

Regione del Veneto

Provincia di Treviso

Comune di San Biagio di Callalta

RISTRUTTURAZIONE DI ALLEVAMENTO SUINICOLO  
INSEDIAMENTO ZOOTECNICO AGRICOLO –  
PRODUTTIVO SITO IN VIA SAN MARTINO

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA CIRCOLAZIONE  
STRADALE

## RELAZIONE TECNICA

Data: Novembre 2019

Cod.: 1698

Committente

### **AZIENDA AGRICOLA LA GRAZIA**

**di Scarabello Loris**

Via S. Martino, 22

San Biagio di Callalta (TV)

Studio Tecnico Conte & Pegorer  
ingegneria civile e ambientale

Via Siora Andriana del Vescovo, 7 – 31100 TREVISO  
e-mail: [contepegorer@gmail.com](mailto:contepegorer@gmail.com) - Sito web: [www.contepegorer.it](http://www.contepegorer.it)  
tel. 0422.30.10.20 r.a. - fax 0422.42.13.01



**INDICE**

<b>1</b>	<b>PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>INTERVENTO DI PROGETTO .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>IMPATTO DELL'ATTIVITÀ DI TRASPORTO .....</b>	<b>6</b>
	3.1 Il tracciato.....	6
	3.1.1 <i>Caratteristiche planimetriche</i> .....	6
	3.1.2 <i>Caratteristiche strutturali</i> .....	8
	3.1.2.1 Via A. Canova.....	9
	3.1.2.2 Via San Martino .....	10
	3.1.2.3 Via San Martino – Tratto Sud .....	11
	3.1.2.4 Strada di accesso all'azienda .....	12
	3.1.2.5 Via Pra' Roveri .....	13
	3.2 Inserimento del tracciato nei percorsi ad ampio e medio raggio .....	14
<b>4</b>	<b>CONCLUSIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO SULLA VIABILITÀ .....</b>	<b>15</b>

## **1 PREMESSA**

L'Azienda Agricola La Grazia di Scarabello Loris, con sede in Via S. Martino, 22 a San Biagio di Callalta (TV), ha in programma la ristrutturazione dell'allevamento suinicolo, insediamento zootecnico agricolo – produttivo, ubicato presso la propria sede.

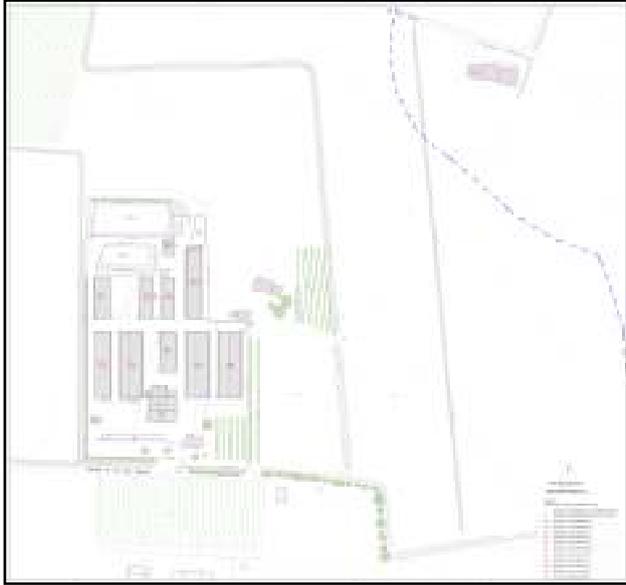
L'intervento comprende, fra l'altro, la realizzazione di una nuova costruzione destinata al trasferimento dello svezzamento con accesso da altra strada rispetto all'insediamento esistente.

La nuova organizzazione aziendale comporta una modifica della logistica dei trasporti, con trasferimento del flusso (trasporto mangime e trasporto animali) dall'attuale accesso presso la sede in Via S. Martino, 22, al nuovo punto di entrata ubicato in Via Prà Roveri.

Obiettivo del presente studio è la valutazione dell'impatto prodotto dall'attività di trasporto connesso all'esercizio dell'azienda nella nuova configurazione.

