

COMMITTENTE



SOGGETTO TECNICO

DIREZIONE STAZIONI - INGEGNERIA E INVESTIMENTI

PROGETTAZIONE
MANDATARIA



CODING S.R.L.

MANDANTE



POLITECNICA SOC. COOP.



SWS ENGINEERING S.P.A.

**HUB DI INTERSCAMBIO FERROVIARIO DI POMPEI
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA**

**GENERALE
FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI**

SCALA -

PROGETTO	ANNO	SOTTOPR.	LIVELLO	NOME DOC.	TIPO DOC.	SCALA	NUM.	REV.
3205	20	S01	PF	TR00	RE	SX	E02A	

Rev	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato	Data	Autorizzato Il progettista	Data
A	EMISSIONE	S. Checchi	L. Nardoni	P. Luciani	26/02/20	G. Coppa	26/02/20

Controllo Qualità

QA & QC	Verificato	Approvato	Autorizzato
	F. Bistolfi	F. Bordini	R. Vangeli

Soggetto Tecnico	Data	Referente di Progetto	Data
F. Cerrone	26/02/20	A. Martino	26/02/20

POSIZIONE ARCHIVIO

LINEA	SEDE TECNICA	NOME DOC.	NUMERAZIONE
= = = =			

Verificato e Trasnesso	Data	Convalidato	Data	Archiviato	Data

Progetto di fattibilità tecnico economica
Fattibilità delle alternative progettuali
HUB DI POMPEI

Rev.	Descrizione revisione	Redatto	Verificato	Approvato	Autorizzato
0	Emissione per commenti	S. Checchi	L. Nardoni	P. Luciani	F. Coppa

INDICE

1	SCOPO DEL LAVORO	3
2	CARATTERISTICHE DELLA LINEA.....	4
3	INQUADRAMENTO DI RETE	6
3.1	VIABILITA' STATO DI FATTO	8
4	OFFERTA FERROVIARIA E SU GOMMA.....	9
5	ALTERNATIVE PROGETTUALI	10

1 SCOPO DEL LAVORO

Il presente documento ha la finalità di descrivere le alternative progettuali indagate che hanno determinato il posizionamento planimetrico di una nuova Fermata RFI sulla linea Napoli-Salerno (via Nocera Inferiore), che costituirà un nuovo collegamento ferroviario al sito archeologico di Pompei.

Gli interventi si inquadrano nel programma di miglioramento dei collegamenti tra le reti e sono funzionali al potenziamento dell'interscambio in ottica di riduzione dei tempi di viaggio complessivi.

Le priorità di intervento nell'ambito del programma riguardano la realizzazione di un hub di interscambio ferroviario fra la linea RFI Napoli - Salerno (storica) e la linea Circumvesuviana Napoli-Sorrento gestita da EAV, in posizione adiacente agli Scavi Archeologici di Pompei ed il miglioramento dell'accessibilità ai grandi attrattori turistici costituiti dagli Scavi stessi e dal Santuario Mariano presente nel comune vesuviano.

Tenuto conto dell'unicità dei siti archeologici nell'area di Pompei e dei bacini di domanda, l'intervento mirato al miglioramento dell'accessibilità al sito, con la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria, unitamente a tutti gli investimenti inerziali previsti nel bacino vesuviano/costiero, crea le condizioni per la messa a sistema dei flussi.

In quest'ottica, la vicinanza fisica tra le due ferrovie si trasforma in opportunità di migliorare l'accessibilità ferroviaria al sito mediante un nuovo nodo di interscambio.

L'intervento consiste nella realizzazione di un nodo di interscambio tra la ferrovia RFI Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore) e la linea Napoli – Sorrento gestita da EAV (Ex-Circumvesuviana) in corrispondenza del sito UNESCO di Pompei, in prossimità dell'uscita di Pompei Ovest dell'autostrada A3 Napoli-Salerno e facilmente accessibile anche dalla S.S. 18, costituendo un nodo strategico per l'accessibilità alla rete TPL per i comuni di Pompei, Torre Annunziata e Castellammare di Stabia.

L'idea del nodo intermodale di Pompei nasce nell'ambito del Sistema di Metropolitana Regionale (SMR), approvato con DGR 1282 del 5/04/2002 con l'obiettivo di integrazione e sviluppo della mobilità ferroviaria campana attraverso interventi di carattere infrastrutturale.

Nel 2015 RFI ha redatto un primo studio di fattibilità teso ad individuare i principali interventi da eseguire, con un importo complessivo delle opere da realizzare pari a 33 milioni di euro e tempi di realizzazione di 36 mesi.

In seguito, nell'ambito di incontri specifici coordinati dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, presso la Regione Campania con le Amministrazioni locali, lo studio del nodo di

interscambio è stato oggetto di approfondimenti in relazione alle esigenze manifestate dai diversi stakeholder.

Pertanto, alla luce dell'esigenza di favorire la connettività dell'HUB con il tessuto urbano circostante è stata sviluppata un'ipotesi progettuale a cura RFI in coerenza con i requisiti di seguito espressi e condivisi con gli stakeholder interessati (Comune di Pompei, Regione Campania - ACaMIR, Ente Autonomo Volturno EAV) nell'ambito dei tavoli tecnici sul tema:

- Aumentare l'accessibilità agli scavi mediante il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di una nuova fermata RFI;
- miglioramento dell'accessibilità da/per l'area archeologica;
- intermodalità RFI/EAV.

2 CARATTERISTICHE DELLA LINEA

La linea ferroviaria esistente interessata dal progetto è la **Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore)**.

Di seguito si riportano le caratteristiche della suddetta linea:

CARATTERISTICHE DELLA LINEA Napoli – Salerno (via Nocera Inferiore)	
Numero binari	2
Trazione	elettrica 3 KV c.c.
Sistema esercizio	DC
Regime di circolazione	BA - BAB
Sistema di sicurezza	SCMT
Velocità min/max (rango C)	90/150
Pendenza massima	11 ‰

Il tratto interessato dalla nuova Fermata è in rettilineo, come si può osservare dagli stralci dei disegni originali della linea storica Napoli-Salerno in prossimità della ex Fermata Pompei Scavi.

