



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 563 del 12 settembre 2022

Progetto:	<p><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p>Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" Master Plan breve e medio termine. Decreto VIA n. 36 del 06/02/2018 Condizioni ambientali A) n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7.</p> <p>ID_VIP: 5807</p>
Proponente:	<p>ENAC</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

La Sottocommissione VIA

RICHIAMATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi D. Lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (d’ora innanzi: Commissione) e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020 e con Decreto del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022;

PREMESSO che:

- in relazione al procedimento ID_VIP 3378 di VIA del progetto “Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" Master Plan breve e medio termine” presentato da ENAC (di seguito Proponente), con Decreto VIA n. 36 del 06/02/2018 è stato rilasciato provvedimento di compatibilità ambientale, subordinatamente al rispetto di alcune condizioni ambientali;
- con nota n. 53482P del 04/05/2022, acquisita al prot. n. 55200/MITE del 05/05/2022, ENAC ha presentato istanza di verifica di ottemperanza alle prescrizioni A1, A2, A3, A4, A5, A6, A7, B1, e C1 del Decreto VIA n. 36 del 06/02/2018, trasmettendo su supporto informatico la Relazione tecnica “Verifica di Ottemperanza alle prescrizioni relative alla prescrizione degli interventi previsti per lo sviluppo dell’aeroporto (fasi 1 del programma degli interventi)” e gli allegati alle prescrizioni A1, A2, A3, A4, A5 e B1;
- con nota prot. MITE U. n. 0056463 del 06/05/2022 la Direzione Valutazioni Ambientali, Ex Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale (d’ora innanzi: Divisione) ha comunicato la procedibilità dell’istanza del Proponente, assegnando la competenza delle condizioni ambientali di cui alla Lettera A) n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 al MiTE con il coinvolgimento, relativamente alle Lett. A) n. 1, 2, e 7 di ISPRA e di ARPA Campania, disponendo l’avvio dell’istruttoria tecnica presso la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA/VAS (d’ora innanzi: Commissione) per la verifica di ottemperanza alle condizioni di cui alla lett. A) del decreto VIA n. 36 del 06/02/2018, comunicando che tutta la documentazione è pubblicata sul portale delle valutazioni ambientali al seguente indirizzo web: <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1618/12676>;
- con nota prot. n. 254173 del 16/05/2022 la Giunta regionale della Campania, Direzione generale per ciclo integrato delle acque e dei rifiuti, valutazioni e autorizzazioni ambientali, acquisita al prot. n. 3041/CTVA del 16/05/2022, ha fatto presente che la documentazione pubblicata fosse incompleta in quanto priva degli allegati elencati nella Relazione;

- con nota prot. MITE U. n. 0066568 del 27/05/2022 la Divisione ha comunicato che la documentazione completa a corredo dell'istanza è pervenuta soltanto in data 16/05/2022, rappresentando l'adeguamento dei termini procedurali;
- con nota prot. n. 39630 del 27/06/2022, acquisita al prot. n. 80372/MITE del 27/06/2022, ARPA Campania, in accordo con ISPRA, ha trasmesso la relazione tecnica predisposta relativamente alle condizioni di cui alla Lett. A) n. 1, 2, e 7;

RILEVATO che:

- risulta che il Proponente abbia depositato n. 36 documenti, fra cui la Relazione “Verifica di Ottemperanza alle Prescrizioni relative alla realizzazione degli interventi previsti per lo sviluppo dell'Aeroporto (Fase 1 del programma degli interventi)” (d'ora innanzi: Relazione), che risulta ripubblicata con le integrazioni del 16/05/2022 e i seguenti 25 documenti, come elencati nella predetta Relazione, pertinenti alle condizioni ambientali di cui alla Lett. A) n. 1, 2, 3, 4, 5, 6 e 7:

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 – Report monitoraggio qualità dell'aria	giugno – luglio 2021
A1.07.02	Risultati Monitoraggio Atmosferico – Dati certificati monitoraggio qualità dell'aria	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	-
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

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
A4.01	Idraulica di piattaforma: trattamento acque reflue – IDR012 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022
A5.01	Relazione Tecnica di gestione delle terre e rocce da scavo e delle materia – AUA004 del Progetto Esecutivo	febbraio 2022

- all'esame della documentazione pubblicata sul portale ministeriale di consultazione alla pagina <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1618/12676>, risulta che l'elaborato "Integrazioni del 16/05 /2022 - A1.07.02 - Risultati Monitoraggio Atmosferico - Dati certificati qualità dell'aria" sia stato caricato due volte, mentre non risulta pubblicato l'elaborato "A1.07.01 Risultati Monitoraggio Atmosferico – Report monitoraggio qualità dell'aria (giugno – luglio 2021)" che è stato depositato dal Proponente e acquisito dalla Commissione per il tramite della Segreteria;
- il presente parere ha per oggetto l'esame della sopra citata documentazione acquisita per la verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali A) n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 di competenza del Ministero della Transizione Ecologica, così come disposto dalla Divisione con le note prott. MITE U. n. 0056463 del 06/05/2022 e MITE U. n. 0066568 del 27/05/2022;

CONSIDERATO che:

- ai dati e alle affermazioni forniti dal Proponente occorre riconoscere la veridicità dovuta in applicazione dei principi della collaborazione e della buona fede che devono improntare i rapporti tra il cittadino e la pubblica amministrazione ai sensi dell'art. 1, comma 1 bis della L. 241/90, fatte salve in ogni caso le conseguenze di legge in caso di dichiarazioni mendaci.

RILEVATO che per la condizione A)1

- il contenuto della condizione ambientale n. A)1 è il seguente:

“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.”

RILEVATO che

- Nella Relazione si fa presente che per assolvere alle prescrizioni A1 e A7, GESAC ha elaborato un Piano di Monitoraggio Ambientale che è stato inviato ad ARPAC con nota prott. PEC 90.20 del 30.11.2020 (allegato A1.01).

