

Piano EAV: indispensabili chiarimenti e UNA NUOVA SFIDA

SEICENTOSessantasette milioni di euro:

Trecentosettantacinque per i Porti di Napoli e Salerno, più **Duecentonovantadue** per la tratta della Circumvesuviana Castellammare – Sorrento.

Nessuno di noi, pur in presenza di questo quadro allarmante sottovaluta gli altri stanziamenti previsti. Solo per fare due esempi, penso nel campo dei trasporti - ai 34 mln di euro per la tratta Gragnano-Cmmare-T.Ann.ta - o a quelli necessari, nel caso si realizzi il nuovo presidio Sanitario al Solaro. Resta il fatto che 667 milioni di euro sono tanti soldi, dei quali però Castellammare, dopo il bidone sul Porto, non riceverebbe che pochi spiccioli, se non venissero confermati almeno gli impegni assunti in precedenza da EAV per la nostra città.

Nel piano di EAV di 292 milioni, presentato alla stampa nei giorni scorsi, Castellammare di Stabia è citata per i lavori concernenti la località di Pozzano, la cui stazione sarà destinata esclusivamente all'uscita di emergenza in galleria. Il Piano propone significativi e opportuni interventi di riqualificazione delle stazioni e gallerie per la Penisola Sorrentina.

Si tratta d'investimenti importanti per superare i ripetuti disagi che siamo costretti ad affrontare tutti i giorni e da anni, per assicurare un servizio decente ai pendolari, agli studenti e ai turisti che numerosi si muovono per raggiungere i siti archeologici - in primo luogo Pompei - e la Penisola. Il piano ha anche l'obiettivo di rendere più veloce e in sicurezza il trasporto di passeggeri.

Se come sembra, il tempo di percorrenza si ridurrebbe da Napoli a Sorrento non di molto, si rafforza la perplessità dell'effettiva necessità di operare una tale "violenza" per un guadagno temporale, nel migliore dei casi, di 8 minuti.

Non è chiaro ancora, inoltre, se con la prossima apertura della stazione di viale Europa, la chiusura della stazione di via Nocera, il doppio binario fino alla stazione C.mmare Centro e una maggiore frequenza dei treni - si afferma uno ogni 12 minuti - si preveda che il relativo passaggio a livello, debba rimanere sempre chiuso. Se così fosse, ritornerebbe l'ipotesi folle della realizzazione, di un sottopasso stradale per auto e pedoni, **nonostante il No del Consiglio Comunale?**

Insieme a queste domande, nasce anche la necessità che si apra una verifica, attesi gli accordi raggiunti in precedenza tra Regione, EAV e Comune di Castellammare, il cui contenuto è riportato nella delibera del 2019.

Non condivido tutte le scelte fatte, a partire dal traforo, sugli interventi complessivi però si è pronunciato il Consiglio e da allora, chiariamolo, inadempiente non è la città di Castellammare ma l'EAV. Anche questa è un'affermazione "ideologica", mentre moderno e proiettato verso il futuro è chi non considera rilevante gli accordi definiti, e che i tempi per realizzare le opere possano prolungarsi all'infinito?

Occorre poi decidersi, e questo compete alla Regione e non certo all'Eav: Castellammare di Stabia nella rete dei trasporti su ferro è Penisola sorrentina solo quando si tratta di bucare la montagna oppure lo è sempre? Il Comune di Castellammare di Stabia partecipa al tavolo in Prefettura con i sindaci per discutere di come migliorare l'offerta di trasporto turistico, soprattutto in estate? Un ragionamento integrato sulla mobilità urbana si può chiedere, chiamando a discutere Ferrovie dello Stato, Circumvesuviana, Autorità portuale e Anas, oppure qualcuno si sente vittima di lesa maestà? Senza i cittadini di Castellammare e le scelte che la politica locale è chiamata ad assumere si rischia di commettere grossi errori, come quello del traforo.

Riassumo quanto era previsto nella delibera e, mi dispiace per il fastidio, ma continuerò a insistere sulla necessità di modificare alcune decisioni:

Con atto Consiliare n. 26 del 14.05.2019 venne approvato il progetto definitivo denominato "LINEA CIRCUMVESUVIANA TRATTA: TORRE ANNUNZIATA – POMPEI INTERVENTI L. 80/84 SUL TERRITORIO DI CASTELLAMMARE DI STABIA (NA) nonché adottata la variante allo strumento urbanistico generale.

