTRADA
	MARCIAPIEDI - PERCORSI PEDONALI		EDIFICI DA DEMOLIRE
	PISTE CICLABILI		



P.O.R. Campania 2000-2006 - Misura 6.1
 Regione Campania Unione Europea

ENTE AUTONOMO VOLTURNO S.R.L.
 UNICO SOCIO REGIONE CAMPANIA

Appalto di servizi di consulenza scientifica e tecnica
 attinenti studi di fattibilità e predisposizione di documentazione tecnica
 propedeutica a concorsi di progettazione

**STUDIO DELL'ACCESSIBILITÀ
 AL SISTEMA DI METROPOLITANA REGIONALE (SMR)
 DELLA CAMPANIA**

N° ELABORATO N.6.9
 Associazione Temporanea di Imprese
NET

NODO DI INTERSCAMBIO DI POMPEI
 Planimetria dell'intervento

Rev.	Descrizione	Data	Prodotto	Controllato	Approvato	Supporto	Nome file
01	1° emissione	27/09/08	ATI	M. Di Stefano	F. Amadio		ACQ2010-001-001-07-01.dwg

Figura 5.1: Nodo intermodale di Pompei – Studio EAV del 2007



5.2 L'ipotesi dell'HUB ferroviario e passerella pedonale

Nel 2015 vi è stata la presentazione dello Studio di Fattibilità di RFI che, a partire dalle funzioni trasportistiche individuate nello studio dell'EAV (il cui layout fu riproposto integralmente), ha aggiunto la creazione di spazi interni all'HUB per l'accoglienza dei turisti e, soprattutto, ha approfondito la problematica di superamento dell'interferenza di Via Plinio introducendo la passerella pedonale aerea con accesso diretto agli scavi.

Lo studio di RFI prevede la realizzazione del nuovo "Hub di Pompei Scavi" al Km 23+070 della linea storica Napoli – Salerno e in corrispondenza dell'intersezione con linea Circumvesuviana Napoli – Sorrento. La struttura è costituita da una piastra polifunzionale a copertura della linea RFI posta alla stessa quota della linea Circumvesuviana, con funzione di Fabbricato Viaggiatori per entrambi i collegamenti ferroviari.

La struttura, concepita su due livelli per una superficie complessiva di 1500 mq, consente la distribuzione dei flussi provenienti dalla linea RFI Napoli – Salerno e dalla linea Circumvesuviana Napoli - Sorrento; oltre a fungere da stazione ferroviaria di interscambio, prevede al suo interno una serie di servizi alla clientela, quali:

- Punto ristoro
- Biglietteria
- Info point
- Servizi igienici
- Shop
- Bancomat
- Area relax
- Wifi

Relativamente all'accessibilità, il layout della fermata prevede pensiline e marciapiedi di lunghezza pari a 400 m e H55 cm, caratteristiche rispondenti agli standard di accessibilità nell'ipotesi di servire il nuovo impianto anche con i servizi AV con materiale ETR600 (Frecciargento), ETR 500 (Frecciarossa) ed ETR 1000 (Frecciarossa 1000).

In aggiunta, un percorso pedonale attrezzato permette il collegamento diretto con gli Scavi di Pompei; pertanto il nuovo Hub svolge anche la funzione di nodo di smistamento e indirizzamento del flusso turistico verso il sito archeologico.

In corrispondenza della nuova fermata è prevista, in ambito urbano, la realizzazione di un parcheggio di interscambio modale, con capacità paria a circa 200 posti auto, e la sistemazione della viabilità di accesso.



Il nuovo hub rappresenta un elemento di forte impulso per l'accessibilità tramite i servizi di trasporto pubblico locale di carattere ferroviario, in grado di indurre un incremento del livello di domanda di trasporto con ricadute in termini di offerta programmata sull'intera linea costiera.

Di seguito, in Figura 5.2, in Figura 5.3 ed in Figura 5.5, si riportano alcuni contenuti significativi dello studio.

In definitiva, da un punto di vista funzionale, le funzioni che questo progetto dovrebbe prevedere sono:

1. La funzione di nodo di smistamento e indirizzamento del flusso turistico verso il sito archeologico, dove saranno effettuati anche servizi con treni AV, opportunamente compatibilizzati con i servizi cadenzati metropolitani e regionali che attualmente circolano sulla linea costiera. Oggi questa ferrovia, presenta servizi cadenzati, regionali e metropolitani, oggi eserciti con ottime performance di puntualità che hanno permesso di invertire la tendenza negativa sulla percezione del servizio ferroviario per i pendolari (studenti e lavoratori): l'inserimento di nuovi servizi AV, per l'appunto dedicati ai flussi turistici, non costituirebbe in alcun modo un fattore condizionante la percezione del servizio da parte degli utenti pendolari.
2. la creazione di uno nodo di interscambio per collegare macro-bacini di domanda tenendo conto dell'ubicazione della Stazione di Villa dei Misteri che oggi registra un numero di visitatori di circa 1 Mln annuo coprendo il 33,8% dei visitatori degli scavi;
3. la creazione di un'area parcheggio, per BUS e auto private, per una migliore regolamentazione dei flussi di traffico in zona ingresso scavi;
4. l'eliminazione o la mitigazione dell'interferenza di Via Plinio rispetto al flusso pedonale di turisti;
5. l'eventuale creazione di un attestamento BUS in area parcheggio (da valutare nell'ambito dello progetto di fattibilità);
6. l'eventuale creazione di un'area informativa e di accoglienza per turisti.

La stima del costo effettuata da RFI per la realizzazione dell'HUB e del parcheggio di interscambio è pari a circa 33 milioni di Euro. Per quanto riguarda le tempistiche, lo studio prevede, a partire dalla disponibilità delle risorse economiche:

- 12 mesi per progettazione, attività negoziali, acquisizione delle aree e dei permessi;
- 24 mesi per lavori e collaudo finale.

