



**SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER
LE PROVINCE DI SALERNO E AVELLINO**

Direttore scientifico: Dott.ssa L. TOMAY

Responsabile Archeologo: Dott.ssa D. PIERNO



Lavoro per “Attività di bonifica ordigni bellici: presso aeroporto Costa d’Amalfi di Salerno-Pontecagnano”.

Committente: GE.S.A.C. S.p.A.



Indice

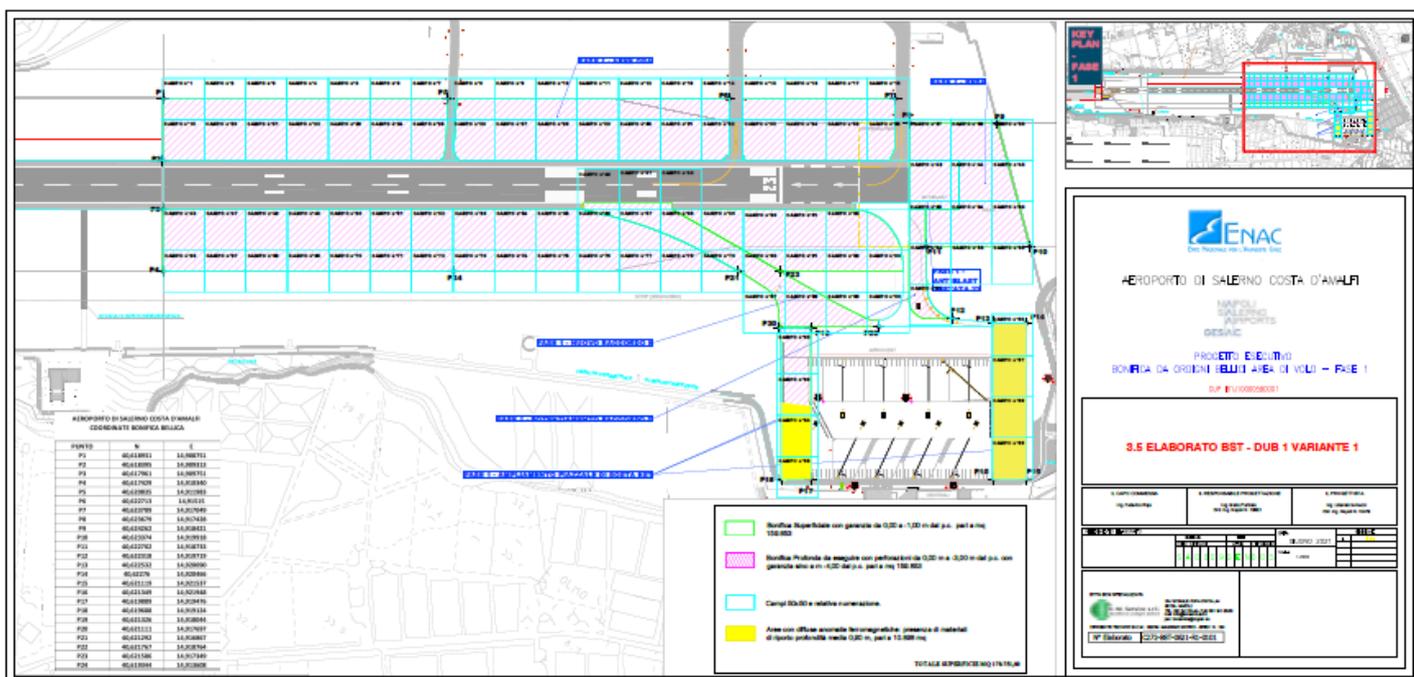
Introduzione	pp.3/4
Inquadramento geomorfologico e storico.....	pp.5/7
Storia del sito e indagini precedenti.....	pp.8/9
Descrizione dei lavori.....	pp.10/11
Sorveglianza Archeologica.....	p.12
Repertorio fotografico.....	pp.13/18
Conclusioni.....	p.19



Introduzione

A partire dal 21.07.2021 fino al 4.08.2021, si prestava attività di sorveglianza alle operazioni di scavo per effettuare i lavori di bonifica ordigni bellici presso l'aeroporto Costa d'Amalfi di Pontecagnano (Sa), come concordato tra le parti il funzionario di zona dott.ssa L. Tomay della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Salerno e Avellino e l'architetto Michele Miedico della Gestione Servizi Aeroporti Campani.