*L'opera riguarda il raddoppio della linea ferroviaria Circumvesuviana, tratta Via Nocera Castellammare di Stabia - Progetto Esecutivo III **Lotto**, che è in continuazione dell'intervento già in corso di realizzazione del Progetto II **Lotto**, afferente al Raddoppio linea ferroviaria fino a via Nocera, Stazione di Pioppaino, Stazione di Stabia Scavi e Parcheggio.*

*Gli interventi proposti, prevedono **l'eliminazione delle opere puntuali del sottopasso di via Cosenza e del sovrappasso di Via Grotta S. Biagio** e consistono in opere di linea e opere puntuali, come di seguito riportate:*

1. Opere per il raddoppio della linea tra via Nocera e Stazione Castellammare Centro, composte da:

- barriere antirumore linea da PL via Cosenza a imbocco galleria;
- consolidamento versante - imbocchi galleria;
- galleria naturale tra PL via Cosenza e Castellammare Centro;
- raddoppio linea da PL via Cosenza a Castellammare Centro;

2. Riqualificazione e opere accessorie per la stazione Castellammare Centro;

3. Riqualificazione Stazione Pioppaino;

4. Opere di completamento:

- parcheggio di Pioppaino, collegamento con la Stazione e miglioramento dell'accessibilità alle aree est/ovest linea ferroviaria zona Pioppaino;
- collegamento della Stazione Stabia Scavi con l'area archeologica di Villa Arianna e intervento di valorizzazione di Villa Arianna e Grotta San Biagio;
- miglioramento dell'accessibilità dalla Stazione Stabia Scavi da Via D'Annunzio;
- parcheggio interrato di piazza Unità d'Italia e realizzazione di un collegamento con le Terme tramite ascensore inclinato c/o Stazione Castellammare Centro.

In merito a questi due ultimi interventi era necessario attivare una variante al PUT e, come riportato nel verbale conclusivo dei lavori della conferenza di servizi del 22 febbraio 2019, lo staff tecnico del Concessionario avrebbe dovuto supportare sia il Comune che la struttura Legge 80/84 della Regione Campania per la definizione delle procedure.

E' inoltre opportuno far rilevare che proprio dalla relazione generale degli atti progettuali era posto in evidenza tra l'altro che "La linea Circumvesuviana tra Pompei e Vico Equense nei prossimi anni, grazie alla riqualificazione di cinque stazioni e al raddoppio del binario tra le stazioni di "Moregine" e "Castellammare di Stabia"~ **sarà utilizzabile anche come trasporto metropolitano interno a Castellammare e di collegamento con la campagna pompeiana..... e le stazioni ferroviarie diventeranno elementi di snodo tra tessuto urbano e rete dei trasporti, con l'opportunità di uso del mezzo pubblico per decongestionare il centro abitato e restituire dignità e centralità a tutti i quartieri cittadini di Castellammare di Stabia.** Questo piano che Regione Campania, Ente Autonomo Volturno e Circumvesuviana, il concessionario Consorzio San Giorgio Volla Due, d'intesa col Comune di Castellammare di Stabia, intendono realizzare per ammodernare e mettere in sicurezza la rete della Circumvesuviana che da settant'anni serve il territorio comunale, prevede **il restauro e la riqualificazione di due stazioni (Castellammare di Stabia e Castellammare Terme)**, il totale rifacimento di altre due stazioni (Moregine e Pioppaino) e la costruzione ex novo della nuova stazione che sostituirà quella di Via Nocera (Stabia Scavi)."

A oggi si deve registrare che gli interventi riguardano unicamente la realizzazione del traforo della collina di Varano e la nuova Stazione di Viale Europa. Lo ricordo a me stesso, lavori per la stazione iniziati nell'aprile del 2017 e non ancora conclusi dopo 6 anni!

E' lecito, dunque, chiedere, :

- restano confermati gli investimenti già previsti per Castellammare e in quali tempi si pensa di realizzare gli interventi ?
- Esiste un cronoprogramma, progetti pronti sui 4 punti richiamati nella delibera?
Allo stato abbiamo letto solo quello per le opere, riferite al tratto Castellammare-Sorrento .
- per evitare pasticci e non sprecare risorse, solo per fare un esempio concreto, si pensa di armonizzare gli interventi previsti per le Antiche Terme (12 mln di euro stanziati nel CIS Pompei-Napoli-Vesuvio) con quelli necessari per ripristinare la stazione di "Castellammare Terme"?

