

RICHIESTA DI MODIFICA SOSTANZIALE ALLA AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE DET. 1277/2022 IN ALLEVAMENTO INTENSIVO DI GALLINE OVAIOLE

regione	Veneto
città metropolitana	Venezia
comune	Musile di Piave
committente	SOC. AGRICOLA SAN MARCO s.r.l.s. via Jesolo n. 46/14 300 SAN DONA' DI PIAVE (VE) P.IVA: it00181380270
installazione	SED UNITA' PRODUTTIVA via Verona n. 18 30024 MUSILE DI PIAVE (VE)
legale rappresentante	PASIN Daniela
tavola	R_11_2
titolo documento	VIABILITA' ANALISI E PROPOSTA PROGETTUALE
data emissione	02/09/2025
revisione	00/2025
motivo revisione	Integrazione documenti
professionista incaricato	VIGNADUZZO Andrea dottore agronomo
collaboratori	



Sede ufficio: via S.Biagio, 4_30025 Fossalta di Portogruaro (VE) -
Sede fiscale: via E. Colavitto, 10_30028 S. Michele al Tagliamento (VE)
C.F. VGN NDR 72A26 E473H P.IVA 03478300274
cell +39 349 6904909 - email a.vignaduzzo@gmail.com - pec a.vignaduzzo@epap.conafpec.it
Albo Dottori Agronomi e Dottori Forestali Venezia n. 270

Indice

Premessa al documento	3
Analisi della rete viaria	4
Analisi della viabilità di avvicinamento	5
Incrocio sp50 - via Verona	5
Criticità incrocio sp50-via Verona	7
Criticità su via Verona	11
Analisi dei flussi di traffico all'Installazione	13
Stato di fatto	13
Stato di progetto	14
Proposte di miglioramento alla gestione del traffico	16
Soluzioni per la gestione del traffico	16
Interventi su sp50	17
Interventi su via Verona	17
Alternative di progetto	18

PREMESSA AL DOCUMENTO

Il presente documento analizza nel specifico la viabilità che interessa il sito dell'Installazione ed in particolare si propone di individuare gli aspetti di criticità derivanti dall'attuale condizione di via Verona e dell'innesto con sp50. A tale riguardo, si intende qui procedere ad una trattazione organica del tema viabilità, proponendo di procedere secondo la seguente successione logica:

1. Analizzare le infrastrutture viarie e le condizioni generali delle strade;
2. Verificare e quantificare l'utilizzo della viabilità da parte dei mezzi afferenti all'Installazione e da parte degli fruitori che insistono su via Verona;
3. Quantificazione delle variazioni del traffico a seguito dell'intervento a progetto presso l'allevamento;
4. Proposta progettuale di adeguamento della viabilità alle nuove esigenze post-intervento ed analisi delle posposte alternative.

ANALISI DELLA RETE VIARIA

Il sito si trova in un'area agricola isolata, accessibile attraverso una viabilità di avvicinamento che si caratterizza per la limitata manutenzione del fondo stradale. Via Verona, infatti, fa parte della viabilità comunale minore, con carreggiata di ampiezza limitata e scarsamente sottoposta a manutenzione. L'arteria di avvicinamento è la strada provinciale sp50 che collega Musile di Piave al comune di Monastier (TV) denominata via Argine San Marco Superiore: si tratta di una strada a scorrimento lento che viene di norma frequentata da vetture leggere e meno frequentemente da mezzi pesanti.