L'intervento di bonifica nelle aree dell'aeroporto, non ancora indagate, rientrava in un progetto di ammodernamento e potenziamento dell'intero sistema aeroportuale da eseguirsi in base ad una programmazione, finalizzata alla realizzazione dell'hub Capodichino-Salerno Costa d'Amalfi. Si interveniva nell'area a nord dell'Airside con lo scavo di 22 trincee (10x40x 0,80) e nell'area a sud dell'Airside con lo scavo di 9 trincee (28x10x0,50), tramite la ditta esecutrice B.M. Service s.r.l. (Fig.1).



Dott.ssa **Daniela PIERNO** – Archeologo
Via Camillo Sorgente 18, 84100 SALERNO
✉ daniela.pierno@tiscali.it; danielapierno@pec.it



L'esigenza di dovere accedere all'interno dell'airside dell'aeroporto per un numero di giorni superiore a tre, consentito come ospite e costantemente scortato, aveva reso necessario effettuare sia il corso per l'attestato AIRSIDE SAFETY, rilasciato dall'aeroporto di Pontecagnano tramite il dottore De Stefano, sia il corso per l'attestato SECURITY ENAC CATEGORIA A 13, rilasciato dall'istruttore Davide Masoni dell'aeroporto di Capodichino per avere i requisiti per il rilascio del tesserino.



Inquadramento geomorfologico e storico

L'aeroporto di Salerno Costa d'Amalfi era situato a circa 21 Km a sud della città, lungo la strada statale 18 Tirrena Inferiore, tra i comuni di Bellizzi e Pontecagnano Faiano. Attualmente l'area circostante l'aeroporto era a carattere agricolo, caratterizzata da coltivazioni sotto serra e dalla presenza di case rurali fatiscenti.

Anticamente Pontecagnano si collocava a nord-ovest della piana alluvionale costiera del fiume Sele, lungo la riva sinistra del fiume Picentino in un punto di guado naturale. A nord si estendeva la catena appenninica con i Monti Picentini da cui aveva origine il suddetto fiume che sfociava nel mar Tirreno (Fig.2).

