

# Realizzazione della Stazione “VESUVIO EST”: considerazioni e proposte

---

## Premessa

Con il presente documento, il *Movimento Politico Culturale “CIVICO 34”*, intende porre all’attenzione delle istituzioni locali, delle forze sociali e politiche nonché dell’intera cittadinanza, le proprie considerazioni circa la realizzazione della Stazione “Vesuvio Est”. La vastità di implicazioni che riveste l’argomento in oggetto e l’orizzonte temporale ampio implicano che tale documento non può essere esaustivo dell’intero arco di problematiche connesse. Tuttavia, si

*Movimento Politico Culturale “CIVICO 34” - Via Antonietta de Pace, 34 - 80040 Striano (Na)*

*E-mail: [civico34@gmail.com](mailto:civico34@gmail.com) - Internet: [www.civico34.com](http://www.civico34.com)*

ritiene giusto e utile pubblicare una riflessione politica in forma di documento che possa aiutare e stimolare il dibattito politico e che rappresenti una sintetica ed iniziale base programmatica di un eventuale azione di governo del territorio.

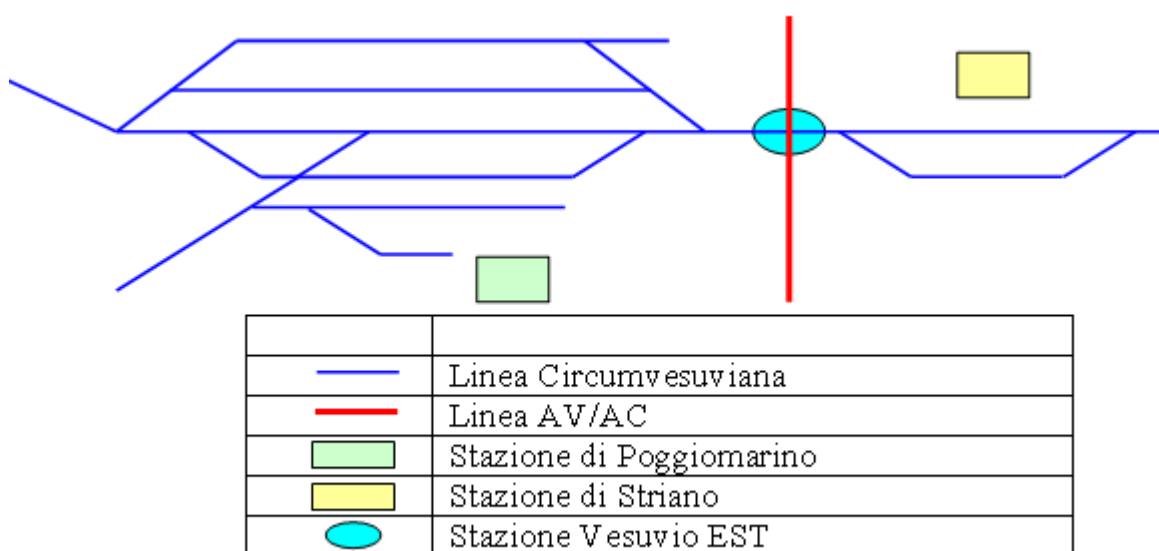
**Parte Prima:** *Il contesto tecnico-urbanistico dell'area di realizzazione della "Vesuvio Est"*

*1. Area di progetto*

L'area interessata dalla costruzione della stazione d'interscambio "VESUVIO EST" è interamente localizzata nel Comune di Striano, in una zona in cui il Piano Regolatore Generale prevede la destinazione d'uso E (destinazione agricola). Nelle immediate vicinanze si trovano poi le stazioni di Poggiomarino (Provincia di Napoli) e Sarno (Provincia di Salerno), in posizione baricentrica rispetto all'attuale sistema infrastrutturale ed all'organizzazione del territorio che esso determina, intercettando, tra l'altro, la linea Circumvesuviana Napoli Ottaviano Sarno a sud est del centro abitato del Comune di Striano.



