



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
*Grande Progetto Pompei – Unità “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”*

**Comitato di Gestione**  
Roma, 22 settembre 2015

**Verbale**

Su convocazione prot. n. 1381 del 03.08.2015, e successiva nota di posticipo prot. n. 1407 del 06.08.2015, si è svolta in data 22.09.2015, dalle ore 14.00, presso la sede del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo in Roma, via del Collegio Romano n. 27, la seduta del Comitato di Gestione ex art. 1, comma 5, della L. 112/2013.

Risultano presenti, quali componenti del Comitato di Gestione:

- il Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, On. Dario Franceschini (Presidente);
- il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Dott. Graziano Delrio;
- per l'ex Ministero per la Coesione Territoriale (attualmente presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri), il Dott. Giampiero Marchesi;
- il Presidente della Giunta Regionale della Campania, On. Vincenzo De Luca;
- il vice Sindaco della Città Metropolitana di Napoli, Avv. Elena Coccia;
- Il Sindaco del Comune di Boscoreale, Dott. Giuseppe Balzano;
- Il Sindaco del Comune di Boscotrecase, Dott.ssa Agnese Borrelli.
- il Sindaco del Comune di Castellammare di Stabia, Dott. Nicola Cuomo;
- il Sindaco del Comune di Ercolano, Avv. Ciro Bonajuto;
- il Sindaco del Comune di Pompei, Sig. Fernando Uliano;
- Il Sindaco del Comune di Torre Annunziata, Avv. Giosuè Starita;
- il Sindaco del Comune di Torre del Greco, Dott. Ciro Borriello;
- Il Sindaco del Comune di Trecase, Avv. Raffaele De Luca;
- Il Sindaco del Comune di Portici, Dott. Nicola Marrone;

Sono inoltre presenti:

- il Direttore Generale di Progetto, Gen. D. CC. Giovanni Nistri;



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità “Grande  
Pompei”**

- per il MiBACT: il Capo di Gabinetto prof. Giampaolo d'Andrea, il Capo Ufficio Legislativo Cons. Paolo Carpentieri, il Capo Ufficio Stampa Dr. Mattia Morandi, il Soprintendente della SSPES Prof. Massimo Osanna;
- per il MIT: il Cons. Uberto Spadoni e l'Ing Vittorio Rapisarda;
- per la Regione Campania: l'Ass. Serena Angioli, il Cons. Luca Cascone e il Cons. Mario Casillo;
- per la Città Metropolitana di Napoli: il Capo di Gabinetto Dr. Giuseppe Cozzolino; l'Arch. Elena Pagliuca;
- per il Comune di Boscoreale: il Geom. Di Martino e l'Arch. Salvatore Celentano; per il Comune di Boscotrecase: il Sig. Saverio Vitulano, il Sig. Giorgio Gallo e il Sig. Raffaele Bifulco; per il Comune di Castellammare di Stabia: l'Arch. Alessio D'Auria; per il Comune di Ercolano: la Sig.ra Ivana di Stasio e il Dott. Michele Maddaloni; per il Comune di Pompei: il Cons. Raimondo Sorrentino e l'Ing. Michele Fiorenza; per il Comune di Portici: il Dott. Michele Gherardelli e il Sig. Carmine Maione; per il Comune di Torre del Greco: l'Ass. Romania Stilo e l'Ing. Luca Mele; per il Comune di Trecase: l'Arch. Anna Mesolella;
- per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: l'AD Ing. Michele Mario Elia e il Direttore della Fondazione FS, Ing. Luigi Cantamessa;
- per l'EAV: il Pres. Dr. Umberto De Gregorio e il Cons. Ing. Maria di Mattia;
- per l'ACAM: il Dir. Gen. Ing. Sergio Negro e l'Ing. Luigi Pagliara;
- per Invitalia: l'AD Dott. Domenico Arcuri, l'Avv. Giovanni Portaluri e il Dott. Paolo Di Nola;

Il Segretario verbalizzante è l'Arch. Michele Granatiero, assistito dall'Arch. Stefano Aiello, entrambi funzionari in servizio presso l'Unità “Grande Pompei”.

E' presente anche il restante personale dell'Unità “Grande Pompei”.

Introduce i lavori il **Ministro Dario Franceschini**, il quale illustra sinteticamente lo stato di attuazione del Grande Progetto Pompei e le problematiche relative al territorio circostante l'area archeologica di Pompei.

Il Ministro lascia quindi la parola al **Gen. Nistri**, il quale presenta l'OdG dei lavori, articolato nei seguenti punti:

- 1) Deliberazione sulla partecipazione del Comune di Terzigno al Comitato di Gestione, senza diritto di voto, ai sensi dell'art. 1, comma 4, dell'Atto Organizzativo del Comitato;
- 2) Relazione di sintesi sull'attività condotta dall'Unità “Grande Pompei” e primi risultati dei Tavoli tecnici avviati con i Comuni;



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità “Grande  
Pompei”**

3) Valutazioni sul modello di governance adottato e su possibili soluzioni alternative, ispirate a modelli operativi più strutturati.

Precisa altresì che per ognuno degli argomenti è stata approntata una scheda-relazione, consegnata ai Componenti dell'Assemblea. Tali schede sono allegate in copia al presente verbale come allegati:

All. 1) – Richiesta di partecipazione del Comune di Terzigno;

All. 2) – Relazione sullo stato di definizione del Piano Strategico (con Allegati A e B);

All. 3.1) – ppt: Comitato Gestione 22 set 2015;

All. 3.2) – ppt: Gruppo FS – Progetto Grande Pompei - Nuovo collegamento ferroviario  
Napoli Porto/Centrale – Pompei Scavi;

All. 4) – Valutazioni sul modello di *governance*.

Infine dà atto che, in prossimità dell'apertura della riunione, la Città Metropolitana di Napoli ha fatto pervenire una propria relazione, pure consegnata a tutti i componenti il Comitato di Gestione e allegata al presente verbale (All. 5). Tali documenti integrano il presente verbale.

In merito al punto 1) dell'OdG, di cui alla scheda Allegato 1), l'Assemblea approva la partecipazione del Comune di Terzigno nei termini richiesti. L'importo del contributo sarà deliberato dall'amministrazione interessata nei termini dei 3/12 dell'importo annuale di 10.000,00 euro a partire da ottobre 2015, ovvero dell'intero importo di € 10.000,00 a partire da gennaio 2016.

In merito al punto 2) dell'OdG, il Generale Nistri riferisce quanto riportato nella scheda Allegato 2) per come sintetizzato nella presentazione in ppt di cui all'All. 3.1).

La proposta, avanzata da **FS/EAV** (All. 3.2) e relativa a possibili sviluppi dell'assetto infrastrutturale dell'area ed in particolare ad un “collegamento Porto di Napoli – Pompei Scavi”, nonché alla realizzazione di un nodo integrato FS-EAV tramite un hub nella stazione dismessa di Pompei Scavi della rete FS, viene illustrata dall'**AD del Gruppo FS, Ing. Michele Mario Elia**. Questi evidenzia che il nuovo hub ferroviario a Pompei Scavi costituisce l'elemento invariante del più ampio progetto esposto e presentato al Ministro; tale hub, localizzato in agro di Pompei, all'altezza dell'intersezione ivi esistente tra la linea FS Napoli-Salerno e la linea della Circumvesuviana Napoli-Sorrento avrebbe la funzione di:

- nodo di smistamento e indirizzamento a piedi del flusso turistico verso il sito archeologico;
- interscambio con la linea Circumvesuviana Napoli – Sorrento dell'EAV e con le altre modalità di trasporto via terra;



## Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo

### *Grande Progetto Pompei – Unità “Grande Pompei”*

- accesso diretto da tutta la rete nazionale con possibilità di collegamenti dalle principali città italiane anche con treni AV sino al nuovo hub.

Il collegamento su ferro potrà interessare, in prospettiva, anche il sito archeologico di Ercolano (fermata «Ercolano Scavi» da realizzare) ed il Museo ferroviario di Pietrarsa (fermata esistente) entrambi sulla tratta Napoli - Pompei. In seconda fase, sono ipotizzabili altri collegamenti su area vasta, come l'aeroporto di Capodichino attraverso intercambio con la nuova Metropolitana.

Il progetto, per quanto riguarda il collegamento sino al molo Beverello del Porto di Napoli, presenta due alternative:

- 1) l'utilizzo dell'attuale raccordo merci da NA-Porto a NA-Traccia da adeguare per l'effettuazione del servizio passeggeri; la realizzazione di una stazione di testa in corrispondenza del Varco Via Carmine al limite dell'attuale raccordo; il trasferimento mediante navetta-bus all'interno dell'area portuale, dal Molo Beverello alla suddetta stazione (lunghezza mt. 1500); per un totale di 46 M€ (compreso l'hub di 16 M€). Successivamente, potrebbe essere prevista la realizzazione di una bretella per l'innesto diretto della linea del Porto sulla linea storica Napoli – Salerno, evitando l'inversione di marcia nella stazione di Napoli Traccia, allo scopo di ridurre di circa 15 min. i tempi di percorrenza, con ulteriori costi di realizzazione stimabili tra 25 e 40 M€ a fronte di un tempo di viaggio di 35 minuti da Porto a Scavi.
- 2) prevedere il trasporto su gomma dedicato, sempre con navetta-bus, dal Molo Beverello fino alla stazione di S. Giovanni-Barra, per un costo di M€ 35,8 (compreso l'hub) e un tempo di viaggio di ca 8 min. (5,2 Km), per poi proseguire su treno fino alla stazione di Pompei “Scavi” con tempo di percorrenza di ca 15 min (20 Km).

L'intero progetto presentato dall'AD del Gruppo FS, pur essendo stato condiviso al più ampio livello, specie in sede locale grazie al tavolo tecnico istituito dal MiBACT, non è stato sottoposto a verifica formale tramite convocazione di Conferenza dei Servizi; necessita pertanto, prima della fase finale ed esecutiva, per la quale FS attende di conoscere il contenitore finanziario ove allocare la spesa, della validazione finale come codificata dalla legge.

Al proposito interviene il **Ministro Franceschini** il quale puntualizza la centralità della proposta del Gruppo FS relativa alla realizzazione di una nuova stazione a Pompei nel punto in cui si incontrano le linee FS e Circumvesuviana, su cui si invita a discutere. In merito alle soluzioni relative al Porto di Napoli, sottolinea invece la necessità di ulteriori approfondimenti, coinvolgendo anche le Società di trasporto crocieristico.



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità “Grande  
Pompei”**

Il **Min. Delrio** si dichiara d'accordo con la proposta del Min. Franceschini nel discutere solo della nuova stazione ferroviaria (hub), sostenendo che per quanto concerne le problematiche relative all'arrivo dei crocieristi al porto di Napoli, potranno essere individuate soluzioni di collegamento con la stazione Municipio della Linea Metropolitana, di recente realizzazione.

Interviene quindi l'**Avv. Coccia**, vicesindaco della Città Metropolitana di Napoli, la quale ribadisce, da un lato, l'importanza della linea metropolitana (che si estenderà fino all'aeroporto di Capodichino), dall'altro, la necessità di raccordare, nell'ambito dei processi di valorizzazione dei siti UNESCO, il Grande Progetto Centro Storico di Napoli con il Grande Progetto Pompei.

Interviene il **Presidente De Luca** il quale, oltre a sottolineare l'obiettivo primario di realizzare interventi funzionali a garantire la valorizzazione e la salvaguardia di un patrimonio unico, evidenzia la necessità di ulteriori riflessioni, purchè ispirate a grande pragmatismo, per decidere se il collegamento Porto di NA - Pompei debba privilegiare il sistema ferroviario, ovvero, se sia preferibile puntare su un trasporto su gomma purchè ben organizzato, ritenendo che soluzioni intermedie si prestino a molteplici difficoltà, anche in relazione alla particolare utenza interessata.

Al proposito dell'hub ferroviario in Pompei, il Presidente De Luca conviene sulla opportunità di realizzarlo e afferma che occorre decidere sul soggetto attuatore che si farebbe carico dell'intera procedura (progettazione, gestione dell'appalto, etc.).

In proposito, a fronte di varie ipotesi perseguibili, il **Min. Franceschini** chiede che FS perfezioni il livello progettuale dell'hub, anche per meglio quantificare gli investimenti necessari: l'ing. D'Elia assicura la disponibilità di FS, che avvierà la progettazione, riferendone al Gen. Nistri. Quindi prendono la parola i sindaci dei Comuni:

Il Sindaco di **Castellammare di Stabia** chiede che al centro della discussione dei programmi di infrastrutturazione venga considerata tutta la Buffer zone, non solo Napoli e Pompei. Ricorda di aver presentato una proposta di riconversione in linea tramviaria dell'attuale tratta ferroviaria Castellammare – Torre Annunziata e chiede che al nuovo assetto infrastrutturale in discussione si possano collegare iniziative di questo tipo, recuperando ad esempio anche la tratta dismessa per Gragnano “Città della Pasta”. Nella sostanza, evidenzia la necessità che il nuovo hub sia integrato in un progetto di viabilità che riguardi l'intera area, migliorando il tessuto urbano esistente.