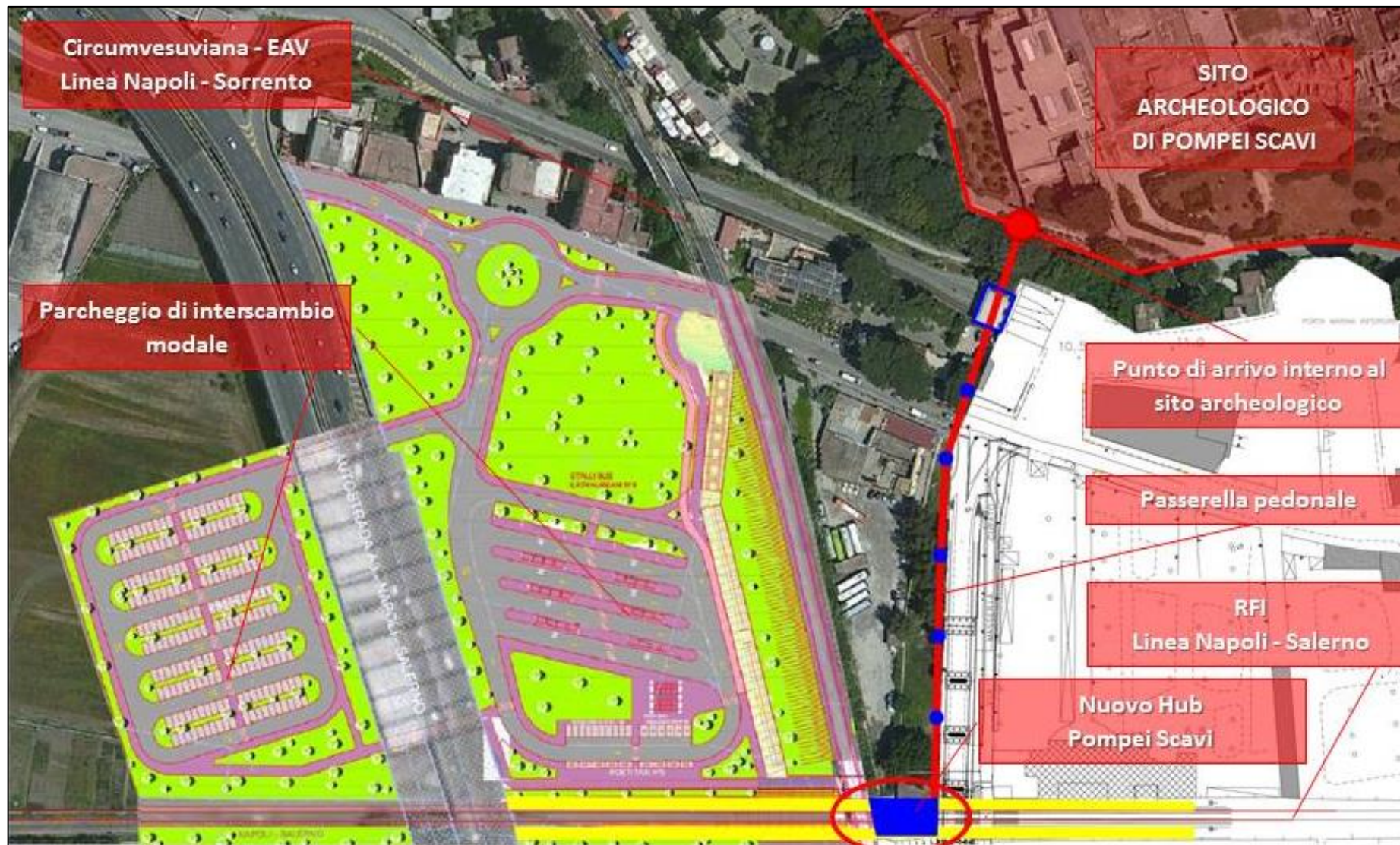


Figura 5.2: HUB Pompei RFI – Layout funzionale

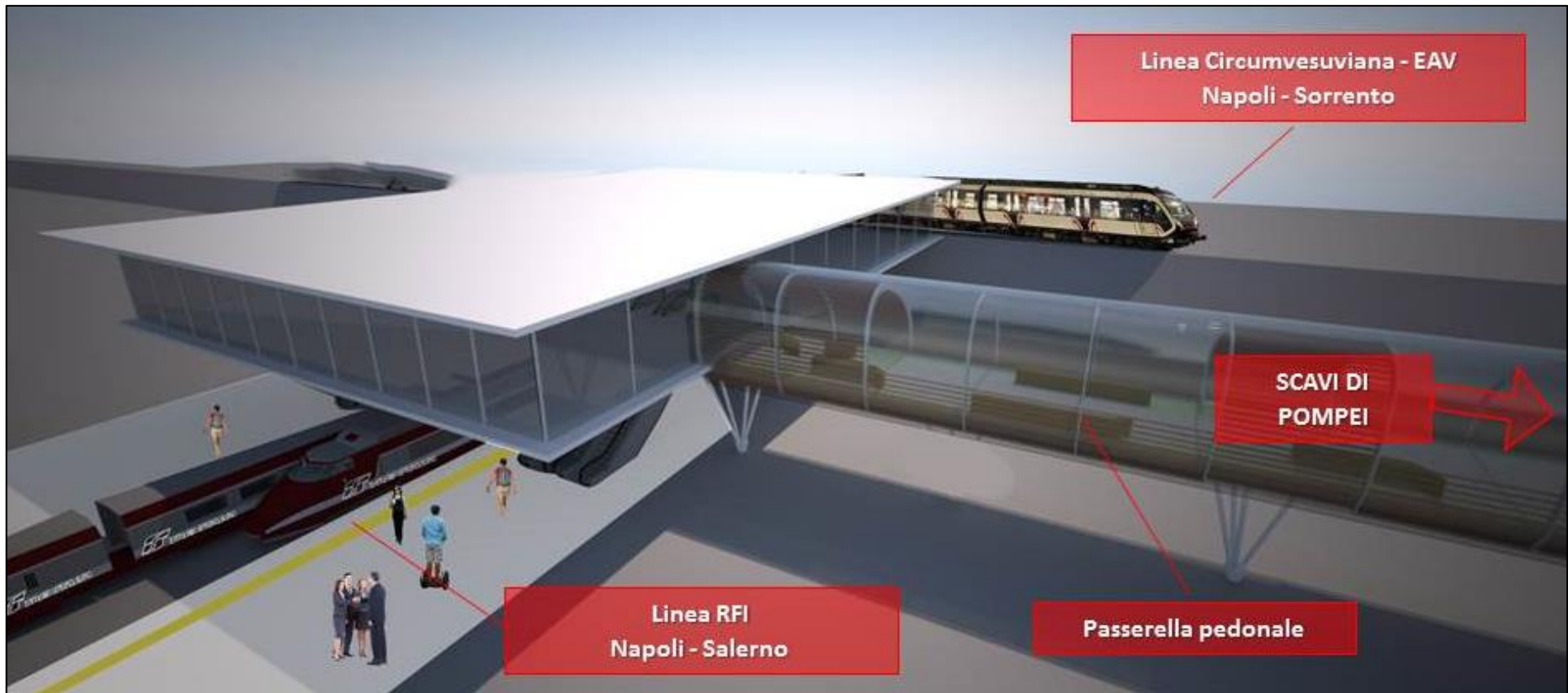


Figura 5.3: HUB Pompei RFI – render nuova stazione e collegamento

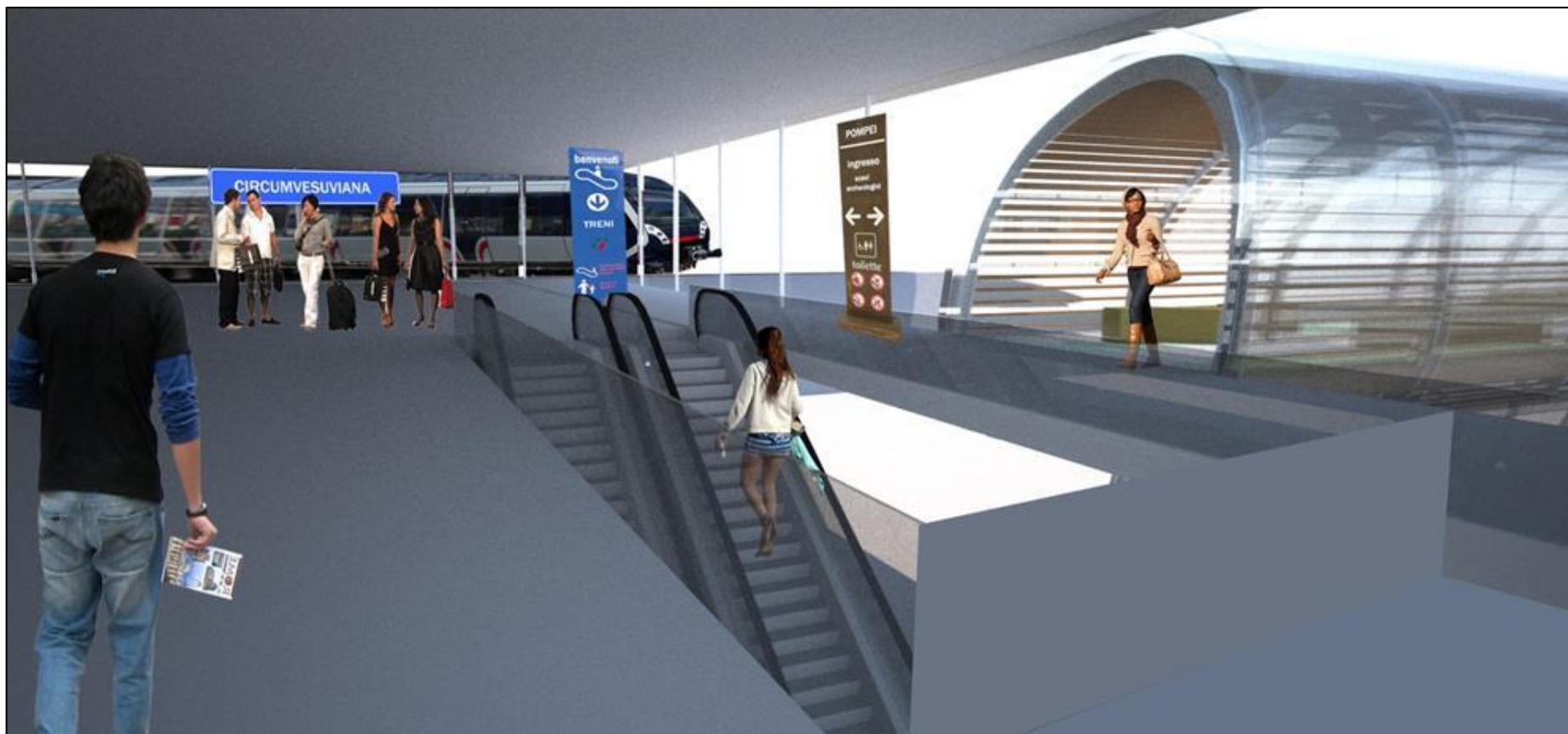


Figura 5.4: HUB Pompei RFI – render nuova stazione piano accesso ai servizi Circumvesuviana

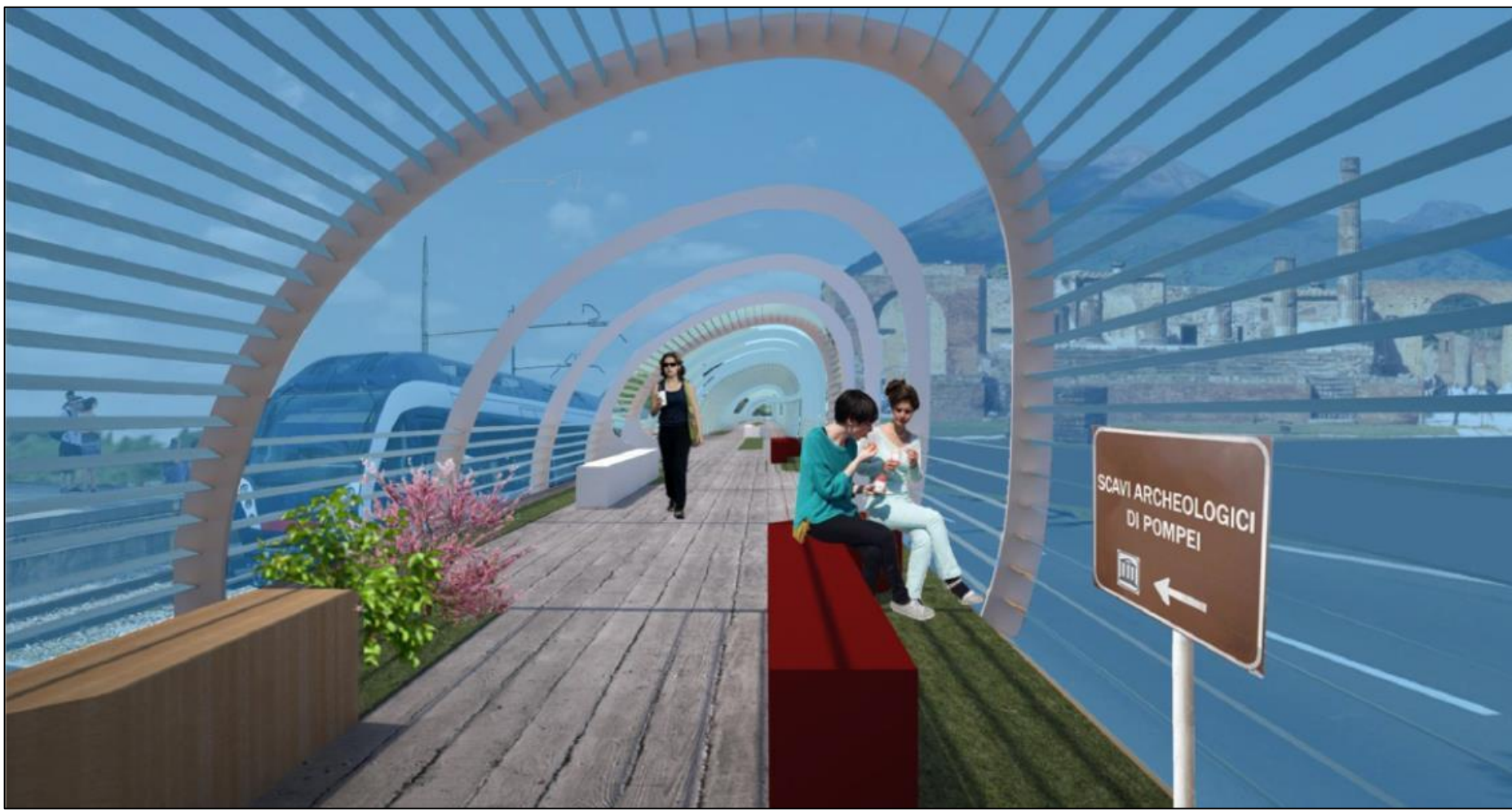


Figura 5.5: HUB di Pompei – passerella pedonale



5.3 L'ipotesi dell'HUB per Bus e delle aree pedonali

La messa a sistema delle infrastrutture nella città di Pompei passa attraverso un ridisegno delle aree urbane di connessione tra queste. Esiste una proposta che guarda allo sviluppo dell'intero territorio cittadino, che prevede la realizzazione di un asse pedonale che connette il Santuario con l'attuale Piazza di Porta Marina Inferiore, passando per un tratto di via Plinio e deviando per il Viale delle Ginestre nel tratto davanti alla Chiesa di San Paolino. Su questo asse saranno valorizzate tutte le emergenze architettoniche che si intercettano, quali Via Roma, Piazza Immacolata, La porta Anfiteatro degli scavi, fino alla villa comunale (si veda la Figura 5.6).

Questo grande asse attrezzato partendo da EST inizia in piazza Vittorio Veneto in corrispondenza della stazione EAV di Pompei Santuario; sfocia in Piazza Bartolo Longo dove è ubicato il Santuario della Beata Vergine del Rosario. Da questa piazza si origina un itinerario in direzione SUD lungo via Sacra verso la attuale stazione RFI di Pompei ed un itinerario in direzione OVEST verso la piazza di Porta Marina inferiore lungo l'asse stradale costituito da Via Roma e da Via Plinio. Quando via Plinio piega verso l'intersezione con la SS 18 l'asse attrezzato si inserisce all'interno dell'area archeologica lungo viale delle Ginestre, attraversando la porta di Stabia ed il Quadriportico, costeggiando tra l'altro, la Villa Comunale. Al termine di Viale delle Ginestre l'asse sfocia in piazza di Porta Marina Inferiore per poi risalire fin verso Porta Marina Superiore. La realizzazione di questo intervento si accompagna alla valorizzazione di tutte le emergenze architettoniche che si intercettano, quali Via Roma, Piazza Immacolata, La porta Anfiteatro degli scavi, fino alla villa comunale.

