



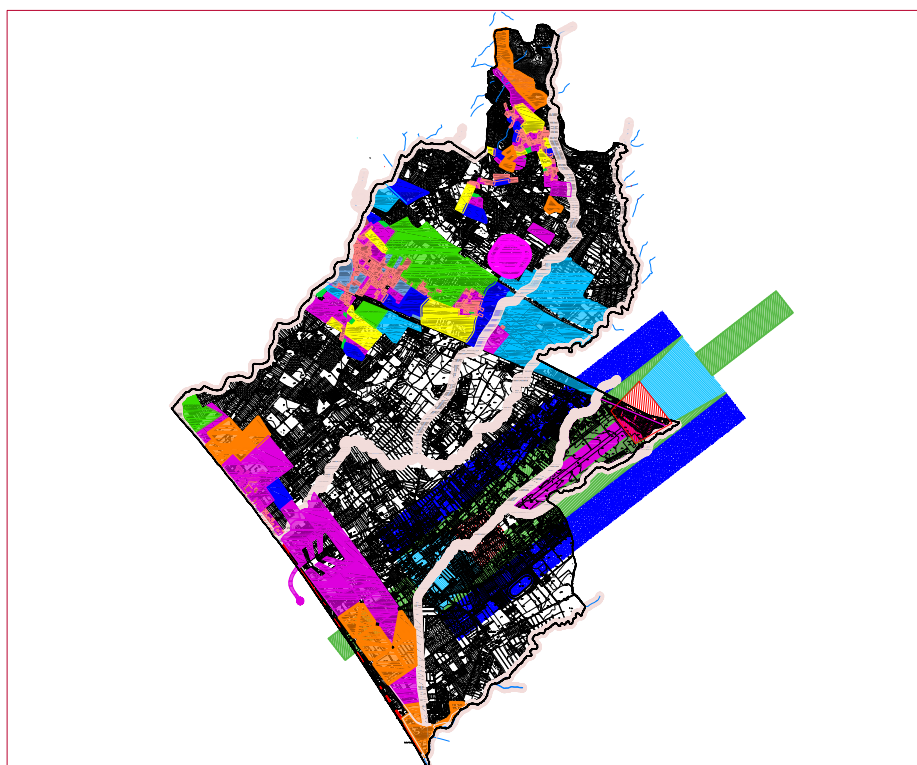
PRA

Piano di Rischio Aeroportuale

COMUNE DI PONTECAGNANO FAIANO
Provincia di Salerno

COMUNE DI PONTECAGNANO FAIANO
Ufficio Protocollo
Copia conforme all'originale digitale
Protocollo N. 0050011/2025 del 27/10/2025
Firmatario: COSTANTINO PANDOLFI

Il Tecnico



ELABORATO

Relazione Tecnica

Rev 06 del 25/07/2025

Indice

1. Premessa	2
2. Quadro di riferimento normativo	2
3. Inquadramento territoriale dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano	4
4. Stato dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano dopo la prima fase di potenziamento ed ampliamento .	9
5. Strumenti di pianificazione aeroportuale	13
6. Strumenti urbanistici vigenti nel Comune di Pontecagnano Faiano.....	16
7. Individuazione delle zone di tutela dei PRA	18
7.1 Caratteristiche generali delle zone di tutela.....	18
7.2 Le zone di tutela nel Comune di Pontecagnano Faiano	21
8. Norme tecniche di attuazione del PRA	28
9. Valutazioni di coerenza e compatibilità con gli strumenti urbanistici.....	40

1. Premessa

Il Comune di Pontecagnano Faiano comprende all'interno del suo territorio la quasi totalità delle aree facenti parte del sedime dell'Aeroporto di Salerno per un'estensione di 121 Ha, ricadendo soltanto marginalmente nel territorio del Comune di Bellizzi per la parte relativa all'attuale Terminal Passeggeri e parcheggio annesso che ricopre ca 3 Ha.

Infatti, l'Aeroporto e la sua area di interesse con specifico riferimento ai vincoli aeronautici ed alle aree di rischio riguardano, oltre a quello di Pontecagnano Faiano, i Comuni di Bellizzi e Montecorvino Pugliano.

Pertanto, il territorio comunale è soggetto alle normative aeroportuali vigenti ed in particolare al Codice della Navigazione per quanto attiene una serie di vincoli e di prescrizioni da considerare nell'ambito della pianificazione urbanistica ai fini delle tutele del territorio dai rischi derivanti dall'attività aeronautica.

Di qui la necessità da parte di ogni comune interessato dalle aree di tutela aeroportuali di dotarsi dei Piani di rischio, contenenti indicazioni e prescrizioni da recepire nei propri strumenti urbanistici per rafforzare i livelli di protezione nei luoghi limitrofi all'aeroporto.

2. Quadro di riferimento normativo

La normativa in materia di Piani di rischio è costituita da:

- Codice della Navigazione (di cui al D.Lgs. 96/2005, modificato e integrato dal D.Lgs. 151/2006).
- Regolamento ENAC "Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche – ex artt. 707, co.5 e 715 del Codice della Navigazione" Edizione 1 del 24/03/2025.

Il Codice della Navigazione (di cui al D.Lgs. 96/2005 modificato ed integrato dal D.Lgs. 151/2006) ha introdotto al Capo III nuove previsioni normative in materia di vincoli alla proprietà privata da apporre sui terreni limitrofi agli aeroporti.

In particolare, al quinto comma dell'articolo 707 "Determinazione delle zone soggette a limitazioni", il legislatore ha introdotto la previsione normativa dei Piani di rischio, strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautica.

La redazione di detto Piano è di competenza del Comune il cui territorio è interessato dalle zone di tutela e, qualora tali zone interessino i territori di più Comuni, il Piano è redatto in forma coordinata da tutti i Comuni interessati.

L'articolo 707 del Codice della Navigazione prevede che i Piani siano adottati nel rispetto dei Regolamenti di ENAC.

Al fine di ottemperare alle previsioni del Codice, ENAC ha prodotto recentemente (24 marzo 2025) il Regolamento "Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche – ex artt. 707, co.5 e 715 del Codice della Navigazione" Edizione 1 del 24/03/2025 contenente le linee guida per la redazione dei Piani di Rischio.

Dall'anno di emanazione del Decreto Legislativo, che ha modificato la parte aeronautica del Codice della Navigazione, i Comuni non possono autorizzare opere ed attività ubicate lungo le direzioni di decollo ed atterraggio, se non coerenti con il Piano di rischio.

L'articolo 715 "Valutazione di rischio delle attività aeronautiche" del Codice della Navigazione stabilisce che, ai fini di ridurre il rischio delle attività aeronautiche per le comunità presenti sul territorio limitrofo agli aeroporti, l'ENAC individui gli aeroporti per i quali effettuare la valutazione dell'impatto di rischio (risk assessment) e che, nell'esercizio delle proprie funzioni di pianificazione e gestione del territorio, i Comuni interessati tengano conto della suddetta valutazione.

La differenza tra i due strumenti - Piani di rischio e Valutazione dell'impatto di rischio - è fondamentalmente dovuta a due aspetti:

- 1) la redazione dei piani di rischio 715
- 2) interessa tutti gli aeroporti e va effettuata dai Comuni il cui territorio ricade nell'ambito delle impronte a terra nel Regolamento ENAC, mentre la valutazione del rischio contro terzi, prevista dall'art. 715, va effettuata dall'ENAC solo per gli aeroporti di cui alla precedente applicabilità;

2) i piani di rischio sono caratterizzati da un approccio di tipo "qualitativo" mentre il risk assesment è di tipo "quantitativo", in quanto ogni studio è basato sui dati specifici dell'aeroporto in esame (volumi di traffico, rotte seguite, tipologie di aeromobili, ...).

L'Aeroporto di Salerno non rientra nei termini di applicabilità dell'art 715.

3. Inquadramento territoriale dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano

L'Aeroporto di Salerno è sito nella Provincia di Salerno a circa 15 Km a sud-est dalla omonima città e ricadente, per gran parte, nel Comune di Pontecagnano Faiano (circa 121 Ha) e per la restante, nel Comune di Bellizzi (circa 3 Ha relativi principalmente all'Aerostazione Passeggeri e al parcheggio autovetture).

Per quanto attiene le infrastrutture per la mobilità, l'intorno aeroportuale è interessato dal passaggio di importanti arterie viarie e ferroviarie che attraversano i centri urbani di Pontecagnano e Bellizzi ovvero: la S.S. 18 Tirrenia Inferiore, la A3 Salerno -Reggio Calabria e la linea ferroviaria Napoli-Salerno-Reggio Calabria. L'accessibilità all'Aeroporto è assicurata alle provenienze ed alle destinazioni regionali ed extra-regionali, dall'autostrada Salerno-Reggio Calabria (A3), da nord con lo svincolo Pontecagnano-sud Aeroporto e da sud con quello di Battipaglia, che portano sulla strada statale 18 "Tirrenia Inferiore".

Relativamente alla viabilità extraurbana principale attraverso lo svincolo (Aeroporto – Zona Industriale) della Tangenziale di Salerno, è possibile immettersi sulla strada provinciale 417 (anche denominata Aversana), una via a scorrimento veloce recentemente completata fino a Battipaglia con percorso parallelo alla litoranea che permette il rapido raggiungimento dell'Aeroporto.

In ultimo, in relazione alla viabilità locale, le strade di collegamento sono due: via Olmo per il Comune di Bellizzi ad est del sedime che sovrappassa l'asse ferroviario e si connette all'altezza di v. Cilento direttamente al viale di accesso al Terminal aeroportuale e via Magellano per il Comune di Pontecagnano a ovest del sedime.

Gli usi prevalenti nell'immediato intorno dell'Aeroporto sono principalmente costituiti da aree a carattere agricolo ed impianti per attività produttive e colture industriali (serre, colture permanenti e agricoltura da frutta), connesse alle attività agricole; per quanto attiene il tessuto abitativo esso è caratterizzato da abitazioni per lo più mono o bifamiliari, edifici rurali o capannoni ed impianti a servizio delle attività agricole.

Di seguito una scheda sintetica delle caratteristiche principali dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano estratta dagli elaborati facenti parte del Master Plan aeroportuale pubblicati sul portale del Ministero dell'Ambiente.