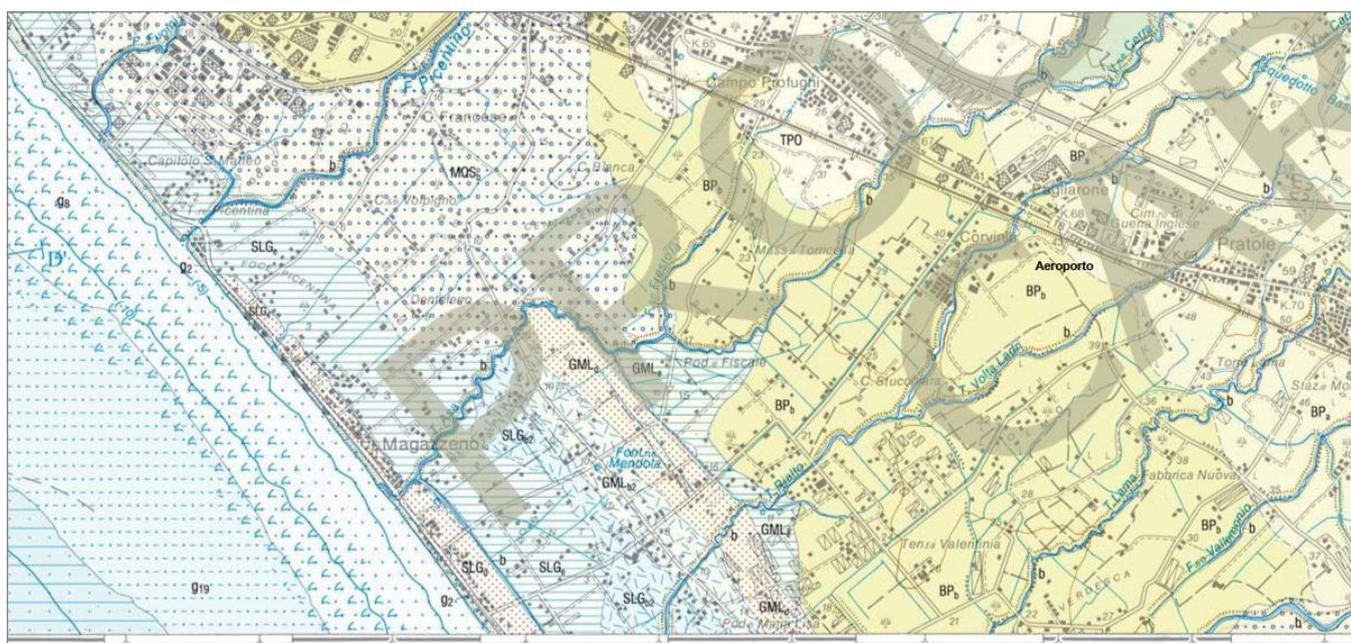


Fig. 2 – Stralcio del foglio 467 “Aeroporto Costa d’Amalfi” della Carta Geologica d’Italia 1:50.000.

Nella bassa valle del fiume Picentino, all’altezza del colle Monte Vetrano, si innestava la valle del fiume Fuorni, che costituiva un percorso naturale che collegava, attraverso la valle del fiume Irno, l’area settentrionale della Campania alla piana del Picentino¹. Il paesaggio era il

¹ Bailo Modesti et alii 2005, *I santuari di Pontecagnano: paesaggio, azioni rituali, offerte*, in Atti delle giornate di studio, Matera 2005, pp.193-214; Amato 2006, *La risposta di alcuni tipici sistemi morfodinamici della Campania alle variazioni climatiche oloceniche*, in Tesi di dottorato in Scienze della terra per il territorio, Federico II 2006.



risultato di un'evoluzione geologica ed ambientale tardo-quadernaria, esso presentava un andamento ondulato essendo in continua progredazione, come testimoniava il rinvenimento a distanze crescenti dalla linea di riva di cordoni dunari. Questa morfologia ondulata, costituita da sabbie- limose, limi torbosi e ghiaie di ambiente lagunare e palustre, si accentuava fra le colline di Faiano e Montecorvino, laddove si formavano degli avvallamenti, dovuti allo scorrimento di corsi d'acqua a carattere stagionale e torrentizio, che delimitavano alcuni terrazzi sub-pianeggianti, costituiti da placche di travertino. La formazione di terrazzi morfologici aveva favorito un deflusso idrografico instabile e la formazione di canali. Gli alti morfologici più significativi erano compresi tra il fiume Picentino e il torrente Frestola, inoltre, tra il torrente Frestola e il torrente Asa, tra il torrente Diavolone e il torrente Volta Ladri (loc. Pagliarone). L'alto topografico dominante tra il picentino e il Frestola accoglieva in età storica l'abitato antico di Pontecagnano² che si sviluppava su almeno tre terrazzi digradanti da nord-est verso sud-ovest i cui limiti sembravano corrispondere all'attuale strada statale 18. La situazione geomorfologica e paleoidrografica in cui si inseriva il popolamento antico non si presentava statica e aveva influito sulle scelte insediative, soprattutto nelle fasi preistoriche, periodo in cui erano fortemente limitati dalle condizioni ambientali, incidendo anche sulle scelte insediative della prima età del ferro. A partire dalla fine dell'VIII sec. a.C. la situazione cambiava per esigenza dello sfruttamento di aree marginali all'abitato per dislocare i sepolcreti. Ciò comportava la creazione di una rete di canali e probabilmente anche il convogliamento di acque sorgive e di superficie verso il fiume Picentino³. Il riassetto delle aree sepolcrali si inseriva in un processo di riorganizzazione che aveva investito a partire dall'Orientalizzante la forma dell'insediamento e si articolava tra la fine del VII e gli inizi del VI sec. a.C. con la fondazione delle due aree sacre: il santuario settentrionale a nord dell'abitato e il santuario meridionale sul limite occidentale del terrazzo occidentale, tra via Verdi e via Bellini⁴. Tra la fine del VI e gli inizi del V sec a. C. un'imponente opera di bonifica veniva attuata in funzione della ristrutturazione dell'impianto urbano che modificava il paesaggio agrario con una

² Rossi 2011, pp.30-35 in C. Pellegrino, A. Rossi, *Pontecagnano I.1: Città e campagna nell'agro Picentino (Gli scavi dell'autostrada 2001-2006)*, Fisciano 2011

³ Pellegrino 2011, pp.53-71 in C. Pellegrino, A. Rossi, *Pontecagnano I.1: Città e campagna nell'agro Picentino (Gli scavi dell'autostrada 2001-2006)*, Fisciano 2011