La realizzazione di questo intervento è strettamente connesso sia alla realizzazione dell'HUB ferroviario sia alla ipotesi di realizzazione di un nuovo HUB intermodale per i mezzi su gomma (parcheggi automobilistici, aree per la sosta degli autobus turistici e nodo di interscambio dei servizi autobus di linea con l'Hub ferroviario, in corrispondenza della stazione EAV di Villa dei Misteri).

Questo HUB intermodale, che viene ubicato in una porzione di suolo interclusa tra gli assi infrastrutturali della Circumvesuviana e l'autostrada che oggi risulta particolarmente "compromessa" dal punto di vista ambientale. Tale componente, come previsto, potrà contenere una serie di servizi ai visitatori per fornire un offerta turistica completa, con adeguati spazi per l'orientamento alle visite, la bigliettazione, ma anche la possibilità di fruire di servizi integrati quali escursioni, visite guidate, noleggio auto, barche, attività sportive, ecc. Ovviamente, non mancheranno servizi alla persona, ricettività, ricreazione, parcheggi e scambi intermodali.

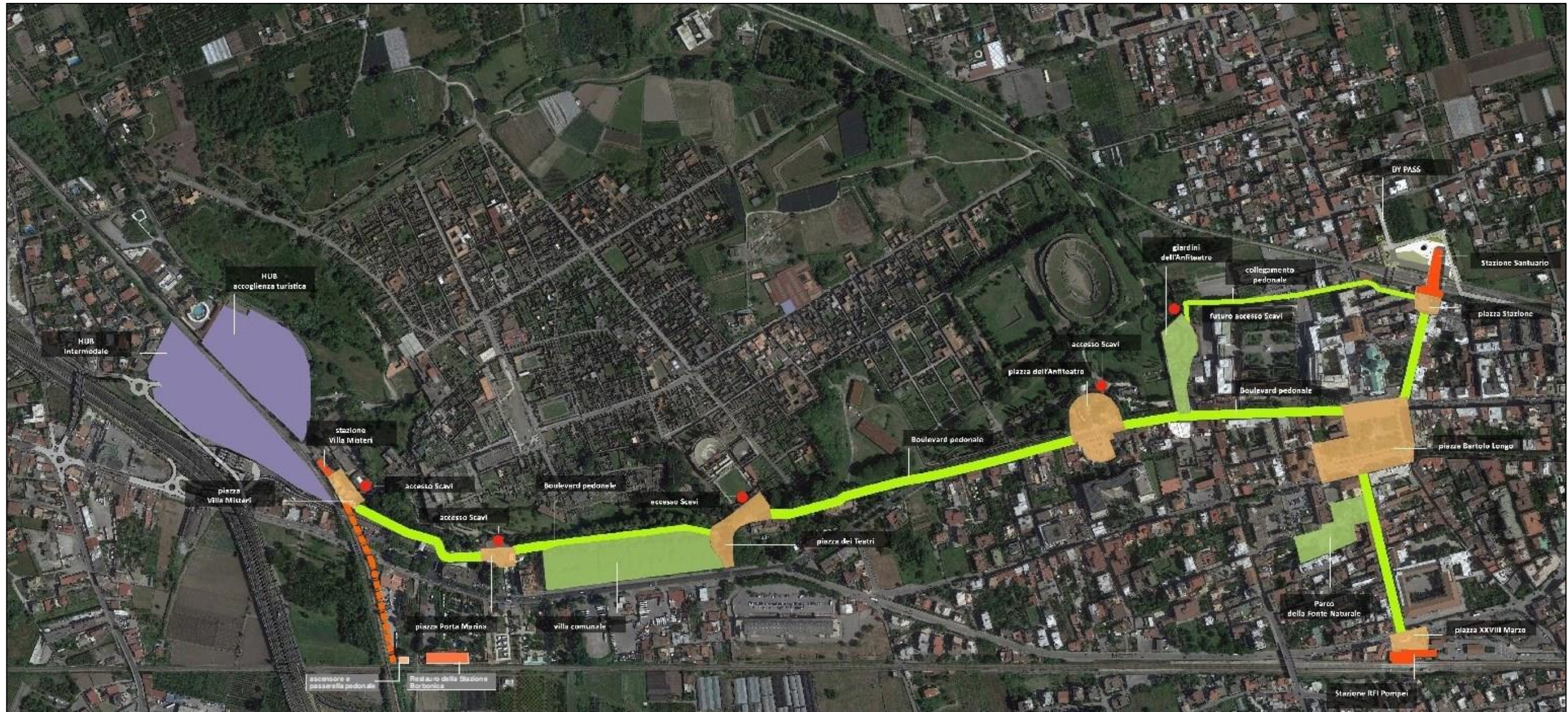


Figura 5.6: percorsi pedonali di connessione tra le stazioni ferroviarie

5.4 Sintesi dei risultati

Le tre suddette ipotesi prevedono diverse strategie per il miglioramento dell’accessibilità e per l’accoglienza dei turisti.

La prima ipotesi, di tipo esclusivamente trasportistico, potrebbe essere arricchita di ulteriori funzioni: in particolare l’idea progettuale mirava fondamentalmente a creare un interscambio di tipo ferroviario a servizio della domanda sistematica nell’ottica del potenziamento del Sistema di Metropolitana Regionale.

La seconda ipotesi riuscirebbe a creare un collegamento diretto con la rete di Alta Velocità creando quindi dei presupposti per un aumento dei turisti con la modalità ferroviaria. In particolare, per gli utenti provenienti da Roma, si verrebbe a creare una possibilità di visita in giornata.

Una ulteriore ipotesi definita a partire da questa idea “HUB ferroviario e passerella pedonale”, è stata sviluppata dalla BENECON S.C.aR.L. ed è maggiormente sviluppata per la parte relativa al car sharing e ad una piattaforma di gestione dei servizi.

L’ipotesi dell’HUB Bus punta a gestire al meglio gli attuali veicolari flussi spostandoli da Via Plinio. Non sarebbe esclusa la possibilità di realizzare una nuova stazione di RFI. In **Tabella 5.1** sono riportate indicazioni di massima, non esaustive, relative alle tre ipotesi.

Tabella 5.1: Tabella sintesi idee progetto/azioni singole

Azione singola	Nodo di interscambio	Ipotesi HUB Ferroviario e passerella pedonale	Ipotesi HUB Bus e aree pedonali
Nuova stazione RFI	si	si	si
Servizi AV/AV a Pompei	possibili	sicuri	possibili
Interscambio con linea circumvesuviana	meccanizzato	doppia stazione EAV	meccanizzato
Decongestionamento via Plinio	minimo	minimo	massimo
Gestione interferenze pedonali	non prevista	potenziale	parziale
Terminal intermodale	indiretto	diretto	Solo EAV
Area informativa e promozionale utenti	no	si	si
Area commerciale per utenti	no	si	si

Dalla tabella emerge la necessità di una quantificazione degli effetti con valutazione specifica di ciascuno di essi sulla collettività e sui singoli soggetti gestori. Appare quindi chiara Realizzazione di uno Studio di fattibilità che consenta la comparazione delle differenti ipotesi progettuali. In particolare dovranno essere previste analisi economiche e finanziarie per la collettività con esplicitazione dei modelli di gestione, e relative analisi di sostenibilità/economico finanziarie delle singole funzioni inserite, per ciascuna delle ipotesi di lay-out complessivo.

6 GLI ALTRI INVESTIMENTI

In questo capitolo sono illustrati gli investimenti sulle infrastrutture di trasporto e sui servizi di trasporto collettivo (in particolare ferroviario) che interessano il territorio della *Buffer Zone*. Gli interventi sono stati suddivisi tra quelli realizzati e in quelli in corso di realizzazione e/o oggetto della programmazione regionale e/o nazionale.

6.1 Gli interventi realizzati

Le opere finora realizzate nella *buffer zone* sono riconducibili a due fonti di finanziamento principali, ovvero i Fondi FSC della Programmazione 2000-2006 e gli analoghi per la Programmazione 2007-2013.

In particolare per quanto concerne i Fondi FSC 2000-2006, nel settore dei trasporti, sono state pianificate 24 azioni, tra studi, progetti ed interventi, per una spesa complessiva circa 252 milioni di euro. Di queste azioni, 5 sono connesse alle ferrovie, 1 ai parcheggi e le restanti alla viabilità (8 a riammagliamenti della viabilità principale e 10 a riqualificazioni). Tra le principali che hanno avuto un impatto significativo sul miglioramento del sistema dei trasporti dell'area si segnalano:

Ambito Stradale

- Lavori di ampliamento a 3 corsie dell'Autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno.
- Asse viario di collegamento tra via Scappi e via Nazionale con interconnessione al casello autostradale di Torre del Greco sulla A3 nel Comune di Torre del Greco.
- Miglioramento della viabilità ordinaria nel comune di Portici, di accesso al nuovo svincolo di Portici - Ercolano sulla A3 Napoli-Pompei-Salerno.
- Riqualificazione di Corso Resina (tratto Scavi Archeologici - via Roma) - (Corso Resina-riqualificazione) nel Comune di Portici.
- Riqualificazione di via IV Novembre a vantaggio di una maggiore fruibilità pedonale (tratto principale - corso) nel Comune di Portici.
- SS.145 "Sorrentina" - Lavori di costruzione di una variante tra km 11+600 e 14+000 - Lavori di completamento ed adeguamento delle opere civili - Realizzazione impianti tecnologici e di sicurezza.

Ambito Ferroviario

- Lavori per il raddoppio della tratta Torre Annunziata - Pioppaino - Castellammare di Stabia.
- Progettazione preliminare e definitiva del nodo multimodale di Pompei.
- Studio di fattibilità per la realizzazione di un sistema ferroviario di tipo metropolitano sulla tratta della linea storica FS Napoli-Torre Annunziata e per la riqualificazione urbanistica dei territori attraversati.



Per quanto concerne i fondi FSC 2007-2013, nel settore dei trasporti sono stati pianificati 4 interventi, per un totale complessivo circa 15 milioni di euro.

Ambito Stradale

- SS 268 "del Vesuvio"- Interventi di miglioramento della sicurezza stradale.

Ambito Ferroviario

- Raddoppio della tratta Torre Annunziata-Pompei fino alla progr. Km 5+342 - impianti vari e opere di restyling stazioni di Boscotrecase e Boscoreale.

Altro

- Funivia del Faito - adeguamento sismico e funzionale e abbattimento barriere architettoniche.

Inoltre, in questo periodo sono proseguiti e di fatto ultimati i lavori di ampliamento a 3 corsie dell'Autostrada A3 Napoli – Pompei – Salerno

6.2 Lo scenario di breve periodo (2017-2022)

6.2.1 Percorso integrato

Per quanto espresso all'interno del paragrafo 3.1.1, la quota di visitatori che utilizzano i servizi EAV per l'accesso agli scavi, dalla Porta Marina Superiore, è rilevante (33,8% del totale "scavi" con una proiezione annua di circa un milione di viaggiatori/visitatori).

Tuttavia, l'analisi speditiva del contesto complessivo nell'ambito del quale si sono determinati questi dati, ha fatto emergere una possibilità concreta di far crescere il numero di visitatori. E quest'ultimo dato potrà crescere in assoluto, ovvero senza erodere quote relative ad altre modalità di trasporto oggi utilizzate per accedere al sito pompeiano.

