



## **Masterplan dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi Decreto di Compatibilità Ambientale n. 36 del 6/2/2018**

**Verifica di Ottemperanza alle Prescrizioni relative alla  
realizzazione degli interventi previsti per lo sviluppo  
dell'Aeroporto (Fase 1 del programma degli interventi)**

Direttore Progetto Salerno  
Pianificazione & Ambiente

A handwritten signature in blue ink, likely belonging to the project director mentioned in the text above.

## Sommario

<b>ELENCO ALLEGATI</b> .....	<b>3</b>
<b>INTRODUZIONE</b> .....	<b>5</b>
<b>LE PRESCRIZIONI</b> .....	<b>5</b>
PRESCRIZIONE A1 .....	5
PRESCRIZIONE A2 .....	6
PRESCRIZIONE A3 .....	6
PRESCRIZIONE A4 .....	6
PRESCRIZIONE A5 .....	6
PRESCRIZIONE A6 .....	6
PRESCRIZIONE A7 .....	7
PRESCRIZIONE B1 .....	7
PRESCRIZIONE C1 .....	7
<b>OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI</b> .....	<b>8</b>
PREMESSA E ASPETTI GENERALI RILEVANTI .....	8
OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI A1, A7 E C1 (ALLEGATI 1) .....	9
OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A2 (ALLEGATI A2) .....	13
OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A3 (ALLEGATI A3) .....	14
OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A4 (ALLEGATI A4) .....	15
OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A5 (ALLEGATI A5) .....	16
OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE A6 (ALLEGATI A6) .....	17
OTTEMPERANZA ALLA PRESCRIZIONE B1 (ALLEGATI B1) .....	18

## Elenco Allegati

### Allegato A1:

ID	Documenti in allegato	Data
A1.01	Nota PEC 90/20: trasmissione del Piano monitoraggio ambientale ad ARPAC	30.11.2020
A1.02	Piano di Monitoraggio Ambientale	27.11.2020
A1.03	Nota di trasmissione del parere tecnico del Piano di Monitoraggio Ambientale da parte di ARPAC	26.01.2021
A1.04	Parere tecnico del Piano di Monitoraggio Ambientale da parte di ARPAC	26.01.2021
A1.05	Comunicazione ad ARPAC dell'inizio del monitoraggio	24.05.2021
A1.06.01	Risultati Monitoraggio Acustico – 1° campagna	08.06.2021
A1.06.02	Risultati Monitoraggio Acustico – 2° campagna	28.11.2021
A1.06.03	Risultati Monitoraggio Acustico – 3° campagna	28.11.2021
A1.07.01	Risultati Monitoraggio Atmosferico – <i>Report monitoraggio qualità dell'aria</i>	giugno – luglio 2021
A1.07.02	Risultati Monitoraggio Atmosferico – <i>Dati certificati monitoraggio qualità dell'aria</i>	01.06.2021 31.07-2021
A1.08	Punti di Campionamento Acque	-
A1.09.01	Monitoraggio acque – 1° campagna	30.11.2021
A1.09.02	Monitoraggio acque – 2° campagna	01.01.2022
A1.10.01	Studio naturalistico ambientale – Birdstrike	luglio – dicembre 2018
A1.10.02	Procedura Operativa PROOPS12 - Piano per la prevenzione e controllo dei volatili	-
A1.10.03	A1.10.03 - Allegato alla Circolare ENAC APT_01B	-

### Allegato A2:

ID	Documenti in allegato	Data
A2.01	Nota di Riunione 1/2018 del 20.09.2018 - Commissione art. 5 Salerno	20.09.2018
A2.02	Relazione Aeronautica – AER002 del Progetto Esecutivo (allegata alla nota SPE 18/22)	febbraio 2022
A2.01	Nota SPE 18/22: trasmissione studio aeronautico su nuove procedure di volo	04.04.2022
A2.04	Valutazione previsionale acustica di cantiere	aprile 2022

**Allegato A3:**

ID	Documenti in allegato	Data
A3.01.01	Relazione idrologica – GLG006 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022
A3.01.02	Relazione geologica – GLG001 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022
A3.01.03	Relazione idraulica – IDR012 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022

**Allegato A4:**

ID	Documenti in allegato	Data
A4.01	Idraulica di piattaforma: trattamento acque reflue – IDR012 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022

**Allegato A5:**

ID	Documenti in allegato	Data
A5.01	Relazione Tecnica di gestione delle terre e rocce da scavo e delle materia – AUA004 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022

**Allegato B1:**

ID	Documenti in allegato	Data
B1.01	Studio paesaggistico ed archeologico – SPA_AER_RE01 del Progetto Esecutivo	luglio 2018
B1.02	Nota SUE 24/21: comunicazione avvio delle attività alla Sovrintendenza	13.07.2021
B1.03	Nota Sovrintendenza: comunicazione indagini archeologiche preventive	19.10.2021
B1.04.01	Nota SPE 02/22: trasmissione alla Sovrintendenza planimetria indagini archeologiche preventive	12.01.2022
B1.04.02	Allegato alla nota SPE 02/22 – Scavi archeologici ipotesi di localizzazione e modalità esecutive	12.01.2022
B1.05	Nota TEC 165/21: Bonifica da Ordigni Bellici – Segnalazione attività di scavo superficiale alla Sovrintendenza	20.07.2021
B1.06.01	Nota SPE 56/21: Invio sovrintendenza relazione assistenza archeologica BOB	06.09.2021
B1.06.02	Relazione definitiva: Sorveglianza Archeologica	-
B1.07.01	Nota del Soprintendente del 25.3.2022: riscontro all'invio della planimetria con ubicazione delle trincee di scavo	25.03.2022
B1.07.02	Nota SPE 16/22: invio chiarimenti sovrintendenza indagini archeologiche preventive	31.03.2022

## Introduzione

Con nota prot. 64229 del 20 giugno 2016 l'ENAC – Ente Nazionale Aviazione Civile ha presentato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale, acquisita al prot. 16729/DVA del 23 giugno 2016, per il progetto "Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Masterplan breve e medio termine.

