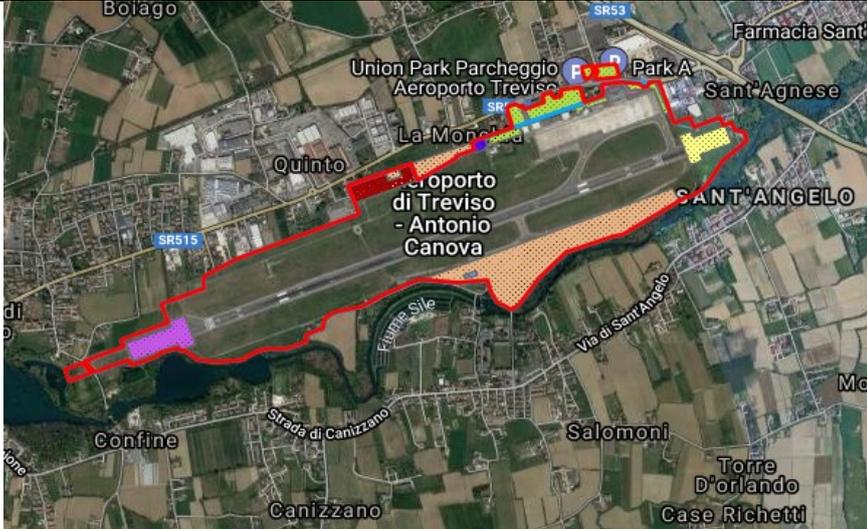
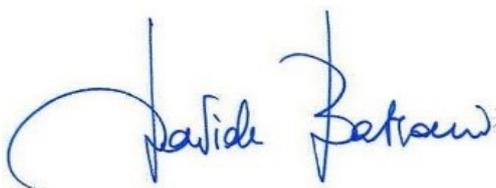


	<h2 style="text-align: center;">Aeroporto Antonio Canova di Treviso</h2> <p style="text-align: center;">Concessionaria del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili</p>
	
	<p style="text-align: center;"><i>Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 – SPO30</i></p>
<p>Elaborato</p>	<p style="text-align: center;">Progetto di Mitigazione e Compensazione</p>
<p>Verifica Ottemperanza</p>	<p style="text-align: center;">Prescrizione 1 Parere 3096 del 02/08/20219 – DM 104 del 24/03/2021</p>

Aertre: Ing. D. Bassano



Rev.	Data	Titolo/Descrizione	Redazione	Verifica	Approvazione	Codice file/doc
0	15/03/22	Progetto Mitigazione e Compensazione	Aertre	Ing. Sollecito	Ing. Bassano	VO-SPO30-PRZ 1

Sommario

PREMESSE	4
MATRICI AMBIENTALI E VALUTAZIONE IMPATTI	5
Atmosfera.....	5
Ambiente idrico.....	7
Suolo e sottosuolo	11
Rumore.....	12
Aspetti naturalistici.....	13
Paesaggio e patrimonio culturale.....	15
Socio economia.....	15
Salute pubblica.....	16
Sintesi conclusiva degli impatti.....	16
VALENZA DEGLI INTERVENTI PROPOSTI E PRESCRITTI	17
MODALITA' DI CONTROLLO DI ATTUAZIONE DEL PIANO	23

PREMESSE

La finalità del presente documento è quella di fornire una linea di programmazione di tutte le attività di compensazione e mitigazione, così come definite e prescritte dal parere 2978 del marzo del 2019 aggiornato con il parere 3096 dell'agosto 02/08/2019. Il documento propone quindi tempi e fasi di attuazione delle opere di mitigazione e compensazione previste, oltre alle stesse modalità di controllo e vigilanza da parte degli enti preposti o dell'osservatorio ambientale istituito ai sensi dell'art.4 del DM 104 del 24/03/2021.

Nel presente documento si riporta una sintesi dei risultati esposti nello SIA e relativi le diverse matrici, saranno quindi evidenziate le correlazioni tra i risultati conseguiti, in termini di impatto sul territorio/popolazione e misure di mitigazione e compensazione proposte e/o prescritte. In fine si proporrà quindi un cronoprogramma indicativo per l'attuazione delle stesse misure di mitigazione

Per tale motivo come riferimento per la redazione del presente documento sono stati consultati tutti gli elaborati riportati nella seguente tabella

DOCUMENTAZIONE AEROPORTO CANOVA - CODICE PROCEDURA 3607 DEL 26/04/2017	
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - ATMOSFERA	MP-SIA-C-ATM-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - RUMORE	MP-SIA-C-RUM-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - AMBIENTE IDRICO	MP-SIA-C-IDR-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - SUOLO E SOTTOSUOLO	MP-SIA-C-SUO-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - SOCIO ECONOMIA	MP-SIA-C-SOC-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - SALUTE PUBBLICA	MP-SIA-C-SAL-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - PAESAGGIO E BENI CULTURALI	MP-SIA-C-PAE-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - ASPETTI NATURALISTICI	MP-SIA-C-NAT-REL
SIA - QUADRO RIFERIMENTO AMBIENTALE - MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI	MP-SIA-C-CON
DECRETO DI COMPATIBILITA' AMBIENTALE	DM 104 DEL 24/03/2021
PARERE CTVIA	3096 DEL 02/08/2019
https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/1665/2887?Testo=&RaggruppamentoID=6#form-cercaDocumentazione	

Tabella 1 - Documentazione di riferimento

MATRICI AMBIENTALI E VALUTAZIONE IMPATTI

Lo SIA ed in particolare il quadro di riferimento ambientale, oltre ad uno studio relativo la verifica preliminare di interesse archeologico, valuta gli impatti dell'opera rispetto alle seguenti matrici:

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Aspetti naturalistici
- Paesaggio e beni culturali
- Salute pubblica
- Socio economia
- Suolo e sotto suolo
- Rumore

Un elaborato è dedicato alle conclusioni dello studio e quindi ai monitoraggi e alle opere di mitigazione e compensazione proposte.

In relazione alle singole matrici ambientali, si riportano le conclusioni dello SIA

Atmosfera

Relativamente allo Scenario di riferimento sono state stimate le concentrazioni attese in tutta l'area di studio. Per quanto riguarda i ricettori sensibili risulta che per tutti gli analiti le concentrazioni in aria siano molto basse, ampiamente inferiori ai limiti di legge.