In particolare si è notata una carenza informativa e comunicativa verso il bacino dei visitatori che utilizzano il treno EAV per recarsi agli "scavi di Pompei". Questo bacino è formato prevalentemente dai turisti che si fermano a Napoli per qualche giorno e scelgono Pompei quale meta di una escursione. Nonostante i numeri incoraggianti, la conoscenza dei servizi ferroviari che da Napoli conducono in prossimità degli "Scavi" è perlopiù affidata all'iniziativa dei singoli turisti. Inoltre vi è da considerare che il turista che sceglie il servizio EAV (stazione di Villa dei Misteri della linea Napoli-Sorrento) organizza la sua permanenza agli "scavi" in funzione del treno di ritorno. Questo vincolo, sostanzialmente, induce il turista ad effettuare una visita poco efficiente poiché, per tornare verso la stazione di Villa dei Misteri, spesso ripercorre il medesimo itinerario e, tra l'altro, non visita o si intrattiene nella Pompei moderna.

A partire da questa analisi, l'esistenza della linea EAV Napoli-Poggioreale, e della stazione Pompei Santuario posta ad est degli scavi, oltre che di quella RFI Pompei, rappresentano una formidabile opportunità per il turista di organizzare la propria escursione che, a parità di tempo, visitando gli Scavi, potrebbe



consentirgli di passeggiare nel centro della cittadina vesuviana e dargli la possibilità di visitare anche il Santuario della Beata Vergine del Rosario. 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 inserire la combinazione Scavi-Città-Santuario in un'unica escursione.

Questo percorso potrebbe essere poi ulteriormente valorizzato da una integrazione dei ticket ed in particolare secondo tre possibilità di accorpamento:

1. dei soli ticket dei trasporti con un unico biglietto a/r con arrivo a Villa dei Misteri e partenza da Pompei Santuario, valutando la possibilità tecnico-amministrativa dell'introduzione di tariffe promozionali;
2. dei ticket dei trasporti e del ticket degli scavi secondo modalità da approfondire;
3. dei biglietti per tutti i siti archeologici per tutta l'area della *buffer zone* e per percorsi utilizzando servizi trenitalia o EAV con un titolo di viaggio plurigiornaliero (2,3,4 o 5 giorni) dal costo contenuto che consenta al turista, in altre parole, di poter accedere ai siti citati ed ai treni senza limitazioni nell'arco temporale prescelto. Questa soluzione, da valutare sotto il profilo amministrativo, incoraggerebbe la permanenza del turista nella "zona cuscinetto", cos' usufruendo delle locali offerte ricettive e commerciali.

Naturalmente per concretizzare quest'azione nel suo complesso e per renderla funzionante, si dovranno prevedere le seguenti attività:

1. progettazione dell'itinerario e di un layout informativo;
2. stipula di una intesa con i soggetti istituzionali coinvolti;
3. individuazione di singoli punti, interni al bacino di utenza potenziale, quali luoghi di distribuzione del materiale informativo (alberghi, B&B, infopoint turistici, ecc....);
4. produzione e distribuzione del materiale;
5. indicazioni del percorso da Napoli (Porta Nolana e Piazza Garibaldi) e segnalazione del percorso in sito (da stazione di Villa dei Misteri a Pompei Santuario o Pompei RFI passando dagli scavi fino al centro città).

Relativamente al punto n. 1, è stato prodotto un primo modelli di layout informativo i cui contenuti sono illustrati nella Figura 6.1 e nella Figura 6.2

POMPEI TUTTA IN UNA VOLTA POMPEI ALL AT ONCE

TRENITALIA

CAMPANIA

Gli Scavi di Pompei

L'antica città di Pompei, ricca città commerciale, con un piccolo fiorente porto e cinta da mura possenti, nel 79 d.C. fu cancellata interamente da una spaventosa eruzione del Vesuvio, che la seppellì sotto una spessa coltre di cenere e lapilli. Nonostante alcune ricerche svolte nel I secolo d.C., la città non venne più ritrovata, rimanendo sepolta per quasi 1700 anni, fino a quando nel 1748, Carlo III di Borbone Re delle Due Sicilie, ordinò l'avvio degli scavi. La maggior parte dei reperti recuperati, semplici suppellettili di uso quotidiano, ma anche affreschi, mosaici e statue, è oggi conservata al Museo Archeologico Nazionale di Napoli: un tesoro inestimabile, utilissimo per la comprensione degli usi, i costumi e le abitudini alimentari della vita dei Romani di duemila anni fa. Il sito di Pompei, visitato costantemente da oltre due milioni di persone l'anno, è il secondo sito italiano per numero di visitatori, preceduto soltanto dal sistema museale del Colosseo e del Foro Romano. Nel 1997, le Rovine di Pompei, insieme a quelle di Ercolano ed Oplonti, sono entrate a far parte della lista dei Patrimoni dell'Umanità dell'UNESCO.



Corse consigliate per Pompei Villa dei Misteri
Linea EAV Napoli - Sorrento
Suggested routes to Pompei Villa dei Misteri
EAV Line Naples - Sorrento

NAPOLI R. Nolana	NAPOLI R. Garibaldi	POMPEI (Via del Vesuvio)
08:39	08:41	08:17
09:09	09:11	09:07
09:39	09:41	09:17
10:09	10:11	10:07
10:39	10:41	10:17
11:09	11:11	11:07
11:39	11:41	12:17
12:09	12:11	12:07
12:39	12:41	13:17
13:09	13:11	13:07
13:41	13:43	14:06
14:09	14:11	14:07
14:39	14:41	15:17
15:11	15:13	15:36
15:39	15:41	16:17

Corse consigliate per Napoli
Linea EAV Poggioreale - Napoli
Suggested routes to Naples
EAV Line Poggioreale - Naples

POMPEI Santuario	NAPOLI Esterno	NAPOLI Esterno
09:16	10:02	10:03
10:16	11:02	11:03
11:16	12:02	12:03
12:16	13:02	13:03
13:16	14:02	14:03
13:45	14:27	14:28
14:16	15:02	15:03
15:09	15:55	15:56
16:16	17:02	17:03
16:46	17:32	17:33
17:16	18:02	18:03
18:16	19:02	19:03
19:09	19:55	19:56
19:46	20:32	20:33
20:16	21:02	21:03

*Tutti i week/day

Pompeii Ruins

The ancient Pompeii, a rich commercial town, with a flourishing port and protected by high wall, in 79 a.C. was completely deleted by a frightening Vesuvius's eruption, that buried it under a thick layer of ash and lapilli. Despite some researches during the 1 century a.C., Pompeii was not discovered since then, remaining buried for almost 1700 years, until to 1748, when Carlo III di Borbone King of the Two Sicilies, ordered the beginning of the excavations. The most part of recovered artefacts, from daily use objects, to fresco pictures, to mosaics and statues, are preserved in Naples' Archeological National Museum: an priceless treasure, very useful to understand Roman's uses, costumes and eating habits of more than 2,000 years ago. Pompeii site, steadily visited by over 2 million visitors/year, it is the second Italian site for visitors' number, preceded only by the Colosseum and the Roman Forum. In 1997 Pompeii Ruins, together with Herculaneum and Oplonti, were included in UNESCO Humanity Heritage.



Il Santuario della Beata Vergine del Rosario

La costruzione del Santuario ebbe inizio l'8 maggio 1876, con la raccolta dell'offerta di "un soldo al mese", donazioni spontanee da parte dei fedeli di ogni parte del mondo. A croce latina, inizialmente aveva una sola navata, ma con il passare del tempo e il sensibile aumento delle folle di fedeli, fu necessario ampliarlo. Il Santuario sopravvisse a prove molto impegnative quali l'eruzione del Vesuvio nel 1944 e l'arrivo delle truppe naziste che arrivarono a minacciarne la distruzione. È stato meta di pellegrinaggi da parte di Papa Giovanni Paolo II nel 1979 e nel 2003, di Papa Benedetto XVI nel 2008, e di Papa Francesco nel 2015. Ogni anno oltre quattro milioni di persone si recano in visita al Santuario che risulta fra i siti religiosi più visitati in Italia. In particolare, l'8 maggio e la prima domenica di ottobre, decine di migliaia di pellegrini affollano la città di Pompei, per assistere alla pratica devozionale della Supplica alla Madonna di Pompei, che viene trasmessa via radio e tv in tutto il mondo.



Beata Vergine del Rosario Sanctuary

The Sanctuary's building began on May 8th, 1876, with a raising of "one coin per month", spontaneous donations by faithfuls from all around in the world. With its Latin cross, it initially had one single nave, but over the years it became necessary to enlarge it due to the huge increase of visiting faithfuls. The Sanctuary survived many challenging experiences, such as Vesuvius's eruption in 1944, and Nazi troops invasions, that almost led to its destruction. It has been destination of pilgrimage by Pope Johannes Paul II in 1979 and in 2003, by Pope Benedictus XVI in 2008, and by Pope Francis in 2015. Over four million of people every year visit the Sanctuary, one of the most visited religious sites in Italy. Notably, every May, 8th and on the first October Sunday, tens of thousands of pilgrims crowd Pompei, to attend the Supplica to Madonna of Pompei, broadcasted by radio and tv all over the world.

Corse consigliate per Napoli
Linea Trenitalia Pompei - Napoli
Suggested routes to Naples
Trenitalia Line Pompei - Naples

POMPEI	NAPOLI Esterno
13:48	15:25
14:13	15:04
14:39	15:18
15:13	16:04
15:39	16:18
16:13	17:04
16:45	18:16
17:13	18:04
17:39	18:18
18:13	19:04
18:39	19:18
18:48	20:20
19:13	20:04
19:31	20:18
20:11	21:04

Figura 6.1: Brochure informativa del percorso integrato a Pompei dell'EAV (fronte)



Figura 6.2: Brochure informativa del percorso integrato a Pompei dell'EAV (retro)



6.2.2 EAV treno archeologico

L'accessibilità ai cinque siti archeologici della *buffer zone* è stata descritta al Cap. 3 e si è potuto notare come, da un punto di vista infrastrutturale, la linea EAV è quella di prossimità con fermate e stazioni poste ad una distanza pedonale dai siti stessi.

Osservando i dati sui visitatori complessivi di questi siti si può affermare, nell'ambito dello sviluppo della *Buffer Zone*, che il numero di presenza in questi siti dovrebbe essere decisamente aumentato.

Il bacino potenziale dei cinque siti è formato prevalentemente dai turisti che si fermano qualche giorno a Napoli o in costiera sorrentina e possono scegliere uno o più siti archeologici quale meta di una escursione.

Attualmente esiste un servizio, stagionale, denominato "Campania express", che consiste in un collegamento veloce tra Napoli, Ercolano, Pompei e Sorrento, con 4/8 corse giornaliere, anche nei giorni festivi sull'intero percorso Napoli-Sorrento, più 2/4 corse intermedie tra Sorrento e Pompei. Questo servizio è caratterizzato da livelli qualitativi elevati, a bordo di treni di ultima generazione, 144 posti seduti prenotabili e aria climatizzata.

Rispetto alle esigenze individuate questo servizio è utile per i due siti più visitati (Pompei ed Ercolano) ma non considera gli altri tre siti archeologici (Oplonti, Antiquarium e Stabiae). Il servizio potrebbe quindi essere modificato, diventando un vero o proprio treno "archeologico", inserendo anche le fermate di Torre Annunziata, di Castellammare Scavi (Via Nocera) e, dopo la prossima apertura, anche la fermata di Madonna dei Flagelli a Boscoreale (denominata Villa Regina-Antiquarium), come rappresentato in Figura 6.3.