Tracciato stradale di avvicinamento al sito

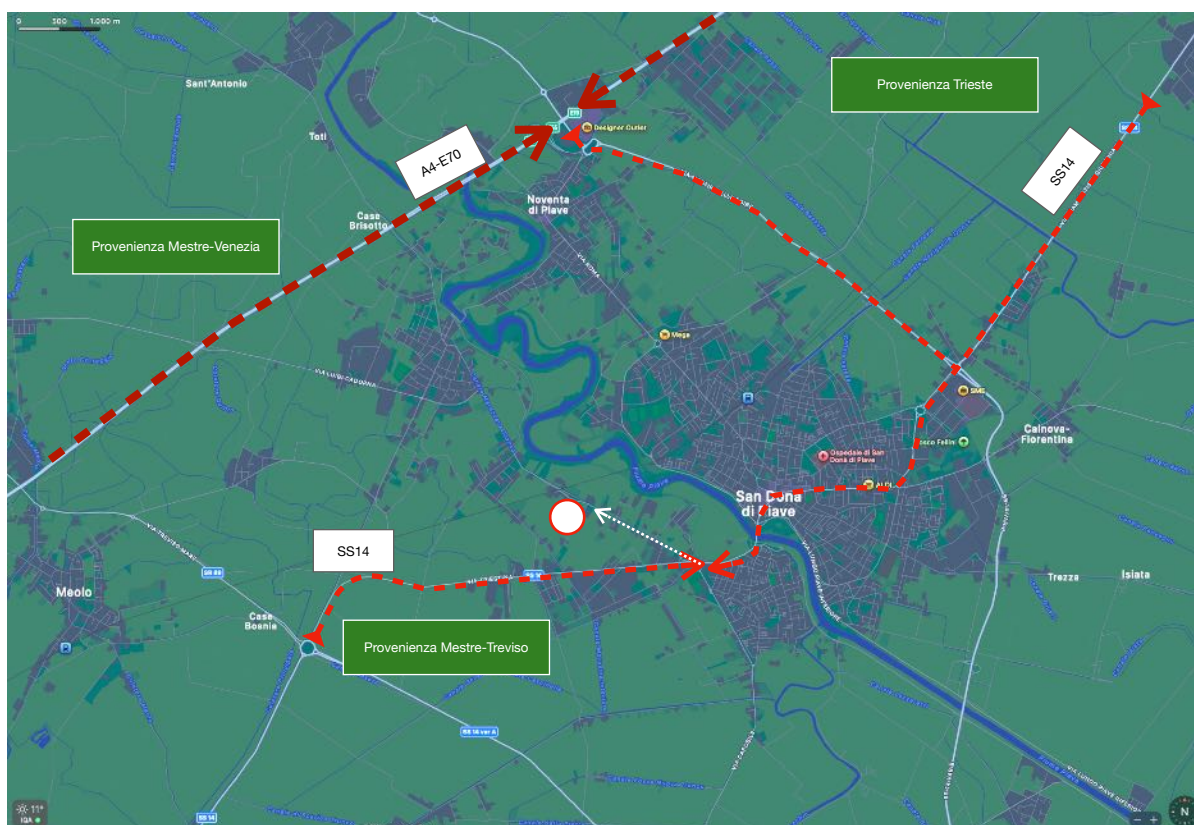


Analizzando la viabilità sovra-ordinata, l'avvicinamento alla sp50 ed a via Verona può seguire i seguenti percorsi:

- PROVENIENZA DA AUTOSTRADA A4-E70: in arrivo da est -Trieste, che da ovest -Venezia, l'uscita autostradale più agevole rimane Noventa-San Donà di Piave. Il percorso più agevole è quello più ade-

guato per i mezzi pesanti percorre la ss14-variante via Martiri delle Foibe verso sud fino ad intersecare la ss14;

- PROVENIENZA TRIESTE SS14: in arrivo da est e segue il percorso della ss14, con possibilità di percorrere la ss14-variante; dopo il superamento del ponte sul fiume Piave interseca sp50;
- PROVENIENZA VENEZIA SS14: in arrivo da ovest su arteria statale. Dopo superamento della zona produttiva-commerciale in comune di Musile di Piave, interseca la sp50 in corrispondenza del raccordo con sp51.






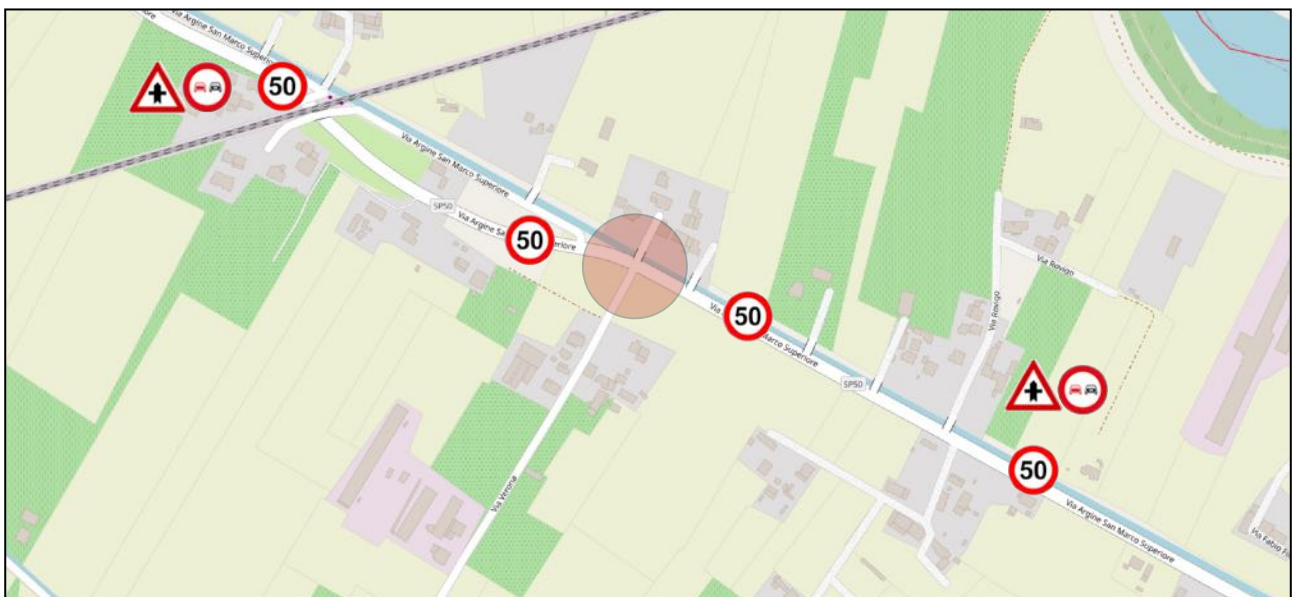
ANALISI DELLA VIABILITÀ DI AVVICINAMENTO