⁴ Bailo Modesti et alii 2005, *I santuari di Pontecagnano: paesaggio, azioni rituali, offerte*, in Atti delle giornate di studio, Matera 2005, pp.205-214



viabilità che definiva un sistema di lottizzazione che aveva condizionato per un lungo periodo la vita dell'insediamento. Il controllo sulle acque era attestato fino agli inizi del III sec. a.C., la fine dell'abitato etrusco-sannita e la contrazione dell'abitato di Picentia in età tardo-repubblicana e imperiale riducevano nuovamente il territorio ai condizionamenti imposti dalle dinamiche naturali. Nel corso del II secolo in epoca romana, la piana del Picentino veniva interessata da un esteso intervento di suddivisione agraria in continuità con la centuriazione del territorio di *Salernum*⁵. Nel periodo successivo l'eruzione di Pompei del 79 d. C. e ancora di più verso la fine dell'Impero entrava in crisi il sistema agrario, la scarsa manutenzione e la mancanza di controllo delle acque superficiali, accompagnato ad un aumento delle precipitazioni attestato in epoca tardo-antica altomedioevale favorirono un impaludamento⁶. Tale situazione, ben documentata dalla stratigrafia dell'abitato antico di Pontecagnano, restava tale fino alle bonifiche degli inizi del '900.

⁵ Santoriello-Rossi 2004-2005, *Aspetti e problemi delle trasformazioni agrarie nella piana di Pontecagnano(Sa): una prima riflessione*, in Cerchiai-Gastaldi 2004-2005, pp.245-257.

⁶ Amato 2006, *La risposta di alcuni tipici sistemi morfodinamici della Campania alle variazioni climatiche oloceniche*, in Tesi di dottorato in Scienze della terra per il territorio, Federico II 2006.



Storia del sito e indagini precedenti

L'aeroporto si collocava topograficamente in un triangolo creatosi dalla confluenza dei torrenti Diavolone e Volta Ladri (Fig.3) in un'area che già nel 1926 veniva utilizzata come "campo di volo", poi nel 1938 come scuola nazionale di volo senza motore, fino a diventare scuola di pilotaggio tra il 1940 e 1943. Nel 1943 venne bombardato e durante lo sbarco a Salerno divenne teatro di violenti scontri tra gli alleati e le forze tedesche. Nel 1953 venne fondato l'Aero Club Salerno e nel 1958 venne presentato il primo atto costitutivo per il Consorzio per l'aeroporto di Pontecagnano, ufficializzato nel 1981. Nel 1975 ospitava il 7° Elinucleo dei Carabinieri, mentre nel 1984 si installava il 9° Nucleo elicotteri dei Vigili del Fuoco e la sezione locale dell'Associazione Nazionale Paracadutisti.