Naturalmente in questa azione di riprogrammazione del servizio, che potrebbe essere customizzato, si dovrebbe tenere conto:

- degli orari di apertura dei siti da visitare;
- della durata media delle visite;
- delle coincidenze con servizi ad alta velocità (nodo di Napoli);
- dei percorsi attrezzati e segnalati dalle stazioni ai siti o degli eventuali servizi su gomma per il raggiungimento del sito stesso (in particolare Stabiae);
- dell'opportunità dell'introduzione del titolo plurigiornaliero di cui al punto 3 del par. 6.2.1.

Evidentemente, per aumentare il livello informativo ai turisti del bacino, si dovrebbe agire in sinergia con quanto descritto al par. 6.2.1 per ciò che riguarda il piano di comunicazione (layout informativo, produzione, distribuzione, ecc..).

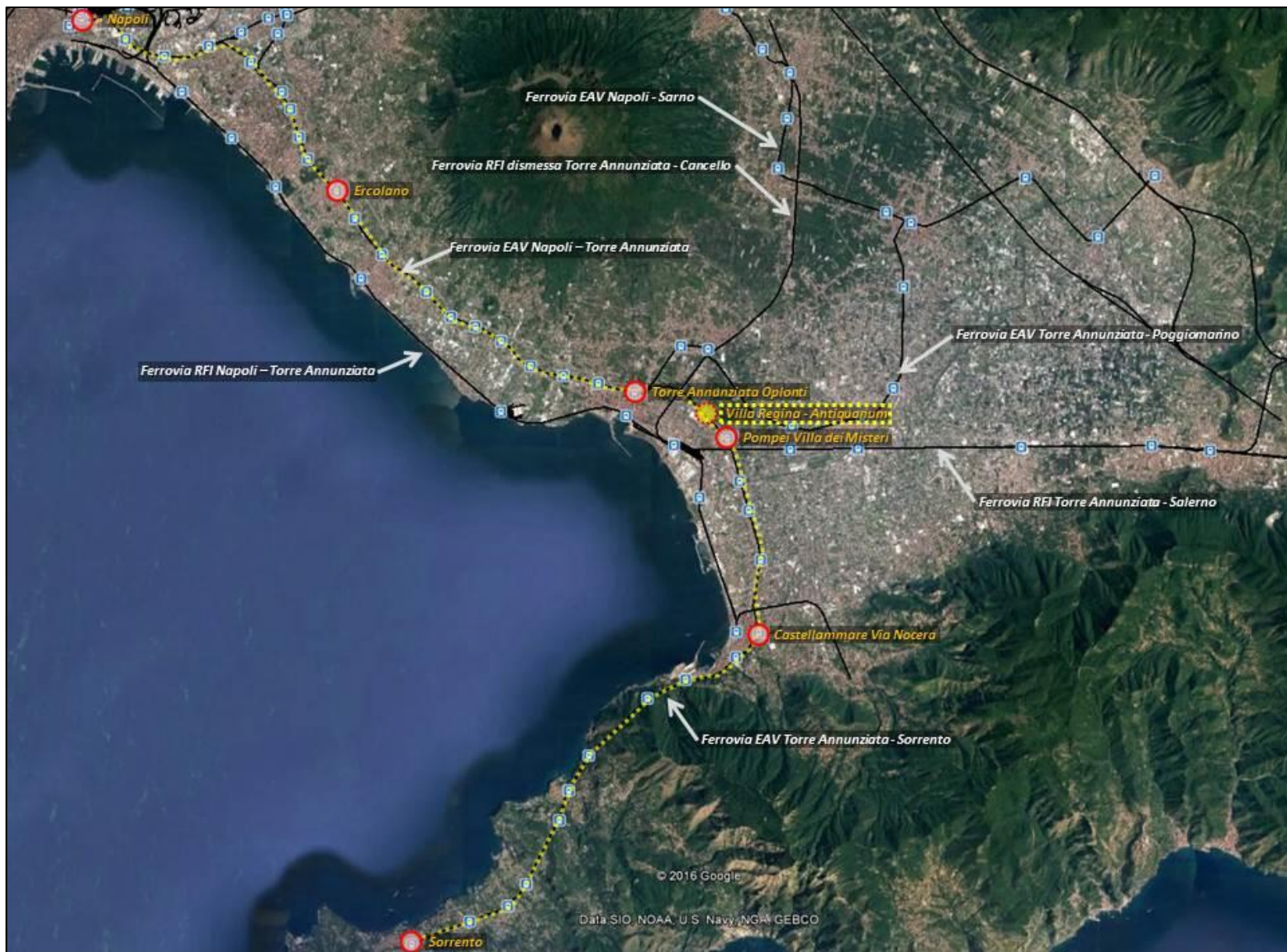


Figura 6.3: Il percorso del treno archeologico

6.2.3 La stazione di Boscoreale Villa Regina - Antiquarium

Nell'ambito del raddoppio della linea ferroviaria da Torre Annunziata a Castellammare di Stabia, il cui soggetto attuatore è la struttura di coordinamento della ex Legge 80/84, era prevista la riqualificazione della stazione di Madonna dei Flagelli.

La stazione in questione, ubicata lungo la SS268, è posta a circa 650 metri dal Museo Antiquarium così come indicato nella Figura 6.4.

Al momento i lavori sono ad un buon stato di avanzamento e deve essere riorganizzata ancora l'area esterna (cfr. Figura 6.5).



Figura 6.4: Stazione di Villa Regina – Antiquarium (vista aerea, percorso per il sito archeologico Antiquarium di Boscoreale)



Figura 6.5: Stazione di Villa Regina – Antiquarium (vista esterna del fabbricato viaggiatori)

6.3 Lo scenario di medio periodo (2022-2025)

6.3.1 Altri interventi RFI

Nell'ambito degli investimenti per l'ampliamento della rete e l'adeguamento di quella esistente, RFI ha previsto massicci investimenti che consentiranno di avere, indirettamente, dei benefici anche lungo la linea storica Napoli-Salerno, che è la linea RFI a servizio della *buffer zone*. In particolare, questi interventi si possono riassumere in:

1. nuovo piano regolatore e nuovo apparato centrale di Napoli Centrale
2. estensione SCC (sistema comando e controllo) Nodo di Napoli e upgrade sistema di distanziamento
3. nodo di Napoli – Ulteriore fase di potenziamento tecnologico
4. nodo di Napoli - Passante metropolitano
5. nuova stazione AV di Napoli Afragola
6. itinerario AV/AC Napoli-Bari.

L'intervento n. 1 prevede la realizzazione di un nuovo apparato ACC (apparato centrale computerizzato) ubicato al Posto Centrale di Napoli e interventi di PRG per la specializzazione degli itinerari e potenziamento del collegamento con IDP (impianto dinamico polifunzionale). Anche l'intervento n. 2 è relativo al nodo di Napoli e, in particolare, prevede l'estensione del sistema di telecomando SCC sulle tratte Villa Literno – Aversa – Napoli C.le, Cancellò –Sarno, S. Marcellino – M. Marcellise. Prevede, inoltre, il rinnovo del sistema di distanziamento con banalizzazione della tratta Villa Literno – Aversa – Napoli Centrale, l'installazione di nuovi apparati ACC nelle stazioni di San Marcellino e di Casoria e il nuovo ACEI di Sarno. Infine prevede alcuni interventi di PRG e velocizzazione negli impianti di Villa Literno, Nola, San Marcellino, Casoria e Aversa.

Per ciò che concerne l'intervento n. 3, questo prevede l'estensione del sistema di telecomando SCC sulle tratte Caserta – Sparanise e Salerno – Battipaglia e nuovi apparati ACC di Capua, Santa Maria Capua Vetere e Pontecagnano.

L'intervento n. 4 prevede la trasformazione in fermata di Napoli Piazza Garibaldi, con modifica del tracciato dei binari di corsa e aumento di velocità a 60 km/h, l'adeguamento dei marciapiedi agli standard metropolitani e la trasformazione in fermata di Napoli Mergellina e Giugliano. In aggiunta, sono programmati interventi finalizzati all'attivazione di un innovativo sistema di Informazione e Comunicazione al Pubblico sul passante metropolitano Villa Literno – Pozzuoli – Napoli S. Giovanni Barra. Ancora, un'ulteriore fase del progetto prevede l'implementazione di moderne tecnologie per il regime di circolazione sul passante Pozzuoli – Napoli Campi Flegrei – Napoli Gianturco, che consentiranno la riduzione dei tempi



di distanziamento tra i treni creando condizioni favorevoli per un incremento dei livelli di regolarità del servizio ed opportunità di sviluppo di un modello di traffico ad alta frequenza.

Per quanto riguarda l'intervento n. 5, il progetto prevede la realizzazione della nuova stazione AV di Napoli Afragola mentre per l'intervento n.6, relativo alla realizzazione della nuova linea Napoli – Bari AV/AC, vi è una articolazione in sei interventi ed in particolare:

- Variante Napoli – Cannello, con 15,5 km di nuova linea a doppio binario;
- Cannello – Frasso Telesino, con velocizzazione e raddoppio, parte in affiancamento alla linea attuale e parte in variante per circa 6 km;
- Frasso Telesino – Vitulano, con raddoppio della linea per circa 30 km;
- Apice – Orsara, con raddoppio di circa 47 chilometri da realizzare in variante;
- Orsara – Bovino, con raddoppio in variante per circa 12 km;
- Cervaro – Bovino, con raddoppio della tratta Cervaro – Bovino per circa 23 km.

6.3.2 Il nodo di Vesuvio Est

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.

E' stato espletato un concorso internazionale di progettazione finalizzato all'acquisizione del progetto preliminare del terminale viaggiatori della stazione. Negli allegati alla DGR 306/2016 sono stati previsti sia il progetto preliminare che la realizzazione dell'opera con un importo stimato di 36,8 Mln€.

Una corografia di inquadramento del nodo è illustrata in Figura 6.6.