## 2 INTERVENTO DI PROGETTO

L'istanza presentata ha come scopo la realizzazione dell'intervento illustrato nelle figure seguenti:



*Figura 1: Stato di fatto*

Nello stato di fatto l'azienda ha un unico accesso posto a Sud lungo strada di collegamento a Via San Martino.



*Figura 2: Stato di progetto*

Nello stato di progetto, la principale opera da realizzare è il trasferimento del reparto "svezzamento" costituito da un fabbricato con area esterna pavimentata, barriera arborea e accesso a Nord, lungo Via Pra' Roveri.

La decisione di tenere gli animali in svezzamento separati dal resto dei capi presenti negli altri fabbricati, che costituiscono l'allevamento esistente, è perlopiù dovuta all'intenzione di tutelare l'attività dall'estensione di eventuali malattie a tutto l'insediamento zootecnico; la nuova struttura garantirà, per il raggiungimento del benessere animale, una maggiore superficie a disposizione dei capi necessaria sia a gestire l'aumento della prolificità dovuta al progresso genetico e al miglioramento sanitario (a fronte di un immutato numero di scrofe), sia ad evitare l'insorgere di lesioni fra animali per mancanza di spazio di stabulazione, ventilazione insufficiente e difficoltà di accesso all'alimento.

### **3 IMPATTO DELL'ATTIVITÀ DI TRASPORTO**

Il nuovo reparto ha, come citato, accesso da Via Pra' Roveri, dove è previsto l'arrivo di due mezzi alla settimana per il trasporto di mangime e animali.

Nella sede storica dell'azienda, posta su Via San Martino, sarà mantenuta l'attuale attività di trasporto eccetto per i due mezzi settimanali citati che saranno deviati verso il nuovo reparto.