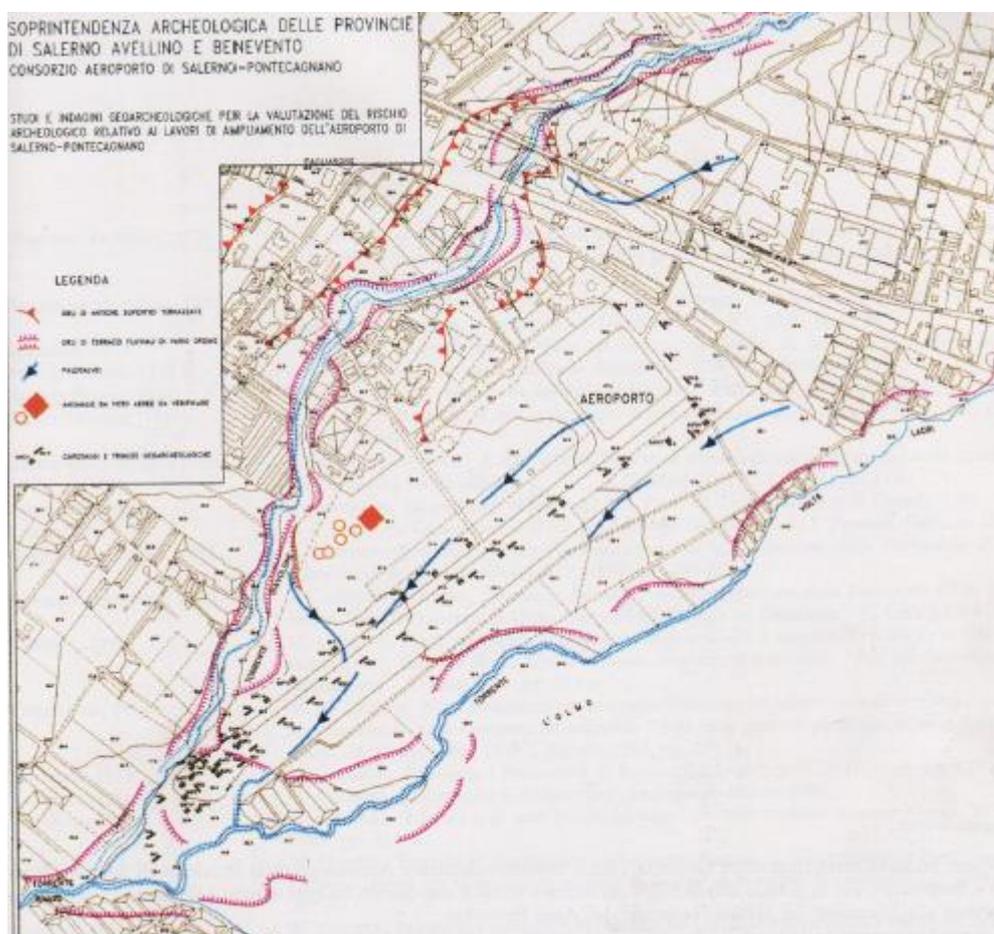


Fig. 3 Planimetria estratta Di Maio, Iannelli, Russo Ermolli, in "Pontecagnano II.4, La necropoli di Pagliarone"

Le prime notizie di indagini preliminari risalgono al 1998/1999 e rientrano nel progetto di ampliamento dell'aeroporto di Salerno-Pontecagnano. In generale l'area era caratterizzata da un quadro geoambientale di scarso interesse insediativo dovuto al perdurare di ambienti



palustri dalla preistoria fino all'epoca moderna. Soltanto per una fascia, marginale all'area d'indagine, s'ipotizzava un interesse archeologico, in prossimità dell'incrocio di Pagliarone, situato all'intersezione di un importante tracciato dalla costa verso l'interno, seguendo il corso del torrente Asa. Nel dettaglio a partire dal Pleistocene Superiore si rinveniva la presenza di paludi, di ristagni e di aree golenali, obliterate da una spessa coltre di prodotti detritico-alluvionali. In seguito, l'arrivo dei prodotti dell'Ignimbrite Campana (35.000 y B.P.) andavano a ricoprire un'area con depositi di ambiente palustre in associazione a fauna salmastra, dati che confermerebbero la presenza di un golfo, coincidente con l'area dell'attuale abitato di Pontecagnano, in cui l'area dell'aeroporto costituiva il margine meridionale⁷. Nel periodo successivo si evidenziava la deposizione di ghiaie e sabbie alluvionali e l'individuazione di un numero elevato di paleoalvi legati alle continue variazioni e salti d'alveo di antichi fiumi. Le prime tracce attestanti attività di natura antropica erano rappresentate dal rinvenimento di sporadici frammenti di ceramica ad impasti fluitati, rinvenuti in terreni limno-piroclastici. Questi strati venivano sigillati dall'arrivo di una piroclastite di colore verdastro. Subito dopo si assisteva alla ripresa della sedimentazione di limi e argille palustri che restituivano frammenti ceramici ad impasto fluitati

⁷ Di Maio, Iannelli, Russo Ermolli 1998, *Risultati delle indagini preliminari al progetto di ampliamento dell'aeroporto di Pontecagnano*, in P. Gastaldi, Pontecagnano II.4. La necropoli di Pagliarone, p.193, fig.89, Napoli 1998; Di Maio, Iannelli, Sperandeo 1998, *Geoarcheologia e ambiente antico nel territorio di Salerno. Primi elementi per una carta geoarcheologica*, in Atti del Congresso della Società Italiana di Archeometria, Napoli 1998;



Descrizione dei lavori

L'esigenza di effettuare una bonifica ordigni bellici in aree non ancora indagate, rientrava in un progetto di ammodernamento e potenziamento dell'intero sistema aeroportuale da eseguirsi in base ad una programmazione, finalizzata alla realizzazione dell'hub Capodichino-Salerno Costa d'Amalfi (Fig.4).