SUPERFICIE SEDIME AEROPORTUALE	124 Ha
QUALIFICA	Aeroporto civile aperto al traffico commerciale nazionale ed internazionale
CODICE	4C
ALTITUDINE	m 36,30 s.l.m.m.
PUNTO DI RIFERIMENTO	Lat. 40° 37' 12" N Long. 014° 54' 45" E
PISTA DI VOLO - NUMERO DI IDENTIFICAZIONE LUNGHEZZA/LARGHEZZA PISTA	05/23 - Strumentale non di precisione T05 disponibile 2140 m (comprensiva di 178 m oltre il fine pista 23) T23 disponibile 2022 (comprensiva di 60 m posti oltre il limite di fine pista 05) Larghezza 45 m
RACCORDI	A, B, C, E, F
COMUNI SEDIME	Pontecagnano Faiano, Bellizzi
ENTE GESTORE	GE.S.A.C. SpA
AUTORITA' AMMINISTRATIVA	ENAC

Tab. 1: Caratteristiche Aeroporto Salerno prima dell'allungamento e potenziamento pista (fonte MPL)

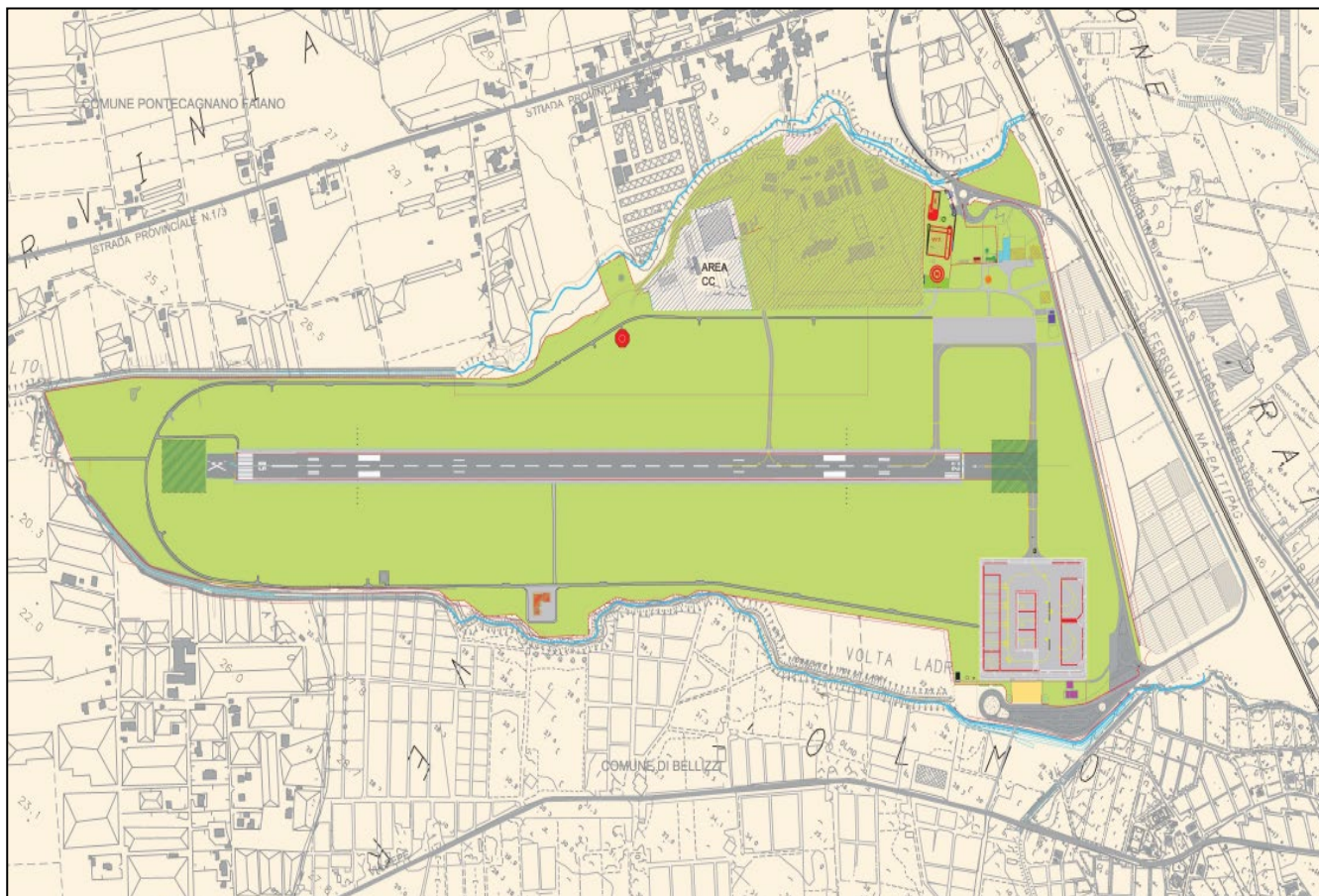


Figura 1: Planimetria stato Aeroporto di Salerno prima della fase di ampliamento e potenziamento pista

(fonte Master Plan)

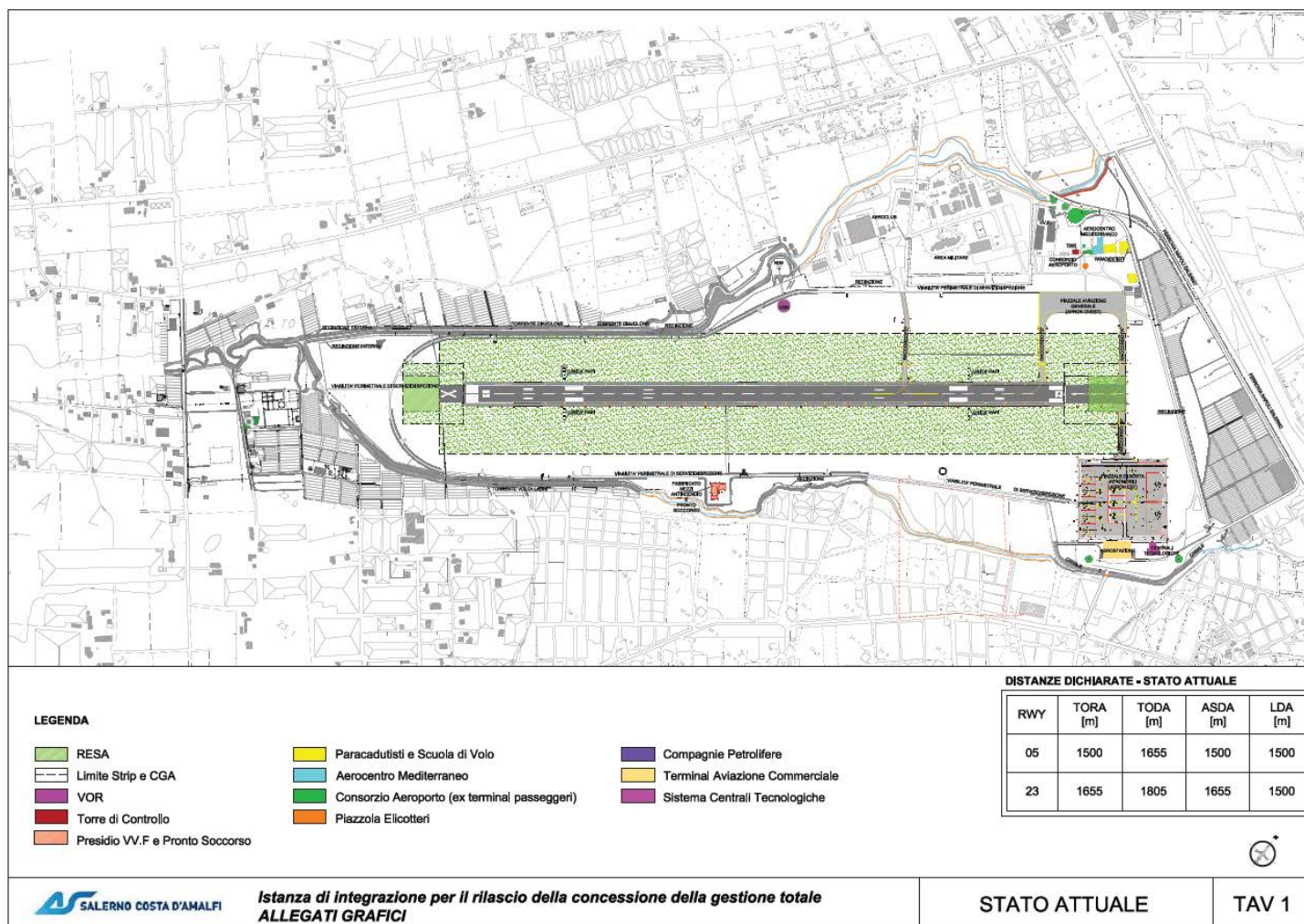


Figura 2: Planimetria stato Aeroporto di Salerno prima della fase di ampliamento e potenziamento pista (fonte istanza rilascio gestione totale))

4. Stato dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano dopo la prima fase di potenziamento ed ampliamento

Come noto, l'Aeroporto di Salerno ha completato la gran parte dei lavori della prima fase di potenziamento ed ampliamento dell'infrastruttura, secondo la configurazione di Master Plan indicata nella figura 3 che si riporta di seguito.

Durante tale fase, come indicato in detta figura, oltre all'allungamento della pista fino a 1962 m, sono stati eseguiti degli interventi di esproprio (quelli indicati in blu).

Ad oggi la situazione dell'aeroporto è quella rilevabile dalla Figura n° 4 (Estratto AIP ENAV).

Nella Figura 5 sono riportata la Tavola del Master Plan approvato e per i quali sono ancora in corso alcuni lavori di completamento (ad esempio realizzazione dell'aerostazione per l'aviazione generale).

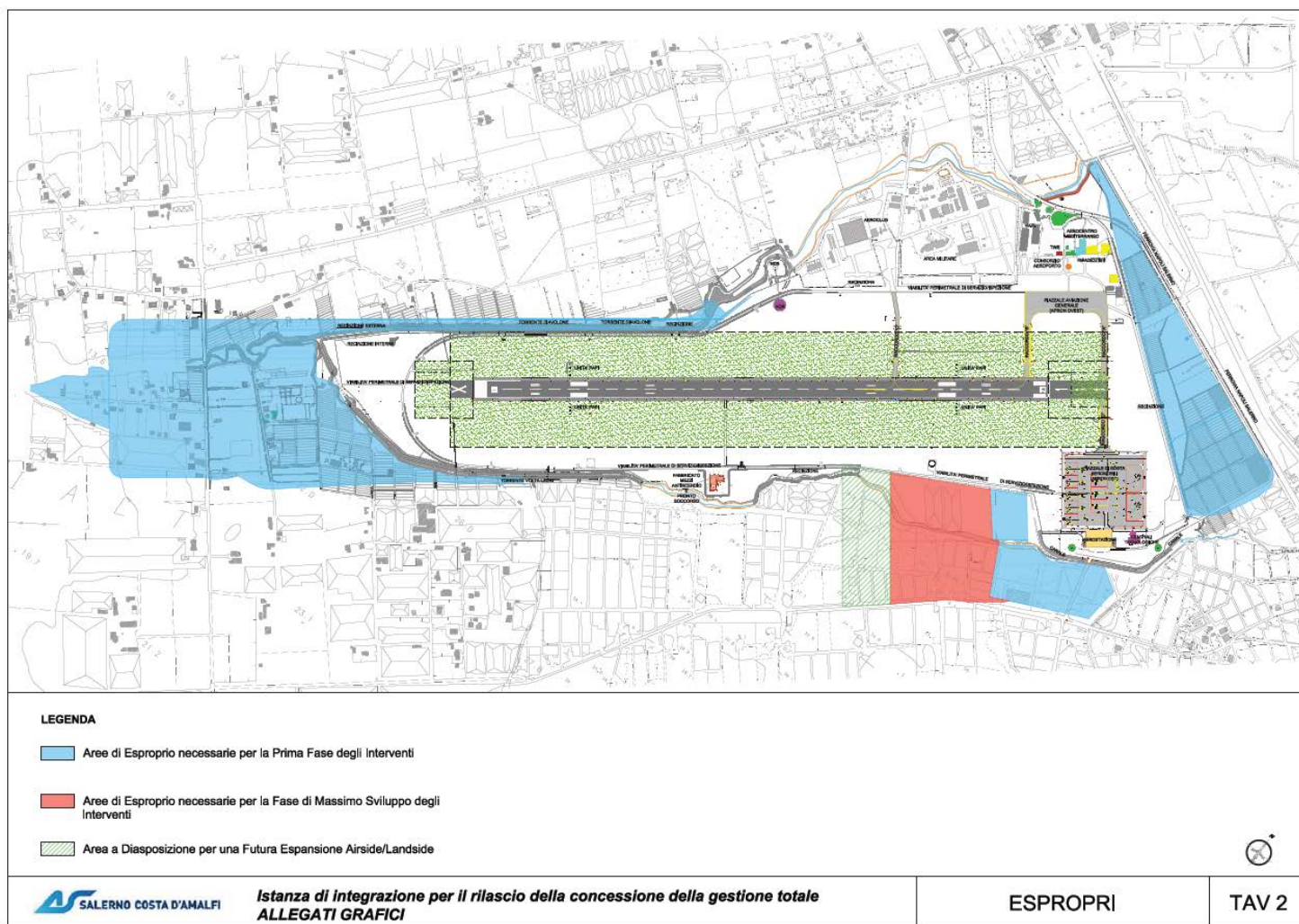


Figura 3: Planimetria Aeroporto di Salerno con identificazione – in blu - delle aree degli espropri eseguiti (fonte istanza rilascio gestione totale)