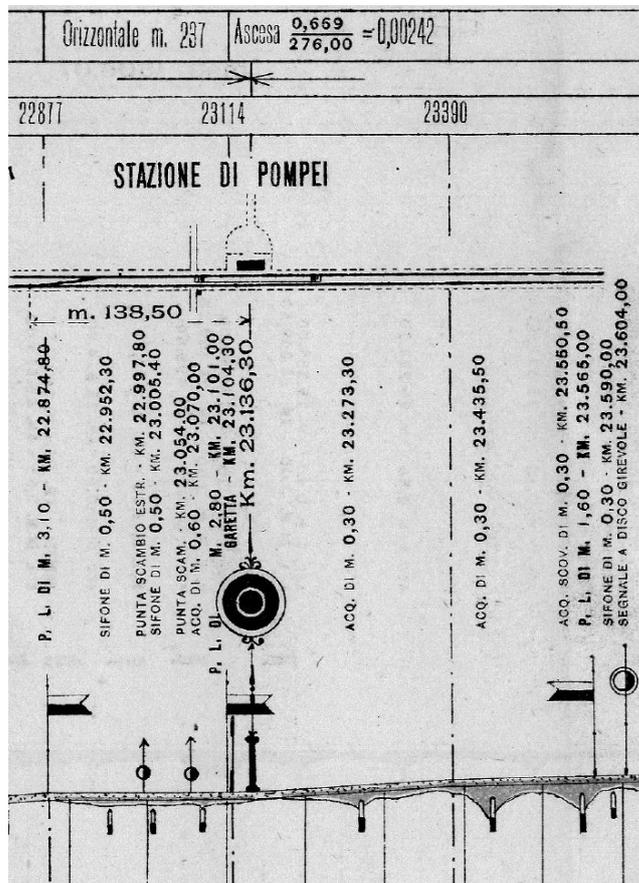


Figura 1: Stralcio disegni originali della linea storica Napoli-Salerno

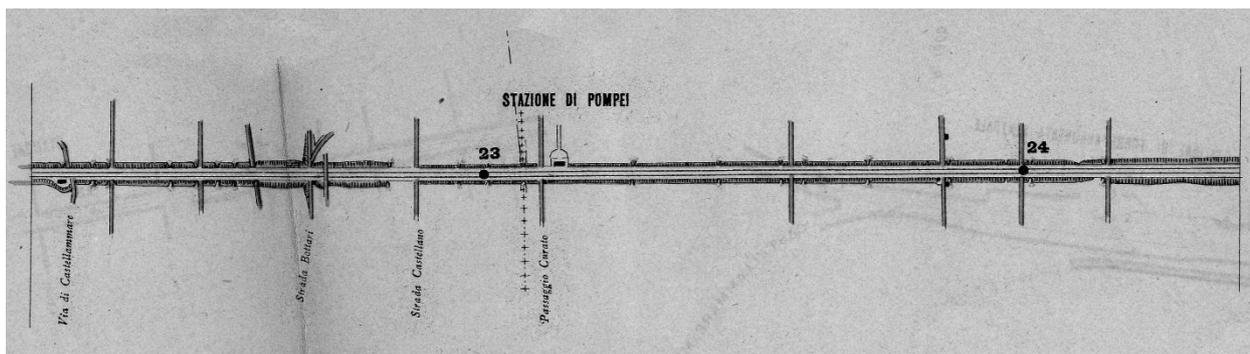


Figura 2: Stralcio disegni originali della linea storica Napoli-Salerno

Il modello dei servizi attuale prevede 2 treni/h per senso di marcia con servizio cadenzato sul collegamento Napoli Campi Flegrei – Salerno via Nocera Inferiore, con rinforzi puntuali nelle ore a maggior frequentazione.

La realizzazione delle opere oggetto della presente relazione crea le condizioni per una possibile futura rilettura del modello dei servizi, che sarà oggetto di eventuale rivisitazione da parte dell'ente programmatore nell'ambito dell'aggiornamento dell'Accordo Quadro vigente per i servizi di Trasporto Pubblico Locale.

3 INQUADRAMENTO DI RETE

Il nuovo Hub di Pompei si inserisce in una rete infrastrutturale strategica per il collegamento di una vasta area del territorio campano. A nord degli Scavi corre la linea ferroviaria Napoli-Poggioreale gestita da EAV, su cui insistono due Stazioni prossime all'area degli scavi mentre ad ovest è presente la fermata Villa dei Misteri sulla linea Napoli-Sorrento, sempre a gestione EAV, che incrocia quasi ad angolo retto la linea Napoli-Salerno gestita da RFI. La Napoli-Salerno è un asse principale ferroviario a doppio binario, della rete regionale che collega il capoluogo campano con i comuni costieri vesuviani, con Salerno e con i comuni della provincia di Salerno, e della rete nazionale, in quanto parte costitutiva della principale direttrice di collegamento Nord-Sud della penisola: Milano-Roma-Napoli-Reggio Calabria. La linea ferroviaria storica serve il comune di Pompei con la Fermata RFI localizzata in viale Giuseppe Mazzini, dalla quale, percorrendo circa 100 metri, si raggiunge piazza Bartolo Longo in cui è situato il santuario della Madonna di Pompei.

L'autostrada A3 Napoli -Pompei – Salerno scorre in direzione nord-ovest/sud-est con la presenza di tre svincoli (Pompei est-Scafati, Pompei-Ovest e lo svincolo di Castellammare) che si innestano rispettivamente sulla Statale 18 sul versante orientale in prossimità del confine comunale con Scafati, a nord-ovest al confine con Torre Annunziata e sulla Statale 145 nella parte centro occidentale del territorio di Pompei al confine con i territori di Castellammare e Torre Annunziata; con un casello in prossimità del nuovo Hub. L'inquadramento sottostante mostra la posizione strategica per le connessioni territoriali del nuovo Hub di Pompei.



