



Ministero
dei beni e delle
attività culturali
e del turismo

UNITA' 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”*

**DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO
PRIME INDICAZIONI OPERATIVE**

A cura dell'Unità Grande Progetto Pompei (UGP)

Arch. Stefano Aiello

Arch. Luisa Evangelista

Arch. Michele Granatiero

Arch. Angela Klein

Arch. Vincenzo Magnetta

Arch. Umberto Sansone

Con il contributo di Invitalia

**Il Direttore Generale di Progetto
Grande Progetto Pompei
Gen. D. CC Giovanni Nistri**

Indice

1. INTRODUZIONE	5
2. RIFERIMENTI NORMATIVI E GOVERNANCE.....	7
2.1. LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO	7
2.2. LA “GOVERNANCE” PREVISTA DALLA NORMA.....	9
2.3. I RIFERIMENTI PROGRAMMATICI EX LEGE 112/13 PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PIANO STRATEGICO.....	10
2.3.1. IL GRANDE PROGETTO POMPEI.....	10
2.3.2. IL PIANO DI GESTIONE DEL SITO UNESCO “POMPEI, ERCOLANO E TORRE ANNUNZIATA”	11
2.4. GLI STRUMENTI NEGOZIALI PER L’ATTUAZIONE DEL PIANO STRATEGICO	13
3. OBIETTIVI DEL PIANO STRATEGICO E FINALITA’ DEL DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO ..	14
4. LE CARATTERISTICHE DELL’AREA	17
4.1. POPOLAZIONE, MERCATO DEL LAVORO E SISTEMA PRODUTTIVO	17
4.2. DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI	20
4.3. TERRITORIO ED EMERGENZE AMBIENTALI.....	22
4.4. TURISMO E TURISMI	23
5. LE LINEE STRATEGICHE	29
5.1. LINEA STRATEGICA 1 - MIGLIORAMENTO VIE DI ACCESSO E INTERCONNESSIONI AI SITI ARCHEOLOGICI	30
5.1.1. AZIONE 1.1 – ACCESSIBILITÀ SU RETE FERROVIARIA.....	30
5.1.1.1. <i>Accessibilità sulla rete Trenitalia RFI.....</i>	<i>33</i>
5.1.1.2. <i>Accessibilità tramite rete EAV Ex-Circumvesuviana.....</i>	<i>36</i>
5.1.2. AZIONE 1.2 – ACCESSIBILITÀ VIA MARE	39
5.1.2.1. <i>Il Metrò del mare</i>	<i>39</i>
5.1.2.2. <i>Interventi sui porti esistenti: verso un sistema organico di portualità turistica.....</i>	<i>40</i>
5.1.3. AZIONE 1.3 – ACCESSIBILITÀ SU GOMMA.....	41
5.1.3.1. <i>Valorizzazione di percorsi alternativi su gomma sul versante interno della “Buffer Zone”</i>	<i>44</i>
5.1.3.2. <i>Razionalizzazione dell’assetto viario urbano in direzione est – ovest (dall’entroterra verso il mare)</i>	<i>44</i>
5.1.4. AZIONE 1.4 – INTERSCAMBIO E CONNESSIONI CON I SITI ARCHEOLOGICI	44
5.1.4.1. <i>Individuazione e realizzazione di un nodo intermodale quale porta di accesso principale alla “Buffer Zone”. 45</i>	<i>45</i>
5.1.4.2. <i>Individuazione e realizzazione di una rete di nodi intermodali o di ulteriori aree di sosta</i>	<i>45</i>
5.2. LINEA STRATEGICA 2 – RECUPERO AMBIENTALE DEI PAESAGGI DEGRADATI E COMPROMESSI PRIORITARIAMENTE MEDIANTE IL RECUPERO E IL RIUSO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE.....	46

5.2.1.	LE AREE INTERESSATE DA ATTIVITÀ PRODUTTIVE DISMESSE POTENZIALMENTE FUNZIONALI ALLA LINEA STRATEGICA 2	47
5.2.2.	AZIONE 2.1 - IL RECUPERO E IL RIUSO DI AREE INDUSTRIALI DISMESSE	48
5.2.3.	AZIONE 2.2 - RECUPERO PAESAGGISTICO-AMBIENTALE DELLA FASCIA COSTIERA	49
5.2.4.	AZIONE 2.3 - RECUPERO DEL PAESAGGIO AGRICOLO E AGRICOLO-PERIURBANO.....	51
5.3.	LINEA STRATEGICA 3 – INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE E DI RIGENERAZIONE URBANA.	52
5.3.1.	AZIONE 3.1 – RIGENERAZIONE URBANA DEGLI ASSI FUNZIONALI PER L’ACCESSIBILITÀ AI SITI CULTURALI E DEL RELATIVO CONTESTO	53
5.3.2.	AZIONE 3.2 - RECUPERO, RIFUNZIONALIZZAZIONE E VALORIZZAZIONE A FINI TURISTICI, COMMERCIALI O ARTIGIANALI DI VOLUMI DISMESSI.....	54
5.4.	LINEA STRATEGICA 4 - PROMOZIONE DI EROGAZIONI LIBERALI, SPONSORIZZAZIONI, FORME DI PARTENARIATO PUBBLICO-PRIVATO, ATTIVITÀ DI COINVOLGIMENTO DI ORGANIZZAZIONI NO PROFIT NELLA VALORIZZAZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE.	56
5.4.1.	NUOVI STRUMENTI NORMATIVI: “ART BONUS” E “SBLOCCA ITALIA”	58

1. INTRODUZIONE

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".

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.

L'individuazione di un'ampia area cuscinetto a protezione del sito appartenente al Patrimonio Mondiale dell'Umanità impone certamente un'azione di tutela estesa e coordinata e può rappresentare il presupposto e lo strumento per uno sviluppo socio-economico di quel territorio.

I Comuni interessati dalla "Buffer Zone"¹ si estendono su una superficie complessiva di circa 117 Km² con una densità media di circa 3.212 abitanti/km² e un flusso giornaliero medio di circa 13.000 visitatori in transito, quasi tutti concentrati su Pompei; si pone esattamente al centro della piana del fiume Sarno, stretta tra Vesuvio, Golfo di Napoli e catena dei Monti Lattari, che ne delimitano l'estensione territoriale e la scenografia.

E' un ambito territoriale eterogeneo e ricco di contraddizioni che vede coesistere in questa area geomorfologicamente "inespansibile"²: 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.

L'area della "Buffer Zone" è stata, peraltro, segnata da importanti calamità idrogeologiche che più che indurre una disciplina dell'uso del territorio hanno contribuito a riempire lo scenario di problematicità, vincoli (spesso non rispettati) ed emergenze mai concluse a cui si sono, inoltre, aggiunti gli abusi territoriali prodotti dall'uomo (contro l'ambiente e contro il paesaggio in una situazione di anarchia di fatto).

Il rapporto visivo tra il mare, la costa, il vulcano, i tre elementi che contraddistinguono prevalentemente il paesaggio³ della "Buffer Zone", è stato, inoltre, soprattutto negli ultimi 60

¹ La "Buffer Zone" include i Comuni di Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Pompei, Castellammare di Stabia, Trecase, Boscoreale e Boscotrecase (cfr. Cap.3, par. 3.1)

² Divisa in due dal fiume Sarno, l'area è conterminata a nord-est dal Vesuvio, a sud dalla catena dei Monti Lattari e dalla Penisola Sorrentina, a ovest dal Golfo di Napoli.

³ La conservazione del "rapporto visivo" tra le città antiche e il Vesuvio quale fisionomia identitaria dell'area è uno degli obiettivi dello stesso piano di gestione UNESCO.

anni, fortemente compromesso sia dal tentativo della “mano pubblica” di innescare percorsi virtuosi di sviluppo industriale del territorio attraverso grandi insediamenti industriali (in primis del settore meccanico e metallurgico), successivamente dismessi e non riutilizzati, sia da un’espansione edilizia caratterizzata da diffusi fenomeni di abusivismo.

Il denso scenario che ne emerge è una fitta maglia (quasi infeltrita) di risorse e attività, di ceppi storici, di asset unici e universali, di problemi e istanze contemporanee, tessuta in un amplissimo arco storico e spesso deviata dalla distorsione delle regole. Con tale sistema, ogni attività collegata alla fruizione, alla conservazione e valorizzazione del patrimonio culturale deve fare i conti.

Pertanto, la strategia unitaria per lo sviluppo, che il legislatore affida al Piano Strategico, deve considerare che gli interventi che da esso deriveranno, dovranno puntare, soprattutto all’alleggerimento del territorio, contribuendo a fluidificarne le condizioni di fruizione.

L’esigenza “politica” e amministrativa di governare le dinamiche di quest’area ha dato luogo, negli ultimi decenni, ad una produzione intesa di proposte e strumenti, sia di livello strategico, sia di livello operativo, che hanno determinato linee di evoluzione per le policy e per i programmi territoriali centrali e locali. I risultati, anche in questo caso, sono stati non lineari e tutt’altro che scontati sia negli effetti diretti che in quelli indiretti.

Ultimamente, l’attenzione sull’area sta vivendo una nuova stagione di impegni programmatori: dalle proposte del nuovo Piano di gestione UNESCO⁴ a quelle del partenariato economico⁵, a quelle degli Enti Locali⁶, a quelle della Regione Campania⁷, a quelle delle Amministrazioni Centrali⁸.

In tal senso, la costruzione del Piano Strategico tiene conto anche di tali riferimenti e cerca, nello spirito di non “aggiungere”, quanto piuttosto di semplificare il quadro delle proposte di intervento, di trovare una via per coniugare i fabbisogni emersi per la “*Buffer Zone*” con le soluzioni strategiche che ad essi meglio rispondono.

⁴ “Piano di Gestione del sito relativo alle aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata”, approvato il 23 dicembre 2013 e sottoscritto dal Segretario generale del MiBACT, dal Direttore generale per le Antichità, dal Direttore regionale per i Beni culturali e paesaggistici della Campania, dalla Soprintendenza speciale per i Beni Archeologici di Napoli e Pompei, dall’Assessore alla Cultura della Regione Campania, dall’Assessore alla Cultura della Provincia di Napoli, dai sindaci dei comuni di Pompei, Ercolano, Torre Annunziata, Portici, Torre del Greco, Trecase, Boscoreale, Castellammare di Stabia.

⁵ “Ridare vita a Pompei: un progetto di sviluppo sostenibile per l’area vesuviana” – 2011-Centro Studi-Unione Industriali di Napoli.

⁶ “Concorso internazionale di idee valorizzazione del territorio di Pompei”, al fine di avviare la costruzione di possibili azioni di qualificazione del territorio ed integrazione degli attrattori e delle altre potenzialità dell’area, convergenti verso l’obiettivo di potenziamento della filiera turistico-culturale. Promosso nel 2013 su iniziativa dell’allora Ministro per la Coesione Territoriale e con la collaborazione del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e del Comune di Pompei.

⁷ Tra gli altri, il “Programma Integrazione Urbana: PIU Europa” della Regione Campania, il “Piano di riprogrammazione del trasporto pubblico locale” - 2013 – ACAM, “Piano regionale di bonifica della Campania” – 2013 Regione Campania.

⁸ Tra gli altri, il “Piano Strategico per la mobilità e il turismo” in corso di predisposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI E GOVERNANCE

2.1. La normativa di riferimento

Di seguito si riporta una breve rassegna dei riferimenti normativi inerenti il Piano Strategico.

Il DL 31 marzo 2011, n. 34, convertito dalla L. 26 maggio 2011, n. 75

Già con il DL 31 marzo 2011, n. 34, convertito in L. 26 maggio 2011, n. 75 “*Disposizioni urgenti in favore della cultura*”, all’art. 2. *Potenziamento delle funzioni di tutela dell’area archeologica di Pompei*, tuttora vigente, si prevedeva che:

“Al fine di rafforzare l’efficacia delle azioni e degli interventi di tutela nell’area archeologica di Pompei e nei luoghi ricadenti nella competenza territoriale della Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Napoli e di Pompei, il Ministro per i beni e le attività culturali adotta un programma straordinario e urgente di interventi conservativi di prevenzione, manutenzione e restauro da realizzarsi nelle suddette aree”. La medesima norma prevede anche che *“gli interventi previsti dal programma straordinario ricadenti all’esterno del perimetro delle aree archeologiche sono dichiarati di pubblica utilità, indifferibili e urgenti e possono essere realizzati, ove occorra, in deroga alle previsioni degli strumenti di pianificazione urbanistica e territoriali vigenti, sentiti la Regione e il Comune territorialmente competente.”*

Il DL 8 agosto 2013, n. 91, convertito dalla L. 7 ottobre 2013, n. 112

All’art. 1 - *“Disposizioni urgenti per accelerare la realizzazione del grande progetto Pompei e per la rigenerazione urbana, la riqualificazione ambientale e la valorizzazione delle aree interessate dall’itinerario turistico-culturale dell’area pompeiana e stabiese, nonché per la valorizzazione di Pompei,”* così come modificato ed integrato dalla L. 106/2014, si prevede, tra l’altro, l’istituzione:

- della figura del “Direttore generale di progetto” con i relativi compiti;
- di una struttura di supporto al Direttore generale di progetto, costituita da venti unità nonché da un gruppo di cinque esperti in materia giuridica, economica, architettonica, urbanistica e infrastrutturale..

Al comma 4 si prevede che: *“Al fine di consentire il rilancio economico-sociale e la riqualificazione ambientale e urbanistica dei comuni interessati dal piano di gestione del sito UNESCO «Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata», nonché di potenziare l’attrattività turistica dell’intera area, è costituita l’Unità «Grande Pompei»”. L’Unità assicura lo svolgimento in collaborazione delle attività di interesse comune delle amministrazioni pubbliche coinvolte, ai sensi dell’articolo 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e successive modificazioni, e la convergenza in un’unica sede decisionale di tutte le decisioni*

amministrative necessarie alla realizzazione dei piani, dei progetti e degli interventi strumentali al conseguimento degli obiettivi sopra indicati.”

Al comma 5 si stabilisce che: *“Il direttore generale di progetto di cui al comma 1 è preposto all’Unità “Grande Pompei” e ne assume la rappresentanza legale.”* Viene inoltre istituito il Comitato di gestione (composto dal Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo, dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, dal Ministro per la coesione territoriale, dal Presidente della Regione Campania, dal Presidente della Provincia di Napoli, dai Sindaci dei comuni interessati e dai legali rappresentanti degli enti pubblici e privati coinvolti), con il compito di approvare il Piano strategico di cui trattasi. In particolare per tale Piano strategico, approvato dal Comitato di gestione, l’Unità «Grande Pompei» *“assume le decisioni relative alla progettazione e alla realizzazione e gestione degli interventi”* ivi inclusi.

Il comma 6 stabilisce che il Piano strategico contiene *“l’analisi di fattibilità istituzionale, finanziaria ed economica del piano nel suo complesso; il crono-programma che definisce la tempistica di realizzazione del piano e degli interventi individuati; la valutazione delle loro condizioni di fattibilità con riferimento al loro avanzamento progettuale; gli adempimenti di ciascun soggetto partecipante; le fonti di finanziamento attivabili per la loro realizzazione.”*

Ulteriore compito del Piano strategico, sempre su proposta del Direttore generale di progetto, è quello comprendente *“azioni e interventi di promozione e sollecitazione di erogazioni liberali e sponsorizzazioni e la creazione di forme, di partenariato pubblico-privato, nonché il coinvolgimento di cooperative sociali, associazioni di volontariato, associazioni di promozione sociale, organizzazioni non lucrative di utilità sociale o fondazioni, aventi tra i propri fini statutari la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale”* nonché *“il coinvolgimento degli operatori del settore turistico e culturale ai fini della valutazione delle iniziative necessarie al rilancio dell’area in oggetto”*.

Infine l’UGP deve altresì provvedere a redigere *“un piano strategico di sviluppo del percorso turistico-culturale integrato del sito UNESCO «Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata», promuovendo l’integrazione, nel processo di valorizzazione, delle infrastrutture e dei settori produttivi collegati”*.

Il DPCM del 12 febbraio 2014 e il Comitato di gestione

Con il DPCM del 12 febbraio 2014 sono state dettagliate le funzioni del Direttore generale di progetto, della Struttura di supporto, dell’Unità “Grande Pompei” e del Comitato di gestione, e si rimanda a un atto organizzativo di disciplina (Regolamento), proposto dal Direttore generale di progetto e approvato dal Comitato stesso, per la regolamentazione delle sue funzioni e attività.

Il DL 31 maggio 2014, n. 83, convertito dalla L. 29 luglio 2014, n. 106

Con la L. 106/2014 sono state apportate modificazioni alla L. 112/2013; in particolare sono stati ridefiniti i compiti del Comitato di gestione, che non svolge più le funzioni di “Conferenza

di servizi permanente”, di cui all’originaria versione del comma 5 del DL 91/2013, continuando ad essere l’organo competente all’approvazione del Piano strategico.

La stessa L.106/2014 in riferimento all’approvazione del Piano strategico da parte del Comitato di gestione specifica che la stessa avverrà ai sensi dell’art. 14 e seguenti della L.241/1990 e s.m.i., e sostituisce ogni altro adempimento e ogni altro parere, nulla-osta, autorizzazione o atto di assenso comunque denominato necessario per la realizzazione degli interventi approvati.

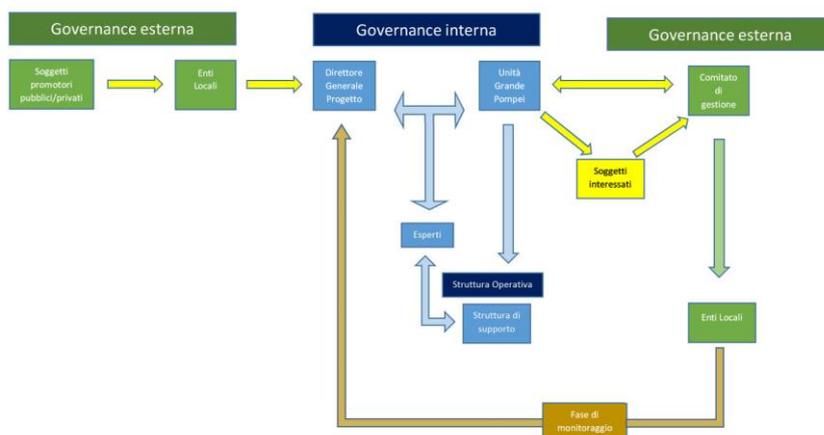
2.2. La “governance” prevista dalla norma

In sintesi, il modello di *governance* delineata dal complesso normativo testé indicato vede:

- **governance interna:** Direttore Generale di Progetto e Unità Grande Pompei, coadiuvati da una struttura di supporto che dovrebbe comprendere anche 5 esperti nelle principali materie di riferimento.
- **governance esterna:** Comitato di Gestione, composto come sopra precisato, la cui organizzazione e funzionamento sono specificamente regolamentati da apposito atto soggetto comunque ad approvazione del Comitato stesso in sede di prima convocazione.

I due livelli di *governance* risultano fortemente integrati fra loro, perché il Piano strategico è proposto dall’UGP attraverso il DGP (*governance* interna) ed è approvato dal Comitato di Gestione (*governance* esterna) che provvederà anche a disporre e verificarne la esecuzione attraverso le proprie strutture operative locali (responsabili ed uffici dei singoli enti locali).

Il modello di *governance* sopra esposto può essere sintetizzato nello schema qui riportato.



indichi le modalità di gestione della fase attuativa degli interventi previsti dal Piano Strategico. Infatti, solo in seguito all’individuazione puntuale degli interventi sarà possibile definire la

È bene tuttavia specificare che, tale modello costituisce la struttura operativa prevista dal Legislatore al fine di dare avvio alla predisposizione del Piano Strategico. Esso ha, pertanto, l’esigenza di una successiva declinazione operativa che

diversa gamma di soggetti istituzionali pubblici e privati da coinvolgere per l'attuazione degli stessi e di conseguenza definire il modello di *governance* più appropriato.

2.3. I riferimenti programmatici ex lege 112/13 per la predisposizione del Piano strategico

I due piani programmatici di cui tener conto nella definizione delle scelte strategiche sono il “Grande Progetto Pompei” ed il “Piano di Gestione del sito UNESCO”.

2.3.1. Il Grande Progetto Pompei

Il Grande Progetto Pompei, approvato con Decisione Comunitaria il 29 marzo 2012, nasce dall'azione congiunta dell'attuale Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT), del Dipartimento degli Affari Regionali della Presidenza del Consiglio (DAR) e del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS) e mira a risolvere in modo strutturale la questione della tutela e della valorizzazione dell'area archeologica di Pompei, secondo un approccio caratterizzato da una effettiva programmazione degli interventi nel tempo e da una graduale ma sistematica azione di tutela e conservazione.