Fig. 4 Panoramica aeroporto Salerno “Costa d’Amalfi”, vista da ovest

Si interveniva nell'area dell'Airside con lo scavo di 22 trincee (10x40x 0,80) a nord dell'apron est e con lo scavo di 9 trincee (28x10x0,50) a sud, tramite la ditta esecutrice B.M. Service s.r.l. (Fig.5). Si interveniva nelle adiacenze di un'area indagata con trincee negli anni 1998-1999, subentrando in una situazione di scavo già iniziata, da trincea 1 a trincea 7, si cominciava a seguire lo scavo dalla trincea 8. Per poter effettuare la bonifica in un'area sottoposta a reinterro si rendeva necessario abbassare la quota con escavatore 0,80/1 m. per avvicinarsi il più possibile al piano di calpestio pregresso. In seguito si effettuava il passaggio del radar e si interveniva con saggi di approfondimento qualora segnalasse la presenza di materiale ferroso. Infine, si procedeva a trivellare la trincea con una maglia di carote (0,08 m. di diametro) alla distanza di due metri per una profondità di 2 m. al cui interno veniva calata la sonda.

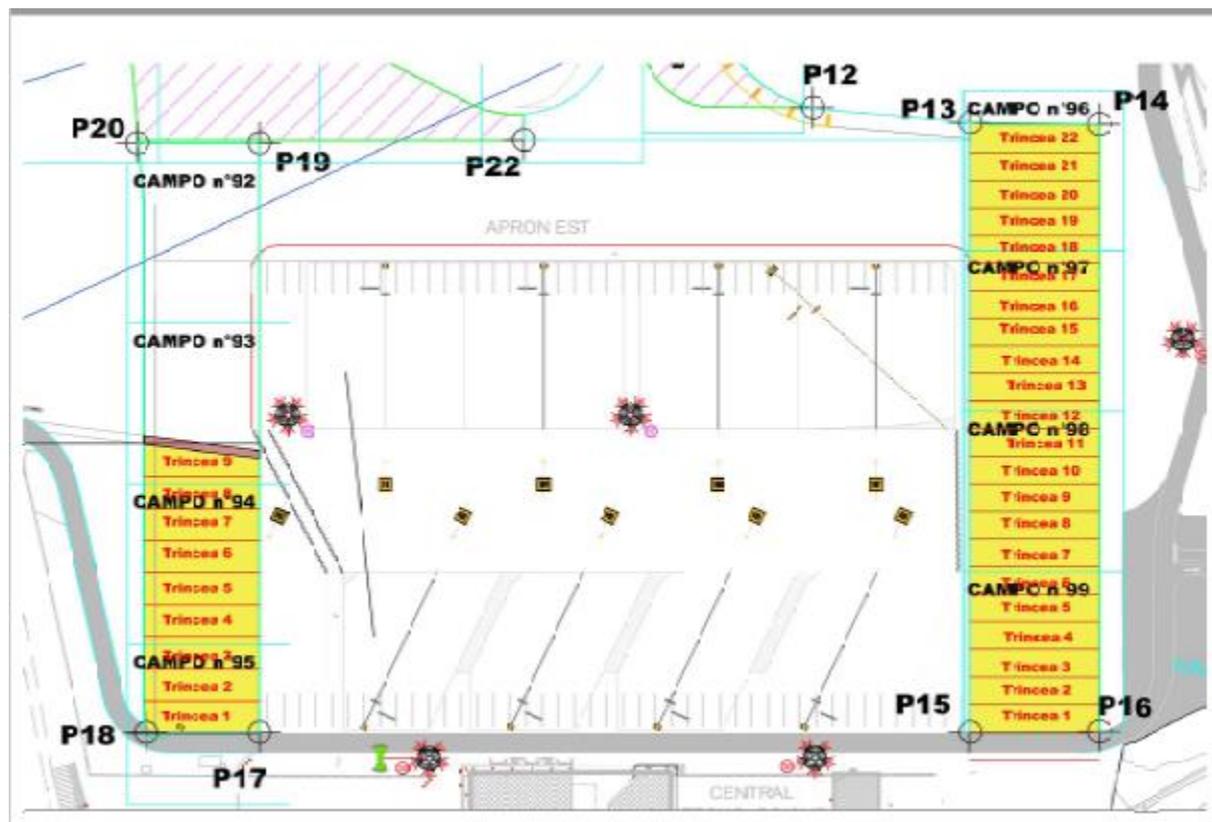


Fig. 5 Planimetria dell'apron est, posizionamento trincee.