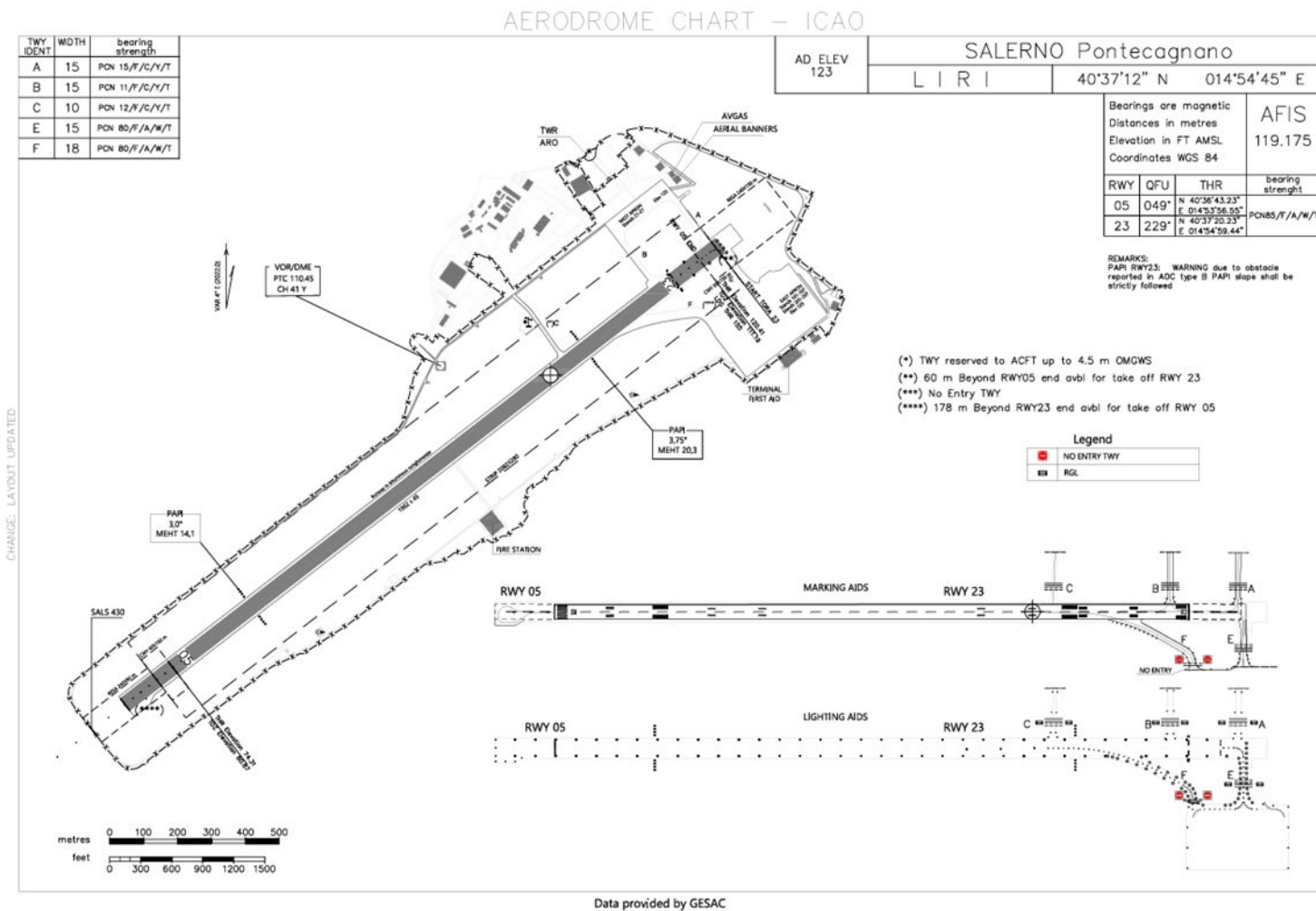


Figura 4: Planimetria stato Aeroporto di Salerno ad oggi (Aerodrome chart ICAO – ENAV AIP LIRI)

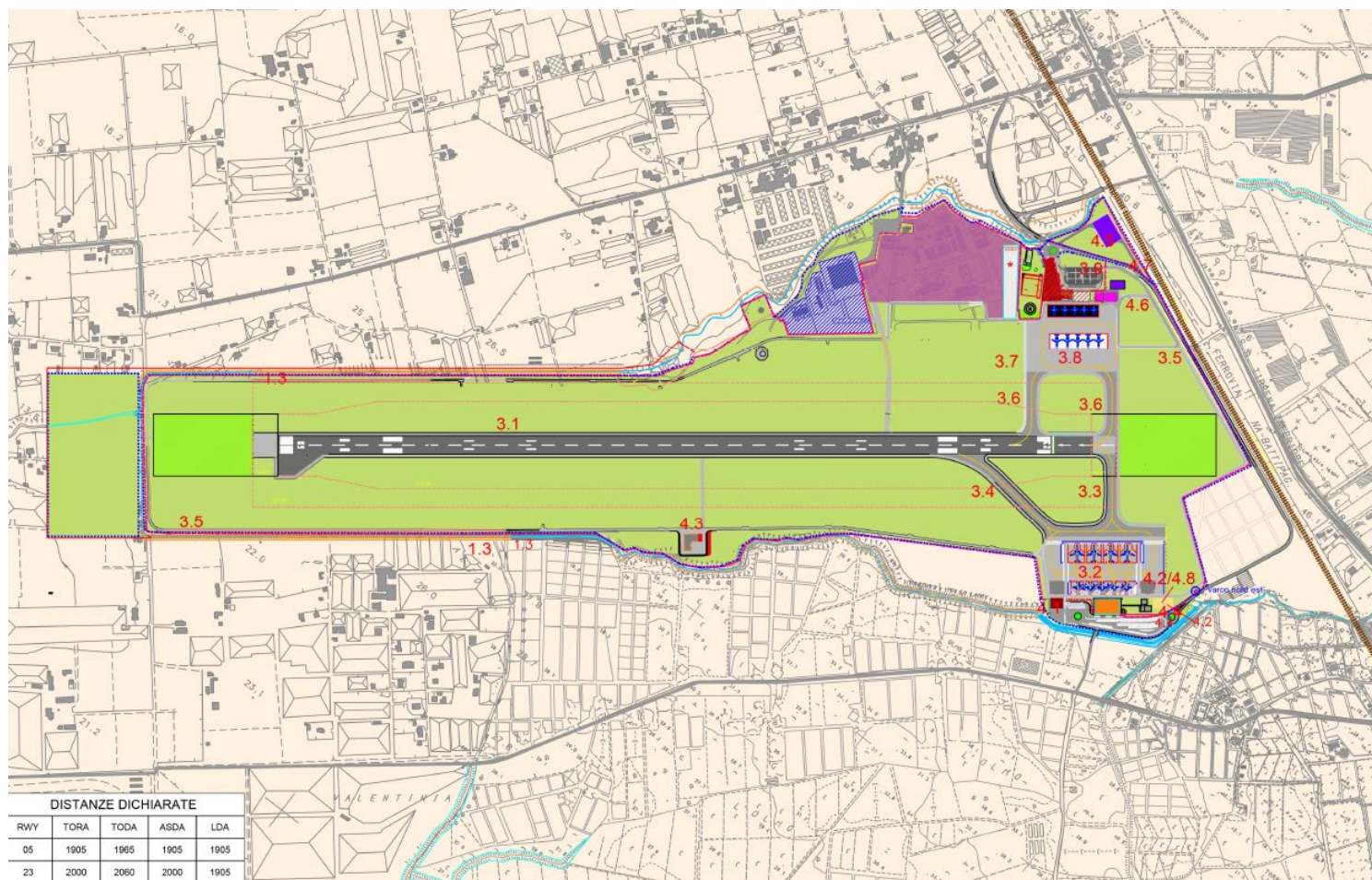


Figura 5: Planimetria Aeroporto di Salerno Fase 1 ampliamento i cui lavori sono in corso di completamento (fonte Master Plan)

5. Strumenti di pianificazione aeroportuale

La società di gestione dell'Aeroporto di Salerno Pontecagnano è la Ge.s.a.c. SpA, ovvero la società che ha in gestione lo scalo di Napoli Capodichino, a seguito della fusione per incorporazione con la Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA avvenuta nel novembre 2019 nell'ottica di realizzazione della rete aeroportuale campana.

Con Decreto interministeriale n.239 del 14/06/2019 da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero delle Finanze è stata affidata la gestione totale dello scalo aeroportuale alla società di gestione allora Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi SpA ora Ge.s.a.c. SpA.

Per quanto attiene la pianificazione dello sviluppo infrastrutturale dello scalo, l'Aeroporto di Salerno è dotato di un Master Plan Aeroportuale - ovvero Piano di Sviluppo aeroportuale - che costituisce il piano regolatore generale dell'infrastruttura e contiene il programma degli interventi previsti per lo sviluppo e l'ampliamento dello scalo, in funzione delle previsioni di crescita del traffico aereo nella catchment area con un orizzonte temporale decennale a partire dalla data di rilascio della gestione totale.

Il suddetto progetto "Master Plan a breve e medio termine" è stato approvato in linea tecnica dall'ENAC, è stato assentito dal VIA con Decreto di compatibilità ambientale n. 36/2018, in data 19 dicembre 2018 è stato emanato il Decreto di accertamento di conformità urbanistica relativo al Master Plan di breve e medio termine dell'Aeroporto di Salerno costa d'Amalfi che ha determinato l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per le aree oggetto di espansione al di fuori dell'attuale sedime aeroportuale. Il Piano di Sviluppo è stato approvato in via definitiva dall'ENAC con provvedimento del 25/06/2021 pubblicato in GURI Parte II n. 82 del 13 luglio 2021.