- Il Piano di Monitoraggio (allegato A1.02) 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, ante operam, corso d'opera, post operam.
- 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 fra cui 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 società GESAC ha comunicato ad ARPAC l'inizio delle attività di monitoraggio dell'aria e del rumore Ante Operam
- In merito al monitoraggio della qualità dell'aria è stata condotta una campagna a partire dal 1 giugno 2021 al 31 luglio 2021, i cui risultati sono riportati negli allegati A1.07.01/02 rispettivamente contenenti il "Report monitoraggio qualità dell'aria mediante laboratorio mobile" e i "Dati certificati monitoraggio qualità dell'aria mediante laboratorio mobile".
- L'allegato A1.07.01 riporta una descrizione dei parametri rilevati e ne descrive sinteticamente i risultati. Sono stati rilevati i seguenti parametri di qualità dell'aria: SO₂, NO, NO₂, NO_x, CO, PM_{2.5}, PM₁₀, BTX, O₃ e i seguenti parametri meteorologici: Velocità Vento, Direzione Vento, Pluviometria, Umidità Relativa, Pressione, Temperatura, Radiazione Solare. I risultati sono stati confrontati con i valori limite di qualità dell'aria indicati nella normativa vigente al fine di verificarne il rispetto e l'andamento. Nel report inoltre vengono riportati alcuni grafici che mostrano l'evoluzione temporale delle concentrazioni orarie dei diversi inquinanti per i quali sono previsti limiti normativi (NO_x, SO₂, CO, Benzene, O₃, PM₁₀ e PM_{2.5}).
- Nella relazione non si evidenziano criticità particolari per NO₂, NO, CO, SO₂, e O₃. Per il Benzene viene evidenziato un andamento caratterizzato per lo più da valori intorno al 2 µg/m³ con alcuni giorni in cui i picchi registrati superano anche il valore di 5 µg/m³, soprattutto nell'arco temporale 8:00 – 10:00. Tuttavia, poiché tale parametro è normato su base annuale, il periodo di monitoraggio limitato non ha consentito di poter effettuare un confronto con il limite previsto dalla normativa (5 µg/m³). Si evidenzia che il Proponente non ha riportato a livello indicativo la media del periodo. Per le polveri il proponente evidenzia che per il PM_{2.5} il valore massimo orario è stato registrato il giorno 24/06/2021 pari a 50,86 µg/m³, tuttavia analogamente al benzene, poiché anche tale parametro è normato su base annuale, il periodo di monitoraggio limitato non ha consentito di poter effettuare un confronto con il limite previsto dalla normativa (25 µg/m³). Si evidenzia che il proponente non ha riportato a livello indicativo la media del periodo. Per il PM₁₀ il proponente evidenzia che il valore massimo delle medie giornaliere della campagna in oggetto è pari a 96,47 µg/m³ con un limite di 50 µg/m³ da non superare per più di 35 volte nell'anno. Si evidenzia che il proponente non ha riportato a livello indicativo quante volte il limite di concentrazione giornaliera di 50 µg/m³ è stato superato nel periodo.
- Nell'allegato A1.07.02, per ciascun giorno di misura, sono riportate le concentrazioni orarie, minima, massima e media giornaliera dei parametri meteorologici e di qualità dell'aria oggetto di monitoraggio.
- Tutti i dati relativi al Piano di Monitoraggio Ambientale sono disponibili sul sito WEB della GESAC alla pagina: <http://www.aeroportosalerno.it/>

CONSIDERATO che ARPA Campania, in accordo con ISPRA

- rappresenta che nella fase A.O., per il monitoraggio della qualità dell'aria, sono previste le attività che sono riportate nella tabella sottostante riportata nel citato Parere Tecnico ARPAC di cui alla nota prot. N° 5108/2021 del 26/01/2021.

ANTE OPERAM (AO)		
Postazioni	Periodo	Durata
n. 1 postazione (AIR02)	n. 1 campagna nel periodo febbraio – maggio 2021	60 gg (1)

Al fine di garantire le percentuali di copertura minima dei dati, indicate dal D. Lgs. 155/2010 e smi, per le misurazioni indicative si rinviava all'Allegato I, Tabella 1, nota 4 (“[...] *effettuate per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno.* [...]”).

I seguenti elaborati:

1. A1_07_01_-Risultati_Monitoraggio_Atmosferico_Dati_certificati_qualit_dell_aria
2. A1_07_02_-Risultati_Monitoraggio_Atmosferico_Dati_certificati_qualit_dell_aria

contengono analoghe informazioni e più precisamente gli esiti del monitoraggio della qualità dell'aria, mediante laboratorio mobile, per un periodo continuativo di 90 g. (dal 01.06.2021 al 31.07.2021) dalla postazione MM GESAC - Aeroporto Salerno.

Considerato che nel PMA si fa riferimento alla Postazione AIR02, richiede chiarimenti in merito, inoltre fa presente che non risultano monitorati i parametri metalli ed IPA, sebbene previsti nel PMA.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- Il Proponente ha eseguito il monitoraggio della qualità dell'aria nella fase ante operam. Tale monitoraggio ha previsto la durata di ca 60 gg.
- Di tale monitoraggio il Proponente ha presentato il *report* dei risultati e per ciascun giorno di misura, ha riportato le concentrazioni orarie, la concentrazione minima, massima e media giornaliera di ciascun parametro.
- Da tale *report* emerge che il monitoraggio è stato eseguito dal 01.06.2021 al 31.07.2021, mediante laboratorio mobile posizionato presso la postazione MM GESAC - Aeroporto Salerno.
- Il periodo di monitoraggio non corrisponde a quanto concordato (febbraio-maggio) visto che il periodo di misura è stato giugno-luglio.
- Non risultano monitorati i parametri metalli ed IPA, sebbene previsti nel PMA.
- In merito al periodo di misurazione il PMA, rinviando all'Allegato I, Tabella 1, nota 4 del Dlgs 155/2010, prevedeva che le misurazioni avrebbero dovuto essere *effettuate per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno.* Tale condizione non risulta essere rispettata.
- In merito alla postazione di misura la stessa non corrisponde a quanto identificato nel PMA approvato (postazione AIR02 e non MM GESAC).

- Le difformità sopra riportate rispetto a quanto previsto dal PMA concordato con ARPAC non vengono descritte né quanto meno giustificate.
- Non risulta effettuata la comparazione tra i nuovi dati ottenuti e quelli già presentati.

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)1 è da ritenersi non ottemperata, ma ottemperabile in fase successiva conseguentemente al recepimento delle prescrizioni di ARPAC.

RILEVATO che per la condizione A)2

- il contenuto della condizione ambientale n. A)2 è il seguente:

“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.”

RILEVATO che

- Nella Relazione si fa presente che la commissione ex art. 5 del DM 31/10/97 dell'Aeroporto di Salerno è stata convocata da ENAC 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.
- Dal verbale emerge che fino ad allora il traffico aereo presso lo scalo è stato sostanzialmente caratterizzato da 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 concordando una prossima convocazione “entro la metà dicembre p.v.” a valle dei risultati degli studi sulle rotte aeree da condurre da ENAV.
- Successivamente, la società Costa d'Amalfi ha commissionato ad ENAV lo studio di tali procedure nella configurazione pista a 2.000 m.
- 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 ex art. 5 del DM 31/10/97 dell'aeroporto di Salerno per l'analisi delle procedure di volo e dei diversi scenari