Per quanto riguarda lo Stato di fatto (Scenario relativo all'anno 2015), le concentrazioni attese ai ricettori sono state calcolate incrementando le emissioni di tutte le sorgenti correlate all'aeroporto (aerei, mezzi a terra, traffico stradale, ecc.) secondo le informazioni fornite dal gestore aeroportuale relative ai dati reali del 2015. I risultati non si discostano da quanto emerso precedentemente e confermano la presenza di valori in aria molto bassi e ampiamente inferiori ai limiti di legge. Complessivamente quindi per lo Stato di fatto l'impatto è valutato come trascurabile.

Analogamente a quanto sopra descritto, per lo Scenario 2030 sono state stimate le concentrazioni in aria. Ricordiamo che lo Scenario 2030 non ha ipotizzato alcun miglioramento tecnologico nella flotta aerea, ha mantenuto inalterata la distribuzione del parco veicolare oggi circolante (prevedendo il 30% di veicoli elettrici) e ha stimato il

contributo al fondo ambientale utilizzando sempre il valore massimo tra quelli stimati ai ricettori, pertanto è una analisi altamente conservativa. Ne risulta che non è prevista alcuna criticità per il rispetto dei limiti normativi; per tutti gli indicatori considerati (PM10, PM2.5, benzene, formaldeide, benzo(a)pirene, CO) le concentrazioni attese ai ricettori aumentano di una quota ampiamente inferiore al 5%, sia rispetto allo Scenario di riferimento sia rispetto allo Stato di fatto e il contributo riconducibile all'aeroporto è per tutti gli analiti basso (ancora una volta inferiore al 5%). Fa eccezione il biossido di azoto (NO₂) che presenta concentrazioni più alte rispettivamente del 10% (rispetto allo Stato di fatto) e del 15% (rispetto allo Scenario di riferimento) restando comunque sempre su valori del tutto privi di criticità ambientali (max nel 2030 pari a 5.3 µg/m³). Dal punto di vista del rispetto dei limiti normativi per il 2030, anche sommando i valori ai ricettori con i valori di fondo della centralina ARPAV (di background urbano) ubicata in via Lancieri (Treviso) non si configurano comunque superamenti per gli NO₂. Considerando tuttavia che il biossido di azoto (NO₂) è un parametro che presenta delle concentrazioni in aria oggi non lontane dal limite normativo, incrementi anche relativamente modesti della sua concentrazione in aria non possono essere considerati del tutto trascurabili. Poiché l'impatto complessivo sulla componente viene calcolato come il maggiore fra tutti quelli calcolati per i singoli inquinanti, per lo Scenario 2030 si stima, in via altamente cautelativa, un impatto negativo basso in relazione agli aumenti di concentrazione stimati per il biossido di azoto.

Infine l'analisi in merito al contributo che le emissioni aeroportuali dei precursori dell'ozono (NO_x e COV) possono dare alla formazione di ozono conferma anche in questo scenario come le maggiori emissioni delle attività dell'aeroporto di NO_x rispetto a quelle di VOC produrranno una sicura diminuzione della concentrazione ambientale di ozono anche al 2030.

La richiesta di integrazioni avanzata dal MITE ha comportato, per il 2030, l'analisi di un nuovo scenario di traffico denominato "Opzione Zero" e caratterizzato dagli stessi movimenti utilizzati per lo scenario del 2030 ma volati con le attuali rotte pubblicate in AIP e utilizzate per lo scenario "stato di fatto" anno 2015.

Le emissioni dell'Opzione zero sono le medesime dello Scenario 2030 in quanto aver cambiato le traiettorie delle rotte non ne modifica, ovviamente, le emissioni dal punto di vista quantitativo. Ciò che chiaramente è invece cambiato sono gli areali di dispersione delle emissioni degli aerei una volta decollati. Come noto tuttavia, una volta che l'aeromobile prende quota, le emissioni si disperdono su volumi di aria enormi che ne diluiscono le concentrazioni. Questo tipo di emissione "in quota" è quindi molto meno

rilevabile al suolo rispetto ad emissioni, anche inferiori, che però sono emesse a terra (veicoli ad esempio). Nonostante i risultati siano sostanzialmente identici, per i soli inquinanti più direttamente riconducibili alle emissioni aeree (SO₂ e NO₂) è possibile distinguere delle differenze, minime, di concentrazione tra l'Opzione zero e lo Scenario 2030. Le differenze sono legate appunto al fatto che nell'Opzione zero le rotte di decollo sorvolano Quinto di Treviso, mentre nello Scenario 2030 viravano verso sud. Si tratta comunque di differenze dell'ordine dei millesimi di micron. Per l'Opzione zero (2030 rotte AIP) si confermano tutte le evidenze già descritte nel SIA per lo Scenario 2030 (che prevede nuove rotte). Le differenze tra l'Opzione zero (2030 rotte attuali) e lo Scenario 2030 (nuove rotte) non sono praticamente quantificabili, pertanto i due scenari sono a tutti gli effetti equivalenti. Infine poiché l'impatto per la componente viene calcolato come il maggiore fra tutti quelli calcolati per i singoli inquinanti, si valuta in via altamente cautelativa che l'impatto complessivo sulla componente atmosfera nell'Opzione zero al 2030 con le rotte attuali sia negativo basso.

Ambiente idrico

Relativamente alle acque reflue scaricate in rete minore si ha quanto segue

La portata di acque reflue in uscita dal depuratore delle acque nere aeroportuali è recapitata in fognatura mista e di qui nel fossato esistente lungo la Via Noalese. La portata è legata al numero dei passeggeri. Dai dati di dimensionamento del depuratore si deduce un consumo idrico pari a circa 20 l/passeggero, cui corrisponde una portata media scaricata di 1.3 l/s nello scenario di riferimento (2'059'400 passeggeri/anno), di 1.5 l/s nello stato di fatto (2'383'307 passeggeri/anno) e di 2.0 l/s nello scenario 2030 (3'227'049 passeggeri/anno). Per far fronte a questo incremento delle portate di acque reflue in ingresso al depuratore Lo strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030 ne prevede l'adeguamento della capacità di trattamento. Tenuto conto di tutto ciò, della relativamente scarsa significatività delle portate scaricate dal depuratore in tutti gli scenari e della qualità presumibilmente scadente delle acque già presenti in quel fossato, che raccoglie scarichi domestici di vario tipo nonché le acque meteoriche di dilavamento provenienti dalla Via Noalese (cfr. par. C5.3), l'impatto complessivo della variazione del numero di passeggeri, attraverso le acque reflue scaricate dall'area aeroportuale, sulla qualità delle acque in rete minore può

ragionevolmente stimarsi come trascurabile per tutte e tre le combinazioni di confronto tra scenari considerate.

