

Commissione Tecnica di Verifica  
 Ambientale - VIA e VAS  
 Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare  
 Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta  
 di N° 9 fogli è conforme al  
 suo originale.  
 Roma, li 24-04-2015

*Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare*

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

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\*\*\*

Parere n. 463 del 20.04.2015

<p><b>Progetto</b></p>	<p><i>Procedura di VIA Speciale ex artt. 166, 167 comma 5 e 183 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.</i></p> <p><b>Progetto Definitivo</b></p> <p><b>Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variante al Progetto Definitivo – Lotto 3 tratta C dal km 74+075 al km 75+625</b></p>
<p><b>Proponente</b></p>	<p><b>Commissario delegato per l'Emergenza determinatasi nel settore del traffico e della mobilità nel territorio delle province di Treviso e Vicenza</b></p>

[Handwritten signatures and initials on the right margin, including 'FR', '47', 'L', 'B', 'N', 'M', 'A']

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

15/01/2015  
Ufficio  
AVS  
S. Vito

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

**VISTA** la domanda per lo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi del DLgs n. 163/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto Definitivo “Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variante al Progetto Definitivo – Lotto 3 Tratta C dal km 74+075 al km 75+625” presentata dal Commissario Delegato per l’Emergenza in data 20/6/2014 con nota acquisita al protocollo della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali DVA-2014- 0022043 del 4/7/2014.

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii.;

**VISTO** il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l’approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale ed in particolare art.185 “*Compiti della Commissione Speciale VIA*”,

**VISTO** la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

**VISTA** la delibera CIPE n. 121 del 18/01/2001;

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

**Visto** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l’emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l’art. 7 che modifica l’art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

**PRESO ATTO** che la Direzione con nota prot. n. DVA-2014-0023846 del 18/07/2014, ha richiesto al Proponente il perfezionamento degli atti presentati ai fini dell’attivazione dell’istruttoria;

**PRESO ATTO** che la pubblicazione dell’annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto definitivo e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta in data 2/07/2014 sui quotidiani Il Gazzettino, La Tribuna di Treviso e La Repubblica;

**PRESO ATTO** che la Direzione con nota prot. n. DVA-2014-0023856 del 18/07/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS al prot. n. CTVA-2014-0002704 del 29/07/2014 ha trasmesso la comunicazione sull’esito delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale per il Progetto Definitivo “Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variante al Progetto Definitivo – Lotto 3 Tratta C dal km 74+075 al km 75+625”;

**VISTA** la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di Impatto Ambientale e Progetto Definitivo fornito dal Proponente e acquisiti al prot. n. DVA-2014-0022043 del 4/7/2014;

**VISTO** la Delibera di Giunta Regionale n. 2724 del 29.12.2014 della Regione Veneto, relativa dello Studio di Impatto Ambientale della Variante progettuale in oggetto;

**VISTA** la riunione del 23 gennaio 2015, convocata con nota prt. CTVA-2015-000079 del 15/01/2015, alla quale partecipano l’ing. Giuseppe Fasiol, rappresentante Regione Veneto, l’avv. Paola Furlanis in

rappresentanza del Commissario delegato, l'ing. Roberto Rossetto e l'ing. Adriano Turso della SIPAL S.p.A., della quale è stato redatto verbale, allegato alla presente;

VISTO il DGR n. 119 del 10/02/2015 della Giunta Regionale della Regione Veneto, acquisita dalla Direzione con nota DVA-2015-del 23/02/2015, relativo ad una rettifica del testo dell'oggetto di cui alla DGR n. 2724 del 29/12/2014, causa mero errore materiale;

VALUTATA la congruità del valore dell'opera dichiarata dal proponente ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori e i cui esiti sono comunicati alla Direzione Generale con separata nota;

ESAMINATA E VALUTATA la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

VISTE E CONSIDERATE le seguenti osservazioni espresse da enti pubblici e privati pervenute a questa Amministrazione, dai sottoelencati soggetti osservatori:

N°	Osservatore	Data	Protocollo/Data DVA	
1.	Sig. F. Girolametto e Sig.ra D. Rosso	07/08/2014	DVA-2014-0026232	07/08/2014
2.	Comitato del Volpago Ambiente	07/08/2014	DVA-2014-0026311	07/08/2014
3.	Provincia di Treviso	26/08/2014	DVA-2014-0027438	26/08/2014
4.	Sig. G. Bedin	03/09/2014	DVA-2014-0028049	03/09/2014
5.	Sig.ra G. Dametto	03/09/2014	DVA-2014-0028084	03/09/2014
6.	Sig. G. Pellizzari	03/09/2014	DVA-2014-0028134	03/09/2014
7.	Sig. G. Durante	02/09/2014	DVA-2014-0027850	02/09/2014
8.	Sig. P. Dal Zotto	04/09/2014	DVA-2014-0028235	04/09/2014
9.	Sig. G. Durante	03/09/2014	DVA-2014-0028143	03/09/2014

Preso atto delle caratteristiche generali dichiarate dal Proponente della proposta di intervento di variante al progetto definitivo, denominata "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta - Variante al Progetto Definitivo - Lotto 3 Tratta C dal km 74+075 al km 75+625".

Il tracciato della tratta si sviluppa tra la progr. Km 74+075 situata in Comune di Montebelluna sino alla progr. Km 75+625 situata in Comune di Volpago del Montello. L'asse principale risulta essere la naturale prosecuzione del Lotto 3 Tratta B che continua con il Lotto 3C. L'intervento attraversa il macrosistema della pianura alluvionale del Piave. L'area in esame si trova immediatamente a sud della zona industriale e a sud-est del centro cittadino di Montebelluna ed è caratterizzata da un'antropizzazione diffusa del territorio. La nuova viabilità attraversa uno spazio agricolo circondato dalla presenza puntuale di edifici residenziali ed industriali.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI  
IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il sistema territoriale di appartenenza dell'intervento coincide con l'ambito dell'alta pianura veneta alla sinistra del Piave. Da qui, proseguendo verso Nord, si accede alle colline del Trevigiano ed al Montello mentre a Sud il limite dell'ambito giunge fino alle porte di Treviso, arrivando al limite settentrionale della

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

*[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]*

fascia delle risorgive.

