

COMUNE DI MASSANZAGO

PROVINCIA DI PADOVA



PROGETTO ESECUTIVO

COMMITTENTE: COMUNE DI MASSANZAGO
Via Roma, 59
35010 - Massanzago (PD)

OGGETTO: Realizzazione di una rotatoria lungo la S.P. 31 "Del Muson Vecchio"
in corrispondenza dell'intersezione con Via Cornara
CUP: B81B20000860004

ELABORATO:

A.3

DESCRIZIONE:

RELAZIONE SPECIALISTICA - ANALISI DELLA SINISTROSITÀ

DATA:

febbraio 2025

SCALA:

-

RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO:

Dott. Gianni Campello

3

2

1

REV.

DATA

DESCRIZIONE

SERVICE TECNICO:

STUDIO BRED A PATRIZI

Via Palestro 64/1 - PADOVA
Tel: 049 8723888 - Fax: 049 8724239
www.studiobpz.it
email: info@studiobpz.it

PROGETTISTA:

Ing. Massimo Patrizi

INDICE

| | | |
|------|---|---|
| 1. | PREMESSA | 2 |
| 2. | INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO | 3 |
| 3. | RILIEVI DEL TRAFFICO | 4 |
| 4. | DATI DI INCIDENTALITÀ | 4 |
| 5. | STATO DI PROGETTO | 6 |
| 5.1. | Infrastrutture carrabili e ciclo-pedonali | 6 |
| 5.2. | Segnaletica stradale e luminosa | 7 |
| 5.3. | Illuminazione pubblica..... | 8 |

1. PREMESSA

Il presente Progetto esecutivo, commissionato dall'Amministrazione Comunale, consiste nei lavori per la costruzione di una nuova rotatoria all'intersezione tra la Strada Provinciale 31 "Del Muson Vecchio" (km 25 + 700) e Via Cornara nel Comune di Massanzago; l'incrocio, situato poco lontano dal centro a circa 800 metri dal Municipio in direzione di Noale (VE), attualmente viene regolamentato da impianto semaforico. Secondo i Piani urbanistici vigenti l'intersezione risulta essere in ambito extraurbano.

L'inserimento della rotatoria risulterà globalmente migliorativo per la circolazione sulla SP 31, che rappresenta uno degli assi principali di attraversamento del territorio comunale di Massanzago in direzione Est-Ovest, oltre che una dorsale storica di sviluppo degli insediamenti abitativi, concentrati a grappolo lungo tale arteria. Contestualmente verranno realizzati/estesi percorsi adibiti alla mobilità debole, oltre che altre opere al contorno inerenti la pubblica illuminazione e la messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali.



Figura 1: Individuazione geografica dell'intersezione d'intervento – estratto Google Maps (Nord verso l'alto).

La risoluzione dell'intersezione con la rotatoria consentirà inoltre di ridurre la velocità di percorrenza del flusso principale lungo la SP 31 "Del Muson Vecchio" nei pressi del centro abitato, ed una migliore immissione sulla Provinciale del traffico proveniente da Via Cornara.

Oltre a ciò, saranno tangibili le seguenti conseguenze positive:

- Riduzione dei punti di conflitto rispetto ad un'intersezione tradizionale;
- La riduzione della velocità nella rotatoria mette a disposizione dei conducenti tempi di reazione più lunghi che permettono di fronteggiare meglio le situazioni più complesse in corrispondenza dei punti di conflitto;

- L'omogeneizzazione della velocità dei veicoli nella rotatoria consente di ridurre la gravità degli incidenti. Ciò non si verifica invece nelle intersezioni tradizionali;
- I pedoni in corrispondenza della rotatoria attraversano una corrente di traffico alla volta, ed i percorsi dei veicoli sono ben definiti e quindi prevedibili;
- Rispetto agli schemi di intersezioni lineari, le rotatorie comportano una riduzione delle percentuali di incidenti compresa tra il 10% ed il 40%. Gli effetti maggiormente evidenti, infatti, si hanno nei casi in cui le rotatorie vengono realizzate in sostituzione di incroci regolati dai segnali di "stop" e di "dare la precedenza".