- di traffico, necessari alla modellazione di calcolo per l'impronta acustica alla base della Caratterizzazione Acustica Aeroportuale (allegato A2.03).
- Lo studio descrive gli aspetti aeronautici dell'aeroporto di Salerno allo stato attuale e al termine dell'esecuzione dei lavori descritti nel progetto esecutivo per la Fase 1 con pista lunga 2000 m (modalità di atterraggio non strumentale/strumentale, circling, posizionamento dei PAPI, situazione ostacoli, distanze dichiarate TORA, TODA, LDA, ASDA, aeromobili di progetto, modalità e verifiche di movimentazione sul piazzale est). In allegato 2 viene riportato uno studio aeronautico di ENAV (Direzione Servizi Navigazione Aerea, Progettazione Spazi Aerei) che, conseguentemente il piano di sviluppo aeroportuale finalizzato a riqualificare l'infrastruttura di volo e permettere la classificazione "4C" dello scalo (codice di riferimento Annesso 14 per infrastrutture di volo), analizza le implicazioni nei confronti delle procedure strumentali di volo, da e per lo stesso aeroporto, a seguito delle modifiche al layout aeroportuale così come definito dal progetto esecutivo consegnato dalla società di gestione ad ENAV.
 - 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).
 - La relazione di impatto acustico di cantiere si riferisce ai lavori afferenti al primo lotto che consisteranno essenzialmente in: fasi di demolizioni e disfacimenti, fasi di scavi e movimenti terra; fasi di realizzazione di nuove opere; attività ausiliarie e collegate da approvvigionamenti e produzioni in cantiere di materiali, gestione rifiuti, recupero rifiuti in cantiere e gestione di terre e rocce da scavo. Le aree limitrofe l'aeroporto sono classificate in classe IV per il comune di Bellizzi e in classe III per il comune di Pontecagnano Faiano. Per la valutazione di impatto del cantiere sono stati selezionati 8 recettori posizionati a diversa distanza dal confine dell'area di cantiere. Cautelativamente per la stima previsionale è stata ipotizzata la condizione di massima rumorosità lungo il confine del cantiere (minima distanza dei recettori rispetto alle attività di cantiere).
 - La relazione di impatto acustico riporta che dall'analisi e stima dei dati acquisiti nel corso della valutazione dell'attività che si intende svolgere, si desume che la rumorosità che potenzialmente sarà prodotta nel corso dell'attività e quindi il relativo impatto non comporterà superamenti dei limiti normativi.

CONSIDERATO che ARPA Campania, in accordo con ISPRA

- premesso che la frequenza e i punti di campionamento previsti nel PMA sono riportati nella tabella che segue, relativa ai campionamenti richiesti da ARPAC per la matrice rumore:

ANTE OPERAM		
POSTAZIONI	PERIODO	DURATA
postazioni SA01, SA02, PS01, PS02, PS03	Settimana di maggior traffico del quadrimestre Febbraio- Maggio 2021	7gg.
postazioni SA01, SA02, PS01, PS02, PS03	Settimana di maggior traffico del quadrimestre Giugno- Settembre 2021	7gg.
postazioni SA01, SA02, PS01, PS02, PS03	Settimana di maggior traffico del quadrimestre Ottobre 2021 - Gennaio 2022	7gg.

rileva una sostanziale ottemperanza ai contenuti del PMA con le integrazioni previste da ARPAC. Tuttavia, evidenzia che:

- le due stazioni di misura di tipo A (monitoraggio ambientale) PS02 e PS03 dovranno essere posizionate in facciata ai recettori abitativi eseguendo misure del tipo “ricettore-orientato”, come tra l’altro già evidenziato nel citato Parere Tecnico ARPAC;
- le due stazioni di misura di tipo M (monitoraggio del rumore aeronautico) SA01 e SA02, dovranno essere poste al di sotto delle traiettorie di volo previste nel documento “A2_02- Relazione_Aeronautica_del_Progetto_Esecutivo”;
- dovrà essere verificata la rispondenza della caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale allegata al SIA, prevista dal comma 1 dell’art. 5 del D.M.31/10/1997, alla luce delle eventuali variazioni riconducibile alle modifiche e/o alle nuove rotte di volo degli aeromobili, con l’ausilio del modello matematico previsionale INM, tarato sullo scenario di traffico previsto per il medio periodo.
- la valutazione dell’impatto acustico generato dall’intero cantiere, relativa alla “prima fase”, vista la vastità dell’aria interessata e le molteplici opere previste, come riportate nella tavola allegata al SIA “SIA_QPGT_09_Cantieri_fase_1” (vedi tabella sottostante), dovrà considerare l’impatto acustico di tutti i singoli “sub cantieri” e gli impatti cumulativi degli stessi eventualmente attivi in contemporaneità, valutandone l’impatto acustico sui ricettori sensibili e/o abitativi posizionati nelle prossimità dei cantieri previsti per le singole fasi, eseguendo anche delle campagne di misura del rumore residuo per ogni ricettore individuato.

CROCIOPROGRAMMA - FASE 1 (BREVE TERMINE)		FASE 1 ANNUALITA'		
		1° ANNO	2° ANNO	3° ANNO
OPERE PROPEDEUTICHE				
cod. int.	INTERVENTI SOTTOINTERVENTO			
1.1	ACQUISIZIONE NUOVE AREE			
1.2	INSTALLAZIONE DELLE NUOVE AREE ANTERE AL BED TIME			
1.3	ADEGUAMENTO / PROLUNGAMENTO TORRENTE DI Volo NORD			
	ADEGUAMENTO / PROLUNGAMENTO TORRENTE VOLTALADRI			
1.4	NUOVA RECINZIONE			
INFRASTRUTTURE DI VOLO				
cod. int.	INTERVENTI SOTTOINTERVENTO			
2.1	PROLUNGAMENTO PISTA 06 ED OPERE CORRELATE			
ADEGUAMENTO INFRASTRUTTURE ESISTENTI				
cod. int.	INTERVENTI SOTTOINTERVENTO			
3.1	POTENZIAMENTO PISTA DI VOLO ESISTENTE ED OPERE CORRELATE			
3.2	POTENZIAMENTO E RICONFIGURAZIONE PIAZZALE AEROMOBILI (APRON EST)			
3.3	POTENZIAMENTO RACCORDO "DELTA"			
3.4	NUOVO RACCORDO DI RAPID EXIT			
3.5	NUOVA VIABILITA' INTERNA (THR 23)			
3.6	ADDELLAMENTO BRIFELLE DI COLLEGAMENTO PIAZZALE AVIAZIONE GENERALE ("ALPHA" e "BRAVO")			
3.7	AMPLIAMENTO PIAZZALE AVIAZIONE GENERALE			
3.8	NUOVO TERMINAL AVIAZIONE GENERALE			
3.9	PARCHIOGGIO E NUOVA VIABILITA' DI ACCESSO AREA AVIAZIONE GENERALE			
EDIFICI E PERTINENZE				
cod. int.	INTERVENTI SOTTOINTERVENTO			
4.1	FABBRICATO CARRO E MULTIFUNZIONALE			
4.2	FABBRICATO MEZZI DI RAMPA			
4.3	FABBRICATO VVFF			
4.4	VIABILITA' E PARCHIOGGIO			
4.5	NUOVA AREA DEPOSITO CARBURANTI			
4.6	NUOVO DISTRIBUTORE CARBURANTI (Area di Carro Cisterna Jet A1 Air Side)			
4.7	NUOVO VARCO NORD-EST			
4.8	FABBRICATO MEZZI DI RAMPA			