I principali interventi previsti dal Piano di sviluppo aeroportuale all'orizzonte temporale decennale sono: l'allungamento della pista fino a 2200 m, l'ampliamento dei piazzali per lo stazionamento degli aeromobili, la realizzazione di un nuovo raccordo, la costruzione del nuovo terminal per l'aviazione commerciale di ca 7500 mq e di un terminal per l'aviazione generale di ca 1000 mq con i relativi parcheggi auto e viabilità di accosto, la realizzazione di un nuovo deposito carburante avio, la realizzazione di una serie di edifici/strutture di servizio (fabbricato mezzi di rampa, edificio multifunzionale, caserma dei Vigili de fuoco aeroportuali). Le previsioni di traffico aereo prevedono all'orizzonte del Piano di Sviluppo un volume di traffico pari a 13.458 movimenti all'anno.

Le aree di esproprio ricadenti nel territorio di Pontecagnano Faiano sono funzionali all'allungamento della pista ed alla realizzazione delle aree di sicurezza previste dalla normativa tecnica a corredo della pista stessa ed ammontano a circa 25 Ha in corrispondenza della THR 05 (ovvero in direzione mare) e circa 6 Ha in corrispondenza della THR 23 (ovvero in direzione nord verso la ferrovia).

Al momento della stesura del presente documento i lavori di allungamento della pista fino ad una lunghezza di 2000 m sono stati completati; pertanto, la maggior parte delle aree interessate sono state già espropriate.

Si riporta a seguire uno stralcio della planimetria "Fase 2 - Tav 7" estratta dagli elaborati facenti parte del Master Plan aeroportuale pubblicati sul portale del Ministero dell'Ambiente; la suddetta tavola rappresenta tutti gli interventi previsti nel Piano di Sviluppo e quindi la configurazione finale dello scalo aeroportuale di qui a 10 anni ovvero all'orizzonte di Piano.

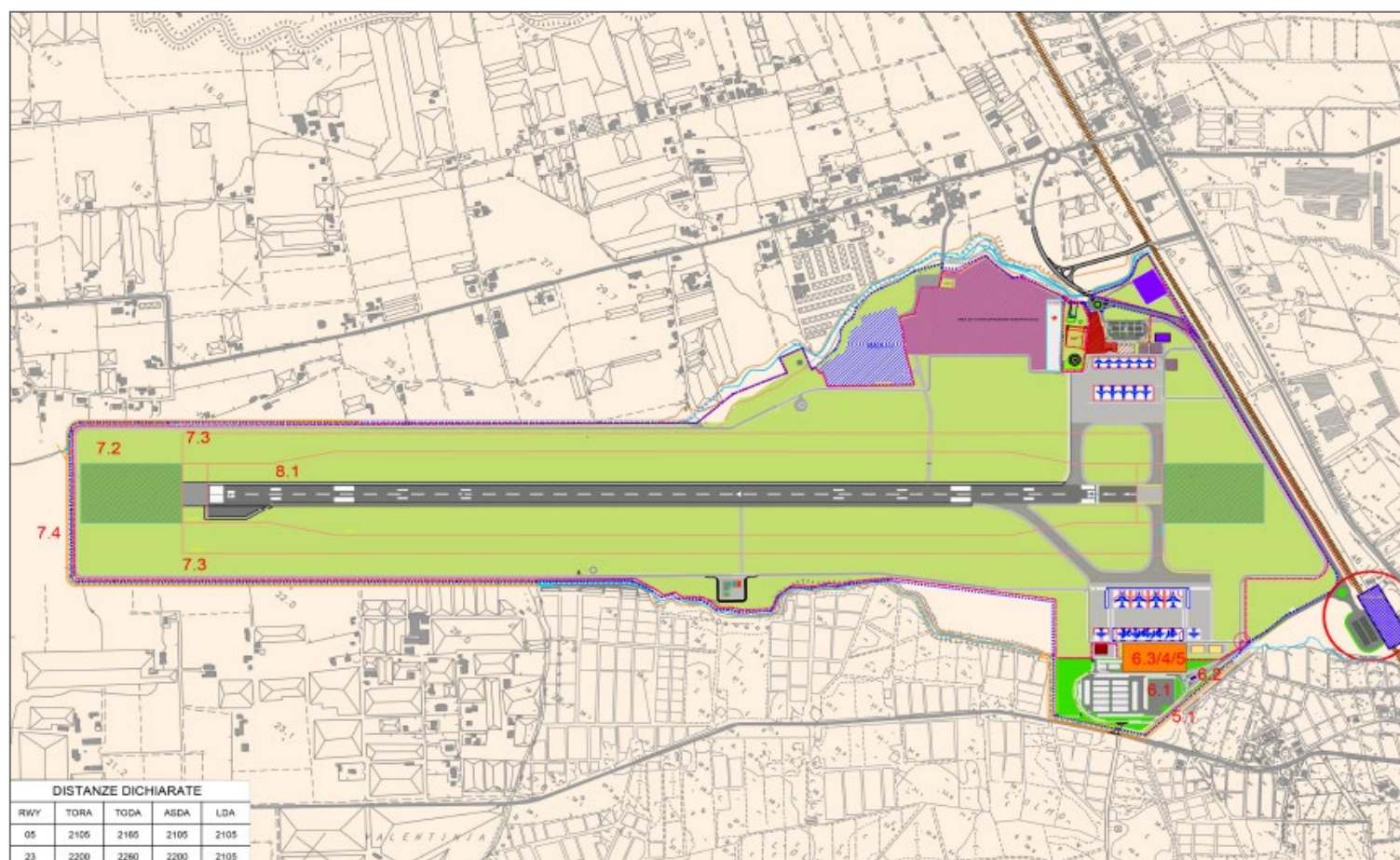


Figura 6: Planimetria degli interventi stato futuro (fonte Master Plan)

6. Strumenti urbanistici vigenti nel Comune di Pontecagnano Faiano

Il Comune di Pontecagnano Faiano ha un' estensione territoriale pari a circa 37 kmq, è confinante con i Comuni di Salerno, Bellizzi, Battipaglia, Montecorvino Pugliano e Giffoni Valle Piana e più nello specifico: il limite occidentale con il comune di Salerno è segnato dal fiume Picentino, quello settentrionale segnato dal fiume Asa e dalla strada statale SS 18 confina con il Comune di Montecorvino Pugliano e solo marginalmente con quello di Giffoni Valle Piana, il limite orientale con i Comuni di Bellizzi e Battipaglia, mentre il limite meridionale si affaccia direttamente sul Mar Tirreno con la fascia litoranea di Pontecagnano. La popolazione residente all'anno 2023 è di ca 25.793 abitanti. Di seguito si riporta un elenco sintetico degli strumenti urbanistici vigenti.

➤ PRG

Il Comune di Pontecagnano Faiano è dotato di Piano Regolatore Generale (PRG) - approvato con Decreto del Presidente della Regione Campania n. 18 del 07.01.1988, con le relative norme tecniche di attuazione allegate allo strumento urbanistico generale, riguardanti la manutenzione del territorio e la manutenzione urbana, il recupero, la trasformazione e la sostituzione edilizia, la regolamentazione dell'attività edilizia, il supporto delle attività produttive, il mantenimento e lo sviluppo dell'attività agricola.

Successivamente, con Delibera del Consiglio Comunale n.32 del 29.10.2009 è stata approvata la variante al PRG per l'individuazione di nuove aree a destinazione produttiva D25-D26, originariamente classificate come zone Agricole E2, rispettivamente ubicate la prima a ridosso della strada provinciale denominata, nel tratto in questione, via Irno che si connette, a sua volta, alla SS18 in prossimità del ponte sul fiume Picentino, la seconda è localizzata fra l'autostrada A3, la via Pompei e la via Scontrafata, quasi a ridosso del Comune di Montecorvino Pugliano. In attuazione del PRG vengono approvati i PUA, Piani urbanistici attuativi ovvero gli strumenti con i quali il Comune provvede a dare attuazione alle previsioni del PRG o a dare esecuzione agli interventi di urbanizzazione e riqualificazione individuati dagli atti di programmazione di interventi.

Inoltre, con Delibera del Consiglio Comunale n. 32 del 21/11/2018 è stata approvata una variante del PRG, nell'ambito del Procedimento di Compatibilità Urbanistica del Piano di Sviluppo Aeroportuale, che nel recepire le previsioni del suddetto documento ha mutato la classificazione delle aree previste per l'ampliamento dell'infrastruttura aeroportuale - in particolare per l'allungamento della pista lungo la direttrice sud verso il mare - da zona omogenea classificata "E3 - Agricola" del vigente PRG in area aeroportuale destinata all'allungamento della pista ed ai relativi servizi.

➤ **NORME DI ATTUAZIONE**

Al PRG sono allegate le norme di attuazione, riguardanti la manutenzione del territorio e la manutenzione urbana, il recupero, la trasformazione e la sostituzione edilizia, il supporto delle attività produttive, il mantenimento e lo sviluppo dell'attività agricola e la regolamentazione dell'attività edilizia.

➤ **REC**

Il Regolamento Edilizio Comunale (REC) è stato approvato - a seguito di modifiche apportate dalla delibera di Consiglio Provinciale n. 152 del 25.02.1995- con Delibera di Consiglio Comunale n. 91 del 18.11.1996.

Successivamente con delibera di Consiglio Comunale n. 10 del 31.03.2009 con pubblicazione nel BURC n° 29 del 18.05.2009 è stata approvata la variante al REC.

Si evidenzia che è in corso il procedimento di approvazione del PUC - Piano Urbanistico Comunale: il Preliminare di Piano Urbanistico Comunale è stato approvato con Deliberazione di giunta comunale n. 110 del 28.04.2016 ed ha già recepito, nella proiezione territoriale strutturale, le previsioni di espansione del Masterplan aeroportuale con le conseguenti prospettive di sviluppo territoriale; tuttavia, non si è ancora consolidato in PUC vigente.

7. Individuazione delle zone di tutela dei PRA

Come già detto nei paragrafi precedenti, l'articolo 707 del Codice della Navigazione al quinto comma ha introdotto la previsione normativa dei Piani di rischio, strumenti urbanistici finalizzati alla tutela del territorio dal rischio derivante dall'attività aeronautiche, che riguardano tutti gli aeroporti aperti al traffico civile, sia commerciale, sia di aviazione generale; le indicazioni e le prescrizioni contenute nel Piano di Rischio Aeroportuale si applicano alle nuove opere o ad attività da insediare nelle zone da sottoporre a tutela.

7.1 Caratteristiche generali delle zone di tutela

Il Regolamento "Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche" del 24/03/2025 – Edizione n° 1 stabilisce le disposizioni tecniche per l'individuazione delle zone di tutela, in funzione delle caratteristiche dell'infrastruttura aeroportuale.