Il Sindaco di **Pompei** si sofferma sul percepito “isolamento” del territorio della Buffer zone e rimarca la necessità di ampliare i servizi per l'accoglienza ai turisti, in modo da prolungare la loro



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
*Grande Progetto Pompei – Unità “Grande  
Pompei”*

permanenza sul territorio. In merito, richiama il recente Protocollo d’Intesa siglato fra tutti i comuni per una mobilità ecosostenibile. Sullo specifico punto, successivamente, interviene anche il Cons. Sorrentino, ribadendo la necessità di un sistema di trasporti integrato per l’intera area.

Il Sindaco di **Trecase** richiama l’attenzione sull’esigenza che una proposta di portata eccezionale sia affrontata da una struttura di gestione adeguata nonché supportata da disponibilità finanziarie certe. Inoltre, ribadisce l’importanza dei progetti presentati all’UGP nei mesi scorsi ai fini del necessario sviluppo economico locale, sottolineando la necessità di ricomprendere in qualsiasi progettualità della Buffer zone il Vesuvio, che rappresenta uno dei principali attrattori turistici dell’area.

Interviene nuovamente il **Presidente De Luca**, il quale evidenzia la necessità di operare secondo priorità, laddove le vere priorità sono le cose che è possibile realizzare. In tale ottica, vista la disponibilità offerta dal Governo, la realizzazione dell’hub in Pompei diventa il primo obiettivo da perseguire, magari attingendo ai finanziamenti europei. In una seconda fase si avvieranno anche interventi di valorizzazione del territorio, in una logica di progettazione d’area vasta, che comprenda anche il Vesuvio e il Sarno, e tenga anche conto delle esigenze di sicurezza legata al rischio sismico, alla zona rossa, etc..

Il Sindaco di **Torre Annunziata** condivide la posizione del Presidente della Regione e ritorna sulla questione del soggetto attuatore dell’iniziativa del gruppo FS, indicando nella Regione l’ente ritenuto più idoneo.

Anche il Sindaco di **Portici** esprime la propria adesione alla posizione del Presidente della Regione, individuando però nell’RFI il soggetto attuatore. Poi soggiunge di ritenere prioritario anche lo sviluppo portuale, nonché il perseguimento di una strategia unitaria di collegamento dei siti d’interesse. In merito poi alla natura “localistica” delle proposte presentate dai Comuni all’UGP, ritiene che sia conseguenza dell’impostazione data al lavoro dei Tavoli tecnici organizzati per singoli territori comunali.

Il **Dr. De Gregorio, Presidente di E.A.V.** ha confermato la più ampia disponibilità dell’Ente nella misura che il Comitato riterrà più opportuna. Ha poi precisato che occorre tenere in debita considerazione sia la vicinanza della stazione Circumvesuviana di Villa dei Misteri con la nuova stazione Scavi di Pompei, dove si prevede una ulteriore fermata della Circumvesuviana, sia l’esigenza di un efficientamento di tutta la struttura ferroviaria della Circumvesuviana e di riqualificazione dei treni.



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità “Grande  
Pompei”**

Il Sindaco di **Torre del Greco** invece si discosta dall’orientamento generale sul tema delle ferrovie, ritenendo che proprio la tratta FS Napoli - Pompei sia quella meno utile al servizio pubblico, come constatato durante il lungo periodo di chiusura cui è stata sottoposta a seguito del crollo del muro della Villa D’Elboeuf. Quindi propone la dismissione della linea FS ed il potenziamento della linea Circumvesuviana.

In merito al punto 3) dell’OdG, prende nuovamente la parola il **Gen. Nistri** il quale, dopo aver sinteticamente rammentato che il perimetro della Buffer zone è stato individuato dal nuovo Piano di gestione del sito UNESCO “Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata” e che dunque non pare possibile modificarne l’estensione in modo autonomo,, introduce la proposta di un nuovo modello di governance, laddove nel corso della riunione, è stata evidenziata la necessità di una forte visione politica, di individuare le fonti di finanziamento e i soggetti che si facciano carico dell’attuazione, ma, ancor prima, di redigere il Piano strategico complessivo a cui poi dare attuazione.

Una possibile soluzione, che necessita comunque di un celere intervento normativo, potrebbe consistere nella formalizzazione di un C.I.S. (Contratto Istituzionale di Sviluppo) come indicato nella scheda in Allegato 4) e sintetizzato in ppt in Allegato 3.1).

Sollecitato ad esprimere un parere, il **Dr. Arcuri, AD di Invitalia**, esprime la disponibilità dell’Agenzia, citando l’esperienza tuttora in corso del C.I.S di Taranto, ed afferma di poter avviare da subito, se così sarà deciso, una prima ricognizione e sistematizzazione delle proposte sinora intervenute.

Interviene nel merito il **Presidente De Luca**, il quale, ritenendo necessario approfondire il tema, evidenzia la necessità di rimandare le decisioni sulla governance ad avvenuto approfondimento.

Anche la **vice Sindaco della Città metropolitana di Napoli** condivide la posizione del Presidente della Regione.

Il **Min. Franceschini** sottolinea che, dovendosi dare eventualmente luogo ad una modifica normativa per introdurre il proposto nuovo modello di governance, l’approfondimento è indispensabile, ferma restando la necessità di individuare l’organo operativo. Dà pertanto mandato all’UGP di approfondire il tema, che sarà proposto in una prossima seduta del Comitato.

La riunione termina alle ore 16,30, prendendosi atto del conseguito accordo sulla realizzazione dell’hub ferroviario in Pompei, il cui sviluppo progettuale sarà seguito dal Gruppo FS, d’intesa con gli Enti competenti e con il raccordo dell’Unità “Grande Pompei”. Il progetto più



**Ministero dei beni e delle attività  
culturali e del turismo**  
*Grande Progetto Pompei – Unità “Grande  
Pompei”*

dettagliato sarà poi illustrato al Comitato di Gestione. Analogamente, in una prossima riunione sarà esaminata la problematica complessiva della governance.

La seduta è chiusa alle ore 17:30.

l.c.s.

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.





**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

**ALLEGATO 1**

**OGGETTO: richiesta del Comune di Terzigno volta a partecipare al Comitato di Gestione, quale componente senza diritto di voto (art. 1, comma 4, dell'Atto Organizzativo)**

Con nota prot 2015/1101 del 26.01.2015 indirizzata al MiBACT, alla Regione Campania e alla SSPEs, il Sindaco pro-tempore del Comune di Terzigno, Sen. Domenico Auricchio, chiedeva l'inserimento di quel territorio comunale nella *Buffer zone* per partecipare al Grande Progetto Pompei.

Poiché ciò sarebbe possibile solo a seguito di specifica modifica della vigente normativa (DL 91/2013, convertito nella L. 112/2013 e s.m.i.), con nota prot 954 del 11.06.2015 dell'Unità Grande Pompei si riscontrava la suddetta richiesta, invitando il Comune richiedente a valutare una diversa modalità di partecipazione al Comitato di Gestione, quale componente senza diritto di voto.

L'Atto Organizzativo del Comitato, infatti, all'art. 1, commi 4 e 5, prevede la partecipazione senza diritto di voto, previa approvazione del Comitato medesimo, dei soggetti che propongano forme di conferimento (per avvalimento di personale, erogazioni finanziarie o fornitura di mezzi, materiali o soluzioni logistiche) deliberate in conformità al loro statuto e/o ai loro fini istituzionali.

In merito, il Comune di Terzigno, con nota prot. 2015/9548 del 30.06.2015 a firma dell'attuale Sindaco, Avv. Francesco Ranieri, manifestava il proprio assenso alla suddetta tipologia di partecipazione, sostanziando la stessa con la previsione di una *“dotazione finanziaria per un contributo annuale pari a € 10.000,00 secondo modalità che assicurino la tracciabilità dell'intera operazione, da deliberare in conformità al proprio statuto”*.

Alla suddetta, faceva seguito un'ulteriore nota (prot 2015/10786 del 21.07.2015) di sollecito alla trattazione della propria proposta, finalizzata a *“proseguire nel percorso intrapreso di valorizzazione dei propri beni storici, archeologici e paesaggistici e con la possibilità di predisporre nuovi servizi e di itinerari turistici connessi alla Buffer Zone”*.

In sintesi, l'Ente richiedente ha soddisfatto alle previsioni dell'Atto organizzativo.

In caso di approvazione, il contributo per l'anno in corso potrebbe essere ridotto a 3/12mi dell'importo annuale (mesi di ottobre, novembre e dicembre), ovvero fatto decorrere, per intero, dal 1° gennaio 2016.

**Tanto si riferisce, per le decisioni del Comitato.**

Roma, 22 settembre 2015



Ministero  
dei beni e delle  
attività culturali  
e del turismo

Sede Roma: sia del Collegio Romano, 27 – tel.: 06 67232784 fax 06 67232512  
Sede Pompei: scavi archeologici, via Plinio snc, Casina Pacifico – tel.: 081 8575111  
email: [gpp@beniculturali.it](mailto:gpp@beniculturali.it) - pec: [mbac-gpp@mailcert.beniculturali.it](mailto:mbac-gpp@mailcert.beniculturali.it)



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

**ALLEGATO 2 (con sub-allegati A) e B)**

**OGGETTO: D.L. 91/2013 convertito con L.112/2013 e s.m.i..**

**Relazione sullo stato di definizione del Piano Strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di Gestione del sito UNESCO “Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata”**

**PREMESSA**

La normativa indicata in oggetto individua nel Piano strategico lo strumento per la realizzazione di interventi infrastrutturali necessari a migliorare le vie di accesso e le interconnessioni ai siti archeologici e per il recupero ambientale dei paesaggi degradati e compromessi, prioritariamente mediante il recupero delle aree industriali dismesse, e di interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana, ai fini del rilancio economico-sociale e della riqualificazione ambientale e urbanistica dei comuni interessati dal Piano di gestione del sito UNESCO ricompresi nella *Buffer zone*, anche mediante il potenziamento dell’attrattività turistica dell’intera area.

Allo scopo di illustrare lo stato di attuazione delle attività propedeutiche alla definizione del Piano strategico, si ritiene utile richiamare preliminarmente i vari passaggi svolti.

- Il giorno 07.01.2015 si è insediato il Comitato di Gestione (CdG), a cui la normativa affida il compito di approvare il Piano strategico approntato dall’Unità Grande Pompei (UGP). Nella circostanza, il Direttore Generale di Progetto (DGP) ha presentato l’Atto Organizzativo del Comitato stesso, proponendone l’approvazione nella successiva seduta, e il *Documento di orientamento – Parte I* per la definizione del Piano strategico.
- Nella seduta del 10.02.2015, è stato presentato il *Documento di orientamento – Prime indicazioni operative*, prodotto dall’UGP al fine di orientare il successivo lavoro da svolgere; il CdG ha approvato l’Atto Organizzativo e l’avvio dei Tavoli Tecnici volti a definire i contenuti del Piano strategico. Entrambe le parti del Documento di orientamento sono state pubblicate sul sito web della Soprintendenza Speciale di Pompei, Ercolano e Stabia, nelle pagine dedicate al Grande Progetto Pompei ( <http://open.pompeiiisites.org/ugp.html> ), e su altri siti web istituzionali del territorio.



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

- La successiva attività dei Tavoli Tecnici, sviluppatasi con incontri dedicati ai singoli Comuni, si è svolta con la presentazione di idee, aspettative, esigenze e proposte progettuali da parte degli Enti locali: di media sono stati convocati tre Tavoli Tecnici per ogni Comune.
- A seguito della pubblicazione, sulle citate piattaforme, di apposito avviso in tal senso, giusta nota del DGP n. 194 del 25/02/2015, sono altresì pervenuti contributi propositivi da parte di soggetti privati, in forma di iniziativa singola o di associazione.
- Contestualmente, l'UGP ha avviato una serie di incontri con enti, istituzioni, associazioni, società, a vario titolo interessati allo sviluppo dell'area della *Buffer zone* (Autorità di Bacino, Agenzia del Demanio, Trenitalia-RFI, EAV ex Circumvesuviana, Capitaneria di Porto di Torre del Greco, Associazioni Industriali – ACEN).
- In data 12 maggio si è tenuto presso la Regione Campania un incontro preliminare volto ad avviare un rapporto collaborativo con le competenti Direzioni, a seguito di quanto emerso dai Tavoli Tecnici con i Comuni. L'iniziativa è poi rimasta sospesa a motivo delle operazioni per il rinnovo del Consiglio Regionale.
- In data 3 settembre si è tenuto un incontro con rappresentanti della Città metropolitana, al fine di chiarire aspetti connessi alla definizione del Piano strategico, anche alla luce del protocollo d'intesa recentemente sottoscritto tra i Comuni di Napoli, Pompei, Ercolano e Torre Annunziata.
- Con il contributo dei Tirocinanti selezionati a seguito del D.M. 09/07/2014, fornito nello svolgimento della loro attività formativa, e con l'ausilio di professionista appartenente alla Segreteria Tecnica di progettazione della SSPES, in ambito UGP è stato prodotto un *Rapporto preliminare ambientale*, quale ulteriore analisi propedeutica al Piano Strategico. Anche tale Documento sarà pubblicato nell'apposita sezione del suindicato sito web, a corredo della precedente documentazione.

## PROPOSTE PERVENUTE

Nella maggior parte dei casi, le proposte pervenute, sintetizzate in **allegato A**, sono caratterizzate da:



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

- prevalenza delle esigenze locali, ciò comportando una minore aderenza ai contenuti del Documento di orientamento, che invece postula una visione di insieme del territorio interessato, conformemente al contenuto della L. 112/2013;
- limitato livello di approfondimento progettuale delle proposte, pervenute nella forma di elenchi, relazioni, a volte studi di fattibilità, e prive di indicazioni sul rispetto dei vigenti strumenti urbanistici e vincoli ambientali-paesistici.