In relazione agli Scarichi in rete minore – acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti si ha quanto segue.

Alla luce della complessiva riorganizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche dell'aeroporto, le acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi a raso a servizio dell'aeroporto sono scaricate in parte nel fosso di guardia della SR Noalese e in parte nel fiume Sile. Lo strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030 prevede, tra il 2016 e il 2030, una fase di razionalizzazione complessiva del sistema dei parcheggi. Il numero di posti auto ospitati in parcheggi a raso con scarico nel fosso di guardia della SR Noalese è previsto passare dagli attuali 430 a 550, con un aumento del 28%, mentre la relativa superficie è prevista aumentare dagli attuali 11'300 mq circa a 13'200 mq, con un proporzionale incremento delle portate di pioggia scaricate. In conformità a quanto previsto dal Piano di Tutela delle Acque, tale riorganizzazione si accompagnerà ad un adeguamento della capacità complessiva dei sistemi di trattamento (sedimentazione e disoleazione) per le acque di prima pioggia, di cui già oggi sono dotati i parcheggi scoperti a servizio dell'aeroporto e di cui si doteranno le nuove aree di parcheggio a raso. Assumendo ragionevolmente che tipologie e concentrazioni di inquinanti nelle acque dilavate dai parcheggi possano assimilarsi, a monte del trattamento, a quelle della Noalese, e tenendo conto di un abbattimento dei carichi durante il trattamento dell'ordine del 55% per i metalli (sedimentatore) e dell'80% per gli idrocarburi (disoleatore), all'incremento di superficie di parcheggio scoperto prevista per il 2030 (1900 mq) corrisponde un carico aggiuntivo di metalli pari a quello generato da circa 100 m (850 mq) di Noalese ed uno di idrocarburi pari a quello di circa 45 m (380 mq) di Noalese. Tenuto conto di ciò l'impatto dello Scenario 2030 dovrà essere valutato come trascurabile sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

In relazione agli scarichi nel fiume Sile – acque meteoriche di dilavamento dei parcheggi scoperti si ha quanto segue.

A seguito della riorganizzazione complessiva dei parcheggi al servizio dell'aeroporto, il numero di posti auto in parcheggi a raso con scarico delle acque meteoriche nel fiume Sile è previsto passare da 479 a 662, mentre la relativa superficie dilavata passerà da 11'300 a 16'400 m². Il trattamento a norma di legge delle acque di dilavamento provenienti da questi

parcheggi è assicurato dall'impianto di filtrazione in continuo posto subito a monte dello scarico nel fiume Sile, che assicura il trattamento di dissabbiatura e disoleazione dell'intero volume d'acqua meteorica provenienti da una vasta area dell'aeroporto, la maggior parte della quale è costituita dai piazzali di sosta degli aeromobili. Allo stato attuale la superficie impermeabile totale afferente a questo impianto è pari a 87'600 mq, sicché la riorganizzazione dei parcheggi genererà un aumento di tali superfici inferiore al 6% e un aumento dei carichi di inquinanti recapitati nel Sile del medesimo ordine di grandezza. Tenuto conto di ciò l'impatto dello Scenario 2030 dovrà essere valutato come trascurabile sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

In relazione agli Scarichi nel fiume Sile – acque meteoriche di dilavamento delle piste di volo e dei piazzali si ha quanto segue.

Alla luce della complessiva riorganizzazione della rete di smaltimento delle acque meteoriche dell'aeroporto, le acque meteoriche di dilavamento dei piazzali di sosta degli aeromobili sono recapitate nel fiume Sile previo il medesimo trattamento di filtrazione in continuo descritto per i parcheggi scoperti. La rete di collettamento delle acque meteoriche della pista recapita anch'essa nel fiume Sile, dopo trattamento di sedimentazione e disoleazione per filtrazione in continuo su due impianti realizzati a servizio delle due metà della pista. Ipotizzando che il fallout atmosferico e quindi le concentrazioni di inquinanti presenti nelle acque di dilavamento di queste aree impermeabili varino in proporzione al traffico aeroportuale, i carichi di inquinanti recapitati nel Sile a valle del trattamento sono diversi nei tre scenari considerati, cui corrispondono rispettivamente un numero di movimenti/anno pari a 16'300 (Scenario di riferimento), 18'400 (Stato di fatto) e 22'500 (Scenario 2030). Allo Stato di fatto corrisponde cioè un incremento dei carichi recapitati nel Sile pari al 13% rispetto allo Scenario di riferimento, mentre allo Scenario 2030 un incremento del 38% rispetto allo Scenario di riferimento e del 22% rispetto allo Stato di fatto. Per valutare correttamente l'entità degli impatti in riferimento alla scala adottata si tratta ora di determinare se questo incremento dei carichi di inquinanti recapitati nel Sile con le acque meteoriche sia o meno in grado di determinare il superamento nel fiume degli standard di qualità ambientale o addirittura della concentrazione massima ammissibile per qualche parametro durante gli eventi di pioggia. Lo studio dimostra che per tutti gli analiti considerati si ottengono concentrazioni di metalli a valle del punto di recapito nel Sile ben inferiori agli standard di qualità ambientale. Tenuto conto di ciò l'impatto dello Scenario 2030 dovrà essere valutato come trascurabile sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di

fatto, in quanto neppure un numero di movimenti annui di molto superiore a quello previsto dal Piano per il 2030 sarebbe in grado di provocare il superamento degli standard di qualità ambientale in condizioni di pioggia.

In relazione agli scarichi nel fiume Sile – operazioni di de-icing si ha quanto segue.