CONSIDERATO E VALUTATO che

- Il Proponente riporta che ENAC ha avviato i lavori di commissione aeroportuale finalizzati all'approvazione delle procedure antirumore (art. 5 del DM 31/10/97) e della caratterizzazione acustica dell'intorno aeroportuale (individuazione delle zone A, B e C – art. 6 del DM 31/10/97). Il gestore aeroportuale sta partecipando ai lavori della commissione finalizzati alla approvazione della caratterizzazione acustica aeroportuale per cui allo stato attuale i lavori risultano ancora in corso.
- Non risultano piani di azione definiti per i casi di superamento dei limiti anche conseguenti alla concorsualità con altre infrastrutture di trasporto.
- Il Proponente ha presentato gli esiti di un monitoraggio acustico eseguito per la fase Ante Operam presso le postazioni individuate nel PMA approvato da ARPAC (postazioni PS01, PS02, PS03, SA01, SA02). Da tale monitoraggio emerge che nei periodi di espletamento delle tre campagne di monitoraggio (giugno-settembre 2021, ottobre-gennaio 2022, febbraio-maggio 2022) l'aeroporto era chiuso al traffico commerciale per avviare le necessarie attività di Bonifica da Ordigni Bellici, propedeutiche all'avvio dei lavori. Evidenzia che nel corso del monitoraggio, dunque, non si sono registrati movimenti di aeromobili di aviazione commerciale. Il Proponente rileva infine che il rumore registrato non è di origine aeronautica (escludendo pertanto anche movimenti di aviazione generale), ma riferibile esclusivamente al rumore di traffico veicolare ed attività agricola.
- Le postazioni di misura descritte non sono conformi a quanto previsto dal PMA in quanto le stazioni PS02 e PS03 devono essere posizionate in facciata ai recettori abitativi eseguendo misure del tipo "ricettore-orientato"; le due stazioni di misura SA01 e SA02, devono essere poste al di sotto delle traiettorie di volo assenti nel periodo e quindi non verificabili.
- In merito alla posizione del microfono il Proponente non ha valutato quanto previsto dall'allegato B del DM 31/10/97 punto 5 (Posizione del microfono: per la misura del rumore aeronautico il microfono deve essere posizionato in modo che la linea di vista tra il microfono e tutte le possibili rotte di sorvolo non sia interrotta da alcun ostacolo solido. Inoltre il microfono deve essere posizionato su di una superficie solida acusticamente riflettente, a un'altezza non inferiore ai 3 m dal piano di campagna nel caso di superfici libere ovvero del piano di appoggio di un edificio. La distanza del microfono da eventuali superfici riflettenti verticali deve essere almeno pari alla loro altezza riferita al microfono stesso). Anche se il monitoraggio ante operam non ha previsto sorvoli sulle centraline, le posizioni di misura nelle fasi ante operam e post operam devono essere le medesime al fine della confrontabilità dei dati.
- Non risulta aggiornata l'impronta acustica dell'aeroporto ottenuta con l'ausilio del modello di calcolo INM con le procedure di volo aggiornate da ENAV in commissione aeroportuale, calcolata sullo scenario di traffico previsto per il medio periodo che andrà a costituire la base per la caratterizzazione acustica aeroportuale (individuazione delle zone A, B e C).
- La valutazione di impatto acustico per la fase di cantiere non contempla le molteplici opere previste, come riportate nella tavola allegata al SIA "SIA_QPGT_09_Cantieri_fase_1" e non considera l'impatto acustico di tutti i singoli "sub cantieri" e gli impatti cumulativi degli stessi eventualmente attivi in contemporaneità, valutandone l'impatto acustico sui ricettori sensibili e/o abitativi posizionati nelle prossimità dei cantieri previsti per le singole fasi. Inoltre, le stime previsionali presentate si riferiscono esclusivamente ai livelli di emissione; mancano le stime dei livelli di immissione e differenziale presso i recettori selezionati visto che non sono riportati i livelli del rumore residuo presso ogni ricettore individuato.

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)2 è da ritenersi non ottemperata, ma ottemperabile in fase successiva conseguentemente al recepimento delle prescrizioni di ARPAC.

RILEVATO che per la condizione A)3

- il contenuto della condizione ambientale n. A)3 è il seguente:

“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.”

RILEVATO che

- Nella Relazione il Proponente precisa che 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-IDR0-12 - 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.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- l'elaborato “0009-03-GLG-006” (allegato A3.01.01) è relativo alla Relazione Idrologica con la quale sono state definite, per i torrenti Volta Ladri, Diavolone e Rialto, le portate di piena corrispondenti al tempo di ritorno pari a 200 anni previsto dalle NTC 2018, pari rispettivamente a 33,36 m³/s, 53,90 m³/s, 71,30 m³/s;

- nell'elaborato "0009-03-IDR-012" (allegato A3.01.03), Relazione Idraulica, oltre alle verifiche di stabilità del rivestimento in gabbioni e materassi reno, alle verifiche al sifonamento, alle verifiche di stabilità globale e all'analisi dei fenomeni di trasporto solido, sono riportate le verifiche idrauliche eseguite per il dimensionamento delle opere idrauliche;
- in particolare, gli interventi prevedono la riqualifica e la manutenzione straordinaria dei torrenti Diavolone e Volta Ladri in modo da permettere il prolungamento della pista di volo RWY 05/23, attraverso la rettifica del tracciato dei due torrenti, per il torrente Diavolone per un tratto di circa 500 m, per il torrente Volta Ladri per circa 1000 m, con un intervento di pulizia dell'alveo a monte dell'innesto col nuovo tracciato per una lunghezza pari a 130 m;
- la configurazione dei tratti rettificati è stata concepita prevedendo una riprofilatura delle sezioni, in modo da prevedere un letto di magra a sezione rettangolare e/o trapezia, realizzato mediante materassi Reno, in modo da eliminare i fenomeni erosivi del fondo dell'alveo; nei punti maggiormente sensibili dell'alveo sono stati inseriti dei gabbioni metallici riempiti con pietrame, in modo da proteggere i manufatti ed evitare l'erosione delle sponde;
- le verifiche idrauliche modellistiche, eseguite per tempo di ritorno $T=200$ anni come da NTC2018 sulla base delle corrispondenti portate di piena massime pari per i torrenti Volta Ladri e Diavolone rispettivamente a $33,36 \text{ m}^3/\text{s}$ e $53,90 \text{ m}^3/\text{s}$, per il Torrente Rialto è stata stimata pure nel caso di contemporaneità del colmo di piena dei due torrenti, pari a $87,26 \text{ m}^3/\text{s}$, oltre che eseguita con la portata di $71,30 \text{ m}^3/\text{s}$;
- per il torrente Rialto il valore del tirante idrico è $h = 1,53 \text{ m}$ per la portata $Q_{200}=71,30 \text{ m}^3/\text{s}$, mentre qualora si verificasse la simultaneità degli eventi di piena dei due torrenti, con portata $Q_{200} = 87,26 \text{ m}^3/\text{s}$, il franco idrico si riduce a $1,32 \text{ m}$; considerato che potrebbe presentarsi, nel nodo di confluenza dei Torrenti Diavolone e Volta Ladri a monte del ponte di Via Lago Carezza, l'insorgenza di turbolenze, al fine di monitorare tale fenomeno è stato previsto in corrispondenza dell'attraversamento su via Lago di Carezza un sistema di monitoraggio ed allerta dei livelli idrici raggiunti dal corso d'acqua, sia in condizioni ordinarie che in condizioni di piena, specificamente l'installazione di un idrometro con sensore di livello idrometrico a ultrasuoni, dotato di propria alimentazione ed elettronica con microprocessore di registrazione, associato ad un dispositivo di comunicazione dedicato all'attivazione remota via radio di sistemi di allertamento.