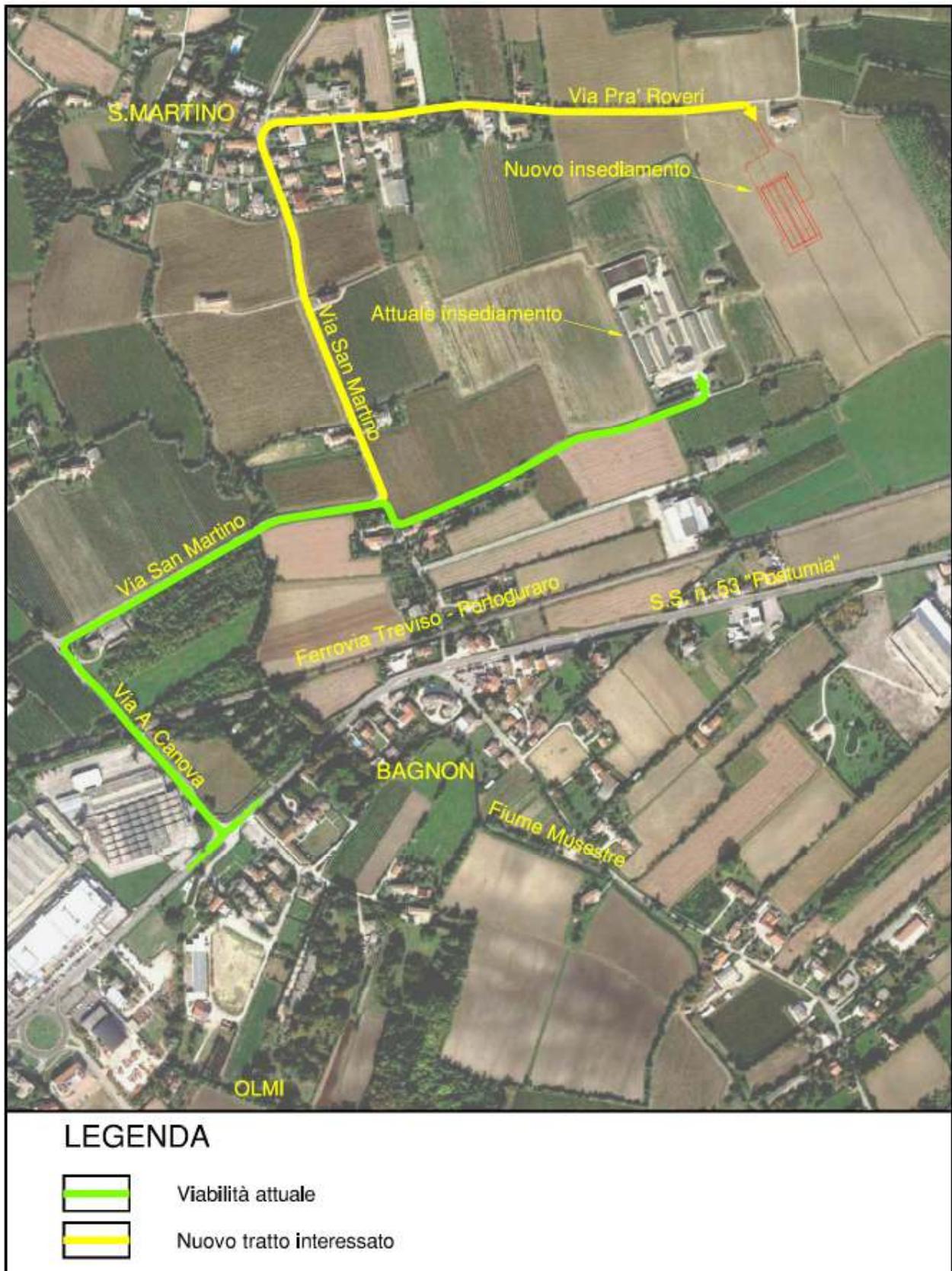
#### **3.1 IL TRACCIATO**

##### **3.1.1 *Caratteristiche planimetriche***

I mezzi diretti all'azienda provengono dalla principale arteria della zona, ovvero dalla Strada Statale n. 13 "Postumia", svoltano su Via A. Canova, strada poco a Nord del Centro Commerciale di Olmi di San Biagio di Callalta, e proseguono su Via San Martino fino a raggiungere la sede della Ditta.

Con il nuovo progetto, la viabilità sarà integrata con un nuovo tratto; alcuni mezzi proseguiranno su Via San Martino verso Nord, verso la località omonima, e svolteranno sulla destra su Via Pra' Roveri fino a raggiungere l'ingresso del nuovo reparto.

Di seguito la foto satellitare con evidenziati il tragitto attuale e il nuovo tratto interessato.



In dettaglio, di seguito, le lunghezze dei percorsi allo stato attuale e con la realizzazione del progetto, a partire dall'inserimento sulla S.S. 53 "Postumia:

<b>Descrizione</b>	<b>Lunghezza km</b>
Transito sulla Strada Statale n. 13 "Postumia"	
Immissione su Via Canova	
Transito su Via Canova	0,34
Svolta sulla destra su Via San Martino (Tratto nuovo)	
Transito su Via San Martino (Tratto nuovo)	0,47
svolta sulla destra su Via San Martino (Tratto Sud)	
Transito su Via San Martino (Tratto Sud)	0,03
svolta sulla sinistra su strada di accesso all'azienda	
Transito sulla strada di accesso fino a raggiungere l'ingresso dell'azienda	0,45
INGRESSO AZIENDA	
<b>Totale percorso</b>	<b>1,29</b>

*Tabella 1: Tragitto stato attuale*

<b>Descrizione</b>	<b>Lunghezza km</b>
Transito sulla Strada Statale n. 13 "Postumia"	
Immissione su Via Canova	
Transito su Via Canova	0,34
Svolta sulla destra su Via San Martino (Tratto nuovo)	
Transito su Via San Martino (Tratto nuovo)	0,47
svolta sulla sinistra su Via San Martino (Tratto storico)	
Transito su Via San Martino (Tratto storico)	0,54
svolta sulla destra su Via Pra' Roveri	
Transito su Via Pra' Roveri fino a raggiungere l'ingresso del nuovo reparto	0,65
INGRESSO NUOVO REPARTO	
<b>Totale percorso</b>	<b>2,00</b>

*Tabella 2: Tragitto stato di progetto*

Il nuovo tragitto ha una lunghezza di 700 m superiore a quello dello stato attuale.

### **3.1.2 Caratteristiche strutturali**

L'analisi riguarda i tragitti descritti, ossia le strade interessate dal punto di immissione sulla S.S. 53 "Postumia" fino ai punti di arrivo citati.

La statale "Postumia", importante arteria di origine storica di collegamento Est Ovest fra il Veneto ed il Friuli, non è interessata dalle modifiche logistiche imposte dal nuovo progetto. Le strade interessate dalla nuova proposta hanno, come dimostrato in seguito, interesse strettamente locale.

### 3.1.2.1 Via A. Canova

- Carreggiata e percorso

Strada con carreggiata di larghezza 5,50 ÷ 6,00 m a doppia corsia che consente l'attraversamento mediante sottopasso della linea ferroviaria Treviso – Portogruaro per poi proseguire verso Nord, verso Mignagola di Carbonera, dove entra in altro comune e cambia il toponimo in Via Spercenigo e termina con l'immissione in Via Duca d'Aosta (strada di collegamento Olmi – Mignagola).



Foto 1: Via A. Canova

L'intero percorso, dalla Statale Postumia fino a Via Duca d'Aosta, ha una lunghezza di 1,750 km.

- Funzioni

La sua funzione principale è di collegare i ridotti nuclei abitativi presenti in zona alla Statale Postumia. L'arteria permette di collegare anche gli insediamenti produttivi di Mignagola alla Statale Postumia. Tale funzione, tuttavia, è totalmente disattesa dalla logistica delle aziende citate e, praticamente, anche dal flusso veicolare leggero, poiché è nettamente preferita da quella offerta da Via Duca d'Aosta (arteria di collegamento diretto fra Mignagola e la Statale Postumia).

- Utilizzo da parte della Ditta

I mezzi della Ditta utilizzano l'arteria per un tratto di 340 m; dalla Statale Postumia fino all'incrocio con Via San Martino.

### 3.1.2.2 Via San Martino

- Carreggiata e percorso

Strada con larghezza di carreggiata varia. Nel primo tratto, definito "Tratto nuovo" in quanto eseguito nei primi anni '90 del secolo scorso, è compreso dall'immissione da Via A. Canova fino alla curva ad angolo retto, punto di ingresso al tratto stradale che porta all'Azienda. La carreggiata ha larghezza superiore ai 5,50 m sufficiente a permettere la separazione delle corsie di marcia.



*Foto 2: Via San Martino – Tratto nuovo*

Nel tratto successivo che conduce a San Martino, definito "tratto storico", la carreggiata si riduce progressivamente verso Nord a larghezze inferiori ai 5 m, non permettendo la separazione delle due corsie. Nell'attraversamento del centro abitato di San Martino, la strada si amplia nettamente per poi ritornare a larghezza ridotta fino al suo termine. Proseguendo verso Nord, dopo l'abitato di San Martino, la strada entra in comune di Breda di Piave e diventa Via Brigata Emilia e termina in località Pero.



*Foto 3: Via San Martino – Tratto storico*

L'intero percorso, da Via A. Canova fino a Pero di Breda di Piave, ha una lunghezza complessiva di 3,200 km.

- Funzioni

La sua funzione è di collegare la località di San Martino alla Statale Postumia verso Sud, previo passaggio su Via A. Canova, ed alla località Pero di Breda di Piave verso Nord.

Il suo servizio è diretto esclusivamente ai residenti della zona non essendoci insediamenti produttivi lungo il suo tragitto.

- Utilizzo da parte della Ditta

I mezzi della Ditta utilizzano attualmente l'intero "tratto nuovo" di Via San Martino di lunghezza 470 m; dall'incrocio con Via A. Canova fino alla curva ad angolo retto dove è presente l'immissione della strada che conduce all'azienda.

Con il progetto sarà utilizzato anche una lunghezza di 540 m del "tratto storico" di Via San Martino.

### 3.1.2.3 Via San Martino – Tratto Sud

Prolungamento verso Sud di Via San Martino, che termina in corrispondenza della linea ferroviaria Treviso – Portogruaro. Si tratta del vecchio tracciato di Via San Martino che fino agli '90 del secolo scorso si collegava direttamente alla Statale Postumia dopo attraversamento della linea ferroviaria con passaggio livello, oggi dismesso.

- Carreggiata e percorso

Strada a carreggiata ridotta, compresa fra 4 e 5 m. Il tragitto, come citato, è limitato a 190 m, dall'immissione con la nuova Via San Martino fino all'interruzione in corrispondenza della ferrovia Treviso Portogruaro.



*Foto 4: Via San Martino – Tratto Sud*

- Funzioni

Si tratta in pratica di una strada chiusa. La sua funzione è limitata al collegamento dei frontisti alla restante rete stradale.

- Utilizzo da parte della Ditta

I mezzi della Ditta utilizzano attualmente l'arteria per un tratto di 30 m; dall'immissione con Via San Martino fino all'accesso della strada che conduce all'azienda.

### 3.1.2.4 Strada di accesso all'azienda

Arteria laterale di Via San Martino, identificata sempre con lo stesso toponimo.

- Carreggiata e percorso

Strada a carreggiata ridotta, di poco superiore ai 3 m, di collegamento di Via San Martino con l'Azienda.



*Foto 5: Strada di accesso all'Azienda*

La sua lunghezza complessiva è di 450 m.

- Funzioni

La sua funzione è di servizio per l'Azienda in oggetto e per l'accesso ai fondi agricoli.

- Utilizzo da parte della Ditta

I mezzi della Ditta utilizzano attualmente l'arteria per l'intera lunghezza.

### 3.1.2.5 Via Pra' Roveri

- Carreggiata e percorso

Strada che inizia con carreggiata di larghezza 6 m e progressivamente diminuisce fino a diventare inferiore ai 3 m.

Essa comincia dal centro di San Martino e termina nel punto in cui diventa privata, dopo circa 540 m.

- Funzioni

La sua funzione è di collegamento dei residente del centro abitato di San Martino, e di altri posti nel territorio agricolo circostante, alla viabilità principale.