Questo si configura quale progetto strategico di sviluppo territoriale per la politica regionale, comunitaria e nazionale, da attuare con risorse finanziarie comunitarie a valere sul Programma Operativo Interregionale “Attrattori culturali, naturali e turismo” 2007-2013, ed è finalizzato al raggiungimento di due obiettivi:

- arrestare il degrado e riportare il sito archeologico di Pompei a migliori condizioni di conservazione strutturale, anche al fine di ottimizzarne la fruizione e la capacità di contribuire allo sviluppo territoriale;
- creare le condizioni per rendere permanente la funzione della “conservazione programmata” del sito, implementando un adeguato sistema organizzativo e di gestione interno all'Amministrazione.

La realizzazione del Progetto Pompei prevede un costo complessivo di investimento pari a 105.000.000 di euro e si articola in cinque Piani Esecutivi da attuare attraverso la realizzazione coordinata di azioni entro il 2015. Nello specifico:

- Il “Piano della Conoscenza” prevede un'azione progressiva e permanente di rilievo, verifica e monitoraggio continuo dello stato di conservazione e di rischio delle strutture e degli apparati decorativi dell'area archeologica di Pompei, secondo la metodologia della conservazione programmata.
- Il “Piano delle Opere” comprende interventi di restauro degli edifici secondo un cronogramma dettato dall'avanzare progressivo delle attività di rilievo e verifica, originariamente articolato in due azioni: la prima comprende gli interventi con progettualità avanzata; la seconda fa riferimento alle opere da progettare e realizzare in conseguenza dei risultati dell'indagine e del rilievo a tappeto dell'area archeologica di Pompei.

- Il “Piano per la fruizione, per il miglioramento dei servizi e della comunicazione” prevede un intervento complessivo per il miglioramento delle attuali condizioni di fruizione e dei servizi al pubblico e la realizzazione di interventi per il potenziamento delle attività di comunicazione.
- Il “Piano della sicurezza” comprende una serie di interventi per il rafforzamento della condizioni di sorveglianza e sicurezza dell’intera area archeologica.
- Il “Piano di rafforzamento e di capacity building della SAPES” riguarda una serie coordinata di azioni per il rafforzamento tecnico delle capacità operative della Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Pompei, Ercolano e Stabia e per il potenziamento della relativa dotazione tecnologica.

2.3.2. Il Piano di gestione del Sito UNESCO “Pompei, Ercolano e Torre Annunziata”

Con la sottoscrizione dei Protocolli d’intesa del 25.11.2013 e del 23.12.2013, finalizzati alla revisione del Piano di gestione del Sito UNESCO delle “Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata” ed all’ampliamento della perimetrazione della relativa “*Buffer Zone*”, il Tavolo di Concertazione del Piano di gestione del sito UNESCO, costituito da organi del MiBACT, dalla Regione Campania, dalla Provincia di Napoli, e dai comuni territorialmente interessati, è pervenuto alla condivisione e approvazione del nuovo Piano di gestione ed alla perimetrazione di una nuova “*Buffer Zone*”, che comprende quasi integralmente i territori comunali di Portici, Ercolano, Torre del Greco, Trecase, Boscotrecase, Boscoreale, Torre Annunziata, Pompei e Castellammare di Stabia. Il nuovo Piano mira ad individuare ed indirizzare un organico ed unitario sistema di turismo sostenibile per l’area vesuviana compresa appunto nella suddetta “*Buffer Zone*”, attraverso l’individuazione di percorsi tematici intorno ai quali organizzare un sistema turistico territoriale.

Nel merito, il Tavolo di Concertazione ha valutato che l’incremento, in termini di maggiori soluzioni spazio/temporali, di offerta turistica consentirebbe una concreta opera di valorizzazione e tutela del patrimonio culturale e del territorio attraverso la definizione di una fruizione organizzata degli stessi con evidenti ricadute sul sistema socio-economico..

“Tale tipo di fruizione prevede l’organizzazione di percorsi tematici, da prenotare attraverso i siti internet della Soprintendenza e del Centro di comunicazione del sito UNESCO, nelle aree archeologiche e nel territorio, offerti secondo una logica di programmazione e turnazione, ad esempio annuale, da affiancare alla visita libera delle aree stesse e del territorio.

Tale metodo, che prevede una rotazione programmata dei percorsi tematici associata ad una turnazione annuale delle aree di visita, presenta significativi risvolti positivi in termini di:

- *efficacia didattica, che risulta accresciuta per effetto della minore congestione dei siti e della visita indirizzata verso i siti e le attrazioni “minori”;*
- *crescita del numero di visitatori, per effetto non solo della crescita delle visite nei siti minori e della “spalmatura” delle visite lungo tutta la giornata e in tutti i*

periodi dell'anno, ma anche delle politiche di marketing che la gestione dei percorsi consentirà di attivare;

- *crescita della tutela, come conseguenza diretta della possibilità di potere effettuare, per tutti i percorsi, una “manutenzione programmata”.*

Tale “sistema turistico” si sostanzierebbe in “sottosistemi”, che raccordano i beni che si concentrano intorno ad Ercolano, Pompei e Castellammare di Stabia attraverso “itinerari tematici” capaci di collegarli tra loro.

Con la collaborazione di tutti i componenti del Tavolo sono state evidenziate tre direttrici fondamentali:

- Asse nord-sud: “Da Reggia a Reggia”, itinerario che, partendo dalla reggia borbonica di Portici in un itinerario tra scavi, panorami e paesaggi, giunge alla reggia del Quisisana di Castellammare di Stabia;
- Asse est-ovest: “Oltre le Mura, città e campagna all’ombra del Vesuvio”. L’itinerario va dalle città di Pompei ed Ercolano verso il Vesuvio, dove l’archeologia, la geologia e l’agricoltura offrono lo stimolo per godere delle “ville d’otium”, delle “ville rustiche e grandi ville padronali” fra imponenti architetture e fregi figurati di grande eleganza.
- Da nord a sud: “Talassa”, itinerario che si propone lo sviluppo degli approdi turistici esistenti al fine di favorire l’accesso all’area vesuviana da mare.

Con riferimento a quanto sopra saranno perciò individuati nel Piano strategico, per quanto possibile, gli assi nord-sud ed est –ovest, opportunamente riqualificati per la valorizzazione dei beni culturali ivi presenti, nonché la porta di accesso ideale alla “*Buffer Zone*”. Già nel presente Documento, difatti, tale aspetto viene tenuto nel debito conto.

In sintesi, il piano di gestione del sito UNESCO mira a bilanciare le istanze della conservazione, con un uso economico sostenibile del bene, e le necessità delle comunità locali, anche con il coinvolgimento delle stesse e di tutte le parti interessate alla gestione e programmazione del territorio.

Il Piano di gestione individua inoltre una “*governance*” così articolata:

- **governance interna:** Ente gestore, rappresentato dal MIBACT - Soprintendenza Speciale per i Beni Archeologici di Pompei, Ercolano e Stabia - coadiuvato da organi consultivi, attuativi e da strutture operative all’uopo predisposte;
- **governance esterna:** Tavolo di concertazione, composto dai soggetti firmatari sopraelencati e coadiuvato da organi attuativi (Enti locali).

Tale Tavolo di concertazione rappresenta il luogo per il confronto istituzionale, per la definizione di sinergie finalizzate a obiettivi comuni di tutela, valorizzazione e promozione del Sito UNESCO, per la definizione di un percorso condiviso e sostenibile di sviluppo del territorio, nonché per la costituzione di un sistema integrato di interventi e per il loro coordinamento.

2.4. Gli strumenti negoziali per l'attuazione del Piano Strategico

Per dare attuazione alle linee strategiche previste dal Piano, si dovrà procedere alla stipula di specifiche intese tra i diversi soggetti istituzionali coinvolti. Nell'ambito dell'Intesa sottoscritta dovranno essere definite le modalità attraverso cui sarà data attuazione agli interventi definiti nel Piano. In particolare, sarà possibile ricorrere a diversi strumenti di programmazione negoziata, da scegliere in base ai settori di intervento, ai soggetti istituzionali coinvolti ed alla fonte di finanziamento che si intende attivare per la realizzazione degli investimenti.

Nello specifico, tenuto conto della complessità della situazione ambientale, economica e sociale in cui oggi versa il territorio della “*Buffer Zone*” e al fine di concentrare e accelerare l'impiego di tutte le risorse finanziarie disponibili (nazionali e comunitarie), il Piano Strategico potrebbe promuovere – ove ne ricorrano i presupposti- l'attivazione di un Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), strumento negoziale di attuazione rafforzata di recente introduzione da parte del legislatore, ma che sembra bene prestarsi alle caratteristiche del Piano. Il CIS disciplinato dal D.Lgs. 31 maggio 2011, n.88 artt.5 e 6, pensato dal legislatore per la realizzazione delle grandi infrastrutture stradali e ferroviarie finanziate con risorse della coesione territoriale, di recente possono essere impiegati anche per l'accelerazione della realizzazione di nuovi “progetti strategici”.

Inoltre, qualora gli interventi individuati dal Piano Strategico avessero caratteristiche compatibili con la nuova disciplina comunitaria per i Fondi Strutturali, gli stessi potrebbero essere ricompresi anche nell'ambito degli Investimenti Territoriali Integrati (ITI). Questi ultimi, previsti dal nuovo ciclo di programmazione comunitaria 2014-2020, sono uno strumento attuativo, designato a un approccio locale per lo sviluppo, che permette di attingere a fondi provenienti da diversi assi prioritari di uno o più programmi operativi al fine di assicurare l'attuazione di una strategia territoriale, basata su progetti di sviluppo urbano sostenibile integrato.

3. OBIETTIVI DEL PIANO STRATEGICO E FINALITA' DEL DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO

Obiettivo del Piano Strategico è disegnare una strategia di sviluppo unitaria, finalizzata al rilancio economico–sociale ed al potenziamento dell’attrattività del territorio dell’area archeologica vesuviana della “*Buffer Zone*” UNESCO, che sia capace di razionalizzare e ricongiungere le “aree di interesse” insistenti sul territorio, principalmente costituite dal patrimonio culturale, dalle risorse ambientali, naturali e paesaggistiche, dai servizi di accoglienza e accessibilità, dalle risorse umane e sociali e dal tessuto produttivo locale.

Gli ambiti di intervento su cui deve ruotare la strategia sono individuati dalla stessa legge e sono:

- miglioramento delle vie di accesso e interconnessioni ai siti archeologici;
- recupero ambientale dei paesaggi degradati e compromessi, prioritariamente mediante il recupero e il riuso di aree industriali dismesse;
- riqualificazione e rigenerazione urbana, nel rispetto del principio del minor consumo di territorio e della priorità del recupero;
- promozione di forme di partenariato pubblico-privato, nonché di coinvolgimento di organizzazioni no profit impegnate nella valorizzazione del patrimonio culturale e di singoli privati in iniziative e campagne di fund raising.

Come già visto in precedente paragrafo, l’art. 1 comma 6 del DL 91/2013 affida all’Unità “Grande Pompei”, presieduta dal Direttore Generale del Grande Progetto Pompei -in qualità di struttura deputata a far convergere presso un unico soggetto il complesso delle decisioni di carattere amministrativo necessarie al perseguimento degli obiettivi di cui sopra- il compito di redigere il Piano strategico entro i 12 mesi successivi alla data di entrata in vigore della legge di conversione.

Successivamente, la normativa così come modificata dalla L. 106/2014, ha confermato la natura attuativa degli effetti dell’approvazione del Piano da parte del Comitato di Gestione, istituito con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 12.02.2014, la cui prima convocazione è prevista per il 07.01.2015, composto da: Ministro per i beni e le attività culturali e per il turismo, Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ministro per la Coesione territoriale (attualmente delegato al Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri), Presidente della Regione Campania, Presidente della Provincia di Napoli, Sindaci dei Comuni interessati e legali rappresentanti degli enti pubblici e privati coinvolti.

Tale previsione implica che gli interventi inseriti nel Piano Strategico siano corredati almeno da progettazione preliminare. Questa circostanza richiama la necessità di realizzare in via preliminare approfondite analisi di fattibilità tecnica ed economica degli interventi e delle alternative praticabili, nonché avviare una fase di confronto e concertazione con gli enti locali e gli altri soggetti pubblici interessati, al fine di pervenire alla selezione di interventi effettivamente necessari e rispondenti ai bisogni collettivi da inserire nel Piano.

La costituzione dell'Unità Grande Pompei (UGP) è, tuttavia, avvenuta solo parzialmente ed oltre i termini indicati dalla norma; inoltre, il gruppo di esperti in materia giuridica, economica, architettonica, urbanistica e infrastrutturale, che la norma stessa ha previsto debba supportare l'UGP per la predisposizione delle analisi e delle verifiche tecniche necessarie all'individuazione degli interventi da inserire nel Piano Strategico, non è stato ad oggi istituito. Tutto ciò ha determinato, quindi, l'impossibilità di pervenire, entro i tempi stabiliti dalla norma, alla redazione del Piano Strategico.

Tenuto conto delle citate circostanze si è ritenuto unicamente possibile redigere il presente "Documento di orientamento" che si propone di tracciare le linee strategiche per il conseguimento delle suddette finalità, rimandando la redazione del Piano Strategico, con l'individuazione puntuale degli interventi da realizzare, ad una fase successiva in cui la composizione della struttura organizzativa sarà completata.

Il presente Documento, dunque, intende individuare all'interno degli ambiti previsti dalla norma, una serie di "azioni" volte a convogliare verso una finalità comune gli sforzi dei principali soggetti decisionali dell'area, in una visione del territorio come risultato di una matrice di azioni possibili (le "Linee strategiche") che, pur non definite compiutamente in interventi specifici, possano disegnare un "percorso comune" che delinei le strategie per lo sviluppo della "Buffer Zone". Il Documento di Orientamento va pertanto inteso come strumento propedeutico, per successive fasi di approfondimento, alla redazione di un piano compiuto di strategie per singoli assi di intervento.

Tale processo di pianificazione strategica potrà garantire il raggiungimento degli obiettivi posti dalla L. 112/2013 e s.m.i. solo successivamente, attraverso il ruolo degli enti locali e la partecipazione di soggetti economici ed imprenditoriali, categorie e associazioni della società civile presenti nell'intero territorio della "Buffer Zone".

Il principio ispiratore di questo Documento è individuato nella esigenza di definire le strategie per una valorizzazione socio-economica e culturale complessiva della "Buffer Zone", da realizzarsi mediante la integrazione di un unico sistema di offerta culturale del territorio, fondato sul concetto di "turismo sostenibile" e sul perseguimento di obiettivi e bisogni comuni alla popolazione residente ed al flusso di visitatori. Tutto ciò nell'ottica di determinare un sensibile miglioramento dell'offerta e della permanenza dei visitatori, della qualità della vita dei residenti nonché per accrescere il senso di appartenenza della comunità al patrimonio culturale locale.

Sulla base dei dati del contesto socio-economico dell'area della "Buffer Zone" e delle considerazioni sopra riportate, nel pieno rispetto di quanto previsto dalla L. 112/2013 e s.m.i. e degli indirizzi del "Piano di gestione UNESCO" del sito "Pompei, Ercolano e Torre Annunziata", i successivi capitoli descrivono le azioni programmatiche individuate, volte ad innescare dinamiche virtuose di valorizzazione del territorio.

In questo contesto, il Documento delinea i prototipi di azioni da intraprendere per stimolare la genesi di iniziative economico-sociali di sviluppo del territorio, partendo dal presupposto che il Sito UNESCO, nella sua funzione di attrattore culturale, possa generare un processo di

sviluppo locale solo se posto nelle condizioni di diventare centro propulsivo e connettore del sistema di risorse presenti sul territorio.

4. LE CARATTERISTICHE DELL'AREA

La ricostruzione del contesto socio-economico storico ed attuale di riferimento, delle vocazioni del territorio e delle relative criticità, anche di natura ambientale, risulta fondamentale ai fini della definizione delle possibili strategie di sviluppo di quest'area, che presenta elevati fattori di complessità, oltre ad essere contraddistinta da peculiari caratteri di eterogeneità:

- l'area è caratterizzata da elevata urbanizzazione e densità di popolazione è innervata da infrastrutture e segnata da situazioni di degrado che si alternano a contesti paesaggistici di grande bellezza;
- la popolazione residente, in calo nei principali centri urbani, presenta in alcuni comuni una struttura demografica in marcato invecchiamento; la disoccupazione è elevata, ancora di più quella giovanile e femminile; il grado di scolarizzazione medio non risulta elevato; le dinamiche negative dell'associazionismo e del volontariato negli ultimi 10 anni denotano un percorso di "svalutazione" del capitale sociale dell'area che può rappresentare un ostacolo per il rilancio dello sviluppo socio-economico;
- il sistema produttivo, evidentemente provato dalla recente crisi, che ha inciso anche sui settori di punta dell'area, presenta caratterizzazioni e peculiarità rilevanti (florovivaismo, produzioni enogastronomiche di qualità, l'industria della pasta e quella del corallo, cantieristica commerciale e da diporto) frutto della sedimentazione locale di competenze e tradizioni;
- l'industria turistica, che può contare su attrattori turistico-culturali unici al mondo, necessita di azioni finalizzate a trattenere il turista e incrementare il valore aggiunto, anche mediante interventi di differenziazione dell'offerta, incentivando la fruizioni delle diverse risorse locali anche al fine di fluidificarne le modalità di fruizione, nel tempo e nello spazio.

Di seguito si delineano in sintesi le principali caratteristiche socio-economiche, le dotazioni infrastrutturali e vocazioni produttive del territorio della buffer zone più ampiamente trattate nella Parte II "Analisi del Contesto".

4.1. Popolazione, mercato del lavoro e sistema produttivo

L'area di interesse del Piano è costituita dai territori dei comuni interessati dalla "Buffer Zone" UNESCO⁹. I comuni interessati sono: Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Pompei, Castellammare di Stabia, Trecase, Boscoreale e Boscotrecase. Il corrispondente territorio si estende complessivamente su una superficie pari a oltre 117 Km², a

⁹ Così come definita nel nuovo Piano di Gestione UNESCO del 23 dicembre 2013.

fronte di un'estensione della "Buffer Zone" di circa 77 Km² (7.683,85 ettari). La differenza tra le due aree è dovuta alla mancata inclusione nella "Buffer Zone" di parte del territorio dei Comuni di Pompei e Boscoreale e delle porzioni del territorio dei Comuni di Ercolano, Torre del Greco, Trecase, Boscotrecase e Boscoreale ricadenti nel perimetro del Parco Nazionale del Vesuvio.

L'andamento demografico negli ultimi 12 anni ha evidenziato una contrazione della popolazione residente nell'area. Complessivamente i residenti si sono ridotti del 5%, passando da 395.313 del 2001 a 376.121 del 2013; nel medesimo periodo la popolazione della provincia di Napoli si è ridotta solo dell'1% e quella della Regione è invece cresciuta dell'1%.

Il territorio ricompreso nella "Buffer Zone" è uno dei più urbanizzati e densamente popolati d'Italia. La popolazione residente complessivamente sfiora le 380.000 unità, la densità media dell'area è di 3.212 abitanti/km², un valore superiore alla densità media della provincia di Napoli (2.610 abitanti/km²).

A livello comunale si evidenzia l'eccezionale densità abitativa fatta registrare da Portici, che nel 2013 è risultato essere il Comune italiano a più elevata densità abitativa (12.237 abitanti/km²). Eliminando il dato "anomalo" di Portici dal computo, la densità media dell'area si ridurrebbe a 2.850 abitanti per km², un dato comunque superiore al valore provinciale.

La struttura demografica evidenzia una tendenza accentuata all'invecchiamento (l'indice di vecchiaia dell'area è del 101,6% contro il 89,9% della provincia di Napoli); la disoccupazione (2012) molto elevata (29% con valori oscillanti tra il 20% di Pompei e il 29% di Boscoreale) ma non eccessivamente distante dalla media regionale; altissima quella femminile e giovanile (intorno al 50%).