L'area di riferimento del progetto sottoposta a SIA si trova a Sud di Montebelluna nei pressi dell'area produttiva del Comune a confine con Trevignano ed a nord est il Montello.

Nel Quadro di Riferimento Programmatico, per fornire tutti gli elementi conoscitivi degli atti di pianificazione, programmazione territoriale e settoriale che rendono possibile la verifica della previsione dell'opera e del grado di coerenza esistente, il Proponente ha proceduto alla definizione di un inquadramento territoriale, poi all'analisi del progetto nel contesto delle modificazioni territoriali economiche e sociali, partendo dalla pianificazione comunitaria (i corridoi paneuropei), per poi giungere a quella nazionale (Piano Generale dei trasporti e della logistica, Accordo Quadro Stato – Regione, SNIT, Piano Generale della Mobilità-Linee Guida, DPEF), a quella regionale (PRTC, PRT, Programma Triennale, PRS, PRAC, PAI), a quella provinciale (PTCP della Provincia di Treviso). Il Proponente ha inoltre analizzato il sistema dei vincoli e delle tutele ambientali sino a giungere alla valutazione della compatibilità urbanistica del progetto proposto con il sistema pianificatorio comunale.

L'analisi programmatica svolta dal Proponente ha comportato una continua comparazione tra il progetto esecutivo approvato con Decreto Commissario Delegato n. 131 del 23/12/2013 ed il progetto definitivo 2014.

Il Proponente ha verificato la coerenza del progetto di variante con gli atti di programmazione e pianificazione nazionale, con riferimento al **Piano Generale dei Trasporti e della Logistica**, al **Piano della Logistica (2011 – 2020)**, ed al **Programma delle Infrastrutture Strategiche (PIS)**, l'opera in esame risulta coerente in quanto orientata alla crescita dell'offerta infrastrutturale e all'efficienza logistica del territorio, realizzando uno dei cosiddetti "collegamenti" mancanti.

Con riferimento alla Pianificazione e Programmazione di livello territoriale, l'infrastruttura proposta ricade interamente all'interno del territorio della Regione Veneto, interessando la Provincia di Treviso. La programmazione e pianificazione di livello territoriale che disciplina le aree coinvolte dal progetto analizzate dal Proponente e per le quali si è proceduto ad una verifica di coerenza del progetto, è costituita da:

- **Programma Regionale di Sviluppo (PRS)** - l'infrastruttura in esame è coerente, in quanto fornisce un contributo diretto ad attenuare le criticità riscontrate nell'area Pedemontana.
- **Piano Territoriale Regionale di Coordinamento** vigente - il progetto si pone in un rapporto di sostanziale coerenza, poiché si colloca nella "Area pedemontana: sistema caratterizzato da relazioni di tipo metropolitano a struttura diffusa", caratterizzato dalla vicina presenza della "Direttrice Pedemontana – miglioramento del tratto Thiene-Bassano-Montebelluna-Conegliano" e collegandosi, attraverso il casello, alla SR 348 "Feltrina" tra Treviso e Montebelluna identificata come "principale sistema di mobilità di livello regionale".
- **Variante parziale al Piano Territoriale Regionale di Coordinamento (PRTC 2009)** con attribuzione della valenza paesaggistica - In termini di mobilità la variante conferma che l'asse di progetto insiste su "autostrada e superstrada" e "casello autostradale".
- **Piano Regionale dei Trasporti (PRT)** - individua la Pedemontana Veneta come progetto infrastrutturale prioritario in ambito regionale, nazionale e comunitario..
- **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Treviso** - il progetto si colloca su "viabilità in progetto e in fase di realizzazione - autostrade" e in prossimità di "nodo infrastrutturale esistente", dunque il tracciato è pienamente coerente con la programmazione provinciale.

#### Sistema dei vincoli e delle tutele ambientali

Mettendo a confronto il progetto esecutivo approvato con il progetto di variante, oggetto della presente procedura, abbiamo già detto che l'asse stradale principale non subisce variazioni planimetriche sostanziali, ma solo altimetriche; viceversa, con specifico riferimento al progetto di variante, lo stesso sviluppa le seguenti interferenze con il sistema dei vincoli e delle tutele ambientali:

- l'ambito del casello Montebelluna est – Volpago si colloca su “graticolato romano” individuato dal PAT di Montebelluna;
- la viabilità Feltrina e il collegamento tra la via Feltrina e la SP100 interessano il “graticolato romano” e l’“elettrodotto in linea aerea 380 Kv e relativa fascia di rispetto” individuati dal PAT di Montebelluna.
- il tracciato di collegamento alla SP100 interessa un'area destinata a “Discarica – Fascia di rispetto”, sempre individuata dal PAT di Montebelluna.

Dal confronto tra i due tracciati emerge che il nuovo progetto definitivo, nonostante presenti variante altimetrica di una porzione del successivo lotto 3D e una maggiore ramificazione ed estensione della viabilità secondaria, non interferisce in modo significativo con il sistema dei vincoli e delle tutele presenti nell'ambito territoriale di riferimento.

## 2. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

Le principali variazioni al progetto esecutivo consistono nella modifica dello svincolo di Montebelluna Est – Volpago, nell'abbassamento della livelletta stradale tra il km 75 e fine lotto, e nell'introduzione della viabilità di collegamento Viabilità Feltrina – S.P. 100.