Le operazioni di irrorazione degli aeromobili con il fluido di de-icing vengono eseguite presso la piazzola di sosta utilizzando una apposita piattaforma semovente. Allo stato attuale la pulizia della piazzola di sosta al termine dell'operazione viene eseguita con una spazzatrice aspira liquidi. Il Piano prevede l'adeguamento della rete di drenaggio delle acque meteoriche inerente ai piazzali di sosta, al fine di escludere il rischio di scarico di glicoli nel fiume Sile. A tal fine sarà installata, a valle del sistema di raccolta delle acque, una vasca di stoccaggio del liquido sghiacciante, che contiene propilene glicolico per circa il 90%. A monte della vasca sarà collocato un pozzetto scolmatore con valvola a comando telematico che dirigerà verso la vasca stessa le acque contaminate dal glicole durante le operazioni di lavaggio, allontanando viceversa le portate meteoriche verso il ricettore finale. Tenuto conto di ciò l'impatto dello Scenario 2030 dovrà essere valutato come positivo sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

In relazione agli impatti sul deflusso delle acque superficiali si ha quanto segue

Gli impatti considerati sono quelli che derivano dalle nuove impermeabilizzazioni di superfici inerbite previste dal Piano, segnatamente in relazione agli interventi di realizzazione della nuova torre di controllo, del nuovo deposito carburanti, dell'adeguamento delle due aree di RESA e del parcheggio PC. In ottemperanza a quanto previsto alla normativa sull'invarianza idraulica il Piano prevede, a fronte delle nuove impermeabilizzazioni, la realizzazione di volumi di stoccaggio idonei e sufficienti alla laminazione delle acque di pioggia. In particolare si prevede la realizzazione di vasche di invaso dedicate per i primi tre interventi ed il sovradimensionamento della condotta di smaltimento delle acque meteoriche a valle del parcheggio PC per una lunghezza di 133 m, a creare volume di invaso aggiuntivo. Tenuto conto di ciò l'impatto dello scenario 2030 dovrà essere valutato come nullo sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

Lo studio dimostra come vi sia l'assenza di criticità derivanti dalla realizzazione delle opere di cui al SPO30.

Suolo e sottosuolo

Il Piano in esame prevede interventi molto limitati che interessano in sostanza una razionalizzazione/riposizionamento di alcune importanti strutture aeroportuali (deposito carburanti, caserma VVF e torre di controllo), un modesto ampliamento del terminal passeggeri e una razionale distribuzione delle infrastrutture landside, con una particolare attenzione alla sistemazione dei parcheggi e della viabilità di accesso principale e secondaria ed in tal senso non vi sarà un aumento dell'occupazione di suolo in quanto verranno acquisite prevalentemente aree di parcheggio già esistenti oggi gestite da privati o dal Comune di Treviso. Tenuto conto di ciò l'impatto relativo all'occupazione di suolo dello Scenario 2030 è stato valutato come trascurabile rispetto allo Scenario di riferimento e allo Stato di fatto.

La possibilità di contaminazione del suolo può originarsi dal dilavamento, ad opera delle acque piovane, delle superfici della pista, dei piazzali di sosta degli aeromobili e dei parcheggi. Il Piano prevede gli idonei adeguamenti della rete di raccolta, degli impianti di trattamento delle acque meteoriche e dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento che permetteranno la gestione dei flussi superficiali, prevalentemente provenienti da aree impermeabili. In particolare il Piano prevede l'adeguamento della rete di drenaggio delle acque meteoriche inerente ai piazzali di sosta, al fine di escludere il rischio di scarico di glicoli nel fiume Sile nelle operazioni di de-icing. Un altro tema legato alla possibilità di contaminazione del suolo è relativo alla produzione di rifiuti. Ipotizzando come ovvio, nel 2030 un incremento della quantità dei rifiuti, sebbene limitato date le ridotte previsioni di crescita del Piano, un'attenta gestione di questi secondo la normativa vigente in materia (D.Lvo 152/2006 e ss.mm.ii.), come finora fatto dal gestore aeroportuale, conterrà l'effetto sull'ambiente e impedirà la dispersione di sostanze contaminanti. Per quanto concerne il potenziale impatto sulla qualità delle acque di falda, esso potrebbe derivare dall'infiltrazione delle acque di prima pioggia con relativi agenti inquinanti provenienti dal dilavamento del piazzale di sosta degli aeromobili, della pista e dei parcheggi. Tale eventualità risulta poco probabile vista la presenza, per le superfici impermeabili sopra citate, di sistemi di collettamento e trattamento delle acque meteoriche che il Piano prevede di realizzare ed adeguare, oltre alla prevista dotazione del collettamento e della vasca di stoccaggio del liquido sghiacciante. Sulla base delle suddette considerazioni l'impatto sulla qualità dei suoli per ricaduta di contaminanti e per dilavamento delle superfici impermeabili quali piste, piazzali di sosta per aeromobili e parcheggi e per la produzione di rifiuti dello Scenario 2030 è stato

valutato come trascurabile sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto. Si ritiene inoltre che l'impatto sulla qualità delle acque sotterranee dello Scenario 2030 sia trascurabile sia rispetto allo Scenario di riferimento che allo Stato di fatto.

Rumore

Lo Scenario 2030 confrontato con lo Scenario di riferimento, evidenzia come la popolazione complessiva esposta a livelli fra 60 e 65 dB (LVA) diminuisca (-4%) determinando ancora una volta un impatto positivo. Nel 2030, coerentemente con le previsioni del Piano in esame denominato "Strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030", il numero di voli aumenta passando dai 16'300 ai 22'500, ma intervengono una diversa distribuzione del volato, con 10 voli al giorno su Treviso (dopo che la Commissione aeroportuale ex art. 5 del DM 31.10.1997 ha già deliberato a favore dello spostamento di 6 voli al giorno) e l'impiego di nuove procedure di decollo, elaborate da ENAV, sia per le partenze da pista 07, sia per le partenze da pista 25. Resta invece inalterato il fleet-mix che è quello del 2015 in quanto in assenza di previsioni affidabili sulle performance ambientali dei velivoli si è ritenuto più cautelativo non fare ipotesi migliorative. Questo, come già espresso in precedenza, determina una sicura sovrastima delle emissioni di rumore.