Il sistema produttivo dell'area, grazie alla ricchezza dei suoli lavici e alle caratteristiche geomorfologiche uniche, presenta caratterizzazioni e peculiarità di grande valore, legate a tradizioni produttive secolari. In particolare:

- il settore florovivaistico, che vanta una tradizione quasi secolare e rappresenta una realtà significativa nell'ambito del settore primario: la superficie dedicata alla floricultura supera i 300 ettari ed è pari ad 1/3 delle superfici agricole dell'intera regione destinate a questo genere di produzione. Le imprese attive sono oltre 600, pari a quasi il 40% delle aziende campane del settore¹⁰.
- numerose produzioni agroalimentari di eccellenza, tra cui alcuni "Prodotti agroalimentari tradizionali italiani" riconosciuti dal Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali. In tutta la regione se ne contano 387, molti dei quali localizzati nei comuni della "Buffer Zone", come ad esempio: il Pomodorino del Piennolo del Vesuvio, il Pomodoro San Marzano dell'Agro Sarnese-Nocerino o l'Albicocca vesuviana, tra le produzioni agricole e alimentari con denominazioni DOP e IGP, e il Vesuvio, il Lacryma Christi o il Pompeiano tra i vini con denominazione DOC e IGT. Inoltre, tra le filiere produttive tradizionali locali,

¹⁰ Fonte dati ISTAT (2012) - 6° Censimento Generale dell'Agricoltura anno 2010.

quella conserviera dell'Agro-Nocerino-Sarnese rappresenta un comparto determinante per l'economia locale, con l'impiego di circa 3.000 addetti ed un valore delle esportazioni pari a 859 milioni di euro nel 2012¹¹. Lo stesso dicasi per i pastifici di Gragnano, che, presenti sin dal XVII secolo, impiegano oltre 300 persone (il 5% del totale nazionale della forza lavoro del settore) e producono tre milioni di tonnellate circa di pasta in un anno per un bacino di consumatori stimato in oltre 6 milioni di persone in oltre 40 nazioni¹².

- la lavorazione del corallo, legata alla tradizione di Torre del Greco fin dal XVI secolo. Sebbene la materia prima sia da tempo esaurita dalle acque del Golfo e progressivamente anche da quelle del Mediterraneo, secondo una stima del Sole 24ore¹³ nella prima metà degli anni 2000, il 90% del corallo pescato nel mondo giungeva nei laboratori di Torre del Greco ed il 95% dei cammei venduti nel mondo erano opera di incisori torresi. Complessivamente il settore orafo torrese dà lavoro a non meno di 1.000 addetti in circa 400 aziende (secondo le stime di Assocoral il numero degli addetti arriva a 4.000 se si include anche l'indotto). La produzione attuale va dal corallo liscio fino alle incisioni e alle sculture; circa il 70% della produzione è esportata all'estero, segno che anche questo settore ha subito gli effetti della crisi.
- la tradizione cantieristica, la quale affonda le sue radici nelle medesime arti dei maestri d'ascia di Castellammare, della costa del Vesuvio e della Penisola sorrentina, che contribuirono alle attività del Real Cantiere di Castellammare, fondato nel XVIII secolo. La storia imprenditoriale recente della cantieristica da diporto ha visto l'affermarsi nel 2002 del Polo nautico di Torre Annunziata con marchi ed operatori di assoluti rilievo nazionale ed internazionale quali Gruppo Ferretti, Apremare, Gagliotta, Arcadia Yacht, Officine Palumbo, Di Donna, Martucci, ed altri ancora. Il comparto della cantieristica nautica nei comuni della "Buffer Zone" conta 139 imprese attive e 731 addetti nel 2011¹⁴. Tuttavia, la crisi del comparto, iniziata già nel 2008, che ha portato, ad esempio, il ritiro del Gruppo ferretti e la chiusura di ApreaMare (col licenziamento di 75 dipendenti nel 2012), ha determinato l'inserimento dell'area di Castellammare di Stabia e degli altri comuni della "Buffer Zone" all'interno del "Programma di Rilancio dell'Area di Crisi" (PAC)¹⁵.

¹¹ Fonte dati CCIAA Salerno.

¹² Fonte dati portale web Pastafest – archivio storico.

¹³ Indagine, effettuata nel 2001 da Il Sole 24ore, citata nel "Piano Strategico Operativo ex L.R.21/2003 -Norme urbanistiche per i Comuni rientranti nelle zone a rischio vulcanico dell'Area Vesuviana" - Allegato B2 "Analisi dei settori economici" - Regione Campania - ottobre 2006.

¹⁴ Dati ISTAT (2013) - Censimento dell'industria e dei servizi 2011.

¹⁵ Il PAC è finanziato dal Ministero dello Sviluppo Economico e dalla Regione Campania, con una dotazione complessiva di 150 milioni di Euro, è finalizzato al consolidamento delle realtà industriali operanti sul territorio, all'attrazione di nuove iniziative imprenditoriali ed alla creazione di nuove opportunità di occupazione.

- l'industria metalmeccanica, di cui si rilevano ancora i “postumi” della forte tradizione e rilevanza (anche pubblica), ma ormai ridotta a pochi insediamenti che, anche per la loro discontinuità territoriale, non costituiscono più quello che un tempo poteva essere chiaramente considerata come una delle specializzazioni produttive tipiche dell'area (con stabilimenti concentrati soprattutto a Castellammare e a Torre Annunziata).

4.2. Dotazioni infrastrutturali

L'area della “*Buffer Zone*” presenta un'ampia dotazione di infrastrutture trasportistiche e più in generale, l'intera provincia di Napoli presenta una dotazione infrastrutturale superiore alla media nazionale: il valore dell'indice generale di dotazione infrastrutturale risulta pari a 154,6 nel 2012 ed è tale da porre la provincia al primo posto nel Sud ed al 12° in Italia¹⁶.

Pompei, il fulcro della “*Buffer Zone*”, è al centro di una fitta maglia trasportistica ed è compresa nel bacino di traffico omogeneo “NA6-Vesuviano costiero” del Piano regionale per la riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale (elaborato dall' Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile, ACAM, nell'ottobre 2013) che si caratterizza per una popolazione residente di oltre 450.000 abitanti e spostamenti sistematici (cioè per motivi di lavoro e di studio nella fascia oraria del mattino) di circa 200.000 unità giornaliere.

L'area della “*Buffer Zone*” è raggiungibile con tutte le modalità di trasporto: gomma, ferro, mare, aereo.

L'accessibilità su gomma è più che discreta, offerta da due arterie autostradali che cingono il Vesuvio a nord e a sud. L'elemento di maggior criticità della rete delle infrastrutture viarie è rappresentato dal livello di congestione dell'area, una delle più densamente urbanizzate e popolate d'Italia.

L'infrastrutturazione ferroviaria dell'area si articola nelle tratte della Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e nella rete EAV-ex Circumvesuviana.

La tratta Napoli-Salerno di RFI è lunga circa 54 chilometri, è a doppio binario e collega 19 stazioni. Sebbene tale tratta abbia le potenzialità intrinseche di poter svolgere un reale servizio per la “mobilità turistica”, solo il 3,5 % dei passeggeri della linea costiera è attualmente rappresentato da turisti; il 4,8% degli utenti si sposta, invece, per generici motivi di «svago» (Fonte, ACAM). Ad oggi il transito ferroviario è interrotto a causa del crollo di parte delle mura perimetrali di Villa d'Elboeuf a Portici del febbraio 2014. I collegamenti tra Napoli e Torre Annunziata sono garantiti da autobus sostitutivi, così come alcune delle corse tra Salerno e Torre Annunziata. Tale limitazione del servizio ferroviario sta determinando una redistribuzione dell'utenza sulle altre modalità disponibili per accedere alla “*Buffer Zone*”. L'accessibilità su ferro è stata notevolmente incrementata dal completamento della rete ad Alta Velocità di Trenitalia che consente di raggiungere con treni AV e tempi di percorrenza molto ridotti rispetto al recente passato sia Napoli che Salerno, che possono considerarsi le due porte della “*Buffer*

¹⁶ “Atlante della Competitività delle Provincie” – Unioncamere - dicembre 2013, dati 2012.

Zone” per quanto riguarda i collegamenti ferroviari. Con riferimento ai flussi di passeggeri, una rilevazione di fonte ACAM, relativa al periodo novembre 2011-novembre 2012, permette di evidenziare una riduzione dei servizi, molto sensibile con riferimento a Torre Annunziata Centrale, che ha visto una riduzione di 34 treni transitati nei giorni feriali, pari a quasi il 30%, meno accentuata negli altri casi (-7 treni in media). Nel contempo, il totale complessivo delle frequentazioni nei giorni feriali è cresciuto dell’8% (con la sola eccezione della stessa Torre Annunziata Centrale), mantenendosi inalterato nei sabati e nelle domeniche. L’intervento di efficientamento dei servizi ferroviari lungo la tratta considerata evidenzia la presenza di una domanda costante di quasi 11.000 utenti nei giorni medi feriali che, a seguito della chiusura della tratta RFI per il crollo di Villa d’Elboeuf, hanno dovuto rivolgersi ai servizi sostitutivi (in piccola parte) e ai collegamenti su rete EAV (in maggioranza) per soddisfare nel 2014 le proprie esigenze di mobilità.

La rete EAV-ex Circumvesuviana, nella tratta Napoli-Sorrento è lunga 42 km, di cui la metà a doppio binario, e collega nel complesso 35 stazioni. La fermata presso gli scavi di Pompei-Villa dei Misteri, raggiungibile, sia da Napoli che da Sorrento, in circa 20 minuti con treno diretto e in 40 minuti con treno che effettua tutte le fermate, rappresenta un fattore che conferisce estrema competitività alla linea. Pompei è servita anche da una seconda stazione della Circumvesuviana (posta alle spalle del Santuario) che si colloca sulla linea che si dirama da Torre Annunziata e procede verso Poggiomarino, che raccoglie il bacino di utenza a nord est del Vesuvio. La qualità del servizio sconta una massiccia fruizione della clientela locale, costituita soprattutto dai pendolari (lavoratori e studenti) della conurbazione metropolitana di Napoli. Tale clientela esprime e pratica fabbisogni e motivazioni di viaggio ovviamente molto diverse da quelle del turista. A causa della progressiva riduzione delle corse attuata dalla società regionale di gestione del servizio (EAVCAMPANIA), la saturazione dei convogli, nelle ore di punta, raggiunge livelli di impraticabilità e mina alle fondamenta lo spirito di accoglienza turistica.

Le criticità della programmazione, della qualità del servizio e della qualità del materiale rotabile della linea sono note e sono da vari anni oggetto di attenzione da parte della Regione Campania, che ha avviato la realizzazione di alcune opere importanti come il raddoppio della linea Pompei-Castellammare di Stabia, il rifacimento delle stazioni della medesima tratta e l’interramento della linea nell’attraversamento di Pompei. Per quanto riguarda la frequentazione, ovvero gli spostamenti nel giorno medio invernale sulla ex Circumvesuviana, si rileva una riduzione di circa 30.000 spostamenti al giorno, dai 67.365 giornalieri medi del 2011 ai 37.661 medi del 2012 (fonte, EAV 2014), dovuti al rinnovo del contratto di servizio che ha previsto una riduzione del numero delle corse e della dimensione dei convogli. Nel 2013 si è avuto un nuovo incremento del numero degli utenti, a parità di condizioni di erogazione del servizio (numero delle corse e dimensione dei convogli). Ciò ha necessariamente determinato una crescita del livello di affollamento dei convogli lungo le linee archeologiche, in misura maggiore sulla tratta Napoli – Sorrento A/R, e la conseguente riduzione della qualità del servizio.

L’unica infrastruttura dedicata al trasporto passeggeri via mare nell’area è la stazione marittima del porto di Castellammare. Fanno scalo nel Porto passeggeri i collegamenti regolari di SNAV con Capri e Sorrento. Nel 2001 è stato istituito il Metrò del mare, servizio pubblico

di collegamento marittimo a mezzo di aliscafi, che tra le diverse linee, ne prevedeva una che collega Napoli con i porti di Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia. Il servizio, generalmente operativo nei soli mesi estivi, non è stato attivato negli ultimi anni a causa della mancanza di fondi da parte della Regione Campania. I dati (fonte ACAM) delle frequentazioni del Metrò del Mare nei porti ricadenti nella “*Buffer Zone*” nei 144 giorni di esercizio del servizio nel 2009 evidenziano un’affluenza di utenza molto modesta, pari a circa 31 passeggeri al giorno (tra imbarchi e sbarchi,) concentrata sugli scali di Ercolano e Torre del Greco mentre Torre Annunziata, indicato quale porto di accesso agli scavi di Pompei, fa registrare una movimentazione complessiva di passeggeri particolarmente scarsa (meno di due passeggeri in media al giorno). Il Metrò del Mare potrebbe rappresentare una valida alternativa per l’accesso all’area, sia dal versante napoletano che da quello salernitano, qualora disponesse di adeguate fonti finanziarie per la sua riattivazione e fosse oggetto di azioni di promozione tali da incrementarne l’utenza.

Dal punto di vista delle infrastrutture marittime dedicate al diportismo nautico, la costa della “*Buffer Zone*” può contare su 6 strutture portuali (Portici, Torre del Greco, Torre Annunziata, Marina di Stabia, porto Davide, Castellammare di Stabia), per quasi 2.300 posti barca.

Gli aeroporti di Capodichino a Napoli e Costa d’Amalfi¹⁷ a Pontecagnano (SA) rappresentano le due alternative di accesso all’area: l’aeroporto di Capodichino dista da Pompei poco meno di 30 km percorribili in circa 30 minuti, mentre l’aeroporto di Pontecagnano dista poco più di 50 km o 45 minuti. Dal punto di vista delle specializzazioni delle infrastrutture considerate, va sottolineato che allo stato attuale Pontecagnano, aperto al traffico passeggeri dal 2008, rappresenta solo un’alternativa per voli charter, non essendo lo scalo operativo su voli di linea, e che le dimensioni del traffico sviluppati dallo scalo sono modeste e in calo negli ultimi anni, avendo fatto registrare un massimo di 24.631 passeggeri nel 2011 e soli 2.009 nel 2013.

4.3. Territorio ed emergenze ambientali

Il territorio in cui si posiziona la “*Buffer Zone*” è racchiuso tra la conurbazione sud orientale del Capoluogo, il sistema Somma - Vesuvio, la piana del Sarno, i Molti Lattari e la Penisola Sorrentino Amalfitana. L’Area Vesuviana è un territorio estremamente variegato in cui si alternano aree urbane densamente popolate, aree industriali dismesse caratterizzate spesso da significativi livelli di inquinamento, frutteti ed aree naturali incastonate tra i residui delle colate laviche.

La “*Buffer Zone*” è bagnata dal Golfo di Napoli ed attraversata dall’ultimo tratto del fiume Sarno. Il complessivo sistema delle acque, marine, superficiali e sotterranee appare caratterizzato da un livello di qualità particolarmente basso, sia per gli effetti dell’inquinamento

¹⁷ Considerato dal “Piano Strategico per la mobilità e il turismo” in corso di predisposizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un asset strategico da valorizzare ai fini del miglioramento dell’accessibilità alle aree archeologiche ed anche alla Regione Basilicata, con particolare riferimento alla città di Matera.

del fiume Sarno, sia per la dilavatura dei sedimenti delle lavorazioni industriali, sia per le percolazioni delle acque attraverso il suolo inquinato.

In questo territorio sono iscritte numerose aree caratterizzate (almeno in potenza) da livelli di inquinamento tali da richiedere interventi di bonifica prioritari alla realizzazione di qualsivoglia investimento che insista su quelle porzioni di territorio. In particolare, la quasi totalità del territorio della “*Buffer Zone*” rientra nell’area dell’ex Sito di Interesse Nazionale (SIN) “Aree del Litorale Vesuviano”¹⁸, individuato tra gli interventi di bonifica di interesse nazionale dalla Legge n.179 del 31 luglio 2002 e perimetrato con Decreto Ministeriale del 27 dicembre 2004. La perimetrazione provvisoria del SIN interessa, in toto o in parte, il territorio di 11 Comuni (Castellammare di Stabia, Pompei, Portici, San Giorgio a Cremano e Torre Annunziata in toto e porzioni dei territori comunali di Torre del Greco, Boscoreale, Boscotrecase, Ercolano, Terzigno e Trecase), nonché l’area marina antistante per un’estensione di 3 Km dalla costa e comunque entro la batimetria di 50 metri. I risultati della sub perimetrazione sono confluiti nel Piano regionale di Bonifica del 2013 che indica tra le priorità di esecuzione delle bonifiche “l’Area Ex Deriver Zona Demaniale di Torre Annunziata per la cui esecuzione le risorse risultano tuttavia ancora non assegnate.

Inoltre, il territorio dei Comuni di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Pompei è interessato anche dall’ex SIN “Bacino Idrografico del Fiume Sarno”, individuato tra gli interventi di bonifica di interesse nazionale con la Legge 266/05, la cui perimetrazione provvisoria (comprende il territorio di 39 Comuni ricadenti nelle Province di Napoli, Salerno ed Avellino) fu effettuata con D.M. 11 agosto 2006. Come per il SIN “Aree del Litorale Vesuviano”, anche per il “Bacino Idrografico del Sarno” nel decreto di perimetrazione provvisoria è stato previsto un intervento di sub-perimetrazione, la cui esecuzione non risulta attualmente completata. Pertanto, ad oggi, in attesa della conclusione dell’intervento di sub-perimetrazione, non risultano siti potenzialmente inquinati ricadenti nei comuni della “*Buffer Zone*”.

4.4. Turismo e turismi

L’offerta ricettiva della “*Buffer Zone*” è caratterizzata, come si rileva dall’analisi dei dati ISTAT, da una maggiore incidenza delle strutture alberghiere rispetto a quelle extra alberghiere, pari al 59% del totale delle strutture e all’84% dei posti letto disponibili, a fronte di un’incidenza media in regione pari al 24% delle strutture e 49% dei posti letto. Anche a causa della maggior incidenza delle strutture alberghiere, la dimensione media globale degli esercizi ricettivi è superiore alla media regionale, mentre la dimensione media degli esercizi alberghieri (59 p.l.) è inferiore alla media regionale (67,7 p.l.) ed anche al valore medio nelle provincia di Napoli (72,9 p.l.).

¹⁸ Per effetto del Decreto 11/01/2013 del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, le “Aree del Litorale Vesuviano” e del “Bacino idrografico del fiume Sarno” non sono più comprese tra i siti di bonifica di interesse nazionale e la competenza per le necessarie operazioni di verifica ed eventuale bonifica all’interno dei siti stessi viene trasferita alla Regione Campania che subentra nella titolarità dei relativi procedimenti.

Nel periodo 2002-2012, l'offerta ricettiva dei Comuni della "Buffer Zone" ha fatto registrare un incremento, sia in termini di numero complessivo di strutture ricettive, passate da 75 a 121, sia in termini di posti letto disponibili (di seguito p.l.), da 4.133 a 4.973. Tutti i Comuni hanno visto un incremento sia delle strutture che dei posti letto, ad eccezione di Castellammare di Stabia. La dimensione media delle strutture ricettive nella "Buffer Zone" è diminuita nel periodo 2002-2012, da 55 a 41 p.l. a causa della forte contrazione della dimensione delle strutture extra-alberghiere, ridottasi di 2/3, da 51 a 16 p.l., mentre è lievemente cresciuta la dimensione delle strutture alberghiere.

Dal punto di vista qualitativo, si registra la totale assenza nella "Buffer Zone" di strutture alberghiere a 5 stelle, così come di residenze turistico alberghiere. Tuttavia, l'analisi dell'evoluzione dell'offerta tra il 2002 e il 2012 evidenzia un aumento dell'incidenza sia delle strutture a 4 stelle, dal 12% al 31% del totale delle strutture alberghiere e dal 22% al 43% dei posti letto disponibili, sia di quelle a 3 stelle, passate dal 40% al 45% in termini assoluti, e solo dal 47% al 35% in termini di posti letto, a testimonianza di una diminuita dimensione media delle strutture. La distribuzione nei diversi comuni della "Buffer Zone" dell'offerta ricettiva alberghiera premia i comuni di Pompei, Castellammare di Stabia ed Ercolano, che da soli assorbono oltre i 3/4 del totale delle strutture dell'area e quasi 80% dei posti letto disponibili.

Da segnalare che Pompei è stata inserita assieme a Lecce e Alberobello nel Best Value City Index 2015, ovvero la classifica delle 100 città da visitare nell'anno nuovo per l'ottimo rapporto tra qualità e prezzo medio degli hotel, stilata dall'osservatorio Trivago.

Per quanto concerne la domanda turistica, va segnalato che il territorio della "Buffer Zone", con rare eccezioni, non "mantiene memoria" di chi viene a visitare e del perché: gli unici dati disponibili riguardano quindi gli arrivi e le permanenze nelle strutture ricettive di Castellammare di Stabia e di Pompei. L'area, come sistema, non dispone di riscontri statistici in grado di rappresentare le dinamiche e le motivazioni dei flussi turistici. Castellammare di Stabia ha evidenziato nel periodo 2007-11 una contrazione del numero degli arrivi di circa il 5% (da 95.637 a 90.248). Tuttavia il dato è attenuato dalla ripresa degli arrivi fatta registrare solamente nel 2011 (+ 26% rispetto all'anno precedente, in cui gli arrivi erano stati 71.459). Analogo andamento hanno subito le presenze, sebbene il tasso di contrazione sia ben più marcato, superiore al 24% (quasi 300.000 del 2007 a 226.000 del 2011), solo parzialmente recuperato da un incremento nell'ultimo anno del 17%, comunque insufficiente a raggiungere valori paragonabili alle presenze del 2007. La conseguenza più evidente è una costante e drastica contrazione della permanenza media, scesa da oltre 3 gg del 2007 a ai 2,5 gg del 2011.