L'Aeroporto di Salerno è un aeroporto di Codice 4C; di seguito le aree di tutela da rispettare:

Pista di codice 3 e 4

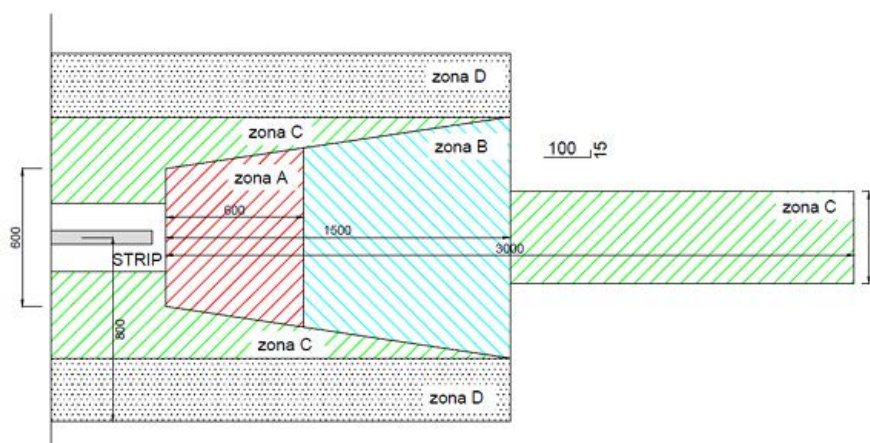


Figura 7: Zone di tutela (fonte ENAC- Regolamento Tutela del Territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche Ed. 1 del 24/03/2025)

Il Regolamento all'articolo 6 definisce le prescrizioni da adottare per le zone di Tutela e stabilisce che, fermo restando il mantenimento delle edificazioni e delle attività esistenti sul territorio, per i nuovi insediamenti sono applicabili i seguenti indirizzi, in termini di contenimento del carico antropico e di individuazione delle attività compatibili, che i Comuni articolano e dettagliano nei piani di rischio in coerenza con la propria regolamentazione urbanistico – edilizia:

- “Zona di tutela A”: è da limitare al massimo il carico antropico. In tale zona non vanno quindi previste nuove edificazioni residenziali. Possono essere previste attività non residenziali, con indici di edificabilità bassi, che comportano la permanenza discontinua di un numero limitato di persone (nel caso di specie, ad esempio, aree di parcheggio a servizio dell'aeroporto ed altre attività similari);
- “Zona di tutela B”: è ammessa una modesta funzione residenziale, con indici di edificabilità bassi, e attività non residenziali, con indici di edificabilità medi, che comportano la permanenza di un numero limitato di persone;
- “Zona di tutela C”: possono essere previsti un ragionevole incremento della funzione residenziale, con indici di edificabilità medi, e nuove attività non residenziali. In tali aree possono essere inserite attività a servizio dell'aeroporto quali piccole strutture alberghiere, ristoranti. In tali strutture alberghiere non possono essere presenti centri congressuali ed in generale qualsiasi attività che comporti una forte concentrazione di persone.
- “Zona di tutela D”: in tale zona, caratterizzata da un livello minimo di tutela e finalizzata a garantire uno sviluppo del territorio in maniera opportuna e coordinata con l'operatività aeroportuale, va evitata la realizzazione di interventi puntuali ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc..

Nelle tre zone “A”, “B”, “C” sono vietati:

- insediamenti ad elevato affollamento, quali centri commerciali, congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva, ecc.;
- costruzioni di nuove scuole, ospedali, case di riposo e, in generale, obiettivi sensibili;

- attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale e comunque di amplificazione del danno sia all'ambiente che all'aeromobile stesso, quali distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti produttivi che possono comportare la presenza di un elevato affollamento, ubicati lungo le direzioni di atterraggio e decollo ed in prossimità dell'aeroporto.
- nel caso di insediamenti, costruzioni ed attività esistenti, è comunque consentita la realizzazione di locali pertinenziali purché non comportino aumento di carico antropico e purché la superficie totale della costruzione come risultante dall'ampliamento rientri nei limiti dimensionali indicati nel Regolamento per ciascuna zona.

La sovrapposizione dei perimetri di tali zone con le edificazioni, le attività esistenti sul territorio e le previsioni degli strumenti urbanistici, costituisce elemento di riferimento e di particolare attenzione nella redazione della normativa del Piano di rischio.

Come già detto la normativa ENAC dispone il mantenimento delle edificazioni e delle attività presenti sul territorio, e l'adozione del Piano di rischio, pur riconoscendo l'eventuale presenza di attività o strutture incompatibili, non determina effetti interdittivi, bensì esclude la possibilità di introdurre cambiamenti a livello urbanistico e di destinazione d'uso che possano aumentare il carico antropico o aumentare gli effetti di un eventuale incidente aereo, favorendo invece mutamenti che possano ridurre la presenza umana.

L'articolo 711 del Codice della navigazione prevede che nelle zone di tutela siano soggette a limitazioni le opere, le piantagioni e le attività che costituiscono un potenziale richiamo per la fauna selvatica o comunque un pericolo per la navigazione aerea. La realizzazione delle opere, le piantagioni e l'esercizio delle attività di cui al comma 1, fatte salve le competenze delle autorità preposte, sono subordinati all'autorizzazione dell'ENAC la realizzazione di opere o installazioni che possano costituire pericoli ai fini della sicurezza della navigazione aerea.

Si ricorda inoltre che nelle zone di Tutela A e B, per le infrastrutture viarie, dovrà essere valutata l'ammissibilità per la realizzazione di nuove opere che possono comportare congestioni di traffico e quindi significativo aumento del carico entropico (quali ad esempio caselli autostradali o similari).

7.2 Le zone di tutela nel Comune di Pontecagnano Faiano

Attualmente le infrastrutture aeroportuali che ricadono nel territorio comunale di Pontecagnano sono di fatto tutte le infrastrutture di volo, intese come pista, raccordi, piazzali per lo stazionamento degli aeromobili (APRON) e relative aree tecniche di sicurezza, nonché una serie di fabbricati quali il nuovo terminal aviazione generale; infatti, come detto in precedenza la quasi totalità del sedime aeroportuale ricade all'interno del Comune di Pontecagnano Faiano.

Essendo l'Aeroporto di Salerno dotato di Master Plan (Piano di Sviluppo Aeroportuale) approvato, le definizioni delle zone di tutela deve tenere conto della configurazione all'orizzonte temporale del suddetto piano.

Il presente Piano ha come riferimento il solo territorio di Pontecagnano Faiano.

Di seguito uno stralcio della tavola TAV-01 "Inquadramento del Piano di rischio", elaborato grafico contenente la planimetria dell'aeroporto e la base cartografica del territorio sulla quale viene riportata l'impronta delle aree di tutela, con evidenziati i confini dei 3 Comuni (Bellizzi, Pontecagnano Faiano, Montecorvino Pugliano) interessati dal Piano di rischio.



Figura 8 - Stralcio Piani di rischio (fonte Master Plan)

Come si evince dalla figura 8, considerati i confini comunali e l'ubicazione dell'Aeroporto di Salerno, nel territorio di Pontecagnano ricadono gran parte delle zone di tutela A, B, C e D.

Nell'analisi delle zone di tutela, in relazione ad PRG ed alle tavole riportate sul GIS del Comune di Pontecagnano Faiano, si evidenzia che, oltre alle zone con destinazione Agricola (E ed H1), a servizio dell'aeroporto e aree destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale (Area F), area turistica (Area T) ed area produttiva (D1). Nel GIS viene indicata anche un'area G che rappresenta la zona di vincolo fluviale e non costituisce zona omogenea del PRG; tale area non sarà quindi inserita nelle schede di analisi e valutazione in quanto ricompresa all'interno delle aree omogenee del PRG censite (la fascia di rispetto fluviale si sovrappone alla zona omogenea in cui è inserita).

Si specifica che l'impronta delle zone di tutela, di cui agli elaborati grafici allegati, è stata definita soltanto sulla base della configurazione attuale, tenuto conto che, allo stato attuale, l'area pavimentata della pista di volo ha già raggiunto l'estensione dello stato previsionale, poiché la successiva fase di ampliamento riguarderà la realizzazione della RESA non pavimentata, per cui la STRIP non varierà.

Zona di tutela A

Per quanto riguarda la zona A - che in base al RCEA si estende dal bordo della strip in asse alla pista per una distanza di 600 m - partendo da un bordo inferiore anch'esso di larghezza pari a 600 m - riferita alla Testata 23 - (indicata come A2 nella legenda posta a margine delle tavole 01-02) ha un'estensione di ca 40.000,00 mq, di cui grande parte sono aree già espropriate dall'Aeroporto nell'ambito dei lavori di ampliamento di Fase 1 (vedi tavola 1) e facenti parte del nuovo sedime aeroportuale a seguito della prima Fase di ampliamento e potenziamento dell'aeroporto. La rimanente area è zona agricola, incolta, senza fabbricati in quanto trattasi di area che, per una parte, sarà comunque oggetto di esproprio nella Fase 2 di ulteriore ampliamento dell'aeroporto.

C'è poi una porzione di terreno tra la ferrovia e la SS.18 (confine con il Comune di Montecorvino Pugliano). In questa area è prevista la realizzazione della nuova stazione ferroviaria prevista nel Progetto RFI ed oggetto di valutazione dedicata.

La zona A riferita invece alla testata 05 (indicata nella legenda con la dicitura A1) ha un'estensione di ca 414.800 mq, di cui 97.342 mq ricadenti nel futuro sedime aeroportuale nella sua configurazione finale, così come prevista nella Fase 2 del Master Plan aeroportuale; essa corrisponde alle aree a vocazione agricola che si estendono al di là della strada comunale di V. Lago Carezza.

Zona di Tutela B

La zona B, che in base alla RCEA è posta sempre a tergo delle testate in prosecuzione della fascia A e si estende in direzione asse pista dal bordo frontale della strip per 1500 m.

Non ci sono aree del Comune di Pontecagnano Faiano nell'area B2 (Testata 23).

Per la Testata 05 (lato mare – indicata quale B1 nelle tavole 01), essa ha un'estensione complessiva di ca 822.317 mq, occupando sempre aree agricole fino ed oltre alla strada provinciale SP 414 (anche detta Aversana) a meno di uno spicchio di area (identificata nella Tavola 2 come area H1 indicata sulle tavole GIS) che è di fatto area agricola sottoposta però a vincoli geologici definite dal PRG come zone di rispetto e di vincolo.

In quest'area all'interno della zona di Tutela B, a destinazione, come detto, agricola, è ammessa una modesta funzione residenziale ed anche pertinenziale nei limiti di fabbricabilità stabiliti dal piano; ad ogni modo si tratta di nuove costruzioni con indici di edificabilità bassi che comportano comunque la presenza di un numero limitato di persone.

In queste aree saranno vietate le installazioni di impianti di depositi carburanti, presenza di obiettivi sensibili (scuole, chiese, ecc..) depositi di liquidi infiammabili.

Zona di tutela C

Le zone di rispetto C comprendono sia delle fasce laterali che si estendono parallele alla pista a partire dal bordo delle strip di volo, sia le aree di forma rettangolare che si estendono a tergo delle testate della pista di volo - in prosecuzione delle zone B - con una larghezza pari a 400 ed un'estensione in direzione asse pista fino a 3000 m dal bordo frontale della strip di volo.