Il confronto tra lo Scenario 2030 e lo Stato di fatto evidenzia un aumento della popolazione complessiva esposta a livelli fra 60 e 65 dB (LVA), pari al 30% determinando un impatto negativo medio. Questa differenza rispetto al precedente confronto con lo Scenario di riferimento è spiegata dal fitto addensamento dell'edificato in prossimità dello scalo, che determina variazioni percentuali significative dei residenti, fra scenari con impronte acustiche non troppo diverse. Ribadiamo ancora una volta come tali risultati siano frutto di un approccio estremamente cautelativo, che non ha previsto alcun miglioramento delle prestazioni degli aeromobili in termini di minori emissioni di rumore, da qui al 2030. In realtà nel prossimo decennio il settore del trasporto aereo vedrà un importante rinnovo delle flotte a medio corto raggio con motorizzazioni a basso impatto. Inoltre sono già in letteratura studi che dimostrano come i nuovi modelli di aeromobili generino impronte acustiche anche dimezzate rispetto a quelle attuali. Purtroppo, in assenza di dati oggettivi e ufficiali sulle prestazioni dei nuovi modelli avionici previsti presso lo scalo A. Canova di Treviso, tali miglioramenti non sono stati introdotti nelle stime di impatto, generando una sicura sovrastima degli impatti stessi a tutela massima del territorio e delle popolazioni residenti.

La richiesta di integrazioni avanzata dal MITE ha comportato, per il 2030, l'analisi di un nuovo scenario di traffico denominato "Opzione Zero" e caratterizzato dagli stessi movimenti utilizzati per lo scenario del 2030 ma volati con le attuali rotte pubblicate in AIP e utilizzate per lo scenario "stato di fatto" anno 2015. A seguire si riporta una sintesi dei risultati.

L'Opzione zero presenta quindi in generale, rispetto allo Stato di fatto, delle criticità riconducibili all'incremento delle operazioni aeree. Se confrontato con lo Scenario 2030, l'Opzione zero con le rotte AIP risulta invece significativamente peggiore nell'esposizione della popolazione sottoposta ai livelli di LVA che comunemente si ritengono più impattanti, ovvero quelli oltre i 55 dB(A) secondo il descrittore acustico LVA.

Aspetti naturalistici

In merito alla stima degli impatti, per quanto riguarda lo Stato di fatto-Scenario di riferimento che per la componente sono equivalenti, le concentrazioni in aria degli inquinanti presentano valori molto bassi, ampiamente inferiori ai limiti di legge e non tali da generare effetti sulla componente. Per quanto concerne l'emissione di rumore, l'area interferita con livelli pari o superiori a 60 dB(A) LAeq è pari a 279.5 ha, 62 dei quali compresi nel SIC IT3240028 e nel Parco Naturale del Sile. Nello scenario di stato di fatto avvengono in media 1.53 decolli/ora, con un'incidenza temporale dell'alterazione acustica modesta e non tale da compromettere la funzionalità della comunicazione intraspecifica di uccelli e anfibi o, nel caso dei chiroteri, il tempo disponibile per l'attività trofica. La sospensione notturna dell'attività aeroportuale tra le 23:00 e le 06:00 lascia inalterato il clima acustico delle rimanenti ore notturne, nelle quali non vi sono pertanto interferenze con l'attività acustica degli anfibi e con l'attività di caccia dei chiroteri. Analogamente, considerando l'orario del sorgere del sole nel periodo aprile-giugno nel quale si concentra l'attività di comunicazione territoriale e sessuale degli uccelli, anche per tali specie permane, prima delle 6h e dell'avvio del traffico aeroportuale, almeno un'ora acusticamente inalterata completamente utile alla comunicazione intraspecifica. Per quanto riguarda l'effetto di wildlife strike, nel periodo 2008-2015 sono stati impattati in media 22 uccelli all'anno, con un andamento temporale fluttuante e non proporzionale all'entità del traffico. L'analisi degli eventi di wildlife strike avvenuti tra il 2008 e il 2014 evidenzia come le specie maggiormente coinvolte siano specie che frequentano la pista per la sosta o l'alimentazione quali gabbiano reale e gabbiano comune, gheppio, rondine e rondone. L'analisi del database non evidenzia il coinvolgimento di specie di interesse comunitario.

L'impatto sulla componente naturalistica nello Stato di fatto-Scenario di riferimento è valutato come trascurabile.

L'incremento del traffico aereo previsto nello Scenario 2030 comporterà un aumento della frequenza dei movimenti, con un conseguente aumento dell'emissione di rumore nell'arco della giornata (tra le 06:00 e le 23:00) e un'espansione, rispetto allo stato di fatto, di 32 ha della superficie interferita da emissioni diurne pari o superiori a 60 dB(A). Le nuove superfici coinvolte sono rappresentate in maggior parte da aree urbanizzate (56%) e da seminativi intensivi (22%) e solo in piccola parte da tipologie ambientali di maggiore rilevanza faunistica, quali superfici prative e ambienti umidi (canneti). L'incremento dei movimenti non comporterà un ampliamento delle aree boschive (habitat delle foreste alluvionali 91E0*) interferite. Per effetto della nuova rotta di decollo, diminuisce di 2 ha la superficie dei laghetti di Quinto di Treviso (bacini d'acqua) interferita dall'emissione di rumore

Per effetto della sospensione delle attività di volo dalle 23:00 alle 06:00, le emissioni di rumore nel periodo notturno sono nettamente inferiori rispetto alle emissioni diurne, con una netta riduzione delle superfici interferite che risultano confinate al sedime aeroportuale. Come già evidenziato per lo stato di fatto, la sospensione notturna dell'attività di volo (23:00÷06:00) lascia inalterato il clima acustico delle rimanenti ore notturne, nelle quali non si verificano pertanto interferenze con l'attività acustica degli anfibi e con l'attività di caccia dei chiropteri.

Per quanto riguarda il wildlifestrike, nel range di movimenti considerato (19'000-23'000 movimenti/anno), l'analisi dei dati storici 2008-2015 evidenzia una correlazione inversa tra il numero di individui impattati e il numero di movimenti, evidenziando una tendenza alla diminuzione della frequenza degli eventi di wildlifestrike all'aumentare dei movimenti. La relazione inversa emersa può essere spiegata con un effetto preventivo di allontanamento degli animali dal corridoio di volo. L'impatto sulla componente naturalistica nello Scenario 2030 è valutato come trascurabile.