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)3 è da ritenersi ottemperata

RILEVATO che per la condizione A)4

- il contenuto della condizione ambientale n. A)4 è il seguente:

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

RILEVATO che

- Nella Relazione il Proponente evidenzia che 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, sono allontanate dalle aree operative e/o di sicurezza e 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. n. 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.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- la Relazione "SA0009-03-IDR001 - Idraulica di piattaforma: relazione di dimensionamento delle opere idrauliche" (allegato A4.01) illustra esaustivamente tutti gli interventi e descrive e dimensiona opportunamente le nuove opere di sistemazione idraulica per la regimentazione e l'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" nei due ricettori finali, i torrenti Diavolone e Volta Ladri; le acque meteoriche di "prima pioggia", prima di essere convogliate ai ricettori finali, subiranno opportuni interventi di trattamento;

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)4 è da ritenersi ottemperata.

RILEVATO che per la condizione A)5

- il contenuto della condizione ambientale n. A)5 è il seguente:

"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."

RILEVATO che

- Nella Relazione il Proponente evidenzia che 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 sono definiti:
 - l'area di circa 85.000 m², individuata all'interno dell'area di cantiere, dove saranno 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 scotico 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.

CONSIDERATO E VALUTATO che

- la Relazione "0009-03-AUA004 – Relazione Tecnica di gestione delle terre e delle rocce da scavo e delle materie" (allegato A5.01), prodotta limitatamente all'intervento di Adeguamento della pista di volo e dei piazzali, precisa che i volumi prodotti saranno parzialmente riutilizzati all'interno del cantiere in esclusione del regime dei rifiuti ai sensi del Titolo IV, art. 24 del D.P.R. 120/2017, previa verifica del rispetto delle condizioni di cui all'art.185, comma 1, lettera c) del D. Lgs. n. 152/2006 e una parte che non potrà essere riutilizzata perché in esubero rispetto ai fabbisogni di progetto sarà, invece, gestita come rifiuto e inviata, pertanto, ad impianti autorizzati;
- precisa ulteriormente che detta relazione è stata redatta "*in ottemperanza alle previsioni dell'art. 24 comma 3 e secondo i contenuti definiti dall'articolo medesimo*", dunque con lo

scopo di presentare la proposta di un piano di caratterizzazione per la verifica della non contaminazione delle terre e rocce da scavo prodotte nel corso delle lavorazioni e riutilizzate all'interno del cantiere;

- nel maggio 2021 sono stati prelevati e caratterizzati 31 campioni di terreno, secondo quanto previsto dall'allegato 4 del DPR 120/2017 rispetto al set minimale dei parametri, risultati tutti conformi alle CSC di colonna B (propria dei siti ad uso commerciale e industriale cui afferisce l'aeroporto) di Tab.1 All.5 Titolo V Parte Quarta del D. Lgs. n. 152/06;
- detta caratterizzazione risulta integrativa rispetto a quella effettuata nell'ambito del PUT presentato, ai sensi dell'allora vigente DM 161/2012, in sede di VIA (id_vip 3378) esitata positivamente nel 2018, rispetto al quale la Commissione aveva prescritto "Se necessario un ulteriore campionamento dei terreni (...)" (secondo periodo della prescrizione n. 5 del Parere n. 2503 del 29/09/2017, omesso nella condizione n. A)5 del Decreto n. 36 del 06/02/2018 oggetto del presente Parere);
- il Piano di Utilizzo, presentato ex DM 161/12, fu valutato positivamente dalla Commissione con il Parere n. 2503 del 29/09/2017 previa ottemperanza alla condizione n. 5, che per come riportata nella condizione A)5 del Decreto n. 36 del 06/02/2018 specificamente richiede l'integrazione del PUT presentato in quella sede con:
 1. la definizione delle aree di scavo,
 2. la quantità del materiale che sarà riutilizzato,
 3. la collocazione e la durata degli stoccaggi temporanei
 4. la sua collocazione definitiva,
 5. la modalità di rimozione, raccolta e smaltimento dello stesso e degli eventuali corpi estranei provenienti dall'escavazione secondo le disposizioni in materia di rifiuti,
 6. la modalità di esecuzione delle opere con descrizione del cantiere, modalità di trasporto, caratteristiche ed ubicazione dei depositi temporanei;
- la Relazione "0009-03-AUA004" (allegato A5.01) del febbraio 2022, relativamente all'elenco numerato di cui al punto precedente:
 1. definisce le aree di scavo in elaborato grafico in allegato alla relazione "0009-03-AUA004" medesima;
 2. quantifica, rispetto ai 355.392 m³ di materiali di scavo prodotti, che saranno riutilizzati in sito 283.085 m³, mentre i rimanenti 72.307 m³ in esubero saranno smaltiti nei siti autorizzati;
 3. definisce la collocazione degli stoccaggi temporanei, sia per i materiali da smaltire come rifiuto, sia di quelli da caratterizzare che di quelli caratterizzati in attesa di riutilizzo in elaborato grafico in allegato alla relazione "0009-03-AUA004" medesima, mentre per la durata degli stoccaggi si afferma unicamente che durante le attività di scavo i materiali saranno caricati direttamente su mezzi di cantiere e trasportati nell'area di deposito, dove resteranno in attesa del successivo riutilizzo;
 4. definisce la collocazione definitiva dei materiali riutilizzati in elaborato grafico in allegato alla relazione "0009-03-AUA004" medesima;
 5. definisce le modalità di scavo, incluso lo scotico e le demolizioni preventive, nonché localizza in elaborato grafico in allegato alla relazione "0009-03-AUA004" medesima sia i siti degli impianti di recupero ambientale sia i siti di conferimento e recupero dei rifiuti generati;
 6. relativamente alle caratteristiche del sito di deposito temporaneo entro il cantiere, è stata effettuata un'indagine conoscitiva delle caratteristiche del terreno da scavare che ha evidenziato il non superamento delle CSC per lo specifico uso del terreno (Colonna B della Tab.1 All.5 Titolo V Parte Quarta del D. Lgs. n. 152/2006); il sito scelto per accantonare il terreno prima del riutilizzo è posto in area limitrofa alle zone di scavo; i cumuli saranno protetti dall'erosione del vento o con teli mobili in plastica o con nebulizzatori ad acqua; i materiali da scavo saranno posizionati, nell'area di cantiere,

occupando una superficie di circa 85.000 m² destinata a tale scopo, indicata ed evidenziata nella planimetria allegata in calce alla relazione medesima;

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)5 è da ritenersi ottemperata

RILEVATO che per la condizione A)6

- il contenuto della condizione ambientale n. A)6 è il seguente:

“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.”

RILEVATO che

- Nella Relazione si riporta che 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 è 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

CONSIDERATO E VALUTATO che

- Nella Relazione si riporta che in merito al monitoraggio dell'Avifauna, nell'ambito del Progetto Esecutivo, è stato prodotto un apposito studio naturalistico-ambientale, condotto

nella seconda metà del 2018, per la valutazione del rischio da *Wildlife Strike* riportato all'allegato A1.10.01.