Tale procedura si è conclusa con il Decreto di Pronuncia di Compatibilità Ambientale n. 0000036 del 06/02/2018 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Con tale decreto è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni.

Il presente elaborato ha lo scopo di documentare le attività svolte dalla Società di Gestione in ottemperanza alle prescrizioni contenute nel giudizio di compatibilità ambientale di cui sopra.

## Le prescrizioni

Di seguito si riporta l'elenco delle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale previste dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (oggi Ministero per la Transizione Ecologica) per la fase di Ante Operam, relativamente al progetto di "Realizzazione degli interventi previsti per lo sviluppo dell'Aeroporto (Fase 1 del Programma degli Interventi).

Tale progetto prevede, in sintesi, il potenziamento delle infrastrutture airside e delle piazzole di sosta aeromobili, l'allungamento della pista fino a 2000 metri, e la realizzazione di un raccordo di uscita rapida, oltre alle opere propedeutiche ed agli espropri per oltre 21 ettari.

Come stabilito dal Decreto, le prescrizioni di cui all'art. 1 Sezioni A) e C) devono essere poste in ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare; quest'ultimo, in collaborazione con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del turismo, verifica l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui all'Art. 1 sez. B).

### **Prescrizione A1**

Dovrà essere concordata con ARPA Campania una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale sia estiva, campionando i parametri in conformità al D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., le cui conclusioni siano riportate in relazione e garantendo la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dell'operatività dell'aeroporto a seguito della realizzazione delle attività previste dalla Fase I del Masterplan. Dovranno essere definiti dei siti fissi di rilevamento in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo anche in fase di esercizio.

### **Prescrizione A2**

Dovrà essere concordato un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Con l'ausilio del modello matematico previsionale INM tarato sullo scenario di traffico previsto sempre per il medio periodo, cioè del decimo anno, dovrà essere elaborata ed approvata la Caratterizzazione acustica dell'intorno Aeroportuale (artt. 5/6 DM 31/10/1997) ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento. Relativamente all'area del cantiere base, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere prodotta l'analisi delle emissioni acustiche in fase di cantiere e definite le conseguenti misure di mitigazione che dovranno essere adottate.

### **Prescrizione A3**

Dimostrare con opportuni calcoli e disegni la compatibilità idraulica degli alvei dei corsi d'acqua interessati (opportunamente modificati) con le portate meteoriche aggiuntive derivanti dalle incrementate superfici pavimentate.

### **Prescrizione A4**

Presentare un elaborato tecnico adeguato che descriva e dimensioni il trattamento delle acque reflue interessate dalle previsioni di ampliamento aeroportuale contenute nel masterplan.

### **Prescrizione A5**

Dovrà essere integrato il PUT nella definizione delle aree di scavo, la quantità del materiale che sarà riutilizzato, la collocazione e la durata degli stoccaggi temporanei dello stesso e la sua collocazione definitiva, la modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione secondo le disposizioni in materia di rifiuti, la modalità di esecuzione delle opere con descrizione del cantiere, modalità di trasporto, caratteristiche ed ubicazione dei depositi temporanei.

### **Prescrizione A6**

Con riferimento al fenomeno del Birdstrike dovrà essere effettuato uno studio faunistico al fine di verificare l'adeguatezza dei sistemi di prevenzione previsti alle reali caratteristiche dell'avifauna rinvenibile nell'area e valutare l'eventuale necessità di potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica.

### **Prescrizione A7**

Dovrà essere elaborato un Piano di Monitoraggio comprendente le attività da svolgersi ante operam, in corso d'opera e post operam per tutta la vita utile degli interventi a realizzarsi; il Piano dovrà essere sottoposto all'ARPAC al fine di verificare se lo stesso è in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi di monitoraggio prefissati da ENAC nel SIA, con riferimento a tutte le matrici e le componenti ambientali interessate dall'intervento, e il rispetto dei limiti normativi delle emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc...); nel corso delle attività comprese nel PMA in fase di esercizio dell'aeroporto, si dovrà verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste nel SIA e negli altri documenti presentati da ENAC con la supervisione e il controllo di ARPAC; dovranno essere predisposte e gestite con continuità delle pagine web dedicate al Monitoraggio Ambientale del Masterplan nelle quali, oltre al Piano di Monitoraggio, dovranno essere pubblicati i report semestrali di attuazione del Piano nonché la descrizione delle attività espletate in coerenza dello stesso; i dati esitanti dalle attività di monitoraggio effettuate dovranno essere resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentirne l'eventuale elaborazione indipendente; Il monitoraggio dell'avifauna dovrà essere condotto con frequenze e modalità idonee a garantire il tempestivo adeguamento dei sistemi di prevenzione del Birdstrike ai frequenti e talvolta imprevedibili cambiamenti nello spazio e nel tempo della distribuzione degli uccelli negli ambienti aeroportuali.