La consistenza dei flussi turistici in arrivo nel comune di Pompei, pur rappresentando meno del 3,5% degli arrivi nella provincia di Napoli, è andata rapidamente crescendo negli ultimi sette anni, con un incremento complessivo superiore al 20% (dai circa 87.000 arrivi del 2007 ai quasi 105.000 del 2011). Analogo andamento hanno fatto registrare il numero delle presenze, cresciute da circa 168.000 a circa 200.000. Come conseguenza, la permanenza media, inferiore ai due giorni, non è mutata.

La permanenza media dei turisti nel territorio di Pompei è stata storicamente breve, negli ultimi 30 anni, mai superiore a 2 giorni, se non in un breve intervallo compreso tra gli anni '70 e la prima metà degli anni '80. Secondo alcune analisi del recente passato, la facilità di

raggiungimento del sito archeologico costituirebbe uno dei co-fattori della difficoltà di “trattenimento” dei turisti nell’area.

Nel sistema d’offerta turistica storico-culturale della “*Buffer Zone*”, il ruolo predominante è naturalmente occupato dagli scavi di Pompei, il secondo bene artistico museale d’Italia per visite e introiti dopo il Circuito Archeologico “Colosseo, Foro Romano e Palatino”. L’analisi delle serie storiche del contributo dei siti di Pompei e della complessiva offerta della “*Buffer Zone*” al totale degli introiti lordi e degli ingressi nelle strutture della Campania evidenzia un ruolo in costantemente ascesa negli ultimi 18 anni. Gli introiti nella “*Buffer Zone*” sono, infatti, cresciuti dal 66% all’80% del totale degli introiti della Campania, con Pompei che ha sempre contribuito alla formazione di oltre il 90% del totale degli introiti nella “*Buffer Zone*”, cresciuta dal 61% sino al 74%. Allo stesso tempo va anche sottolineato che l’incremento percentuale delle visite ai cosiddetti siti minori è da due a quattro volte superiore a quello fatto registrare dagli scavi di Pompei: a partire dal 2000 il numero dei visitatori degli scavi di Pompei è cresciuto del 13% mentre quello dei visitatori di Ercolano del 50%, quelli di Oplonti del 21% e di Boscoreale del 24%¹⁹.

L’attrattività turistica degli scavi di Pompei resta dunque eccezionale. Se si considera che, nel 2012, oltre 2.700.000 turisti hanno visitato almeno uno tra gli scavi di Pompei, Ercolano, Oplonti, Bosco Reale e Stabia, appare evidente che quasi la totalità dei circa 3 milioni di turisti che hanno visitato la provincia di Napoli abbiano virtualmente incluso nel proprio tour una visita agli scavi²⁰. Tuttavia, è altrettanto evidente come, pur nell’eccezionalità del numero di visitatori, l’area non sia in grado di trattenere il turista sul territorio per più del tempo necessario alla visita degli scavi stessi. Nel 2013, a fronte di 2.443.325 ingressi ai soli scavi di Pompei, il numero degli arrivi nella città si attesta a 104.893: poco più del 4% dei visitatori degli scavi spende una notte sul territorio di Pompei.

Quello che rileva è, dunque, l’ampia discrasia tra visitatori dei siti pompeiani e il numero di coloro che si fermano anche solo per una notte nell’area.

Nell’ottica di strutturare un sistema turistico integrato dell’area in grado anche di trattenere più a lungo il turista sul territorio, va considerato che l’offerta culturale della “*Buffer Zone*” può contare su un sistema di offerta culturale che comprende anche le aree archeologiche di Ercolano, Oplonti, Stabia, Villa Regina l’*Antiquarium* Nazionale a Boscoreale; il Museo archeologico *Antiquarium* Stabiano e il Museo Diocesano sorrentino stabiese a Castellammare di Stabia; i due musei dedicati al Corallo rosso, il museo del gioco e del giocattolo d’epoca e il Museo della Marineria di Torre del Greco; il Museo Archeologico Virtuale, MAV di Ercolano. A questi si aggiunge la gran parte del sistema delle 122 ville vesuviane del Miglio d’oro, che costellano la costa del golfo di Napoli da San Giovanni a Teduccio a Torre del Greco.

Infine, nelle aree immediatamente a ridosso della “*Buffer Zone*” sono localizzate altre strutture museali che integrano il sistema di offerta locale. Tra questi: il Museo Nazionale

¹⁹ Statistiche su visitatori scavi archeologici dal 2000-2013 (Stabia dal 2008), Soprintendenza Speciale Beni Archeologici Pompei, Ercolano, Stabia (2014).

²⁰ Cfr. per una simile analisi “Rapporto sul Turismo in Campania 2008” Città della Scienza, Dases - Università del Sannio, Doxa, Mercury S.r.l.

Ferroviano di Pietrarsa (Fondazione FS Italiane), il Museo Archeologico Territoriale della Penisola Sorrentina "Georges Vallet" - Villa Fondi a Piano di Sorrento, Villa marittima e Antiquarium di Minori, i Musei diocesani di Amalfi e Salerno.

Elemento di particolare rilevanza nella “*Buffer Zone*” è il Santuario della Beata Vergine del Rosario, eretto a Pompei nel 1876 dal Beato Bartolo Longo, che è uno dei fulcri principali degli itinerari mariani d’Italia e d’Europa. Il Santuario della Beata Vergine del Rosario richiama da solo all’incirca 4 milioni di fedeli all’anno²¹ e costituisce il cardine della devozione mariana nel territorio campano. L’analisi sui flussi dei pellegrini al Santuario evidenzia che quasi l’88% proviene dalle regioni del Mezzogiorno; oltre i 2/3 provengono dalla regione Campania e, a livello provinciale, oltre il 47% dalla sola provincia di Napoli. I flussi internazionali di pellegrini provengono principalmente dagli Stati Uniti d’America (oltre il 27% del totale dei pellegrini stranieri) e dalla Polonia (15%). I soggetti che intermediano l’organizzazione dei pellegrinaggi al Santuario di Pompei sono soprattutto le parrocchie (75% dei casi) anche se un piccolo ruolo è presidiato anche dalle agenzie di viaggio, che organizzano il 6% del totale dei pellegrinaggi ma la cui attività testimonia l’esistenza di un’offerta turistica organizzata e la presenza di operatori specializzati che investono e promuovono il prodotto turistico seppur ad un livello prettamente nazionale.

Dal punto di vista dell’interazione tra Scavi di Pompei e Santuario Beata Vergine del Rosario va sottolineato che gli elementi di mutuo rafforzamento appaiono limitati dalle diversità dei due target. Infatti, se la maggior parte dei pellegrini è di origine Italiana (Meridionale, Campana, Napoletana), i visitatori del sito archeologico sono in maggioranza non locali, con una forte componente straniera; le differenze sostanziali in termini di origine e motivazioni tra le due tipologie di turisti fa sì che solo il 24% del totale dei turisti visiti entrambi i siti.

Qualsiasi ipotesi di valorizzazione congiunta dei due attrattori non può prescindere, da un lato, da interventi che incidono sull’assortimento di un prodotto turistico integrato e al tempo stesso variegato, secondo l’ottica del *destination management* e del *product management*, e dall’altro da azioni di comunicazione e promozione delle diverse dimensioni del prodotto, rivolte ai diversi segmenti del turismo, domestico ed internazionale. In tal modo, potrebbe essere possibile ottenere il duplice risultato di aumentare le presenze sul territorio, allungando la permanenza media del turista che fruirebbe delle diverse dimensioni del prodotto turistico, e incrementare il moltiplicatore della spesa turistica, tenuto conto che tendenzialmente il pellegrino tende a incidere molto marginalmente sull’economia del territorio che attraversa e visita.

L’importanza degli elementi naturalistici dell’area quali fattori di attrazione turistica è evidenziata dal Piano di Gestione del sito UNESCO “Aree archeologiche di Pompei, Torre Annunziata, Ercolano e Stabia”, che nell’analizzare le motivazioni ed i criteri alla base della proposta di estensione della “*Buffer Zone*” esplicita: <<*fondamentale, nell’individuazione del nuovo perimetro, è la possibilità di strutturare un rapporto fisico tra il Sito e il Vesuvio attraverso il collegamento della “Buffer Zone” al “Parco Nazionale del Vesuvio e Miglio*

²¹ I Prodotti Turistici in Campania - Il Turismo Religioso, Osservatorio del Turismo della Campania, 2008.

d'oro” che, già a partire dal 1997, è stato riconosciuto come Riserva della Biosfera “MAB-UNESCO”>>. Perché senza il Vesuvio non esisterebbero Pompei, Ercolano, Oplonti, l’immagine oleografica di Napoli. Lo sfruttamento turistico dell’attrazione Vesuvio trova tra il ‘700 e la seconda metà dell’800 la sua massima espressione, con l’inaugurazione della Funicolare del Vesuvio, unico impianto al mondo a quel tempo ad arrampicarsi sulle pendici di un vulcano attivo. Il Parco nazionale del Vesuvio, costituito il 5 giugno 1995, al fine di tutelare e valorizzare il territorio vesuviano, ha realizzato nei primi anni 2000 la sentieristica per la fruizione e l’accesso al parco, costituita da 9 sentieri per una lunghezza complessiva di 54 Km. Sono state realizzate diverse tipologie di sentieri: un sentiero natura, un sentiero educativo, un sentiero panoramico un sentiero agricolo. Il Parco nazionale del Vesuvio ha catalizzato nel 2008 circa 400.000 visitatori²².

Nell’ottobre del 1997 è stata istituita la Riserva della Biosfera MAB-UNESCO “Somma-Vesuvio e Miglio d’Oro”. Ampia circa 13.550 ettari, include l’intero territorio del Parco nazionale del Vesuvio e la fascia costiera circostante, inclusa la città di Pompei e le sontuose Ville Vesuviane dislocate lungo il cosiddetto “Miglio d’Oro”. La Riserva riconosce al sistema Somma-Vesuvio e Miglio d’Oro la caratterizzazione di “*cultural landscape*”, che contraddistingue territori per la forza aggregante e permeante dell’elemento naturale nei confronti dei fenomeni di tipo religioso, artistico e culturale. L’obiettivo fondamentale che la Riserva si prefigge di perseguire è quello di legare tra loro le parti di questo territorio, che, pur nell’apparente molteplicità, dev’essere interpretato come un “tutto”. Due sono le aree naturali protette che si estendono nelle immediate vicinanze, ma le cui propaggini interessano direttamente il territorio dei comuni interessati dalla “*Buffer Zone*”, il Parco Regionale dei Monti Lattari ed il Parco Regionale del bacino idrografico del fiume Sarno, entrambi istituiti nel 2003.

Al terzo posto (dopo turismo culturale e balneare) nelle preferenze degli stranieri che scelgono destinazioni italiane, l’esperienza enogastronomica è divenuta ormai parte integrante dell’istanza conoscitiva del territorio, che sempre più connota i luoghi delle produzioni vinicole, agricoli e gastronomiche di qualità e di nicchia.

L’Italia, con un totale di 331 stelle Michelin²³ attribuite nel 2014, si colloca al secondo posto nel mondo dopo la Francia. A livello regionale, le Regioni più stellate d’Italia sono la Lombardia (57 ristoranti stellati), il Piemonte (38) e la Campania con 34 ristoranti stellati, dei quali 5 con due stelle e 29 con una stella. La Provincia campana più stellata è la provincia di Napoli, con 18 stellati, seconda in Italia a pari merito con Roma(18) e dietro Bolzano (20).

All’inizio di novembre 2014 il ristorante “President” di Pompei ha ricevuto una stella dalla guida Michelin. Nelle immediate vicinanze dell’area, in un raggio non eccedente i 20 km, sono

²² <http://www.vesuviopark.it/>

²³ Sin dai primi del ‘900 e con estensioni territoriali sempre crescenti la Guida Rossa Michelin raccoglie le valutazioni dei migliori ristoranti; oggi recensisce le strutture di dodici paesi europei e di New York, San Francisco e Tokio. Il principale giudizio di valutazione presente nella Guida Michelin è conferito attraverso l’assegnazione di stelle, da una fino al massimo di tre.

localizzate 19 delle 34 strutture di ristorazione di qualità della regione, i cui chef sono stati insigniti del riconoscimento delle “stelle” da parte della guida Michelin.

Infine, sebbene non siano disponibili serie storiche che diano contezza dei flussi turistici interessati al termale, l’area della “*Buffer Zone*” accoglie due stabilimenti termali, le Terme di Stabia, nel Comune di Castellammare di Stabia e le Terme Vesuviane nel comune di Torre Annunziata.

I due stabilimenti presentano caratteristiche molto differenti per dimensionamento strutturale e soprattutto per ricchezza di acque termali. Le Terme Vesuviane, infatti rappresentano una realtà di piccola dimensione, costituita da uno stabilimento balneare attrezzato, che sorge in prossimità di tre sorgenti vulcaniche utilizzate per alcuni trattamenti termali tradizionali (Aerosol, Bagni, Fanghi e Inalazioni).

Le Terme di Stabia, invece, interamente di proprietà pubblica, nate nel 1833 e attualmente inattive per dissesto finanziario dichiarato dal Consiglio Comunale nel dicembre 2013, si compongono di due grandi strutture che sfruttano ben 18 diverse sorgenti.

Sebbene lo stabilimento non sia attualmente operativo e il mancato utilizzo ne abbia favorito la fatiscenza e l’obsolescenza di parte delle attrezzature e dei macchinari (l’eventuale ripristino delle attività comporterebbe il ricorso ad ingenti investimenti per la sua valorizzazione), le Terme di Stabia rappresentano una struttura ad alto potenziale, in quanto presentano tutte le caratteristiche, sia dal punto di vista dimensionale che da quello della localizzazione, richieste per un posizionamento di successo nel mercato termale.

La consapevolezza dell’alto potenziale dello stabilimento, ha portato l’Amministrazione Comunale ad approvare nel giugno 2014 l’avvio del processo di privatizzazione della gestione della struttura con la finalità di ottimizzarne le funzioni e l’efficacia dell’esercizio. La valorizzazione delle Terme di Stabia potrebbe rappresentare un’opportunità per lo sviluppo socio-economico non solo della Città di Castellammare ma anche del territorio circostante. L’impianto termale si trova, infatti, al centro di uno dei più importanti distretti turistici di Italia e d’Europa, tra la penisola sorrentina ed il golfo di Napoli e rappresenta, inoltre, un importante “gate” regionale di accesso, anche nautico attraverso il porto turistico “Marina di Stabia”, ai retrostanti siti archeologici della stessa Castellammare, di Pompei Torre Annunziata ed Ercolano ed ambientali, quali il Parco Nazionale del Vesuvio ed i Monti Lattari.

5. **LE LINEE STRATEGICHE**

Sulla base delle analisi condotte e degli obiettivi fissati dalla norma ed in coerenza con i principi ed obiettivi richiamati nei precedenti capitoli, vengono di seguito esplicate le linee strategiche con le relative azioni e tipologie di interventi attivabili:

- **Linea strategica 1 - Miglioramento vie di accesso e interconnessioni ai siti archeologici**, articolata in 4 azioni (Accessibilità su rete ferroviaria; Accessibilità via mare; Accessibilità su gomma; Interscambio e connessioni con i siti archeologici);
- **Linea strategica 2 - Recupero ambientale dei paesaggi degradati e compromessi prioritariamente mediante il recupero e il riuso di aree industriali dismesse**, articolata in 3 azioni (Recupero e riuso di aree industriali dismesse; Recupero paesaggistico-ambientale della fascia costiera; Recupero del paesaggio agricolo e agricolo-periurbano);
- **Linea strategica 3 – Interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana**, articolata in 2 azioni (Rigenerazione urbana degli assi funzionali per l’accessibilità ai siti culturali e del relativo contesto; Recupero, rifunzionalizzazione e valorizzazione a fini turistici, commerciali o artigianali di volumi dismessi).
- **Linea strategica 4 - Promozione di erogazioni liberali, sponsorizzazioni, forme di partenariato pubblico-privato, attività di coinvolgimento di organizzazioni no profit nella valorizzazione del patrimonio culturale.**

Le suddette “azioni” tengono conto anche delle indicazioni pervenute, nella fase propedeutica ricognitiva che l’Unità Grande Pompei, con note prot. 182 del 30.05.2014 e prot. 293 del 14.07.2014, ha avviato con le Amministrazioni della “*Buffer Zone*” chiedendo proposte di interventi, coerenti con gli obiettivi individuati dalla legge 112/2013, da intendersi quale ausilio per la definizione delle strategie del Piano.

Atteso che non tutte le Amministrazioni hanno dato riscontro alla suddetta richiesta, l’Unità Grande Pompei ha ritenuto opportuno considerare anche alcune delle iniziative proposte dalle Amministrazioni nell’ambito del Tavolo di Concertazione per il Piano di Gestione del sito UNESCO “Pompei Ercolano Torre Annunziata e Stabia” che, sebbene soggiacenti ad una diversa esigenza, rispetto a quella perseguita dalla Legge 112/2013 sono risultate comunque funzionali al perseguimento degli obiettivi strategici.

Infine, come già richiamato nell’introduzione, l’Unità Grande Pompei nel definire le strategie e le azioni di seguito presentate, ha tenuto in considerazione anche le strategie e gli interventi proposti, dalle istituzioni centrali e periferiche nonché dagli altri stakeholders locali, nell’ambito degli altri strumenti di programmazione vigenti. Ciò, nello spirito di non “aggiungere” quanto piuttosto di semplificare, integrando e razionalizzando l’esistente, per meglio rispondere ai fabbisogni emersi per la “*Buffer Zone*”.

5.1. Linea strategica 1 - Miglioramento vie di accesso e interconnessioni ai siti archeologici

L'area della "Buffer Zone" è innervata di infrastrutture per il trasporto, la cui efficienza è però limitata dalla loro vetustà e dall'elevata domanda con possibilità di miglioramento estremamente limitate, stante l'alto grado di conurbazione.

La rilevanza turistica della città di Pompei e il conseguente elevato afflusso di turisti in visita al sito archeologico e al Santuario Mariano fanno sì che gran parte della pressione dell'utenza sia rivolta proprio verso questa città. Il territorio comunale è attraversato da due arterie stradali principali: l'autostrada A3 Napoli Pompei Salerno e la SS18 Tirrenica. La prima presenta tre svincoli posti lungo i confini OVEST ed EST del nucleo urbano (Castellammare, Pompei e Scafati); la seconda attraversa gran parte dei comuni della "Buffer Zone" in direzione nord-sud e ormai rappresenta un tracciato urbano. Sul versante del trasporto su ferro, la città può contare su un sistema di trasporto collettivo esteso (Circumvesuviana e RFI) ma con scarsa capacità di interconnessione.

Le suddette criticità, sebbene misurate sulla città di Pompei, sono comuni all'intero territorio costiero della "Buffer Zone", caratterizzato da una adeguata rete di grande viabilità (autostrada A3), cui non corrisponde una altrettanto adeguata rete viaria locale, peraltro solo parzialmente supportata dal sistema pubblico di trasporti (gomma, ferro, mare).

Di seguito si delineano le azioni e gli interventi per mitigare le citate criticità, suddivise per modalità di trasporto. A conclusione si propone, in linea con le finalità del Piano Strategico, un'azione finalizzata specificamente a migliorare gli scambi modali e le interconnessioni con i siti archeologici dell'area.

Nel caso di interventi già programmati o in corso di attuazione da parte di soggetti competenti nel settore, si è valutata la funzionalità degli stessi al raggiungimento dell'obiettivo di cui alla presente Linea strategica. Il fine comune delle diverse azioni individuate è rivolto a costituire un "anello" infrastrutturale, secondo uno schema di mobilità funzionale alla percorribilità dell'intera "Buffer Zone". Attraverso tale sistema, costituito da tratti ferroviari, tratti viari, nonché marittimi, pedonali o ciclabili, complementari fra loro, l'intera area potrà essere posta a servizio dell'utenza turistica al fine di agevolare la vivibilità e la fruizione dei siti archeologici e delle singole realtà culturali, architettoniche e ambientali che arricchiscono la "Buffer Zone". Tale concetto di "sistema integrato" è specificato nel prosieguo della presente linea strategica e caratterizza anche le altre in cui si articola il Documento.