Figura 3: Inquadramento di rete a grande scala



- EAV Napoli - Poggioreale
- EAV Napoli - Sorrento
- RFI Napoli - Salerno
- Autostrada A3
- Accessi agli scavi
- Limiti comune di Pompei
- Limiti parco archeologico
- Limiti sito archeologico di Pompei
- Area nuovo HUB Pompei

Figura 4: Inquadramento di rete a media scala

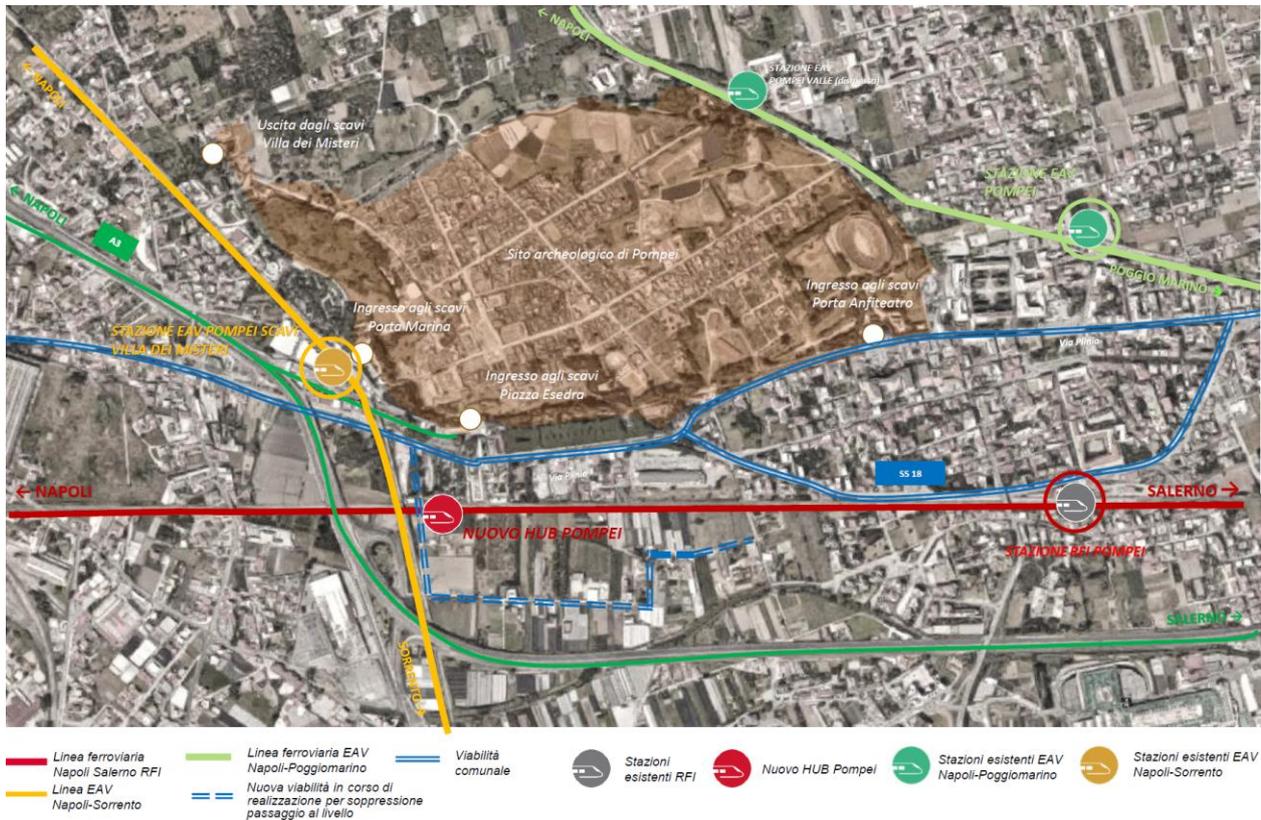


Figura 5: Inquadramento di rete locale

3.1 VIABILITA' STATO DI FATTO

La viabilità allo stato di fatto viene di seguito mostrata includendo il cavalcaferrovia di via Masseria Curato di recente costruzione e di prossima apertura, realizzato da RFI nel 2019 nell'ambito del progetto di soppressione dei passaggi a livello di via Masseria Curato e di via Stabiana. La continuità ciclopeditone in corrispondenza del passaggio a livello di Via Stabiana sarà garantita dall'inserimento di un sottopasso pedonale.

L'area di progetto è localizzata in prossimità di Via Plinio, arteria comunale di penetrazione urbana, che lambisce l'area archeologica a sud e su cui si affacciano diverse attività commerciali. Utilizzando il cavalcavia di recente costruzione sarà possibile raggiungere il centro città passando per via Masseria Curato, viabilità locale a sud della ferrovia adeguata da RFI sempre nell'ambito del progetto di soppressione dei passaggi a livello, per poi proseguire su via Stabiana. Quest'ultima si collega a via Sant'Abbondio a sud della linea ferroviaria Napoli-Salerno.



Figura 6: Stato di fatto viabilità

4 OFFERTA FERROVIARIA E SU GOMMA

Nella tabella si riassume l'offerta trasportistica pubblica verso il sito archeologico di Pompei.

	operatore	linea	→ corse/g	← corse/g	stazione/fermata	→ perc. minuti	← perc. minuti
ferro	EAV Ente Autonomo Vesuvio	Napoli - Sorrento	33	33	Pompei Scavi	36	36
	EAV Ente Autonomo Vesuvio	Napoli - Poggioreale	21	21	Pompei	35	12
	Trenitalia	Napoli - Salerno	31	30	Pompei FS	38	42
gomma	SITA sud Sicurezza Trasporti Autolinee	5001 Pompei-Napoli	17	17	Pompei	45	45
	BUSITALIA Campania	004 Salerno-Pompei	23	26	Pompei P.ta Marina e Mercato	105	110
	BUSITALIA Campania	050 Pompei-Salerno	16	17	Pompei Mazzini (FS)	75	75

Figura 7: Offerta trasportistica pubblica su ferro e su gomma

5 ALTERNATIVE PROGETTUALI

Il progetto si è sviluppato attraverso l'analisi di numerosi scenari che hanno riguardato: il posizionamento della nuova Fermata RFI, il collegamento con l'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri, la viabilità a servizio della nuova Fermata e quella di collegamento con viale Mazzini.