La zona C1 (così indicata nelle tavole) - laterale lato nord ovest- comprende la località Corvinia e la viabilità provinciale SP 173, anche detta v. Magellano, che costituisce il collegamento fra la strada Aversana e la viabilità di accesso al complesso aeroportuale, nonché alla strada statale SS18 attraverso il sottopasso realizzato proprio in prossimità di uno dei varchi di accesso all'Aeroporto.

La zona C2 - laterale lato sud est - ricadente per una parte nel Comune di Bellizzi - si estende dal confine aeroportuale fino alla strada comunale Via Lago Carezza che proseguendo nel territorio comunale di Bellizzi prende il nome di Via Olmo.

La zona C4 posta a tergo della pista in corrispondenza della Testata 23, come detto, ricade interamente nel comune di Montecorvino Pugliano; quella riferita alla Testata pista 05 (indicata quale C3 nelle tavole PRA 01-02) ha un'estensione sul territorio di Pontecagnano e si prospetta come una fascia simile ad un prolungamento ideale della pista, che va da poco oltre la strada Aversana fino alla fascia costiera della litoranea di Pontecagnano (ed oltre estendendosi per un tratto sul mare).

Complessivamente le Aree C hanno un'estensione di ca 1.761.000 mq.

Nello stato di fatto si evince che circa l'80% della superficie è occupata da area a destinazione agricola (area E ed H1); il restante è costituito da una zona a destinazione turistica (T) e di servizi (F).

Nell'area C3 si segnala la presenza di zone turistiche (zona T) e di zone F (aree destinate esclusivamente alle attrezzature ad uso pubblico).

In prosecuzione delle Zone C lateralmente, sia lato nord ovest che fronte sud est, si estendono le fasce di rispetto D che in base al RCEA si estendono ortogonalmente alla pista una distanza di 800 m dall'asse della stessa ed in asse pista fino ad una distanza di 800 m a partire dalla fine frontale della strip in corrispondenza delle due testate.

Zona di tutela D

La zona laterale D (D1 nelle tavole) lato nord ovest sostanzialmente dal margine di v. Magellano per ca 500 m e ricade su aree ad oggi con vocazione principalmente agricola con edifici singoli o in piccoli agglomerati che si sviluppano lungo la viabilità o all'interno degli appezzamenti e degli impianti serricoli; si evidenzia la presenza di una zona industriale (zona D1) in prossimità della S.S. 18 e di un'area F destinata ad attrezzature ad uso pubblico.

La zona laterale D lato sud est (D2 nelle tavole) - una cui parte ricade nel comune di Bellizzi - ricopre un'area a vocazione principalmente agricola, con una serie di aziende, che va da v. Lago di Carezza fino a quasi alla strada provinciale SP 275 in località Verdesca; sono presenti anche delle piccole aree con destinazione produttiva, una zona agricola classificata H1 che è anche sottoposta a vincolo geologico ed uno spicchio di zona F (12.800 mq ca).

Analisi della situazione attuale – stato di fatto

Oltre che dal punto di vista urbanistico, di cui si dirà nei paragrafi successivi, è possibile affermare che nel suo complesso l'impronta a terra delle zone di tutela previste dai Piani di rischio sul comune di Pontecagnano abbracciano allo stato un ambito territoriale per la maggioranza a vocazione agricola, prevalentemente impiegato per coltivazioni di tipo intensivo per la produzione di diversi tipi di colture quali verdure di quarta gamma, frutta occupato ad oggi per la gran parte da serre, e da aziende agricole con i relativi fabbricati, capannoni e altre strutture di servizio, necessari all'attività di conduzione. Fra le Aziende agricole ricadenti in zona C/D vi sono Ortomad, Garofalo, Altamura.

Da un punto di vista insediativo il tessuto edilizio è costituito prevalentemente da fabbricati isolati, villette monofamiliari con massimo 2/3 piani, che si sviluppano essenzialmente lungo le principali viabilità locali ovvero da un lato v. Magellano - lungo la quale in prossimità dell'innesto con la statale 18 è presente anche un edificio scolastico "Scuola primaria Corvinia", dall'altra v. Lago Carezza anch'essa con una serie di abitazioni o di agglomerati di abitazioni ubicati all'interno di appezzamenti di terreno, di cui una parte già ricadenti nella aree oggetto di esproprio ai fini del Master Plan aeroportuale.

All'estremità opposte, da lato della testata 05 nella limitata fascia costiera del tratto di litoranea ricadente nella zona C, si rilevano una serie di attività balneari o di strutture ricettive (quali alberghi o residence di piccola entità), mentre dal lato della testa 23 vi è la fascia ricompresa fra la linea ferrata e la statale SS 18 che delimita il confine con il Comune di Montecorvino Pugliano.

Per quanto attiene le dotazioni infrastrutturali per la mobilità, nelle porzioni delle Zone C e D fin qui descritte, si rilevano le già citate via Lago Carezza e v. Magellano, strade comunali che, ancorché per caratteristiche fisiche ai sensi del Nuovo Codice della Strada siano classificate come strade C e F (strada extraurbana locale e strada locale), rappresentano delle vie di collegamento strategico a livello comprensoriale con l'aeroporto. Le stesse peraltro saranno oggetto di interventi di riqualifica e di adeguamento proprio nell'ambito e a corredo dei lavori di ampliamento dell'Aeroporto sulla base di un accordo stipulato fra il Comune, la Società di gestione Gesac dello scalo aeroportuale e la Provincia di Salerno, quale ente per sua natura deputato alla gestione del patrimonio stradale.

E' presente altresì la strada provinciale SP 417 - detta Aversana una via a scorrimento veloce recentemente completata fino a Battipaglia con percorso parallelo alla litoranea che permette il rapido raggiungimento dell'Aeroporto dalla viabilità extraurbana principale attraverso lo svincolo (Aeroporto – Zona Industriale) della Tangenziale di Salerno.

Come già detto la strada SS 18, che segna il confine nordoccidentale con il comune di Montecorvino Pugliano, è un'arteria di collegamento molto importante e trafficata che attraversa e collega i comuni di Pontecagnano, Bellizzi e Battipaglia.

La ferrovia si trova proprio a ridosso della testata 23, anch'essa attraversa i suddetti comuni; si rileva che è in corso di realizzazione il progetto di Completamento della Metropolitana di Salerno della tratta Stadio Arechi Pontecagnano - Aeroporto, sulla base di un Protocollo di Intesa del 29/12/2004, fra Regione Campania, Provincia di Salerno, Comune di Salerno, Comune di Pontecagnano, Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I. S.p.A.), che prevede la costruzione di un terzo binario dedicato in affiancamento alla linea FS Salerno – Reggio Calabria sulla tratta Salerno Pontecagnano e la realizzazione di una fermata proprio in corrispondenza del terminal aeroportuale, ricadente però nel Comune di Pontecagnano.

8. Norme tecniche di attuazione del PRA

L'elaborato TAV- 02 "Individuazione delle zone di tutela negli strumenti urbanistici vigenti" rappresenta le risultanze della sovrapposizione delle aree di impronta delle zone di tutela A, B, C e D sugli strumenti urbanistici vigenti, in particolare il PRG e relative Norme di attuazione.

Si segnala, inoltre, che è in corso il procedimento di approvazione del PUC - Piano Urbanistico Comunale: il Preliminare di Piano Urbanistico Comunale è stato approvato con Deliberazione di giunta comunale n. 110 del 28.04.2016 ed ha già recepito, nella proiezione territoriale strutturale, le previsioni di espansione del Masterplan aeroportuale con le conseguenti prospettive di sviluppo territoriale; tuttavia, il procedimento di approvazione non è ancora completato.



Figura 9: S.I.T. Pontecagnano Faiano

In relazione ai futuri sviluppi dell'aeroporto tenuto conto delle prescrizioni riportate nel Regolamento per la Tutela del Territorio dal Rischio Generato dalle attività aeronautiche (Ed.1 del 24/03/2025) si riportano di seguito le previsioni future per ogni zona di tutela con specifico riferimento alle Tavole allegate PRA01 e PRA02.

Zona di tutela A

Come detto in precedenza, allo stato attuale l'area ricopre una superficie di 454.000 mq ca che sarà ridotta a 290.000 mq ca nella Fase di massimo sviluppo dell'aeroporto, tenuto conto nella nuova impronta del sedime aeroportuale e delle ulteriori aree di esproprio al di fuori di esso.

La volumetria attuale totale è di 26.145 mq concentrata completamente nell'area agricola (Area E); nella zona F (zona a nord a servizio dell'aeroporto) non vi è al momento alcun volume realizzato.

L'area ricade da un punto di vista urbanistico in zona omogenea E3 per l'attività agricola – (Aree seminate ed a frutteto/Aree seminate con colture pregiate).

Lo stato di fatto in termini di volumi e di carico antropico separato tra residenziale (in relazione sempre all'area agricola) e di pertinenziale, rilevato dai dati assunti dal Comune di Pontecagnano Faiano, è il seguente:

ZONA A - STATO DI FATTO								
ZONA PRA	PRG	Destinazione	Sup. terr. (mq)	Volumi (mc)	Volumi Residenziali (mc)	Carico Antropico Residenziale	Volume Pertinenze (mc)	Carico Antropico Non Residenziale
A1	Area E	Agricola	414,801	26,145	6,000	60	20,132	40
A2	Area F	A servizio aeroporto	40,000	0	0	0	0	0

Per quanto attiene le previsioni di piano, le aree in questione hanno due destinazioni d'uso.

La prima (agricola) prevede un utilizzo esclusivamente agricolo; in questa zona è vietata la realizzazione di nuovi volumi residenziali. E' previsto un incremento del carico antropico non residenziale e dei relativi volumi pertinenziali (sempre a servizio dell'attività agricola) nei limiti del Piano Regolatore Generale.

La seconda area (F) è un'area a servizio dell'aeroporto; è possibile la destinazione per attività a servizio della nuova stazione ferroviaria FS, il cui progetto è in corso di esecuzione, e dell'aeroporto quale attività di parcheggio auto con i relativi servizi annessi che possono prevedere la presenza di ridotti volumi costruttivi per i relativi servizi, sempre nei limiti generali della zona di tutela sopra indicati (ad esempio divieto di realizzazione di un impianto di distribuzione carburanti, depositi liquidi infiammabili, ecc.) e con carico antropico basso e permanenza discontinua di un numero limitato di persone.

Nelle aree A1 ed A2 non è prevista alcuna espansione residenziale.

Nelle aree A1 ed A2 sono vietate installazioni di distributori di carburanti, depositi di liquidi infiammabili, obiettivi sensibili, attività con elevato affollamento.

Tenuto conto che l'area in questione è in A non saranno previste in questa zona ulteriori costruzioni abitative rispetto a quelle già esistenti.