Incrocio sp50 - via Verona

Specifica analisi viene riservata alla viabilità in avvicinamento all'Installazione, ponendo un focus su via Verona, strada di competenza comunale, e sulla porzione di sp50 in avvicinamento all'incrocio con via Verona, di competenza di città metropolitana di Venezia.

L'estratto del grafo stradale di seguito riporta il tratto di avvicinamento all'incrocio con via Verona, con evidenza della segnaletica presente e ricorrente alla seguente simbologia:

LEGGENDA	
	Limite di velocità Km/h 50
	Incrocio
	Divieto di sorpasso



Ricognizione fotografica aerea dell'incrocio sp50-via Verona**Criticità incrocio sp50-via Verona**

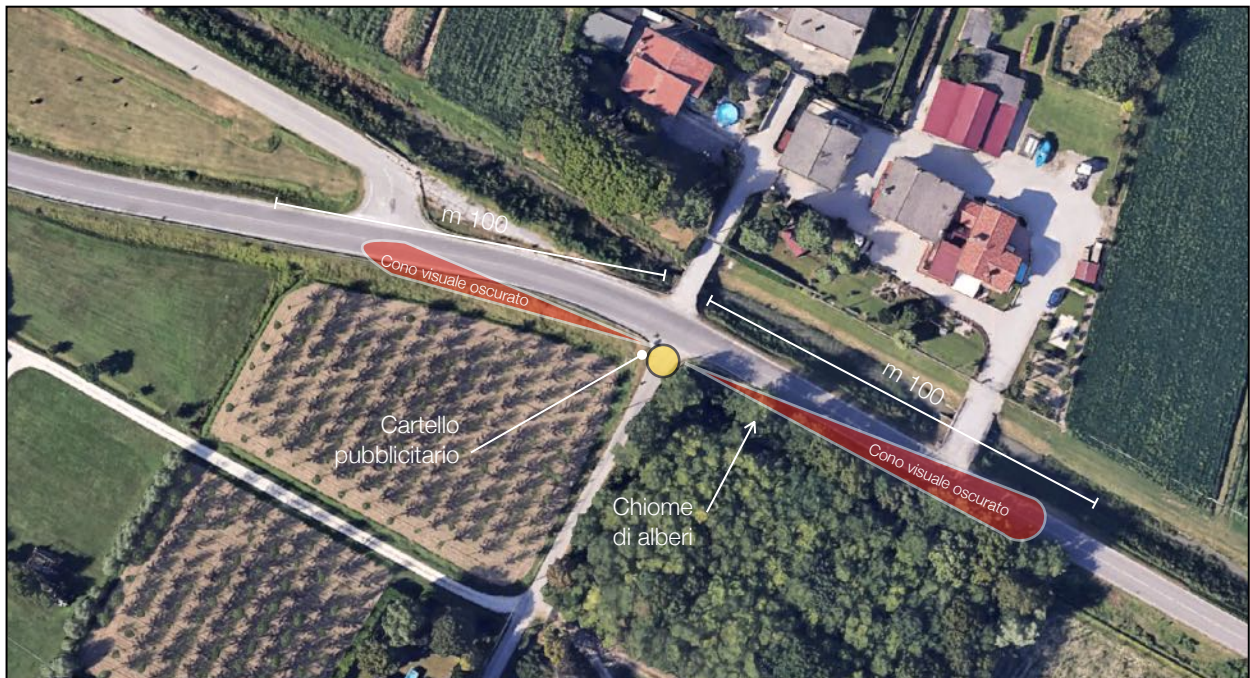
L'incrocio tra la strada provinciale e via Verona presenta alcuni elementi di criticità derivati direttamente dalla conformazione delle strade, oltre ad elementi indiretti che dipendono principalmente dalla condotta dei guidatori. Di seguito si riporta in modo sintetico ma esaustivo l'elenco delle criticità oggettive rilevate in prossimità dell'incrocio:

- a. L'incrocio, a quattro vie, si trova in prossimità di una rampa in curva della sp50. La principale criticità è derivata dalla scarsa visibilità rispetto all'incrocio da parte dei mezzi che percorrono sp50 in direzione est poiché l'incrocio è visibile solamente da poche decine di metri di distanza. Per chi proviene da via Verona e si immette sulla provinciale, la visibilità è scarsa a causa del fatto che i mezzi provenienti da ovest sono avvistati solamente quando sono risaliti dal sottopasso;



b. In corrispondenza dell'incrocio vi sono alcuni elementi che ostacolano la completa visibilità dell'incrocio da parte di chi è in salita da via Verona e si immette sulla provinciale:

- ▶ **Cartello pubblicitario privato** situato su lato ovest dell'incrocio: il cartello è collocato sulla scarpata sud della strada provinciale, a est rispetto via Verona e si trova nella linea chetraguardi l'incrocio con la provinciale sul tratto in risalita dal sottopasso. Il cartello rappresenta un problema per tutti i mezzi ed in particolare per quelli in cui la postazione di guida risulta essere rialzata, come trattorie agricole, furgoni e camion.
- ▶ **Alberature in prossimità della scarpata sud sp50**: ad est rispetto all'incrocio vi sono alberature ad alto fusto le cui chiome si avvicinano al sedile della strada e che impediscono la visuale ai mezzi in avvicinamento all'incrocio da via Verona. In questa condizione i mezzi sono obbligati ad avvicinarsi al limite dello stop ed immettersi sulla provinciale con scarsa visibilità.



Riprese fotografiche

Punto di ripresa su sp50
verso ovest



Punto di ripresa su incrocio
lato via Verona



Punto di ripresa su incrocio
lato sp50



Punto di ripresa su sp50
verso est



Dettaglio del cartello pubblicitario in prossimità dell'incrocio



Oltre alle dirette conseguenze generate dalla scarsa visibilità in prossimità dell'incrocio, si segnalano anche delle problematiche derivanti da comportamenti inappropriati. **In termini assoluti la criticità di maggiore rilevanza deriva dalla velocità sostenuta che mantengono i mezzi leggeri e pesanti percorrendo la strada provinciale 50.** Pur essendo esplicitamente riportato il limite di 50 km all'ora in entrambe le direzioni di marcia, da semplici osservazioni in loco si rileva che i mezzi transitano a velocità sostenuta, eccessiva rispetto alle condizioni critiche dell'incrocio. Si richiama in particolare il fatto che le auto provenienti dalla frazione di Croce che risalgono la rampa sulla provinciale sono visibili solamente in prossimità dell'incrocio. Anche i mezzi che provengono dalla provinciale con velocità sostenuta, identificano l'incrocio con scarso anticipo.

CRITICITÀ SU VIA VERONA

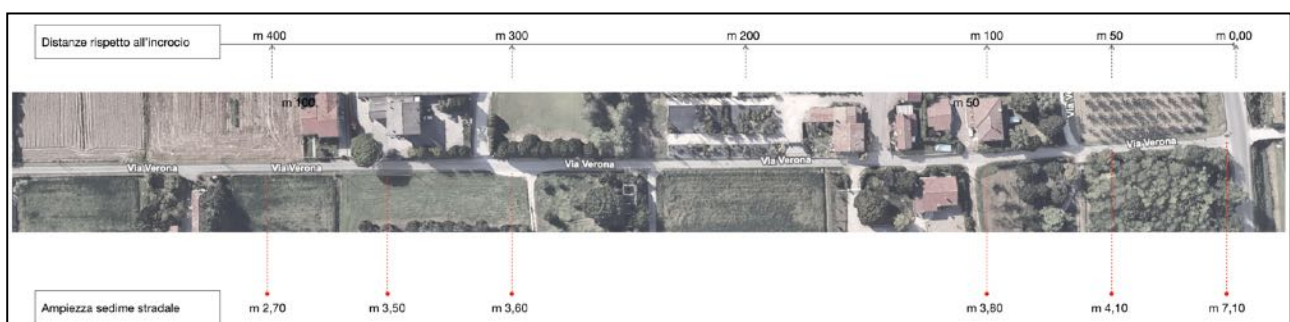
Per quanto riguarda via Verona si rilevano le seguenti criticità

- c. Via Verona ha una ampiezza di carreggiata [si fa riferimento al tratto asfaltato di strada] media di cm 350, mentre in prospicenza all'incrocio, dove la strada sale sulla rampa di raccordo che inizia circa 50 metri prima dell'incrocio, l'ampiezza della carreggiata raggiunge cm 480 circa;

- d. Il tratto di via Verona dall'incrocio fino all'ingresso al sito dell'Installazione ha il fondo dissestato, con cedimenti dell'asfalto e formazione di avvallamenti. Da quanto si evince e da quanto dichiarato dagli uffici del comune, la manutenzione della strada non è stata effettuata in tempi recenti;
- e. L'impiego della strada si rileva essere contenuta in termini di frequenza di flussi, tuttavia si sono osservati transiti di diverse tipologie di mezzi che possono essere come di seguito rappresentati:

Tipologia di mezzi che frequentano via Verona	
Tipo di mezzo	Note
Vetture	<ul style="list-style-type: none"> - Orario diurno: frequenza in ingresso su via Verona circa 6/8 flussi/ora fino a m 150 e 1/2 flussi/ora oltre i vivai Lessi - Orario notturno: frequenza molto ridotta, inferiore a 2 flussi/ora
Furgoni e mezzi commerciali leggeri	<ul style="list-style-type: none"> - Orario diurno: frequenza maggiore nelle prime ore del mattino per attività su vivaio e su deposito di ramaglie ed inerti [fino circa m 250 da innesto incrocio]. Tarda mattinata e pomeriggio flussi meno frequenti; - Orario notturno: frequenza molto ridotta ed occasionale
Camion e mezzi pesanti	<ul style="list-style-type: none"> - Orario diurno: frequenza maggiore nelle prime ore del mattino per attività su vivaio, su deposito di ramaglie ed inerti [fino circa m 250 da innesto incrocio] e su allevamento [fino a m 350 da incrocio]. Tarda mattinata e pomeriggio in generale flussi meno frequenti e nulli su allevamento; - Orario notturno: frequenza occasionale.
Trattori agricoli con rimorchio	<ul style="list-style-type: none"> - Orario diurno: frequenza con variazioni stagionali: maggiore nelle prime ore del mattino per attività su vivaio, su deposito di ramaglie ed inerti [fino circa m 250 da innesto incrocio] e su allevamento [fino a m 350 da incrocio]. Tarda mattinata e pomeriggio in generale flussi meno frequenti e nulli su allevamento; - Orario notturno: frequenza nulla.

Schema di via Verona con distanze rispetto all'incrocio don sp50



ANALISI DEI FLUSSI DI TRAFFICO ALL'INSTALLAZIONE

STATO DI FATTO

Il flusso di traffico generato dall'Installazione dell'allevamento esistente è determinato da misurazioni oggettive che si basano sul conteggio diretto dei mezzi in entrata ed uscita. Il riscontro oggettivo è supportato e giustificato dai documenti di trasporto che vengono rilasciati/ritirati all'atto della consegna o del carico e che accompagnano ogni forma di trasporto di prodotto.

Di seguito si riporta la sintesi dei flussi di transito, distinguendo per tipologie di mezzo e quindi di merce trasportata, specificando il numero di transiti per anno - mese - settimana - giorno. A tale proposito si specifica che il calcolo dei transiti viene effettuato conteggiando gli ingressi all'Impianto, ovvero, per ogni ingresso al sito di allevamento, viene computato un transito effettivo:

Tipologia di mezzo		Lunghezza in metri	Attività / note	Flussi			
				n./anno	n./mese	n./settiman	n./giorno
Trattrice agricola	Trattrice agricola con rimorchio	12,0 - 14,0	Ritiro delle polline	156,5	13,0	3,0	0,4
Autoarticolato	Camion motrice con cassone + rimorchio	14,0 - 16,5	Consegna di mangime e farine	114,8	9,6	2,2	0,3
Bilico	Motrice + rimorchio	16,0 - 18,7	Consegna imballi e ritiro uova	156,5	13,0	3,0	0,4
Camion motrice	Motrice con scarababile	14,0 - 16,5	Ritiro rifiuti speciali e rifiuti Cat.2	9,0	0,8	0,2	0,0
	Motrice con gabbie	14,0 - 16,5	Ritiro galline fine ciclo	8,7	0,7	0,2	0,0
	Motrice con gabbie	14,0 - 16,5	Consegna pollastre inizio ciclo	5,0	0,4	0,1	0,0
TOTALE FLUSSI ALL'IMPIANTO				450,6	37,5	8,6	1,2