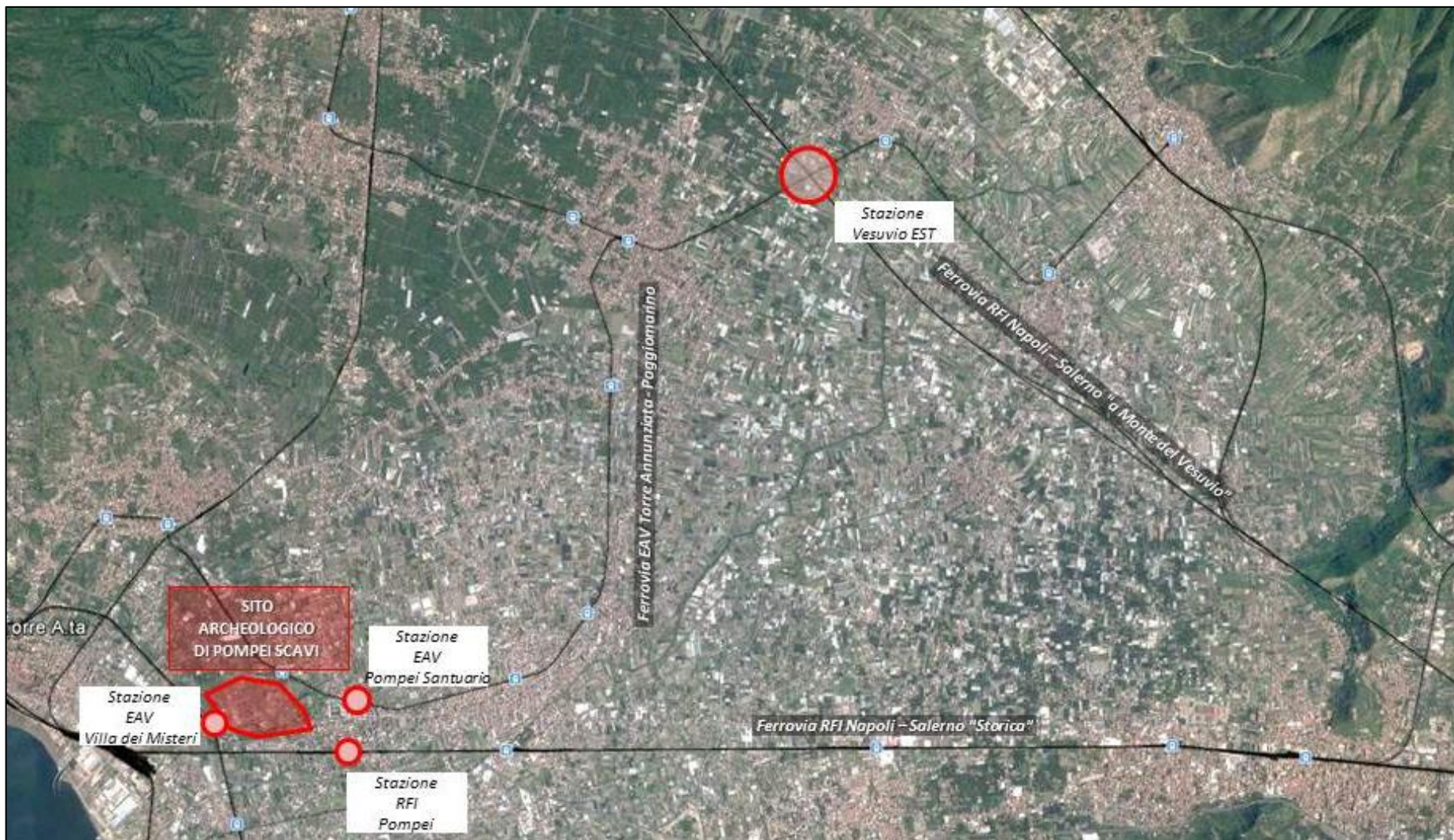


Figura 6.6: Stazione RFI Vesuvio Est – Inquadramento Territoriale

6.3.3 Completamento SS268 e svincolo di Angri

Questo intervento interessa il territorio dei Comuni di Angri, S. Antonio Abate e Scafati, ricadenti nelle province di Napoli e Salerno. Dal punto di vista strategico, l'intervento risponde all'esigenza di integrazione, potenziamento e messa in sicurezza del sistema stradale portante, a servizio delle aree sensibili soggette a rischio vulcanico. L'intervento consente di ridurre in modo notevole le discontinuità del sistema stradale della "circumvallazione" del Vesuvio, grazie alla realizzazione del tronco della S.S. 268 tra Angri e l'innesto sulla autostrada A3 "Napoli – Pompei – Salerno". Gli interventi da realizzarsi con l'investimento si possono così sintetizzare:

- opere di confluenza della SS 18 con l'Autostrada A3 "Napoli/Pompei/Salerno" (si veda la Figura 6.7);
- n. 2 rampe di completamento dello svincolo dalla SS 18 alla SS 268;
- n. 2 bretelle di viabilità comunale di svincolo alla SS 18.



Figura 6.7: SS 268 – Lavori di costruzione del 3° tronco compreso lo svincolo di Angri (GP POR)

La SS268 "del Vesuvio", lunga 27,2 Km, è un'arteria importante nell'ambito del Piano di allontanamento della popolazione dalla Zona Rossa per l'emergenza Vesuvio. Il suo sviluppo planimetrico è indicato in Figura 6.8.



Figura 6.8: Inquadramento generale della strada statale SS268

Inoltre, esiste un altro progetto, denominato “SS268 del Vesuvio e delle strade interconnesse”, che prevede la realizzazione di un complesso sistema (apparati, dispositivi, procedure) di tipo “Intelligent Transport System” che fornisca una serie di servizi utili alla realizzazione di una rete di rilievo dei dati di traffico, di monitoraggio delle condizioni di circolazione e di informazione all’utenza, in un’area del territorio regionale particolarmente critica dal punto di vista della gestione dell’emergenza del Vesuvio.

6.4 Lo scenario di lungo periodo (dopo il 2025)

6.4.1 Compatibilizzazione urbana della linea circumvesuviana Napoli-Poggiomarino nel territorio di Pompei

La linea ferroviaria Torre Annunziata – Poggiomarino attraversa il centro abitato di Pompei immediatamente a nord del Santuario (si veda la Figura 6.9). Essa costituisce un rilevante elemento di cesura urbana in un contesto che presenta un’elevata urbanizzazione nell’area a Sud della ferrovia (dove è situato il Santuario di Pompei) e l’area a Nord che si sviluppa lungo Via Nolana verso il comune di Boscoreale.

Quest’attraversamento della sede ferroviaria ha impatti rilevanti dal punto di vista urbanistico e dal punto di vista trasportistico.

Dal punto di vista urbanistico il sedime ferroviario, come già detto, costituisce una barriera all’interno del tessuto urbano di Pompei, impedendo un razionale sviluppo del centro abitato lungo la direttrice di espansione a nord.

Dal punto di vista trasportistico, a margine della stazione EAV di Pompei Santuario, lungo via Nolana è presente un passaggio a livello, il cui impatto sulla viabilità del comune è molto elevato. Stante infatti lo schema di circolazione previsto con un sistema a rotatoria tra Via Lepanto, Via Anastasio Rossi, Via Armando Diaz e Via Piave, e la non elevata capacità di queste strade (tutte, ad eccezione di Via Nolana, sono a unica corsia di marcia) vi è un significativo rigurgito delle auto in attesa al PL in coda in pieno centro a Pompei.



Figura 6.9: Inquadramento generale

Questo fenomeno è amplificato anche dalla struttura del programma di esercizio dei servizi EAV Napoli – Poggioreale: le partenze verso Napoli sono cadenzate ai minuti 16 e 46 (quando è previsto un rinforzo dell'offerta); le partenze verso Poggioreale sono cadenzate ai minuti 10 e 40 (quando è previsto un rinforzo dell'offerta). Ciò significa che 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'opera di interrimento si sviluppa per circa 2 Km partendo dalla fermata di Pompei Valle (prog.Km 5+342) e terminando al confine col territorio di Scafati (prog.Km 7+231).

Questo progetto, a seguito della richiesta della Regione Campania – AGC Trasporti e Viabilità, di rimodulazione del progetto con l'esclusione di tutte le categorie di lavoro attinenti l'attrezzaggio del secondo binario, di un quadro economico rivisitato in minus, il progetto resta inalterato per quanto concerne le opere civili e prevede l'attrezzaggio a binario unico.



Figura 6.10: area del PL di Via Nolana

L'interramento della ferrovia consente la ricongiunzione del tessuto urbano e la opportunità di studiare schemi di viabilità alternativi a quello esistente dando 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 ferroviari: se, in primissima analisi, appare difficilmente realizzabili un interramento di via Nolana in asse con l'attuale viabilità, è da valutare la possibilità di realizzare un sottopasso ferroviario sul prolungamento di Via Anastasio Rossi.

Tra le proposte avanzate è descritta di seguito quella di Naplest (???) che prevede la realizzazione di un sottopasso ferroviario che si diparte da Via Federico Parroco per terminare in Via Fucci (si veda la Figura 6.11).

L'obiettivo principale è stato quello di deviare il traffico cittadino impedendo che la mobilità locale potesse interferire con la piazza del Santuario e permettendo così una naturale riqualificazione ambientale del contesto. Dalla stazione EAV del Santuario si è ipotizzata la realizzazione di un sottopasso che porterà i flussi veicolari, provenienti da e diretti su via Nolana, a passare su Via Fucci che sarà oggetto di un opportuno adeguamento della sezione stradale nel tratto che si immette su Via Federico Parroco.

il progetto di riqualificazione urbana dovrà interessare le seguenti sistemazioni, reti ed attrezzature:

- raccolta acque;
- reti fognarie (verifica e pre-dimensionamento);

- pavimentazioni;
- verde pubblico (nuove piantumazioni);
- illuminazione;
- arredo urbano e nuova segnaletica;
- sistemazione area parcheggio nei pressi di via Colle San Bartolomeo valutando anche la possibilità di un parcheggio interrato pluripiano.



Figura 6.11: ipotesi di sottopasso stradale della ferrovia Torre Annunziata - Poggiomarino

6.4.2 Il raddoppio della tratta Torre - Pompei – Castellammare

Questo intervento, il cui soggetto attuatore è la Struttura di Coordinamento ex L. 80/84, prevede:

- il completamento delle opere civili e opere tecnologiche necessarie al raddoppio della tratta ferroviaria da Torre Annunziata a Pioppaino (già realizzate le opere civili da Torre Annunziata a Moregine e le opere tecnologiche da Torre Annunziata a Villa dei Misteri);
- il raddoppio di circa 2,2 km di linea, da Pioppaino a Via Nocera, in affiancamento all'attuale sede;
- l'eliminazione di n. 2 passaggi a livello;
- la realizzazione di una nuova stazione nel territorio del Comune di Castellammare di Stabia;
- la realizzazione di una nuova fermata (Madonna dei Flagelli ovvero Villa Regina Antiquarium) nel territorio del comune di Torre Annunziata;

- il raddoppio, prevalentemente in galleria naturale, da via Nocera a Castellammare di Stabia.

La linea ferroviaria Napoli Sorrento è la linea di punta della Circumvesuviana per quanto riguarda i volumi di traffico, per l'importanza strategica (per la viabilità sempre critica in costiera), il turismo ed i probabili sviluppi, in integrazione con altre modalità di trasporto (funivie, funicolari), verso la costiera Amalfitana afflitta dagli stessi problemi viari e risulta strategica per i residenti in penisola che ne richiedono il potenziamento del servizio e l'aumento della velocità commerciale. Attualmente, la linea è a doppio binario da Napoli a Pompei Villa dei Misteri ed a semplice binario tra quest'ultima stazione e Sorrento. Da qualche anno è stata immessa in esercizio la nuova stazione di Moregine (territorio di Pompei), allo stato utilizzata come fermata.



Figura 6.12: Ferrovia Circumvesuviana Raddoppio Tratta Torre Annunziata – Castellammare

6.5 Altre idee progettuali

6.5.1 Nuova fermata di Ercolano sulla linea RFI Napoli – Torre Annunziata

La città di Ercolano è servita dalla linea RFI con la stazione Portici – Ercolano che è ubicata, tuttavia, nel comune di Portici. Di fatto, il servizio offerto dalla linea RFI al centro abitato di Ercolano è pressoché nullo. Ai fini di un possibile miglioramento dell'accessibilità al sito archeologico di Ercolano l'intervento propone la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria nell'area posta al termine di via Gennaro Niglio. Questa particolare idea risponde all'esigenza di recuperare un'area dismessa. La nuova fermata dovrebbe rappresentare anche un elemento volano per una più complessiva riqualificazione urbanistica del territorio più costiero del comune di Ercolano e di introdurre un elemento "fulcro" in una ipotetica direttrice di collegamento tra gli scavi di Ercolano e l'approdo della Favorita.