Di seguito la Tabella con le previsioni di piano:

ZONA A - PREVISIONI DI PIANO													
ZONA	PRG	Destinazione	Sup. terr.	It totale	Volumi	It residenziale	Volumi Residenziale	Carico Antropico Residenziale	It pertinenze	Volumi pertinenze	Carico Antropico Non Residenziale	Destinazione Possibili	Destinazione Possibili Non
PRA			(mq)	mc/mq	(mc)	mc/mq	(mc)	mc/mq	mc	mc/mq	mc	Destinazione Possibili	
A1	Area E	Agricola	414,801	0.10	41,480	-	6,000	60	0.10	35,480.10	71	Agricola	Non saranno realizzati nuovi volumi residenziali rispetto a quelli esiste. E' possibile un incremento dei volumi pertinenziali nel rispetto dei limiti del Piano che prevede comunque indici bassi e pari 0,10 mc/mq ed in ogni caso che comportino la permanenza discontinue di un numero limitato di persone (caso di pertinenze in aree agricole). Vietato la presenza di obiettivi sensibili quali scuole, chiese, altro e vietato la presenza di attività che possono comportare affollamenti
A2	Area F	A servizio aeroporto	40,000	0.10	4,000	-	0	0	0.10	4,000.00	0	Attività a servizio della nuova stazione ferroviaria FS e dell'aeroporto (parcheggi ed attività annesse comprensive di ridotti volumi costruttivi per i relativi servizi)	Vietato realizzare impianti di distribuzione carburanti annessi alle attività consentite. Vietato la presenza di obiettivi sensibili quali scuole, chiese, altro e vietato la presenza di attività che possono comportare affollamenti

NB: i volumi ed i relativi carichi antropici indicati sono totali e quindi comprensivi degli esistenti

Zona di tutela B

Parimenti la zona di tutela B si estende complessivamente su una superficie di 822.317 mq – esterna al sedime aeroportuale – caratterizzata da una volumetria di 71.370 mc

La suddetta zona ricade anch'essa interamente in zona omogena E per l'attività agricola – (Aree seminate ed a frutteto/Aree seminate con colture pregiate); una parte di essa è H1 che, nelle previsioni del Piano Regolatore in vigore, è un'area agricola sottoposta a vincolo geologico.

La situazione attuale è la seguente:

ZONA B - STATO DI FATTO								
ZONA PRA	PRG	Destinazione	Sup. terr. (mq)	V. esistenti (mc)	Volumi Residenziale (mc)	Carico Antropico Residenziale	Volume pertinenze mc	Carico Antropico Non Residenziale
B1	Area E	Agricola	780,804	67,870	15,610	156	52,259.90	105
B1	Area H1	Agricola sottoposta a vincolo geologico	41,513	3,500	805	8	2,695.00	5

Nella situazione di previsione futura, nelle aree in questione è previsto un incremento delle attività residenziale (sempre a servizio della principale attività agricola) e delle relative pertinenze nei limiti dell'Indice Territoriale previsto dal Piano Regolatore Attuale. Gli indici di edificabilità sono bassi.

Rimane il divieto di installazione di impianto di distribuzione carburanti, depositi di liquidi infiammabili, industrie chimiche e consistenti insediamenti produttivi che possono comportare la presenza di un elevato affollamento.

Di seguito la Tabella

ZONA B - PREVISIONI DI PIANO

ZONA	PRG	Destinazione	Sup. terr.	It	Volumi	It residenziale	Volumi Residenziale	Carico Antropico Residenziale	It pertinenze	Volumi pertinenze	Carico Antropico non residenziale	Destinazione Possibili	Destinazione Non Possibili
PRA			(mq)	mc/mq	(mc)	mc/mq	(mc)		mc/mq	mc			
B1	Area E	Agricola	780,804	0.10	78,080	0.02	17,958	180	0.08	62,464.32	125	Agricola	Destinazione ad uso agricolo con pertinenze residenziali con indici bassi. Vietato installazione di impianto di distribuzione carburanti, depositi di liqui infiammabili, industrie chimiche, compressi industriali che prevedano un elevato affollamento
B1	Area H1	Agricola sottoposta a vincolo geologico	41,513	0.10	4,151	0.02	830	8	0.08	3,321.04	7	Agricola con vincoli	Destinazione ad uso agricolo con pertinenze residenziali con indici bassi. Vietato installazione di impianto di distribuzione carburanti, depositi di liqui infiammabili, industrie chimiche, compressi industriali che prevedano un elevato affollamento

NB: i volumi ed i relativi carichi antropici indicati sono totali e quindi comprensivi degli esistenti

Zona di tutela C

Per quanto riguarda la zona di tutela C - essa si estende, al netto del sedime aeroportuale, complessivamente su una superficie di ca 1.761.921,00 mq, di cui 1.398.483,00 mq ricadenti in zona omogenea E (Agricola), 5.134,00 in area omogenea H1 (sempre agricola ma con vincolo geologico), 181.592,00 mq ricadenti da un punto di vista urbanistico in zona omogenea T (Turistica) verso il mare e 175.486,00 mq destinate ad area per attrezzature ad uso pubblico (zona F).

Una porzione della zona C3 (così indicata nelle tavole 01-02) – quella relativa alla fascia costiera della litoranea di Pontecagnano Faiano - ricade nell'ambito delle fasce di rispetto di corsi d'acqua, dei laghi, della fascia costiera e della viabilità in cui sono consentite la manutenzione ordinaria e straordinaria e la ristrutturazione, senza aumento di volume ma con variazioni planimetriche, degli edifici esistenti, nonché la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, parchi pubblici attrezzati, attrezzature balneari mobili, la coltivazione agricola e la sistemazione a verde, nel rispetto della conservazione dello stato della natura.

Nello stato attuale, sulla fascia costiera, c'è una zona turistica (zona T), costituita da lidi balneari e da strutture ricettive di media entità costituiti da fabbricati con altezza massima di 10 m (max 3 livelli fuori terra).

Le volumetrie attuali ed i relativi carichi antropici presenti sulla base dei dati prodotti dal Comune di Pontecagnano Faiano sono i seguenti:

ZONA C - STATO DI FATTO							
ZONA	DESTINAZIONE D'USO	Sup. terr. (mq)	V. esistenti (mc)	Volume Residenziali (mc)	Carico Antropico Residenziale	Volume Pertinenze (mc)	Carico Antropico Non Residenziale
PRA							
C1 + C2+ C3	Agricola E	1,398,483.00	269,232.75	61,924	619	207,309	415
	Turistica Area T	181,592.00	26,751.60	4,013	40	22,739	268
	Zona F	175,846.00	8,917.20	446	4	8,471	17
	Zona H1	5,134.00	0.00	0	0	0	0

Per quanto attiene la destinazione futura (previsioni di piano), si riportano le seguenti indicazioni:

- Per quanto attiene le aree agricole (E) non è possibile alcun incremento dei volumi residenziali e delle relative pertinenze tenuto che quelli presenti già saturano la possibilità volumetrica rispetto a quanto previsto dal PRG.
- Per le aree turistiche (T) si prevedono ampliamenti nei limiti previsti dal Piano Regolatore Generale Vigente ma con le limitazioni previste dal Regolamento ENAC “Tutela del Territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche” Ed.1 del 34/02/2025” ossia in queste zone devono essere comunque vietati attività comportanti elevati affollamenti quali centri congressi, campeggi o zone fiere. E’ permesso in questa zona la presenza di esercizi di vicinato con superficie da 251 fino a 600 metri quadrati.
- Per la zona F (servizi) anche in questo caso è possibile un incremento dei volumi residenziali e delle relative pertinenze per interventi esclusivamente di rigenerazione urbana con incremento massimo del 35% del volume esistente, ai sensi della Legge Regionale n° 14/2004
- Per la zona H1 (agricola ma con vincolo geologico) è possibile la realizzazione dei volumi nei limiti previsti dal Piano Regolatore Generale; le previsioni sono comunque limitate anche per quanto attiene il carico antropico.

Di seguito si riporta la tabella 2 contenente una sintesi dei dati relativi alla zona di rischio C ed alla sovrapposizione con il PRG vigente, contenente l’indicazione delle zone omogenee interessate, i valori delle superfici, delle volumetrie e degli indici territoriali corrispondenti relativi alle previsioni di piano.

ZONA C - PREVISIONI DI PIANO													
ZONA PRA	PRG	Destinazione	Sup.	It	Volumi (mc)	It residenziale	Volume Residenziale	Carico	It pertinenze	Volume	Carico	Destinazione Possibili	Destinazione Non Possibili
			Terr.	mc/mq		mc/mq	Antropico Residenziale	Pertinenze (mc)		Antropico Non Residenziale			
C1+C2+C3	Area E	Agricola	1,398,483.00	(*)	269,232.75	(°)	61923.53	619	(*)	207309.22	415	(*) Destinazione agricola con relative pertinenze come previsto dal PRG. Nell'area , tenuto conto che il volume esistente per l'area omogenea specifica è già superiore all'indice territoriale previsto, sono stati riportati i valori esistenti.	Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (es. distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, cabine gas ad alta pressione) (*) . Vietata la realizzazione di attività che comportano affollamento come centro congressi, aree campeggi. Vietata la realizzazione di obiettivi sensibili quali scuole, ospedali, luoghi di culto. All'interno delle strutture alberghiere non possono essere autorizzati centri congressi o simili. Vietata centri commerciali. Vietato installazione di impianto di distribuzione carburanti, depositi di liqui infiammabili, industrie chimiche, compressi industriali che prevedano un elevato affollamento
	Area T	Turistica Ricettiva	181,592.00	0.6	108,955.20	0.15	16343.28	163	0.85	92612	926	Attività turistiche alberghiere, alla stregua di quelle già esistenti che non prevedano la realizzazione di centro congressi, fiere o campeggi. Esercizi di vendita di vicinato con superficie da 251 mq a 600 mq.	
	Zona F	Aree destinate ad attrezzature ed impianti di interesse generale	175,846.00	(**)	12,038.22	(**)	602	6	(**)	11436	23	(**) Aree per attrezzature ed impianti di interesse generale con relative pertinenze come previsto dal PRG. Nell'area sono previsti esclusivamente interventi di rigenerazione urbana con incremento massimo del 35% del volume esistente, ai sensi della Legge Regionale Campian n° 14/2004 come modificata dalla L.R n° 05/2024	
	Zona H1	Agricola sottoposta a vincolo geologico	5,134.00	0.10	513.40	0.02	102.68	1	0.08	411	1	Destinazione agricola con relative pertinenze come previsto dal PRG.	

NB: i volumi ed i relativi carichi antropici indicati sono totali e quindi comprensivi degli esistenti

Zona di tutela D

Per quanto riguarda la zona di tutela D - essa si estende complessivamente su una superficie di ca 1.740.217 mq, di cui di questi 1.536.246,00 mq ca ricadenti in zona omogenea E (Agricola), 103.181 mq ca ricadenti da un punto di vista urbanistico in zona omogenea F (Attrezzature), 85.570 mq sempre in area agricola ma con ulteriore vincolo geologico (area H1) ed infine 15.220 mq ca in zona omogenea D (Attività produttive, commerciali, artigianali).