A quanto determinato nella tabella appena sopra, si specifica che:

- ▶ I transiti dei mezzi si limitano alle giornate lavorative comprese tra lunedì e venerdì mentre sono esclusi durante le domeniche ed i festivi;
- ▶ Il flusso dei mezzi avviene esclusivamente in orario diurno, prevalentemente nella fascia oraria compresa tra le 07,00 e le 12,00. Gli accessi in orario pomeridiano sono occasionali;
- ▶ L'accesso dei mezzi è programmato con i fornitori seguendo una cadenza regolare e concordando le fasce orarie di ingresso: variazioni al programma di flussi possono avvenire solo per eventi straordinari e risultano occasionali ed estremamente rare.

Relativamente ai veicoli leggeri, compresi vetture, furgoni leggeri con massa a pieno carico inferiore ton. 7,5, si determina circa 10 flussi giornalieri. In occasione di interventi straordinari all'Installazione si possono registrare maggiore numero di mezzi leggeri in transito, rimanendo tuttavia eventi poco frequenti e di durata limitata.

Stato di progetto

In termini di incidenza sui flussi di traffico, l'incremento del numero di capi in allevamento non comporta una sostanziale modifica alla tipologia dei mezzi che entrano all'interno dell'area dell'installazione. Infatti, non vi sono modifiche alla tecnologia adottata e l'organizzazione dell'allevamento rimane esattamente quella esistente.

A progetto attuato si attendono modifiche relative alle quantità di prodotti che sono oggetto di trasporto, ovvero che necessitano di mezzi per essere introdotti all'interno dell'allevamento oppure per essere trasportati verso altri luoghi di destinazione. A tale proposito, si possono riassumere come di seguito le condizioni *post-operam* che riguardano la logistica ed i flussi di traffico veicolare:

- ▶ Il fabbisogno di mangime aumenta di circa il 30% rispetto a quello attuale, tuttavia il programma di consegna per 3 volte alla settimana verrà mantenuto come è attualmente: sarà aumentata la quantità di mangime scaricato ad ogni singola consegna senza incrementare il numero di mezzi in entrata;
- ▶ Il ritiro delle uova avverrà anch'esso per 3 volte alla settimana, come attualmente avviene, caricando sullo stesso mezzo un maggiore numero di pedane di uova;
- ▶ Il ritiro dei rifiuti, compresi i rifiuti speciali e i rifiuti di categoria 2 non destinati ad uso alimentare, analogamente avverrà secondo la programmazione già esistente, senza necessità di ricorrere a incremento di mezzi in entrata;
- ▶ Il ritiro della pollina mantiene la programmazione di 3 volte per settimana e lo stesso mezzo ha capienza più che sufficiente per caricare la maggiore produzione di pollina, senza dover aumentare i flussi in entrata;
- ▶ L'aumento dei capi in allevamento comporta un maggiore flusso di mezzi per le operazioni di consegna delle pollastre e per il conseguente ritiro delle galline mature. L'incremento di flusso è proporzionale al numero di capi incrementati in allevamento, passando da 68.280 a 98.880.

A seguito di quanto detto, richiamando la tabella sui flussi di traffico si riportano i dati aggiornati:

Tipologia di mezzo		Attività / note	Flussi			
			n./anno	n./mese	n./settimana	n./giorno
Trattrice agricola	Trattrice agricola con rimorchio	Ritiro delle polline	156,5	13,0	3,0	0,4
Autoarticolato	Camion motrice con cassone + rimorchio	Consegna di mangime e farine	114,8	9,6	2,2	0,3
Bilico	Motrice + rimorchio	Consegna imballi e ritiro uova	156,5	13,0	3,0	0,4
Camion motrice	Motrice con scarrabile	Ritiro rifiuti speciali e rifiuti Cat.2	9,0	0,8	0,2	0,0
	Motrice con gabbie	Ritiro galline fine ciclo	11,3	0,9	0,2	0,0
	Motrice con gabbie	Consegna pollastre inizio ciclo	6,5	0,5	0,1	0,0
TOTALE FLUSSI ALL'IMPIANTO			454,7	37,9	8,7	1,2

Rimangono vevoli le condizioni per le quali si prevedono i flussi di traffico nelle sole giornate lavorative e nelle fasce orate diurne.

Per quanto concerne il flusso dei veicoli leggeri, non si prevedono variazioni sostanziali rispetto allo stato attuale, stimando una media di 10 transiti giornalieri.

PROPOSTE DI MIGLIORAMENTO ALLA GESTIONE DEL TRAFFICO

Le analisi condotte relative alla viabilità riportano sostanzialmente una situazione critica che deriva principalmente da questi fattori coesistenti:

- ▶ Incrocio via Verona-sp50:
 - Elevata velocità di percorrenza sulla strada provinciale;
 - Stretta vicinanza tra incrocio e rampa in salita proveniente da frazione Croce;
 - Innesto su via Verona con limitata ampiezza della carreggiata disponibile;
 - Scarsa visibilità sull'incrocio.
- ▶ Via Verona:
 - Ampiezza limitata della carreggiata;
 - Fondo stradale sconnesso;
 - Flusso di traffico pesante generato da altre attività.

Sulle criticità individuate sono proposte una serie di soluzioni da mettere in atto congiuntamente per gestire il traffico all'interno di un ambito di sicurezza, senza stravolgere lo stato di fatto con interventi onerosi e per questo non sostenibili.

Le proposte avanzate tengono anche conto del fatto che non sono previste variazioni sostanziali alle attuali condizioni di traffico, ovvero, Società Agricola San Marco, a seguito dell'intervento di aumento dei capi installa, non causerà alcuna modifica allo stato attuale del traffico. Peraltro degli interventi qui proposti beneficeranno anche le altre imprese che utilizzano la viabilità di via Verona, oltreché i cittadini residenti. Pertanto, le soluzioni proposte permetteranno di mettere in sicurezza la viabilità a prescindere dall'intervento in progetto. È quindi possibile affermare che l'occasione della modifica sostanziale all'AIA esistente, consente un miglioramento in termini di sicurezza e di fruibilità della viabilità, che altrimenti non sarebbe stata affrontata e gestita.

SOLUZIONI PER LA GESTIONE DEL TRAFFICO

Come detto, le soluzioni proposte si ritiene opportuno metterle in atto congiuntamente. L'insieme di queste permette di rimanere all'interno di condizioni di sicurezza per la viabilità, senza necessariamente ricorrere ad interventi molto onerosi, come ad esempio l'allargamento della sede stradale di via Verona ed il rifacimento dell'innesto con sp50.

Interventi su sp50

In questo caso, il principio generale è di ridurre la velocità di percorrenza sulla strada provinciale, installando appositi apprestamenti che obbligano i mezzi in transito a rimanere dentro un range di velocità adeguata alla criticità dell'incrocio:

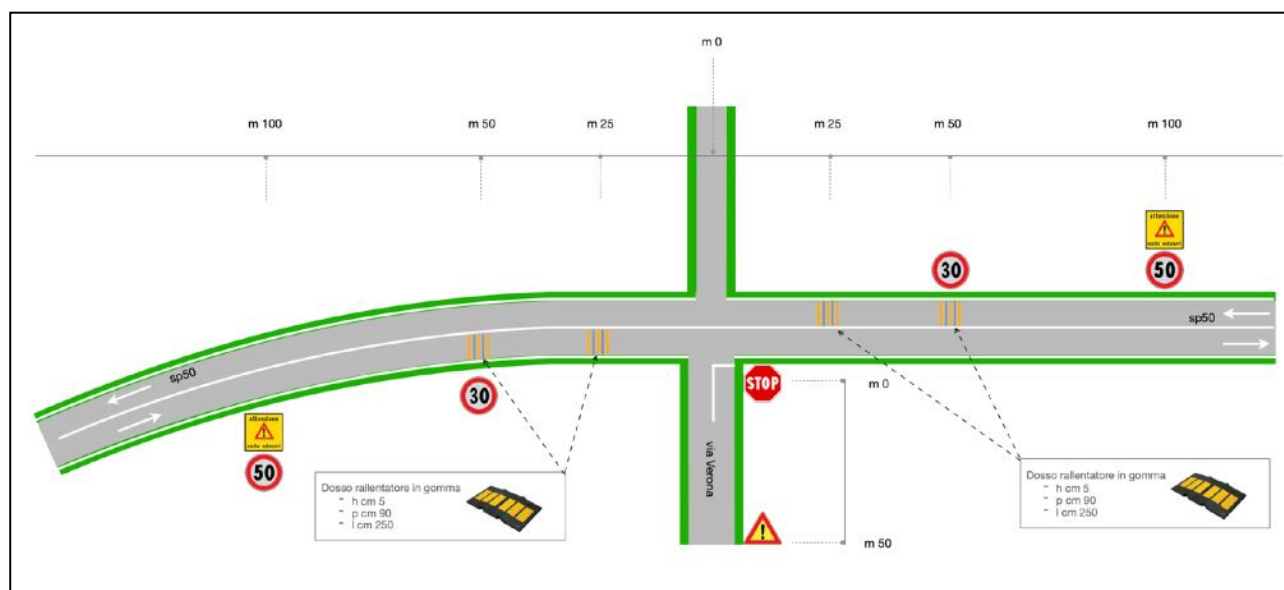
- ▶ Limitazione della velocità a 30 km/h in prossimità dell'incrocio, con installazione dei cartelli stradali;
- ▶
- ▶ Installazione di cartello di attenzione per i mezzi in uscita dall'incrocio;
- ▶ Installazione di dosso rallentatore in prossimità dell'incrocio;
- ▶ Installazione di specchio parabolico stradale a favore dell'uscita da via Verona;
- ▶ Eliminazione di cartello pubblicitario sul lato ovest incrocio via Verona su sp50;
- ▶ Eliminazione ed abbattimento alberature con chioma su lato sud della scarpata sp50 e su scarpata via Verona incrocio su sp50.