### IL PROGETTO ESECUTIVO APPROVATO

Il tracciato della tratta si sviluppa tra la progr. Km 74+075 situata in Comune di Montebelluna sino alla progr. Km 75+625 situata in Comune di Volpago del Montello. L'asse principale risulta essere la naturale prosecuzione del Lotto 3 Tratta B, che confina con il Lotto 3C con una sezione stradale in trincea profonda.

Alla progressiva 74+343,77, per mezzo di un monolite a spinta di L=80,00 m, l'SPV sottopassa la linea ferroviaria Treviso-Calalzo, e successivamente, mantenendosi sempre al di sotto del piano campagna, sottopassa Via Feltrina per mezzo dell'omonima galleria di lunghezza L= 30,00 m alla progressiva 74+867,05.

Superata la galleria, il tracciato riemerge per mezzo di una livelletta ascendente e pendenza 2,4%, la quale gli permette di raggiungere la quota necessaria per sovrappassare la rampa d'uscita dello svincolo. L'asse principale si mantiene quindi in leggero rilevato, sovrappassa via Cal Trevignana alla pk 75+388,80 e si raccorda con la tratta D del lotto 3 alla progressiva 75+625,00.

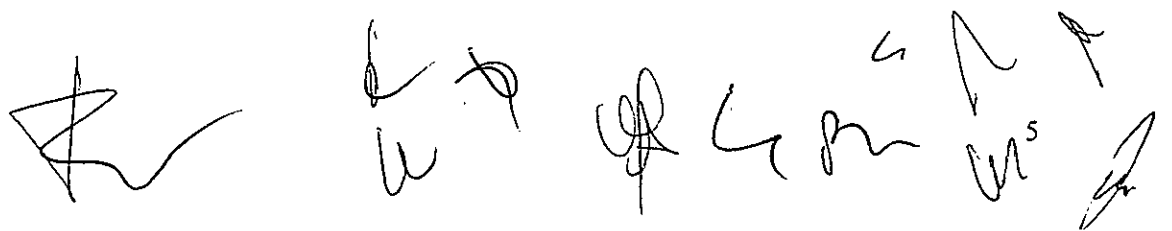
### IL PROGETTO DEFINITIVO PROPOSTO

Le modifiche introdotte dal nuovo progetto definitivo e in particolare l'abbassamento della livelletta stradale dal km 75 a fine lotto, ha comportato la necessità di procedere con una variante altimetrica al successivo lotto 3 tratta D, tra la progressiva km 75+625,00 e la km 75+950,00, al fine di consentire il raccordo delle due tratte.

A partire dalla progressiva 74+343, il tracciato della variante, per mezzo di un monolite a spinta di L=56,25 m, sottopassa la linea ferroviaria Treviso-Calalzo, e successivamente, mantenendosi sempre al di sotto del piano campagna, sottopassa Via Feltrina per mezzo dell'omonimo cavalcavia alla progressiva 74+862,34 al quale si affianca il ponte canale Signoressa – scarichi Feltrina.

Quindi, mantenendo sempre una sezione in trincea, sottopassa la rampa dello svincolo di Montebelluna Est-Volpago alla Pk 74+991,92. Successivamente, per mezzo di una livelletta ascendente con pendenza 0,9%, il tracciato risale restando comunque in trincea, sottopassa gli “Scarichi Canoadà e Val Trevigiana” alla pk 75+245,00 e successivamente via Cal Trevigiana alla pk km 75+388,80; per poi raccordarsi con il lotto 3 tratta D alla progressiva km 75+625,00.

#### Sezioni tipo



Handwritten notes and signatures on the right margin, including a large '2' at the top, and various initials and marks throughout the page.

La sezione tipo di progetto del sedime della superstrada è quella prevista dalla normativa vigente per le strade di tipo B-Extraurbane principali, con due carreggiate separate, ognuna composta da due corsie da 3,75m e da una banchina. La velocità di progetto è pari a 120km/h su tutto il tracciato. Lo svincolo è stato sviluppato in accordo con la normativa vigente DM 19/04/2006; in rari casi è stato necessario abbassare in deroga la velocità di ingresso in Pedemontana da 40km/h a 30km/h. Per quanto riguarda le viabilità complementari, si è prevista una sezione tipo C con carreggiata unica bidirezionale di 10,50m di larghezza, e velocità di progetto variabili da 60km/h a 80km/h.

#### *Progetto pensilina di copertura casello di esazione di Montebelluna Est - Volpago*

Il tema progettuale del portale (pensilina) è stato affrontato ripercorrendo i valori storici delle porte-ingressi nelle località e centri abitati. Questa analisi ci responsabilizza rendendosi prioritario l'approfondimento compositivo del progetto adottato.

La scelta della forma organica leggera trova origine dalla necessità di diventare elemento significativo di un luogo e contestualmente, per la scelta del materiale e della forma sinuosa, espressione di un modernismo legato alla potenzialità dei materiali adottati. Il portale è un elemento di copertura di grande dimensione capace di accogliere sotto di sé tutte le attività presenti nell'area del casello.

#### *Fabbricato di casello*

Il fabbricato, destinato ad ospitare i locali tecnici della barriera, è situato nello spazio adiacente alle piste di esazione. La forma architettonica è lineare; la struttura ha pianta rettangolare di 21mx6m che semplifica la lettura dei percorsi interni e rende facilmente riconoscibile ogni locale al suo interno. I materiali usati per l'intero edificio rispondono alle nuove esigenze per l'abbattimento dei consumi energetici caratterizzando il manufatto dal punto di vista architettonico; in particolare per la copertura si è scelto di impiegare l'alluminio preverniciato color testa di moro. Al piano interrato, in corrispondenza dell'intercapedine, sono presenti muri di sostegno realizzati in calcestruzzo armato gettato in opera con spessore costante; detti muri si sviluppano solo per la parte del fabbricato corrispondente alla presenza dei vani.