Tale evidenza va naturalmente connessa anche alla oggettiva difficoltà degli Enti locali a produrre adeguate proposte progettuali, a causa della limitatezza delle risorse finanziarie disponibili e, talvolta, delle carenze di organico dei competenti uffici. Del resto, la normativa di riferimento non ha previsto specifiche forme di finanziamento o di agevolazione.

Va altresì evidenziato il limitato contributo propositivo avanzato dai privati, pure sollecitato attraverso la pubblicazione su siti istituzionali di tutta la documentazione approntata dall'UGP e di un avviso pubblico a ciò finalizzato. Peraltro, in molti casi tale apporto ha riguardato proposte di interventi o di partecipazione ad azioni immateriali rientranti tipicamente nella sfera di competenza degli Enti territoriali interessati.

In proposito, con particolare riguardo alla coerenza rispetto al Documento di orientamento, va rammentato che esso proponeva per ogni linea strategica definita dalla Legge possibili azioni, riportate in **allegato B** per brevità espositiva.

Di fatto, però, i Tavoli Tecnici non hanno fornito indicazioni soddisfacenti né suggerito specifiche scelte in merito alle ipotesi illustrate in detto Documento, che, fondamentalmente, ruotano intorno ai seguenti punti:

- strutturazione del sistema ferroviario, su cui impostare anche la revisione di quello viario;
- organizzazione del sistema portuale, anche alla luce dello sviluppo complessivo del sistema portuale campano;
- individuazione di un'area baricentrica idonea a fungere da nodo intermodale principale.

Si tratta di aspetti basilari, la cui soluzione tecnica non può che discendere da una valutazione di natura *latu sensu* "politica", dovendosi innestare su visioni complessive di respiro ben più esteso di quello, ampio ma pur sempre limitato, della *Buffer zone*.



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

Del resto, la particolare frammentarietà dell'area e la difficoltà, già precedentemente evidenziata, di molti Comuni in sede di Tavoli Tecnici, di poter procedere in proprio alla puntuale redazione di documentazione progettuale, a cui fa riscontro analogha impossibilità strutturale da parte dell'UGP nella sua attuale composizione, rendono ormai assai difficile il rispetto del cronoprogramma a suo tempo predisposto per la definizione del Piano strategico, almeno nella compiutezza indicata dalla legge.

### **POSSIBILI SVILUPPI**

Per quanto sopra esposto, va dunque valutato un nuovo approccio, che investa sia l'aspetto infrastrutturale fondamentale, quello del sistema di trasporto su ferro, sia, eventualmente, il modello di "governance".

Punto di partenza del nuovo approccio progettuale può essere rappresentato dallo studio di fattibilità presentato da RFI, di concerto con EAV, sentiti Autorità Portuale di Napoli e ACAM, denominato "Collegamento porto di Napoli - Pompei Scavi. Nodo integrato RFI e EAV di Pompei". Tale ipotesi di soluzione costituisce una sintesi migliorativa dei due scenari illustrati nel Documento di orientamento (Prima linea strategica, sistema ferroviario, potenziamento tratta ferroviaria RFI Napoli-Pompei-Salerno o sua soppressione) ed è finalizzata ad alleggerire il traffico su gomma del flusso turistico/crocieristico nella *Buffer zone*, mediante la realizzazione di una connessione dedicata tra il Molo Beverello del Porto di Napoli e l'attuale tratta RFI, prolungata o meno sino all'area portuale (secondo la scelta che sarà adottata) realizzando altresì un collegamento con la linea della Circumvesuviana Napoli-Sorrento, tramite la realizzazione di un nodo integrato RFI / EAV all'altezza della stazione storica di Pompei scavi della rete RFI, con relativi parcheggi. Ciò, peraltro, migliorerebbe l'interscambio anche con la Stazione ferroviaria centrale di Napoli (e, in prospettiva, con Salerno) e porrebbe le basi per la creazione di un hub intermodale in area baricentrica. Questo disegno potrebbe essere poi integrato con il recupero della linea Torre Annunziata - Castellammare di Stabia - Gragnano, anche secondo nuove modalità di trasporto.

Si tratta perciò di un intervento importante, in grado di ridefinire le dinamiche della mobilità dell'area, anche in funzione della fruibilità e della valorizzazione dei siti archeologici di Pompei,



***Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo***  
***Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei***

Ercolano, Stabia, Oplontis e Boscoreale, costituendo l'asse sul quale innestare gli altri interventi per lo sviluppo della *Buffer zone*.

Tutto questo, altresì, favorirebbe il successivo sviluppo di forme di partenariato pubblico-privato, azioni ed interventi di promozione e incentivazione, sollecitazione di sponsorizzazioni, attraverso ulteriori forme di coinvolgimento dei privati, con modalità comunque da definire da parte del CdG per assicurarne la massima omogeneità e, insieme, la migliore conoscibilità sull'intero territorio interessato.

Se tale soluzione fosse condivisa dal CdG, almeno nella sua filosofia portante, potrebbe poi avviarsi una nuova fase di valutazione progettuale strategica, in base alla quale i vari Enti territoriali sarebbero più agevolmente indirizzati a proporre soluzioni coerenti con la visione complessiva dell'area, anche con il necessario raccordo con progettualità sviluppate in aree viciniori (si pensi al tema Napoli est). Tempi e modalità potranno scaturire all'esito dell'illustrazione del prossimo punto all'Ordine del Giorno, riguardante il modello di “*governance*”.

Roma, 22 settembre 2015



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

**Allegato A** (5 pagine) alla Relazione sullo stato di definizione del Piano Strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di Gestione del sito UNESCO “Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata” (22 settembre 2015)

**SINTESI DELLE PROPOSTE PERVENUTE DA COMUNI E SOGGETTI PRIVATI**

descrizione intervento	Proponente	Tipologia progettuale
<b>COMUNE DI POMPEI</b>		
PA 1 Mobilità sostenibile: navette elettriche e percorsi ciclo-pedonali.	Comune	relazione illustrativa
PA 2 Riqualificazione piazza Esedra, via villa dei Misteri, via Plinio, piazza Immacolata.		
PA 3 Riqualificazione e completamento campo sportivo fossa di valle.		
PA 4 Interramento linea Circumvesuviana e nuova stazione.		
PA 5 Recupero e riconversione ex pretura.		
PA 6 <i>Promenade</i> ciclo-pedonale lungo le mura dell'antica Pompei.	Comune	studio fattibilità
PA 7 <i>Pompeii Experimental Park</i> .	Comune	preliminare di piano
PR 1 - Riconversione ex orfanotrofio femminile "Sacro Cuore".	Comune (ipotesi su immobile Proprietà Curia)	relazione illustrativa
PR 2 Recupero e riconversione ex seminario Sant'Abbondio.		
PR 3 Realizzazione scuderia per circuito passeggiate a cavallo lungo il perimetro della città antica.	Soggetto privato	relazione illustrativa
PR 4 Riqualificazione urbanistica fronte sud scavi - ottimizzazione parcheggi esistenti.	CRIP	relazione illustrativa
PR 5 Ampliamento Hotel Diana Pompei attraverso acquisizione di immobile dismesso.	Soggetto privato	relazione illustrativa
PR 6 Rifunionalizzazione di un casolare in agriturismo e recupero del paesaggio agricolo rurale.	Azienda Agricola	studio di fattibilità



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

PR 7 Promozione processi innovazione sociale per valorizzazione risorse sottoutilizzate.	Associazione "Pompei 2033"	relazione illustrativa
PR 8 Proposta di costruzione e gestione di servizi di parcheggio e lunga sosta.	Camping Zeus Pompei DS Management srl	relazione illustrativa
PR 9 Progetto <i>bike sharing</i> associato a sistemi di alimentazione sfruttando energie rinnovabili mediante pensiline fotovoltaiche.	UIN - ACEN	elenco proposte
PR 10 Albergo in prossimità del Santuario.		
PA/PR 1 Realizzazione di un parcheggio multimodale e sistema di accoglienza turistico ricettivo.		

PA: Pubblica amministrazione

PR: Soggetti Privati

AS: Associazioni, Enti morali

descrizione intervento	Proponente	Tipologia progettuale
<b>COMUNE DI TRECASE</b>		
PA 1 Itinerario turistico alternativo per escursione nel Parco Nazionale Vesuvio con area di sosta attrezzata, recupero casa rurale, allestimento <i>info point</i> e museo del vino.	Comune	relazione illustrativa
PA 2 Riqualficazione area antistante stazione circumvesuviana per stazionamento navetta e info point.		
PA 3 Potenziamento viabilità esistente per collegamento centro storico e S.P. 121 Panoramica.		
<b>COMUNE DI ERCOLANO</b>		
PA 1 Completamento interventi di riqualficazione urbana PIU Ercolano - La riconquista del mare.	Comune	relazione illustrativa
PR 1 Progetto <i>bike sharing</i> associato a sistemi di alimentazione sfruttando energie rinnovabili mediante pensiline fotovoltaiche.	UIN - ACEN	elenco proposte
<b>COMUNE DI BOSCONTRECASE</b>		





**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

PA 1 Collegamento viario tra casello autostradale Torre Annunziata sud e via Matrone.	Comune	relazione illustrativa
PA 2 Realizzazione zona attrezzata interscambio via Cifelli.		
PA 3 Recupero ex area 167 località casa Raiola.		
PA 4 Valorizzazione attività produttive locali e aumento offerta turistica con riconversione strutture esistenti a fini ricettivi.		
<b>COMUNE DI TORRE DEL GRECO</b>		
PA 1 Valorizzazione sito archeologico villa Sora e creazione del museo MASTA.	Comune	relazione illustrativa
PA 2 Interventi di riqualificazione urbane delle aree limitrofe alle stazioni EAV e messa in sicurezza dei ponti.		
PA 3 Allestimento ex orfanotrofio SS Trinità come museo del corallo e del giocattolo.		
PR 1 Progetto di risanamento paesistico ambientale di una cava dismessa in località Villa Inglese.	Soggetto privato per tramite Comune	
PR 2 Progetto di messa in sicurezza e di un bioparco in una cava dismessa in località Cava Francese.	Soggetto privato per tramite Comune	
AS 1 - Itinerario turistico-religioso basato su diversi poli attrattori oggetto di restauro architettonico.	Gruppo Archeologico Torrese	relazione illustrativa
AS 2 Museo e laboratorio di arte sacra e presepiale.	Associazione Italiana Amici del Presepe	relazione illustrativa
PR 3 Recupero a fini ricettivi di un fabbricato di interesse storico culturale.	Soggetto privato	relazione illustrativa
PR 4 - Riattivazione antica dimora Villa De Ruggiero.	UNI - ACEN	elenco proposte

PA: Pubblica amministrazione

PR: Soggetti Privati

AS: Associazioni, Enti morali



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

CASTELLAMMARE DI STABIA		
PA 1 Interventi complementari al restauro dell'ex casino reale del Quisisana (attività connesse alla gestione del complesso monumentale).	Comune	studio di fattibilità
PA 2 Rigenerazione urbana ed ambientale del <i>water front</i> -Zona ASI e Corso de Gasperi.	Comune	documento di indirizzo programmatico
PA 3 Dismissione linea ferroviaria e riconversione in tram veloce Torre Annunziata Castellammare Gragnano.	Comune	elenco proposte
PA 4 Collegamenti trasversali ascensori per collegare il centro e la stazione marittima con Pozzano, Terme, Parco archeologico.		
PA 5 Stazione marittima, area ex deposito sali ed ex magazzini generali.		
PA 6 Antiche Terme di Stabia - Realizzazione solarium piscina termale.		
PA 8 Primo tratto <i>water front</i> : Chioschi acqua della Madonna, banchina zi Catiello.		
PA 9 Completamento barriere protezione costa via De Gasperi, con realizzazione PIERS.		
PA 10 Terme Solaro -Centro riabilitazione presso parco termale.		
PA 11 Terme Solaro -Centro congressuale.		
PA 12 Ristrutturazione dell'ex colonia ferroviari.		
PA/PR 1 Realizzazione nuovo bacino di costruzione esterno per porto crocieristico Stabia Porto di Pompei.		
PA 7 Stazione circumvesuviana Castellammare Terme.		
AS 1 Istituto pompeiano a Quisisana e Treno dell'archeologia.	Comitato per gli scavi di Stabia	relazione illustrativa
AS 2 Proposta di creazione fondazione pubblico-privata - <i>fund raising</i> Quisisana e sede museale villa Gabola.	Soggetto privato	relazione illustrativa
PA/PR 1 Piano di rilancio complesso termale.	UIN - ACEN	elenco proposte
PR 2 Riconversione fabbricati industriali esistenti ex AVIS - Via De Gasperi.		