Sorveglianza archeologica

Nella seguente tabella si sintetizzavano le attività di scavo.

Data	Zona	Trincea	Esito
21.07.2021	Nord Airside	Tr.9; Tr.11	Negativo
22.07.2021	Nord Airside	Tr.13; Tr.15	Negativo
23.07.2021	Nord Airside	Tr.8; Tr.10	Negativo
26.07.2021	Nord Airside	Tr.12; Tr.14	Negativo
27.07.2021	Nord Airside	Tr.17;Tr.19; Tr.21	Negativo
28.07.2021	Nord Airside	Tr.18; Tr.20; Tr. 22	Negativo
29.07.2021	Sud Airside	Tr.1	Negativo
30.07.2021	Sud Airside	Tr.7; Tr.9	Negativo
02.08.2021	Sud Airside	Tr.6;Tr.8	Negativo
03.08.2021	Sud Airside	Tr.3; Tr.5	Negativo
04.08.2021	Sud Airside	Tr.2; Tr.4	Negativo



Repertorio fotografico



Fig.6 Nord airside. Trincea 7: Panoramica scavo eseguito, vista da nord.



Fig.7 Nord airside. Trincea 7: Scorie ferrose dalle trincee da 1 a 7.



Fig.8 Nord airside. Trincea 9: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.9 Nord airside. Trincea 9: Particolare sezione nord con foro trivella, vista da sud.



Fig.10 Nord airside. Trincea 9: Panoramica scavo eseguito, vista da nord.



Fig.11 Nord airside. Trincea11: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.12 Nord airside. Trincea11: Panoramica scavo eseguito, vista da nord.



Fig.13 Nord airside. Trincea12: Particolare sezione nord, vista da sud.



Fig.14 Nord airside. Trincea12: Panoramica scavo eseguito, vista da nord.



Fig.15 Nord airside. Trincea13: Panoramica scavo eseguito, vista da sud.



Fig.16 Nord airside. Trincea 8: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.8 Nord airside. Trincea 8: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.20 Nord airside. Trincea 15: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.17 Nord airside. Trincea10: Panoramica scavo eseguito, vista da nord.



Fig.19 Nord airside. Trincea 14: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.21 Nord airside. Trincea 16: Panoramica scavo, vista da sud.



vista da sud.



Fig.22 Nord airside. Trincea 17: Panoramica scavo, vista da sud.



Fig.24 Nord airside. Trincea 19: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.23 Nord airside. Trincea 18: Panoramica scavo, vista da sud.



Fig.25 Nord airside. Trincea 20: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.27 Nord airside. Trincea 22: Panoramica scavo, vista da sud.



Fig.26 Nord airside. Trincea 21: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.28 Sud airside. Trincea 1: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.30 Sud airside. Trincea 3: Panoramica scavo, vista da nord.



da sud.



Fig.29 Sud airside. Trincea 2: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.31 Sud airside. Trincea 4: Panoramica scavo, vista da nord.





Fig.32 Sud airside. Trincea 5: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.34 Sud airside. Trincea 7: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.36 Sud airside. Trincea 9: Panoramica scavo, vista da nord.

Fig.33 Sud airside. Trincea 6: Panoramica scavo, vista da nord.



Fig.35 Sud airside. Trincea 8: Panoramica scavo, vista da nord.



Conclusioni

La sorveglianza archeologica nella zona interessata dalle lavorazioni aveva dato esito negativo sia a nord, sia a sud dell'Apron est. Si individuava principalmente materiale di riporto di formazione antropica recente ad una quota che oscillava in media tra 0,50 e 0,80 m., contrariamente alle prime trincee, laddove si era scavato fino ad 1 m. di profondità dal piano di calpestio.

L'accumulo di strati di formazione antropica recente erano dovuti prevalentemente alla creazione o sistemazione di sotto servizi che costeggiavano la zona asfaltata dell'Apron, all'innalzamento di alcune aree tramite riporti (come visibile anche dai diversi piani stradali in asfalto, posti ad una quota più bassa dell'attuale manto stradale), alla realizzazione delle strade stesse, nonché all'utilizzo di alcune zone come discariche interraste.

Le US di formazione naturale, appena visibili dalle pareti delle carote erano costituite da sedimenti limo-argillosi e limo-sabbiosi che lasciava supporre che potessero essere di origine alluvionale.

L'archeologo responsabile dottoressa Daniela Pierno

Daniela Pierno