Interventi su via Verona

Anche su via Verona viene confermato il principio generale di ridurre la velocità di transito, oltre alla sistemazione del fondo stradale:

- ▶ Limitazione della velocità a 30 km/h lungo tutto il tratto di via Verona, con installazione dei cartelli stradali;
- ▶ Installazione di cartello di attenzione in avvicinamento all'incrocio
- ▶ Sistemazione del dissesto del fondo stradale.

Si riporta schema grafico per installazione di cartelli e dossi rallentatori su sp.50 e via Verona:



ALTERNATIVE DI PROGETTO

Rispetto al progetto proposto per la gestione della viabilità, possono essere prese in considerazione delle soluzioni alternative che, in ogni caso, risultano essere onerose e che richiedono tempi di realizzazione lunghi e non meglio quantificabili. Tuttavia, di seguito si propongono le alternative alla soluzione proposta:

- A. Allargamento della trada provinciale in prossimità dell'innesto con via Verona con la realizzazione di una corsia di decelerazione per i mezzi in entrata su via Verona ed una corsia di accelerazione ed innesto sulla provinciale per i mezzi provenienti da via Verona. Questo intervento metterebbe in sicurezza l'incrocio tra le due strade, riservando ai mezzi in manovra le corsie per rallentare ed affrontare l'incrocio a bassa velocità ed in condizioni di sicurezza. Questa soluzione prevederebbe un intervento di ristrutturazione della viabilità da parte dell'ente gestore, con impegno notevole in termini economici per la fase di esproprio e per i conseguenti interventi di realizzazione dell'opera;
- B. Allargamento dell'innesto di via Verona su sp50 per l'intera lunghezza della rampa per m 65 circa. L'ampiezza del nuovo sedime, fino a m 5,40 complessivi ed effettivi, metterebbe a disposizione cm 270 di ampiezza delle corsie per i rispettivi sensi di marcia. Questa soluzione prevede ebbe l'esproprio da parte di ente gestore della strada di una fascia di terreno di circa cm 200 di ampiezza su uno dei lati della strada, oltre la carreggiata attuale, la realizzazione del terrapieno e le conseguenti opere di consolidamento, l'installazione di guardrail e accessori alla viabilità;

- C. Allargamento del sedime stradale di via Verona a partire dall'inizio della rampa verso l'incrocio e fino all'allevamento per una lunghezza complessiva di m 350 circa. L'ampiezza del nuovo sedime fino a cm 5,00 complessivi ed effettivi potrebbe essere prevista in deroga alle misure minime di cm 2,70 per carreggiata per le strade afferenti alle reti locali, che assolvono alla funzione di accesso e che possono essere indicativamente costituite dalle strade urbane locali di categoria F. Questa soluzione prevederebbe l'esproprio coatto di una fascia di terreno di circa cm 100 di ampiezza su uno dei lati della strada, oltre la carreggiata attuale. Questa ampiezza consentirebbe il transito a bassa velocità di un camion [larghezza del camion cm 250] ed una vettura [larghezza media di una vettura cm 180];
- D. In alternativa al punto C., la strada via Verona viene mantenuta nelle dimensioni attuali con la realizzazione di aree di sosta temporanea/rientranze lunghe ciascuna circa m 20 e profonde circa cm 200 oltre al coniglio stradale grazie alle quali i mezzi potrebbero accostare per permettere il transito agevolato a quelli provenienti da direzione opposta. Anche questa soluzione prevederebbe l'esproprio da parte dell'ente gestore della strada di un'area complessiva di circa m² 120, oltre la carreggiata attuale.

- - - - - FINE DOCUMENTO - - - - -

Musile di Piave, li 02/09/2025

Il sottoscrittore

Dott. Andrea VIGNADUZZO