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

PA/PR 2 Riqualificazione e rigenerazione quartiere Savorito.		
--	--	--

PA: Pubblica amministrazione

PR: Soggetti Privati

AS: Associazioni, Enti morali

COMUNE DI BOSCOREALE		
PA1 <i>Vesuvio@emotion</i> : percorso dedicato al racconto del mito del Vesuvio e l'evoluzione del rapporto tra agricoltura, paesaggio e cibo. Conversione dell'area dell'Orto Botanico in orto didattico sul giardino vesuviano.	Comune	relazione illustrativa
PA2 Realizzazione del programma di recupero urbano dell'area di villa Regina con interventi di arredo urbano e riqualificazione delle scuole.		
PA3 Interventi di riqualificazione e manutenzione di via Settetermini e della vasca posta all'incrocio tra Pompei, Torre Annunziata e Boscoreale denominata "Vasca Zappella".		
PA4 Completamento strada denominata passeggiata archeologica.		
PA5 Creazione di area di parcheggio bus e auto, terminal della bus via, parcheggio attrezzato camper e noleggio bici, mediante riconversione di una struttura sportiva abbandonata.		
PA6 Creazione di area di parcheggio di interscambio nei pressi della stazione della circumvesuviana		
PA7 Recupero e riqualificazione area della linea ferroviaria dismessa Torre Annunziata cancello e della vecchia stazione da adibire a sede di un associazione di volontariato sociale.		



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

PA8 NOVUS AGER: interventi di riconnessione del paesaggio tra Boscoreale e Pompei recuperando anche visivamente il paesaggio dell'agricoltura Romana e del giardino tipico vesuviano incentivando la nascita di piccole strutture di ospitalità diffusa e valorizzando le produzioni tipiche.		
PA9 Miglioramento della qualità urbana del quartiere realizzato con legge 219 in località Villa Regina.		
PR 1 Progetto di recupero di un fabbricato dismesso da riconvertire a fini turistici.	Azienda Agricola	relazione illustrativa

PA: Pubblica amministrazione

PR: Soggetti Privati

AS: Associazioni, Enti morali

descrizione intervento	Proponente	Tipologia progettuale
<b>COMUNE DI TORRE ANNUNZIATA</b>		
AS 1 Riconversione sito Real Fabbrica d'Armi, con delocalizzazione attività esistenti.	Consorzio Terre di Oplontis	relazione illustrativa
AS 2 Connessione pedonale Villa A e Villa B del sito UNESCO Oplontis.		
AS 3 Recupero ex chiesa di San Gennaro da destinarsi a sede del comando Gruppo Guardia di Finanza.		
AS 4 Varie proposte finalizzate all'utilizzo di immobili di proprietà pubblico/privato per attività legate a settori culturali, sociali, turistici etc.		
PR 1 Riqualficazione territorio <i>extra moenia</i> (Museo - Parco verde - Unità alberghiere - Parco commerciale - Intrattenimento).	Pompei Viva	relazione illustrativa
PR 2 Progetto <i>bike sharing</i> associato a sistemi di alimentazione sfruttando energie rinnovabili mediante pensiline fotovoltaiche.	UIN - ACEN	elenco proposte
PR 3 Polo culturale e del tempo libero su area in disuso.		



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

PR 4 Parco integrato del settore ricettivo-commerciale-entertainment.		
PR 5 Costruzione vasca di alaggio - Via Terragneta.		
PR 6 Strutture alberghiere, museo e parcheggi.		
PR 7 Creazione spazi pubblici, edifici recuperati e di nuova realizzazione, edifici residenziali, aree per attività produttive/artigianali.		
PA/PR 1 Realizzazione vasca di colmata.		
PA/PR 2 Centro di ricerca e scuola di formazione per la nautica da diporto.		
<b>COMUNE DI PORTICI</b>		
PA 1 Proposta di porta di accesso alla <i>Buffer zone</i>	Comune	relazione illustrativa
PA 2 Accessibilità ai percorsi naturalistici del Vesuvio tramite l'attraversamento della Real Fagianeria sita nel comune di Ercolano.		
<b>BUFFER ZONE</b>		
AS 1 Rigenerazione infrastrutturale , logistica ed intermodale del sistema portuale campano (stazione portuale TA e stazione merci con collegamento all'interporto di Marciianise,etc etc ).	AMRA - Scarl	studio prefattibilità
AS 2 Recupero ambientale del fiume Sarno con ripristino del porto antico per nuova accessibilità alla città antica di Pompei	L'altritalia ambiente	relazione descrittiva

PA: Pubblica amministrazione

PR: Soggetti Privati

AS: Associazioni, Enti morali

Sono inoltre pervenute, da parte di soggetti privati, altre proposte relative ad “azioni immateriali”.

\* \* \*



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

**Allegato B** (2 pagine) alla Relazione sullo stato di definizione del Piano Strategico per lo sviluppo delle aree comprese nel Piano di Gestione del sito UNESCO “Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata” (22 settembre 2015)

**DOCUMENTO DI ORIENTAMENTO – PRIME INDICAZIONI OPERATIVE**  
**(SINTESI DELLE AZIONI)**

In merito alla prima linea strategica, denominata “*miglioramento vie di accesso e interconnessioni ai siti archeologici*”, il Documento in commento pone l’attenzione:

1. sulla linea ferroviaria RFI Napoli-Pompei-Salerno, proponendo due distinti scenari:
  - Potenziamento della tratta ferroviaria, con interventi di miglioramento della rete;
  - Dismissione della stessa tratta, con creazione di un percorso ciclo-pedonale sull’originario tracciato di origine borbonico;
2. sulla riconversione della tratta RFI Torre Annunziata – Castellammare di Stabia e sulla parziale riconversione della tratta Torre Annunziata – Cannello fino a Boscoreale;
3. sulle azioni necessarie alla rifunzionalizzazione dei porti e degli approdi della buffer-zone, con la loro relativa messa in sicurezza nonché con il miglioramento dell’accessibilità e l’integrazione intermodale della rete portuale con la rete viaria esistente;
4. sulla valorizzazione di percorsi alternativi su gomma nonché su azioni finalizzate all’intermodalità, anche mediante l’individuazione e la realizzazione di nodi di interscambio, al fine di limitare l’accesso veicolare alla maglia urbana dei Comuni della *Buffer zone*, già insufficiente e congestionata.

In merito alla linea strategica denominata “*Recupero ambientale dei paesaggi degradati e compromessi prioritariamente mediante il recupero ed il riuso delle aree industriali dismesse*”, il Documento individua tre azioni di intervento:



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

1. Recupero e riuso di aree industriali dismesse (come, ad esempio, quella localizzata nel Comune di Torre Annunziata in posizione strategica rispetto ai siti archeologici e alla rete autostradale, già indicata nel Piano di Gestione UNESCO);
2. Recupero paesaggistico ed ambientale della fascia costiera;
3. Recupero del paesaggio agricolo ed agricolo periurbano.

Circa la linea strategica denominata “*Interventi di riqualificazione e rigenerazione urbana*”, il Documento individua due azioni di intervento:

1. Riqualificazione urbana degli assi funzionali per l’accessibilità ai siti culturali e rigenerazione urbana del contesto;
2. Recupero, rifunzionalizzazione e valorizzazione ai fini turistici, commerciali o artigianali dei volumi dismessi.

La linea strategica denominata “*Promozione di erogazioni liberali, sponsorizzazioni, forme di partenariato pubblico-privato, attività di coinvolgimento di organizzazioni no profit nella valorizzazione del patrimonio culturale*” riguarda essenzialmente interventi di mecenatismo, accordi culturali di valorizzazione (in linea con il dettato normativo di riferimento, attività varie di *fund raising* in favore di interventi conservativi o di valorizzazione di beni culturali; altre azioni immateriali. Si prevede altresì la possibilità di ricorrere a forme di partenariato pubblico-privato, quali il Partenariato contrattuale (concessione di lavori pubblici, fondo immobiliare, concessione di valorizzazione, *project financing*) e il Partenariato istituzionalizzato (società miste, società di trasformazione urbana).

Naturalmente, l’individuazione puntuale delle specifiche azioni è subordinata alla definizione progettuale del Piano strategico.

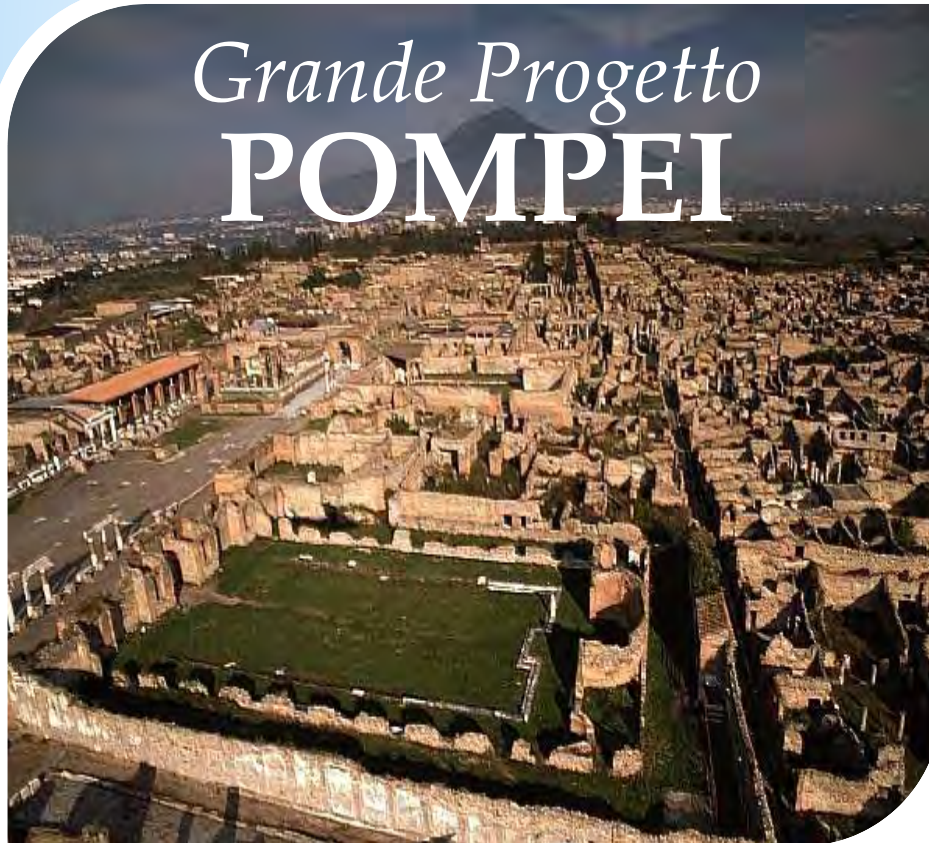
# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Comitato di Gestione

*Piano Strategico  
per lo sviluppo delle aree comprese nel piano di gestione UNESCO  
'Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata'*

*Roma, 22 settembre 2015*





- COMUNE DI TERZIGNO: partecipazione al Comitato di Gestione, senza diritto di voto
- ATTIVITÀ CONDOTTA DALL'UGP E PRIMI RISULTATI DEI TAVOLI TECNICI
- MODELLO DI *GOVERNANCE E POSSIBILI SOLUZIONI ALTERNATIVE*
- *VARIE ED EVENTUALI*

## Partecipazione al Comitato di Gestione



ex art.1, commi 4 e 5, Atto Organizzativo CdG  
*"Il Comitato di gestione, su proposta del DGP, delibera sulla partecipazione dei soggetti senza diritto di voto ad avvenuta concessione del relativo apporto (avvalimento di personale; contributo finanziario; dotazione mezzi e soluzioni logistiche)"*

**AD AVVENUTA CONCESSIONE APPORTO**



Nota n. 2015/9548 del 30.06.2015 Comune di Terzigno  
prevede concessione di  
*"contributo annuale pari a € 10.000,00"*

In caso di approvazione, il contributo per l'anno in corso potrebbe essere ridotto a 3/12mi dell'importo annuale (mesi di ottobre, novembre e dicembre), ovvero fatto decorrere, per intero, dal 1° gennaio 2016

## Sintesi dell'attività svolta

DATA	ATTIVITÀ
7 gennaio 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Insediamento Comitato di Gestione;</li> <li>❖ Presentato "<i>Documento di orientamento</i>".</li> </ul>
10 febbraio 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Approvati "<i>Atto disciplinare e organizzativo</i>" e "<i>Documento di orientamento-prime indicazioni operative</i>".</li> </ul>
19 febbraio 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Primo Tavolo Tecnico (seguiti incontri con singoli Comuni, in media tre per Comune).</li> </ul>
25 febbraio 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Pubblicazione avviso per contributi propositivi dei privati;</li> <li>❖ Avvio incontri con istituzioni, associazioni ed enti a vario titolo interessati a sviluppo <i>Buffer zone</i>.</li> </ul>
12 maggio 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Incontro preliminare c/o Regione Campania per avviare collaborazioni con competenti Direzioni.</li> </ul>
3 settembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Incontro con rappresentanti Città metropolitana per aspetti connessi alla definizione del Piano strategico.</li> </ul>
22 settembre 2015	<ul style="list-style-type: none"> <li>❖ "<i>Rapporto preliminare ambientale</i>" propedeutico al Piano Strategico.</li> </ul>

# ATTIVITÀ UGP E RISULTATI TAVOLI TECNICI

## dai Tavoli Tecnici

- Prevalenza esigenze locali su visione strategica complessiva.
- Limitato livello di approfondimento progettuale.

*(inadeguatezza risorse finanziarie; carenze organiche competenti uffici Enti locali).*

## dai privati

- Contributo minimale.
- Proposte di interventi o di partecipazione ad azioni immateriali rientranti tipicamente nella sfera di competenza dei singoli Enti territoriali.