Paesaggio e patrimonio culturale

L'analisi condotta sugli scenari, dove nel caso in esame lo Scenario di riferimento e lo Stato di fatto si equivalgono, non riscontrandosi variazioni nell'assetto dell'aeroporto tra il 2014 e il 2015, rileva che l'incidenza sugli ambiti paesaggistici limitrofi, principalmente riconducibili ad alcuni tratti urbani lungo la Noalese, non altera la situazione attuale in quanto non comporta alcuna separazione dei suddetti ambiti. Le scelte progettuali degli interventi previsti sono state sviluppate ponendo la massima attenzione al rapporto dello scalo con l'ambiente circostante e con il territorio antropizzato, attraverso l'ottimizzazione dello spazio disponibile e la razionalità e funzionalità della distribuzione di infrastrutture e manufatti. L'impatto paesaggistico complessivo può essere quindi considerato trascurabile.

Socio economia

Sulla base dei risultati emersi per le altre componenti ambientali, i costi ambientali legati all'attività aeroportuale che possono influenzare in maniera negativa la componente socioeconomica sono sostanzialmente riconducibili agli aspetti legati al rumore. Tale problematica rappresenta evidentemente uno dei problemi chiave connessi alla presenza di una struttura aeroportuale per quanto riguarda le emissioni sonore da decollo e atterraggio aereo (ciclo LTO landing e take off). Tali impatti, strettamente correlati alla componente salute pubblica, possono interagire con la componente socioeconomica determinando una diminuzione del benessere e della qualità della vita dei cittadini residenti nelle zone limitrofe l'aeroporto. Tuttavia le previsioni limitate di crescita del Piano compensate dagli investimenti sul territorio, rappresentati sia da alcuni interventi del Piano a valenza compensativa (progetto di risistemazione dell'Asse Noalese), sia dalle effettive misure di compensazione per cui il Piano prevede un investimento di € 3'900'000, assicurano il mantenimento di una attività che garantisce occupazione diretta ed indotta ed è comunque motore di sviluppo economico. La valutazione complessiva degli impatti e dei benefici sul tessuto socio-economico locale per lo Scenario 2030 risulta quindi positiva, rispetto allo Scenario di riferimento e allo Stato di fatto.

Salute pubblica

Nello Stato di fatto, rispetto allo Scenario di riferimento, gli impatti sulla salute pubblica risultano complessivamente trascurabili, con un impatto positivo legato alla diminuzione della popolazione esposta al rumore nella fascia superiore a 60 dB. Nello Scenario 2030 rispetto allo Scenario di riferimento, gli impatti possono essere considerati complessivamente ancora come trascurabili, in relazione da una parte ad un modesto incremento di NO₂ e dell'altra ad una diminuzione complessiva della popolazione esposta al rumore. Nello Scenario 2030 rispetto allo Stato di fatto, l'impatto complessivo sulla salute pubblica è invece negativo medio in relazione sia all'aumento, seppur modesto, delle concentrazioni di NO₂ in atmosfera sia all'aumento della popolazione esposta a livelli superiori a 60 dB. Si precisa che tutte le stime effettuate, sia per la componente atmosfera che per la componente rumore, sono altamente conservative, essendo basate sulla massima variazione delle sostanze inquinanti in aria ai ricettori sensibili e non avendo considerato le modifiche (prevedibilmente migliorative) alle tipologie aeronautiche della flotta aerea tra il 2015 e il 2030, con verosimili riduzioni di emissioni atmosferiche e rumore alla sorgente. Nessuna criticità in termini di salute pubblica è stata infine ravvisata in relazione alle altre componenti ambientali correlate (ambiente idrico, suolo e sottosuolo) per l'assenza o trascurabilità delle alterazioni ambientali riscontrate e/o per la scarsa rilevanza delle vie di esposizione.

Sintesi conclusiva degli impatti

L'analisi sviluppata ha evidenziato la non significatività delle interferenze in fase di costruzione data l'entità delle opere da realizzare e una sostanziale trascurabilità degli impatti per tutti e tre gli scenari analizzati per le componenti ambiente idrico, suolo e sottosuolo, aspetti naturalistici (Vegetazione, Flora, Fauna, Ecosistemi), paesaggio e beni culturali e socio - economia.

Un impatto negativo medio è stato correlato allo Scenario 2030 per le componenti atmosfera e rumore e conseguentemente per la componente salute pubblica, per quanto risultante da assunzioni estremamente cautelative, in particolare non avendo contemplato alcun miglioramento della flotta aerea, che per quanto non dimensionabile è altamente probabile nell'orizzonte dei prossimi 15 anni.

Tale limitata criticità è il risultato di una serie di scelte effettuate già a livello di Piano e rappresentate da:

- contenimento dello sviluppo del traffico passeggeri e movimenti al 2030;
- conseguente limitazione degli interventi previsti;
- adozione di appropriate misure di mitigazione messe in atto dallo stesso Piano sia per la fase di costruzione che per la fase di esercizio.

La permanenza di impatti negativi non ulteriormente mitigabili alla fonte e soprattutto la collocazione stessa dell'aeroporto, fra la periferia sud-ovest della città di Treviso e il centro di Quinto di Treviso il quale risente maggiormente delle ricadute in termini di inquinamento acustico, pone tuttavia l'esigenza per il Proponente di individuare e prevedere misure mitigative passive (al ricettore) e misure compensative, che precauzionalmente sono già state inserite come voce all'interno del Piano degli investimenti.

VALENZA DEGLI INTERVENTI PROPOSTI E PRESCRITTI

Lo strumento di pianificazione e ottimizzazione al 2030 dello scalo aeroportuale Canova di Treviso, propone una serie di interventi mirati ad un progressivo miglioramento di aspetti "qualitativi" e funzionali quali, ad esempio

- Una migliore integrazione con il territorio, favorita anche dal miglioramento dei sistemi di accesso e della sosta, in particolare gli interventi di potenziamento previsti per la Noalese permetteranno di risolvere le attuali criticità della viabilità;
- Un basso impatto ambientale, sono infatti molto contenuti gli interventi che prevedono la realizzazione di nuove volumetrie o di nuove superfici pavimentate; per quanto riguarda l'air side ad esempio non si realizzano interventi di potenziamento delle attuali infrastrutture di volo, analogamente per il land side verranno prevalentemente acquisiti parcheggi esistenti limitando quindi l'impermeabilizzazione di nuove superfici;
- la limitazione degli scenari di crescita dei movimenti sottolinea la volontà di perseguire la strada di un minor impatto sul territorio e sull'ambiente;
- incremento di sicurezza, efficienza e regolarità delle operazioni, mediante lo sviluppo di tecnologie innovative (EASA139).