Inoltre, diverse ricerche e studi hanno evidenziato che:

- Gli incidenti di maggiore gravità (mortalità o con feriti gravi), si riducono nel caso di rotatorie, secondo percentuali elevatissime (70% - 90%);
- Nei confronti tra il numero dei sinistri, le rotatorie di piccolo raggio hanno maggior sicurezza rispetto a quelle di dimensioni maggiori.

2. INQUADRAMENTO AMMINISTRATIVO

Nella programmazione nazionale, benché in quella regionale, sono ormai da anni, e particolarmente al giorno d'oggi, entrate a pieno titolo le pianificazioni dedite all'analisi della rete infrastrutturale e dei nodi viari. Nello specifico, la pianificazione infrastrutturale della Regione del Veneto, il Documento Strategico Regionale, il Programma Regionale di Sviluppo e il Piano Regionale dei Trasporti del Veneto hanno come fine ammodernare e rendere più sicura la rete stradale della regione; da ciò nascono numerose attività e concessioni di finanziamenti economici ad-hoc per incentivare e favorire quanto sopra descritto. Tra questi sussidi si può richiamare il bando per l'assegnazione dei contributi della Legge Regionale 30/12/1991, n. 39, art. 9. "Interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale".

Sono stati individuati una serie di settori cui assegnare priorità: si tratta di interventi volti alla soluzione di situazioni di criticità in corrispondenza di incroci, interventi finalizzati alla sicurezza stradale che prevedono l'adozione di tecniche di moderazione del traffico, interventi con lo scopo di ammodernare le strutture viarie esistenti e sistemare la segnaletica stradale, opere rivolte a garantire viabilità alternativa agli attraversamenti dei centri urbani, sgravando il congestionamento del traffico, opere destinate alla soppressione di passaggi a livello, realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili in ambito urbano ed extraurbano.

Le intersezioni e gli attraversamenti pedonali a raso sono tra gli elementi infrastrutturali sui cui si deve porre particolare attenzione quando si tratta di migliorare la viabilità e mettere in sicurezza la mobilità debole. Nella definizione del tracciamento planoaltimetrico delle opere di progetto si dovrà fare riferimento alla Normativa Vigente, ossia le "Norme funzionali e

geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali – DM 19/04/2006", con lo scopo principale di ridurre le velocità, aumentare il livello di attenzione dei conducenti e conseguentemente ridurre le criticità nelle situazioni di potenziale conflitto.

Tra le attività propedeutiche alla fase di progettuale di quanto dovrà essere messo in sicurezza sono il rilievo e le analisi sulle statistiche dell'incidentalità che caratterizzano l'area di interesse. La presente Relazione specialistica, allegata al Progetto esecutivo, illustra la soluzione progettuale per risolvere le situazioni di criticità che interessano il nodo viario tra la SP 31 Via Roma/Viale Roma e Via Cornara nel territorio comunale di Massanzago (PD).

3. RILIEVI DEL TRAFFICO

Il traffico giornaliero che confluisce all'intersezione a raso tra le ore 8:00 e le 20:00 può teoricamente ritenersi aumentato basandosi su rilievi eseguiti nel 2009, e ripetuti successivamente nel 2020, sull'incrocio di fronte al Municipio di Massanzago; lo stesso è da ritenersi strettamente legato a quello in oggetto in termini di viabilità. Il flusso veicolare è composto da un parco mezzi che va dai veicoli leggeri fino ai veicoli commerciali pesanti, e talvolta per trasporti eccezionali. La posizione geografica e la presenza della zona industriale conferma che su questo incrocio convergono buona parte degli itinerari di collegamento Est-Ovest e Nord-Sud che attraversano il territorio comunale di Massanzago.