### **Prescrizione B1**

La progettazione definitiva sia integrata da una relazione sul rischio archeologico ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016 che comprenda, oltre alla ricerca bibliografica e d'archivio, i risultati di ricognizioni topografiche delle aree interessate dal progetto riportate su adeguata cartografia. A seguito degli esiti di questo Studio, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Salerno e Avellino potrà prescrivere ulteriori approfondimenti di indagine finalizzati alla tutela e salvaguardia delle presistenze archeologiche, atteso che il parere favorevole è riferito esclusivamente alla prosecuzione della progettazione, e non alla localizzazione delle opere.

### **Prescrizione C1**

Sono da ottemperare le Condizioni ambientali dettate dalla Regione Campania con D.D. n. 56 del 27 luglio 2017, qualora non già ricomprese o non in contrasto con le Condizioni ambientali richiamate alle Sezioni A) e B) del presente decreto.

## Ottemperanza alle prescrizioni

### Premessa e aspetti generali rilevanti

Come è noto, il decreto n. 36 del 2018 esprime la Compatibilità Ambientale del Piano di Sviluppo Aeroportuale a breve e medio termine dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi. Quest'ultimo, per sua natura, è costituito da diversi interventi articolati temporalmente secondo diverse fasi attuative, delle quali la prima è costituita sostanzialmente dall'allungamento della pista a 2000 metri e dal rifacimento delle infrastrutture airside già esistenti.

Questo documento è riferito proprio a tale fase, e fornisce le evidenze delle attività poste in essere dalla GESAC per ottemperare alle prescrizioni formulate in sede di Compatibilità Ambientale relativamente al progetto di ampliamento della pista, della riconfigurazione degli alvei dei corsi d'acqua e del potenziamento delle infrastrutture airside già esistenti.

A tale proposito, è opportuno soffermarsi sul contesto in cui si sono svolte tali attività, caratterizzato dall'imperversare della Pandemia da Covid 19 che, partita nei primi mesi del 2020, ancora oggi non sembra essersi del tutto risolta.

Per effetto della pandemia, infatti, e del conseguente azzeramento del traffico aereo a livello mondiale, l'aeroporto di Salerno è stato chiuso al traffico commerciale sin dai primi mesi del 2020, e lo è tuttora. Infatti, durante la fase pandemica acuta durata per tutto l'anno 2020, la crisi del traffico aereo ed in particolare quella dell'Aviazione Generale, che risultava essere l'unica componente per l'aeroporto di Salerno negli ultimi anni, ha di fatto cancellato l'operatività dello scalo.

Successivamente, ed ovvero sin dai primi mesi del 2021, allorquando si mostravano dei primi segnali di ripresa del traffico, la GESAC ha scelto di concentrare tutte le operazioni sullo scalo di Napoli Capodichino, per consentire di effettuare tutte le attività propedeutiche all'inizio dei lavori sullo scalo di Salerno.

Tutte le campagne di monitoraggio ambientale ante-operam previste dal Piano di Monitoraggio sono state pertanto condotte in assenza di operativo, ottenendo così una fotografia chiara dello stato ambientale di fondo senza alcun contributo da parte dell'aeroporto.

Dal confronto dei risultati del monitoraggio ante e post operam sarà così possibile dedurre in maniera chiara ed evidente il contributo dell'aeroporto sull'ambiente, e determinare l'efficacia delle azioni di mitigazione che eventualmente si deciderà di mettere in campo.

## Ottemperanza alle prescrizioni A1, A7 e C1 (Allegati 1)

### **Prescrizione A1**

*Dovrà essere concordata con ARPA Campania una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale sia estiva, campionando i parametri in conformità al D.Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., le cui conclusioni siano riportate in relazione e garantendo la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dell'operatività dell'aeroporto a seguito della realizzazione delle attività previste dalla Fase I del Masterplan. Dovranno essere definiti dei siti fissi di rilevamento in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo anche in fase di esercizio.*

*(Ottemperanza presso il Ministero per la Transizione Ecologica)*

### **Prescrizione A7**

*Dovrà essere elaborato un Piano di Monitoraggio comprendente le attività da svolgersi ante operam, in corso d'opera e post operam per tutta la vita utile degli interventi a realizzarsi; il Piano dovrà essere sottoposto all'ARPAC al fine di verificare se lo stesso è in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi di monitoraggio prefissati da ENAC nel SIA, con riferimento a tutte le matrici e le componenti ambientali interessate dall'intervento, e il rispetto dei limiti normativi delle emissioni (atmosfera, rumore, acque, ecc...); nel corso delle attività comprese nel PMA in fase di esercizio dell'aeroporto, si dovrà verificare l'efficacia delle misure di mitigazione previste nel SIA e negli altri documenti presentati da ENAC con la supervisione e il controllo di ARPAC; dovranno essere predisposte e gestite con continuità delle pagine web dedicate al Monitoraggio Ambientale del Masterplan nelle quali, oltre al Piano di Monitoraggio, dovranno essere pubblicati i report semestrali di attuazione del Piano nonché la descrizione delle attività espletate in coerenza dello stesso; i dati esitanti dalle attività di monitoraggio effettuate dovranno essere resi accessibili anche in formato elementare, al fine di consentirne l'eventuale elaborazione indipendente; il monitoraggio dell'avifauna dovrà essere condotto con frequenze e modalità idonee a garantire il tempestivo adeguamento dei sistemi di prevenzione del Birdstrike ai frequenti e talvolta imprevedibili cambiamenti nello spazio e nel tempo della distribuzione degli uccelli negli ambienti aeroportuali.*