È evidente come la maggior parte di questi interventi siano configurabili come vere e proprie opere di mitigazione e/o compensazione rispetto all'impatto che l'opera ed il suo esercizio

generano sul territorio, impatto che comunque lo studio dimostra essere complessivamente trascurabile fatto eccezione quello derivante dal rumore e dalle emissioni in atmosfera valutato come negativo medio, per quanto risultante da assunzioni estremamente cautelative.

Dato che la finalità del presente documento è quella di fornire una linea di programmazione delle opere di mitigazione e compensazione, sia individuate dal proponente sia prescritte dal parere 3096 del 02/08/2019 della CTVIA, è evidente che sarà tralasciato l'aspetto legato al monitoraggio ambientale¹. Le attività connesse al monitoraggio ambientale, così come indicate nella prescrizione 5, rappresentano un'attività continua che coprirà l'intero arco temporale dello strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030. La rendicontazione di tali attività ovvero l'emissione di report, relazioni o pubblicazione dei dati sulla piattaforma WEB-GIS, seguirà delle precise cadenze temporali.

A seguire si riporta una tabella di sintesi in cui si correla l'intervento progettuale indicato dal proponente nel SPO30 o prescritto dalla CTVIA, alla valenza mitigativa e/o compensativa. Le informazioni di sintesi presenti in tabella, per quanto concerne gli interventi, derivano dalla consultazione dello SIA, Quadro di riferimento progettuale, codice elaborato MP-SIA-B-REL.

¹ Compreso lo studio sulla salute pubblica

STURMENTO DI PIANIFICAZIONE ED OTTIMIZZAZIONE AL 2030 DELLO SCALO ANTONIO CANOVA DI TREVISO				
INTERVENTO	Rif Prescrizione	OBIETTIVO	VALENZA	Codice intervento/NOTE
Realizzazione sovrappasso pedonale	6	Migliorare l'accessibilità allo scalo riducendo le interferenze con il traffico locale di attraversamento	Compensativa/mitigativa	Azzeramento dei frequenti start and stop - Maggiore scorrevolezza del traffico e quindi minori emissioni
Viabilità principale e secondaria di accesso ai parcheggi	Intervento progettuale che il proponente ha inserito nel SIA	Migliorare l'accessibilità allo scalo riducendo le interferenze con il traffico locale di attraversamento	Compensativa/mitigativa	Azzeramento dei frequenti start and stop su asse stradale principale
Riorganizzazione parcheggi - progetto di mitigazione paesaggistica e uno di mitigazione ambientale		Offrire un servizio certo ai passeggeri nel rispetto dei requisiti imposti da ENAC	Mitigativa	La valenza si spiega con il fatto che il servizio viene offerto senza impermeabilizzare nuove superfici
Progettazione illuminotecnica - Piano energetico ambientale aeroportuale	13	Riferimento alla Legge Regionale 7 agosto 2009, n. 17 recante - l'utilizzo di corpi illuminanti del tipo a LED e ad alto rendimento	Mitigativa	Contenimento inquinamento luminoso e risparmio/efficientamento energetico
Raccolta e trattamento acque meteo	8	garantire che l'intero sedime aeroportuale sia protetto da possibili allagamenti - contenere i volumi di pioggia scaricati al ricettore (Sile o rete pubblica)	Mitigativa	assicurare la conformità qualitativa delle acque di scarico alle normative vigenti
Migliorie sistema collettamento acque meteo piazzole di sosta aeromobili per de-icing (Vasca glicole)	8	Abbandonare l'attuale procedura di raccolta delle acque per rendere il tutto automatico	Mitigativa	Questo intervento permette la tutela delle acque del fiume Sile evitando lo scarico accidentale di glicoli nello stesso.
Nuove procedure di volo	2	Generare traiettorie customizzate, quali spesso devono risultare quelle di salita iniziale, per mezzo di procedure basate su navigazione PBN e specifica di navigazione RNAV1	Mitigativa	ME-3 / Minimizzare l'impatto acustico, cercando anche di coinvolgere aree meno densamente popolate
mantenimento di alcune misure gestionali per ridurre il rischio di wildlifestrrike	Misura che il proponente ha inserito nel SIA quadro C	Garantire la safety del volo e la salvaguardia della specie	Mitigativa	ME-2 / Salvaguardare le specie potenzialmente coinvolte, minimizzando il più possibile il rischio di birdstrike e di wildlifestrrike
ripartizione 21% decolli in dir. Treviso	2	Ridistribuire sull'intero intorno aeroportuale l'impatto generato dalle operazioni di volo	Mitigativa	ME-4 / Ridurre l'impatto acustico sul Comune di Quinto di Treviso, garantendo comunque il rispetto dei valori limite di Lva anche sul versante di Treviso
Chiusura Torre di controllo dalle 23:00 alle 06:00	2	Azzerare l'operatività notturna ai sensi del DM 31/10/1997	Mitigativa	Ridurre l'impatto acustico gravante sul territorio nel suo complesso
Schedulato commerciale 06:00 - 22:00	2	Ridurre la probabilità di operare dei voli già oltre le 22:00	Mitigativa	Riduzione emissione sonora notturna secondo DPCM 14/11/1997
Compensazione/Spostamento scuola San Giorgio di Quinto di Treviso	6	Rilocare l'unico ricettore sensibile interno alla zona A della zonizzazione acustica aeroportuale	Compensativa	ECO-C2 / Riprotezione della scuola in un luogo meno esposto al rumore di origine aeroportuale
Mappatura e risanamento coperture abitazioni esposte al fenomeno del vortex	9	Ripristinare lo stato eventualmente ammalorato delle coperture delle abitazioni ricadenti all'interno dell'area esposta al fenomeno del vortex e prevenire il danno causato dallo stesso (vortex strike)	Compensativa	ECO-C1 / Compensare un effetto generato dalle attività aeroportuali, nello specifico operazioni di atterraggio
Isolamento delle abitazioni nelle aree edificate soggette a superamento nella fascia fuori dalla zona A della zonizzazione acustica aeroportuale ma comunque entro la porzione di territorio ricadente all'interno dell'isolivello dei 60 dB(LVA) - Esecuzione idonee misure fonometriche	4	Garantire il requisito minimo di isolamento acustico standardizzato di facciata ai sensi del DPCM 05/12/1997	Mitigativa	ECO-M1 / Garantire il raggiungimento del valor minimo normativo per ciò che concerne l'involucro edilizio della singola abitazione
Rendere raggiungibile lo scalo con trasporto collettivo e/o pubblico	6	Contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera	Mitigativa	Riduzione emissioni e traffico indotto
collegamenti con TPL alla stazione ferroviaria, ecc	7	Contribuire alla individuazione di sistemi di trasporto per l'accesso all'aeroporto a basso impatto ambientale	Mitigativa	Riduzione emissioni e traffico indotto
Realizzazione interventi di rimboschimento	7	Parziale assorbimento CO2 emessa	Mitigativa	Riduzione emissioni CO2
Collegamento rete fognaria Noalese	8	Ridurre l'apporto di acque nel fosso di guardia della Noalese	Compensativa/mitigativa	Immissione acque reflue in apposita rete di smaltimento
Aggiornamento dell'asse stradale SR 515 Noalese secondo le indicazioni del PAT del Comune di Treviso e per accesso allo scalo	6	Attuare le necessità del Comune di Treviso relative l'asse stradale della Noalese	Compensativa/mitigativa	Fluidificare il traffico in una zona di per se congestionata per la presenza di diverse ed importanti attività industriali e non