Figura 2: Zona industriale (riquadro giallo) nelle immediate vicinanze dell'intersezione in oggetto (cerchio rosso)

4. DATI DI INCIDENTALITÀ

Nella valutazione dell'importanza del presente intervento si è fatto riferimento, oltre che alle portate veicolari, anche all'analisi dei dati sull'incidentalità e sinistrosità delle rete stradale

nell'intero comune di Massanzago, benché nello specifico per l'incrocio a raso tra la SP 31 Via Roma/Viale Roma e Via Cornara.

Per la quantificazione del numero pregresso di sinistri avvenuti nell'intero comune di Massanzago si è fatto riferimento alla banca dati del Sistema Statistico della Regione Veneto. Dalla suddetta Banca Dati, analizzando la sezione Luogo dell'incidente – Per tipo di intersezione, è lampante come gli intersezioni ad "incrocio" hanno un numero sempre (notevolmente) maggiore delle intersezioni a "rotatoria".

| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Incidenti totali | 14 | 17 | 7 | 7 | 4 |
| Incidenti mortali | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Feriti totali | 20 | 27 | 10 | 13 | 7 |
| Tasso di mortalità | 7,14 | 0,00 | 14,29 | 0,00 | 0,00 |
| Tasso di lesività | 142,86 | 158,82 | 142,86 | 185,71 | 175,00 |
| Indice di gravità | 4,76 | 0,00 | 9,09 | 0,00 | 0,00 |
| Incidenti per abitanti | 23,05 | 27,97 | 11,53 | 11,58 | 6,62 |

Tabella 1: Dati incidentalità Regione Veneto per anno riferiti al Comune di Massanzago (PD):

Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto – Incidentalità Stradale

https://statistica.regione.veneto.it/banche_dati_territorio_sicurezza_stradale.jsp

Per la ricerca di informazioni più approfondite, e nello specifico i dati **d'incidentalità rilevati in corrispondenza dell'intersezione** semaforizzata tra Via Roma-Viale Roma SP 31 e Via Cornara, sono state inoltrate specifiche richieste verso le Autorità competenti nel territorio.

In tal senso il **Comando di Polizia Locale 2° Unità Operativa di Camposampiero**, con documento Prot. n. 4394 del 10/02/2025 firmato dal Comandante Dott. Antonio Paolocci e l'Istruttore Maurizio Pertile, ha trasmesso il riepilogo infortunistico rilevato nel **periodo 2013 – 2024**.

Si riporta di seguito l'elenco dei dati ricevuti:

Anno 2013 – n. 1 incidente (con feriti: 1 persona ferita e 1 persona illesa);

Anno 2014 – n. 1 incidente (con feriti: 1 persona ferita e 1 persona illesa);

Anno 2017 – n. 1 incidente (senza feriti - 2 persone illese);

Anno 2018 – n. 1 incidente (con feriti: 1 persona ferita e 1 persona illesa);

Anno 2019 – n. 1 incidente (con feriti: 3 persone ferite e 2 illese);

Anno 2020 – n. 0 incidenti registrati;

Anno 2021 – n. 0 incidenti registrati;

Anno 2022 – n. 0 incidenti registrati;

Anno 2023 – n. 2 incidenti (entrambi con feriti di cui:

n. 1 con 2 persone ferite e 0 persone illese;

n. 1 con 2 persone ferite e 3 persone illese).

Non ci sono state persone decedute.

Oltre a ciò, secondo la banca dati della Stazione dei Carabinieri di Trebaseleghe (documento Prot. Arma: 52/2-1/2022), nella medesima intersezione si è verificato un sinistro il giorno 08/11/2012 alle ore 19:40.

Dall'esito della ricerca dati incidentalità non vengono indicate le dinamiche con cui si sono svolti i sinistri, tuttavia si presuppone che in corrispondenza di aree di intersezione come questa gli incidenti tipici siano il risultato di problematiche legate alle elevate velocità di percorrenza in simultanea al non rispetto della segnaletica luminosa imposta dal semaforo.

Si riportano in appendice alla presente Relazione i documenti ufficiali sopra citati.