5.1.1. Azione 1.1 – Accessibilità su rete ferroviaria

La rete ferroviaria della "Buffer Zone" é costituita dalla linea ferroviaria RFI Napoli-Pompei-Salerno, attualmente interrotta a seguito del crollo sui binari di Portici di parte della villa d'Elboeuf nel febbraio 2014, che attraversa principalmente la fascia costiera dei comuni della "Buffer Zone", e dalle seguenti 2 linee di collegamento della Circumvesuviana:

- Napoli-Sorrento, che serve i comuni di Portici, Ercolano, Torre del Greco, Torre Annunziata, Pompei Scavi e Castellammare di Stabia, ed è quella di maggior rilievo

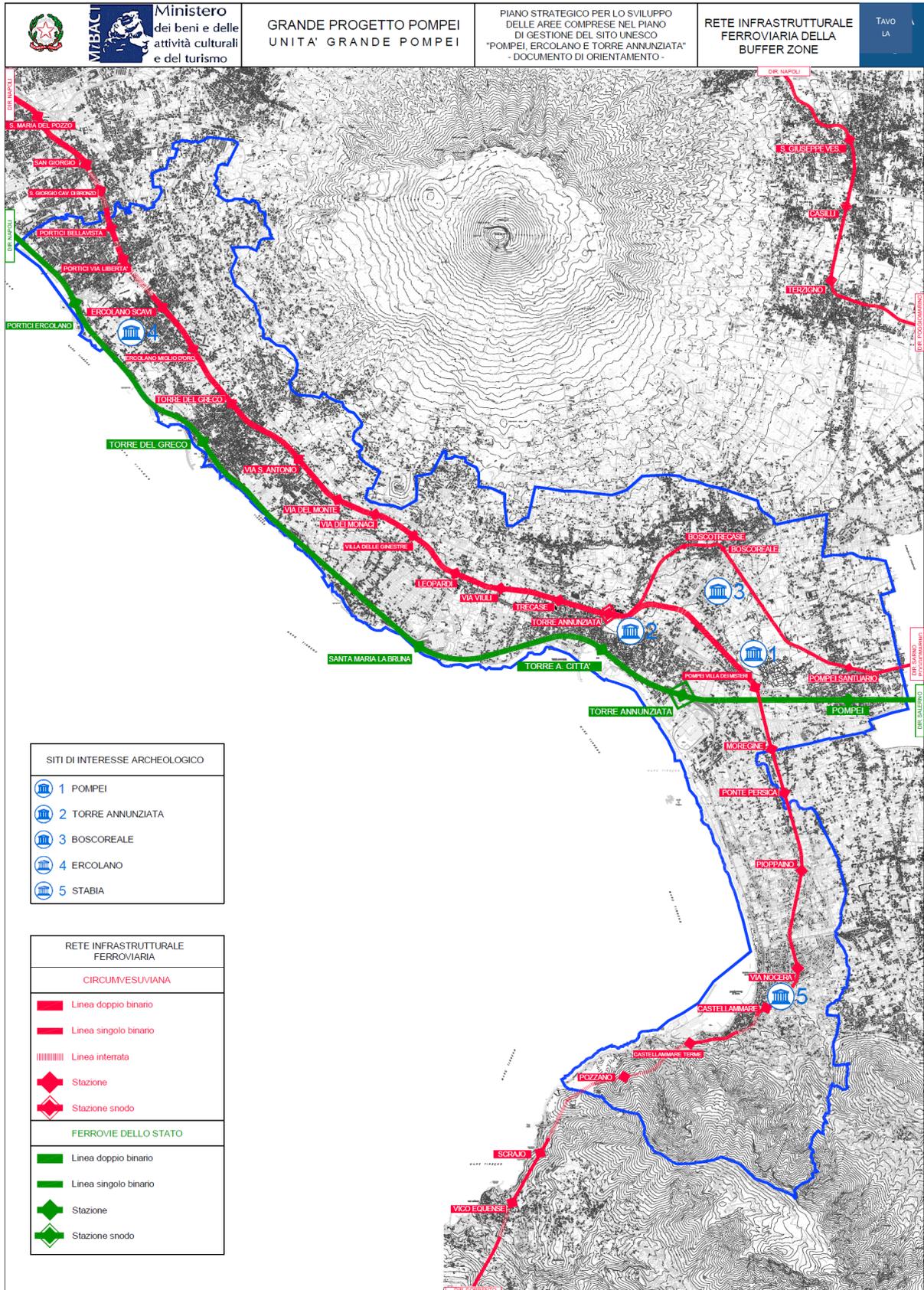
turistico, dal momento che consente i collegamenti con la costiera sorrentina e l'area archeologica di Pompei;

- Napoli-Poggiomarino, che serve anche i comuni di Boscotrecase, Boscoreale e Pompei, mediante la fermata denominata Pompei Santuario, finora maggiormente utilizzata dai locali.

Il Piano di riprogrammazione dei servizi di trasporto pubblico locale presentato dall'Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile (ACAM) nell'ottobre del 2013, finalizzato tra l'altro a individuare i servizi ferroviari minimi da garantire nell'ambito del nuovo contratto di servizi da sottoscrivere successivamente al 21/12/2014, individua in merito alla rimodulazione dei servizi 2 scenari di riferimento (scenario 0 e scenario 1, il primo "minimale", il secondo maggiormente oneroso per le casse regionali), e prevede per il trasporto ferroviario Trenitalia:

- il riequilibrio dei collegamenti, con l'instradamento di quelli a lunga percorrenza sulla tratta a monte del Vesuvio e la specializzazione della tratta lungomare su servizi a valenza di metropolitana regionale;
- la riapertura della tratta Napoli - Castellammare con 16 treni ar/die sia nello scenario 0 che nello scenario 1;
- la conferma dell'abbandono della spola Torre Annunziata – Castellammare di Stabia nello scenario 0; mentre nello scenario 1 sarebbero previste 5 corse ar/die.

Tavola 1: rete infrastrutturale ferroviaria della Buffer Zone



Fonte: elaborazioni UGP

5.1.1.1. Accessibilità sulla rete Trenitalia RFI

Nell'area della "Buffer Zone", attraversata dalle linee ferroviarie Circumvesuviana e RFI - FS "Napoli Pompei Salerno", la presenza della tratta Alta Velocità "Napoli – Salerno" ha comportato una diversa distribuzione dei flussi d'utenza: da un lato, il flusso diretto Napoli-Salerno, e dall'altro il flusso pendolare-turistico sulla Napoli-Portici-Pompei-Salerno.

Circa la revisione complessiva della rete, sono state rilevate due possibili soluzioni, tra loro alternative: la scelta implica conseguenze di natura così rilevante che si è ritenuto necessario proporle entrambe all'attenzione del Comitato di Gestione, anche perché, in questa fase, non è stato ritenuto opportuno interloquire con RFI - Trenitalia.

IPOTESI 1 – Potenziamento della tratta ferroviaria RFI Napoli-Pompei-Salerno

In relazione all'utilità di tale tratto ferroviario si evidenzia la necessità di una rapida ripresa del transito ferroviario interrotto dal febbraio 2014, per il crollo di parte delle mura di Villa d'Elboeuf a Portici, ponendo peraltro fine alla circolazione alternativa con autobus sostitutivi tra Napoli e Torre Annunziata che va a gravare ulteriormente sul traffico veicolare dell'area.

La menomazione delle funzioni di connessione locale garantite dalla linea costiera ha determinato un incremento della pressione dell'utenza sulle linee della Circumvesuviana a detrimento della qualità del servizio di trasporto, che già soffriva di evidenti limiti. Pertanto il ripristino del collegamento ferroviario RFI è condizione minima necessaria anche al fine di riequilibrare le pressioni dell'utenza di pendolarismo sui due servizi e poter procedere con interventi tesi ad innalzare il livello qualitativo del servizio offerto.

Va infatti sottolineato come l'intera "Buffer Zone" sia caratterizzata da elevati flussi di pendolarismo, principalmente rivolti alla città di Napoli, che utilizzano le medesime infrastrutture di accesso ai siti tutelati dall'UNESCO e alla penisola Sorrentina. Gli interventi di potenziamento e miglioramento delle infrastrutture di accessibilità ed interconnessione dell'area dovranno perciò tener conto della duplice natura della domanda di trasporto da essi soddisfatta, al fine di evitare che possano andare a detrimento dell'una o dell'altra componente della domanda.

Il potenziamento del servizio sulla tratta Napoli-Torre Annunziata-Salerno consentirebbe, oltre all'utilizzo della stessa da parte dei pendolari, anche la valorizzazione in chiave turistica della tratta, in considerazione del fatto che l'attraversamento dell'area in questione, oltre ad offrire la visione panoramica dell'intero golfo di Napoli, risulta localizzato in prossimità di una significativa serie di attrattori di pregio architettonico e culturale (aree archeologiche, ville vesuviane, Reggia di Portici, museo MAV, etc.).

Tale tratta inoltre potrebbe essere supportata da idonei servizi di bordo dedicati alla clientela turistica, con la possibilità di integrare la funzione di mobilità con servizi informativi "attivi" sul sistema culturale integrato e sui collegamenti dalle varie stazioni ai siti di interesse.

Il potenziamento dei collegamenti lungo tale tratta determinerebbe di fatto una maggiore fruizione della stazione RFI di Pompei, con incremento dell'affluenza dei visitatori verso l'ingresso Anfiteatro. Tale ipotesi garantirebbe una valorizzazione dell'area del Santuario e del

centro cittadino, pervenendo ad una opportuna “integrazione di fatto” fra città, Santuario e sito archeologico, oggi decisamente penalizzata, con evidenti conseguenze negative di carattere socio - economico ed occupazionale.

La stazione RFI di Pompei risulta peraltro strategica per l’accesso su ferro alla “*Buffer Zone*” dei turisti provenienti dall’area salernitana anche in considerazione del crescente numero di crocieristi che sbarcano al porto di Salerno.

IPOTESI 2 - Creazione di percorso ciclo-pedonale sul tracciato ferroviario Portici-Torre Annunziata (alternativo al precedente).

La Regione Campania ha previsto un potenziamento delle linee ferroviarie regionali esistenti funzionali all’interconnessione con la linea ad Alta Velocità Roma-Napoli, che, relativamente alla “*Buffer Zone*”, interessa la tratta a monte del Vesuvio. Nell’accordo Regione Campania, Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, siglato il 05/06/2014 per la realizzazione di opere finanziate, già contrattualizzate, destinate al potenziamento del sistema della metropolitana regionale, non sono previsti interventi sulla tratta RFI Portici-Castellammare ma il raddoppio della tratta Circumvesuviana Pioppaino/Castellammare e lo spostamento della stazione di via Nocera nel predetto comune. Per la predetta tratta RFI è stata già disposta la soppressione del collegamento Castellammare-Gragnano.

Considerata l’assenza d’investimenti programmati, sia regionali sia di Trenitalia, potrebbe potersi desumere che la linea ferroviaria Napoli-Salerno - la cui costruzione risale al 1839 - non rivesta più un’importanza strategica per il trasporto regionale. Considerando la sua conformazione che, di fatto, ha operato una cesura della città verso il mare, è allora possibile ipotizzare la sua dismissione con trasformazione del tracciato, come del resto già ipotizzato nel PTCP di Napoli in corso di approvazione, dove è prevista la realizzazione di una rete ciclabile provinciale che consenta, da una parte, *la fruibilità della linea di costa e si prolunghi in modo da connettere i siti archeologici e coinvolgere gran parte degli insediamenti della Piana Napoletana, nel breve periodo con reti corte (da Castellammare a Torre Annunziata....) e progressivamente con le reti lunghe di connessione tra i diversi ambiti di pianura. Scelta prioritaria delle aree raggiungibili ciclopedonalmente dai nodi intermodali ed in particolare dalle stazioni ferroviarie, per localizzare investimenti per la riqualificazione urbana....*

Da un punto di vista urbanistico, l’esistenza della strada ferrata sulla linea di costa ha precluso qualsiasi rapporto tra il tessuto urbano delle città ed il mare, determinando una serie di “ritagli” caratterizzati da un elevatissimo livello di degrado e di abbandono, fortemente evidenti sia ad Ercolano che a Torre Annunziata, qui soprattutto nelle aree in prossimità del porto; né va sottovalutato che la presenza di una tale barriera rappresenta un ostacolo alla possibilità di fuga attraverso il mare in caso, malaugurato ma possibile, di eruzione del Vesuvio²⁴. Ed invero corre l’obbligo rilevare che i Comuni inclusi nella “*Buffer Zone*”, ad

²⁴ La rete ferroviaria se, da un lato, visto l’elevato numero di persone che è in grado di trasportare, potrebbe sembrare un’ottima alternativa al trasporto privato in caso di emergenza, dall’altro lato pone problemi di vulnerabilità di non facile

eccezione di Castellammare di Stabia, sono stati riconosciuti a rischio vulcanico e perciò ricompresi nella cosiddetta zona rossa, giusta legge regionale 21/2003.

Qui si ipotizza perciò anche la riconversione del tratto ferroviario originale fino a Torre Annunziata, con la realizzazione di un unico percorso ciclopedonale con alberature fungenti da barriera acustica ed ambientale, dotato di sistemi ettometrici di connessione con il contesto circostante e le vie del mare. La separazione vissuta dal tessuto urbano rispetto al fronte d'acqua, a causa della strada ferrata, potrebbe essere superata, trasformando la stessa in un parco lineare attrezzato, che non sarebbe un semplice sistema di mobilità dolce e di attraversamento, ma diventerebbe luogo di sosta e di relazione sociale, del tempo libero e del riposo.

Lungo l'asse si prevederebbe altresì la localizzazione dei nodi intermodali, realizzati prevalentemente sfruttando, dove possibile, le aree industriali dismesse. L'edificio della stazione a Portici sarebbe recuperato per ospitare funzioni legate al turismo, alla cultura ed alle arti.

Il recupero della strada ferrata salvaguarderebbe il vecchio tracciato anche per conservarne il significato storico e la memoria: a Torre Annunziata il vecchio ponte sarebbe integralmente recuperato e riqualificato nella sua forma architettonica originaria, per ospitare all'interno delle sue arcate esercizi commerciali di artigianato locale, in vista della riqualificazione dell'intera area portuale, segnata da un forte degrado urbano ed ambientale. Per i comuni costieri della "Buffer Zone", la rigidità insita nel trasporto ferroviario ha contribuito, nel tempo, a rendere sempre più alieni i tracciati ferroviari rispetto alle città, generando spesso situazioni di degrado ed impedendo le connessioni trasversali tra i due margini.

Con il progetto di riconversione si potrebbe perciò ricostruire il rapporto dei territori costieri della "Buffer Zone" con il mare, al fine di restituire loro l'immagine di un golfo unico per le sue peculiarità paesaggistiche ed ambientali. Il predetto intervento costituirebbe dunque importante momento del recupero paesaggistico della fascia costiera e della sua fruibilità, accompagnato dal ridisegno della linea costiera con i ripascimenti del caso.

La proposta di dismissione, ove giudicata perseguibile, avverrebbe progressivamente con modalità sostitutive, là ove necessario, da approfondire e concordare in apposito tavolo tecnico con RFI – Trenitalia, nel cui ambito sarà preventivamente verificata l'alternativa, che contrappone al potenziamento della predetta linea Portici-Castellammare la sua soppressione,

risoluzione. In quanto infrastruttura civile e cioè insieme di rilevati, ponti e gallerie, ha una vulnerabilità paragonabile a quella delle strade. Può essere messa in crisi sia per i terremoti che precedono l'eruzione che per l'impatto sulle opere dei flussi piroclastici, della lava e della caduta di ceneri e lapilli che seguiranno, in successione, l'eruzione. Le opere esistenti, quasi tutte di epoca non recente, non sono state progettate per resistere a scosse sismiche e difficilmente conserverebbero la loro funzionalità se investite da prodotti dell'eruzione. Ma a questa prima vulnerabilità se ne affianca una seconda, connessa con gli impianti ferroviari indispensabili per la circolazione dei treni e che non è comune al sistema stradale. Ci si riferisce, in particolare, all'armamento del sistema delle rotaie e delle traversine con l'insieme degli scambi e delle aste di manovra presenti lungo la linea, nelle stazioni e nei depositi è molto sensibile a movimenti delle sottostanti opere civili, al punto che, anche se queste ultime dovessero conservare una loro efficienza, è molto probabile che disallineamenti dei binari, allentamenti dei collegamenti tra binari e traversine e tra queste ed il ballast imporrebbero la sospensione del servizio, nonché al sistema di alimentazione elettrica: è anch'esso sensibile a terremoti ed al deflusso superficiale di sostanze fluide. Nel caso specifico della linea Napoli-Portici-Castellammare, va poi sottolineato come essa sia quasi dovunque a stretto contatto con l'edificato dei comuni attraversati e come questo edificato sia caratterizzato da una fragilità strutturale che ne fa prevedere il crollo alle prime scosse, con conseguente invasione della sede ferroviaria ed interruzione della linea.

con la realizzazione di un unico percorso ciclo-pedonale , “ parco lineare” continuo ricostituente l’unità con il mare dei comuni attraversati.

Va da sé, d’altro canto, che l’eventuale abbandono della tratta RFI Napoli Castellammare di Stabia, ovvero il persistere delle limitazioni dovute al crollo di Portici, richiamerebbe la necessità di ipotizzare ulteriori interventi sia di tipo infrastrutturale, finalizzati a incrementare la capacità di servizio delle linee EAV, sia di tipo contrattuale per garantire un numero adeguato di corse nell’ambito del sottoscrivendo aggiornamento del contratto di servizio.

Riconversione della tratta RFI Torre Annunziata-Castellammare di StabiaIn merito al tratto di linea ferroviaria RFI Torre Annunziata-Castellammare, al momento non attivo, se ne propone una trasformazione in servizio di “trasporto leggero”. Nello specifico tale riconversione risulterebbe funzionale sia alla fruizione turistica e balneare del litorale sia ai servizi di diportistica lungo l’area della Marina di Stabia, nonché al raccordo con la Zone dei siti archeologici sulle colline di Castellammare (villa di Arianna, etc.). Nella residuale fascia di sedime o di rispetto, si può ipotizzare la riqualificazione a percorso ciclo-pedonale sull’originario tracciato, parco lineare attrezzato con alberature fungenti da barriera acustica ed ambientale, dotato di sistemi ettometrici di connessione con il contesto circostante e le vie del mare. Lungo l’asse si prevede la localizzazione dei nodi intermodali.

Parziale riconversione della tratta RFI Torre Annunziata-Cancello

La tratta RFI Torre Annunziata–Cancello attualmente dismessa, nel tratto d’interesse della “*Buffer Zone*”, che va da Torre Annunziata a Boscoreale, potrebbe essere parzialmente riconvertita in parco lineare attrezzato, garantendo un’ulteriore possibilità all’offerta turistica della “*Buffer Zone*”, funzionale per la visita del sito archeologico di “*Villa Regina*” e dell’”*Antiquarium*” a Boscoreale, museo archeologico unico nel suo genere, attualmente fruito da un esiguo numero di visitatori.

Il collegamento prevederebbe l’utilizzo di tecnologie di trasporto leggero, così da consentire anche la fruizione ad utenti con difficoltà motorie; la stessa tratta potrebbe affiancare percorsi ciclo pedonali attrezzati con aree a verde ed altri servizi turistico-ricreativi.

In prossimità del sito archeologico di “*Villa Regina*” si potrà individuare un’area di sosta e di accoglienza turistica, tra le varie zone esistenti e disponibili.