- Il suddetto studio ha valutato l'adeguatezza dei sistemi di prevenzione previsti rispetto alle reali caratteristiche dell'avifauna rinvenibile nell'area.
- Il capitolo 2.4 presenta la metodologia applicata nei monitoraggi nelle aree interne al sedime aeroportuale e nelle aree circostanti.
- 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.
- Lo studio riporta una tabella relativa agli eventi di *Bird Strike* registrati nel corso degli ultimi 10 anni; detta tabella può fornire dati e informazioni importanti per il monitoraggio degli eventi di *bird strike* negli anni e eventuali incidenze legate all'inserimento dell'opera, sia in termini di specie coinvolte, sia di eventi di *bird strike*.

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)6 è da ritenersi non ottemperata, ma ottemperabile, attuando il Piano di monitoraggio degli eventi di *wildlife strike* ed eventualmente potenziando l'attuale sistema di gestione, prevenzione e mitigazione del rischio di evenienza degli stessi eventi, in coerenza con quanto richiesto dalla Condizione Ambientale A)7.

RILEVATO che per la condizione A)7

- il contenuto della condizione ambientale n. A)7 è il seguente:

“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.”

RILEVATO che

- Nella Relazione si fa presente che 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 siano mantenuti i riferimenti a tale programmazione, le nuove esigenze operative nate dall'integrazione dell'Aeroporto di Salerno con quello di Napoli hanno portato a 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, ante operam, corso d'opera, post operam.
- 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. 5108/2021 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 per le componenti Aria e Rumore, 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.
- 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/>

CONSIDERATO che ARPA Campania, in accordo con ISPRA

- esaminata la documentazione prodotta dalla Società “GESAC SpA” e pubblicata sul portale dedicato, in merito all’attuazione del Piano di Monitoraggio e Controllo evidenzia che:
- per il RUMORE i punti di campionamento sono quelli richiesti nel Parere Tecnico ARPAC (redatto a seguito di istruttoria del Piano di Monitoraggio Ambientale trasmesso dalla GESAC S.P.A., nonché degli atti allegati allo Studio di Impatto Ambientale) trasmesso agli interessati con nota Prot. N° 5108/2021 del 26/01/2021:

ANTE OPERAM		
POSTAZIONI	PERIODO	DURATA
postazioni SA01, SA02, PS01, PS02, PS03	Settimana di maggior traffico del quadrimestre Febbraio- Maggio 2021	7gg.
postazioni SA01, SA02, PS01, PS02, PS03	Settimana di maggior traffico del quadrimestre Giugno- Settembre 2021	7gg.
postazioni SA01, SA02, PS01, PS02, PS03	Settimana di maggior traffico del quadrimestre Ottobre 2021 - Gennaio 2022	7gg.

valutati i seguenti elaborati:

1. A1_06_01_-_Risultati_Moniotraggio_Acustico_1_campagna;
2. A1_06_02_-_Risultati_Moniotraggio_Acustico_2_campagna;
3. A1_06_03_-_Risultati_Moniotraggio_Acustico_3_campagna,

rileva una sostanziale ottemperanza ai contenuti del PMA con le integrazioni previste da ARPAC, ma osserva che:

- le due stazioni di misura di tipo A (monitoraggio ambientale) PS02 e PS03, dovranno essere posizionate in facciata ai recettori abitativi eseguendo misure del tipo “ricettore-orientato”, come tra l’altro già evidenziato nel citato Parere Tecnico ARPAC;
- le due stazioni di misura di tipo M (monitoraggio del rumore aeronautico) SA01 e SA02, dovranno essere poste al di sotto delle traiettorie di volo previste nel documento “A2_02- Relazione_Aeronautica_del_Progetto_Esecutivo”;
- dovrà essere verificata la rispondenza della caratterizzazione acustica dell’intorno aeroportuale allegata al SIA, prevista dal comma 1 dell’art. 5 del D.M.31/10/1997, alla luce delle eventuali variazioni riconducibile alle modifiche e/o alle nuove rotte di volo

degli aeromobili, con l'ausilio del modello matematico previsionale INM, tarato sullo scenario di traffico previsto per il medio periodo;

- la valutazione dell'impatto acustico generato dall'intero cantiere, relativa alla "prima fase", vista la vastità dell'aria interessata e le molteplici opere previste, come riportate nella tavola allegata al SIA "SIA_QPGT_09_Cantieri_fase_1", dovrà considerare l'impatto acustico di tutti i singoli "sub cantieri" e gli impatti cumulativi degli stessi eventualmente attivi in contemporaneità, valutandone l'impatto acustico sui ricettori sensibili e/o abitativi posizionati nelle prossimità dei cantieri previsti per le singole fasi, eseguendo anche delle campagne di misura del rumore residuo per ogni ricettore individuato.

- Per l'AMBIENTE IDRICO SUPERFICIALE, valutati i seguenti elaborati:

1. Codice Elaborato A1.09.01 - Monitoraggio acque 1a campagna
2. Codice Elaborato A109.02 - Monitoraggio acque 2a campagna
3. Codice Elaborato A1.08 - Punti di campionamento acque

si conclude che:

- in riferimento alla frequenza del monitoraggio dello scarico delle acque di dilavamento superficiale il Proponente aveva indicato nel PMA una frequenza semestrale, mentre con parere ARPAC Prot. N° 5108/2021 del 26/01/2021 era stata suggerita una frequenza trimestrale. Allo stato risulta un solo campionamento effettuato, in data 15/12/2021, al punto di scarico PS01. Dal RdP si evince la conformità dei limiti rispetto alla Tab3, All. 5, Parte III del D. Lgs. n. 152/2006 per lo scarico in acque superficiali. Il Proponente adduce la motivazione della scarsità di precipitazioni a giustificazione dell'assenza di campionamenti nel corso della seconda campagna di monitoraggi;
- in riferimento al monitoraggio delle acque superficiali il PMA indica una frequenza trimestrale. Allo stato risultano solo 2 campionamenti effettuati in data 14/10/2021 ed in data 02/03/2022. I punti campionati sono quelli individuati nel PMA e quindi la Postazione 1 torrente "Volta Ladri", la Postazione 2 torrente "Diavolone" e la Postazione 3 torrente "Rialto". Si evidenzia, altresì, che i RdP riportano, quali limiti di confronto utilizzati, quelli della Tab. 3, All. 5, Parte III del D. Lgs. n. 152/2006 per lo scarico in acque superficiali. In merito si evidenzia che il PMA, relativamente alla componente "Ambiente idrico superficiale", è finalizzato a valutare, in relazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera, le eventuali variazioni, rispetto alla situazione ante operam, di tutti i parametri e/o indicatori utilizzati per definire le caratteristiche qualitative e quantitative dei corpi idrici potenzialmente interessati dalle azioni di progetto. Il PMA deve essere contestualizzato nell'ambito della normativa di settore ed elencata al paragrafo 6.2.1.1 delle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)". Pertanto, non si ritiene idoneo confrontare i risultati analitici dei campionamenti delle acque superficiali con i limiti della Tab. 3, All. 5, Parte III del D. Lgs. n. 152/06 per lo scarico in acque superficiali tanto più che nella "Scheda di sintesi- Acque Superficiali" delle Linee Guida precitate come riferimenti del Valore limite o valore standard vengono indicati i Valori standard di qualità per le acque superficiali del DM 56/2009. Risulta quindi necessario effettuare il monitoraggio delle acque superficiali attenendosi alle indicazioni di merito riportate

nelle “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)”.

