Spett.le Provincia di Treviso

Settore Ambiente e Pianificazione Territoriale

Ufficio Valutazione Impatto Ambientale

Via Cal di Breda, 116
31100 Treviso (TV)

Inviata mezzo PEC protocollo.provincia.treviso@pecveneto.it

Oggetto: Procedimento unico di V.I.A. ai sensi dell'art. 27-bis e art. 208, del D.Lgs. 152/06 s.m.i..

Ampliamento allevamento suinicolo e revisione Autorizzazione Integrata Ambientale in Comune di Roncade (TV) proposto dalla ditta SUINAL di Merlo Luigi.

Osservazioni ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152

Gentile Amministrazione,

con la presente si trasmettono formali osservazioni all'intervento in oggetto.

Cordialmente

Ing. Marco Follador

Roncade (TV) – 1° dicembre 2022

Osservazione n. 1 – ANALISI DELLA VIABILITA'

Il presente capitolo evidenzia i rilevanti refusi e omissioni negli elaborati redatti dall'ing. Paolo Barin – Tav 18 – 19 - 20 – Analisi della viabilità – Giugno 2022.

Nelle tavole grafiche viene rappresentata la larghezza rilevata delle strade di accesso all'allevamento: Via Nuova, Via Piovega e Via Principe.

A seguito di un riscontro in situ emerge che:

- il tecnico ha rappresentato quasi sempre i punti i cui la carreggiata è puntualmente più larga, fornendo un'informazione parziale e fuorviante dell'effettivo dimensionamento delle infrastrutture esistenti;
- in molti casi le misurazioni del tecnico differiscono da quanto emerso a seguito di personale rilievo.

Di seguito alcuni esempi a titolo esemplificativo.

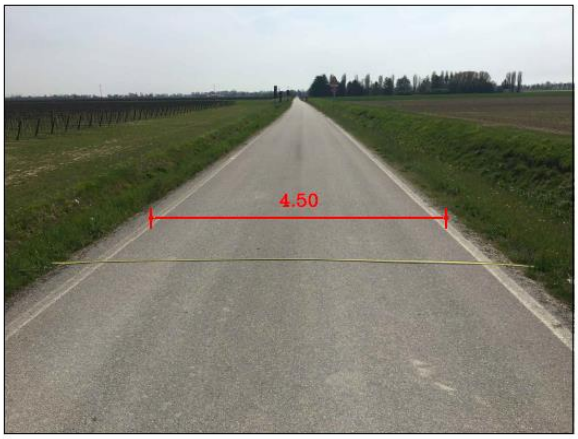
Tavola 18 – Ing Barin

SEZIONE 3–3 – VISTA A

Rilevato

La misura effettiva della carreggiata è pari a circa 4,00 m ovvero **<u>1 metro in meno di quanto rilevato dall'ing Barin.</u>**

Tavola 19 – Ing Barin



SEZIONE 5–5 – VISTA A

SEZIONE 5–5 – VISTA B

Rilevato

La misura effettiva della carreggiata rilevata dall'asse delle linee di delimitazione è pari a circa 4,00 m ovvero **<u>0,5 metri in meno di quanto rilevato dall'ing Barin.</u>**

Tavola 19 – Ing Barin

SEZIONE 6–6 – VISTA A

Rilevato

La misura effettiva della carreggiata è pari a circa 3,50 m ovvero **1 metro in meno di quanto rilevato dall'ing Barin.**

Il tratto di Via Piovega che va dal passaggio a livello fino a Via Piovega23/Cimitero è particolarmente stretta, rappresenta oltre metà dell'intero tratto, per quasi 1 chilometro di lunghezza.