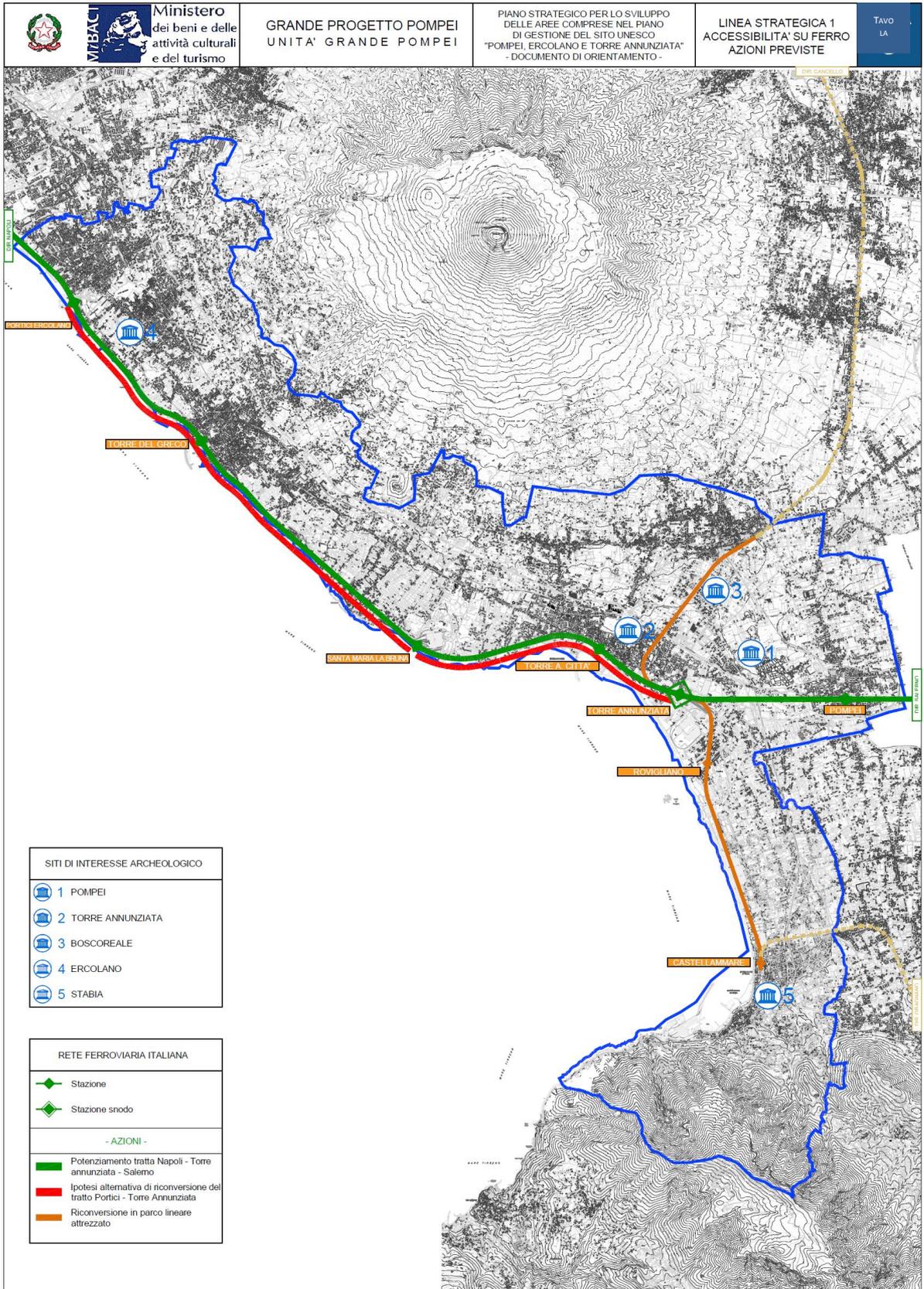
5.1.1.2. Accessibilità tramite rete EAV Ex-Circumvesuviana

Nella logica di un sistema organico di trasporto turistico della “*Buffer Zone*” il potenziamento della rete Circumvesuviana, in corso di realizzazione o in programma da parte dell’EAV, permetterà un migliore raccordo tra le aree urbane, i siti archeologici e la fascia costiera. Di seguito si riportano alcuni degli interventi previsti da parte dell’Ente, con l’indicazione circa la coerenza con gli obiettivi di questo Documento, fermo restando che, comunque, gli stessi contribuiranno ad un naturale alleggerimento del transito su gomma dell’intera area.

EAV ha previsto lavori di ammodernamento e di ampliamento mediante un piano sistematico di interventi, riassumibili, per l'area di interesse, come segue:

- raddoppio della linea sulla tratta Torre Annunziata – Castellammare (funzionale al miglioramento del servizio);
- completamento della stazione denominata Madonna dei Flagelli, nel comune di Torre Annunziata (funzionale all'accesso all'Antiquarium e alla villa Regina di Boscoreale). Il progetto di completamento prevede altresì la realizzazione di un parcheggio di circa 60 posti auto e viabilità di servizio;
- ricollocazione della stazione denominata Via Nocera, in Castellammare di Stabia (funzionale per l'accesso al sito di Stabia);
- interrimento presso Pompei Santuario della linea Torre Annunziata/Poggiomarino (funzionale alla dismissione degli attuali passaggi a livello);
- completamento della stazione di Moregine in Pompei e realizzazione di parte del parcheggio previsto in progetto.

Tavola 2: Linea strategica 1 – accessibilità su ferro – azioni previste



Fonte: elaborazioni UGP

5.1.2. Azione 1.2 – Accessibilità via mare

Gli approdi ed i porti localizzati lungo la costa della “*Buffer Zone*”, opportunamente adeguati e potenziati, rappresentano una risorsa da utilizzare, sia per un accesso del tutto particolare e suggestivo a siti o aree del litorale di grande rilevanza storico-architettonica sia per un adeguato utilizzo delle potenzialità dei porti di maggiore capienza, quali Torre del Greco e Torre Annunziata, ad oggi sottoutilizzati.

I collegamenti di tali approdi con i siti di interesse culturale, unitamente al tessuto urbano circostante, diventeranno oggetto di intervento di recupero urbano e ambientale, oltre che funzionale, anche con individuazione di piccole aree di sosta, parcheggio, interscambio.

Questa azione, unitamente ad una implementazione dei servizi turistici (info point, biglietterie, servizi igienici, punti ristoro, servizi navetta per i siti di interesse culturale etc.), consente di offrire al turista, oltre ad un’alternativa di accesso alla “*Buffer Zone*” stessa, una più adeguata fruizione delle sue fasce costiere anche mediante la riqualificazione architettonica delle aree limitrofe agli approdi.

L’azione è pienamente convergente anche con uno degli itinerari proposti dal Piano di Gestione del Sito UNESCO, che appunto suggerisce lo sviluppo degli approdi turistici già esistenti al fine di favorire l’accesso all’area vesuviana dalla via del mare, attraverso un itinerario denominato Talassa.

Anche questa azione, dunque, mira a realizzare una sinergia del territorio al fine di coordinare le attività di offerta turistica e culturale, partendo da una visione d’insieme e sviluppando un’immagine coordinata dell’intera area.

5.1.2.1. Il Metrò del mare

L’attuale accessibilità via mare della “*Buffer Zone*” è limitata ai soli collegamenti da e per il porto di Castellammare di Stabia (con Sorrento, Capri e Ischia).

Giova invece ricordare che durante il periodo estivo, anno dopo anno, veniva deliberata dalla Regione Campania l’istituzione del servizio regionale “Metrò del mare”, mediante aliscafi e/o catamarani. Il servizio è stato operativo fino al 2011, ed assicurava con la linea 1 Bacoli-Sorrento, collegamenti tra Napoli e gli scali di Portici, Ercolano, Torre Del Greco, Torre Annunziata, Castellammare. Il servizio, oltre a rappresentare un’efficace via d’accesso, costituiva una notevole opportunità di rilancio turistico della fascia costiera della “*Buffer Zone*”.

La stabilizzazione di tale servizio, anche solo nei mesi estivi e nei mesi “spalla”, offrirebbe al turista un’alternativa di accesso all’area particolarmente attrattiva dal punto di vista paesaggistico, in grado di integrare ulteriormente il sistema di offerta turistica della “*Buffer Zone*” con quella della costiera sorrentina, dell’isola di Capri e della costiera amalfitana.

Tuttavia, in considerazione della relativa esiguità dei flussi fatti registrare in passato dal servizio del Metrò del Mare nell’area interessata, la stabilizzazione dei collegamenti marittimo con i porti della “*Buffer Zone*” a servizio – eventualmente esclusivo con una linea dedicata - delle aree archeologiche andrebbe supportato da idonee azioni finalizzate a incrementare il

numero degli utenti, promuovendo l'utilizzazione del servizio ad esempio con meccanismi di bigliettazione integrata e interconnessione modale tra gli scali portuali e i siti archeologici stessi.

In aggiunta o in alternativa a quanto sopra, va ipotizzata l'istituzione di un vero e proprio Archeo-Metro, che collegherà Napoli e Sorrento con i comuni costieri della "Buffer Zone", con taglio prettamente turistico, consentendo l'accesso diretto ai percorsi di visita e ai monumenti architettonici ed archeologici dell'area, attraverso l'organizzazione di mini-crociere nel golfo

5.1.2.2. Interventi sui porti esistenti: verso un sistema organico di portualità turistica.

Nella "Buffer Zone" – il cui territorio si presenta molto discontinuo, con aree di straordinario interesse naturalistico, archeologico o architettonico, caratterizzato da centri storici di grande qualità, in alcune parti in pessime condizioni di conservazione, e da una moltitudine di insediamenti produttivi in gran parte dismessi - sono presenti porti ed approdi di grande rilievo storico ed economico quali il porto del Granatello a Portici, l'approdo della Real Favorita in Ercolano, il porto di Torre del Greco, il porto di Torre Annunziata, il porto turistico di Marina di Stabia ed il porto di Castellamare di Stabia.

Per la "Buffer Zone" si prevede il potenziamento dei suoi porti attraverso la loro riqualificazione e riconversione, per la fruizione congiunta con le risorse archeologiche ivi presenti, così come indicato nelle "Linee programmatiche per lo sviluppo del sistema integrato della portualità turistica" della Regione Campania.

Al fine di attivare processi integrati di valorizzazione delle risorse esistenti, in una strategia di differenziazione, saranno incentivate le vocazioni proprie dei porti di seguito descritte.

Il polo complesso di Torre Annunziata, connotato dalla presenza di attività differenziate (commerciali, produttive, diportistiche e della pesca) ed in stretta continuità con il complesso dei lidi termali, è orientato sia al consolidamento del carattere di integrazione tra funzioni diversificate, in linea con le principali strategie degli strumenti di programmazione attivati, sia al potenziamento del settore innovativo della cantieristica nautica. Il porto di Torre Annunziata sarà opportunamente attrezzato anche per l'accoglienza turistica, rappresentando una via di accesso agli scavi di Oplonti. A tale scopo, il ramo dismesso della breve diramazione ferroviaria di Torre Annunziata Marittima che collegava la rete Napoli-Portici-Torre Annunziata con il porto, costituirà un ulteriore collegamento ciclo pedonale.

Il polo turistico di Torre del Greco è connotato, oltre che dalla tradizionale attività di pesca, dalla rilevante presenza di aree occupate da insediamenti produttivi dismessi, fra i quali anche gli storici Molini Meridionali Marzoli, la cui trasformazione e riconversione rappresenta un'importante opportunità, soprattutto in termini di spazi disponibili, per la costruzione di un nuovo assetto di sviluppo in chiave turistico-culturale. A Torre del Greco, la portualità dovrà prevedere anche la valorizzazione della tradizione cantieristica.

Il polo storico del Granatello, terminale a mare del Parco della Reggia di Portici, segnato dalla presenza della villa d'Elbeuf e degli storici bagni della Regina, già connotato dall'esistenza di piccole attività per la ristorazione e di quelle artigianali connesse alla pesca e alla manutenzione e rimessaggio dei piccoli natanti, è prioritariamente votato a rivestire un ruolo di centralità turistico-ricettiva, data la sua localizzazione. Per tale porto si completeranno, ai fini dello sviluppo territoriale delineato nelle presenti linee di orientamento, gli interventi di riqualificazione già posti in essere dall'Amministrazione Comunale, rendendolo idoneo ad essere il punto iniziale di un percorso di visita dalla costa alla Reggia borbonica di Portici e alle ville vesuviane del Miglio d'Oro.

Con riferimento agli approdi, nel comune di Ercolano sarà riqualificato e potenziato quello di villa Favorita, costituente il più funzionale punto d'accesso alle ville e agli scavi. L'interramento di via D'Annunzio (che è causa di un'impropria interruzione in epoca recente della continuità del parco della predetta villa) consentirà il ripristino dell'unità del parco, anche mediante i lavori d'integrazione della vegetazione esistente, e permetterà, una volta attrezzato opportunamente l'approdo della villa stessa, di ristabilire la continuità mare-terra mediante un percorso dall'alto valore paesaggistico. Attraverso il recupero dell'approdo sarà possibile realizzare un percorso che consente di risalire dal mare verso il parco della Favorita e da lì al Miglio d'oro e garantire l'accesso al sito archeologico, tramite il nuovo varco in via Dei Papiri Ercolanesi.

Le azioni necessarie per gli interventi di rifunzionalizzazione dei porti e degli approdi nella "Buffer Zone" devono comunque prevedere la messa in sicurezza dei porti e degli approdi, nonché l'accessibilità e l'integrazione intermodale della rete portuale con la rete viaria esistente, nonché, infine, le opere necessarie per il completamento degli interventi già in corso di realizzazione, o che dispongono di finanziamenti allocati e di progetti approvati.

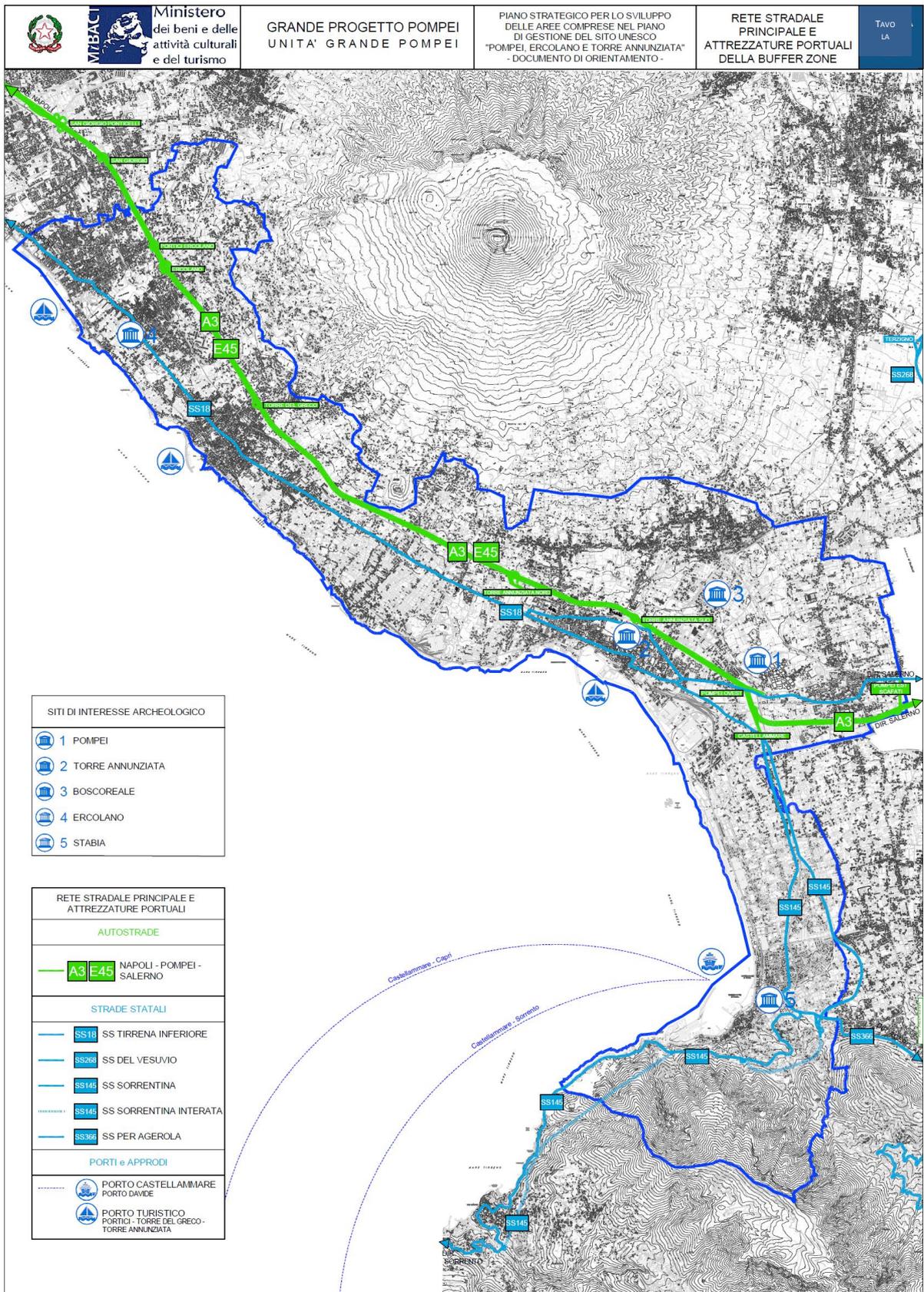
5.1.3. Azione 1.3 – Accessibilità su gomma

Dalle analisi effettuate sul territorio di riferimento, è emerso che l'area napoletana è il luogo dove si concentra la massima offerta di infrastrutture di trasporto della Regione, ma anche dove maggiormente si verificano fenomeni di congestione, in particolare nella "Buffer Zone", caratterizzata in larga parte e soprattutto nella fascia costiera da un tessuto insediativo fitto, con un'elevata conurbazione urbana che ne rende problematico l'attraversamento su gomma.

Le direttrici viarie fondamentali sono l'A30 Caserta Salerno e l'A3 Napoli-Pompei-Salerno, che, oltre a costituire il raccordo con l'autostrada A1 Milano-Napoli, rappresenta anche l'arteria di collegamento tra la "Buffer Zone" e le due città di riferimento. Essa risulta interessata da flussi di traffico intensi, che hanno richiesto l'adeguamento delle caratteristiche geometrico-funzionali della stessa tramite un programma, attualmente ancora in corso di completamento, di ampliamento a tre corsie della sede autostradale, di potenziamento di alcuni degli svincoli esistenti e di realizzazione di nuovi svincoli, al fine di migliorare la qualità e la sicurezza della circolazione. Nonostante i suddetti lavori l'autostrada risulta, nelle fasce orarie di punta, soggetta a fenomeni di intasamento, dovuti anche alla difficoltà di raccordo con le viabilità locali stante la densità del tessuto urbano.

L'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno costituisce, inoltre, una delle principali arterie anche in caso di esodo connesso al rischio Vesuvio.

Tavola 3: rete stradale principale e attrezzature portuali della Buffer Zone



Fonte: elaborazioni UGP

5.1.3.1. Valorizzazione di percorsi alternativi su gomma sul versante interno della “Buffer Zone”

Al fine di alleggerire il transito veicolare sulla fascia costiera, questa azione prevede l'individuazione di percorsi alternativi, con la conseguente valorizzazione degli stessi.

Un'ipotesi in tal senso è offerta dall'uscita di Palma Campania sulla rete autostradale A30 Caserta -Salerno, che rende agevole la possibilità di giungere ai siti di Pompei e Boscoreale, evitando di usufruire dell'autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno. Dopo l'uscita al suddetto casello percorrendo 5 Km circa sulla SS. 268 bis vi è lo svincolo di Boscoreale, nelle immediate vicinanze del quale potrà essere eventualmente individuata un'area da adibire a sosta con tariffazione agevolata per bus turistici, con collegamento diretto, attraverso mezzi leggeri, ai suddetti siti archeologici anche mediante tour organizzati.

5.1.3.2. Connessione dell'entroterra verso il mare.

Tale azione mira a migliorare la percorribilità interna ai centri urbani in direzione est-ovest secondo l'asse “aree interne–mare”, attraverso:

- il recupero delle aree industriali dismesse, presenti in particolare l'asse tra l'entroterra ed il mare, consentirà l'apertura verso il mare dei tessuti urbani delle parti interne della Buffer-zone .

5.1.4. Azione 1.4 – Interscambio e connessioni con i siti archeologici

La Regione Campania ha adottato per la sua politica della mobilità l'intermodalità, che si struttura mediante la realizzazione di nodi di interscambio tra modalità di trasporto diverse.

In generale un nodo di interscambio rappresenta un punto di connessione tra linee di trasporto di differente livello e deve garantire, oltre l'agevole trasbordo da un sistema di servizio ad un altro, o tra differenti linee di uno stesso servizio, adeguate strutture di servizi diversi all'utenza.

All'interno dei nodi di interscambio, sono localizzati i parcheggi di scambio, funzionali al miglioramento dell'accessibilità alla “Buffer Zone”. Scopo di tali nodi è quello di limitare l'accesso veicolare alla maglia urbana già insufficiente e congestionata.

Per la “Buffer Zone” è da prevedere la realizzazione di una rete di nodi intermodali, tra loro collegati funzionalmente, tali da costituire – unitamente alle varie “porte di accesso” alla “Buffer Zone” stessa - un vero e proprio sistema unitario. La localizzazione di tali aree avverrà nel corso dei successivi contatti con le Amministrazioni locali, al fine di individuare i lotti maggiormente idonei allo scopo, sempre tuttavia ancorando prioritariamente le decisioni all'unitarietà del sistema connettivo, più che alle strette esigenze dei singoli comuni.