Nell'immagine che segue si riporta l'ipotesi indagata circa il posizionamento della nuova Fermata RFI in corrispondenza del cavalcaferrovia che incrocia la linea EAV Napoli-Sorrento con quella RFI Napoli -Salerno, creando un scambio su due livelli fra le due linee. Un percorso pedonale posto a sinistra del cavalcaferrovia avrebbe poi condotto all'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri. Già questa fase prevede il recupero degli antichi fabbricati borbonici dell'ex Fermata Pompei Scavi, il Parcheggio a sud della linea Napoli-Salerno, la pedonalizzazione di via Plinio ed il cavalcaferrovia di viale Mazzini.

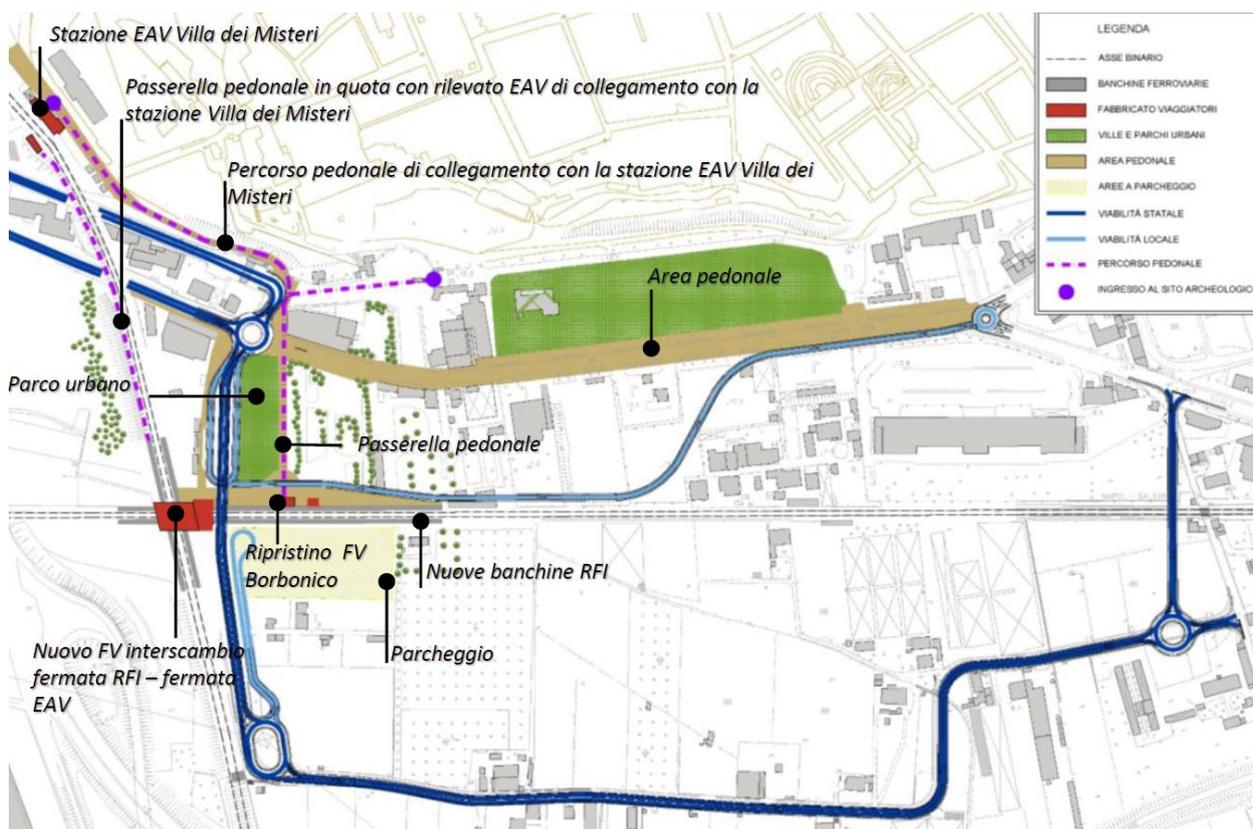


Figura 8: Nuova fermata RFI di interscambio con nuova fermata EAV attraverso un edificio a piastra

Una seconda ipotesi è stata quella di ipotizzare la Fermata RFI in corrispondenza dell'antica Fermata Pompei Scavi, a destra del cavalcaferrovia, collegandosi ad una nuova Fermata EAV attraverso un percorso a quota +16,00 m. Anche in questo caso un percorso pedonale posto a sinistra del cavalcaferrovia avrebbe poi condotto all'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri.