La carreggiata si allarga leggermente all'altezza di Via Piovega 23 e ulteriormente dal cimitero fino all'incrocio su via Nuova, **rimanendo in ogni caso inferiore a 4,5 metri.**

Tavola 20 – Ing Barin **Rilevato**

SEZIONE 9–9 – VISTA A

SEZIONE 9–9 – VISTA B

La misura effettiva della carreggiata rilevata dall'asse delle linee di delimitazione è pari a circa 4,20 m **ovvero 0,8 metri in meno di quanto indicato dal tecnico.**

La larghezza di Via Nuova si mantiene pressoché costante fino alla nuova rotonda che porta verso H-Farm/SS14, in ogni caso **mediamente inferiore a 4,5 m.**

CONCLUSIONI:

In relazione a quanto sopra esposto, tenuto conto delle indicazioni presenti nel Decreto n.5 del MIT del 05.11.2001 e pur in assenza di rilievi del traffico veicolare esistente, **si ritiene che le infrastrutture esistenti siano assolutamente incompatibili con un qualsiasi aggravio di traffico veicolare pesante**.

Si invita pertanto la ditta proponente a dimostrare con la necessaria accuratezza e competenza la sostenibilità della proposta di mobilità.

Osservazione n. 2 – MOVIMENTAZIONE DEI MEZZI E VIABILITA'

La presente osservazione intende mettere evidenza le carenze del SIA nel calcolo e nell'analisi del traffico pesante generato dal potenziale insediamento.

Si procede di seguito ad un commento puntuale dell'art 3.8 dello Studio di Impatto Ambientale che tratta le "Fonti Informative".

Nota 1

Art. 3.8.1
3. Il tratto stradale in uso è sempre caratterizzato da condizioni di buona percorribilità;
4. Non esiste la possibilità di concentrazione di camion nello stesso momento in quanto ogni singolo trasporto prevede la movimentazione di un solo automezzo alla volta in quanto così definito nella gestione della logistica dell'allevamento;
5. La viabilità esistente è in grado di supportare i trasporti necessari all'attività di allevamento ed a oggi non sono mai state segnalate problematiche;
6. Allo stato attuale non esiste la necessità della ricerca di una viabilità alternativa.

Le dimensioni delle infrastrutture sono incompatibili con il traffico pesante (vedi **Osservazione n.1**) e non sono stati eseguiti rilievi puntuali del traffico esistente, pertanto tali affermazioni **non hanno nessun fondamento afferente alla disciplina trasportistica, a tal fine si chiede di verificare se sono garantite le previsioni dell'art. 22 comma 5 lettera c) del .Lgs 3 aprile 2006, n. 152.**

Nota 2

Art. 3.8.2
Nel conteggio dei mezzi di trasporto non sono stati evidenziati i trasporti dei reflui zootecnici in quanto si è calcolato che l'80% dei terreni utilizzabili per lo spandimento agronomico sono collocati in un raggio di 5 km dalla sede dell'allevamento e pertanto raggiungibili tramite strade di campagna. I rimanenti terreni che corrispondono al 20% del totale sono ricompresi in una distanza massima tra 5 e 10 km dal centro aziendale, su tali terreni la movimentazione massima giornaliera, riferita al solo periodo di spandimento agronomico, è pari a circa 10 botti/giorno. Il numero maggiore di movimentazioni è da attribuirsi al trasporto del mangime che è uniformemente diluito durante tutto il ciclo e pari a circa otto mezzi alla settimana.

Si ritiene che la gestione dei mezzi destinati al trasporto dei reflui zootecnici sia stata esposta con estrema superficialità, omettendo volutamente dettagli in merito alla frequenza ed ai tragitti dei mezzi dedicati a tali operazioni.

Emergono inoltre alcune perplessità in merito all'effettivo volume annuo degli effluenti prodotti, si procede pertanto con un calcolo delle quantità per poi analizzare l'impatto dei trasporti dei reflui sulla viabilità esistente secondo diversi scenari.

Dalla "Relazione Tecnica del Piano Aziendale per l'edificabilità in zona agricola" si ricava la potenzialità effettiva di capi, come indicata nella tabella seguente.

Secondo i principi di massima tutela si ritiene che per l'analisi dell'impatto su tutte le componenti ambientali si debba fare riferimento alla capacità massima della struttura, come sotto rappresentata.