*(Ottemperanza presso il Ministero per i Beni e le Attività Culturali)*

### **Prescrizione C1**

**ATMOSFERA:** *dovrà essere concordata con ARPA Campania una nuova e completa campagna di monitoraggio ai fini della verifica della qualità dell'aria, sia invernale sia estiva, campionando i parametri in conformità al D. Lgs. 155/2010 e ss.mm.ii., le cui conclusioni siano riportate in relazione e garantendo la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati. Tale relazione dovrà essere presentata al MATTM prima dell'inizio dei lavori dell'operatività dell'aeroporto a seguito della realizzazione delle attività previste dalla Fase I del Masterplan. Dovranno essere definiti dei siti fissi di rilevamento in modo da garantire un monitoraggio costante e continuo anche in fase di esercizio.*

**ACUSTICA:** *dovrà essere concordato un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Dovrà essere effettuato un monitoraggio anche sugli eventuali principali recettori sensibili e sugli edifici residenziali sotto la proiezione delle rotte dei decolli e degli atterraggi, con microfoni posizionati all'esterno e all'interno dei fabbricati. Il monitoraggio dovrà essere effettuato secondo i criteri e la strumentazione previsti dalla norma. L'intera campagna di rilevamento acustico dovrà essere condotta, coordinata e definita da ARPA Campania; qualora i livelli di inquinamento acustico rilevati fossero superiori a quelli massimi consentiti dalla normativa e comunque a livelli di tollerabilità, si dovrà provvedere ad effettuare interventi di insonorizzazione acustica passiva dei vani/fabbricati interessati, fino al rientro degli stessi nei limiti di legge; dovrà essere predisposta una mappatura acustica in riferimento al D. Lgs. 194/2005 ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento.*

*(Ottemperanza presso la Regione Campania)*

Per assolvere alle prescrizioni su richiamate, GESAC ha elaborato un Piano di Monitoraggio Ambientale che è stato inviato ad ARPAC con nota prot. PEC 90.20 del 30.11.2020 (**allegato A1.01**).

Il Piano di Monitoraggio (**allegato A1.02**) costituisce la conseguenza operativa del Piano di Monitoraggio Ambientale presentato nell'ambito della procedura della citata Valutazione di Impatto Ambientale Ministeriale, e si riferisce agli interventi previsti nel Master Plan dell'Aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi nelle due fasi a breve termine (Fase 1) e medio termine (Fase 2).

Sebbene nel Piano vengono mantenuti i riferimenti a tale programmazione, le nuove esigenze operative nate dall'integrazione dell'Aeroporto di Salerno con quello di Napoli hanno portato ad una contrazione dei tempi secondo un continuum temporale tra fase 1 e fase 2, con termine presumibilmente entro il 2025.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale è articolato in tre diversi momenti temporali, ciascuno contraddistinto da uno specifico obiettivo, così sintetizzabile:

<b>Ante Operam</b>	In questa prima fase l'obiettivo del monitoraggio consiste nel raccogliere i dati necessari per avere la conoscenza dello stato dell'ambiente nei dintorni del territorio interessato dalle azioni di realizzazione dell'opera ed al suo esercizio, prima che queste siano poste in essere.
<b>In corso d'opera</b>	Il monitoraggio in corso d'opera è rivolto a misurare gli effetti determinati dalla fase di cantierizzazione dell'opera in progetto, a partire dall'approntamento delle aree di cantiere sino al loro funzionamento a regime e, qualora necessario, considerando anche gli itinerari interessati dai flussi di cantierizzazione. L'entità di tali effetti è determinata mediante il confronto tra i dati acquisiti in detta fase e di quelli misurati Ante operam.
<b>Post Operam</b>	Il monitoraggio Post operam è finalizzato a verificare l'entità degli impatti ambientali dovuti al funzionamento dell'opera e ad evidenziare, mediante il confronto con i dati rilevati durante la fase di ante operam, la eventuale necessità di porre in essere misure ed interventi di mitigazione integrative rispetto a quelle previste in sede di Studio di impatto o fissate nel decreto VIA.

Al fine di rispondere agli obiettivi propri del monitoraggio ambientale, sono state individuate le componenti ambientali ed i temi che, sulla scorta delle risultanze delle analisi condotte nello Studio di impatto ambientale, si è ritenuto necessario essere oggetto del monitoraggio.

L'identificazione delle componenti e degli indicatori ambientali più appropriati per descrivere compiutamente ed efficacemente gli effetti sul territorio delle attività di cantiere e della realizzazione dell'opera in progetto fa riferimento a due aspetti principali, ed ovvero le tipologie delle opere e delle attività di costruzione delle stesse, oltre che la situazione territoriale ed ambientale presente nell'area di intervento.