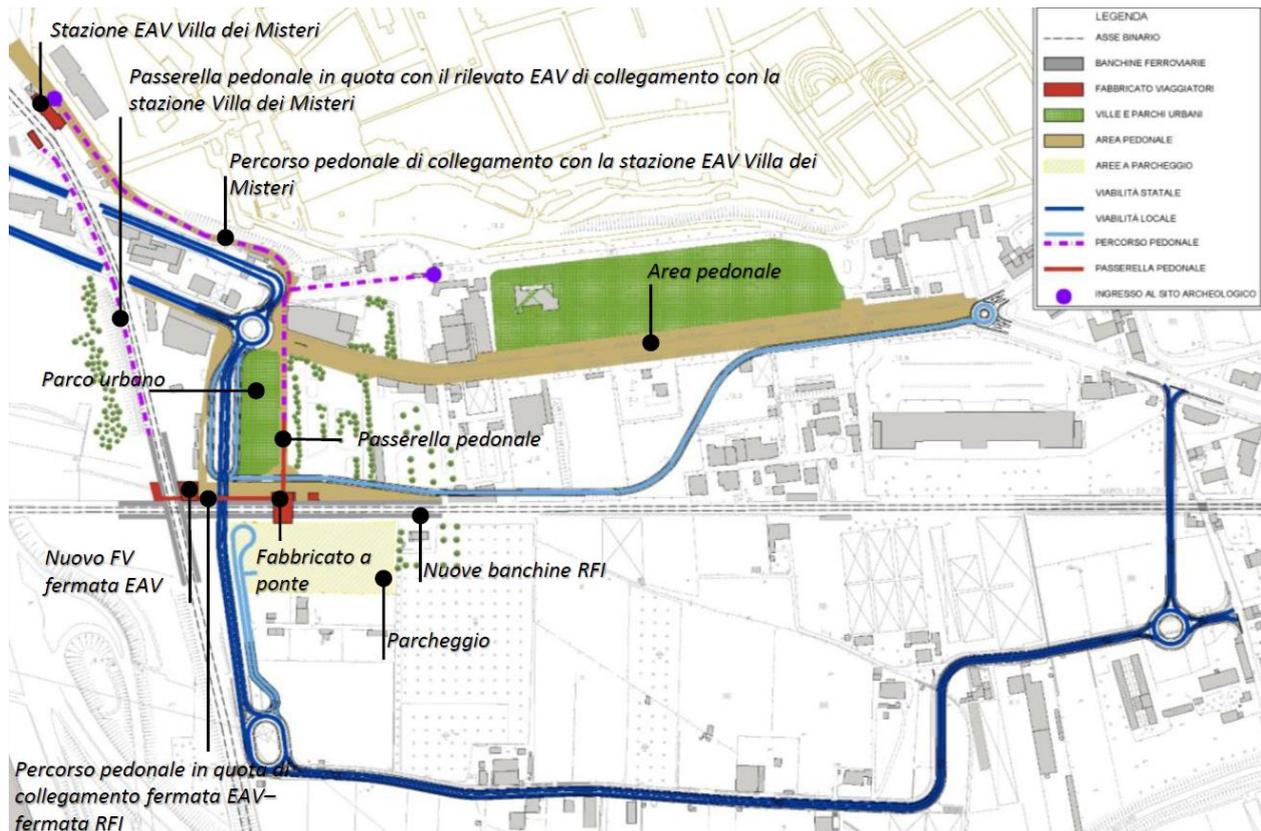


Figura 9: Nuova fermata RFI di interscambio con nuova fermata EAV attraverso un percorso pedonale

La terza ipotesi conferma la posizione della nuova Fermata RFI in corrispondenza dell'antica Fermata Pompei Scavi, ma prevede un collegamento diretto con l'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri attraverso un percorso pedonale in quota con il rilevato ferroviario EAV posto a destra del cavalcaferrovia.

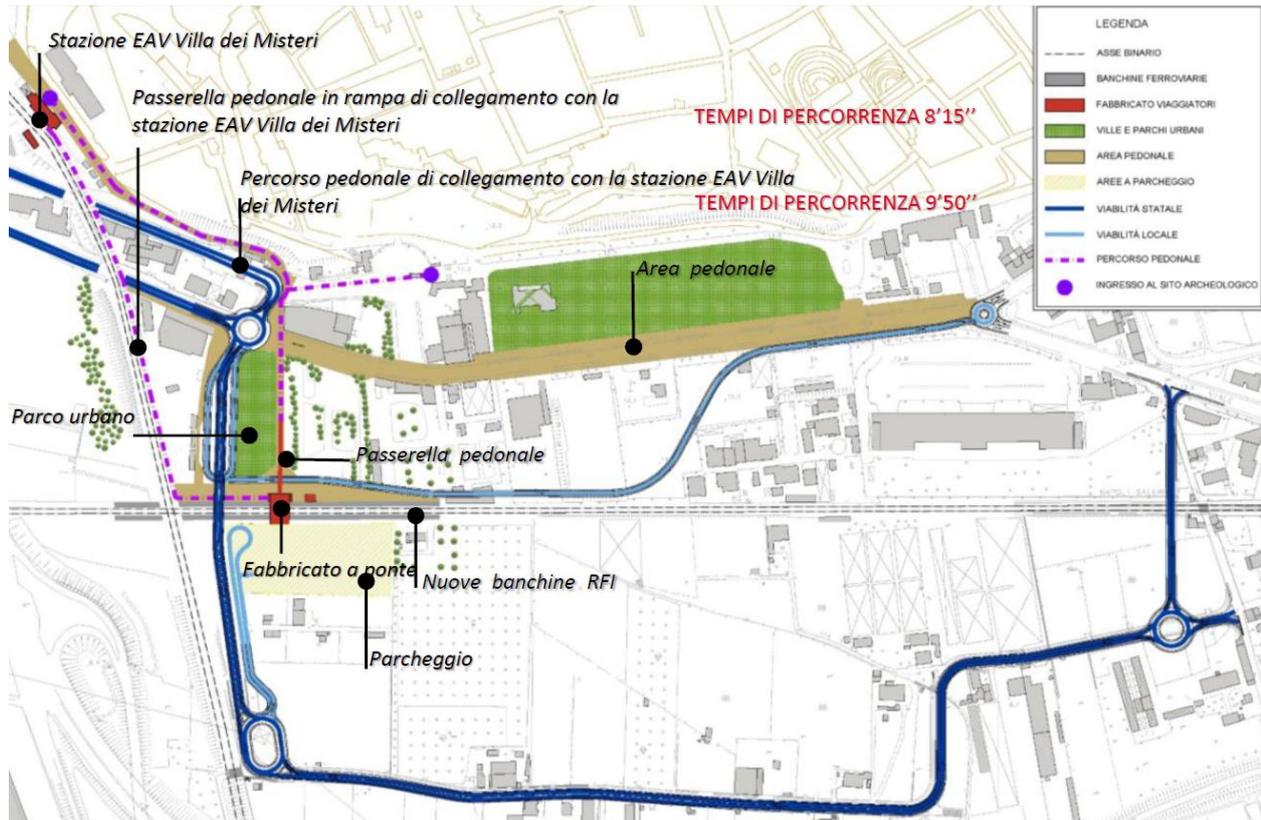


Figura 10: Nuova fermata RFI di interscambio con nuova fermata EAV attraverso un percorso pedonale

La quarta ipotesi conferma l'impostazione precedente, ma prevede un sottopasso pedonale, al di sotto della linea Napoli-Salerno, per raggiungere il percorso pedonale in quota con il rilevato ferroviario EAV che conduce all'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri, posto a sinistra del cavalcaferrovia.