- Per le ACQUE SOTTERRANEE, ARPAC (rif. Parere tecnico prot. n. 5108/2021 del 26/01/2021) alla luce degli interventi a farsi ha ritenuto opportuno che la ditta GESAC integrasse il PMA prevedendo anche un monitoraggio quali-quantitativo della falda idrica influenzabile dalle opere, esteso dalla fase ante operam a quella post operam per almeno due anni. Per la scelta dei punti, dei tempi e di ogni altro elemento utile si rinviava a quanto previsto in merito, dalle “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)”. Valutata la documentazione prodotta dalla ditta, ed in particolare i seguenti elaborati:

1. Elaborato A1_09_01_Monitoraggio acque 1a campagna
2. Elaborato A1_09_02_Monitoraggio acque 2a campagna
3. Elaborato A1_08_Punti di campionamento acque
4. Elaborato A3_01_02_Relazione geologica

si evidenzia che:

- La ditta ha effettuato ad oggi, come si evince dai Rapporti di Prova trasmessi, due campagne di monitoraggio, una nel mese di ottobre 2021 e l'altra nel mese di marzo 2022. Le “Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)”, prevedono, come frequenza di monitoraggio, nella fase A.O, almeno tre campagne all'anno.
 - Nell'elaborato A1.08, ove sono riportati i punti di campionamento delle acque, sono individuati, tra gli altri, anche n. 4 punti numerati con le sigle PZ-1, PZ-2, PZ-3, PZD. Tali punti sono afferenti, presumibilmente per quanto si evince dall'analisi dei RdiP trasmessi, ai piezometri attrezzati per il campionamento delle acque sotterranee. Nel merito si evidenzia che non sono state fornite informazioni circa la realizzazione dei citati piezometri. Le Linee Guida citate prevedono che nella scelta dell'ubicazione dei punti di monitoraggio si dovrà rispettare il criterio monte - valle rispetto alla direzione di deflusso della falda. Considerato che nell'elaborato A3_01_02_Relazione Geologica, si riporta che sono stati effettuati, “*nell'area di ampliamento prevista dal nuovo progetto..... dei sondaggi SA01PZ, SA03PZ, ed SA06PZ ... con piezometro a tubo aperto*”, è necessario che la ditta interessata chiarisca se trattasi degli stessi piezometri attrezzati per il monitoraggio delle acque sotterranee di cui al predetto elaborato A1.08., specificando anche la loro posizione rispetto al deflusso della falda acquifera. Inoltre, atteso che nelle due campagne di monitoraggio effettuate, i campioni sono stati prelevati da piezometri differenti (PZ3 e PZD), occorre fornire chiarimenti in merito a tale scelta.
- Per la QUALITÀ DELL'ARIA, nella fase A.O. sono previste le attività che sono riportate nella tabella sottostante riportata nel citato Parere Tecnico ARPAC di cui alla nota prot. N° 5108/2021 del 26/01/2021.

ANTE OPERAM (AO)		
Postazioni	Periodo	Durata
n. 1 postazione (AIR02)	n. 1 campagna nel periodo febbraio – maggio 2021	60 gg (1)

Inoltre, al fine di garantire le percentuali di copertura minima dei dati, indicate dal D. Lgs. 155/2010 e smi, per le misurazioni indicative si rinviava all'Allegato I, Tabella 1, nota 4 (“[...] effettuate per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno. [...]”).

Visionati i seguenti elaborati:

3. A1_07_01_-Risultati_Monitoraggio_Atmosferico_Dati_certificati_qualit_dell_aria
4. A1_07_02_-Risultati_Monitoraggio_Atmosferico_Dati_certificati_qualit_dell_aria

si rileva:

- Entrambi gli elaborati contengono analoghe informazioni e più precisamente gli esiti del monitoraggio della qualità dell'aria, mediante laboratorio mobile, per un periodo continuativo di 90 g. (dal 01.06.2021 al 31.07.2021) dalla postazione MM GESAC - Aeroporto Salerno. Considerato che nel PMA si fa riferimento alla Postazione AIR02, fornire chiarimenti in merito.
- Non risultano monitorati i parametri metalli ed IPA, sebbene previsti nel PMA.
- Per la FAUNA, valutata la documentazione trasmessa, in merito al *Birdstrike*, per quanto di competenza ritiene che il Proponente abbia ottemperato alle prescrizioni, pur evidenziando che lo Studio naturalistico ambientale trasmesso (elaborato A1_10_A1) utilizza il CORINE Land Cover Liv. 3 che non ha un dettaglio elevato, ma appare sufficiente allo scopo. Per eventuali futuri approfondimenti, soprattutto per l'individuazione di alcuni habitat naturali e/o seminaturali quali macchie e garighe si consiglia, l'utilizzo della "Carta della Natura".

CONSIDERATO E VALUTATO che

- Secondo quanto dichiarato nell'elenco dei documenti allegati alla Relazione “Verifica di Ottemperanza alle Prescrizioni relative alla realizzazione degli interventi previsti per lo sviluppo dell'Aeroporto (Fase 1 del programma degli interventi)”, la Relazione A1.02 Piano di Monitoraggio Ambientale è stata elaborata il 27/11/2020, mentre la copertina della relazione di monitoraggio medesima reca la data del 23/11/2019;
- la Relazione A1.02 Piano di Monitoraggio Ambientale è limitata alle matrici ambientali Rumore, Atmosfera, Acque superficiali e Avifauna, ma non prevede il monitoraggio né delle Acque sotterranee né della Vegetazione e Flora, ancorché elencate nell'indice;
- per il rumore, il Proponente ha recepito le richieste formulate da ARPAC di incremento delle stazioni di misura. In fase di attuazione del PMA, le postazioni di misura descritte nel monitoraggio ante operam tuttavia non sono conformi a quanto previsto dal PMA in quanto le stazioni PS02 e PS03 devono essere posizionate in facciata ai recettori abitativi eseguendo misure del tipo "ricettore-orientato"; le due stazioni di misura SA01 e SA02 devono essere poste al di sotto delle traiettorie di volo, voli che nel periodo sono stati assenti. In merito alla posizione del microfono il Proponente non ha valutato quanto previsto dall'allegato B del DM 31/10/97 punto 5 (Posizione del microfono: per la misura del rumore aeronautico il microfono deve essere posizionato in modo che la linea di vista tra il microfono e tutte le possibili rotte di sorvolo non sia interrotta da alcun ostacolo solido. Inoltre il microfono deve essere posizionato su di una superficie solida acusticamente riflettente, ad un'altezza non inferiore

ai 3 m dal piano di campagna nel caso di superfici libere ovvero del piano di appoggio di un edificio. La distanza del microfono da eventuali superfici riflettenti verticali deve essere almeno pari alla loro altezza riferita al microfono stesso). Anche se il monitoraggio ante operam non ha previsto sorvoli sulle centraline, le posizioni di misura nelle fasi ante operam e post operam devono essere le medesime al fine della confrontabilità dei dati;