	ANTE		POST	
	potenzialità massima	presenza media	potenzialità massima	presenza media
		n°	n°	n°
scrofe gestazione BRANCO	452	452	3900	3800
scrofe gestazione GABBIA SINGOLA	420	420	420	400
TOTALE scrofe gestazione	*872*	*872*	*4320*	*4200*
scrofe lattazione	404	404	1108	800
lattonzoli 0-7 kg (sottoscrofa)	5050	5050	13850	10000
suinetti 7-30kg (svezzamento)	8750	7800	6877	6800
suinetti 7-30kg (svezzamento NUOVO)			23143	17200
TOTALE suinetti 0-30kg	13800	12850	*43870*	*34000*
scrofette attesa fecondazione ed in gestazione	902	582	751	750
verri	2	2	2	2
SCROFE TOTALI (GEST+LATT)	*1276*	*1276*	*5428*	*5000*

La quantità di effluenti prodotti per capo e per anno può essere determinata applicando le tabelle dell'Allegato A alla D.G.R. Veneto n.2217 del 08.08.2008 in relazione alla tipologia di stabulazione dichiarata dal Proponente.

Nel caso di specie (pavimento totalmente fessurato) si determina quanto segue:

QUANTITA' DI EFFLUENTE ZOOTECNICO PRODOTTA ANNUALMENTE			
	Capacità massima piano aziendale	mc/anno	Liquame [mc]
Scrofe in gestazione	4320	6,7	28944
Scrofe in lattazione	1108	9,9	10969
Scrofette	751	2,1	1577
Lattonzoli (0-7 kg)	13850	0,2	2770
Suinetti (7-30 kg)	30020	0,7	21014
Verri	2	9,3	19
Totale			65293

Il volume dei reflui così calcolato risulta superiore di quasi il 20% rispetto a quanto dichiarato dal Proponente e lo smaltimento sarà stimato secondo una scenario che definiremo B) rispetto a quello che deriva dal volume dichiarato, ovvero scenario A).

Scenario A

Il proponente dichiara che i reflui zootecnici prodotti sono pari a 54.454 mc/anno (vedi pag. 46 del Piano Aziendale) e che tali reflui sono gestiti tramite 50 botti circa al giorno, il 20% delle quali, ovvero 10 botti, si sposta per lo spargimento entro i 5-10 chilometri dall'allevamento.

Scenario B

Lo scenario B prevede lo smaltimento dei reflui nella quantità calcolata dallo scrivente ovvero il 20% in più, che corrisponde a circa 60 botti al giorno.

CONCLUSIONI:

Atteso il chiarimento del Proponente, ma tenuto conto che l'allevamento affaccia su una strada comunale (Via Principe) e che lo stesso Proponente non dispone di accesso diretto ai fondi agricoli censiti nel Piano Aziendale, ne deriva che **ogni giorno un flusso di mezzi pesanti (botti su autocarro o botti trainate da trattore agricolo), in numero variabile dalle 50-60 unità, percorre le strade comunali per raggiungere i terreni destinati allo spargimento**.

Si ritiene grave omissione non aver descritto in modo chiaro ed evidente tale aspetto, con enorme impatto sulla viabilità esistente.

Si chiede infine che venga chiarito dal Proponente **quali sono i percorsi** che seguono i mezzi pesanti dotati di botti che si allontanano dall'allevamento per lo spargimento degli effluenti.

Osservazione n. 3 – PIANO DI MONITORAGGIO

AI sensi dell'art. 22 – Comma 2 lettera e) del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 lo Studio di Impatto Ambientale deve essere dotato del progetto di monitoraggio dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione e dall'esercizio del progetto, che include le responsabilità e le risorse necessarie per la realizzazione e la gestione del monitoraggio.