#### *La viabilità complementare*

Nella tratta in oggetto sono presenti, oltre alle varie viabilità di attraversamento, alcune viabilità secondarie di seguito riportate:

- Viabilità Feltrina: ricalca via Feltrina sud tra le progressive 14+300 e 15+300 per un intervento di lunghezza pari a km 1,00. Sovrappassa la SPV per mezzo del cavalcavia CA.3C.001 e prevede l'introduzione di due rotatorie.
- Viabilità di collegamento Viabilità Feltrina – S.P.100: Tale viabilità si sviluppa principalmente in trincea per poter sottopassare, per mezzo di un monolite a spinta, la ferrovia della linea Treviso-Calalzo collegando il km 15+200 di via Feltrina con il km 1+100 circa della SP 100.

Le suddette viabilità complementari non sono riportate nel progetto esecutivo approvato.

#### *Acque di piattaforma*

**Asse principale** - La progettazione dell'idraulica di piattaforma della superstrada prevede una soluzione di raccolta, trattamento ed allontanamento delle acque meteoriche di tipo separato, ossia già lungo il corpo stradale avviene la divisione tra acque di prima pioggia e seconda pioggia. Le prime saranno convogliate agli impianti di trattamento, comprendenti sedimentazione e filtrazione, mentre le portate eccedenti, ove possibile, sono scaricate nel suolo tramite sistemi drenaggio quali pozzi e trincee disperdenti. In relazione alle caratteristiche della viabilità in oggetto, gli schemi di raccolta delle acque meteoriche proposti sono riconducibili essenzialmente alle seguenti tipologie:

- viabilità in rilevato: trattenimento e canalizzazione separata della prima pioggia e smaltimento della seconda pioggia mediante canalizzazioni che infiltrano in falda o recapitano le portate adeguatamente laminate direttamente nel recettore.

37

- viabilità in trincea: lo smaltimento generalmente è affidato all'infiltrazione nel terreno tramite trincee o pozzi disperdenti.

**Svincoli, aree di servizio e caselli** - Il drenaggio delle acque meteoriche in corrispondenza delle piste di svincolo verso il casello avviene come per i tratti di asse principale. In corrispondenza delle aree di servizio e dei caselli invece la raccolta delle acque meteoriche avviene tramite caditoie che captano tutta la precipitazione e tramite tubazioni in PVC la convogliano all'impianto di trattamento

**Svincolo di Montebelluna Est - Volpago** - Lo svincolo di Montebelluna Est - Volpago si realizza tra le pk 74+700-75+100. Le piogge che insistono sulle rampe vengono raccolte con la stessa metodologia prevista per l'asse principale, quindi con la separazione in linea della prima e seconda pioggia.

**Impianti casello di Montebelluna Est - Volpago** - Il casello di Montebelluna Est - Volpago si trova a nord della SPV con orientamento nord sud in leggero rilevato, dove non c'è spazio sufficiente per creare un invaso per l'infiltrazione. Per questa ragione è necessario laminare e trattare la pioggia che insiste sull'area in una vasca gettata in opera sotto la viabilità e poi sollevare la precipitazione fino al piano campagna e scaricare nel canale Signoressa che scorre in affiancamento al casello. Il manufatto sarà del tutto simile a quelli previsti nelle zone in trincea a protezione totale, quindi tutta la precipitazione confluisce nel pozzetto sonde e da lì sfiora naturalmente verso la vasca di laminazione che ha lo scopo di laminare la precipitazione e pompare lentamente in superficie la pioggia accumulata dopo esser stata trattata con gli Stormfilter.

### Opere d'arte minori

In questa categoria di opere sono riassunte tutte quelle strutture presenti lungo il tracciato autostradale di minore rilevanza, come cavalcavia, ponti canale, muri, paratie di diaframmi e tombini scatolari. Le opere di sostegno presenti in questa tratta sono costituite in gran parte da conci con pannelli prefabbricati, e lì dove lo sviluppo del concio è risultato incompatibile con la lunghezza del pannello, si è ricorso alla tipologia del paramento gettato in opera.

I muri in calcestruzzo armato sono stati utilizzati come opere di controripa per contenere l'altezza dei tagli eseguiti nelle trincee, e come opere di sostegno per il contenimento della viabilità nei tratti in rilevato, oltre che in corrispondenza di alcune opere d'arte maggiori e opere d'arte minori di attraversamento.

Tra le opere di attraversamento idraulico, considerando la notevole incisione del territorio attraversato da parte di fiumi e canali vari, ed avendo la superstrada uno sviluppo per lunghissimi tratti in trincea, per motivi di mitigazione degli impatti sul territorio, si evidenziano i ponti canale.

La sezione dei ponti canale tipica è quella di una struttura bitrave metallica a via inferiore in cui oltre a disporre la canaletta, sarà predisposta anche una passerella pedonale per le operazioni di ispezione ed eventuale manutenzione dello stesso. La scelta di una struttura a via inferiore consente di ridurre al minimo l'ingombro delle strutture di sostegno al fine di garantire sempre un franco libero sotto gli orizzontamenti pari a 5.50m.

Per i cavalcavia sono state utilizzate sottostrutture di tipo classico avendo delle spalle che saranno di tipo a muro su fondazione su pali  $\phi 1000$ . Nella tratta 3C saranno realizzati due cavalcavia a sezione mista:

- Cav. Via Feltrina
- Cav. Sv. Montebelluna Est

e uno a via di corsa inferiore:

- Cav. Via Cal Trevigiana

Per quest'ultimi, le travi metalliche sono a parete piena e risultano collegate con trasversi di tipo reticolare. Lungo tutto lo sviluppo saranno disposti dei diaframmi di irrigidimento trasversali di tipo reticolare realizzati con profili ad L accostati e collegati alle travi principali mediante giunti bullonati. La soletta sarà gettata su tavelle prefabbricate autoportanti di spessore pari a 6 cm, poggianti direttamente sulle piattabande superiori delle travi in acciaio.