Tenendo presente tali scelte, sono state indagate e definite le metodiche e le modalità di monitoraggio di ciascuna componente ambientale. Sebbene le scelte operative siano diverse per ciascuna componente, in funzione delle caratteristiche peculiari delle stesse, i criteri generali per il posizionamento dei punti di monitoraggio sono comuni a tutte le componenti. Essi sono la presenza della sorgente di interferenza, e la presenza di elementi significativi, attuali o previsti, rispetto ai quali è possibile rilevare una modifica delle condizioni di stato dei parametri caratterizzanti. Per quanto riguarda le attività di misura, campionamento, analisi ed elaborazione dati, al fine di garantire la confrontabilità dei dati, saranno utilizzate le stesse metodiche su tutti gli ambiti territoriali indagati. A seguito delle valutazioni ed analisi degli impatti contenuti nel SIA, nel Piano si è proposto il monitoraggio delle seguenti componenti ambientali:

- Rumore
- Atmosfera
- Acque superficiali
- Vegetazione / Avifauna / Birdstrike

Con nota dell'ARPAC prot. n. 000518/2021 del 26/01/2021 (**allegato A1.03**), è stata inviata l'approvazione del Piano di Monitoraggio Ambientale (**allegato A1.04**) con alcune integrazioni riguardanti in particolare: l'incremento delle postazioni di monitoraggio del rumore aeroportuale, l'incremento della periodicità dell'ambiente idrico superficiale, il monitoraggio delle acque sotterranee, l'incremento nella fase post-operam delle postazioni di monitoraggio della qualità dell'aria.

Con nota prot. PEC 3.21 del 24.05.2021 (**allegato A1.05**), la GESAC ha comunicato ad ARPAC l'inizio delle attività di monitoraggio Ante Operam, con l'indicazione dei punti integrativi di monitoraggio acustico previsti. Ad oggi, sono state eseguite tre diverse campagne di monitoraggio acustico, relative ai tre quadrimestri giugno - settembre, ottobre - gennaio e febbraio - maggio. I risultati sono riportati negli **allegati A1.06.01/02/03**.

Alla gestione del Piano di Monitoraggio Ambientale, così come richiesto dall'ARPAC, è preposta la direzione Pianificazione, Ambiente & Progetto Salerno, attraverso la funzione Environment, Noise & Emissions.

In merito al monitoraggio della qualità dell'aria, così come previsto dal Piano di Monitoraggio, è stata condotta una campagna di 60 giorni a partire dal 1 giugno 2021 al 31 luglio 2021, i cui risultati sono riportati negli **allegati A1.07.01/02**.

In merito al monitoraggio delle acque superficiali e sotterranee, sono state effettuate due campagne di monitoraggio sui punti riportati nella planimetria allegata (**allegato A1.08**), i cui risultati sono riportati negli **allegati A1.09.01/02**. A tale proposito, si evidenzia che nel primo trimestre 2022, la scarsità di piogge non ha consentito i campionamenti degli scarichi superficiali, che saranno effettuati alla prima data utile. Allo stesso modo si evidenzia che il numero di campionamenti effettuati nel

In merito al monitoraggio dell'Avifauna, nell'ambito del Progetto Esecutivo è stato prodotto un apposito studio naturalistico-ambientale per la valutazione del rischio da Wildlife Strike riportato nell'**allegato A1.10.01**

Così come riportato anche nel Piano di Monitoraggio ambientale, è altresì disponibile la procedura PROOPS-012 nel Manuale di Aeroporto (riportata nell'**allegato A1.10.02**) che disciplina le modalità di gestione del fenomeno ed il relativo allegato "Bird Strike Reporting Form" (Riportato all'**allegato A1.10.03**).

Dalle analisi effettuate, tutte le condizioni ambientali sono rispettate, con qualche puntuale superamento legato alla componente acustica e generato dalle attività agricole condotte nei luoghi di campionamento, ivi incluso il traffico di mezzi pesanti.

Tutti i dati relativi al Piano di Monitoraggio Ambientale sono disponibili sul sito WEB della GESAC alla pagina: <http://www.aeroportosalerno.it/>

## Ottemperanza alla prescrizione A2 (Allegati A2)

### Prescrizione A2

*Dovrà essere concordato un monitoraggio che definisca la caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale come previsto dagli artt. 4-5-6 del DM 31/10/1997, basandosi sul traffico attuale. Con l'ausilio del modello matematico previsionale INM tarato sullo scenario di traffico previsto sempre per il medio periodo, cioè del decimo anno, dovrà essere elaborata ed approvata la Caratterizzazione acustica dell'intorno Aeroportuale (artt. 5/6 DM 31/10/1997 ed elaborati piani di azione in esterno all'intorno aeroportuale per quella fascia di territorio dove la concorsualità del rumore aeroportuale, compresa la viabilità di accesso allo scalo e quella immediatamente prossima allo stesso, possa determinare il superamento dei limiti acustici stabiliti dalla normativa di riferimento. Relativamente all'area del cantiere base, in fase di progettazione esecutiva dovrà essere prodotta l'analisi delle emissioni acustiche · in fase di cantiere e definite le conseguenti misure di mitigazione che dovranno essere adottate.*

*(Ottemperanza presso il Ministero per la Transizione Ecologica)*

La commissione Art. 5 dell'Aeroporto di Salerno è stata convocata per la prima volta in data 20 settembre 2018. Il verbale della riunione è riportato nell'**allegato A2.01**.

Nel corso della riunione, ENAC in via preliminare, ha fatto presente che la Commissione è stata convocata in considerazione dell'avvenuta approvazione di compatibilità ambientale del Master Plan di breve-medio periodo dell'aeroporto di Pontecagnano, con decreto MATTM n. 36 del 06.02.2018.