Allo stato attuale, la linea ferroviaria Alta Velocità a Monte del Vesuvio è completata a meno dell'allargamento per la realizzazione dei binari di precedenza, che non è realizzato e risulta solamente progettato da RFI. Analogamente non sono realizzate opere in sottopasso o sovrappasso della linea Alta Velocità e della Circumvesuviana che possono prefigurare dei percorsi pedonali di collegamento tra le due linee ferroviarie. Per quanto riguarda la linea Circumvesuviana Napoli - Ottaviano - Sarno, attualmente, essa è a doppio binario sino alla stazione di Cercola, e a singolo binario sino a Sarno. La stazione di Poggiomarino è dotata di un piano stazione che comprende tre precedenze e due binari tronchi, mentre la stazione di Striano presenta solo un binario di precedenza. Lo schema di tali piani di stazione insieme allo schema elementare del punto di incrocio tra la linea ferroviaria della Circumvesuviana e la linea Alta Velocità a Monte del Vesuvio è di seguito riportato in figura.



I collegamenti viari principali, sempre nell'intorno dell'area dell'intervento, sono costituiti essenzialmente dalla A30, la cui connessione è possibile attraverso lo svincolo di Sarno e la SP106 Strada Provinciale Striano Sarno, la SP84 Strada Provinciale Striano/Poggiomarino e la SP267 Strada Provinciale Pataffio mentre la viabilità secondaria è formata da una fitta rete di piccole strade comunali, vicinali e poderali che assolvono la funzione di collegare alla viabilità maggiore le case sparse, i piccoli aggregati e i centri abitati più consistenti non attraversati dalla grande viabilità.

In quest'ottica, la realizzazione della Stazione Vesuvio Est, comporta necessariamente il recupero e l'adeguamento del sistema viario attuale, da integrare con alcuni limitati interventi di costruzione di nuove arterie. Tali interventi richiedono una rigorosa protezione e valorizzazione dei caratteri e delle funzioni della viabilità esistente.

Dal punto di vista del trasporto collettivo, l'area di progetto è caratterizzata da:

- assenza di trasporto pubblico su gomma;
- presenza di un trasporto pubblico su ferro con cui, di fatto, non si relaziona: le due linee ferroviarie, della Circumvesuviana Torre Annunziata-Poggioreale e Napoli-Ottaviano-Sarno lambiscono il territorio senza che questo ne risulti avvantaggiato.

## 2. *Lo schema progettuale della stazione*

Il progetto è concepito prevedendo lo sviluppo della stazione in 3 fasi funzionali. La prima, all'attivazione con orizzonte temporale 2015, prevede un'estensione della stazione di circa 3.000 mq s.l.p., escluso il piano delle banchine, tenendo conto di un flusso pari a 3.000 clienti/giorno, con un picco massimo di 450 clienti/ora. La seconda, con orizzonte temporale 2020, prevede un possibile aumento delle superfici fino a circa 6.500 mq. La terza, con orizzonte temporale 2030, prevede un'ulteriore fase di sviluppo della stazione e incremento della superficie totale fino a un massimo di 8.000 mq. Il progetto prevede, inoltre, che la prima fase funzionale della stazione, compreso il sottopasso, venga realizzata in un massimo di 2 anni e comunque non prima di aver ultimato le opere relative al piano del ferro, comprese le banchine. La stazione sarà inoltre destinata a servire l'utenza di tutto il traffico ferroviario confluyente nel nodo, tanto a livello regionale quanto a livello nazionale. L'organismo della stazione sarà articolato in quattro sistemi interdipendenti:

- il "sistema treni Alta Velocità";
- il "sistema dei servizi al viaggiatore", biglietterie, informazioni, caffetterie, ...;
- il "sistema dei servizi secondari alla città", mix di servizi composto da attrezzature di pubblica utilità, di ristoro e shopping;
- il "sistema del trasporto pubblico urbano", la stazione della circumvesuviana ubicata all'interno della stazione stessa.

## 3. *Obiettivi generali da perseguire e strategie per raggiungerli*

La realizzazione della stazione è presupposto necessario per l'aumento dell'accessibilità dell'area dell'agro nocerino-sarnese ed in particolare d'alcuni importanti poli turistici: il Parco del Vesuvio, il polo turistico-archeologico di Pompei, la costiera sorrentina. Inoltre il nodo in questione potrebbe essere, attraverso la realizzazione delle linee dedicate, la stazione d'accesso principale alla rete Alta Velocità per la città e la provincia d'Avellino. La nuova stazione quindi, oltre a creare un'integrazione tra rete ferroviaria locale e nazionale, è coerente con la strategia della Regione Campania, che ha come obiettivo primario la realizzazione del Sistema di Metropolitana Regionale, in cui l'insieme delle reti delle ferrovie regionali ed urbane e degli altri sistemi di trasporto pubblico dovranno essere ricondotti a sistema attraverso un'efficace interconnessione tra i nodi locali. L'ipotesi di creazione di una "bretella" a monte del Vesuvio ha il duplice obiettivo di servire sia il traffico merci, con funzione di tangenziale per dirottare i flussi al di fuori delle aree urbane, sia il traffico passeggeri, come futuro prolungamento della linea Alta Velocità a Sud.