- per l'ambiente idrico superficiale, in riferimento alla frequenza del monitoraggio dello scarico delle acque di dilavamento superficiale, il Proponente non ha rispettato la frequenza trimestrale indicata da ARPAC e, allo stato, risulta che sia stato effettuato un solo campionamento (punto di scarico PS01); in riferimento al monitoraggio delle acque superficiali, allo stato risultano solo 2 campionamenti; inoltre, risulta necessario attenersi, per le motivazioni indicate da ARPAC, alle indicazioni di merito riportate nelle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D. Lgs. n. 152/2006, D. Lgs. n. 163/2006 e s.m.i.)";
- per le acque sotterranee, sebbene la Relazione A1.02 Piano di Monitoraggio Ambientale non ne contempli l'inclusione, risulta dai documenti di *report* allegati che sono state eseguite due campagne di monitoraggio, una nel mese di ottobre 2021 in riferimento ai piezometri 1, 2 e 3 e l'altra nel mese di marzo 2022, utilizzando per i campionamenti i piezometri PZ-1, PZ-2, PZ-3, PZD verosimilmente corrispondenti a quelli ubicati nell'elaborato A1.08, ma i criteri di ubicazione anche in riferimento al deflusso della falda, di realizzazione dei piezometri e la frequenza dei campionamenti prevista rimangono ignoti non essendo presente alcuna informazione né nel Piano di Monitoraggio né, come ovvio, nella Relazione Geologica (mancante della firma di geologo abilitato e iscritto ad Ordine Regionale) che, tuttavia, riferisce di tre sondaggi SA01PZ, SA02PZ, SA06PZ, condotti fino a 15m di profondità dal piano di campagna e attrezzati con piezometro a tubo aperto, la cui ubicazione è ignota, ma che dalle sigle non sembrano corrispondere a quelli precedentemente citati né risulta siano stati considerati nell'ambito delle campagne di campionamento eseguite;
- per la qualità dell'aria, il Proponente ha recepito le richieste di integrazione di ARPAC in merito all'incremento delle postazioni di misura in fase post operam. In fase di attuazione del PMA, tuttavia, in fase di monitoraggio ante operam il periodo di monitoraggio non corrisponde a quanto concordato (febbraio-maggio), visto che il periodo di misura è stato giugno-luglio. Non risultano monitorati i parametri metalli ed IPA, sebbene previsti nel PMA. In merito al periodo di misurazione il PMA, rinviando all'Allegato I, Tabella 1, nota 4 del D. Lgs. n. 155/2010, prevedeva che le misurazioni avrebbero dovuto essere *effettuate per otto settimane distribuite equamente nell'arco dell'anno*. Tale condizione non risulta essere rispettata. In merito alla postazione di misura la stessa non corrisponde a quanto identificato nel PMA approvato (postazione AIR02 e non MM GESAC);
- per la fauna, in merito al *bird strike*, si ritiene che il Proponente abbia parzialmente ottemperato alle prescrizioni, in quanto:
 - o lo Studio naturalistico ambientale trasmesso (elaborato A1_10_A1) utilizza il CORINE Land Cover Liv. 3, il quale, anche se utile allo scopo, non ha il livello di dettaglio appropriato allo scopo;
 - o in merito al monitoraggio dell'Avifauna, lo studio naturalistico-ambientale riportato nell'allegato A1.10.01, essendo stato svolto ai fini della valutazione del rischio da wild life strike, ottempera solo parzialmente alla condizione ambientale di elaborare un Piano di Monitoraggio *con le attività da svolgersi ante operam, in corso d'opera e post operam per tutta la vita utile degli interventi a realizzarsi*;
 - o alla luce degli esiti delle attività di monitoraggio degli eventi di *wildlife strike*, nell'eventualità che si registrino differenze significative in termini di numero degli stessi eventi rispetto a quanto atteso, risulterà necessario adottare le più adeguate

misure di mitigazione per il potenziamento dell'attuale sistema di gestione, di prevenzione e di monitoraggio del fenomeno del rischio *wildlife strike*.

- ARPA Campania, nel rappresentare che la GESAC SpA ha comunicato che la struttura organizzativa preposta alla gestione ed attuazione del Monitoraggio Ambientale è la "Direzione Pianificazione, Ambiente & Progetto Salerno, attraverso la funzione *Environment, Noise & Emissions*", tuttavia non comunicando il nominativo del soggetto unico responsabile sia di coordinamento tecnico-operativo delle diverse attività che di interfaccia con le autorità (informazioni richieste con la più volte citata nota ARPAC prot. n. 5108/2021 del 26/01/2021 analogo paragrafo), ritiene che la società abbia dato parziale attuazione a quanto previsto per il Piano di Monitoraggio; pertanto, per il prosieguo delle attività di monitoraggio ambientale previste per la Fase Ante Operam, il Proponente dovrà procedere tenendo conto di tutte le osservazioni riportate nella Relazione tecnica prodotta, in accordo con ISPRA, per ciascuna matrice ambientale, specificamente per rumore, ambiente idrico superficiale, acque sotterranee e qualità dell'aria.
- si concorda con quanto evidenziato da ARPA Campania in accordo con ISPRA nella appena richiamata Relazione tecnica prot. n. 39630 del 27/06/2022, acquisita al prot. n. 80372/MITE del 27/06/2022, che costituisce parte integrante del presente Parere;
- Il Piano di Monitoraggio elaborato, per quanto dichiaratamente integrato con le indicazioni fornite dall'ARPAC nel Parere Tecnico prot. n. 5108/2021 del 26/01/2021, risulta carente degli elementi sopra evidenziati e deve pertanto essere integrato, fornendo altresì gli elementi mancanti e i chiarimenti richiesti da ARPA Campania in accordo con ISPRA.

per quanto sopra, la condizione ambientale n. A)7 è da ritenersi allo stato non ottemperata, ma ottemperabile adeguando l'attuazione del Piano di Monitoraggio e Controllo alle indicazioni e osservazioni fornite, comprese quelle espresse da ARPA Campania in accordo con ISPRA, parti integranti del presente Parere.

la Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

In ordine alla verifica di ottemperanza alle condizioni ambientali di cui alla Lettera A) n. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 del decreto VIA n. 36 del 06/02/2018 relativo all' "*Aeroporto di Salerno "Costa d'Amalfi" Master Plan breve e medio termine*", Proponente ENAC:

la condizione ambientale n. A)1 è non ottemperata, ma ottemperabile in fase successiva conseguentemente al recepimento delle prescrizioni di ARPA Campania in accordo con ISPRA;

la condizione ambientale n. A)2 è non ottemperata, ma ottemperabile in fase successiva conseguentemente al recepimento delle prescrizioni di ARPA Campania in accordo con ISPRA;

la condizione ambientale n. A)3 è ottemperata;

la condizione ambientale n. A)4 è ottemperata;

la condizione ambientale n. A)5 è ottemperata;

la condizione ambientale n. A)6 non è ottemperata, ma ottemperabile, attuando il Piano di monitoraggio degli eventi di *wildlife strike* ed eventualmente potenziando l'attuale sistema di gestione, prevenzione e mitigazione del rischio di evenienza degli stessi eventi, in coerenza con quanto richiesto dalla Condizione Ambientale A)7.

la condizione ambientale n. A)7 è non ottemperata, ma ottemperabile adeguando l'attuazione del Piano di Monitoraggio e Controllo alle indicazioni e osservazioni fornite, comprese quelle di ARPA Campania in accordo con ISPRA.

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla**