

Regione del Veneto  
Provincia di Treviso  
Comune di Roncade

PROGETTO DI AMPLIAMENTO ATTIVITÀ DI  
ALLEVAMENTO ESISTENTE IN VIA CASARIA

VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA CIRCOLAZIONE  
STRADALE

RELAZIONE TECNICA

Data: Febbraio 2023

Committente

**AZIENDA AGRICOLA ELISA DI SCARABELLO MIRCO**

Via Casaria, 27  
31056 RONCADE (TV)

Studio Tecnico  
**CONTE & PEGORER**  
Ingegneria Civile e Ambientale

Via Siora Andriana del Vescovo, 7 – 31100 TREVIS  
e-mail: contepegorer@gmail.com - Sito web: www.contepegorer.it  
tel. 0422.30.10.20 r.a.



**INDICE**

<b>1</b>	<b>PREMessa.....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>UBICAZIONE GEOGRAFICA .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>ANALISI DEL SISTEMA VIARIO .....</b>	<b>5</b>
3.1	INQUADRAMENTO VIARIO .....	5
3.2	VIABILITÀ DI ACCESSO.....	6
3.3	LA STRADA PROVINCIALE N. 60 .....	11
<b>4</b>	<b>ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO.....</b>	<b>16</b>
4.1	FLUSSI DI TRAFFICO SULLA S.P. N. 60 .....	16
4.2	FLUSSI DI TRAFFICO CONNESSO ALL'AZIENDA AGRICOLA .....	18
<b>5</b>	<b>VALUTAZIONE DELL'IMPATTO - CONCLUSIONI.....</b>	<b>21</b>

## 1 PREMESSA

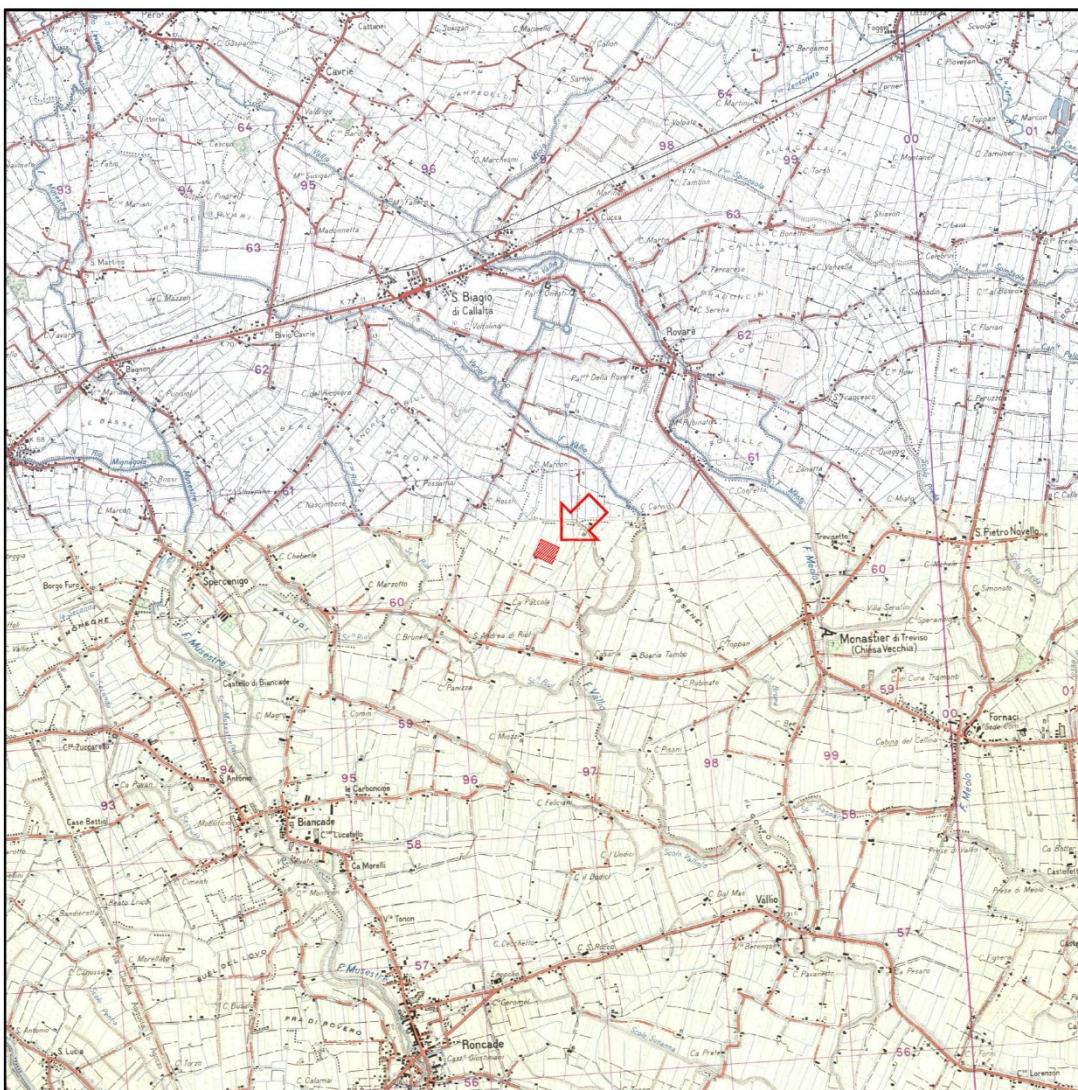
L'Azienda Agricola Elisa di Scarabello Mirco gestisce presso la propria sede in Via Casaria 27 a Roncade (TV), un allevamento di suini.

È in programma l'ampliamento dell'attività che comporterà un incremento dei transiti dei veicoli sulla viabilità locale per il conferimento interno ed esterno (animali, mangimi, liquami, ecc.).

Con la presente relazione è illustrato lo studio effettuato di valutazione di impatto sulla circolazione prodotto con l'incremento dell'attività.

## 2 UBICAZIONE GEOGRAFICA

Il sito ricade nella porzione Sud orientale della provincia di Treviso.



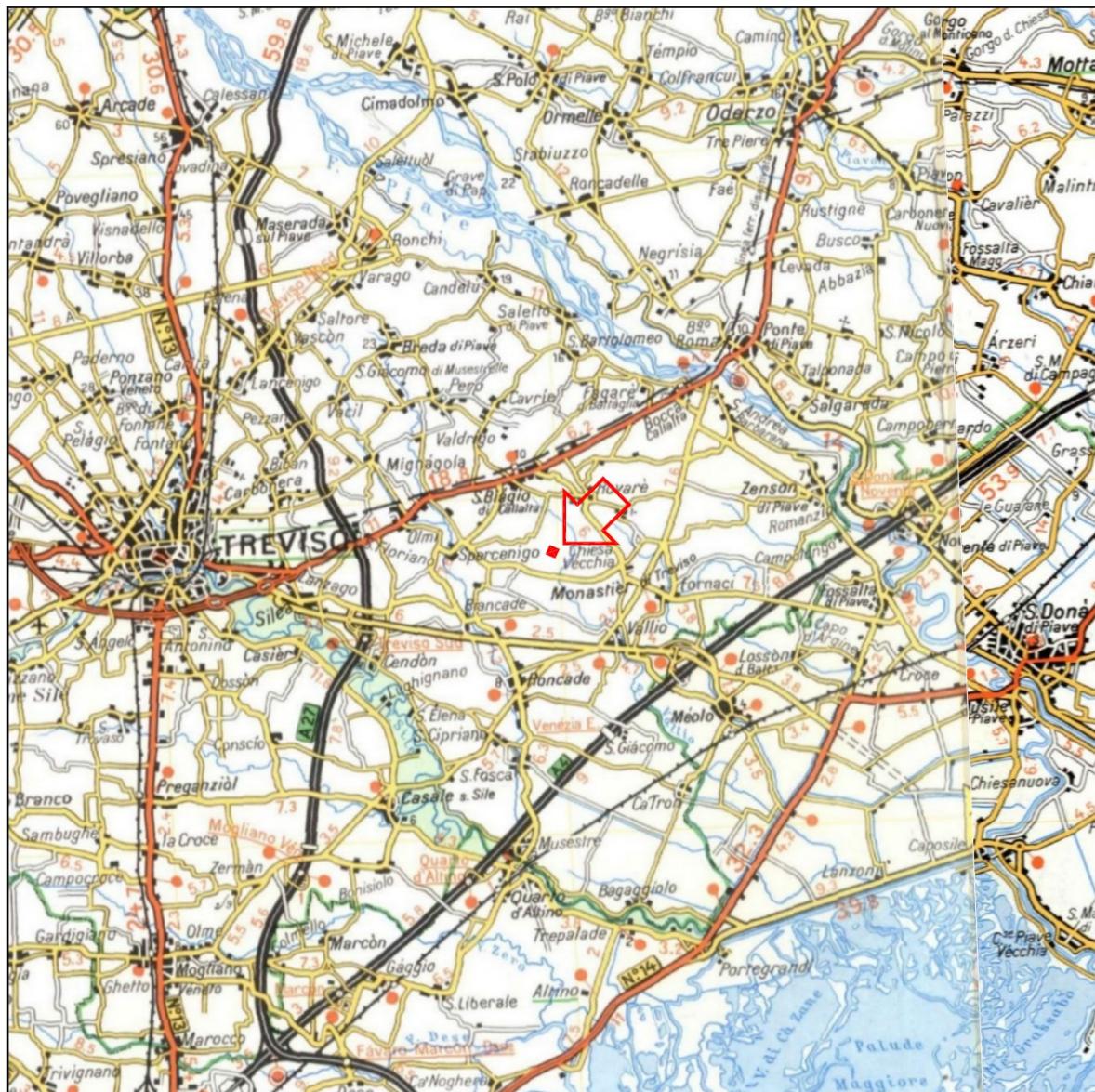
*Figura 1: Inquadramento geografico del sito*

L'area rientra nell'ampia zona agricola compresa fra gli abitati di San Biagio di Callalta, Rovarè, Monastier di Treviso, Biancade e Spercenigo.

### 3 ANALISI DEL SISTEMA VIARIO

#### 3.1 INQUADRAMENTO VIARIO

Il sito rientra in un territorio con una rete viaria particolarmente sviluppata secondo una maglia costituita da strade principali a raggiera verso la città di Treviso e strade minori con andamento vario.



*Figura 2: Rete viaria locale*

In ambito locale sono riconoscibili le seguenti principali arterie:

- Autostrada A4 “*Milano Trieste*”: tratto Venezia – San Donà di Piave;
- Autostrada A27 “*Venezia – Belluno*”: tratto Venezia – Treviso;
- Strada Regionale n. 53 “*Postumia*”: tratto Treviso – Ponte di Piave;
- Strada Statale n. 13 “*Pontebbana*”: tratto Mestre – Treviso;
- Strada Regionale n. 89 “*Treviso Mare*” (ex Strada Provinciale n. 62): tratto Treviso – San Donà di Piave.

E varie strade provinciali, fra queste le più prossime:

- Strada Provinciale n. 60 “*di mignagola*”;
- Strada Provinciale n. 61 “*Fornaci*”;
- Strada Provinciale n. 116 “*di Spercenigo*”;

### 3.2 VIABILITÀ DI ACCESSO

La scrofaia è accessibile da due strade locali, di penetrazione ai fondi agricoli, a carreggiata ristretta, entrambe individuata come Via Casaria, e laterali alla S.P. n. 60. “*di mignagola*”, con intersezioni poste fra il chilometro 9 e 10.

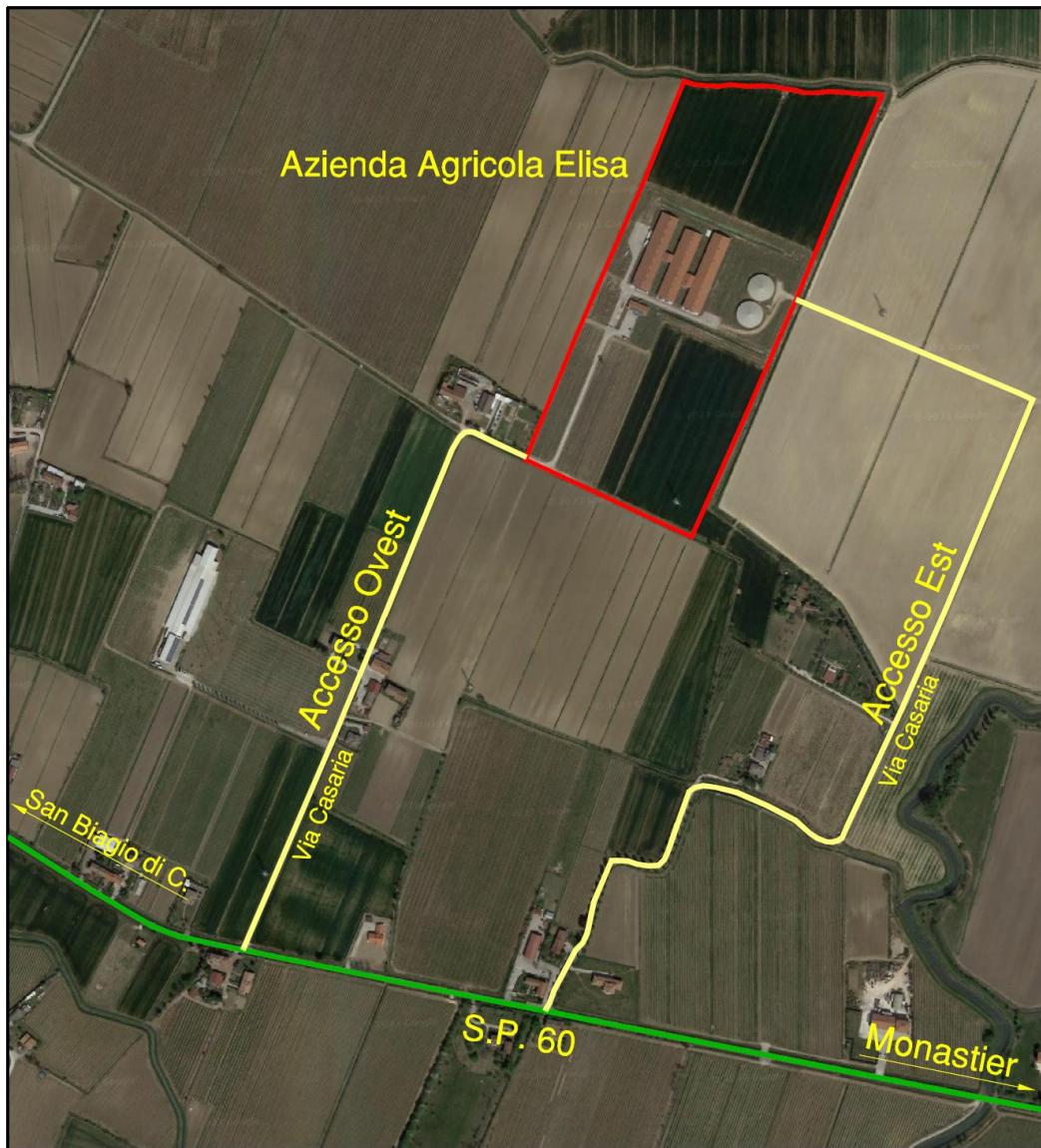


Figura 3: Viabilità di accesso all'Azienda agricola.

L'accesso Ovest è quello principale ed è utilizzato maggiormente, mentre l'accesso Est è secondario e utilizzato soprattutto per il trasporto in uscita dei liquami prodotti dall'allevamento.

La strada di accesso Ovest ha lunghezza 950 m, è asfaltata per 350 m mentre il resto del tratto è inghiaiato. Ha larghezza di circa 3 m che si amplia nelle due curve e nel tratto finale presso l'ingresso dell'Azienda dove termina.

Di seguito la sequenza fotografica, a partire dalla provinciale:



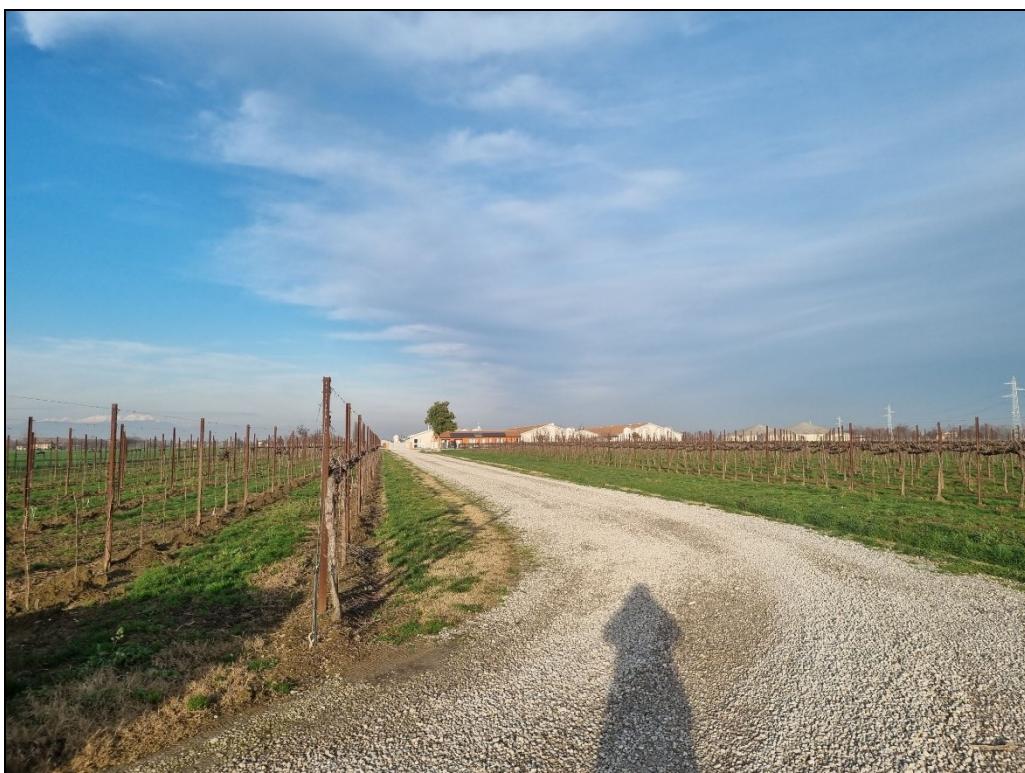
*Foto 1: ingresso della strada visto dalla provinciale (sulla destra)*



*Foto 2: tratto rettilineo asfaltato*



*Foto 3: prima curva a destra – tratto inghiaiato*



*Foto 4: seconda curva a sinistra*



*Foto 5: Tratto finale e ingresso Azienda*

La strada di accesso Est ha lunghezza 1,4 km, è asfaltata per 350 m mentre il resto del tratto è inghiaiato e sterrato. Ha larghezza di circa 3,5 m che si amplia nella parte finale.



*Foto 6: ingresso della strada visto dalla provinciale (sulla destra)*



Foto 7: tratto iniziale asfaltato

### 3.3 LA STRADA PROVINCIALE N. 60

Rappresenta l'arteria dove si concentrano i veicoli connessi all'attività dell'Azienda, oggetto, quindi, di maggiore attenzione per la valutazione dell'impatto sulla circolazione stradale.

La S.P. n. 60, nell'intero tracciato, mette in comunicazione Treviso con Zenson di Piave, come visibile nella figura seguente.

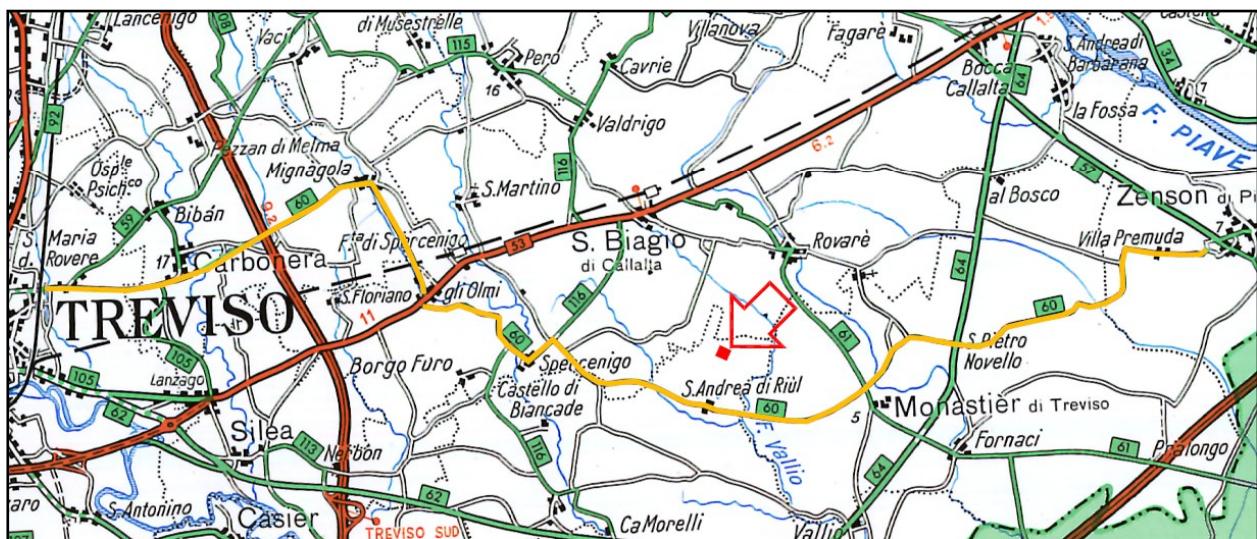


Figura 4: Il tracciato, evidenziato in giallo, della S.P: 60, con ubicato il sito d'intervento

Il tratto oggetto di valutazione è quello compreso fra la S.R. 53 (intersezione a Olmi di

San Biagio di Callalta) e la S.P. n. 64 (intersezione a San Pietro Novello di Monastier), come visibile nella seguente foto satellitare (anche ingrandita in ALL. 01):

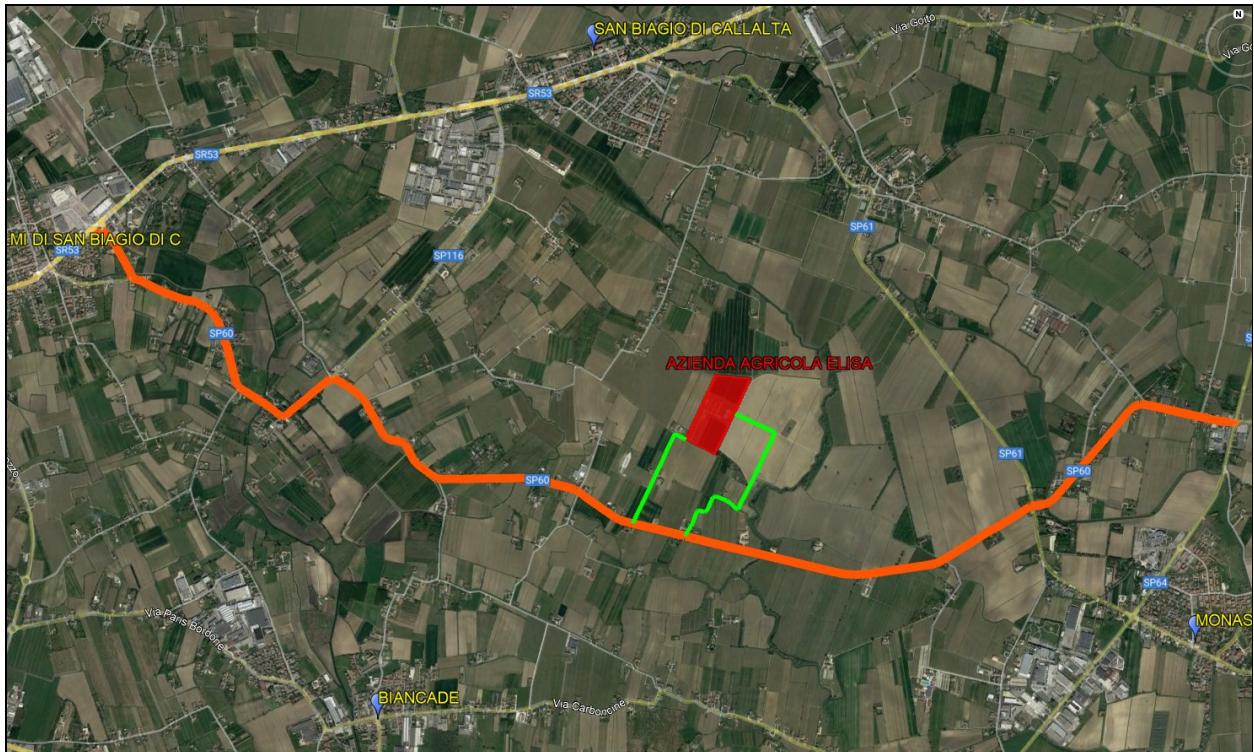


Figura 5: foto satellitare con la S.P. n. 60

La provinciale è utilizzata per il transito connesso all'attività dell'azienda nelle seguenti quattro direzioni:

- 1) Treviso e Veneto occidentale, previo inserimento sulla S.R. n. 53
- 2) casello sulla A27 Treviso Sud
- 3) Casello sulla A4 San Donà di Piave
- 4) Veneto orientale, previso inserimento sulla S.P. n. 64 e S.R. n. 53

Di seguito l'immagine satellitare con i tragitti citati (anche ingrandita in ALL. 01):



*Figura 6: foto satellitare con i tragitti connessi all'attività dell'Azienda*

La provinciale, nel tratto considerato, ha una carreggiata a larghezza variabile. A partire dalla rotatoria di allacciamento alla S.R. n. 53, località Olmi, ha larghezza 5,50 ÷ 6,00 m, con alcuni tratti a larghezza inferiore. Dopo circa 2,80 km la carreggiata mantiene la larghezza 4,50 ÷ 5,00 m per poi incrementare a 5,00 ÷ 5,50 m dopo circa 1,8 km fino al suo termine a San Pietro Novello. La larghezza non consente, quindi, la netta separazione delle due corsie di transito, come rilevabile dalla segnaletica orizzontale, salvo alcuni tratti in corrispondenza delle zone residenziali.



*Foto 8: la provinciale nell'attraversamento dell'abitato di Spercenigo*



*Foto 9: la provinciale in prossimità degli accessi all'Azienda Agricola*



*Foto 10: tratto finale della provinciale*

Le caratteristiche strutturali dell'arteria permettono la sua classificazione, come sancita da Determina del Dirigente della Provincia n. 317 del 2017/02/17, in strada tipo F extraurbana, ai sensi del Codice della Strada. Di seguito la classificazione con evidenziate le caratteristiche attribuite a quella in oggetto:

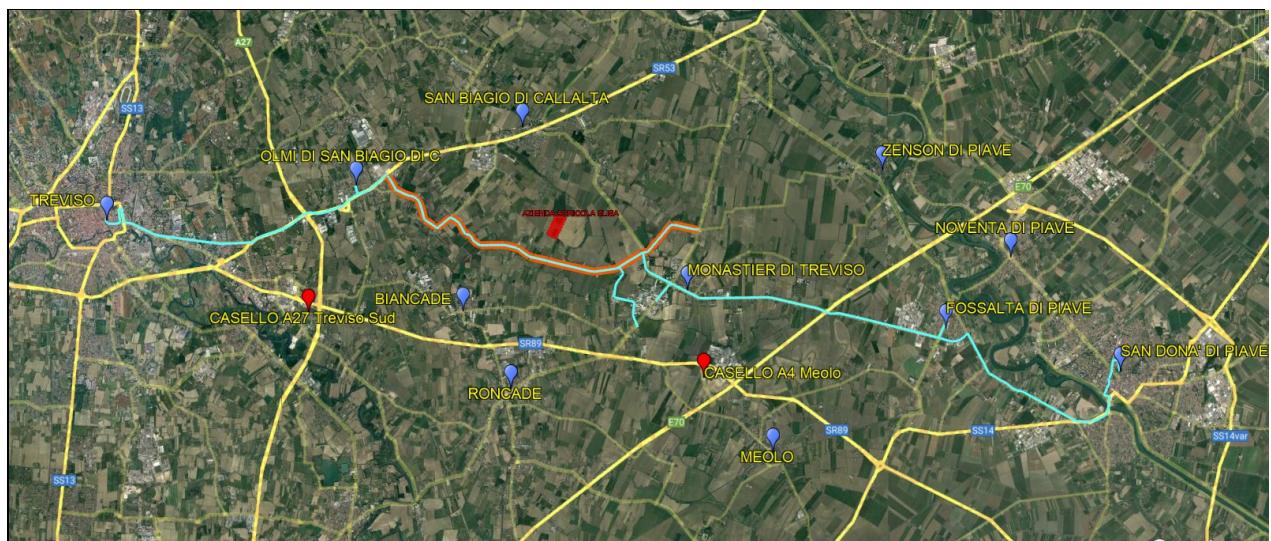
Tipo di strada		Ambito territoriale		Limite di velocità (km/h)	Numero di corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto (km/h)		Largh. corsia di marcia (m)	Largh. minima spartitraffico (m)	Largh. minima banchina in sinistra (m)	Largh. minima banchina in destra (m)	Largh. corsia di emergenza (m)	Largh. minima margine interno (m)	Largh. minima margine laterale (m)	Portata di servizio per corsia (veic./ora)
						Limite inferiore	Limite superiore								
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)	(13)	(14)		
A	Autostrada	Extra-urban	Strada principale	130	2 o più	90	140	3,75	2,60	0,70	2,50	3,00	4,00	6,10	1100
			Eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100	3,50	—	0,50	1,25	—	—	—	650
		Urbano	Strada principale	130	2 o più	80	140	3,75	1,80	0,70	2,50	3,00	3,20	5,30	1550
			Eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	80	3,00	—	0,50	0,50	—	—	—	1150
B	Extraurbana principale	Extra-urban	Strada principale	110	2 o più	70	120	3,75	2,50	0,50	1,75	—	3,50	4,25	1000
			Eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100	3,50	2,00	0,50	1,25	—	—	—	650
C	Extraurbana secondaria	Extra-urban	Strada principale	90	1	60	100	3,75	—	—	1,50	—	—	—	800
			Eventuale strada di servizio	90	1	60	100	3,50	—	—	1,25	—	—	—	600
D	Urbana di scorrimento	Urbano	Strada principale	70	2 o più	50	80	3,25	1,80	0,50	1,00	—	2,80	3,30	950
			Eventuale strada di servizio	50	1 o più	25	60	2,75	—	0,50	0,50	—	—	—	800
E	Urbana di quartiere	Urbano	Strada principale	50	1 o più	40	60	3,00	—	—	0,50	—	0,50	—	800
F	Locale	Extra-urban	Princ. a traffico sostenuto	90	1	40	100	3,50	—	—	1,00	—	—	—	450
			Princ. a traffico limitato	90	1	40	100	3,25	—	—	1,00	—	—	—	450
		Urbano	Strada principale	50	1 o più	25	60	2,75	—	—	0,50	—	—	—	800

Tabella 1: Classificazione delle strade come da Codice della Strada con evidenziata quella attribuita all'arteria in oggetto.

## 4 ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO

### 4.1 FLUSSI DI TRAFFICO SULLA S.P. N. 60

Per la valutazione del servizio offerto dalla provinciale si analizzano i percorsi più convenienti, in termini di tempo di transito e, quindi, lunghezza di collegamento fra le varie località, come riportato nell'immagine seguente (anche ingrandita in ALL. 01):



*Figura 7: percorsi più convenienti fra le varie località, con inserita anche la S.P. n. 60*

Dall'analisi effettuata si ricavano i seguenti collegamenti di località con inserita la provinciale in oggetto:

Località 1	Località 2
Monastier di T.	Olmi di San Biagio di C.
Monastier di T. (San Pietro N.)	Treviso
Fossalta di Piave	Olmi di San Biagio di C.
San Donà di Piave	Olmi di San Biagio di C.

Si ricava che la funzione principale della provinciale è il collegamento fra le località di Olmi di San Biagio di Callalta e Monastier di Treviso.

Può essere, inoltre, utilizzata dagli utenti della zona di Nord di Monastier (San Pietro Novello) per raggiungere la città di Treviso.

Il centro commerciale di Olmi svolge funzione di polo attrattivo per le località più lontane come Fossalta di Piave e San Donà di Piave. La provinciale è, quindi, inserita nei tragitti più brevi fra tali località ed Olmi.

La S.P. n. 60 non dispone di centralina per il monitoraggio e, quindi, non rientra nei monitoraggi eseguiti, in particolare, dalla provincia di Treviso.

In passato è stato eseguito un rilevamento giornaliero che ha prodotto i seguenti dati:

<b>fascia oraria</b>	<b>Veicoli pesanti</b>	<b>Veicoli leggeri</b>	<b>Totale veicoli</b>
06.30 - 07.30	-	-	-
07.30 - 08.30	3	282	285
08.30 - 09.30	2	124	126
09.30 - 10.30	2	118	120
10.30 - 11.30	1	116	117
11.30 - 12.30	1	136	137
12.30 - 13.30	0	124	124
13.30 - 14.30	0	106	106
14.30 - 15.30	2	112	114
15.30 - 16.30	0	116	116
16.30 - 17.30	1	122	123
17.30 - 18.30	3	125	128
18.30 - 19.30	0	118	118
19.30 - 20.30	-	-	-
20.30 - 21.30	-	-	-
<b>Totale passaggi</b>	<b>15</b>	<b>1.599</b>	<b>1.614</b>

*Tabella 2: Monitoraggio veicolare sulla S.P. n. 60*

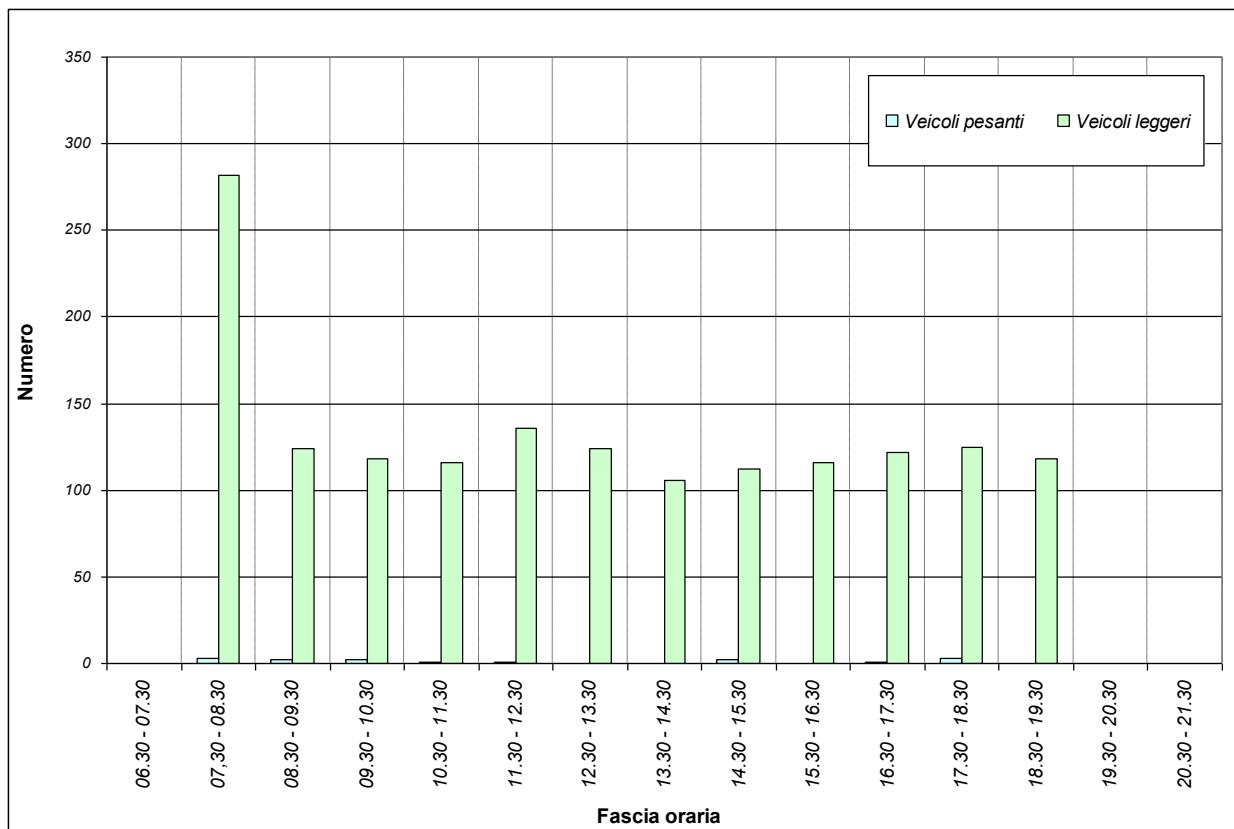


Grafico 1: Monitoraggio veicolare sulla S.P. n. 60

Vi è un passaggio significativo di veicoli al momento della apertura delle attività locali, mentre durante la giornata leggeri incrementi sono avvertibili a metà ed a fine giornata lavorativa.

I valori si mantengono bel al di sotto dei flussi orari per direzione, 450 utenti/ora, cui è associata la classificazione della strada, tipo F extraurbana a traffico limitato, come illustrata al capitolo precedente.

L'entità del traffico rilevato è confacente con le considerazioni effettuate sul servizio offerto dall'arteria. La provinciale non è compresa nei tragitti fra le località maggiori; essa, quindi, svolge la funzione locale di rispondere all'esigenza di collegamento degli utenti della zona fra le località di Olmi di San Biagio e Monastier.

#### 4.2 FLUSSI DI TRAFFICO CONNESSO ALL'AZIENDA AGRICOLA

L'attività dell'azienda agricola comporta un movimento di camion, autobotti e furgoni per il trasporto di animali, mangimi, residui liquidi e solidi, farmaci e vari, cui si aggiunge il movimento degli autoveicoli del personale.

Il progetto comporta l'incremento dei vari transiti come descritto nella tabella seguente.

Tipologia di trasporto	Attuale	Futuro
Mangime	1 camion rimorchio + 1 motrice a settimana	2 camion rimorchi a settimana
Mangime in sacchi	1 camion ogni 20 giorni	1 camion ogni 20 giorni
Suinetti in vendita	1 camion settimana con carico suinetti da 30 kg	1 camion settimana con carico suinetti da 7 kg
Scrofe fine carriera	1 camion ogni 2 settimane ma non carico del tutto (20 capi)	1 camion ogni 2 settimane carico del tutto (50 capi)
Scrofette	1 camion ogni 15 giorni	1 camion ogni 15 giorni
Carcasse	1 camion al mese	1 camion al mese
Farmaci	1 furgoncino ogni 15 giorni	1 furgoncino ogni 15 giorni
Farmaci bottigliette per la distruzione	1 furgoncino al mese	1 furgoncino al mese
Derattizzazione	1 furgoncino al mese	1 furgoncino al mese
Separato liquido	1 Autobotte al giorno*	2 autobotti al giorno*
Separato solido	0	10 all'anno
Personale e altri	8 autoveicoli al giorno	10 autoveicoli al giorno

\*) Valore medio - solo periodo feb - nov

*Tabella 3: transiti connessi all'attività dell'Azienda Agricola*

Il computo annuale dei transiti è il seguente:

FLUSSI ANNUALI	Tipologia mezzo	Attuale	stato di progetto	
			Presenza media	Capacità massima
mezzi in entrata mangimi	camion	73	78	93
mezzi in entrata mangimi in sacco	camion	18	18	18
mezzi in entrata scrofette	camion	26	26	26
mezzi in uscita suinetti	camion	52	52	52
mezzi in uscita scrofe fine carriera	camion	26	26	26
mezzi in uscita liquame/sep liq	autobotte	390	579	691
mezzi in uscita sep solido	camion	0	8	10
mezzi in uscita carcasse	camion	12	12	12
mezzi trasp farmaci	furgone	12	12	12
mezzi derattizzazione	furgone	12	12	12
<b>TOTALE (escl. personale)</b>		<b>621</b>	<b>823</b>	<b>952</b>

Eseguendo la ripartizione su base giornaliera, considerando un anno lavorativo di 250 giorni, si ottengono i seguenti valori del flusso:

FLUSSI GIORNALIERI	Tipologia mezzo	Attuale	stato di progetto	
			Presenza media	Capacità massima
mezzi in entrata mangimi	camion	0,29	0,31	0,37
mezzi in entrata mangimi in sacco	camion	0,07	0,07	0,07
mezzi in entrata scrofette	camion	0,10	0,10	0,10
mezzi in uscita suinetti	camion	0,21	0,21	0,21
mezzi in uscita scrofe fine carriera	camion	0,10	0,10	0,10
mezzi in uscita liquame/sep liq	autobotte	1,56	2,32	2,76
mezzi in uscita sep solido	camion	0,00	0,03	0,04
mezzi in uscita carcasse	camion	0,05	0,05	0,05
mezzi trasp farmaci	furgone	0,05	0,05	0,05
mezzi derattizzazione	furgone	0,05	0,05	0,05
<b>TOTALE (escl. personale)</b>		<b>2,48</b>	<b>3,29</b>	<b>3,81</b>

Personale		8 v/di	10 v/di	10 v/di
-----------	--	--------	---------	---------

L'incremento giornaliero dei mezzi di trasporto è, in media, di 1 o 2 unità e di 2 autoveicoli relativi al personale dell'azienda.

## 5 VALUTAZIONE DELL'IMPATTO - CONCLUSIONI

L'analisi effettuata ha dimostrato la valenza locale della S.P. n. 60, arteria dove si concentrano maggiormente i transiti connessi all'azienda agricola.

La realizzazione del progetto comporta un incremento dei passaggi sulla provinciale da circa 2 a 4 mezzi di trasporto giornalieri (camion, autobotti, furgoni) e da circa 8 a 10 autoveicoli giornalieri relativi, in prevalenza, al personale.

Il basso utilizzo dell'arteria in oggetto porta ad escludere nuove congestioni dovute al progetto e variazione del suo livello di servizio.

L'impatto prodotto sulla circolazione veicolare sulla provinciale può essere definito, in conclusione, insignificante.

**ALL 01**  
**FOTO SATELLITARI CON VIABILITÀ**





Foto 1: S.P. n. 60 e strade di accesso all'Azienda (Via Casaria)