5.1.4.1. Individuazione e realizzazione di un nodo intermodale quale porta di accesso principale alla “Buffer Zone”.

Per la realizzazione di una principale e simbolica porta d’accesso alla “*Buffer Zone*”, in prima analisi, è emersa la disponibilità di un’ampia area industriale dismessa localizzata nel comune di Torre Annunziata, in posizione centrale rispetto ai siti archeologici ed alla rete autostradale.

L’area di intervento permette, attraverso la creazione di un asse di verde attrezzato, di valorizzare il cannocchiale “mare-scavi-Vesuvio”, così come si porge alla vista dei visitatori, con ciò anche ottemperando alle indicazioni fornite dal Piano di gestione del sito UNESCO.

5.1.4.2. Individuazione e realizzazione di una rete di nodi intermodali o di ulteriori aree di sosta

Nell’area di interesse, la rete intermodale si attuerà fondamentalmente mediante:

- l’integrazione cd. fisica dei mezzi di spostamento (piedi, bici, auto, treni locali, imbarcazioni) che avviene in aree dislocate sul territorio, adeguatamente attrezzate;
- l’integrazione tariffaria, che è la vera pietra miliare della politica intermodale, in quanto, tra i diversi vantaggi che offre, consente un viaggio più compatto e diminuisce il costo di trasbordo dell’utente.

Detta rete prevede la realizzazione di nodi intermodali diffusi nei comuni della “*Buffer Zone*”, e dotati di servizi minimi quali aree di parcheggio attrezzate, fermate di navette, aree taxi, parcheggi biciclette, percorsi pedonali di servizio, sale d’attesa, info-point e punti di ristoro.

La rete intermodale sarà collegata anche da un sistema informatico proiettabile all’utenza attraverso differenti modalità capace di fornire al visitatore notizie sulle disponibilità di parcheggio delle aree dislocate sul territorio.

Saranno inoltre individuate, concordemente con le amministrazioni comunali e se possibile, aree disponibili da adibire alla sosta dei mezzi su gomma in prossimità di svincoli autostradali o di strade statali. Specifiche soluzioni saranno dunque indicate in tali sedi di confronto tecnico.

5.2. Linea strategica 2 – Recupero ambientale dei paesaggi degradati e compromessi prioritariamente mediante il recupero e il riuso di aree industriali dismesse.

La Convenzione Europea del Paesaggio, ufficialmente sottoscritta a Firenze il 20 ottobre 2000 e ratificata dal nostro Paese nel 2006, ha rappresentato un riferimento fondamentale per l'elaborazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio in quanto, facendo propri gli orientamenti più avanzati in merito alla definizione di paesaggio, ne ha sancito l'appartenenza a pieno titolo al patrimonio culturale, equiparando i beni paesaggistici a quelli culturali (art. 2, comma 1, DLgs n. 42/2004).

La Convenzione definisce il Paesaggio quale determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni (articolo 1, lettera a); "...comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia i paesaggi della vita quotidiana sia i paesaggi degradati." (art. 2).

Risultano pertanto evidenti sia l'importante ruolo attribuito all'azione umana, e quindi alle trasformazioni antropiche del territorio, sia la necessità di salvaguardare tutti i paesaggi, anche quelli degradati, in quanto non viene operata alcuna distinzione fondata su principi estetizzanti, quali i canoni di bellezza o l'originalità dei luoghi.

Con la Convenzione si riconosce inoltre l'importanza culturale, ambientale, sociale e storica del paesaggio quale componente del patrimonio europeo ed elemento fondamentale a garantire la qualità della vita delle popolazioni.

Nel caso del territorio dei comuni della "Buffer Zone", il recupero dei paesaggi degradati costituisce obiettivo indispensabile al fine d'incentivare la permanenza turistica, considerato che le emergenze culturali sono immerse in un contesto paesaggistico unico ma difficilmente percettibile a causa della frammentazione e del degrado ambientale presenti.

Uno degli elementi di discontinuità del paesaggio costiero della "Buffer Zone" è rappresentato proprio dalle numerose aree industriali esistenti, per la maggior parte dismesse, la cui riqualificazione assume specifica centralità allo scopo del rilancio socio economico dell'area.

Se da un lato, infatti, tali aree sono simbolo dell'impoverimento produttivo della zona e del suo degrado urbanistico, dall'altro risultano rilevanti per almeno uno dei seguenti profili:

- urbanistico e paesaggistico, per le possibili opportunità di riuso e destinazione dei suoli;
- ambientale, per le corrette scelte di salvaguardia dell'ambiente;
- architettonico, per la presenza di complessi edilizi di valore storico e archeologico-industriale.

Nella "Buffer Zone", il recupero dei paesaggi degradati, con prioritario riferimento alle aree dismesse, così come richiamato dalla Legge 112/2013, rappresenta, quindi, una innegabile risorsa in termini di disponibilità di spazi e di volumi, da sfruttare e riconvertire alla luce di una

nuova vocazione del territorio interessato, coincidente, nel caso in esame, con quella turistico-ricettiva.

La riqualificazione di tali aree, insieme con il recupero ambientale della costa, del paesaggio periurbano e di quello agricolo abbandonato, assume una specifica centralità nell'ottica del rilancio del territorio: la rinnovata vocazione di un'area e un diverso concetto di sviluppo della stessa possono avvenire trasformando simboli dell'impoverimento produttivo e del degrado urbanistico-ambientale in elementi propulsivi di sviluppo socio-economico.

Va peraltro sottolineato che, al fine di pervenire ad un miglioramento delle condizioni ambientali della fascia costiera della "Buffer Zone", ed in particolare ad una valorizzazione della vocazione turistico-balneare della stessa, oltre a perseguire gli obiettivi attesi dalle azioni di seguito sviluppate, assume una particolare rilevanza il tema della razionalizzazione delle reti fognarie comunali ed allacciamenti agli impianti di depurazione. In proposito si veda oltre l'apposito capitolo.

Di seguito si elencano le azioni da intraprendere per il recupero paesaggistico della "Buffer Zone", rimandando alla fase di elaborazione del Piano strategico l'individuazione di specifici interventi da proporre e la verifica di fattibilità tecnico-economica e istituzionale degli stessi, limitandosi in questa fase alla identificazione dei fabbisogni ed alla definizione degli obiettivi da perseguire.

5.2.1. Le aree interessate da attività produttive dismesse potenzialmente funzionali alla Linea strategica 2

Per la ricognizione delle aree produttive dismesse presenti nella "Buffer Zone", ci si è riferiti agli esiti del lavoro svolto dall'ARPAC nell'ambito della Sub perimetrazione dell'ex SIN "Aree del Litorale Vesuviano", che, ancorché non recentissimo, rappresenta un valido contributo alla conoscenza di tale realtà per verificarne le prospettive di recupero e valorizzazione. Ciò anche in un'ottica di indispensabile valutazione delle potenziali situazioni di inquinamento.

Particolarmente utili allo scopo sono risultate le Tavole grafiche relative ai "Siti potenzialmente inquinati" (allegate nella Parte II), nelle quali sono state localizzate e perimetrare le attività dismesse. Nella relativa Relazione Tecnica viene specificato che le suddette perimetrazioni sono riferite a " ...tutti quei siti che hanno ospitato in passato insediamenti produttivi attualmente dismessi o sotto-utilizzati e per i quali il recupero è ostacolato da una situazione, reale o potenziale, di inquinamento. Sono aree che, sebbene degradate e con conseguente impatto sulle matrici ambientali e sugli insediamenti circostanti, sono in genere già dotate di tutte le opere di urbanizzazione (luce, acqua, gas, rete fognaria ecc.) e ubicate in prossimità di linee e raccordi di trasporto.

Questa condizione ne rende vantaggioso il riutilizzo o la trasformazione d'uso, sia per motivi di ordine economico che ambientale. Risulta infatti senz'altro più conveniente, dal punto di vista economico e della sostenibilità ambientale, il riutilizzo di siti già predisposti per l'insediamento di nuove attività, piuttosto che l'edificazione di aree pressoché incontaminate, o di maggior pregio ambientale, con un conseguente incremento del consumo di suolo".

Tali aree sono state individuate dall'ARPAC con un codice alfanumerico ed i loro dati sono riportati in tabelle riepilogative suddivise per argomenti e territori comunali, con indicazione anche della natura della proprietà, comunque prevalentemente privata (Cfr. §2.5.1 Parte II “Analisi del Contesto”).

Sulla base del lavoro condotto dall'ARPAC emerge comunque che i comuni più sensibili sotto questo profilo sono principalmente quelli di Torre Annunziata e Castellammare di Stabia e poi quelli di Torre del Greco e Portici.

In questa fase preliminare, si ritiene opportuno fissare i criteri-guida per individuare gli ambiti di maggiore interesse ai fini del perseguimento degli obiettivi del Piano strategico. Saranno dunque da preferirsi le aree aventi caratteristiche dimensionali idonee alle funzioni da allocare in esse, localizzate in prossimità di svincoli autostradali e/o arterie principali oppure poste in prossimità della fascia costiera; tale individuazione avverrà in maniera condivisa con le amministrazioni locali e previa verifica della condizione dei siti, tenendo conto delle criticità connesse alla contaminazione dei siti e ad interventi di bonifica necessari per il recupero degli stessi: questo aspetto, in particolare, sarà oggetto di adeguate valutazioni, anche alla luce delle recenti evoluzioni normative in materia ambientale (D.L. 91/2014 “Decreto Competitività”),

In tale quadro, si esamineranno, in primo luogo ma non unicamente, gli interventi di recupero delle aree dismesse (che non attengono esclusivamente ai siti potenzialmente inquinati individuati a suo tempo dall'ARPAC) proposti dai Comuni della “*Buffer Zone*” attraverso le schede di rilevazione inviate all'Unità Grande Pompei, unitamente alle proposte di intervento avanzate in sede di Tavolo di concertazione UNESCO, laddove si rilevino elementi di coerenza con gli obiettivi del Piano Strategico.

5.2.2. Azione 2.1 - Il recupero e il riuso di aree industriali dismesse

Per le aree ritenute idonee alla realizzazione del Piano si potranno prevedere, attese le relative caratteristiche (ubicazione, dimensioni etc) e potenzialità, che in alcuni casi possono risultare anche di natura intersettoriale, i seguenti interventi:

- Riuso legato a funzioni tipicamente urbane (attività terziarie, servizi innovativi, attività culturali, dotazioni infrastrutturali, etc.);
- Recupero prevalentemente finalizzato al risanamento ambientale, attraverso la realizzazione di spazi verdi e attrezzature collettive;
- Recupero con conservazione dell'originaria vocazione produttiva.

L'individuazione avverrà accertando, in primo luogo, l'esistenza di ipotesi d'intervento da parte di soggetti pubblici o privati, nonché la reale condizione del sito sotto il profilo ambientale, urbanistico e infrastrutturale, al fine di coglierne appieno le potenzialità rispetto alle concrete esigenze del territorio ed alle finalità della presente linea strategica.

5.2.3. Azione 2.2 - Recupero paesaggistico-ambientale della fascia costiera

Il Piano di Gestione del Sito UNESCO, tra gli itinerari culturali ritenuti prioritari, prevede un percorso nella direzione “da nord a sud” denominato “Talassa”, che propone “lo sviluppo degli approdi turistici già esistenti al fine di favorire l’accesso all’area vesuviana dalla via del mare”.

La fascia costiera, connotata prevalentemente da una serie di elementi “artificiali” (edilizia residenziale o insediamenti industriali ed infrastrutturali, etc.) che hanno profondamente alterato la naturalità dei luoghi, alcuni dei quali con evidente vocazione balneare e molto sensibili dal punto di vista ambientale, appare in gran parte degradata e quindi sottoutilizzata, pur rappresentando una notevole risorsa pubblica.

Tra i vari fattori artificiali, quelli che determinano una maggiore compromissione della fascia costiera sono i seguenti:

- inserimento puntuale di elementi con rilevante caratterizzazione tipologica e dimensionale che risultano anomali e determinanti situazioni di stridente contrasto dimensionale tipologico-formale rispetto al contesto costruito e di dominanza;
- presenza di elementi di infrastruttura lineare e continua, quale la linea ferroviaria Napoli –Portici – Castellammare di Stabia, elemento di separazione fisica tra mare e territorio urbanizzato.

Oltre al recupero di un paesaggio degradato, questa Azione mira a ristabilire un corretto rapporto tra la fascia costiera ed il tessuto urbano ad esso limitrofo, secondo l’originaria vocazione dei suddetti territori. Essa si sviluppa in sintonia con quanto programmato dalla Regione Campania nell’ambito del “Documento Strategico per la Politica di Coesione 2007/2013”, che si pone, tra l’altro, l’obiettivo di valorizzare la risorsa “Mare” attraverso:

- completamento e riqualificazione della rete regionale di depurazione delle acque ai fini della balneabilità;
- riqualificazione urbana per migliorare la fruibilità ai fini dello sviluppo economico delle aree di “fronte mare” delle città e dei relativi porti e approdi;
- mitigazione dell’effetto “barriera” costituito dalle linee ferroviarie e stradali, come la Linea FS Napoli-Salerno, mediante azioni di compatibilità urbana e di ricucitura del territorio che restituiscano ai cittadini la piena disponibilità delle aree costiere;
- contrasto del fenomeno erosivo attraverso interventi di ripascimento per la ricostruzione degli arenili perduti a scopo balneazione;
- sviluppo delle vie di comunicazione e del turismo attraverso il potenziamento e la diffusione dei servizi del Metrò del Mare e dei collegamenti marittimi;
- aumento dei traffici crocieristici, mediante creazione di nuove stazioni marittime o adeguamento di quelle esistenti, nonché la diffusione di servizi di trasporto integrato per la fruizione di mete turistiche interne;
- sviluppo della portualità turistica e della cantieristica navale.

Va inoltre considerato che la rilevante densità demografica, nonché il deficit infrastrutturale di attrezzature, servizi, spazi pubblici e collettivi, contribuiscono a definire un tessuto urbano di forte degrado; perciò l'obiettivo di recuperare l'originale identità storico-culturale delle cittadine costiere attraverso la realizzazione di interventi di recupero della portualità, dei cantieri navali, di contenitori dismessi, nonché l'adeguamento delle strutture portuali, e la creazione di spazi di relazione, potrebbe fungere da volano per una più complessiva riqualificazione urbanistica, sociale ed economica delle città vesuviane costiere.

La fascia costiera, intesa come parte del tessuto urbano esistente, dovrà essere concepita come parte integrante della città e dare un contributo alla vitalità urbana. L'acqua fa parte del paesaggio urbano e dovrà essere utilizzata anche per funzioni specifiche (trasporto, tempo libero, cultura, etc.).

Gli interventi da individuare dovranno mirare principalmente a:

- riordinare dal punto di vista figurativo le cortine edilizie prospicienti la fascia costiera, ove esistenti, e riqualificare gli spazi pubblici disponibili;
- riqualificare i porti esistenti, attraverso la riorganizzazione di attracchi e servizi a sostegno della diportistica e della cantieristica locale, e il potenziamento di moli e banchine per i collegamenti marittimi e per l'attività peschereccia;
- recuperare le volumetrie sottoutilizzate o del tutto dismesse all'interno dei tessuti urbani e nelle aree periferiche prospicienti il litorale costiero, anche al fine di migliorare l'accessibilità al mare;
- potenziare l'accessibilità alla fascia costiera, attraverso la realizzazione di nuove connessioni, finalizzate peraltro al miglioramento della mobilità locale, e la creazione di percorsi fino al lungomare (discese a mare attrezzate) con annesso aree di sosta o parcheggio, nuove aree a verde e di servizio;
- integrare i servizi urbani e di quartiere, attraverso la realizzazione di strutture ricettive, ricreative e per attività sportive;
- creare/recuperare strutture di servizio, commerciali, artigianali e mercatali a sostegno del ruolo economico-produttivo delle aree litoranee, anche attraverso il riuso di aree dismesse;
- realizzare parchi urbani integrati da allestimenti museali ed artistici, che attraverso un'immagine coordinata possano diventare segni riconoscibili del territorio.

Risulta evidente come gli obiettivi sopra elencati siano riferiti ad una casistica generale per la fascia costiera della "Buffer Zone": pertanto gli stessi dovranno di volta in volta essere calibrati sulle effettive specificità dei singoli territori comunali.

Si potranno individuare soluzioni atte a mitigare gli effetti della presenza di aree produttive, anche rispetto alla percezione delle stesse dalla costa e dal mare, prevedendo, ad esempio, l'inserimento di alberature o altri elementi atti a schermare, con un disegno unitario; tali interventi dovranno essere coordinati con la complessiva riqualificazione della fascia costiera .

Il recupero ambientale del litorale, previo approfondito studio specialistico, consentirà il reperimento di una superficie costiera fruibile ottenuta anche, ove opportuno, mediante ripascimento del litorale esistente. Nell'ambito del recupero ambientale del tratto costiero si valuterà anche la possibilità di riqualificare le cave dismesse presenti.

Infine si rileva che la qualità delle acque marine della *"Buffer Zone"* è ancora, in larga parte, non sufficiente a consentirne la balneazione. La problematica deriva dall'insufficiente depurazione di parte dei reflui urbani nonché dalla presenza di scarichi non autorizzati. Risulta, pertanto, necessario accelerare il completamento dei lavori per il collettamento e trattamento depurativo dei reflui urbani, nella consapevolezza che la cattiva qualità delle acque è uno dei principali elementi ostativi all'uso turistico della fascia costiera. Le opere da realizzare sono state già individuate nel "Progetto speciale per il disinquinamento del golfo di Napoli PS3", redatto dalla CASMEZ ed approvato dal Ministero dei Lavori pubblici già nel 1975, più volte aggiornato a causa delle modificazioni normative e dello stato dei luoghi e la cui attuazione è stata demandata a un'alternanza di soggetti pubblici e loro concessionari (Cassa del Mezzogiorno, Regione Campania, Commissariati straordinari, A.T.O., Concessionari privati o con partecipazione maggioritaria di capitale pubblico, vincitore di affidamento in Project Financing) ancora non completato e non più procrastinabile.

5.2.4. Azione 2.3 - Recupero del paesaggio agricolo e agricolo-periurbano

In considerazione dell'obiettivo dettato dalla norma sul recupero di paesaggi degradati e compromessi, le aree agricole-periurbane e il territorio agricolo non più coltivato sono state individuate quali ulteriori ambiti caratterizzati da un forte degrado, il cui recupero risulterebbe particolarmente significativo in un'ottica di rilancio in chiave turistica di una vocazione territoriale antica.

Negli ultimi decenni si è assistito alla progressiva perdita delle superfici agricole a vantaggio di una sregolata pratica edilizia. Ad oggi è tuttavia ancora possibile leggere il territorio vesuviano in funzione della diffusione delle diverse colture agricole, introdotte in tempi più o meno recenti ovvero presenti da millenni. Verso le basse pendici del Vesuvio permane la zona orticola mentre la vite domina il paesaggio collinare. Quello che più caratterizza la ricchezza dell'agricoltura vesuviana è la frutticoltura, sia per le qualità organolettiche dei frutti che per la sopravvivenza di tante antiche varietà. Sono tuttora presenti, giova ricordarlo, eccellenze enogastronomiche quali il pomodorino del piennolo, prodotto DOP tutelato da apposito Consorzio, e l'albicocca, che ha acquisito la denominazione IGP.

Lo stesso redigendo Piano di Gestione del sito UNESCO afferma la valenza turistico-culturale della campagna vesuviana, riconoscendo l'itinerario che va dalle città di Pompei ed Ercolano verso il Vesuvio, dove l'archeologia, la geologia e l'agricoltura offrono lo stimolo per godere anche delle "ville d'otium", delle "ville rustiche e delle grandi ville padronali".

Risulta perciò opportuno prevedere la "ricucitura" complessiva del territorio agricolo esistente, mediante la costituzione di Parchi Agricoli Urbani, capaci di integrare nuove forme di visita e di svago con la residuale realtà agricola locale, consentendo il recupero ed il restauro del paesaggio rurale esistente .

Il ridisegno degli spazi slabbrati e non progettati ai margini dei tessuti urbani consolidati, da collegarsi ai parchi suddetti, dovrà prevedere la realizzazione di corridoi ecologici costituiti da muretti a secco, alberature e siepi posti lungo i confini delle aree a verde. Potrà essere, inoltre, organizzata una rete di percorsi ciclopedonali per la mobilità dolce e la fruizione turistica delle aree di interesse.

Nelle aree agricole di particolare rilevanza agronomica (vigneti e frutteti) saranno recuperate, anche ai fini turistici, le costruzioni rurali dismesse e le strade interpoderali esistenti, nonché realizzati e/o recuperati muri di sostegno e rampe di raccordo.