Oggi è solo un manufatto abbandonato , con un cantiere fermo da mesi, impiantato non certo per realizzare il progetto esistente da 15 anni della nuova stazione.

Per Castellammare rappresenta un'opera importante per il rilancio del termalismo.

In questa fase potrebbe essere opportuno, quindi, prendersi una pausa , ripensare al progetto del traforo e impegnarsi tutti - Soprintendenza, Regione, EAV e Comune - per operare un cambiamento che abbia al centro l'obiettivo, la sfida di valorizzare i nostri tesori di STABIAE.

Il tema è stato riproposto giustamente, anche con iniziative assunte di recente ,da Parlamentari di diversa parte politica .

La PROPOSTA

I lavori Eav stanno pesantemente impattando sulle due colline di Varano e del Solaro. Al di là delle valutazioni sulla fragilità nota dei costoni, gli interventi possono essere un'occasione per ridurre i rischi e di valorizzazione del patrimonio archeologico nascosto della città, a partire da Grotta San Biagio, un ipogeo paleocristiano utilizzato, in una prima fase, come catacomba già nel V secolo, ubicato oggi nel territorio del Comune di Castellammare di Stabia.

Successivamente, con l'arrivo dei benedettini, fu adibito a luogo di culto ed anche di sepoltura: conserva un importante ciclo di affreschi. Nel XVII secolo la Grotta fu chiusa al culto e subì progressivamente una serie di manomissioni. Non è stata mai aperta alle visite.

L'ingresso alla grotta è situato all'interno del Poligono di Tiro di proprietà demaniale (Ministero Difesa), dato in concessione alla locale sezione dell'Unione Italiana Tiro a Segno. Questa particolare collocazione concorre ad ostacolare l'accesso e ad impedire un normale uso pubblico dell'area. Già negli anni 2000 il Comune di Castellammare di Stabia aveva proposto un'ipotesi di valorizzazione dell'area del Poligono di Tiro. Di recente il Parco archeologico di Pompei ha avviato un importante programma di studio della Grotta finalizzato al restauro e all'apertura al pubblico.

Questa circostanza, unitamente alla individuazione sulla collina del Solaro della cd. Villa romana del Belvedere (già indagata dai Borbone nel 1781) e del sistema di collegamento tra la stessa villa e la base della collina in età romana durante i saggi archeologici preventivi del cantiere di raddoppio della linea Circumvesuviana tra Torre Annunziata e Castellammare di Stabia, rappresenta l'occasione per rimodulare i fondi disponibili in un sistema di integrazione tra la Circumvesuviana e il sito di Stabiae. Si utilizzino pertanto i fondi per:

1. scavare e restaurare l'intera area del Poligono di Tiro/Grotta San Biagio creando un accesso dal basso agli Scavi di Stabiae

riutilizzando le rampe di età romane già indagate negli anni 80 del XX secolo

2. creare una Porta di accesso/punto di accoglienza agli Scavi di Stabiae nei locali della stazione in via di dismissione di “Via Nocera”
3. scavare i resti romani riaffiorati in queste settimane e la Villa del Belvedere e quelli in piazza Unità d'Italia già individuati nel 2019, creando un nuovo attrattore culturale nel cuore di Castellammare
4. fare di Castellammare Centro una “Stazione dell'archeologia” e creare un percorso di visita pedonale verso la collina del Solaro, all'interno della stazione di Castellammare di Stabia centro che possa condurre direttamente al Parco delle Nuove Terme (restituito a nuove funzioni), risalendo verso Villa Weiss, lungo il tracciato della galleria esistente: questo cammino interno alla stazione è possibile e potrebbe creare un'integrazione turistica con la funivia del Fauto, oltre che consentire di raggiungere il Solaro da piazza Unità d'Italia
5. creare una navetta interna turistica Eav che colleghi Varano –Museo di Quisisana stazioni ferroviarie Circum e Trenitalia – Marina di Stabia – Porto Antico.
6. Riaprire la stazione di Castellammare Terme
7. Riaprire la stazione di Pozzano
8. Riqualificare la stazione di Pioppaino sulla base del progetto esistente e ripristinare la fermata di Ponte Persica