Tabella 2 - Correlazione intervento e valenza mitigativa compensativa

A seguire quindi si riporterà un cronoprogramma che, come specificato nella prescrizione 1 del parere 3096 del DM 104 del 24/03/2021, in questa fase è da ritenersi di carattere organizzativo e programmatico, utile per definire i tempi di attuazione e per concordare le modalità di controllo della sua stessa attuazione. È bene ricordare che i tempi proposti possono subire variazioni in funzione della procedura per ottenere la conformità urbanistica dello strumento di pianificazione ed ottimizzazione al 2030 dello scalo aeroportuale.



CRONOPROGRAMMA INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE - PER TUTTI GLI INTERVENTI PROPOSTI DA REALIZZARSI SUL SEDIME AEROPORTUALE O COMUNQUE FINALIZZATI ALLA GESTIONE DEL TRAFFICO PASSEGGERI, I TEMPI PROPOSTI POSSONO SUBIRE VARIAZIONI IN SEGUITO ALL'OTTENIMENTO DELLA CONFORMITA' URBANISTICA																				
Mitigazioni/compensazioni/Monitoraggi	Codice intervento e/o Rif. Prescrizione	2019	2021	2022	2023		2024		2025		2026		2027		2028		2029		2030	
				II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre	I semestre	II semestre
Chiusura Torre di controllo 23-06	A2																			
ripartizione 21% decolli dir.Treviso	ME-4 distribuzione dei decolli da testata 07 e 25																			
Nuove procedure di volo	ME-3 nuove rotte di decollo				CONFRONTI CON OSSERVATORIO AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE															
Schedulato commerciale 06:00 - 22:00	A2																			
Misure fonometriche finalizzate alla riqualifica acustica dell'involucro edilizio	A4				CONFRONTI CON OSSER.AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE															
Isolamento delle abitazioni nelle aree edificate soggette a superamento nella fascia fuori dalla zona A della zonizzazione acustica aeroportuale ma comunque entro la porzione di territorio ricadente all'interno dell'isolivello dei 60 dB(LVA)	ECO-M1						CONFRONTI CON OSSER.AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE													
Contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera, raggiungendo lo scalo con trasporto collettivo e/o pubblico - Predisposizione progetti e studi - cofinanziamenti	A6			CONFRONTI CON OSSERVATORIO AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE																
Contribuire alla individuazione di sistemi di trasporto per l'accesso all'aeroporto a basso impatto ambientale (es collegamenti con TPL alla stazione ferroviaria, ecc	A7																			
Realizzazione interventi di rimboscimento	A7				CONFRONTI CON OSSERVATORIO AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE															
Raccolta e trattamento acque meteo	A8																			
Migliorie sistema collettamento acque meteo piazzole di sosta aeromobili (Vasca glicole)	A8																			
Collegamento rete fognaria Noalese	A8																			
Riorganizzazione parcheggi - progetto di mitigazione paesaggistica e uno di mitigazione ambientale																				
Progettazione Illuminotecnica e piano energetico ambientale aeroportuale	A13 - A7																			
Azioni per prevenire il wildlifestrike	ME-2 mantenimento misure gestionali per minimizzare il rischio di wildlifestrike																			
Viabilità principale e secondaria di accesso ai parcheggi	Intervento proposto nel SIA																			
Mappatura stato coperture esposte fenomeno vortex strike copertura analisi risultati e proposta di intervento	ECO-C1																			
Riqualifica coperture esposte al fenomeno di vortex strike	ECO-C1																			
Progettazione e realizzazione sovrappasso Noalese	A6																			
Compensazione e/o spostamento scuola materna San Giorgio	A6 - ECO-C2			CONFRONTI CON OSSERVATORIO AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE																
Aggiornamento dell'asse stradale SR 515 Noalese secondo le indicazioni del PAT del Comune di Treviso e per accesso allo scalo	A6			CONFRONTI CON OSSERVATORIO AMBIENTALE - ACCORDO TERRITORIALE																

LEGENDA

MISURA ATTUATA

PERIODO STIMATO PER L'ATTIVAZIONE E LA REALIZZAZIONE DELL'AZIONE PROPOSTA

PERIODO STIMATO PER IL CONFRONTO ALL'INTERNO DELL'OSSERVATORIO AMBIENTALE / ACCORDO TERRITORIALE

PERIODO STIMATO PER IL MANTENIMENTO DELL'AZIONE PROPOSTA E GIA' REALIZZATA

Tabella 3 - Cronoprogramma avvio azioni di mitigazione e compensazione

MODALITA' DI CONTROLLO DI ATTUAZIONE DEL PIANO

In accordo all'art. 4 del DM 104 del 24/03/2021 che istituisce l'osservatorio ambientale e alla prescrizione A6 di cui al parere n°3096 della CTVIA del 02/08/2019 che rimanda alla definizione di un Accordo Territoriale coordinato dalla Regione Veneto, con la presenza di ENAC, la società di gestione aeroportuale ed i comuni ricadenti nell'intorno aeroportuale così come definito dal DM 31.10.1997. Si conferma che il proponente aggiornerà sistematicamente i membri dell'osservatorio in merito a tutte le attività propedeutiche e inerenti l'adozione delle singole misure di mitigazione.