Inoltre essa consente ai treni passeggeri a lunga percorrenza di proseguire da Napoli Centrale senza interessare la linea costiera Napoli-Salerno che verrebbe invece dedicata ai treni di carattere regionale.

## Parte Seconda

### *Considerazioni politico-programmatiche*

Dall'analisi, anche sintetica, della base progettuale di partenza, si evince con chiarezza che siamo di fronte ad un'opera che, a regime, trasformerà non solo la zona interessata dalla realizzazione della stazione, ma probabilmente l'intera cittadina, sia in termini di mobilità, che urbanistici, sociali, culturali e occupazionali.

L'ingente flusso di persone che si muoveranno sul nostro territorio, la nostra aumentata capacità di collegamento veloce con la Capitale, la ristrutturazione e l'integrazione del tessuto viario nascondono un indotto futuro enorme del quale si deve tenere conto oggi, e con urgenza.

Occorre, con chiarezza, evidenziare che esiste già un'area che ricade sul territorio comunale sulla quale il Comune di Striano non ha più, in sostanza, nessuna "giurisdizione".

L'area in questione è ovviamente quella identificata dalla RFI come territorio di realizzazione della "Vesuvio Est". Questo implica che non c'è e non ci sarà nessuna possibilità di intervento sullo "stile" di realizzazione e che sarà necessariamente il territorio a doversi adeguare alla presenza della stazione, cercando di trarne i maggiori vantaggi possibili ed evitando di pagare prezzi troppo alti in termini di impatto ambientale e sociale. È bene quindi porre come base di discussione una doverosa distinzione tra area "interna" di realizzazione della stazione ed area "esterna", in parte o del tutto ricadente nel territorio comunale. Da questa distinzione, discendono due considerazioni, o meglio due proposte, che mirano a colmare due vuoti politici:

- Assenza dell'Ente Comune dagli organismi decisionali e di controllo
- Analisi dell'adeguatezza dello strumento urbanistico

*1. Assenza dell'Ente Comune dagli organismi decisionali e di controllo: Proposta di istituzione di un Osservatorio Permanente*

Partendo dal presupposto che la realizzazione della Stazione rappresenta un'opportunità di sviluppo, e ribadendo l'esistenza di un territorio comunale fuori dal controllo diretto delle istituzioni locali, si propone l'attivazione di strumenti che consentano al nostro Comune di mantenere alta l'attenzione sul tema con un occhio "dedicato".

Considerato inoltre, che l'Ente è, di fatto, totalmente escluso da ogni ambito decisionale e/o di controllo, l'istituzione di un Osservatorio Permanente, a carattere tecnico-politico, con una adeguata rappresentanza delle forze sociali presenti sul territorio ed eventualmente in partnership con i Comuni di Poggiomarino e Sarno, consentirebbe di esercitare un

monitoraggio costante degli impatti derivanti dalla realizzazione della stazione ed allo stesso tempo di tradurre le possibilità di sviluppo in scelte politiche concrete.

2. *Analisi dell'adeguatezza dello strumento urbanistico: possibili e/o necessarie modifiche al Piano Regolatore Generale*

L'interesse della nostra cittadina dovrà essere rivolto all'indotto sociale, culturale, urbanistico derivante dalla stazione. Su queste basi, potrebbe essere necessario o addirittura inevitabile un adeguamento del Piano Regolatore Generale.

È certamente un tema delicato, che merita ulteriore approfondimento e che non è sintetizzabile in poche righe.

Tuttavia, ci preme stabilire un principio: è lo strumento che si adegua all'idea di sviluppo, e non viceversa. L'elaborazione politica di un piano di sviluppo, la costruzione di una nuova idea paese, la massimizzazione dei vantaggi derivanti dalla realizzazione della "Vesuvio Est", imporranno di certo cambiamenti anche allo strumento urbanistico.