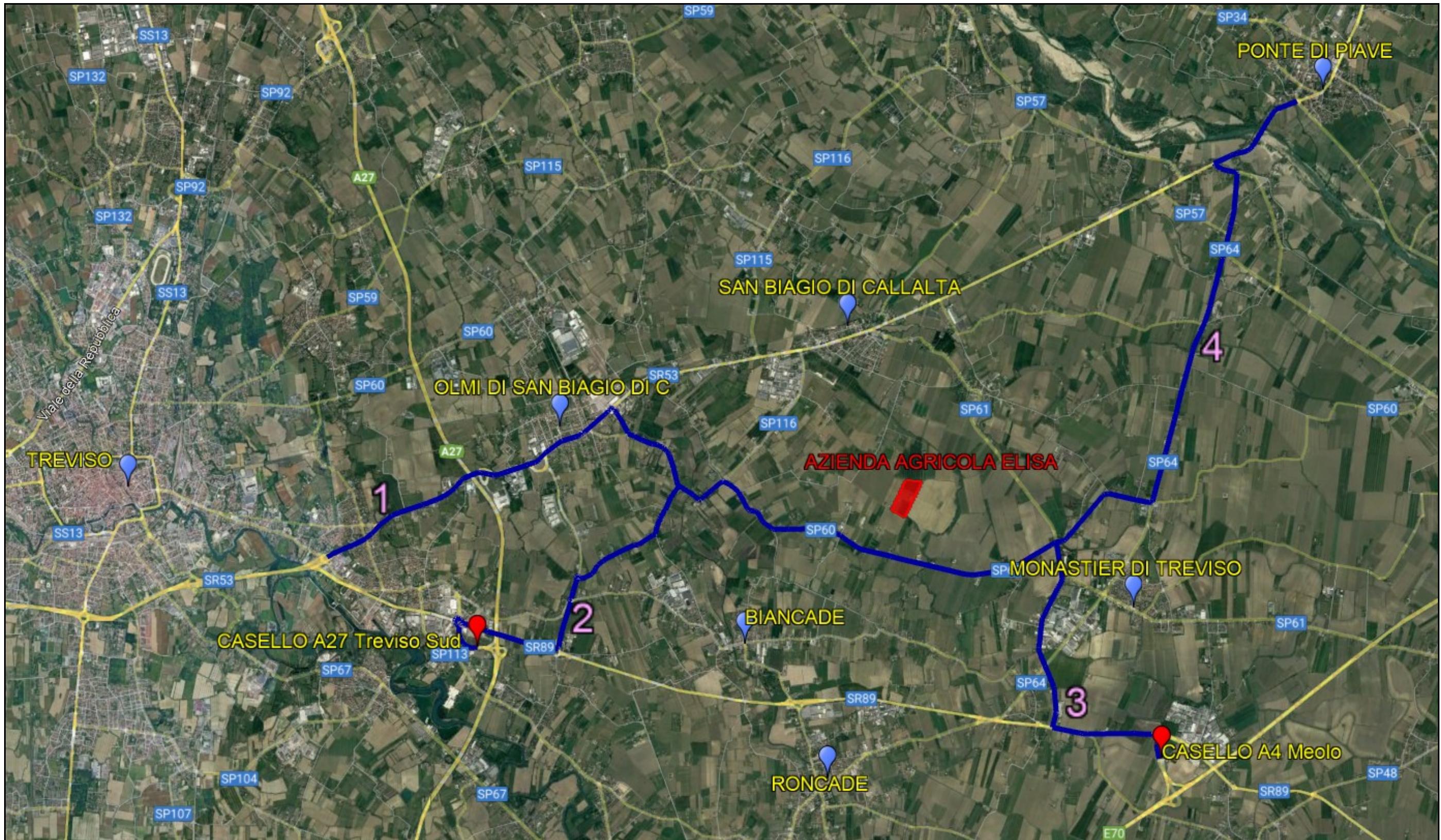


Foto 2: tragitti connessi all'attività dell'Azienda

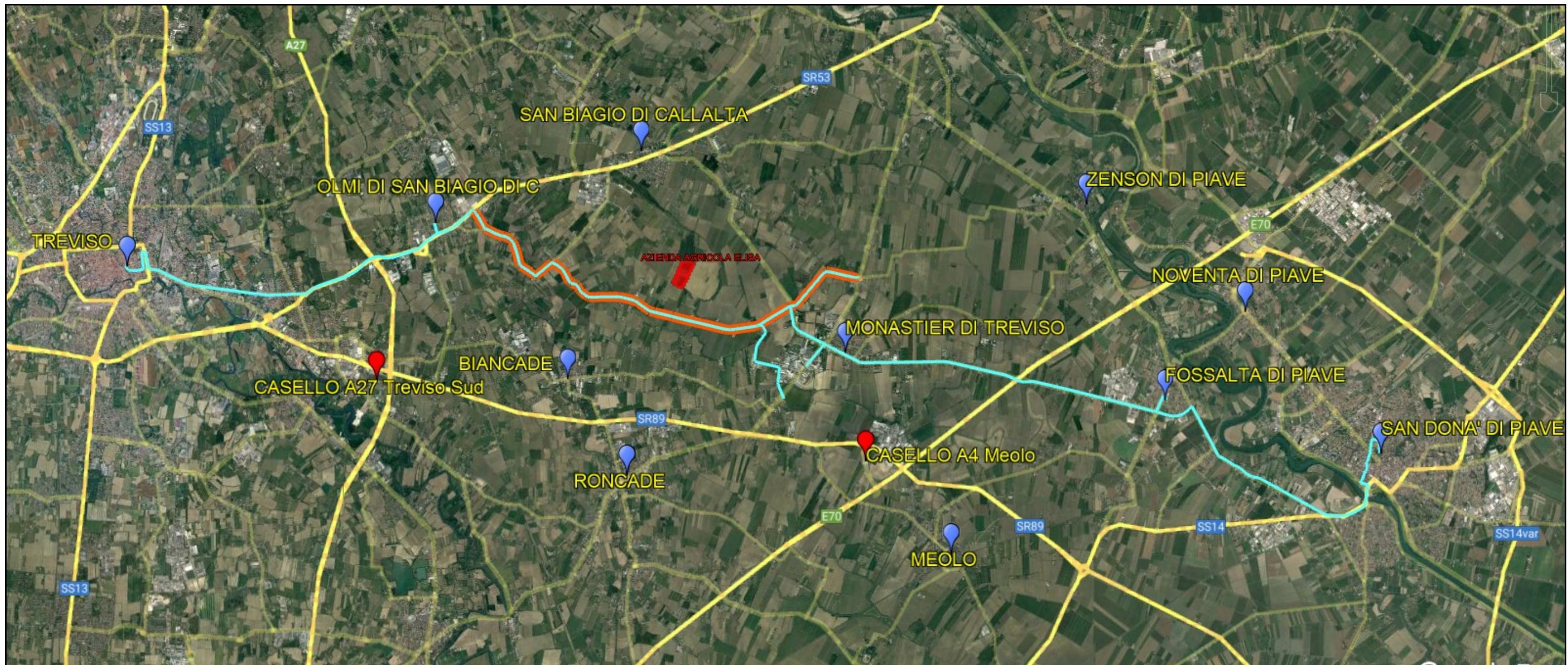


Foto 3: percorsi più convenienti fra le varie località, con inserita anche la S.P. n. 60