Allo stesso tempo, è stato segnalato, tuttavia, che fino ad allora il traffico aereo presso lo scalo di Pontecagnano è stato sostanzialmente di movimenti di Aviazione Generale, con scarso impatto in termini di rumore.

Nel corso della stessa Commissione, ENAV ha precisato l'importanza di produrre uno studio sulle rotte aeree in vista dei progetti di sviluppo dell'infrastruttura e tenendo conto del traffico ad alta quota che andrà bilanciato rispetto alle rotte da/per Napoli Capodichino.

La riunione si è conclusa con definendo una prossima convocazione a valle dei risultati degli studi sulle rotte aeree condotta dalla stessa ENAV.

Successivamente, la società Costa d'Amalfi ha commissionato ad ENAV lo studio di tali procedure nella configurazione pista a 2.000.

A causa della Pandemia da Covid-19 le procedure sono state finalizzate nel corso del 2021, ed inserite nel Progetto Esecutivo trasmesso ad ENAC, elaborato "SA0009-03-AER002A - **Relazione Aeronautica**" riportato nell'**allegato A2.02**.

In data 4/4/2022 lo studio aeronautico è stato trasmesso alla Commissione Art. 5 di Salerno ai fini di una approvazione delle procedure ed alla definizione dello scenario di traffico propedeutico alla elaborazione della caratterizzazione acustica (**allegato A2.03**).

Per quanto attiene invece alla richiesta analisi delle emissioni acustiche in fase di cantiere e le conseguenti misure di mitigazione da adottare, relativamente al progetto di allungamento della Pista e di riqualificazione dei piazzali e raccordi, è stato prodotto nell'ambito della progettazione esecutiva l'elaborato "valutazione previsionale acustica" (**allegato A2.04**).

## Ottemperanza alla prescrizione A3 (Allegati A3)

### **Prescrizione A3**

*Dimostrare con opportuni calcoli e disegni la compatibilità idraulica degli alvei dei corsi d'acqua interessati (opportunamente modificati) con le portate meteoriche aggiuntive derivanti dalle incrementate superfici pavimentate*

*(Ottemperanza presso il Ministero per la Transizione Ecologica)*

In fase di progettazione esecutiva è stato redatto l'elaborato "SA0009-03-GLG001-**Relazione Geologica**" (**allegato A3.01.02**), che descrive le principali modifiche dei corsi d'acqua necessarie per la realizzazione dei lavori e che riguardano:

- gli interventi di deviazione e rettificazione dei torrenti Diavolone e Volta Ladri e del conseguente tombamento degli alvei originari che coincidono con l'attuale area Apron per il parcheggio degli aeromobili e della porzione terminale della pista;
- gli interventi di modifica del torrente Rialto, che nasce dalla confluenza dei torrenti Diavolone e Volta Ladri, necessari per il prolungamento della pista di volo.

In ottemperanza alla prescrizione A3, in fase di progettazione esecutiva è stato redatto l'elaborato "SA0009-03-GLG006 - **Relazione Idraulica**" (**allegato A3.01.01**), che dimostra la compatibilità idraulica degli alvei dei corsi d'acqua interessati con le portate meteoriche aggiuntive.

In tale relazione viene analizzato l'aspetto idrologico concernente il dimensionamento e la verifica degli interventi di sistemazione idraulica che riguardano sia la riqualifica e la manutenzione dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri, che si sviluppano in adiacenza ed attraversamento del futuro sedime aeroportuale, sia la regimentazione e l'allontanamento delle acque meteoriche di dilavamento delle nuove superfici pavimentate. È stato definito, per i Torrenti Diavolone e Volta Ladri, oltre che per il Torrente Rialto, che nasce dalla confluenza dei due torrenti, la portata di piena corrispondente ad un tempo di ritorno pari a 200 anni. I risultati sono riportati nella Relazione Allegata.

Infine, nell'elaborato "SA0009-03-IDRO-12 - **Idraulica Fluviale: relazione di dimensionamento delle opere idrauliche**" (**allegato A3.01.03**) si descrive l'approccio metodologico adottato e i risultati conseguiti per il dimensionamento e la verifica degli interventi di natura idraulica riguardante i Torrenti Diavolone e Volta Ladri. In tale documento sono analizzate le interferenze che gli interventi di sistemazione idraulica previsti andranno a determinare sul naturale deflusso dei corpi idrici interessati, nonché le possibili alterazioni del regime idraulico degli stessi. Nell'elaborato di progetto sono riportati tutti i risultati delle elaborazioni.

## Ottemperanza alla prescrizione A4 (Allegati A4)

### **Prescrizione A4**

*Presentare un elaborato tecnico adeguato che descriva e dimensiona il trattamento delle acque reflue interessate dalle previsioni di ampliamento aeroportuale contenute nel Masterplan.*

*(Ottemperanza presso il Ministero per la Transizione Ecologica)*

In ottemperanza alla prescrizione A4, in fase di progettazione esecutiva è stato redatto l'elaborato "SA0009-03-IDR001 - **Idraulica di piattaforma: relazione di dimensionamento delle opere idrauliche**" (**allegato A4.01**) che descrive e dimensiona il trattamento delle acque reflue interessate dalle previsioni di ampliamento aeroportuale contenute nel Masterplan, limitatamente all'intervento di Adeguamento della pista di volo e dei piazzali, oggetto della presente Verifica di Ottemperanza.