## In generale

- Non pervenute indicazioni soddisfacenti né suggerite specifiche scelte in merito alle ipotesi del Documento di orientamento, con particolare riferimento a **punti nodali**: sistema ferroviario, sistema portuale, area baricentrica-nodo intermodale.

Emergente difficoltà nel rispetto cronoprogramma di redazione Piano strategico, anche a causa singolare collocazione istituzionale e composizione UGP, con conseguente problematicità di coordinamento tra *Documento di orientamento*, programmazione regionale, iniziative locali e di individuazione risorse finanziarie.

## Esigenza nuovo approccio:

- Progettuale (assetto infr.le)
- Modello di *governance*

# ATTIVITÀ UGP E RISULTATI TAVOLI TECNICI

## Possibili sviluppi assetto infrastrutturale

### Punto di partenza

Studio di fattibilità RFI-EAV «Collegamento porto di Napoli - Pompei Scavi e realizzazione di un nodo *integrato RFI-EAV*»

### Effetti → Valorizzazione siti archeologici

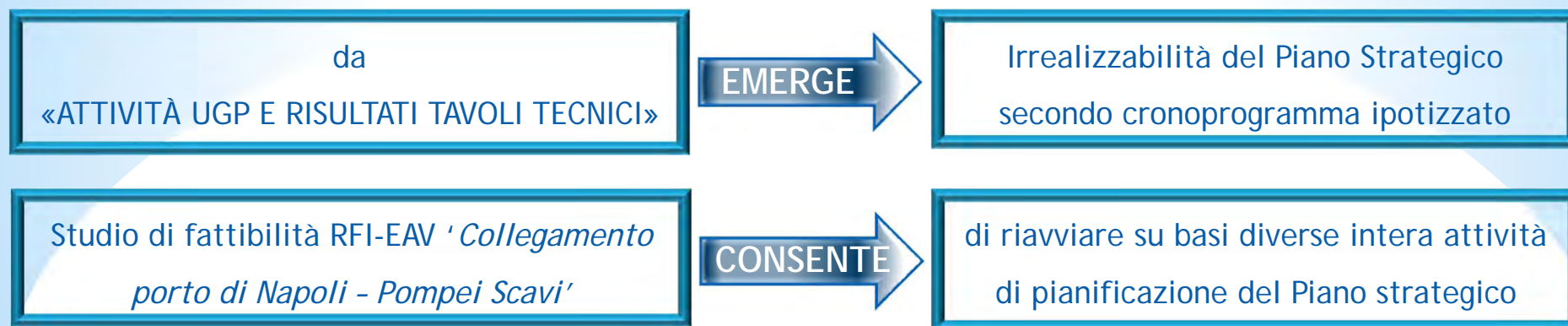
- Miglioramento interscambio con Stazione ferroviaria centrale di Napoli (e, in prospettiva, con Salerno);
- Alleggerimento del traffico su gomma nella *Buffer zone derivante da flusso turistico crocieristico*;
- Possibile creazione di un Hub intermodale in area baricentrica.

### Ulteriori sviluppi

- Raccordo con progettualità in aree viciniori (Città Metropolitana);
- Nuove proposte da parte degli enti territoriali coerenti con la visione complessiva dell'area;
- Individuazione forme di partenariato pubblico-privato / maggiore coinvolgimento dei privati (modalità da definire a cura CdG).

# IL MODELLO DI GOVERNANCE

Valutazioni su modello di governance adottato e su possibili soluzioni alternative, ispirate a modelli operativi più strutturati



Possibile soluzione: formalizzazione di un Contratto Istituzionale di Sviluppo (c.d. CIS, ex art. 6, D.Lgs. n.88/2011 e art. 9-bis, co. 1, del D.L. n. 69/2013)



# IL MODELLO DI GOVERNANCE

## Ipotesi di percorso generale per la stipula del CIS (CIS A FASI PROGRESSIVE)

Preliminare attivazione di una stretta cooperazione tecnica e istituzionale (PCM e altre Amm.ni coinvolte) → Tempi rapidi

### Fase preparatoria alla stipula del CIS

- Ricognizione e analisi proposte progettuali di Amm.ni centrali e locali a cura INVITALIA (eventuale rifinanziamento Azioni di Sistema - CIPE 62/2011 e 78/2011);
- Selezione delle proposte con riferimento Studio di fattibilità RFI-EAV.

### Stipula CIS

- Compete a *Tavolo dei Sottoscrittori* (ex Comitato di Gestione);
- Contiene elenco interventi da attuare e/o progettare, con indicazione risorse finanziarie e impegni di ciascuna Amm.ne.

### Fase successiva alla stipula del CIS

- Integrazione per la realizzazione di nuovi interventi.

Celere modifica  
normativa

- Supervisione di un *Comitato Istituzionale Esecutivo* del Tavolo dei Sottoscrittori.
- Indirizzo, promozione e coordinamento da parte di una «*Struttura operativa per l'attuazione*» dotata di autorevolezza istituzionale.

IPOTESI: affidamento a INVITALIA anche della fase di attuazione.



## VARIE ED EVENTUALI

NON SONO PERVENUTE SEGNALAZIONI DI ULTERIORI ARGOMENTI



# GRANDE PROGETTO POMPEI

Comitato di Gestione

*Piano Strategico  
per lo sviluppo delle aree comprese nel piano di gestione UNESCO  
'Aree archeologiche di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata'*

**FINE**

# «GRANDE PROGETTO POMPEI»

Nuovo collegamento ferroviario  
Napoli Porto/Centrale – Pompei Scavi

Settembre 2015

# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi

### Obiettivi dello studio fattibilità

1. collegamento diretto tra il porto di Napoli, la stazione Centrale e il sito archeologico di Pompei;
2. Realizzazione di un nuovo *Hub* Ferroviario a Pompei Scavi con la funzione di:
  - nodo di smistamento e indirizzamento a piedi del flusso turistico verso il sito archeologico;
  - interscambio con la linea Circumvesuviana Napoli – Sorrento dell'EAV (Ente Autonomo Volturno) e con le altre modalità di trasporto via terra;
  - accesso diretto da tutta la Rete nazionale con possibilità di collegamenti dalle principali città italiane anche con treni AV sino al nuovo Hub

Il collegamento su ferro potrà comprendere, in prospettiva, anche il sito archeologico di Ercolano (fermata «Ercolano Scavi» da realizzare) ed il Museo ferroviario di Pietrarsa (fermata esistente) entrambi sulla tratta Napoli - Pompei. In seconda fase ipotizzabili altre collegamenti su area vasta, come l'aeroporto di Capodichino attraverso interscambio con la nuova Metropolitana.

# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

Il nuovo collegamento ferroviario è realizzato attraverso:

- l'utilizzo dell'attuale raccordo merci a semplice binario NA Porto - NA Traccia, da adeguare per l'effettuazione del servizio passeggeri;
- La realizzazione di una stazione di testa in corrispondenza del *Varco via Carmine*, al limite dell'attuale raccordo;
- il trasferimento mediante navetta-bus, all'interno dell'area portuale, dal molo Beverello alla suddetta stazione (L=1500 mt).

Il servizio viaggiatori verso Pompei sarà effettuato con elettrotreno (es. *Minuetto* o *Vivalto*) che dal Porto raggiunge la stazione di Napoli Traccia per poi immettersi sulla linea ferroviaria Napoli – Salerno fino al nuovo *hub* di Pompei Scavi.



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

Servizio navetta tra molo Beverello – fermata *Varco Carmine*



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

### Lavori di adeguamento della tratta Porto di Napoli – linea storica Napoli – Salerno

Il nuovo collegamento ferroviario, nel tratto compreso tra il Porto di Napoli e il nuovo *hub* di Pompei Scavi, prevede:

- la realizzazione di una fermata attrezzata, all'interno del Porto, in corrispondenza del termine dei binari esistenti (varco via Carmine);
- l'elettificazione e l'adeguamento tecnologico dell'attuale raccordo merci tra Porto e la stazione di Napoli Traccia.

In particolare l'attrezzaggio tecnologico, necessario per gestire la circolazione sul collegamento Porto – Napoli Traccia, consiste nella realizzazione:

- di un nuovo ACCM (Multistazione) a Napoli Traccia;
- del blocco conta assi (Bca) per la linea.

Si stima una durata dei lavori pari a 24 mesi, al netto della progettazione e delle attività negoziali.

# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

### Valutazione dei tempi di percorrenza Molo Beverello – *Hub* di Pompei Scavi: totale 50 min

- 10 min. trasferimento (tramite servizio navetta tip Aeroporto) molo Beverello – fermata "Varco Carmine" e trasbordo viaggiatori;
- 10 min. tratto fermata "Varco Carmine" – Stazione di Napoli Traccia ( $V_{\max} = 60$  km/h);
- 10 min. inversione di marcia nella stazione di Napoli Traccia;
- 5 min. stazione di Napoli Traccia – stazione Napoli S.G. Barra ( $V_{\max} = 60$  km/h);
- 10 min. stazione di Napoli S.G. Barra – nuovo *hub* Pompei Scavi ( $V_{\max} = 140$  km/h);
- 5 min. stima di eventuali perditempi.

**Allo scopo di ridurre di circa 15 min. i tempi di percorrenza, è allo studio la fattibilità di un by-pass, per l'innesto diretto della linea del Porto sulla linea storica Napoli – Salerno, evitando l'inversione di marcia nella stazione di Napoli Traccia.**

**I costi di realizzazione, dai dati attualmente disponibili, sono stimabili in un *range* tra i 25 e i 40 M€ per consentire un tempo di viaggio di 35 minuti da Porto a Scavi**



# GRANDE PROGETTO POMPEI

Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

Foto-simulazione della Nuova Fermata "Varco Carmine"



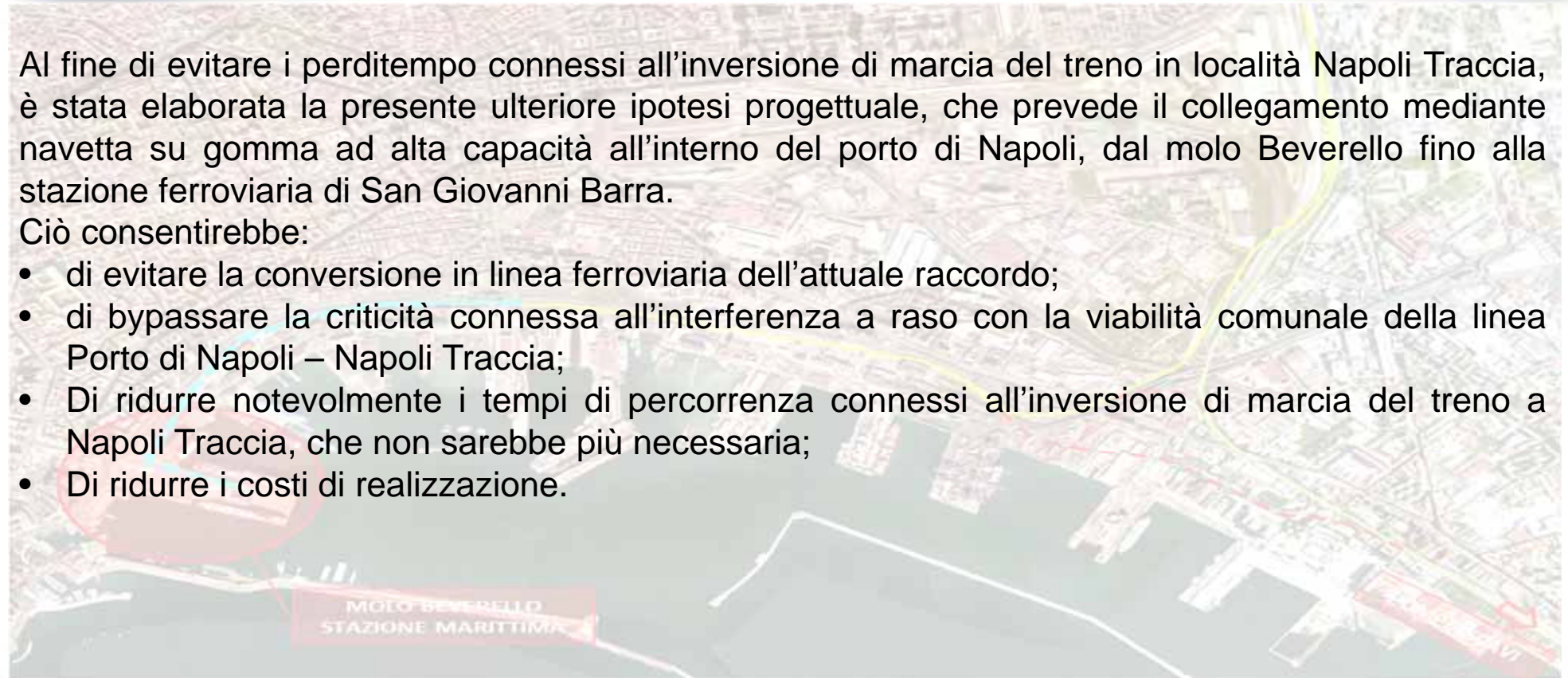
# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi B)

Al fine di evitare i perditempo connessi all'inversione di marcia del treno in località Napoli Traccia, è stata elaborata la presente ulteriore ipotesi progettuale, che prevede il collegamento mediante navetta su gomma ad alta capacità all'interno del porto di Napoli, dal molo Beverello fino alla stazione ferroviaria di San Giovanni Barra.