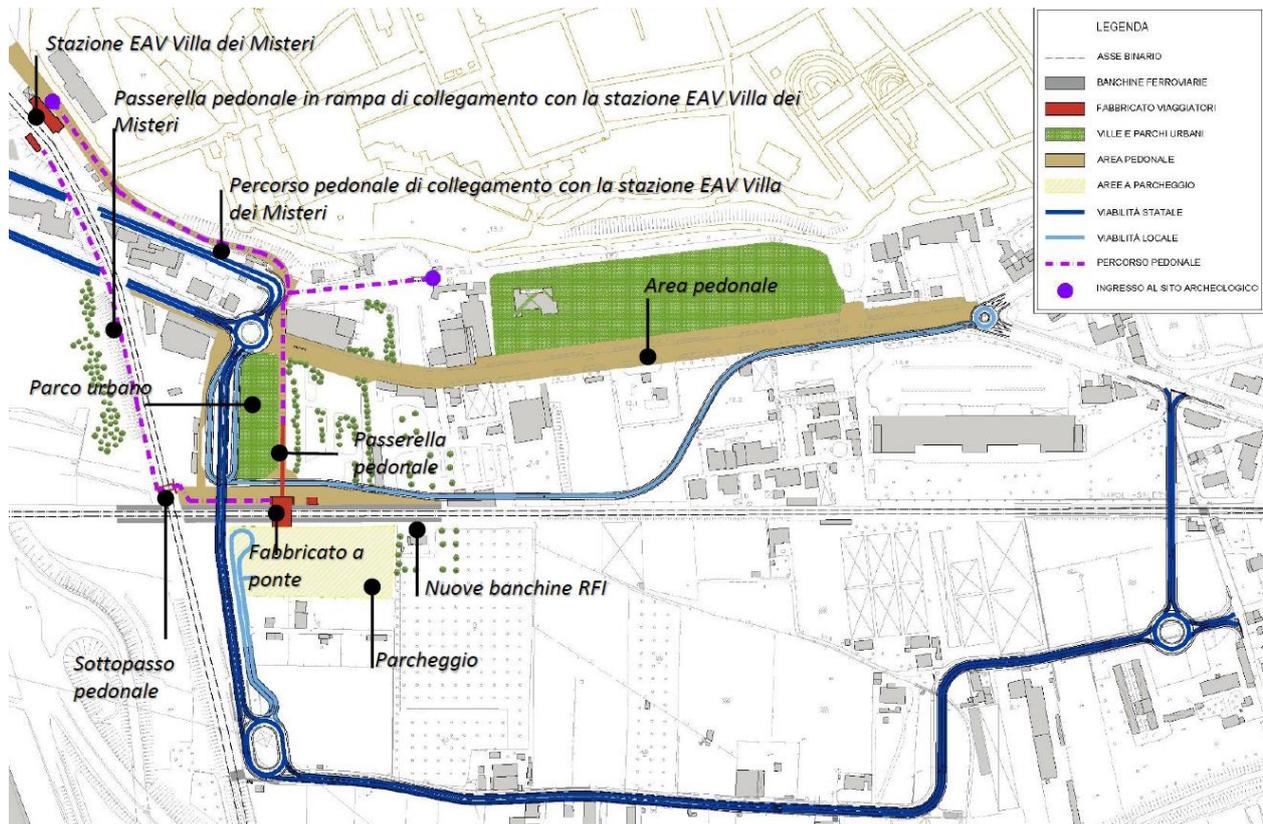


Figura 11: Nuova fermata RFI di interscambio con nuova fermata EAV attraverso un percorso pedonale raggiungibile tramite sottopasso

Segue infine l'ipotesi che costituisce la soluzione definitiva per l'HUB di Pompei. La piastra di collegamento fra le due banchine della Napoli-Salerno sormonta il fabbricato viaggiatori della antica Fermata Pompei Scavi. Il collegamento con l'esistente Stazione EAV di Villa dei Misteri avviene tramite percorso pedonale: partendo dalla quota della piastra della fermata RFI, scendendo con una pendenza dell'8%, si giunge al livello dell'asse pedonale dell'ex fermata borbonica - recuperato e ripavimentato - per raccordarsi infine con l'area pedonale dove si innesta via di Villa dei Misteri, da cui si accede alla fermata dell'EAV, e dove si apre l'ingresso di Piazza Esedra al sito archeologico degli scavi di Pompei. Si inseriscono piste ciclabili sia in sede esclusiva (via Plinio) che in sede promiscua (via Villa dei Misteri). Si migliora la viabilità di progetto sia della nuova Fermata RFI, sia del cavalcaferrovia dove viene eliminata la rotatoria su via Stabina, quest'ultima viene scavalcata tramite

opera a farfalla che assume anche la funzione di spalla del viadotto che segue. Nel Parcheggio viene migliorata la circolazione dei veicoli inserendo due percorsi, uno intero ed uno esterno, ed aggiungendo un secondo ingresso per dare ridondanza al funzionamento degli accessi.