In particolare, in relazione sono illustrati gli interventi e/o le nuove opere di sistemazione idraulica che mirano prioritariamente alla regimentazione e all'allontanamento delle acque meteoriche di dilavamento delle superfici pavimentate. La nuova rete idraulica in progetto prevista lungo i bordi delle shoulders della pista di volo RWYs05/23, dei raccordi "D" ed "E", nonché del piazzale Apron Est, è concepita al fine di garantire la captazione, secondo il minor tempo di corrivazione ed in ragione della configurazione plano-altimetrica assunta dalle nuove sovrastrutture, di tutte quante le acque meteoriche di dilavamento superficiale che, successivamente, vengono allontanate dalle aree operative e/o di sicurezza ed infine convogliate "a gravità" al ricettore finale, nella fattispecie identificato nei due torrenti che si sviluppano a margine del sedime aeroportuale, il Diavolone e il Volta Ladri.

Le acque meteoriche di "prima pioggia" provenienti dal dilavamento delle superfici pavimentate subiscono, prima di essere convogliate ai ricettori finali, opportuni interventi di trattamento quali dissabbiatore, grigliatura e disoleatura, che verranno effettuate mediante gli impianti di trattamento, in ottemperanza a quanto prescritto dalla normativa vigente in materia D. Lgs. 152/2006 ovvero di:

- dissabbiatura in continuo mediante opportuna vasca di sedimentazione così da eliminare il carico trasportato di solidi sospesi sedimentabili;
- disoleatura in continuo mediante vasca dotata di opportuni filtri a coalescenza disposti all'interno delle vasche che consentono la separazione fisica del carico di liquidi leggeri quali grassi e/o olii e/o idrocarburi che accidentalmente fossero presenti sulle aree pavimentate e dilavate dalle acque di prima pioggia.

## Ottemperanza alla prescrizione A5 (Allegati A5)

### **Prescrizione A5**

*Dovrà essere integrato il PUT nella definizione delle aree di scavo, la quantità del materiale che sarà riutilizzato, la collocazione e la durata degli stoccaggi temporanei dello stesso e la sua collocazione definitiva, la modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione secondo le disposizioni in materia di rifiuti, la modalità di esecuzione delle opere con descrizione del cantiere, modalità di trasporto, caratteristiche ed ubicazione dei depositi temporanei.*

*(Ottemperanza presso il Ministero per la Transizione Ecologica)*

In ottemperanza alla prescrizione A5, in fase di progettazione esecutiva è stato redatto l'elaborato "SA0009-03-AUA004 – **Relazione Tecnica di gestione delle terre e delle rocce da scavo e delle materie (allegato A5.01)**", che descrive il Piano di Uso delle Terre, limitatamente all'intervento di Adeguamento della pista di volo e dei piazzali, oggetto della presente Verifica di Ottemperanza.

In particolare, nella Relazione vengono definiti:

- l'area di circa 85.000 m<sup>2</sup>, individuata all'interno dell'area di cantiere, dove verranno posizionati i materiali da scavo; Il sito scelto per accantonare il terreno prima del riutilizzo è posto in area limitrofa alle zone di scavo, con posizionamento sul terreno uguale a quello da scavare: pertanto non si prevedono particolari apprestamenti di tutela ambientale del suolo e del sottosuolo;
- le caratteristiche del sito di deposito, per il quale è stata effettuata una prima indagine conoscitiva delle caratteristiche del terreno da scavare che ha evidenziato il non superamento delle CSC per lo specifico uso del terreno;
- le modalità di protezione dei cumuli dall'erosione del vento, in particolare attraverso l'utilizzo di teli mobili in plastica o con nebulizzatori ad acqua;
- le attività di scavo e la loro ubicazione: le operazioni di scavo sono suddivise in scavo superficiale, scavi di sbancamento, e scavi a sezione ristretta;
- la stima dei volumi di scavo prodotti: è identificato per ogni attività il volume di scavo e di approvvigionamento previsto per la realizzazione delle opere di progetto. I volumi di scavo destinati ai seguenti interventi sono: riqualifica e prolungamento pista di volo, riqualifica ed ampliamento piazzale aeromobili EST, riqualifica ed ampliamento raccordo D, realizzazione nuovo raccordo E, nuova viabilità perimetrale, deviazione torrenti Diavolone e Volta Ladri;
- la caratterizzazione preliminare dei materiali effettuata;
- l'approvvigionamento materie prime;
- l'indicazione degli impianti per l'approvvigionamento delle materie prime, per il conferimento terreno ai fini del recupero ambientale e per il conferimento e successivo recupero dei rifiuti generati dall'attività lavorativa;
- il calcolo dei volumi necessari per la realizzazione delle opere e dei volumi non riutilizzati.

## Ottemperanza alla prescrizione A6 (Allegati A6)

### Prescrizione A6

*Con riferimento al fenomeno del Bird Strike dovrà essere effettuato uno studio faunistico al fine di verificare l'adeguatezza dei sistemi di prevenzione previsti alle reali caratteristiche dell'avifauna rinvenibile nell'area e. valutare l'eventuale necessità di potenziare il sistema di monitoraggio nelle aree circostanti, con l'obiettivo di garantire la sicurezza dei voli e contenere le interferenze sulla fauna selvatica.*

*(Ottemperanza presso il Ministero per la Transizione Ecologica)*

In merito al monitoraggio dell'Avifauna, nell'ambito del Progetto Esecutivo è stato prodotto un apposito studio naturalistico-ambientale per la valutazione del rischio da Wildlife Strike riportato all'**allegato A1.10.01**

Così come riportato anche nel Piano di Monitoraggio ambientale, è altresì disponibile la procedura PROOPS-012 nel Manuale di Aeroporto (**allegato A1.10.02**) che disciplina le modalità di gestione del fenomeno.