Il Proponente ha ottemperato a tale obbligo tramite la redazione di un "progetto di monitoraggio" **che prevede il monitoraggio specifico post operam di NESSUNA componente ambientale.**

Di seguito alcuni esempi:

Progetto monitoraggio componenti ambientali (PMA)					
COMPONENTI AMBIENTALI	Indicatore	Proposta di Monitoraggio	Situazione ante operam	Situazione in fase di cantiere	Situazione post operam
FAUNA, FLORA E ECOSISTEMI	Variazioni quanti-qualitative	No	I dati disponibili per la caratterizzazione sono sufficienti e non sono state evidenziate criticità		I dati disponibili per la caratterizzazione sono sufficienti e non sono state evidenziate criticità
RUMORE	Emissioni sonore	No	Piano di classificazione acutica	Piano di classificazione acutica e previsionale acustica dell'opera	Piano di classificazione acutica e previsionale acustica dell'opera senza previsioni di criticità
PAESAGGIO	Variazioni quanti-qualitative	No	Opera congrua con il paesaggio senza incidenza morfologica		Opera congrua con il paesaggio senza incidenza morfologica
INQUINAMENTO LUMINOSO	Variazioni quantitative	No	Assenza di fonti di inquinamento	Assenza di fonti di inquinamento	Assenza di fonti di inquinamento
TRAFFICO	Variazioni numero di mezzi meccanici	No	Impatto non significativo	Impatto non significativo	Variazione considerata non significativa per la viabilità ed il contesto ambientale

Tale scelta è giustificata dal Proponente sulla scorta del basso/nullo dell'impatto dichiarato dell'insediamento ed in parte dall'utilizzo dei monitoraggi AIA e del Piano Utilizzo Agronomico per complessive 4 componenti ambientali.

CONCLUSIONI:

Da un riesame del SIA e della documentazione a corredo è attesa una nuova valutazione di impatto su tutte le componenti ambientali con conseguente obbligo di specifico monitoraggio.

Osservazione n.4 – STUDIO PREVISIONALE DI IMPATTO ODORIGENO

Nota n.1

Il modello di calcolo utilizzato per lo studio previsionale di impatto odorigeno redatto dal Proponente fornisce dati di concentrazione al suolo per i parametri prescelti che sono influenzati, oltre che dalla portata massiva di emissione, anche da parametri meteoclimatici quali la velocità e la direzione del vento, la classe di stabilità atmosferica, l'altezza di rimescolamento

Come dichiarato nel Piano Previsionale, per il calcolo e la calibrazione del modello sono stati utilizzati i dati della rete delle stazioni sinottiche nazionali ed internazionali certificate SYNOP-ICAO (Organizzazione Internazionale degli Aeroporti Civili) presenti nell'intorno dell'area interessata, con integrazione di dati ricavati da stazioni della rete A.R.P.A.V., si segnala a tal fine che presso il polo scolastico H-Campus è attiva una centrale di monitoraggio A.R.P.A.V. la quale può meglio rappresentare la storicità delle componenti meteorologiche locali.

Nota n.2

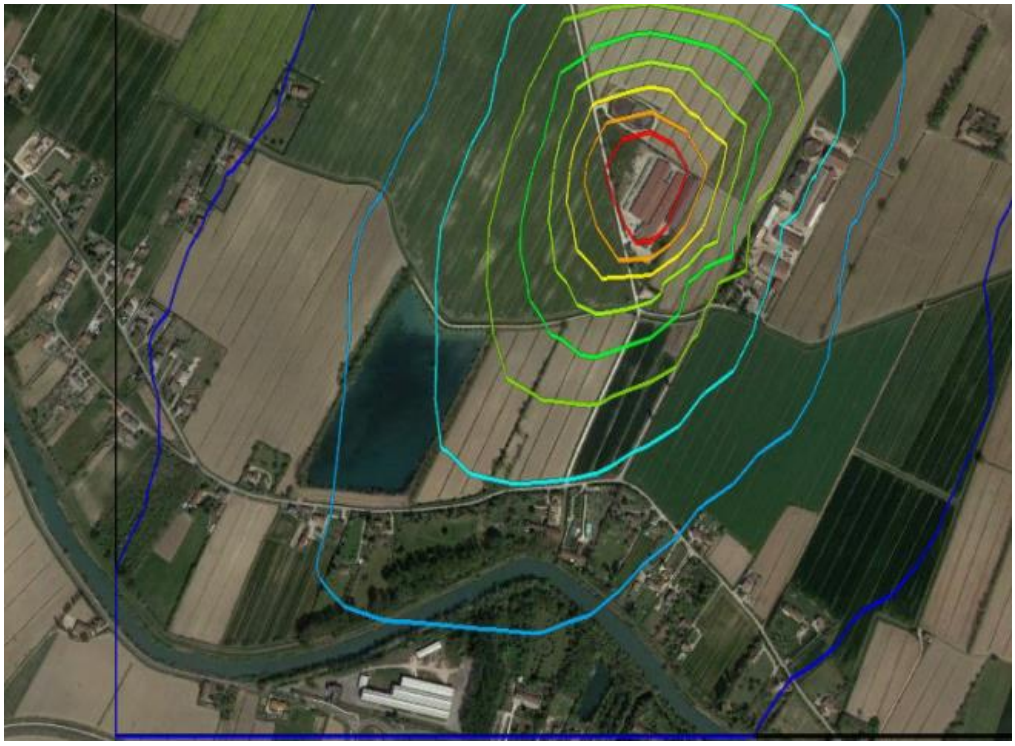
Nello scenario emissivo relativo allo stato di progetto, lo Studio Previsionale di Impatto Odorigeno prevede un raggiungimento del livello guida specifico su n.4 recettori (n. 16, 32, 33 e 34), ipotizzando il massimo dell'emissione attivo per ogni ora dell'anno.