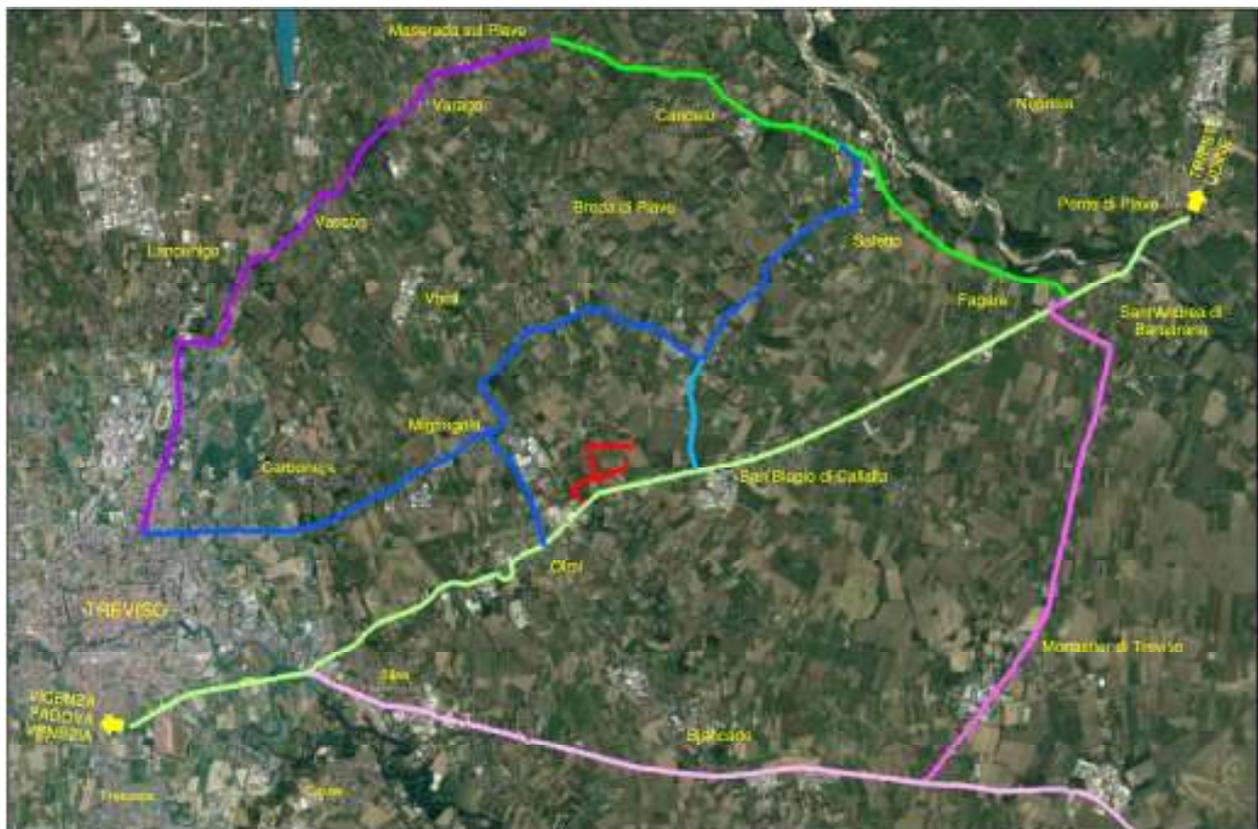
- Utilizzo da parte della Ditta

È previsto il suo utilizzo, per l'intero tratto e per un successivo tratto privato per la lunghezza complessiva di 650 m, per l'attività di trasporto al nuovo reparto di svezramento di progetto.

### 3.2 INSERIMENTO DEL TRACCIATO NEI PERCORSI AD AMPIO E MEDIO RAGGIO

Analizzando il sistema viario della zona, si rileva che l'unica arteria che rientra in un tragitto ad ampio raggio è la Statale Postumia, che permette il collegamento fra le i capoluoghi veneti (Treviso, Vicenza, Padova e Venezia) e le città del Friuli Venezia Giulia (Trieste e Udine).

Gli altri percorsi individuati, come illustrato nella figura seguente, permettono il collegamento del capoluogo Treviso a località sulla media distanza.



*Figura 3: Corografia con indicati a vari colori i percorsi di collegamento delle principali località su ampio e medio raggio*

Dall'immagine emerge che i tracciati relativi all'azienda (tratti in rosso) non rientrano fra i percorsi individuati ad ampio e medio raggio.

## 4 CONCLUSIONE SULLA VALUTAZIONE D'IMPATTO SULLA VIABILITÀ

L'analisi effettuata ha dimostrato che l'intervento in oggetto rientra in un contesto viario di interesse strettamente locale.

La rete locale presenta in genere una carreggiata a larghezza ridotta; la programmazione urbanistica non ha ritenuto di intervenire strutturalmente su tali arterie in considerazione della ridotta densità abitativa e dell'assenza di centri produttivi o poli attrattivi.

La rete locale, inoltre, non rientra fra i percorsi a medio ed ampio raggio; il suo utilizzo è strettamente legato al raggiungere il centro abitato di San Martino, le abitazioni, i nuclei abitativi circostanti e i **fondi agricoli**. Si deduce un flusso non intenso e caratterizzato dal passaggio di veicoli leggeri e mezzi agricoli.

Il progetto determina una modifica della logistica dei trasporti, in termini di percorsi utilizzati, interessando un nuovo tratto di 700 m di viabilità locale **con due mezzi settimanali**: un passaggio saltuario.

Si conclude, in considerazione dell'analisi eseguita, che il nuovo transito dei mezzi dell'azienda su via Pra' dei Roveri non può interferire sul flusso attuale e creare nuovi impatti o disturbi per la popolazioni e per le altre componenti ambientali.