A seguire viene riportata una tabella relativa agli eventi di Bird Strike registrati nel corso degli ultimi 10 anni, che dimostrano la marginalità del fenomeno.

	gennaio	febbraio	marzo	aprile	maggio	giugno	luglio	agosto	settembre	ottobre	novembre	dicembre	totale
2010							1	1					2
2011			1	1		1	1						4
2012						2	1		1				4
2013							3	1					4
2014								1	1				2
2015													0
2016								1		1			2
2017													0
2018								1	1				2
2019													0
2020													0

## Ottemperanza alla prescrizione B1 (Allegati B1)

### **Prescrizione B1**

*La progettazione definitiva sia integrata da una relazione sul rischio archeologico ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016 che comprenda, oltre alla ricerca bibliografica e d'archivio, i risultati di ricognizioni topografiche delle aree interessate dal progetto riportate su adeguata cartografia. A seguito degli esiti di questo Studio, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Salerno e Avellino potrà prescrivere ulteriori approfondimenti di indagine finalizzati alla tutela e salvaguardia delle presistenze archeologiche, atteso che il parere favorevole è riferito esclusivamente alla prosecuzione della progettazione, e non alla localizzazione delle opere*

*(Ottemperanza presso il Ministero della Cultura – Soprintendenza Archeologia, belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino)*

In relazione alla prescrizione B1, va preliminarmente segnalato che la Verifica di Ottemperanza è riferita alla fase di Progettazione Definitiva. A tale proposito, nell'ambito del Progetto Definitivo è stato pertanto redatta una relazione sul rischio archeologico, denominata elaborato "SPA\_AR\_RE\_01 - **Relazione Archeologica**", (allegato B1.01).

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi tenuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 28 novembre 2018 per l'accertamento della Conformità Urbanistica, il Rappresentante del MIBACT – Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio, così come richiesto dal Presidente della Conferenza, ha confermato che i pareri del MIBACT acquisiti agli atti della Conferenza configurano l'avvenuta ottemperanza alla prescrizione di cui all'art. 1 lett. B del Decreto VIA n. 36/2018, fermo restando quanto espresso nella stessa sede con riferimento alla Progettazione Esecutiva.

Nel confermare il proprio parere in sede di Conferenza dei Servizi, infatti, il MATTM ha ritenuto necessario che preliminarmente alla realizzazione dei singoli interventi in progetto siano eseguiti saggi stratigrafici nelle aree interessate dagli interventi, secondo tempi e modalità da concordare preventivamente con la Sovrintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno ed Avellino.

In data 13 luglio 2021, con protocollo SUE/24/21 del 13/07/2021 GESAC ha inviato una nota alla citata Sovrintendenza Archeologica, con la quale si richiedeva un incontro tecnico per la definizione delle indagini aggiuntive da compiere preliminarmente all'inizio dei lavori (**allegato B1.02**).

A tale nota si ha avuto riscontro dalla Sovrintendenza con nota prot. MIC-SABAP-SA – 19/10/2021 – 0022479-P con la quale venivano formulate le ulteriori prescrizioni operative al fine di assicurare l'adeguata tutela e salvaguardia di eventuali evidenze archeologiche nell'area interessata dai lavori (**allegato B1.03**).

In considerazione di tali nuove prescrizioni, e relativamente ad i lavori di Fase 1 oggetto di questa Verifica di Ottemperanza, GESAC ha pertanto inviato alla Sovrintendenza nota Prot. SPE 02/22 del 12 gennaio 2022, con la quale veniva trasmessa la planimetria con l'ubicazione delle trincee di scavo stratigrafico da realizzare (**allegato B1.04.1** e **allegato B1.04.2**).

A tale nota, in data 25/03/2022 la Soprintendenza Archeologica ha risposto con nota prot. MIC\_SABAP-SA\_UO17|25/03/2022|0006674-P (**allegato B1.07.01**) richiedendo ulteriori precisazioni.

GESAC, con nota SPE 16.22 del 31 marzo 2022 (**allegato B1.07.02**) ha fornito tali chiarimenti comunicando l'inizio delle attività di esecuzione degli scavi stratigrafici nel mese di aprile 2022.

Nelle more, durante le attività di bonifica di ordigni bellici, necessarie e propedeutiche all'inizio dei lavori, si è reso necessario attivare la sorveglianza Archeologica durante i lavori di vagliatura degli scavi superficiali, prescritte dal Genio Militare 10° Reparto Infrastrutture – Ufficio BCM a seguito delle evidenze elettromagnetiche riscontrate in alcune porzioni di suolo.

Con nota 20 luglio 2021 prot. TEC/165/21 (**allegato B1.05**), si è pertanto inviato alla Soprintendenza la planimetria delle aree interessate ed il nominativo dell'Archeologo che avrebbe effettuato la sorveglianza archeologica, oltre al cronoprogramma delle attività.

A tale nota, al termine delle operazioni, è seguito l'invio con nota SPE/56/21 del 6 settembre 2021 (**allegato B1.06.1**) della relazione sulla Sorveglianza Archeologica sulle attività di scavo superficiale (**allegato B1.06.2**).