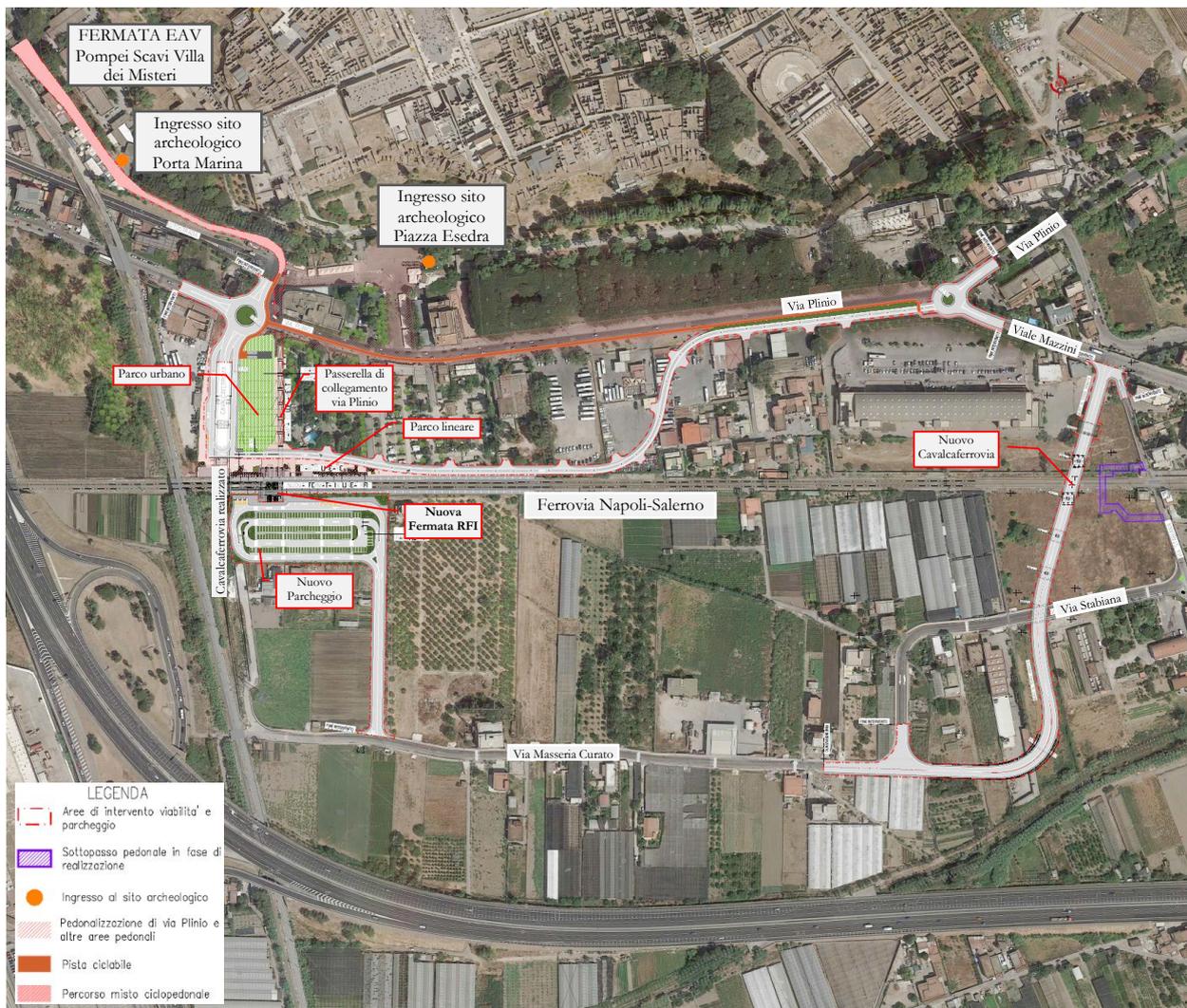


Figura 12: Inquadramento

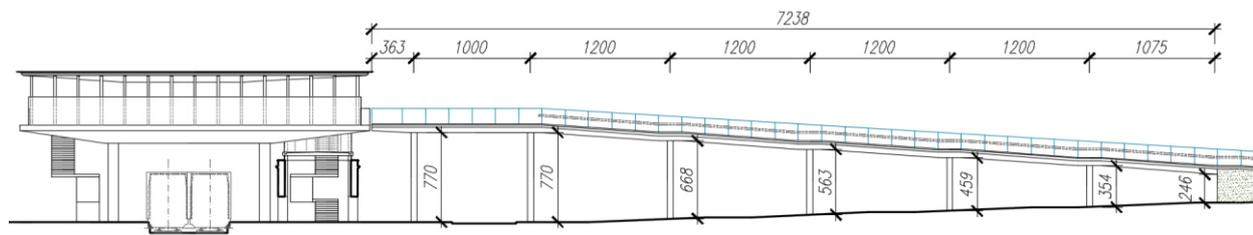
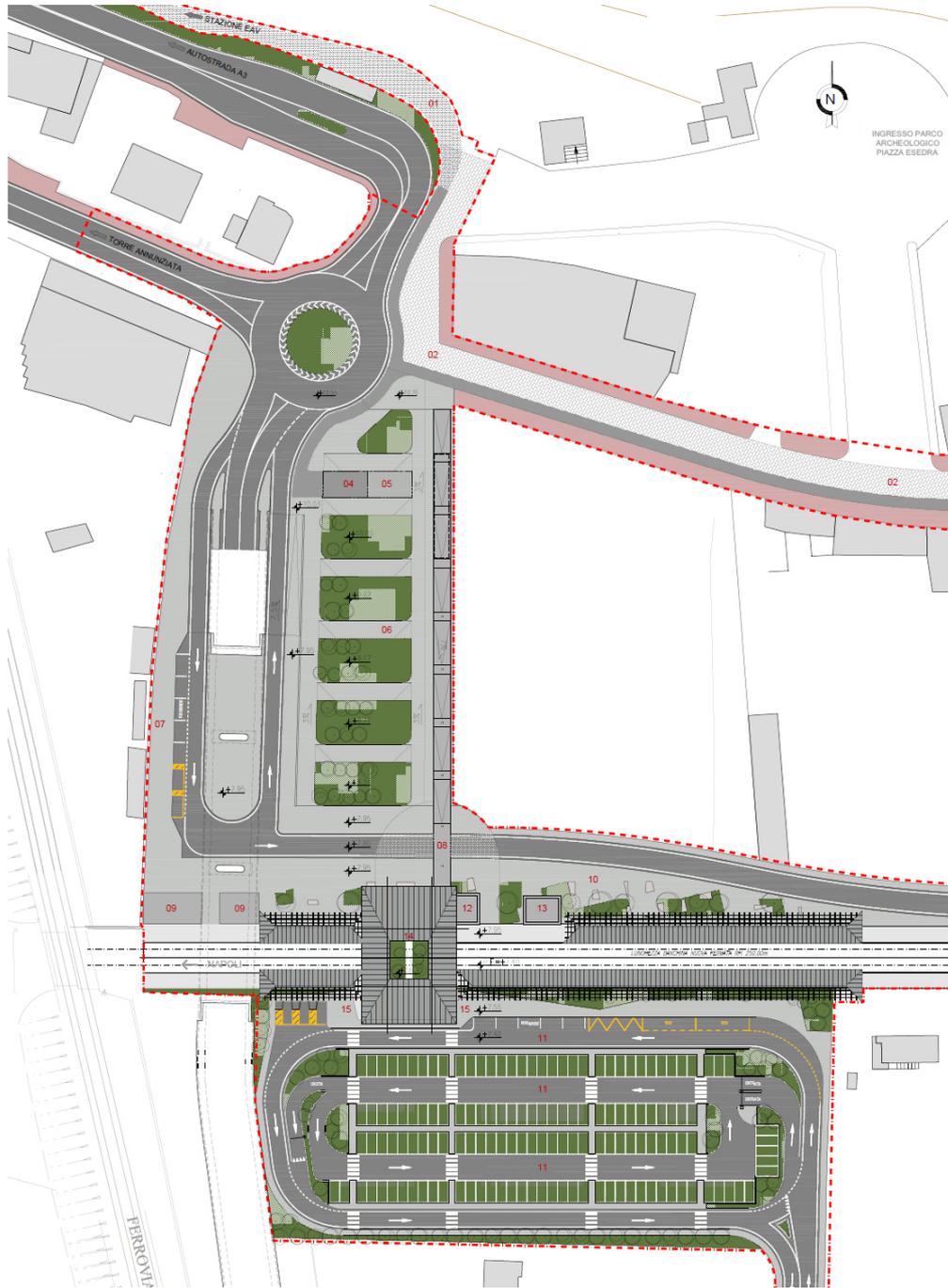