5. STATO DI PROGETTO

5.1. Infrastrutture carrabili e ciclo-pedonali

Con le premesse riportate al primo paragrafo, l'inserimento della rotatoria risulterà globalmente migliorativo per la circolazione sulla Strada Provinciale 31, considerato che rappresenta uno degli assi principali di attraversamento del territorio comunale e regionale per le numerose attività ed insediamenti che vi sorgono.

La risoluzione dell'intersezione stradale, in relazione alla tipologia di strade interessate e delle caratteristiche del traffico, porterà i seguenti benefici:

- Alla corrente di traffico proveniente da Via Cornara un'agevole immissione sulla Provinciale 31, riducendo i tempi e la pericolosità della manovra;
- Una drastica riduzione delle velocità di approccio (indicativamente da 60 km/h a 40km/h) del flusso principale che percorre la SP 31 "del Muson Vecchio". Aspetto fondamentale per la riduzione, nel lungo periodo, dell'incidentalità e dei costi sociali connessi;
- Maggiore sicurezza alla mobilità debole impegnata nelle fasi di attraversamento nei vicini passaggi pedonali, in quanto sull'anello della rotatoria le velocità di percorrenza avrà valori piuttosto bassi (compresi tra i 15 ed i 20 km/h);
- Eliminazione delle dinamiche di sinistro frontali;
- Effetti collaterali molto contenuti in termini di danni a persone e cose nell'eventualità di collisioni laterali tra mezzi che stanno impegnando la rotatoria.

Come meglio definito nella Relazione tecnico-illustrativa, la rotatoria di progetto presenta le seguenti (principali) caratteristiche:

- Raggio esterno (su riga bianca) di 17,00 m;
- Isola centrale di raggio pari ad 7,50 m con anello sormontabile da 2,00 m;
- Anello di circolazione di larghezza pari a 7,00 m;
- Banchina esterna pavimentata di larghezza pari a 0,50 m;
- Larghezza corsie in entrata pari a 3,50 m;

- Larghezza corsie in uscita pari a 4,00 m.

Con riferimento alla mobilità debole, contestualmente alla rotatoria si provvederà ad adeguare le infrastrutture esistenti e la costruzioni di nuove. Saranno predisposti attraversamenti pedonali a raso sui quattro tronchi afferenti alla rotatoria; ciò metterà in comunicazione i percorsi pedonali e ciclabili nell'intorno della rotatoria.

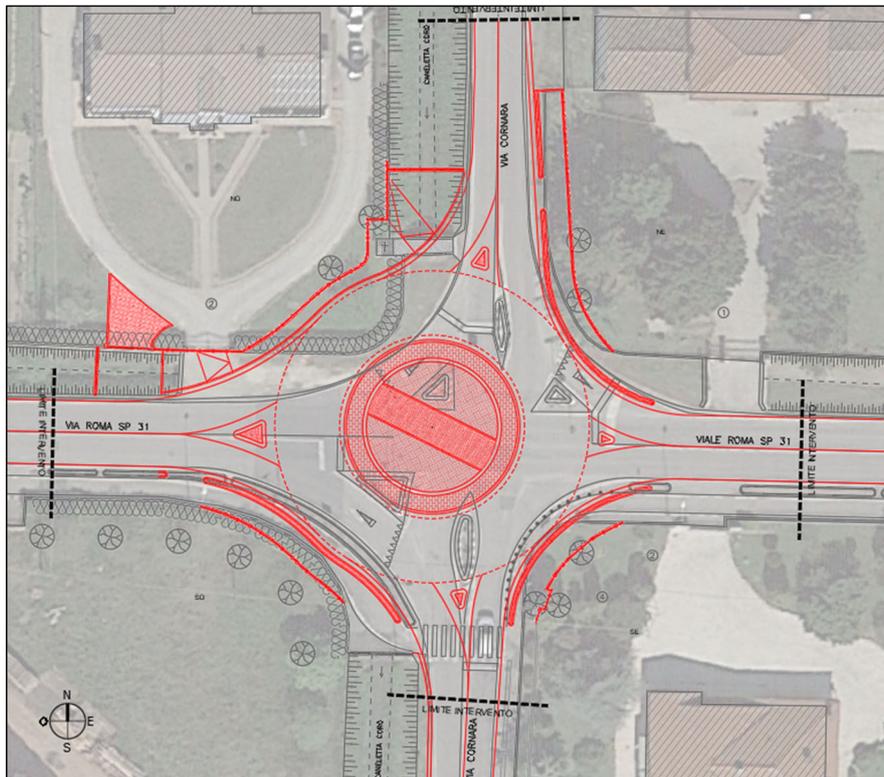


Figura 3: Sovrapposizione stato di progetto su ortofoto Google Earth (non in scala).