La prima obiezione riguarda una presunta anomalia di output dell'analisi in quanto il recettore n.16 (sotto in rosso) risulta al limite del livello guida ma tra lo stesso e la fonte delle emissioni (allevamento) vi sono molti altri recettori, quindi più vicini alla sorgente (es. n.19-20-21-22).

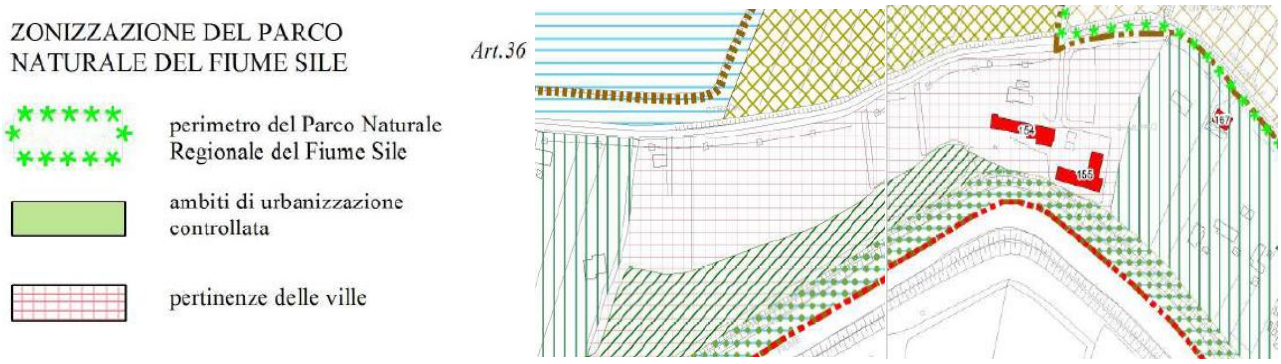
Non si comprende il motivo per il quale tali recettori non siano parimenti al limite del livello guida.

La seconda obiezione deriva dalla classificazione di tutti i recettori, censiti nello studio come in zona "non residenziale": si precisa che l'area a sud dell'allevamento interessata dalle isoplete di odore per lo scenario emissivo relativo allo stato di progetto (vedi immagine sotto) **non è in zona agricola**, buona parte delle aree si trova altresì in **Zona del Parco Naturale del Fiume Sile** con Sottozona **"Pertinenza delle Ville",** chiaramente antropizzata da tempi assi remoti.

In tale zona ricade pienamente anche il recettore n. 32 al limite del livello guida (sopra in rosso).



Si allegano di seguito degli estratti della zonizzazione del P.I. Vigente del Comune di Roncade.



CONCLUSIONI:

Si ritiene che lo Studio Previsionale di Impatto Odorigeno debba essere rielaborato **tenendo conto dei vincoli effettivi delle aree contermini l'allevamento** e tramite una preventiva calibrazione del modello da effettuare con **rilievi in campo** afferenti la situazione ante opera.