La realizzazione di questa nuova fermata tra l'altro:



- Integra nelle funzioni l'Hub ferroviario di Pompei, migliorando complessivamente l'accessibilità alla linea RFI Napoli – Salerno;
- Contribuisce a promuovere il patrimonio culturale attraverso la connessione con altri siti di interessi culturali (Vesuvio, il Miglio d'Oro con le Ville Vesuviane)
- Contribuisce a risolvere il problema del congestionamento del traffico veicolare in Ercolano.

Attualmente questo intervento è unicamente un'idea progettuale che vede come soggetti interessati il Comune di Ercolano, MIBACT e RFI.

La stima sommaria per la realizzazione della fermata è di circa 5.000.000€ e si prevede una tempistica di realizzazione di circa 24 mesi.

6.5.2 Il tram Castellammare Gragnano

Nella nuovo Piano dei Trasporti Regionale, approvato con DGR 306/2016, è prevista, con risorse ancora da reperire, la trasformazione della linea ferroviaria Castellammare di Stabia - Gragnano in un sistema urbano leggero su sedime ferroviario. Tuttavia c'è da precisare che, attualmente, non è stato emesso alcun decreto Ministeriale di dismissione della Linea ferroviaria.

La linea ferroviaria Castellammare di Stabia – Gragnano, la cui apertura risale al 1885, appare destinata alla dismissione. L'esercizio non è più svolto su questa tratta, lunga circa 5km, dal dicembre del 2010 ma al momento il Ministero delle Infrastrutture non ne ha ancora decretato l'effettiva dismissione.

L'intervento consiste nel rilancio di questa ferrovia, attraverso la riconversione/riqualificazione della linea ferroviaria citata in una linea tramviaria completa con 6 fermate intermedie. Ove possibile, potranno essere realizzate piste ciclopedonali parallele al tracciato ferroviario.

La nuova linea utilizzerà il tracciato esistente con la possibilità di interscambio con la linea ferroviaria EAV Napoli-Sorrento (ex Circumvesuviana), attualmente interessata da lavori di raddoppio sulla tratta Torre Annunziata-Castellammare e dalla realizzazione della nuova stazione, denominata "Stabia Scavi", che sorgerà a Castellammare di Stabia a poco più di 200 metri, in asse, dalla futura linea tranviaria.

L'interscambio tra le due linee consentirà agli utenti dell'EAV, provenienti da Napoli o Sorrento, di raggiungere con il tram il centro di Gragnano e, viceversa, a chi da Gragnano e dai comuni e frazioni limitrofe avrà necessità di raggiungere in pochi minuti il centro di Castellammare di Stabia e da qui inoltrarsi verso Pompei, Ercolano, Napoli o la costiera sorrentina.

La riconversione della linea – attraverso la realizzazione di nuove fermate intermedie - dovrà consentire la più ampia accessibilità all'intero sistema urbano di Castellammare, di Gragnano e dei comuni e delle frazioni limitrofe nonché la visibilità e la visitabilità del ricco patrimonio di risorse storiche ed ambientali



esistenti: dalla Valle dei Mulini alle grandi risorse archeologiche (come gli Scavi di Stabia). L'intervento consisterà nella utilizzazione della infrastruttura ferroviaria esistente, con il mantenimento dello stesso scartamento dei binari esistenti, al fine di ridurre significativamente l'entità dell'investimento che sarebbe richiesto per la realizzazione di una nuova infrastruttura.

La sede tramviaria sarà, per la quasi totalità della sua estensione, separata dalla carreggiata destinata alla viabilità ordinaria e, quindi, riservata al tram al fine di diminuire e rendere certi i tempi di percorrenza anche se limitatamente ad alcuni tratti la sede sarà di tipo promiscua dal momento che si incrocerà con strade percorse da veicoli su gomma.

Gli attraversamenti pedonali saranno semaforizzati lungo tutta la linea, per garantire la massima sicurezza dell'attraversamento e la migliore integrazione della tramvia con la mobilità dolce.

Gli interventi infrastrutturali riguardano:

- la via di corsa:
 - risanamento della massicciata mediante asportazione totale della stessa in linea, nelle stazioni, in corrispondenza di passaggi a livello e di opere d'arte;
 - livellamento del binario;
 - revisione generale dell'armamento nei binari costituiti in lunga barra saldata e rivestimento delle rotaie al fine dello smorzamento del rumore e delle vibrazioni generate dal contatto tra ruota e rotaia;
 - attrezzaggio della linea;
- la realizzazione di una sottostazione elettrica per l'alimentazione della tranvia, con tensione media di alimentazione di 15kVca e tensione di linea di 750Vcc;
- la realizzazione, come già detto, di 6 fermate intermedie, dotate di banchine, in parte coperte da pensiline e dotate di sedili ed illuminazione propria, per garantire la massima sicurezza e confort per gli utenti;
- la realizzazione di un deposito-officina, destinato ad assicurare il rimessaggio e la manutenzione del parco tram nonché la manutenzione delle infrastrutture e degli impianti fissi dell'insieme della linea. L'area per la realizzazione del deposito-officina potrebbe essere quella situata nell'attuale scalo merci della Stazione di Gragnano, dove c'è spazio sufficiente per realizzare i binari di ricovero, dove verrebbero 'parcheeggiati' normalmente i convogli (previsti in numero di 3) anche per limitare i problemi di uscita dal rimessaggio al mattino, in caso di guasto di un elemento in testa al binario;
- la realizzazione, ove possibile, di piste ciclopedonali in affiancamento al tracciato ferroviario.



Il costo dell'intervento è stimato in circa 14.000.000€ e la realizzazione è prevista in un anno circa a partire dal 2019.

6.5.3 La dismissione della ferrovia costiera Napoli-Castellammare di Stabia (RFI)

In un recente studio dell'Unione Industriali di Napoli è stato ipotizzato uno scenario che prevede, tra l'altro, l'eliminazione della ferrovia storica costiera.

Uno degli obiettivi di questo intervento è quello di restituire il rapporto dei territori con la costa eliminando l'effetto barriera che potrebbe essere stato, nel tempo, un freno allo sviluppo economico.

Lo studio è quello ancora nella fase ideativa, molto suggestiva, e quindi necessita di numerosi approfondimenti di vario tipo ed in particolare, dal punto di vista meramente trasportistico quali:

- individuare precisamente la tratta ferroviaria da dismettere tra quelle storica Napoli-Portici, la costiera da Portici a Torre Annunziata e la terminale da Torre Annunziata a Castellammare di Stabia (anche in considerazione delle tempistiche significativamente differenti tra l'eventuale intervento di dismissione della tratta terminale che è trasportisticamente indipendente, rispetto alle costiera che è funzionalmente connessa alla tratta Torre Annunziata-Salerno);
- indicare la destinazione della ferrovia Torre Annunziata – Salerno oltre che del deposito/officina di Santa Maria La Bruna;
- definire il ruolo ed il piano dei servizi della linea veloce "a monte del Vesuvio";
- studiare le modalità alternative di collegamento tra Napoli e Salerno per coloro che attualmente utilizzano la tratta da dismettere;
- valutare una possibile interoperabilità tra la linea Torre Annunziata-Salerno e la linea Circumvesuviana Napoli-Torre Annunziata-Sorrento;
- tenere conto, nello scenario futuro, che lo scartamento della linea circumvesuviana non è ordinario e che per l'interoperabilità sarebbero necessari radicali lavori di omogeneizzazione delle due linee in termini di organizzazione/estensione del sedime;
- pensare ad una revisione del nodo di Napoli Porta Nolana e, in caso alternativo, ai livelli di servizio dell'interscambio ferroviario per gli utenti che accedono alla rete ferroviaria urbana di Napoli;
- tenere conto delle fasi di cantierizzazione e quindi, in un'ottica costi/benefici, degli effetti del periodo transitorio e della sostenibilità da parte dell'utenza;
- prendere in esame, in caso di interconnessione fisica tra le due linee, dell'interferenza del raccordo ferroviario con l'area archeologica di Pompei;
- stabilire quale potrà essere il ruolo futuro dell'HUB di Pompei;

- determinare i costi connessi agli ultimi investimenti strutturali sulla linea ferroviaria costiera che rappresenterebbero, nel caso in esame, dei surplus negativi da ben considerare nello Scenario finanziario ed economico di valutazione dell'intervento.

Restando quindi al solo ambito trasportistico, si può notare come, per valutare un'idea generale o per supportare una legittima esigenza del territorio rispetto ad una condizione storica, sia necessario vagliare in maniera dettagliata i contorni dell'idea, e procedere ad una rigorosa verifica di fattibilità tecnica oltre che ad una razionale valutazione di sostenibilità economico-finanziaria di un insieme di interventi, che possono essere molto costosi e richiedere un massiccio intervento pubblico di sostegno all'investimento.

6.5.3.1 Alcune informazioni sulla attuale linea ferroviaria RFI Napoli – Salerno

La linea è attualmente utilizzata per il servizio metropolitano regionale con un'offerta di servizi di tipo metropolitano così suddivisi:

- Treni Metropolitani Napoli – Salerno 33 coppie di treni/giorno
- Treni Metropolitani Napoli – Castellammare di Stabia 7 coppie di treni/giorno
- Totale treni nella tratta Napoli – Torre Annunziata 40 coppie di treni/giorni

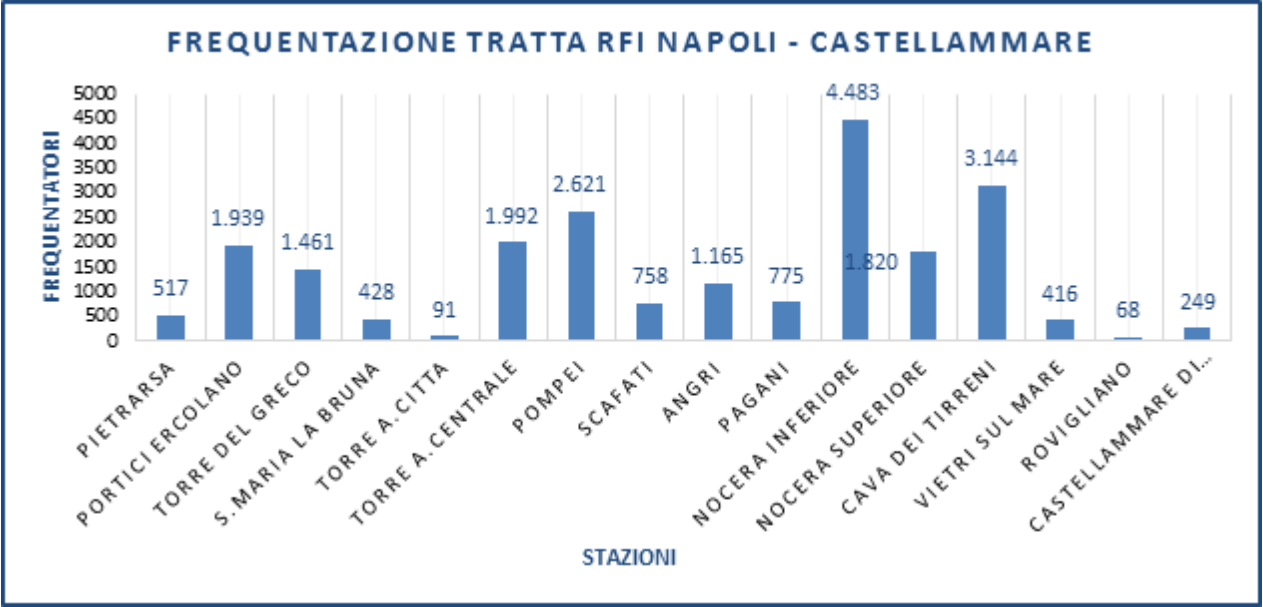
Tra Napoli e Torre Annunziata sono presenti 6 stazioni; tra Torre Annunziata e Salerno sono presenti 8 stazioni.