5.2. Segnaletica stradale e luminosa

Il progetto della segnaletica stradale prevede che saranno posizionati, come da Normativa vigente, i segnali di preavviso di intersezione rotatoria (fig. Il 238 art. 127) sui quattro rami. Per una migliore segnalazione della rotatoria, al fine di intimare maggior attenzione ai conducenti, saranno installati sulle gocce spartitraffico lampeggiatori di sicurezza a led.

Con lo scopo di rendere ancor più sicuri i passaggi pedonali è prevista l'installazione di nuovi sistemi illuminanti per la segnalazione degli stessi nelle ore notturne e/o di scarsa visibilità secondo la normativa UNI/TS 11726.

Gli attraversamenti luminosi infatti:

- Assicurano che il passaggio pedonale sia ben visibile e si distingue dall'ambiente circostante;
- Forniscono l'illuminazione verticale necessaria in modo che i conducenti possano vedere i pedoni che attraversano la strada;

- Incentivano gli utenti ad attraversare la strada in sicurezza e comfort utilizzando le strisce;
- Riducono al minimo l'abbagliamento per conducenti e pedoni;
- Permettono l'attraversamento in sicurezza riducendo l'impatto ambientale, grazie all'aumento della luminosità solo su richiesta del pedone e per un lasso di tempo limitato.

Il presente progetto include l'installazione di un attraversamento pedonale luminoso in corrispondenza del passaggio pedonale di Via Cornara Sud; sono comunque stati predisposti i

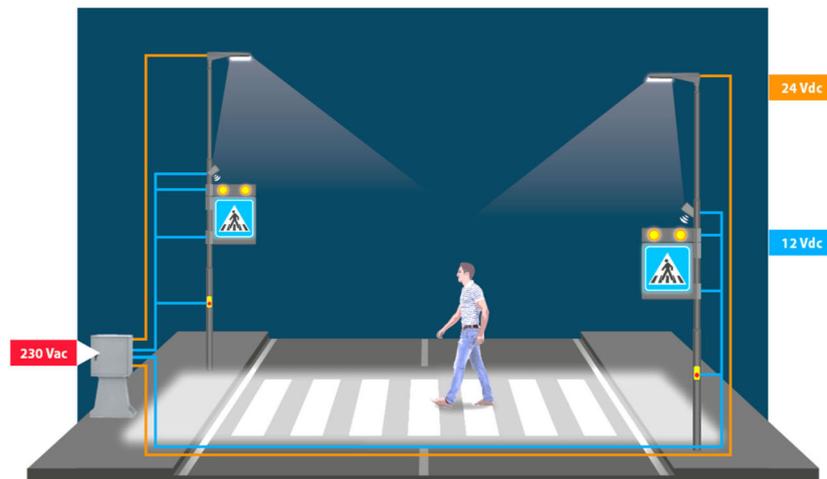


Figura 4: Immagine tipologica del portale di attraversamento di progetto. plinti negli altri tre attraversamenti per il futuro montaggio dei portali.

5.3. Illuminazione pubblica

L'intervento in oggetto prevede l'adeguamento e la riqualificazione dell'impianto illuminante per le nuove infrastrutture. È prevista la rimozione e riutilizzo dei n. 4 sostegni esistenti e dei relativi apparecchi illuminanti.

Padova, febbraio 2025

Il Progettista
Ing. Massimo Patrizi

Firmato digitalmente ai sensi del D.lgs. 82/2005 e s.m.i.