*[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]*

Nel presente progetto si è previsto l'impiego di due "monoliti a spinta" per sottopassare la linea ferroviaria Treviso – Calalzo, di competenza del compartimento RFI di Venezia.

### Azioni di cantiere

Lo sviluppo delle fasi lavorative prevede inizialmente le operazioni di bonifica da ordigni bellici e le indagini archeologiche.

Successivamente verrà costituita la pista di cantiere che si snoderà lungo l'asse della costruenda pedemontana ed utilizzando la quale si provvederà alla realizzazione di tutte le opere di scavalco o sottopasso alla viabilità esistente o a corsi d'acqua e canali (sovrappassi, sottopassi, tratti di gallerie artificiali in corrispondenza delle intersezioni). Alla conclusione delle fasi innanzi descritte sarà possibile pertanto sviluppare i lavori di costruzione della SPV concentrando il traffico di cantiere su tracciati completamente svincolati dalla viabilità ordinaria e pertanto con minimo impatto della fase costruttiva principale rispetto all'ambiente in cui l'opera si inserisce.

Il lotto 3C si sviluppa in territorio sufficientemente aperto, si presenta essenzialmente caratterizzato da notevoli movimenti di materie ed il materiale proveniente dagli scavi è per la quasi totalità reimpiegabile o commerciabile. L'esecuzione delle tratte così come indicato porterà ad un impatto nullo del traffico di cantiere sulla viabilità ordinaria, impatto rappresentato essenzialmente dalla movimentazione di materiali provenienti dagli scavi e dalla formazione di rilevati. La fase di realizzazione dell'asse della SPV sarà sempre preceduta dalla realizzazione delle opere di scavalco e sottopasso alla viabilità ordinaria esistente ed ai corsi d'acqua, in modo tale da poter realizzare percorsi di cantiere completamente svincolati dalle correnti di traffico insistenti sugli assi intersecati.

Il Proponente evidenzia che l'area di cantiere non rientra nell'oggetto della presente valutazione, in quanto già assoggettato a valutazione in sede di approvazione del progetto complessivo della SPV, con parere positivo di compatibilità ambientale.

## IL BILANCIO DEI MATERIALI E LA GESTIONE DELLE TERRE

Dall'analisi dei computi metrici relativi alle opere progettate si deducono le quantità riportate nelle tabelle di cui di seguito.

MATERIALI PROVENIENTI DAGLI SCAVI	LOTTO 3C
scavo di sbancamento asse principale	820.965 mc
scavo gallerie naturali	0 mc
scavo di sbancamento svuotamento gallerie artificiali e monoliti	10.253 mc
scavi sottofondazioni pali e paratie	7.929 mc
prep. del piano di posa rilevati con materiali da scavi a1/a3	11.509 mc
scavo sezione obbligata in materie ecc. - profondità < 2 m	22.892 mc
<b>Tot. Scavi</b>	<b>873.548 mc</b>

MATERIALI DA REIMPIEGARSI	LOTTO 3C
sistemazione in rilevato asse principale	57.578 mc
materiali per riempimento senza compattazione	29.788 mc
fornitura e siesa di terreno vegetale	27.287 mc
calcestruzzi	37.498 mc
sovrastuttura stradale	28.267 mc
bitumi	26.157 mc
spritz	0 mc
Drenaggio muri, dune, filtri anticapillari,...	9.443 mc
<b>tot. Reimpiego</b>	<b>216.018 mc</b>



Dai dati sopra riportati ne consegue il bilancio dei movimenti di materie di cui alla tabella seguente.

BILANCIO MOVIMENTI DI MATERIE	LOTTO 3C
totale materiali provenienti dagli scavi	873.548 mc
totale materiali reimpiegati	216.018 mc
eccedenza	657.530 mc
materiale da depositare temporaneamente	657.530 mc

Per i depositi temporanei sono stati individuati siti posizionati in fregio o prossimità dell'asse della SPV. Questo consente la minimizzazione dell'impatto del traffico di cantiere sulla viabilità locale. La dislocazione dei siti risulta dall'elaborato relativo. La capacità complessiva dei siti risulta sufficiente per le esigenze derivanti dall'analisi del bilancio dei movimenti di materie.

### 3. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il progetto oggetto di valutazione nasce dall'approfondimento della soluzione del nodo infrastrutturale a servizio del sistema territoriale che comprende i territori comunali di Montebelluna e Volpago del Montello.

In riferimento alla nota del 7 gennaio 2014 protocollo num 3, si è dato il via ad un processo utile a verificare le possibili soluzioni progettuali che meglio rispondessero alle necessità locali e funzionalità del sistema infrastrutturale e insediativo. Il nuovo progetto definitivo recepisce indicazioni e proposte emerse durante gli incontri con le amministrazioni locali, provinciali e comunali, rendendo la soluzione maggiormente coerente con l'assetto territoriale e adeguandola alle dinamiche locali.

Lo Studio di Impatto Ambientale redatto per la presente procedura ha verificato la sussistenza di impatti o fattori critici, ed ha confrontato gli effetti sull'ambiente tra la nuova ipotesi e il progetto esecutivo approvato.

Il Proponente dichiara che le analisi dello stato dell'ambiente hanno rilevato come il contesto locale non sia caratterizzato da situazioni di particolare valenza o potenzialità di sviluppo dei sistemi naturalistici. Si tratta infatti, di spazi dove lo sviluppo antropico ha caratterizzato fortemente l'assetto locale e la qualità ambientale.