Ciò consentirebbe:

- di evitare la conversione in linea ferroviaria dell'attuale raccordo;
- di bypassare la criticità connessa all'interferenza a raso con la viabilità comunale della linea Porto di Napoli – Napoli Traccia;
- Di ridurre notevolmente i tempi di percorrenza connessi all'inversione di marcia del treno a Napoli Traccia, che non sarebbe più necessaria;
- Di ridurre i costi di realizzazione.



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi B)

Corsia preferenziale all'interno del Porto di Napoli, dal molo Beverello alla stazione di San Giovanni Barra



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi B)

Tempi di percorrenza complessivi



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A/B)

Esempio di navetta già disponibile sul mercato: capienza 160 passeggeri



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A/B)

### Nuovo *Hub* Pompei Scavi

Il nuovo *Hub* di Pompei Scavi (al Km 23+070 circa della linea tradizionale Napoli – Salerno) è realizzato in corrispondenza dell'intersezione della linea FS Napoli – Salerno con linea Circumvesuviana Napoli – Sorrento.

La struttura, costituita da una piastra polifunzionale a copertura della linea FS, alla stessa quota della linea Circumvesuviana, svolge la funzione di unico Fabbricato Viaggiatori per entrambi i collegamenti ferroviari.

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

La piastra è collegata direttamente agli Scavi di Pompei tramite un percorso pedonale attrezzato.

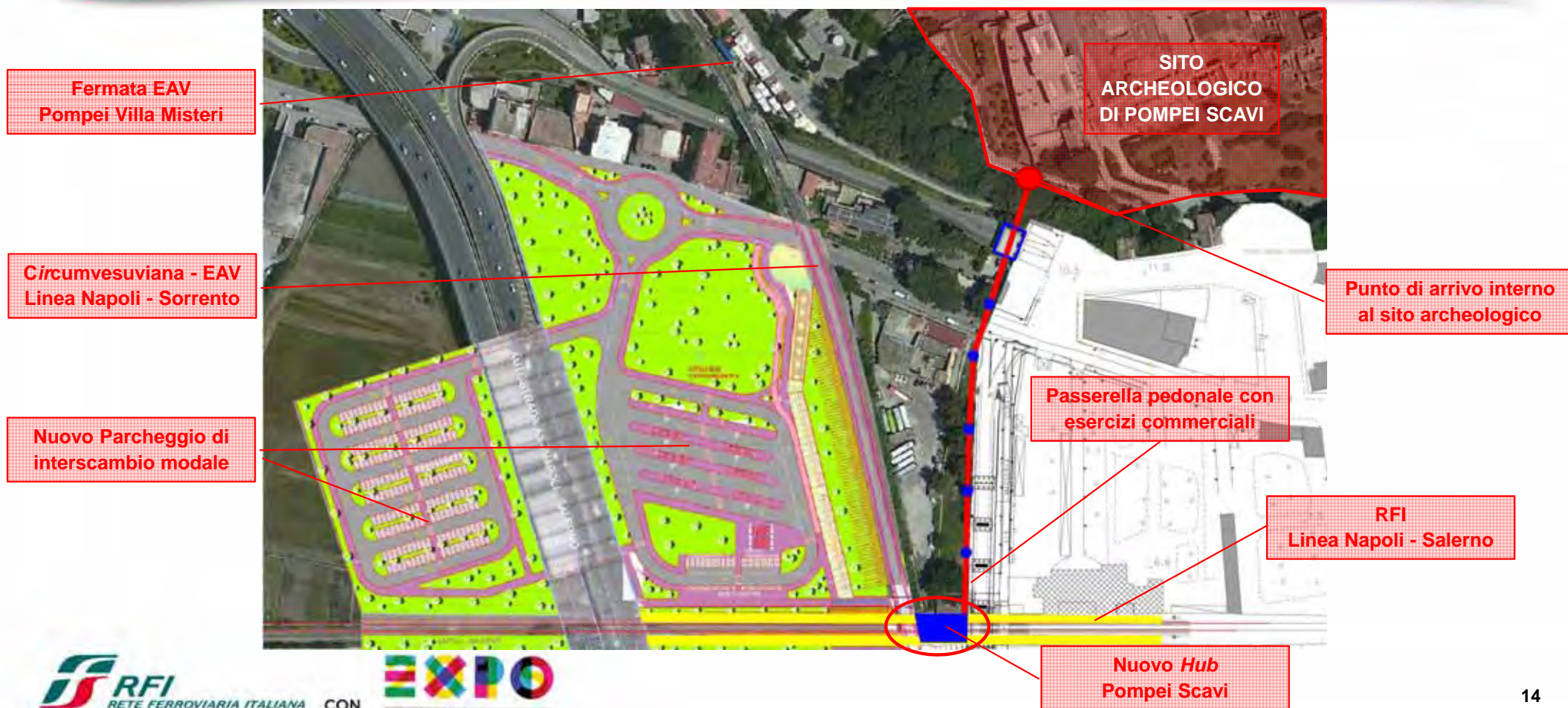
Il nuovo *Hub* svolge, quindi, anche la funzione di nodo di smistamento e indirizzamento del flusso turistico verso il sito archeologico.

I tempi stimati per la realizzazione dell'*Hub* sono:

- progettazione, attività negoziali, acquisizione delle aree e dei permessi: 12 mesi;
- lavori e collaudo finale: 18 mesi.

# GRANDE PROGETTO POMPEI

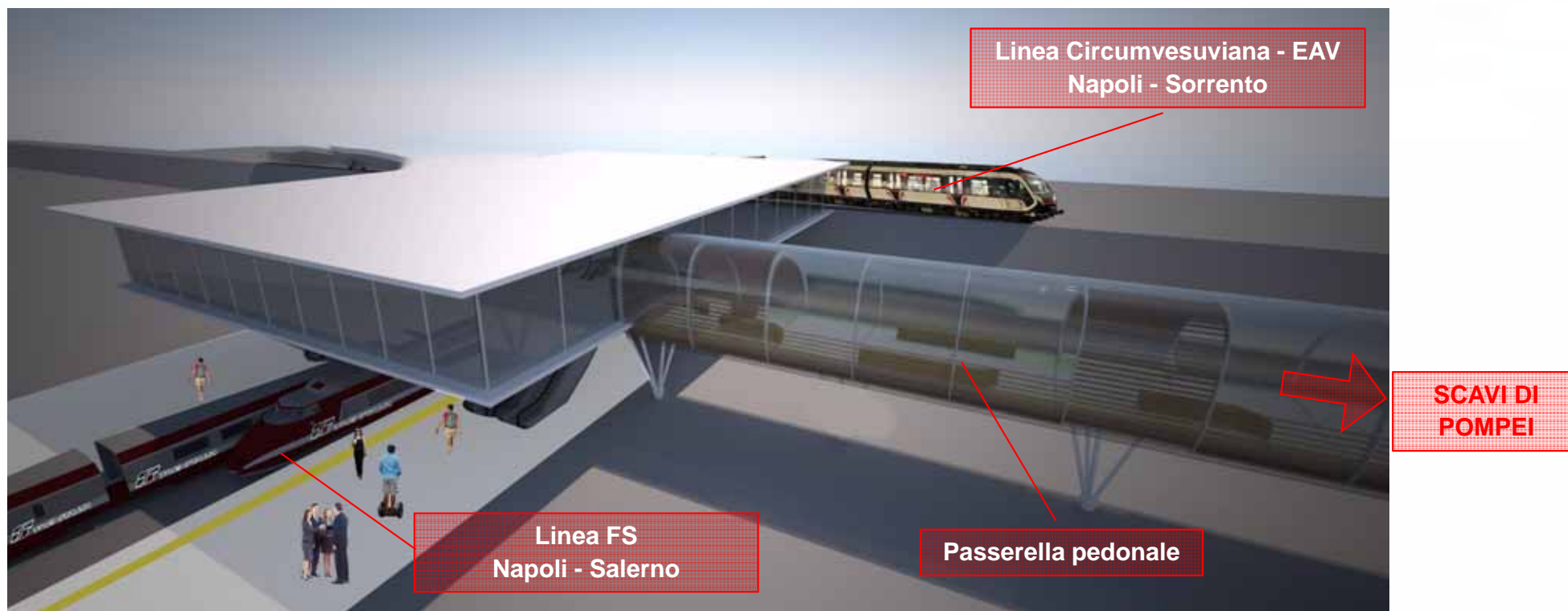
## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A/B)



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A/B)

### Nuovo *Hub* di Pompei Scavi





# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A/B)

### Nuovo *Hub* Pompei Scavi

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

Punto ristoro

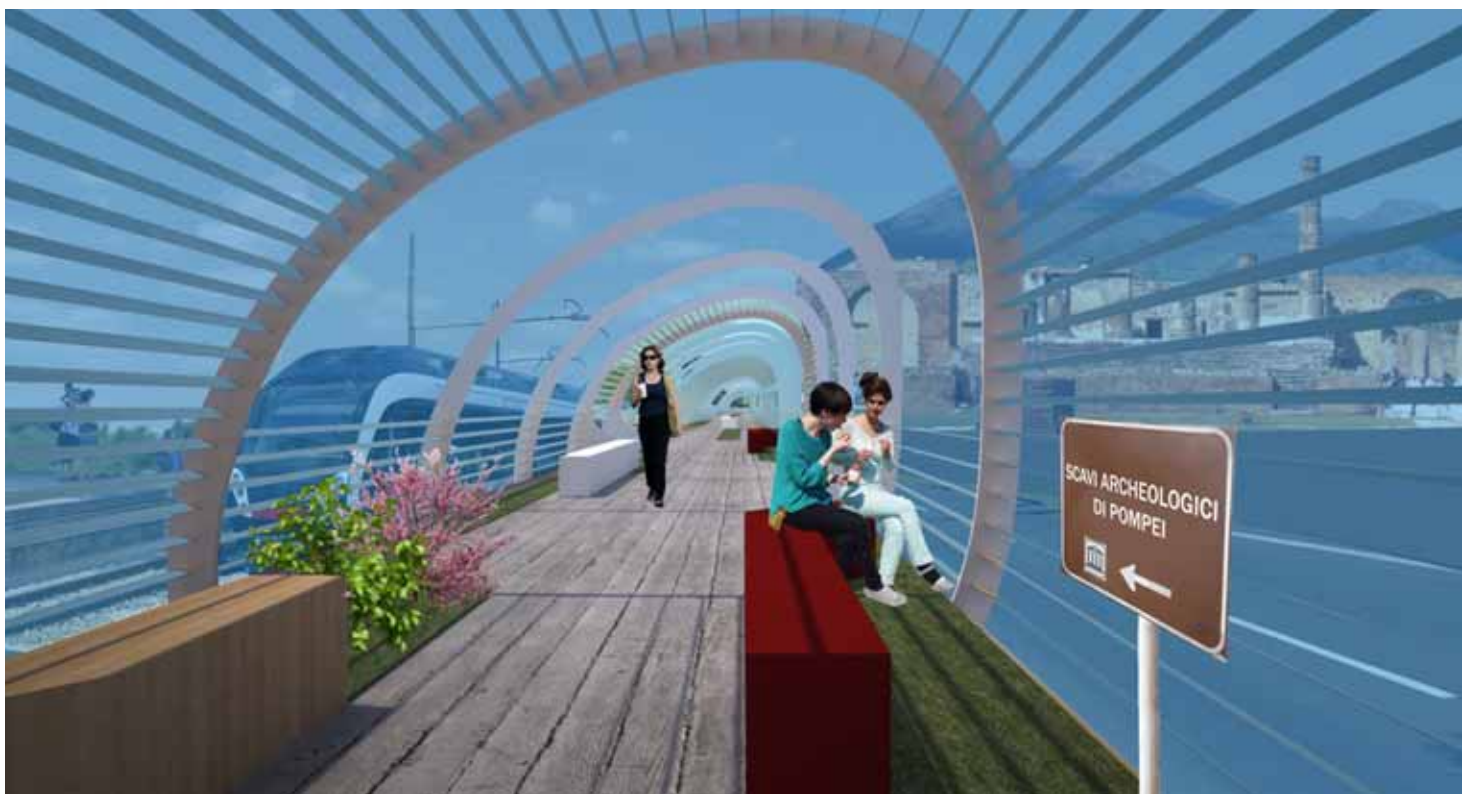
- Biglietteria
- Info point
- Servizi igienici
- Shop
- Bancomat
- Area relax
- Wifi



# GRANDE PROGETTO POMPEI

Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A/B)

Nuovo *Hub* di Pompei Scavi: passerella di collegamento con l'ingresso agli Scavi



# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

STIMA DEI COSTI: DETTAGLIO			
A	Attrezzaggio SERVIZIO NAVETTA tra molo Beverello e fermata Varco Carmine	Acquisto Navette	€ 800.000 N. 2 bus tipo aeroportuale per il trasferimento all'interno dell'area portuale tra molo Beverello e fermata Carmine
		Opere Civili	€ 200.000 Attrezzaggio punto di raccolta e partenza navetta
		<b>Totale A</b>	<b>€ 1.000.000</b>
B	Lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Porto di Napoli – stazione di Napoli Traccia	Opere Civili	€ 700.000 Fermata "varco Carmine" (2 marciapiedi con pensiline)
			€ 200.000 Attrezzaggio arrivo e trasbordo navetta bus
		Armamento	€ 1.000.000 Modifiche armamento e apparecchi del binario
		Impianti di Sicurezza	€ 7.000.000 Nuovo apparato statico ACCM nella stazione Napoli Traccia e trasformazione del raccordo esistente in linea con attrezzaggio
			€ 600.000 Realizzazione di blocco conta assi (Bca) per la linea gestito dall'ACCM di Traccia
		Elettrificazione linea	€ 1.500.000 Elettrificazione tratto Napoli Traccia - Fermata "varco via Carmine" e modifiche impianto TE stazione Napoli Traccia
<b>Totale B</b>	<b>€ 11.000.000</b>		
C	Nuovo Hub di Pompei Scavi	Opere Civili e Sede	€ 5.000.000 Realizzazione piastra polifunzionale di Pompei Scavi
			€ 2.500.000 Realizzazione marciapiedi EAV in corrispondenza della piastra polifunzionale e opere di collegamento
			€ 1.500.000 Realizzazione marciapiedi RFI ( con spostamento cavi, cunette, ecc)
			€ 7.000.000 Realizzazione percorso attrezzato di collegamento diretto Fermata - Scavi di Pompei
		Impianti di Sicurezza	€ 500.000 Adeguamenti delle sezioni di blocco (BAB) sulla linea storica Napoli - Salerno
		Impianti Trazione Elettrica	€ 400.000 Adeguamento Impianti TE sulla linea storica Napoli - Salerno
		SCMT	€ 100.000 Modifiche degli Impianti SCMT
<b>Totale C</b>	<b>€ 17.000.000</b>		
D	Parcheggio di interscambio	Opere Civili	€ 3.000.000 Espropri ed asservimenti per realizzazione parcheggio di interscambio
			€ 2.000.000 Adeguamento viabilità e spostamenti sottoservizi
			€ 3.000.000 Realizzazione parcheggio attrezzato
			€ 2.000.000 Indagini studi e recupero reperti archeologici
		<b>Totale D</b>	<b>€ 10.000.000</b>
E	Oneri per lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario	<b>Totale E</b>	€ 3.000.000
F	Spese tecniche e generali	<b>Totale F</b>	€ 4.000.000

# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi A)

A	Attrezzaggio SERVIZIO NAVETTA tra molo Beverello e fermata Varco Carmine	€	1.000.000	<b>TEMPI DI REALIZZAZIONE: 36 mesi</b>  di cui: - progettazione, attività negoziali, acquisizione delle aree e dei permessi: <b>12 mesi</b> - lavori e collaudo finale: <b>24 mesi</b>  <b>Nota</b>
B	Lavori di adeguamento della tratta ferroviaria Porto di Napoli – stazione di Napoli Traccia	€	11.000.000	
C	Nuovo HUB di Pompei Scavi	€	17.000.000	
D	Parcheggio di interscambio	€	10.000.000	
E	Oneri per lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario	€	3.000.000	Allo scopo di ridurre di circa 15 min i tempi di percorrenza, è allo studio la fattibilità di un by-pass, per l'innesto diretto della linea del Porto sulla linea storica Napoli – Salerno, evitando l'inversione di marcia nella stazione di Napoli Traccia.
F	Spese tecniche e generali	€	4.000.000	
<b>TOTALE</b>		€	<b>46.000.000</b>	I relativi costi di realizzazione, dai dati attualmente disponibili, sono stimabili in un range tra i 25 e i 40 M€ e non sono compresi nel totale.

# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi B)

STIMA DEI COSTI: DETTAGLIO				
A	Attrezzaggio SERVIZIO NAVETTA tra molo Beverello e S. Giovanni Barra	Acquisto Navette	€ 800.000	N. 2 bus tipo aeroportuale per il trasferimento all'interno dell'area portuale tra molo Beverello e fermata Car
		Opere Civili	€ 1.000.000	Realizzazione corsia preferenziale interna al Porto
		<b>Totale A</b>	<b>€ 1.800.000</b>	
C	Nuovo Hub di Pompei Scavi	Opere Civili e Sede	€ 5.000.000	Realizzazione <i>piastra polifunzionale</i> di Pompei Scavi
			€ 2.500.000	Realizzazione marciapiedi EAV in corrispondenza della piastra polifunzionale e opere di collegamento
			€ 1.500.000	Realizzazione marciapiedi RFI ( con spostamento cavi, cunette, ecc)
			€ 7.000.000	Realizzazione percorso attrezzato di collegamento diretto Fermata - Scavi di Pompei
		Impianti di Sicurezza	€ 500.000	Adeguamenti delle sezioni di blocco (BAB) sulla linea storica Napoli - Salerno
		Impianti Trazione Elettrica	€ 400.000	Adeguamento Impianti TE sulla linea storica Napoli - Salerno
		SCMT	€ 100.000	Modifiche degli Impianti SCMT
<b>Totale C</b>	<b>€ 17.000.000</b>			
D	Parcheggio di interscambio	Opere Civili	€ 3.000.000	Espropri ed asservimenti per realizzazione parcheggio di interscambio
			€ 2.000.000	Adeguamento viabilità e spostamenti sottoservizi
			€ 3.000.000	Realizzazione parcheggio attrezzato
			€ 2.000.000	Indagini studi e recupero reperti archeologici
		<b>Totale D</b>	<b>€ 10.000.000</b>	
E	Oneri per lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario	<b>Totale E</b>	€ 2.000.000	
F	Spese tecniche e generali	<b>Totale F</b>	€ 3.000.000	

# GRANDE PROGETTO POMPEI

## Nuovo collegamento ferroviario Porto di Napoli – Pompei Scavi (ipotesi B)

### STIMA DEI COSTI: QUADRO DI SINTESI

STIMA DEI COSTI: QUADRO DI SINTESI		
A	Attrezzaggio SERVIZIO NAVETTA tra molo Beverello e fermata Varco Carmine	€ 1.800.000
C	Nuovo HUB di Pompei Scavi	€ 17.000.000
D	Parcheggio di interscambio	€ 10.000.000
E	Oneri per lavorazioni interferenti con l'esercizio ferroviario	€ 3.000.000
F	Spese tecniche e generali	€ 4.000.000
TOTALE		€ 35.800.000

TEMPI DI REALIZZAZIONE: 36 mesi



Città Metropolitana di Napoli

**CITTA' METROPOLITANA DI NAPOLI**  
**Vicesindaco Metropolitano**

**Intervento alla riunione del Comitato di Gestione dell'Unità Grande Pompei del 22/09/2015 presso il Ministero del Beni e delle Attività Culturali e del Turismo**

In questa fase delicata sul piano politico ed istituzionale la CM intende privilegiare l'etica delle istituzioni lavorando in ottemperanza alla L 56/2014 e per migliorare l'efficacia del proprio ruolo con la formalizzazione del Piano Strategico, quale quadro di fattibilità di un programma di azioni coerente con il più ampio orizzonte di sviluppo.

La Città Metropolitana di Napoli ha infatti disciplinato nel proprio **Statuto**, secondo le indicazioni della L 56/2014, i contenuti del Piano strategico metropolitano. Nel Piano strategico si fissano le azioni tese a definire l'orizzonte identitario e di crescita dell'area metropolitana, al fine di migliorare le condizioni di vita, di salute, di relazioni e di benessere dei cittadini. Per il perseguimento di tali obiettivi il Piano strategico garantisce e promuove, attraverso l'individuazione e la messa a sistema delle grandi opzioni di sviluppo, la salvaguardia del patrimonio naturalistico, paesaggistico e artistico, il risanamento dell'ambiente e del tessuto urbano, la valorizzazione delle eccellenze territoriali, l'ottimizzazione delle reti di comunicazione e dell'offerta dei servizi pubblici, il rafforzamento dei livelli di coesione e di integrazione sociale, il potenziamento della capacità attrattiva, di accessibilità e di relazioni dell'area metropolitana.

A questo scopo la città Metropolitana nel processo già avviato di definizione delle aree omogenee e delle linee guida del proprio piano strategico considera i due Grandi Progetti UNESCO, per il centro storico di Napoli e Grande Pompei, i laboratori ove sperimentare la co-pianificazione/co-progettazione e la governance strategica da mettere in efficacia per la Città Metropolitana, promuovendo i necessari incontri di approfondimento sulle tematiche in campo e su quelle ancora non esplorate.

Discorso a parte merita il tema dell'Accessibilità che configura l'idea guida prioritaria per un rilancio dell'area costiera del Vesuvio, considerato che tra le competenze della Città Metropolitana è proprio la mobilità connessa al lavoro ed al turismo ed alla qualità urbana, il motore per la produzione di beni di merito con pari dignità rispetto alla sanità ed alla sicurezza.

Premesso quindi che, nel mentre è in corso l'elaborazione del Piano strategico Grande Pompei, il Comune di Napoli ha istituito con delibera consiliare del luglio 2013 l'Osservatorio permanente del centro storico di Napoli – Sito UNESCO al fine di monitorare e contribuire all'efficacia e all'efficienza della spesa del Grande Progetto

Centro Storico, che la Città Metropolitana ha sottoscritto in data 29/06/2015 un Protocollo d'Intesa con i Comuni di Ercolano, Napoli, Pompei e Torre Annunziata (Oplonti) per elaborare un visione coordinata sui temi della gestione integrata per la promozione e valorizzazione dei due siti UNESCO e relative buffer zone anche in riferimento alla programmazione regionale, nazionale ed europea. Inoltre la stessa Città Metropolitana è componente del Comitato di Gestione per il Piano Strategico della buffer zone del sito archeologico di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata ed ha già avviato il confronto con le aree omogenee per la definizione delle necessarie intese istituzionali per redigere il Piano strategico dell'area Metropolitana in coerenza con la pianificazione di coordinamento e la pianificazione territoriale generale del proprio territorio, ulteriore prerogativa assegnata dalla L. 56/2014.

Si rappresenta che la Città Metropolitana di Napoli ha sviluppato nel corso degli anni studi ed analisi nell'ambito della predisposizione del Piano Territoriale di Coordinamento, le tematiche inerenti l'armatura urbana, la rete infrastrutturale, il sistema produttivo, il complesso quadro vincolistico dettato dalla pianificazione di settore. In particolare sono stati sviluppati elaborati di dettaglio inerenti il tema del paesaggio a partire dall'esame dei seguenti aspetti:

- sistema paesaggistico;
- patrimonio storico-culturale.

Tale scelta si pone in linea con la Convenzione Europea del Paesaggio, che definisce il paesaggio quale componente essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni e costituisce espressione della diversità del loro patrimonio comune, culturale e naturale, nonché fondamento della loro identità.

Focalizzando l'attenzione sul patrimonio storico-culturale, è di tutta evidenza che il territorio della Città Metropolitana di Napoli è caratterizzato da una straordinaria ricchezza di beni culturali, storici, architettonici e archeologici, suggellati dalla presenza, in ben 4 comuni del riconoscimento UNESCO tra cui Pompei, il sito più visitato in Italia. Ed inoltre comprende la Riserva della Biosfera MAB-UNESCO "Somma-Vesuvio e Miglio d'Oro" (Parco del Vesuvio),

Nel loro insieme, le numerose testimonianze archeologiche, insieme a quelle storico-artistico-architettonico ed a quelle ambientali costituiscono un sistema (network), oggi potenziale da rendere effettivamente visibile e fruibile.

La millenaria storia di questo territorio, tuttora presente nella complessità insediativa e nelle testimonianze archeologiche più o meno celebri, è stata analizzata, in collaborazione con le Soprintendenze Archeologica e Paesaggistica di Napoli e la Soprintendenza di Pompei, individuando:

- beni archeologici isolati, spesso a rischio in quanto non sottoposti a vincolo;
- aree archeologiche, già sottoposte a vincolo, almeno nel nucleo strettamente archeologico;
- aree archeologiche marine;



- tracciati delle strade romane individuati;
- centuriazioni o altre partizioni agrarie riferibili al periodo romano.

Sono inoltre stati individuati quattro "sistemi archeopaesistici", un'ipotesi in chiave progettuale che riguarda sistemi contrassegnati dall'eminenza delle testimonianze archeologiche e dalla loro stretta relazione con un contesto paesaggistico peculiare ed omogeneo, nei quali il paesaggio archeologico può proporsi come elemento chiave della valorizzazione territoriale; essi sono riferibili a:

- l'ambito dei Campi Flegrei;
- l'ambito di Paleopolis-Neapolis, caratterizzato dalla ricca stratigrafia geo-archeologica e storica di Napoli, con la sua relazione al golfo e al Vesuvio, inserito nella World Heritage List **dell'UNESCO**;
- l'ambito vesuviano meridionale, caratterizzato dalle lave da cui emergono i siti di Pompei ed Ercolano, nonché da una serie di centri minori e ville rustiche ad essi collegati, tanto da essere inseriti nella World Heritage List **dell'UNESCO**, ed oggetto di una pianificazione strategica che interessa le aree di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata con la più ampia delimitazione della cosiddetta *buffer zone*. Quest'area potrebbe essere estesa alla vicina area nolana, alla luce dei recenti ritrovamenti di villaggi di palafitte sorti nell'Età del bronzo sulle sponde del Sarno;
- l'ambito sorrentino-caprese.

Sulla base di tali approfondimenti la Città Metropolitana intende costruire relazioni a collana e di sistema riferite ai sistemi di beni culturali ed ambientali suddetti, di conseguenza assume particolare rilevanza strategica la relazione tra questi e il contesto in cui sono inseriti.