Figura 13: Sezione trasversale piastra di collegamento e passerella pedonale



PEDONALIZZAZIONE VIA PLINIO E COLLEGAMENTO PEDONALE CON LA STAZIONE EAV POMPEI SCAVI-VILLA DEI MISTERI
 01 - Collegamento ciclo-pedonale con la Stazione EAV
 02 - Pedonalizzazione via Plinio
 03 - Ricostruzione aiuole esistenti

AREE ESTERNE ALLA NUOVA FERMATA RFI
 04 - Area per sosta biciclette
 05 - Area a disposizione per funzioni accessorie
 06 - Parco urbano
 07 - Area kiss&ride / parcheggio PRM
 08 - Rampa di accesso alla Piastra di collegamento
 09 - Fabbricato Tecnologico
 10 - Parco lineare
 11 - Area Parcheggio

FABBRICATO VIAGGIATORI
 12 - Atrio di ingresso lato Parco Archeologico
 13 - Predisposizione servizi igienici
 14 - Piastra di collegamento
 15 - Ingresso lato Parcheggio

- | | | |
|-----------------------|---------------------------|-------------------------|
| Limite intervento | Aree verdi di progetto | Percorso ciclo-pedonale |
| Basolato esistente | Aree pedonali di progetto | Pavimentazione drenante |
| Marciapiede esistente | Pista ciclabile | |

La soluzione conclusiva minimizza anche l'impatto del progetto sugli espropri attraverso una mirata posizione degli assi di tracciato.

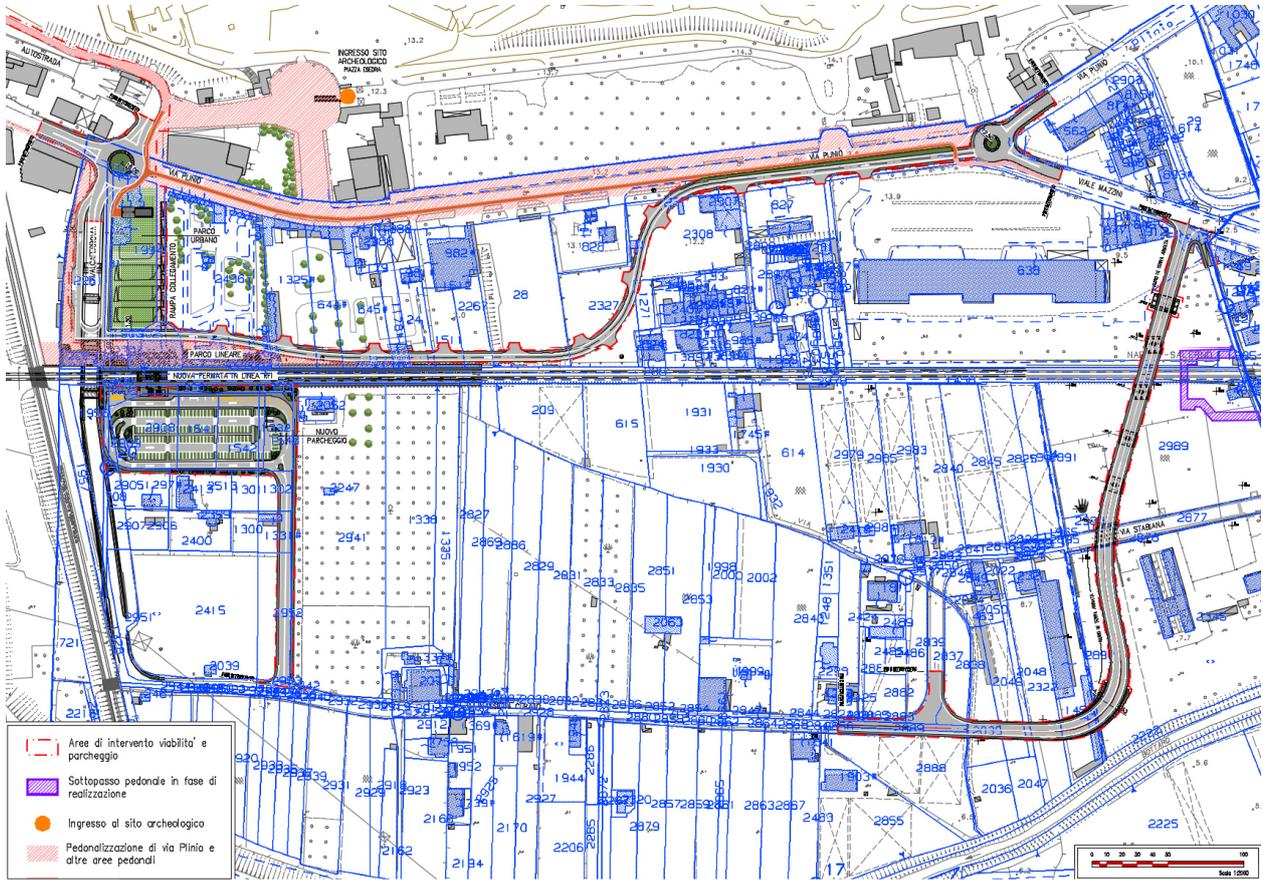


Figura 14: Particellare