In considerazione della particolarità dell'area, e il maggior peso della componente antropica, il Proponente evidenzia come la nuova soluzione contribuisca a dare maggiore risposte alle esigenze locali, sviluppando maggiori relazioni con il territorio, e in particolare con il tessuto economico che caratterizza il corridoio insediativo che si sviluppa lungo la Feltrina.

Fermo restando, quindi, gli effetti su scala territoriale della SPV, il nodo così riorganizzato determina ricadute positive su scala locale, senza comportare effetti significativi sull'ambiente.

Il sistema di monitoraggio, già previsto per la SPV, interesserà anche gli spazi di sviluppo del casello, e assicurerà la corretta gestione delle fase realizzative dell'opera, permettendo di verificare le dinamiche ambientali una volta entrato in esercizio il sistema della SPV.

Il nuovo Progetto Definitivo, rispetto al progetto esecutivo approvato, propone la realizzazione di un punto espositivo nell'area compresa tra il casello e la Feltrina, dalla quale è previsto l'accesso. Tale elemento contribuirà alla valorizzazione dell'area, in quanto parte di un progetto di marketing territoriale che coinvolge l'intero asse stradale e che mira alla promozione delle risorse materiali del territorio quali ad esempio le caratteristiche geografiche, le infrastrutture, il patrimonio artistico e culturale, ma anche quelle intangibili quali lo spirito locale, la professionalità e la competenza presenti nella forza lavoro.

Il confronto tra il progetto esecutivo approvato e il progetto definitivo proposto conduce alle seguenti valutazioni di confronto per quanto riguarda le componenti ambientali:

- La variante dello schema di vincolo e la viabilità aggiuntiva risultano maggiormente impattanti per quanto riguarda le componenti paesaggio, rumore ed atmosfera;

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name "Zucc" and various initials.

- La variante altimetrica dal chilometro 75 a fine Lotto risulta migliorativa relativamente agli aspetti di inserimento paesaggistico e all'inquinamento acustico ed atmosferico.

#### 4. CONSIDERAZIONI FINALI

La proposta progettuale presentata dal Proponente prevede le seguenti sostanziali modifiche:

- Inserimento di un tratto di viabilità locale aggiuntivo provvisto di tre rotatorie;
- Variazione dello schema realizzativo dello svincolo con sostituzione dello schema originario, costituito da rampe e caselli affiancati e paralleli all'asse principale, con svincolo con schema a trombetta e piazzale di accesso allo svincolo con caselli pagamento;
- Variante altimetrica dal km 75 a fine Lotto, consistente nell'abbassamento della livelletta stradale, che ha portato successivamente via Cal Trevigiana alla pk km 75+388,80

Le prime due variazioni proposte comportano notevoli incrementi di occupazione di territorio e di conseguenti interferenze ed impatti, non motivate da esigenze tecniche e funzionali. Inoltre, il tratto stradale aggiuntivo non era incluso nelle previsioni originarie dell'intervento.

La variante altimetrica relativa all'ultimo tratto consente di minimizzare l'interferenza con l'attraversamento della via Cal Trevigiana, portando l'attraversamento stesso a raso e non in sovrappasso.

In definitiva, le soluzioni proposte si presentano complessivamente maggiormente impattanti della soluzione originaria e complessivamente carenti dei requisiti di compatibilità ambientale, a meno della variante altimetrica sopra descritta.

In merito alle precedenti considerazioni e valutazioni, il rappresentante della Regione Veneto (ing. G. Fasiol) ha comunicato, con mail del 04/03/2015, di non condividere la presente proposta di parere, richiamando i contenuti della DGR n. 2724 del 29.12.2014, nonché quanto esposto nel corso della riunione istruttoria tenutasi il 23 gennaio 2015 e ribadito nel promemoria del Commissario Delegato per la pedemontana in data 6.2.2015.

Gli elementi di non condivisione espressi dal rappresentante regionale sono stati debitamente tenuti in conto, ma non risultano significativi per superare le considerazioni e il giudizio ambientale negativo espresso in merito alla variante dello schema dello svincolo e alla non pertinenza del tratto stradale aggiuntivo.

*(Handwritten marks and signatures)*

**5. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO**

Relativamente alla pubblicazione del SIA sono pervenute le seguenti osservazioni del pubblico:

Protocollo	Data	Osservante	Sintesi osservazione	Controdeduzione
DVA-2014-0026232	07/08/2014	Sig. F. Girolametto e Sig.ra D. Rosso	L'Osservante ritiene che con la proposta di variante la problematica idraulica venga aggravata, in quanto, invece di allontanare le acque provenienti per scorrimento superficiale a seguito delle esondazioni dei torrenti immediatamente a nord dell'infrastruttura, causata da una insufficiente capienza degli alvei attuali, crea un breve by-pass tra due punti del torrente Riazzolo posti a circa 250 m di distanza, facendo confluire le acque in un punto dove il torrente è già a sfioro sul piano campagna e quindi impossibilitato a ricevere ulteriori carichi acquei.	L'osservazione riguarda un aspetto progettuale connessa alla variante proposta, di cui si è tenuto conto nella formulazione parzialmente negativa del presente parere.
DVA-2014-0026311	07/08/2014	Comitato del Volpago Ambiente	Con specifico riferimento all'attraversamento della via Cal Trevigiana, l'Osservante propone una modifica della livelletta stradale, in modo da far risalire l'asse principale dalla progr. 75+400 piuttosto che dalla progr. 75+250, al fine di realizzare l'attraversamento della via Cal Trevigiana a raso e non mediante un sovrappasso, ed affiancare il ponte canale previsto all'attraversamento a raso della suddetta via.	L'osservazione trova risponidenza nella variante altimetrica presentata dal Proponente nel tratto finale e giudicata positivamente con il presente parere.
DVA-2014-0027438	26/08/2014	Provincia di Treviso	L'Osservante svolge alcune precisazioni, chiedendo alcune modifiche alle modalità realizzative degli anelli semi-sormontabili delle rotatorie, alle bocche di laminazione delle acque di prima pioggia, e chiede di integrare le rotonde e i cavalcavia di percorsi fruibili dall'utenza debole.	L'osservazione riguarda la viabilità locale aggiuntiva sulla quale si esprime parere negativo per le motivazioni espresse nelle precedenti considerazioni finali.
DVA-2014-0028049	03/09/2014	Sig. G. Bedin	l'Osservante propone un diverso assetto dello svincolo, utilizzando le due rotatorie previste per il collegamento con la viabilità locale e quattro caselli disgiunti, e che i numerosi sovrappassi "vengano costruiti come elementi non prettamente e banalmente infrastrutturali di servizio ma siano occasione di espressioni architettoniche". Per il sottopasso via Piave a Montebelluna, ritiene critica la soluzione proposta, in quanto presenta un tracciato tortuoso, che obbliga alla revisione complessiva della viabilità di accesso alla Stazione Ferroviaria e dei Pullman, rende precario il collegamento pedonale tra centro città e la sua parte ad Est, e, in caso di allagamento o incidente nel tratto interrato, interromperebbe la comunicazione tra le due parti della città.	Si è tenuto conto delle osservazioni nella formulazione del parere negativo sulla proposta di modifica dello schema di svincolo.
DVA-2014-0028084	03/09/2014	Sig.ra G. Dametto	L'Osservante ritiene la soluzione in variante maggiormente pregiudizievole e impattante per il territorio circostante e per la popolazione insediata nelle adiacenze. Richiede:	Le osservazioni esposte sono ritenute condivisibili e di ciò si è tenuto conto nel giudicare maggiormente pregiudizievole e

*(Large handwritten signatures and notes at the bottom of the page)*

Protocollo	Data	Osservante	Sintesi osservazione	Controdeduzione
			<ul style="list-style-type: none"> <li>• La realizzazione in trincea dell'area del casello e dello svincolo;</li> <li>• L'adozione di misure efficaci di abbattimento e riduzione delle emissioni acustiche, atmosferiche, luminose e di mitigazione visiva, e l'obbligo di un costante monitoraggio sia durante il cantiere che ad opera in esercizio;</li> <li>• Di imporre un limite di velocità inferiore ai 50 km/h prima delle rotatorie di progetto;</li> <li>• La traslazione verso ovest della rotatoria a nord della Feltrina e una modifica alla controstrada di accesso alle abitazioni residenziali, al fine di assicurare le manovre di svolta immissione/uscita dalla Feltrina in sicurezza.</li> </ul>	impattante la proposta di variante dello svincolo per la quale viene espresso parere negativo.
DVA-2014-0028134	03/09/2014	Sig. G. Pellizzari	<p>L'Osservante, consigliere comunale di Trevignano (TV), unitamente a Paola Tonellato (Comitato Volpago del Montello Ambiente) e a Marco Falavigna (resp. Legambiente Trevignano), espone osservazioni circa l'impatto acustico e atmosferico. A conclusione di una estesa esposizione, chiede:</p> <p><u>sul procedimento di modellazione acustica</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di documentare, verificare e chiarire l'affidabilità della modellazione di traffico;</li> <li>• Di documentare meglio gli scenari di traffico (matrici OD e flussogrammi completi);</li> <li>• Di verificare ed eventualmente integrare /correggere la taratura del modello acustico;</li> <li>• Di correggere nel modello acustico l'incidenza dei veicoli pesanti;</li> <li>• Di chiarire ed eventualmente adeguare la simulazione acustica dei nodi e altre manovre;</li> <li>• Di correggere la validazione e le conseguenti sottostime della modellazione acustica;</li> <li>• Di redigere le elaborazioni acustiche articolandole anche in tre periodi giornalieri (UE);</li> </ul> <p><u>Sugli esiti del procedimento di previsione/valutazione e sugli scenari considerati</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di presentare cartografie espressive sui ricettori sopra soglia;</li> <li>• Di completare le stime laddove lacunose (ricettori mancanti);</li> <li>• Di elaborare stime e valutare le compatibilità di scenari di lungo periodo;</li> </ul> <p><u>Sugli obiettivi di qualità ambientale e di compatibilità sanitaria</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di adottare, a salvaguardia della salute umana, i valori soglia indicati dall'OMS;</li> <li>• Di non adottare valori obiettivo interni</li> </ul>	<p>Le osservazioni riguardanti l'impatto acustico ed atmosferico e gli approfondimenti di carattere ambientale richiesti riguardano sostanzialmente la proposta di variante dello svincolo.</p> <p>Le osservazioni espone hanno contribuito alla formulazione finale di giudizio negativo sulla proposta di variante dello schema di svincolo.</p>