Dai dati assunti dal Comune di Pontecagnano Faiano di seguito le volumetrie esistenti ed i relativi carichi antropici ad oggi sono i seguenti:

ZONA D - STATO DI FATTO							
ZONA PRA	DESTINAZIONE D'USO	Sup. terr. (mq)	V. esistenti (mc)	Volume Residenziale (mc)	Carico Antropico Residenziale	Volume pertinenze (mc)	Carico Antropico Non Residenziale
D1+D2	Agricola E	1,536,246.00	208,186.74	<u>47.883</u>	<u>479</u>	<u>160.304</u>	<u>321</u>
	Attrezzature Area F	103,181.00	19,669.51	<u>983</u>	<u>10</u>	<u>18.686</u>	<u>37</u>
	Area Agricola con vincolo geologico H1	85,570.00	12,280.00	<u>2.824</u>	<u>28</u>	<u>9.456</u>	<u>19</u>
	Produttiva Area D1	15,220.00	1,677.40	<u>839</u>	<u>8</u>	<u>839</u>	<u>335</u>

Per quanto attiene la destinazione futura (previsioni di piano), si riportano le seguenti indicazioni:

- Per quanto attiene le aree agricole (E ed H1) non è possibile alcun incremento dei volumi residenziali e delle relative pertinenze tenuto che quelli presenti già saturano la possibilità volumetrica rispetto a quanto previsto dal PRG;
- Per quanto attiene le aree agricole (E, F ed H1) è possibile un incremento dei volumi residenziali e delle relative pertinenze per interventi esclusivamente di rigenerazione urbana con incremento massimo del 35% del volume esistente, ai sensi della Legge Regionale n° 14/2004 così come indicato in Tabella che segue;
- Per le aree industriali e commerciali (D) si prevede l'insediamento di attività commerciali di vicinato, attività di media struttura di vendita con superficie in pianta complessiva inferiore a 2500 mq. Possono essere presenti anche grandi superfici di vendita con superficie di vendita superiore a 2500 mq, purchè costituire da edifici divisi tra loro,

separata da vie, piazze pedonali, veicolari da cui si accedere separatamente alle singole unità senza la presenza di ingressi principali unitari, ossia edifici autonomi e fisicamente separati, organizzati intorno a molteplici ed articolati percorsi.

- In queste zone non possono essere insediate attività che comportano elevata presenza di persone quali centri congressuali e sportivi a forte concentrazione, edilizia intensiva.

Di seguito si riporta la tabella di sintesi.

ZONA D - PREVISIONI DI PIANO													
ZONA PRA	PRG	Destinazione	Sup.	It	Volume (mc)	It residenziale mc/mq	Volume Residenziale (mc)	Carico Antropico Residenziale	It pertinenze mc/mq	Volume Pertinenze (mc)	Carico Antropico Non Residenziale	Destinazione Possibili	Destinazione Non Possibili
			Terr.										
			(mq)	(mc/mq)									
D1+D2	Area E	Agricola	1,536,246.00	(*)	208186.74	(*)	47882.95	479	(*)	160303.79	321	(*) Destinazione agricola con relative pertinenze come previsto dal PRG. Nell'area , tenuto conto che il volume esistente per l'area omogenea specifica è già superiore all'indice territoriale previsto, sono stati riportati i valori esistenti.	Vietato installazione di impianti di distribuzione carburanti e depositi di liquidi infiammabili. Attività la realizzazione di centri congressuali e sportivi a forte concentrazione. Vietata edilizia intensiva.
	Area F	Attrezzature ad uso pubblico	103,181.00	(**)	26553.84	(**)	1327.69	13	(**)	25226	50	(**) Destinazione attrezzature ad uso pubblico e di interesse generale. Nell'area sono previsti esclusivamente interventi di rigenerazione urbana su volumi esistenti con incremento massimo del 35% del volume esistente, ai sensi della Legge Regionale Campian n° 14/2004 come modificata dalla L.R n° 05/2024	
	Area H1	Agricola sottoposto a vincolo geologico	12,280.00	(*)	12280.00	(*)	2824.40	28	(*)	9456	19	(*) Destinazione agricola con relative pertinenze come previsto dal PRG. Nell'area , tenuto conto che il volume esistente per l'area omogenea specifica è già superiore all'indice territoriale previsto, sono stati riportati i valori esistenti.	
	Zona D1	Produttivo	15,220.00	0.50	7,610.0	-	3805.00	38	-	3805	1766	Attività commerciali di vicinato. Attività di media struttura di vendita con superficie in pianta complessiva inferiore a 2500 mq. Grandi superficie di vendita con superficie di vendita superiore a 2500 mq, purchè costituire da edifici divisi tra loro, separata da vie, piazze pedonali, veicolari da cui si accedere separatamente alle singole unità senza la presenza di ingressi principali unitari, ossia edifici autonomi e fisicamente separati, organizzati intron a molteplici ed articolati percorsi	

9. Valutazioni di coerenza e compatibilità con gli strumenti urbanistici

Come già evidenziato nel corpo della presente relazione, nel territorio di Pontecagnano Faiano ricadono le zone di tutela A, B - in tutto o in parte riferite - ad entrambe le testate 05/23, nonché le zone di tutela C e D poste lateralmente alla pista aeroportuale ai bordi di entrambe le strip (versante nord ovest e sud est).

L'impronta delle zone di tutela ricade per lo più in aree dal punto di vista urbanistico destinate ad attività agricole, per una parte piuttosto limitata ad ambiti produttivi per attività industriali di completamento ed attività commerciali ed artigianali e ad attività turistiche.

Alla luce dei dati fin qui esposti, considerato che le indicazioni del PRG per le aree ricadenti in Zona di tutela A e B individuano una destinazione agricola con un indice di fabbricabilità fondiaria limitatamente alla tipologia costruttiva in cui è previsto un indice di 0,10 mc/mq per le attività pertinenziali costituite da stalle, silos, magazzini, locali per la lavorazione dei prodotti agricoli ed un indice di 0,03 mc/mq per destinazione d'uso residenziale ma sempre a servizio della prevalente attività agricola.

Nelle aree A non si prevedono ulteriori costruzioni rispetto a quelle già presenti; lato Testata 23 (verso la Ferrovia) è possibile l'insediamento di attività a servizio dell'aeroporto e della stazione ferroviaria quali zone parcheggi con un piccolissimo incremento di volumi sempre legato a detti servizi.

Per la zona B (zona totalmente agricola) sono previsti aumenti di volumetrie e carichi antropici ma nei limiti previsti dagli indici del Piano Regolatore Generale (l'indice di edificabilità è comunque basso – 0,03 mc/mq per le residenze e 0,10 mc/mq per le relative pertinenze).

Per quanto riguarda le zone di tutela C, anch'esse ricadono principalmente in aree a vocazione agricola; c'è una percentuale di aree che hanno destinazione turistica (Aree T) ed anche di servizi (Aree F).

Per quanto attiene a destinazione agricola e le relative pertinenze (E ed H1), nell'area sono previsti esclusivamente interventi di rigenerazione urbana con incremento massimo del 35% del volume esistente, ai sensi della Legge Regionale Campania n° 14/2004 come modificata dalla L.R. n° 05/2024.

Per la zona a destinazione d'uso turistica (T), trattasi di strutture ricettive a servizio dell'attività balneare esistente per le quali è previsto un aumento del carico antropico di valore tale da essere comunque compatibile con quanto previsto per l'area di tutela C al netto dei divieti indicati nelle tabelle precedenti di realizzare all'interno o all'esterno delle strutture centro congressi, fiere o aree da destinare a campeggi.

Infine, in relazione alle aree ricadenti in zone di tutela D, oltre alla prevalente destinazione d'uso agricola, sono presenti anche delle zone F (servizi) ed una zona di minore superficie a destinazione industriale o artigianale (D1).

Per le aree a destinazione d'uso E, F ed H1 sono previsti esclusivamente interventi di rigenerazione urbana con incremento massimo del 35% del volume esistente, ai sensi della Legge Regionale Campania n° 14/2004 come modificata dalla L.R. n° 05/2024.

Per l'area a destinazione d'uso D1, invece, sono ammesse, oltre alle attività commerciali di vicinato, attività di media struttura di vendita con superficie in pianta complessiva inferiore a 2500 mq. Grandi superficie di vendita con superficie di vendita superiore a 2500 mq, purché costituite da edifici divisi tra loro, separata da vie, piazze pedonali, veicolari da cui si accedere separatamente alle singole unità senza la presenza di ingressi principali unitari, ossia edifici autonomi e fisicamente separati, organizzati intorno a molteplici ed articolati percorsi. Per quanto attiene nello specifico la zona C, lato T05, si segnala che il carico entropico indicato sarà comunque distribuito. La trasformabilità delle zone omogenee T è consentita attraverso intervento urbanistico preventivo mediante la redazione e successiva approvazione di Piani Urbanistici Attuativi (PUA).

Nelle prescrizioni per la redazione dei PUA, dovrà essere riportata la seguente dicitura” Nelle zone omogenee T del Piano Regolatore, in sede di redazione dei PUA, si dovranno concentrare, in tali aree prevalentemente le dotazioni urbanistica standard come prevista dal PRG – parcheggio, aree verdi per il gioco e per lo sport”. Tale condizione rafforza ulteriormente la necessità di dover distribuire per quanto possibile il carico antropico previsto.

Per quanto attiene i divieti di destinazione d'uso per ogni area di Tutela si riporta la seguente tabella:

Zona di Tutela	Zone omogenee da PRG intercettate	Non ammesso
<i>Zona A1</i>	<i>E (agricola)</i>	<i>Non saranno realizzati nuovi volumi residenziali rispetto a quelli esistenti. Vietato la presenza di obiettivi sensibili quali scuole, chiese, altro e vietato la presenza di attività che possono comportare affollamenti. Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (es. distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, cabine gas ad alta pressione).</i>
<i>Zona A2</i>	<i>F</i>	<i>Vietato realizzazione volumi residenziali. Vietato la presenza di obiettivi sensibili quali scuole, chiese, altro e vietato la presenza di attività che possono comportare affollamenti. Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (es. distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, cabine gas ad alta pressione).</i>
<i>Zona B1</i>	<i>E3, H1</i>	<i>Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (es. distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, cabine gas ad alta pressione), complessi industriali che prevedano un elevato affollamento</i>

Zona di Tutela	Zone omogenee da PRG intercettate	Non ammesso
Zona C1+C2+C3	E, T, F, H1	Attività che possono creare pericolo di incendio, esplosione e danno ambientale (es. distributori di carburante, depositi di liquidi infiammabili, cabine gas ad alta pressione) Vietata la realizzazione di attività che comportano affollamento come centro congressi, aree campeggi, area fiere. Vietata la realizzazione di obiettivi sensibili quali scuole, ospedali, luoghi di culto.
Zona D1 + D2	D1, F, G, E3	Vietato installazione di impianti di distribuzione carburanti e depositi di liquidi infiammabili. Vietata la realizzazione di centri congressuali e sportivi a forte concentrazione. Vietata edilizia intensiva. Vietata la realizzazione di obiettivi sensibili quali scuole, ospedali, luoghi di culto.

In conclusione, si ritiene che le previsioni di piano, con i limiti indicati, siano compatibili con le prescrizioni dettate dal Regolamento ENAC "Tutela del territorio dal rischio generato dalle attività aeronautiche - ex artt. 707, co.5 e 715 del Codice della Navigazione" Edizione 1 del 24/03/2025".

Il tecnico

(Ing. Ermanno Freda)