In riferimento al degrado del paesaggio periurbano si segnala, come una delle principali cause, la disomogeneità dell'esistente. Tale condizione si riferisce sia ai fronti prospicienti le principali strade, sia alla viabilità secondaria della fascia di confine tra il tessuto urbano e la campagna. In tale condizione di disomogeneità generale, le aree agricole periurbane dei comuni della "Buffer Zone" si localizzano sia in contiguità con le aree urbanizzate o periferiche, sia all'interno del tessuto urbano. Nelle aree di risulta, non recuperabili per l'uso agricolo e non contigue alle aree agricole, potranno essere realizzate attrezzature ricreative e per il tempo libero, quali aree di verde attrezzato e per lo sport.

Il paesaggio agrario della "Buffer Zone" è, inoltre, caratterizzato dalla presenza di un significativo patrimonio di architettura rurale, tra cui le masserie. La necessità di tutelare e valorizzare il paesaggio agrario, con il suo patrimonio diffuso di significativi esempi di architettura rurale, si fonda su ragioni culturali oltre che economiche e sociali. In particolare le "masserie vesuviane", con la loro ricchezza tipologica e morfologica, necessitano di azioni finalizzate al loro recupero e valorizzazione.

Lo stato in cui molte masserie versano è dovuto principalmente alla frammentazione della proprietà privata, agli elevati costi di recupero delle strutture murarie e di adeguamento impiantistico generale; inoltre lo stato di crisi dell'agricoltura ha ulteriormente contribuito al loro progressivo deterioramento.

Nelle masserie recuperate si potrebbero valorizzare i prodotti tipici del Vesuvio attraverso la diffusione della conoscenza e commercializzazione dei prodotti agricoli locali, nonché svolgere attività di ristorazione e degustazione in loco. Le stesse potrebbero diventare i punti di partenza per escursioni, tour e trekking nel Parco del Vesuvio, ma anche essere centri di educazione ambientale, musei agricoli, delle tradizioni locali, mineralogici, etc.

5.3. Linea strategica 3 – Interventi di riqualificazione e di rigenerazione urbana.

La "Buffer Zone" è caratterizzata dalla presenza di alcune aree fortemente degradate da un punto di vista sociale e architettonico, con carenze infrastrutturali e di servizi.

Sono state perciò individuate una serie di azioni, spesso tra loro interconnesse, relative alla rigenerazione del patrimonio edilizio pubblico e privato, alla riqualificazione degli spazi pubblici e del verde urbano, alla salvaguardia dei centri storici e alla loro rivitalizzazione, anche attraverso l'inserimento di servizi collettivi ed attrezzature.

In termini generali gli obiettivi che si intendono perseguire con le azioni di questa Linea strategica, nel loro complesso, possono così essere riassunti:

- riqualificare, rinnovare e rifunzionalizzare il tessuto edilizio, nel rispetto delle tradizioni culturali e storiche, ponendo particolare attenzione alla valorizzazione dei quartieri storici;
- riqualificare e migliorare l'immagine delle città della "Buffer Zone", mediante operazioni concentrate in Zone caratterizzate da edilizia di bassa qualità, degradate e spesso di difficile accessibilità;
- migliorare la qualità degli spazi pubblici, la loro accessibilità e fruibilità.

5.3.1. Azione 3.1 – Riqualificazione degli assi funzionali per l'accessibilità ai siti culturali e rigenerazione urbana del contesto

Gli interventi di rigenerazione urbana consistono essenzialmente nel riqualificare e recuperare, insieme con gli assi viari, anche edifici prospicienti gli stessi, nonché rigenerare attività artigianali poste ai piani terra. Tali interventi potranno essere attuati da soggetti sia pubblici che privati. Tale rigenerazione interesserà prioritariamente gli assi viari di collegamento tra i punti di arrivo dei flussi turistici (stazioni ferroviarie, aree di parcheggio, punti di approdo) ed i siti archeologici, nonché tra i medesimi siti archeologici e culturali.

Contemporaneamente potranno svilupparsi azioni immateriali tese alla valorizzazione dei percorsi di avvicinamento ai siti, alla riconoscibilità dei contesti urbani ed ambientali storici o antichi, alla pubblicizzazione di percorsi turistici a tema (anche guidati), con ricostruzione di filiere culturali, artistiche, religiose, enogastronomiche, etc.

Su tali assi, oltre alla riqualificazione architettonica degli spazi comuni e delle attrezzature pubbliche, si dovrà pertanto intervenire anche con l'ammodernamento dell'arredo urbano, la disposizione di segnaletica e cartellonistica informativa, l'abbattimento di barriere architettoniche, etc.

Di seguito, peraltro prendendo anche spunto da indicazioni fornite dai Comuni in sede di Tavolo di Concertazione del Piano di gestione del sito UNESCO, si riportano, a titolo meramente esemplificativo, possibili iniziative da approfondire nel Piano strategico:

- Valorizzazione dei percorsi per la visita delle numerose Ville vesuviane realizzate nella seconda metà del XVIII sec. dalle famiglie aristocratiche della corte borbonica, nei territori dei comuni Portici, Ercolano e Torre del Greco, alcune delle quali versano in uno stato di forte degrado. Tra questi, l'itinerario del Miglio d'Oro assume particolare rilievo al fine di un'azione di riqualificazione architettonica, presentando cortine edilizie di alto valore architettonico.
- Rigenerazione urbana del "rione delle carceri" in Torre Annunziata. Ex rione di pescatori, è una porzione di centro storico che ha subito i bombardamenti della seconda guerra mondiale, che distrussero, tra l'altro, l'edificio delle prigioni (da cui il nome di "quadrilatero" delle carceri), e poi, nel gennaio 1946, la devastazione a

causa dello scoppio di un carico di munizioni trasportato sulla ferrovia adiacente, e il successivo degrado nel dopoguerra. Il recupero delle condizioni di vivibilità del rione e la sua rifunzionalizzazione consentiranno di incidere positivamente nel tessuto sociale esistente, oltre a creare le condizioni per un rilancio economico legate alle nuove destinazioni d'uso attinenti allo sviluppo della vocazione turistica dell'intera area. Tale ipotesi consentirebbe di riqualificare la connessione tra l'arrivo via mare e gli scavi di Oplonti

- Intervento di rigenerazione del complesso di edilizia residenziale realizzato ai sensi del Titolo VIII legge 219/81, in località Villa Regina in Boscoreale, adiacente al sito archeologico di “Villa Regina”. L'obiettivo di tale riqualificazione, da perseguire anche mediante gli interventi di miglioramento dell'accessibilità al sito (previsti nelle Linea strategica 1), risulta coerente con le indicazioni fornite dal Comune di Boscoreale, in cui si evidenzia la potenzialità costituita dall'Antiquarium nazionale e dalla Villa Rustica di epoca romana denominata Villa Regina.

5.3.2. Azione 3.2 - Recupero, rifunzionalizzazione e valorizzazione a fini turistici, commerciali o artigianali di volumi dismessi

La realizzazione di un'ampia area territoriale omogenea (“*Buffer Zone*”) quale cornice al sito UNESCO Pompei, Ercolano, Torre Annunziata, risulta funzionale alla creazione di un sistema turistico integrato, ed è ritenuta basilare per orientare azioni di valorizzazione e di sviluppo sostenibile verso la crescita dell'offerta turistica.

Partendo dal concetto di minor consumo di suolo, si potranno pertanto individuare gli immobili di proprietà pubblica e privata che, per caratteristiche intrinseche ed estrinseche, rappresentano delle risorse territoriali, finora poco utilizzate, al fine di prevederne una riconversione ad utilizzi connessi all'offerta turistica.

In tale ottica si potranno prevedere tutte quelle attività sia culturali (biblioteca, laboratori restauro, centro studi e sale espositive) che ricettive (alberghi, ristoranti, bar, attrezzature sportive, etc), che possano generare le condizioni opportune per un sensibile miglioramento della qualità della permanenza turistica nell'area.

Sulla scorta di quanto fatto pervenire dal Comune di Torre Annunziata al Tavolo di concertazione per il Piano di gestione del sito UNESCO, ed a titolo esemplificativo per questo genere di interventi afferenti la sfera culturale, si rileva l'inespressa potenzialità dei volumi costituenti il complesso borbonico della Real Fabbrica d'Armi (Spolettificio), per i quali vengono formulate, relativamente alla parte storica dei cortili vanvitelliani, ipotesi di funzioni museali, con laboratori per la ricerca, alle quali si potrebbero affiancare servizi di accoglienza turistica per la visita al sito di Oplontis ed agli altri siti archeologici della “*Buffer Zone*” (anche in considerazione, di per vero parziale, di proposte formulate per tale complesso dal Tavolo di Concertazione).

Analogamente, e sempre a titolo esemplificativo, si rileva la potenzialità inespressa di volumetrie sottoutilizzate nei pressi del sito archeologico di Pompei, le quali, una volta

riconvertite, potrebbero sicuramente contribuire a migliorare l'offerta turistica dell'area circostante il maggiore sito archeologico della "Buffer Zone", interessata anche da un consistente flusso turistico-religioso.

Sempre nell'ottica di ampliare i servizi per l'offerta turistica della "Buffer Zone", si segnala la potenzialità delle Terme di Castellammare di Stabia, anch'essa inespresa per lo stato di inutilizzo in cui le stesse versano. Un intervento di recupero e riqualificazione del complesso, mediante la rifunzionalizzazione delle attività termali e la realizzazione di adeguati sistemi di collegamento tra le Antiche e Nuove Terme, permetterebbe di prolungare il periodo di permanenza turistica nella "Buffer Zone".

La prima fase di quest'azione si concretizza con la mappatura degli spazi degradati o in stato di abbandono e di immobili pubblici o privati non completati o dismessi, nell'intero ambito urbano dei comuni della "Buffer Zone".

Tale fase ricognitiva è finalizzata a definire la dimensione e la portata di una potenziale risorsa eventualmente da destinare a fini turistici, nell'ottica del minor consumo di suolo previsto dalla norma.

Il recupero e la successiva gestione potranno essere attuati sia da un soggetto pubblico che da un soggetto privato nel rispetto delle forme previste per legge. Resta inteso che le destinazioni d'uso dovrebbero risultare chiaramente funzionali ad implementare sia i flussi turistici sia i servizi di quartiere per la popolazione residente.

La presente azione prevede, inoltre, che nella fase di elaborazione del Piano strategico siano individuati strumenti atti a promuovere il sostegno allo sviluppo di attività tradizionali del territorio, a supporto della vocazione turistica dei diversi ambiti di intervento.

In particolare si dovranno:

- creare le infrastrutture necessarie allo sviluppo di attività economiche (commerciali, artigianali, terziario avanzato);
- promuovere la centralizzazione di servizi comuni a dette attività e l'incentivazione allo sviluppo di economie di scala;
- individuare gli strumenti e gli incentivi di natura economico-finanziaria;
- attivare proposte in partenariato economico e sociale.

Anche la presenta linea strategica, trattando di interventi puntuali di riqualificazione e rigenerazione urbana, dovrà necessariamente essere dettagliata attraverso il confronto con le Amministrazioni locali.

5.4. Linea strategica 4 - Promozione di erogazioni liberali, sponsorizzazioni, forme di partenariato pubblico-privato, attività di coinvolgimento di organizzazioni no profit nella valorizzazione del patrimonio culturale.

L'art. 1, c. 6 del DL n. 91/2013 (convertito dalla Legge n. 112/2013) dispone che il Piano strategico della "Buffer Zone" delle Aree archeologiche di Pompei Torre Annunziata, Ercolano e Stabia" debba prevedere: *"azioni e interventi di promozione e sollecitazione di erogazioni liberali e sponsorizzazioni e la creazione di forme di partenariato pubblico/privato, nonché il coinvolgimento di cooperative sociali, associazioni di volontariato, associazioni di promozione sociale, organizzazioni non lucrative di utilità sociale o fondazioni, aventi tra i propri fini statutari la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale"*.

L'art. 1 della legge in commento prevede :

- a) la promozione e la sollecitazione di erogazioni liberali per le quali il soggetto pubblico o privato che consente che l'attività di altri si svolga sotto il suo patrocinio- non trova corrispettivo nel vantaggio atteso dalla pubblicizzazione della sua figura di patrocinatore, a meno di un vantaggio meramente morale.
- b) i contratti di sponsorizzazione. Essi si caratterizzano per l'associazione del nome, del marchio, dell'immagine o del prodotto di un'impresa ad un bene od ad un'iniziativa culturale e suscitano crescente interesse sia da parte delle PP.AA., sia da parte degli operatori economici. Con la sponsorizzazione, che trova ampia applicazione anche nell'ambito dei beni culturali (cfr. art.120 del D.Lvo 42/04, artt. 26,27 e 199-bis del D.lvo 163/06 e con le eccezioni della L. 75/11 per le aree di interesse), si persegue finalità di tutela e valorizzazione dei beni culturali mediante l'apporto di soggetti privati, i quali trovano la propria remunerazione nell'associazione tra il proprio nome, prodotto od attività e l'iniziativa sponsorizzata .

Le azioni ed interventi di mecenatismo previsti dalla normativa suddetta, troveranno attuazione e svolgimento in appositi accordi accessori aventi ad oggetto la disciplina del partnership .

L'atto di disposizione del mecenate riguarderà, oltreché le modalità esecutive, le forme , i modi ed i tempi di realizzazione degli interventi, il controllo ed il monitoraggio del rispetto delle condizioni, nonché le possibili forme di riconoscimento non economico ed essenzialmente morale richiesto dal mecenate.

Nel Piano strategico saranno previsti :

- a) accordi culturali di valorizzazione tra un privato finanziatore e la P.A., per attività inerenti direttamente o meno alla tutela (documentazione e riproduzione dei lavori e degli interventi di conservazione, catalogazione, pubblicazione etc.) ;
- b) attività di fund raising, nelle più varie e diverse forme, in favore della realizzazione di interventi conservativi o di valorizzazione di beni culturali. Il fund raising prevederà semplici raccolte di sottoscrizioni, promosse da soggetti del c.d. terzo settore, attraverso i media, ma anche organizzazione di eventi benefici, presso istituti e luoghi della cultura (cene, serate di beneficenza) .Pur nella sua grande variabilità di contenuti, il fund raising è volto unicamente al reperimento di finanziamenti da

destinare alla conservazione e/o valorizzazione di uno o più beni culturali, senza che ricorra alcuna finalità lucrativa e senza che il partner privato possa trarre alcun vantaggio, al di là del mero riconoscimento morale dell'opera svolta.

c) azioni denominate “ adozione di un monumento”, per le quali non vi è il riconoscimento di alcun corrispettivo al privato interessato, fatta salva l'eventualità del cd. Pubblico ringraziamento,

d) attività di crowd-funding, che è stata utilizzata recentemente per contribuire al reperimento fondi del restauro della Domus Aurea in Roma . Per portare a termine i lavori di costruzione del nuovo giardino esterno alla residenza imperiale ed al sistema integrato di protezione, è stata lanciata una campagna di raccolta fondi destinata a tutti coloro che desideravano contribuire alla conservazione del monumento. Un sistema di monitoraggio on line permetterà di seguire in tutta trasparenza i livelli di contribuzione raggiunti .

Il Piano proporrà l'introduzione, in apposite sezioni dei siti web delle PP.AA. locali interessate, di schede per gli interventi per i quali si sollecitano le erogazioni liberali, al fine della stipula dei contratti di mecenatismo di cui si è parlato .

Per la realizzazione di infrastrutture pubbliche ed interventi di trasformazione urbana, il Piano prevederà la possibilità di ricorrere al partenariato pubblico-privato (di seguito denominato PPP) così come definito dal legislatore italiano ed europeo .

Come noto, con il PPP si intendono le diverse forme di cooperazione tra settore pubblico e settore privato, attraverso le quali, le rispettive competenze e risorse si integrano (unitamente alla ripartizione dei rischi tra soggetto pubblico e soggetto privato, in base alla capacità dei soggetti coinvolti di valutare e gestire i rischi stessi), per garantire il finanziamento, la progettazione, la costruzione e la gestione di un'opera pubblica o la fornitura di un servizio..

I rapporti di PPP che il Piano proporrà si dividono in due categorie :

- 1) Partenariato contrattuale (disciplinato dal D.Lvo 163/06), basato su legami contrattuali tra i soggetti partecipanti alle operazioni, attraverso i quali uno o più compiti vengono affidati ad un privato .
- 2) Partenariato istituzionalizzato, subordinato all'esistenza di una struttura societaria detenuta dal partner pubblico e dal partner privato, per assicurare la fornitura di un'opera o di un servizio a favore della collettività .

Rientrano nelle forme di partenariato contrattuale:

- a) La concessione di lavori pubblici di cui all'art. 143 del D.Lvo 163/06
- b) La concessione di valorizzazione di cui alla L. 410/01
- c) Il fondo immobiliare di cui all'art. 14 bis della L. 86/94
- d) Il project financing di cui all'art. 153 del D.Lvo 163/06

Sono forme di partenariato istituzionalizzato :

- a) Le società miste, intese come forme di cooperazione tra partner pubblici e privati che costituiscono un'entità a capitale misto (art. 113 del D.Lvo 267/00) .
- b) Le Società di Trasformazione Urbana (STU) previste dall'art. 120 del D.Lvo 267/00.

In casi particolari, allorquando ricorrono le ipotesi previste dalla normativa regionale e nazionale in materia di governo del territorio, sarà possibile il ricorso alla cd. Urbanistica negoziata, che rientra nell'ambito della PPP di tipo negoziale, da attuarsi per la trasformazione di aree grandi e/o strategiche quali, ad esempio, le aree industriali dismesse.

Nell'ambito dei beni culturali, il Piano prevederà particolari forme di PPP quali:

- a) La sponsorizzazione di cui all'art.120 del D.Lvo 42/04, artt. 26,27 e 199-bis del D.lvo 163/06 e con le eccezioni della L. 75/11 per le aree di interesse.
- b) Il contratto di disponibilità di cui all'art. 160 -ter del D.Lvo 163/06
- c) La fondazione culturale, regolata dalle disposizioni del Codice Civile
- d) Il consorzio di valorizzazione culturale di cui all'art. 115 commi 2 e 9 del D.Lvo 42/04

5.4.1. Nuovi strumenti normativi: “Art bonus” e “Sblocca Italia”

Nuovi e recenti strumenti sono stati previsti dal legislatore al fine di favorire il coinvolgimento dei privati nella realizzazione degli interventi per la valorizzazione del patrimonio culturale e per lo sviluppo territoriale.

Nel merito con l'art. 1, del DL n. 83/2014, conv. in L. 106/2014 (Art-bonus) si introduce un regime fiscale agevolato di natura temporanea, sotto forma di credito d'imposta, in favore delle persone fisiche e giuridiche che effettuano erogazioni liberali in denaro per interventi a favore della cultura e dello spettacolo. I contribuenti potranno usufruire di tale credito nella misura del 65 per cento delle erogazioni effettuate nel 2014 e nel 2015 e nella misura del 50 per cento per il 2016. In tal modo, si intende semplificare, per il triennio 2014-2016, il sistema di agevolazioni per le erogazioni liberali riguardanti i beni culturali, prevedendo un'unica disciplina per le persone fisiche e giuridiche e, così, superando l'attuale dicotomia che vede la detrazione del 19 per cento per le prime e la deduzione dalla base imponibile per le seconde. Nel periodo di operatività di detto regime agevolato non si applicherà la disciplina ordinariamente prevista per le erogazioni liberali dal Testo Unico delle Imposte sui Redditi

In base al DL 133/2014, convertito con modificazioni dalla L. 11 novembre 2014, n. 164 (Sblocca Italia) sono possibili altre tipologie di coinvolgimento di soggetti diversi dall'ente pubblico, o quanto meno in collaborazione con quest'ultimo, per intervenire sull'utilizzo, rivitalizzazione e valorizzazione di beni demaniali.

In particolare, con l'art. 24 “*Misure di agevolazione della partecipazione delle comunità locali in materia di tutela e valorizzazione del territorio*” i comuni possono definire criteri e condizioni per la realizzazione di interventi su progetti presentati dai cittadini singoli o associati su aree da riqualificare con interventi di pulizia, manutenzione, abbellimento di aree verdi, piazze, strade ovvero interventi di decoro urbano, di recupero e riuso di aree e beni immobili inutilizzati. In relazione alla tipologia e all'entità di detti interventi, i comuni possono deliberare riduzioni o esenzioni di tributi inerenti al tipo di attività posta in essere.

Altro tipo di iniziativa è prevista in base all'art. 26 “*Misure urgenti per la valorizzazione degli immobili demaniali inutilizzati*”, secondo cui, attraverso accordi di programma ex DLgs n. 267/2000, possono essere realizzate iniziative di valorizzazione del patrimonio pubblico non

utilizzato, anche con variazione della destinazione d'uso, volte allo sviluppo economico e sociale, anche su iniziativa privata.