Protocollo	Data	Osservante	Sintesi osservazione	Controdeduzione
			<p>agli edifici al posto di obiettivi "ambientali";</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di considerare fattibilità/possibilità anche di soluzioni e mitigazioni indicate dall'OMS;</li> </ul> <p><u>Sulle incompatibilità già previste, la necessità di risolverle nel SIA, e i dispositivi utili a ciò</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Di elaborare un bilancio quantitativo delle diverse condizioni di esposizione ex-post;</li> <li>• Comunque di considerare le molte incompatibilità già previste (ricettori sopra soglia);</li> <li>• Di valutare bene se sono effetto, anche indiretto o marginale, della superstrada;</li> <li>• Di risolvere nel SIA tutte le incompatibilità causate o accresciute dalla Superstrada;</li> <li>• Di ridefinire nel SIA tutte le ulteriori mitigazioni e modifiche al progetto a ciò necessarie (potenziamento delle barriere, modifiche di mitigazione dell'attuale disegno del casello, estensione della pavimentazione fonoassorbente, regolazioni di traffico, ridisegno del casello) e di prevedere infine come ultima istanza, anche le soluzioni di delocalizzazione concordata.</li> </ul> <p>Con riferimento agli impatti atmosferici, l'Osservante richiede che il SIA produca e fornisca adeguate simulazioni della qualità finale dell'aria (concentrazioni di fondo più concentrazioni derivanti dal contributo emissivo correlate con l'opera in questione) per ogni inquinante atmosferico, e non solo il contributo additivo del progetto.</p>	
DVA-2014-0027850	02/09/2014	Sig. G. Durante	Chiede che sia preso in considerazione l'esproprio "cessione" di tutta la proprietà e di poter edificare in altro terreno di proprietà nel Comune di Volpago di Montello.	L'Osservazione non è di competenze della Commissione CTVIA
DVA-2014-0028235	04/09/2014	Sig. P. Dal Zotto	L'Osservante ritiene la variante al progetto originario peggiorativa in termini di spreco di territorio agricolo; inoltre, evidenzia come la realizzazione delle rotonde e della viabilità di collegamento locali racchiudano le abitazioni residenziali su tutti i lati, esponendole a forti impatti (rumore, atmosfera, ecc.).	Si condividono sostanzialmente le osservazioni che riguardano la viabilità locale aggiuntiva. Il presente parere esprime parere negativo su tale variante per le motivazioni espresse.
DVA-2014-0028143	03/09/2014	Sig. G. Durante	Chiede che sia preso in considerazione l'esproprio "cessione" di tutta la proprietà e di poter edificare in altro terreno di proprietà nel Comune di Volpago di Montello.	L'Osservazione non è di competenze della Commissione CTVIA

Si è debitamente tenuto conto, nell'esprimere il seguente parere, di tali osservazioni, e delle critiche ed opposizioni alla variante contenute in esse.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE  
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA  
COMPATIBILITA' AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA

PARERE NEGATIVO

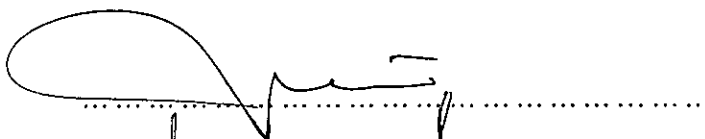
Sul progetto definitivo "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variante al Progetto Definitivo – Lotto 3 Tratta C dal km 74+075 al km 75+625", relativamente alle varianti riguardanti l'inserimento del tratto di viabilità locale aggiuntivo ed alla variazione dello schema realizzativo dello svincolo di Montebelluna

E

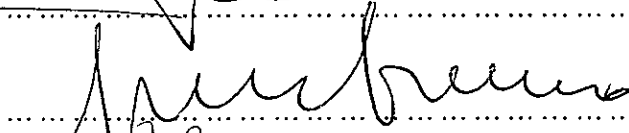
PARERE POSITIVO

Sullo stesso progetto definitivo "Superstrada a pedaggio Pedemontana Veneta – Variante al Progetto Definitivo – Lotto 3 Tratta C dal km 74+075 al km 75+625", relativamente alla variante altimetrica nel tratto finale del Lotto in esame.

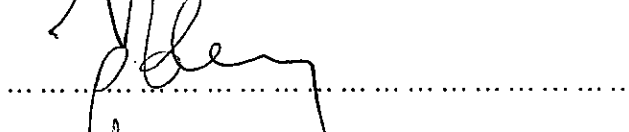
Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



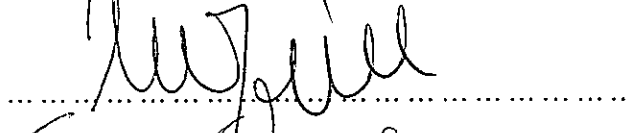
Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



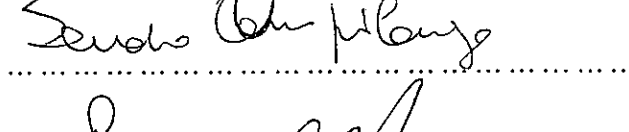
Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno  
d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



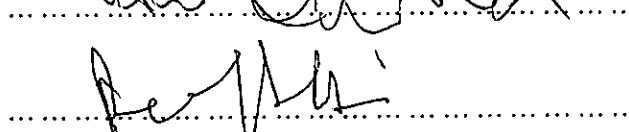
Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Castelgrande  
CASTENUOVO

Arch. Giuseppe Chiriatti

Chiriatti

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli

Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel  
Lentini

Gargallo di Castel  
Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Grimaldi

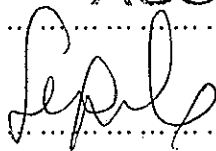
Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

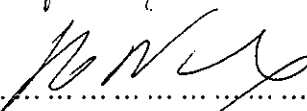
Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi

Assente (CONTROARIO)

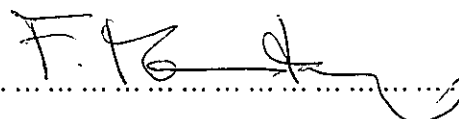
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Assente (ASTENUTO)

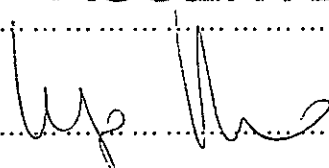
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

Assente (ASTENUTO)

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

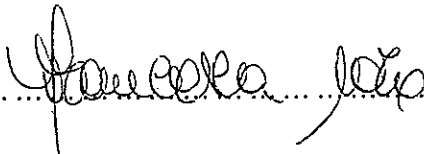
Dott. Paolo Saraceno

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

ASSENTE

Arch. Francesca Soro





Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani (ASTENUTO)

Ing. Giuseppe Fasiol  
(Regione Veneto)

Giuseppe Fasiol (ASTENUTO)