A tal fine è stata analizzata la distribuzione sul territorio degli elementi con incidenza paesaggistica, che rappresentano valore e significato di elementi costitutivi e connotativi del paesaggio storico e della scena urbana.

In questo complesso sistema paesaggistico, particolare rilievo assume l'analisi effettuata degli **strumenti di pianificazione** che interessano ambiti eterogenei per connotazione ambientale, sedimentazioni culturali e ruoli funzionali.

Per rendere operativi la logica innovativa del Piano Strategico tende ad orientare le strategie di valorizzazione del territorio verso l'attuazione di politiche di tutela e di sviluppo eco-compatibile del patrimonio identitario.

E' inoltre da sottolineare che sia per il centro storico di Napoli, "core" dell'area metropolitana per le valenze connesse alle molteplici sedimentazioni e ai relativi influssi culturali, che le aree archeologiche di Pompei Ercolano e Torre Annunziata, inseriti nella World Heritage List dell'UNESCO, sono stati predisposti specifici Piani di Gestione tra i quali vanno ricercate coerenze e sinergie. Analoghe sinergie vanno sviluppate anche per le aree interne, anch'esse ricche di valori e beni archeo-culturali al fine di uno sviluppo della Città metropolitana che sia sostenibile ed equilibrato.

Il quadro che emerge dalla individuazione degli strumenti di pianificazione, gestione e di

tutela evidenzia una forte complessità nella governance per la fascia costiera per la convergenza e sovrapposizione di aree parco, Siti di Interesse Comunitario, Zone di Protezione Speciale, Piani Territoriali Paesistici, Piano Urbanistico Territoriale, siti Unesco, a cui si contrappone la totale assenza di strumenti in grado di valorizzare efficacemente il patrimonio culturale e culturale esistente.

Questa criticità può essere superata dalla definizione del **Piano Strategico e del Piano Territoriale** dell'area metropolitana di Napoli, che per l'area costiera si incentra sul tema delle aree UNESCO e della loro interazioni.

A tal fine si delineano, in via preliminare, le **principali strategie ed azioni** in parte già contenute nella Proposta di PTC, che di seguito si riportano.

**Strategia di ricomposizione** dei siti con i limitrofi contesti protetti (o da proteggere) dal punto di vista naturalistico e dell'accessibilità, tutti integrabili.

**Strategia di rafforzamento** della leggibilità del sistema dei beni culturali fondato in primo luogo sulla rete dei centri storici e sull'armatura territoriale delle strade antiche, quasi ovunque ancora utilizzabili, da attuare con le seguenti azioni:

- definizione dei poli costituiti da beni isolati (conventi, episodi di "archeologia" industriale e rurale) o dai sistemi come quello delle ville vesuviane per la riorganizzazione insediativa circostante, con un rafforzamento dell'immagine percepibile
- miglioramento della fruibilità del sistema viario principale,
- riuso dei manufatti esistenti anche al fine della localizzazione di funzioni di interesse pubblico.

**Strategia di valorizzazione**, con l'obiettivo dello sviluppo economico da attuare con le seguenti azioni:

- articolare i circuiti di visita in reti più complesse delle attuali, contribuendo così a diminuire la pressione sulle località più note attraverso una diversificazione dell'offerta dei siti da visitare, in particolare attrezzando l'area del Miglio d'Oro e delle ville vesuviane insieme alle altre aree protette;
- attrezzare percorsi ai bordi delle aree di maggiore polarizzazione, da integrare con mete naturalistiche o culturali minori, anche con percorsi ciclabili e sistemi dedicati di trasporto pubblico;
- promuovere le produzioni agroalimentari, sia in termini di paesaggio da valorizzare che in termini di offerta turistica legata all'enogastronomia,
- potenziare il trasporto via mare e il sistema degli approdi,
- aumentare la qualità dell'offerta di ricettività per ottenere un ampliamento del target e della stagionalità, formando personale qualificato per la gestione delle attività e per l'accoglienza dei turisti.

Ferma restando la tutela dei singoli beni, la straordinaria ricchezza e integrazione di

risorse storico-culturali di questo territorio, va valorizzata organizzandola in sistemi, fruibili come insiemi di risorse, nel quadro di un turismo informato e consapevole.

Il **sistema dei beni culturali**, inteso come rete, presenta connessioni ed interferenze con la **rete infrastrutturale ed ecologica**: in questa complessa organizzazione va potenziata la sinergia, salvaguardando al contempo gli elementi di pregio dalle possibili criticità

L'interconnessione tra le reti, visibile sia nelle relazioni tra elementi eterogenei, legati dalla relativa prossimità, che tra beni dello stesso tipo, va valorizzata attraverso i seguenti indirizzi:

- favorire i percorsi di connessione il più possibile aderenti agli assi viari storici e a quelli che attraversano territori i cui paesaggi culturali e naturali sono relativamente poco alterati,
- prevedere opere di mitigazione paesistica dove si prevedono interventi per la realizzazione di connessioni, in primo luogo ciclopedonali, salvaguardando la fruizione in sequenza dei luoghi
- favorire tutti i casi di connessione della rete ecologica con quella di fruizione di siti storico-culturali, in primo luogo attraverso progetti di fruizione integrata di siti archeologici e di sistemi di verde alberato e fruibile che li connetta.

Pertanto la strategia della Città Metropolitana per ree territoriale in cui ricadono i siti UNESCO di Napoli e di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata è finalizzata alla definizione di una **rete di connessione storico-culturale**, in cui vanno reinventati i termini operativi di relazione tra le singole emergenze, per reagire al rischio di isolamento e di successiva erosione dei singoli beni.

In conclusione, la Città metropolitana individua nel Comitato di Gestione del Grande Progetto Pompei un laboratorio importante per sviluppare ipotesi di co-pianificazione interistituzionale al fine di arrivare ad una ingegneria istituzionale adeguata alla prospettiva futura di buona governance.

In questa prospettiva intende mantenere alto il livello di coordinamento e di informazione e di partecipazione tra i comuni della buffer zone, tra le istituzioni concorrenti al Grande progetto Pompei ed al Grande Progetto sito UNESCO di Napoli nonché al ruolo di Napoli capoluogo.

Ciò garantendo una fattiva e concreta collaborazione tra Città Metropolitana, Regione Ministeri e organismi della Commissione Europea al fine di migliorare il modello di governance strategica a supporto della progettazione strategica che sarà realizzata.

In questa direzione intende cooperare in termini di risorse umane e finanziarie alla definizione degli strumenti necessari e di un Contratto Istituzionale di Sviluppo intendendo cogliere questa occasione per gli aspetti di Capacity Building che potrà innescare nei nostri territori ai fini di una più efficace ed efficiente gestione degli investimenti pubblici e delle opzioni di sviluppo.

Il Vicesindaco  
della Città Metropolitana di Napoli  
avv. Elena Coccia



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

**ALLEGATO 4**

**OGGETTO: Valutazioni sul modello di *governance* adottato e su possibili soluzioni alternative, ispirate a modelli operativi più strutturati.**

Le attività svolte dall'Unità Grande Pompei (UGP), successivamente all'approvazione del *Documento di orientamento* da parte del Comitato di Gestione e all'esito dei tavoli tecnici attivati, hanno fatto emergere una situazione di fatto che rende ormai molto improbabile realizzare il Piano Strategico dell'area secondo il cronoprogramma ipotizzato sin dalla riunione del 10 gennaio u.s..

Da un lato, sui temi nodali della mobilità su ferro, della portualità (sia turistica sia commerciale), della rifunzionalizzazione delle aree industriali dismesse e del loro recupero ambientale, delle iniziative dei privati (ad esempio nel settore del turismo), non sono pervenute indicazioni concrete da inserire nel Piano, in mancanza del necessario e chiaro consenso istituzionale. Dall'altro, la gran parte delle proposte di intervento pervenute sono comunque risultate prive di un adeguato sviluppo progettuale, a causa della scarsa capacità finanziaria e tecnica delle Amministrazioni locali nonché di un minore coordinamento tra obiettivi del *Documento di orientamento*, contenuti della programmazione regionale e iniziative locali. Né, d'altro canto, è stato possibile individuare le necessarie risorse finanziarie ovvero i più idonei canali di finanziamento pubblico, dovendosi il redigendo Piano strategico collocare a cavallo di due periodi di pianificazione finanziaria senza avere già un'impostazione definita.

Ora, l'importante intervento volto alla revisione funzionale della linea ferroviaria RFI Napoli-Pompei, con il collegamento con il Molo Beverello nel porto di Napoli e la realizzazione di un nodo integrato RFI / Circumvesuviana, di cui si è trattato nel precedente punto all'Ordine del Giorno, può consentire, per la sua evidente portata strategica, di riavviare su basi diverse l'intera attività di pianificazione del Piano strategico, disegnandolo e progettandolo intorno ad un intervento nodale in grado di influire sull'insieme dell'organizzazione territoriale dell'area.

Alla luce delle difficoltà sopra rilevate ma anche delle opportunità legate alle decisioni in ordine agli interventi infrastrutturali che si sono indicati, appaiono tuttavia opportune scelte rilevanti in



## **Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo** **Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

ordine alla conformazione organizzativa ed al processo che caratterizzeranno il lavoro per la realizzazione degli interventi *extra moenia*.

Una possibile soluzione potrebbe consistere nella formalizzazione di un *Contratto Istituzionale di Sviluppo* (c.d. CIS, ex art. 6, D.Lgs. n.88/2011 e art. 9-bis, co. 1, del D.L. n. 69/2013).

Il CIS, quale strumento per l'attuazione rafforzata degli interventi pubblici per la valorizzazione di un territorio, richiede, nella sua conformazione originaria, la disponibilità di interventi dotati di concretezza progettuale. Attese però le segnalate attuali condizioni di partenza del sistema di interventi di valorizzazione della *Buffer zone*, occorre definire almeno il percorso generale per la sua stipula.

### Ipotesi di percorso generale per la stipula del CIS

Qualora il Comitato di Gestione decida sull'opportunità di addivenire alla successiva predisposizione e alla sottoscrizione di un apposito CIS per l'attuazione di un sistema di interventi finalizzati alla valorizzazione della *Buffer zone*, sarebbe in primo luogo necessario attivare una più stretta cooperazione tecnica (in particolare fra Presidenza del Consiglio, MiBACT, MIT e Regione Campania), oltre che istituzionale, per gestire una tempestiva fase di transizione che dovrebbe condurre, in tempi rapidi, alla costruzione di un **CIS a fasi progressive** con una prima fase preparatoria propedeutica alla sua formalizzazione e una seconda fase, successiva alla stipula, in cui i sottoscrittori avranno la possibilità, in coerenza con metodi e criteri indicati nel CIS, di integrare il sistema di interventi da realizzare.

Durante la fase preparatoria, l'Amministrazione centrale promotrice può già attivare Invitalia, rafforzandone l'azione anche attraverso l'individuazione delle modalità più idonee di suo finanziamento<sup>1</sup>, per la ricognizione e l'analisi, presso le Amministrazioni centrali e locali, delle rispettive proposte progettuali e del loro stato di definizione e fattibilità. Tale attività preliminare, già da condurre alla luce della normativa che regola i CIS, sarebbe finalizzata a individuare il sistema di interventi candidabili progressivamente all'inserimento nel CIS. La raccolta e la successiva selezione delle proposte progettuali presentate dalle Amministrazioni titolari dovrebbero

---

<sup>1</sup> Le attività richieste a Invitalia potrebbero per esempio essere sostenute attraverso il rifinanziamento delle Azioni di Sistema che il CIPE ha affidato ad Invitalia (Del. CIPE n. 62/2011 e n. 78/2011).



**Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo**  
**Grande Progetto Pompei – Unità Grande Pompei**

avere come riferimento tecnico-programmatico-territoriale l'intervento RFI / Circumvesuviana di cui sopra.

In tal modo, il CIS, la cui sottoscrizione potrebbe avvenire entro un termine prefissato e che potrebbe poi essere integrato a mano a mano che gli interventi giungeranno a uno stato di adeguata fattibilità, potrà contenere l'elenco, condiviso dal *Tavolo dei Sottoscrittori* (ex Comitato di Gestione), del sistema di interventi da attuare e/o da progettare, nonché l'indicazione delle risorse finanziarie necessarie oltre che degli impegni che ciascun firmatario assume ai fini della realizzazione degli interventi.

Siffatto percorso attuativo, in particolare nelle fasi di avvio del processo, richiede un impegno di indirizzo, di promozione e di coordinamento da parte di una struttura dedicata (una "struttura operativa per l'attuazione" che concretizza la cooperazione tecnica rafforzata di cui sopra) e dotata di autorevolezza istituzionale, che opererà seguendo gli indirizzi e sotto la supervisione di un Comitato istituzionale esecutivo del Tavolo dei Sottoscrittori, con la confluenza dell'Unità Grande Pompei.

L'attuazione del CIS potrebbe essere affidata interamente ad Invitalia, che, sia nella fase preparatoria sia in quella di attuazione in senso stretto, attiverebbe la funzione di Centrale di Committenza che la legge riconosce all'Agenzia, anche per le attività di progettazione.

Quanto al cronoprogramma di attuazione, potrà essere definito a determinazioni acquisite. Sarà tuttavia necessario, ove la soluzione sia condivisa, attivare una modifica normativa utilizzando il primo provvedimento utile.

Roma, 22 settembre 2015