Le frequentazioni secondo le rilevazioni di Trenitalia di febbraio 2016 sono riportate nella successiva Tabella 6.1.

Tabella 6.1: Frequentazioni delle stazioni della ferrovia RFI Napoli – Salerno (fonte: rilevazioni Trenitalia del febbraio 2016)

Stazioni	SALITI	DISCESI	TOTALE FREQUENTAZIONE	TRENI GIORNALIERI IN TRANSITO
Pietrarsa	257	260	517	56
Portici Ercolano	1.041	898	1.939	78
Torre del Greco	781	680	1.461	78
S.Maria La Bruna	221	207	428	45
Torre A.Citta	52	39	91	13
TORRE A.CENTRALE	1.085	907	1.992	78
TOTALE TRATTA NAPOLI - TORRE ANNUNZIATA	3.437	2.991	6.428	
Pompei	1.367	1.254	2.621	64
Scafati	413	345	758	34
Angri	631	534	1.165	47
Pagani	439	336	775	35
NOCERA INFERIORE	2.278	2.205	4.483	98
Nocera Superiore	984	836	1.820	62
Cava Dei Tirreni	1.710	1.434	3.144	81
Vietri sul Mare	217	199	416	50
TOTALE TRATTA TORRE ANNUNZIATA - SALERNO	8.039	7.143	15.182	
Rovigliano	17	51	68	14

Castellammare di Stabia	107	142	249	14
TOTALE TRATTA TORRE ANNUNZIATA - CASTELLAMMARE	124	193	317	
TOTALE FERROVIA NAPOLI - SALERNO	11.600	10.327	21.927	

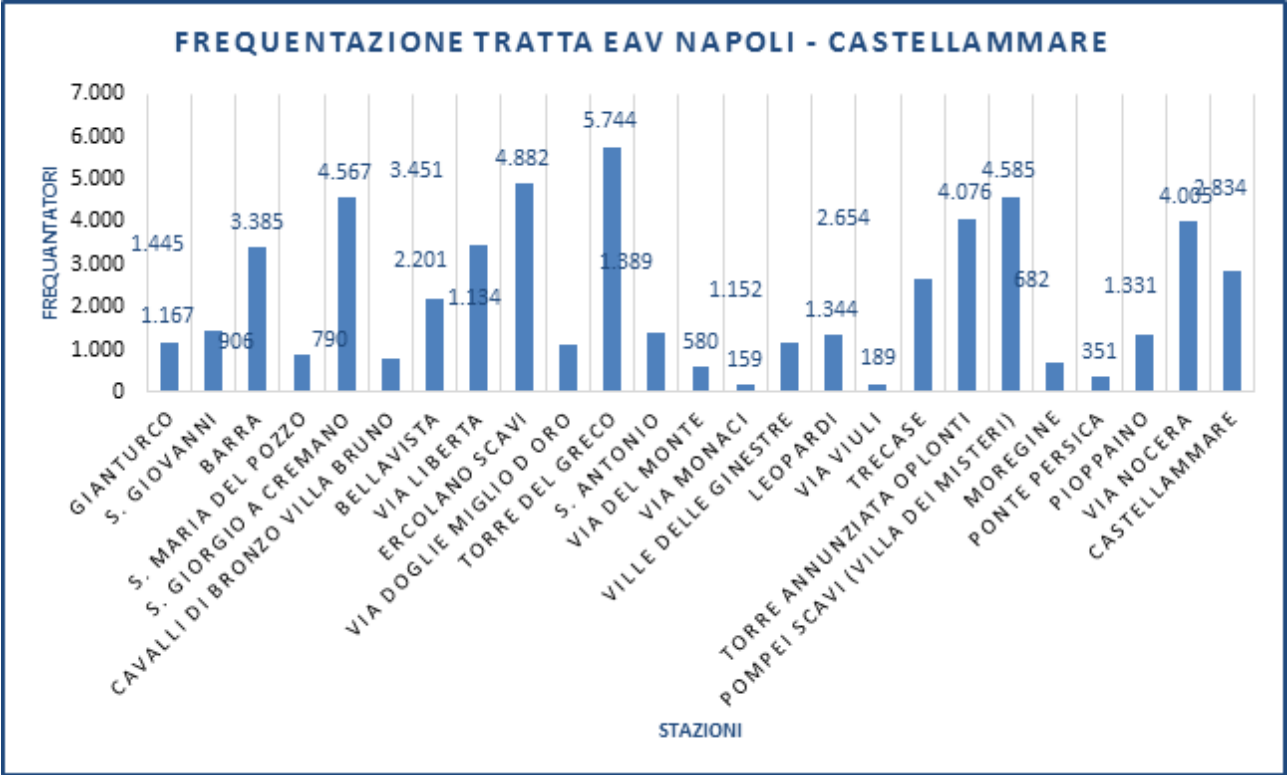


Per elemento di confronto si riportano le frequentazioni della ferrovia EAV Napoli – Torre Annunziata

Tabella 6.2: Frequentazioni delle stazioni della ferrovia EAV Napoli – Sorrento (tratta Napoli – Castellammare di Stabia fonte: rilevazioni UnicoCampania 2015)

Stazioni	SALITI	DISCESI	TOTALE FREQUENTAZIONE
GIANTURCO	597	570	1.167
S. GIOVANNI	721	724	1.445
BARRA	1.641	1.744	3.385
S. MARIA DEL POZZO	416	490	906
S. GIORGIO A CREMANO	2.362	2.205	4.567
CAVALLI DI BRONZO VILLA BRUNO	386	404	790
BELLAVISTA	1.010	1.191	2.201
VIA LIBERTA	1.705	1.746	3.451
ERCOLANO SCAVI	2.403	2.479	4.882
VIA DOGLIE MIGLIO D ORO	573	561	1.134
TORRE DEL GRECO	2.982	2.762	5.744
S. ANTONIO	759	630	1.389
VIA DEL MONTE	295	285	580
VIA MONACI	85	74	159
VILLE DELLE GINESTRE	630	522	1.152
LEOPARDI	715	629	1.344
VIA VIULI	75	114	189
TRECASE	1.277	1.377	2.654
TORRE ANNUNZIATA OPLONTI	1.920	2.156	4.076
TOTALE TRATTA NAPOLI - TORRE ANNUNZIATA	20.552	20.663	41.215
POMPEI SCAVI (VILLA DEI MISTERI)	2.383	2.202	4.585

MOREGINE	322	360	682
PONTE PERSICA	174	177	351
PIOPPAINO	648	683	1.331
VIA NOCERA	2.009	1.996	4.005
CASTELLAMMARE	1.341	1.493	2.834
TOTALE TRATTA TORRE ANNUNZIATA - CASTELLAMMARE	6.877	6.911	13.788
TOTALE TRATTA NAPOLI - CASTELLAMMARE	27.429	27.574	55.003



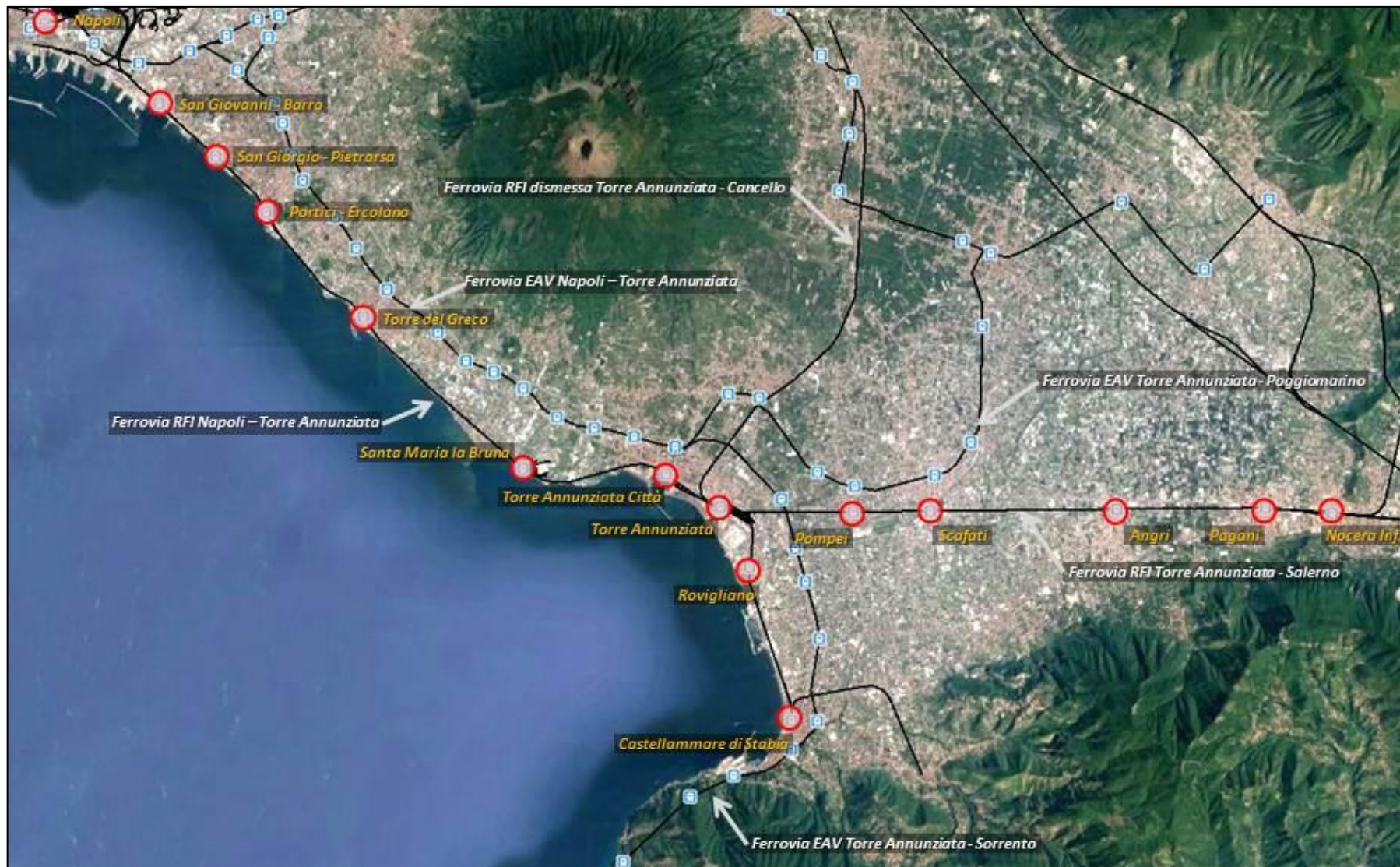


Figura 6.13: Linea ferroviaria RFI Napoli – Torre Annunziata – Salerno