Federazione dei Comuni del
Camposampierese

Comando di Polizia Locale

P.zza Castello, n. 36
35012 Camposampiero (PD)

p.e.c. polizialocale.unionecamposampierese.pd@pecveneto.it

e-mail: polizialocale@fcc.veneto.it

tel.: 0499315660 (Centralino)-0499315666 (Centrale Operativa)

2^a UNITA' OPERATIVA
Squadra Polizia Giudiziaria – Infortunistica – Edilizia - Ambiente

Prot. n. 4394

Camposampiero, data 10.02.2025

Spett.le
Studio Breda Patrizi
Via Palestro, 64/1
35138 PADOVA

All'indirizzo pec: info@pec.studiobpz.it

Oggetto: Trasmissione dati incidenti stradali rilevati in corrispondenza dell'intersezione semaforizzata tra Via Roma-Viale Roma (S.P. 31) e Via Cornara, nel Comune di Massanzago, nel periodo 2013 – 2024.

In riscontro all'istanza concernente l'oggetto, assunta il giorno 4 c. m. al n. 3732 di prot., si comunicano di seguito i dati della parte coinvolta:

Totale incidenti rilevati n. 7, così suddivisi:

Anno **2013** - n. **1** (con feriti: 1 persona ferita / 1 persona illesa);

Anno **2014** - n. **1** (con feriti: 1 persona ferita / 1 persona illesa);

Anno **2017** - n. **1** (senza feriti - 2 persone illese);

Anno **2018** - n. **1** (con feriti: 1 persona ferita / 1 persona illesa);

Anno **2019** - n. **1** (con feriti: 3 persone ferite / 2 persone illese);

Anno **2023** - n. **2** (entrambi con feriti, di cui:

n. 1 con 2 persone ferite / 0 persone illese;

n. 1 con 2 persone ferite / 3 persone illese.

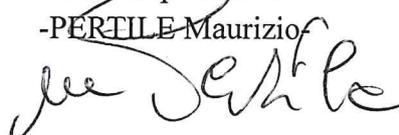
Non ci sono state persone decedute.

Distinti saluti.

Visto: 
IL COMANDANTE
IL COMANDANTE
Dott. Antonio Paolucci



Istr. Capo di P.L.
-PERTILE Maurizio



Adempimenti ex artt. 4 e 5 L. n. 241/90

Responsabile del servizio: Vice Comm. FOSCARD Emanuela

Responsabile del procedimento: Istr. Capo PERTILE Maurizio

Incaricato istruttoria: Istr. Capo PERTILE Maurizio



LEGIONE CARABINIERI “VENETO”

Stazione di Trebaseleghe (PD)

Tel.049/9385026 – Fax.049/9388574 e-mail stpd542470@carabinieri.it

Indirizzo P.E.C. tpd30142@pec.carabinieri.it

CC-TPD30142-0002713-23/04/2022

35010-Trebaseleghe, li 23.04.2022

CSP: 4.3.4 Prot.Arma: **52/2-1/2022**

(da citare nell'eventuale risposta)

Rif.f.n. 4805 datato 21.04.2022.

OGGETTO: BANDO REGIONE VENETO PER L'ASSEGNAZIONE DEI CONTRIBUTI PER LANNO 2022. Legge Regionale 30.12.1991, n. 39, art. 9. Esito ricerca dati incidentalità incrocio SP31 Via Roma e Via Cornara.

AL COMUNE DI

-Ufficio Tecnico Lavori Pubblici-

PEC comune.massanzago.pd@pecveneto.it

@-MASSANZAGO (PD)

L'unito sinistro stradale rilevato da militari di questa Stazione nell'intersezione in oggetto, è stato quello verificatosi alle ore 19,40 del 08.11.2012, data antecedente agli anni riportati nello specchio richiesto della Regione Veneto (dall'anno 2018 all'anno 2020).

IL COMANDANTE

(Luogotenente C.S. Giuseppe Piccolo)

Firma autografa sostituita a mezzo stampa ai sensi dell'art. 3, Il comma D.lgs. 39/93

✍ V.Brig. PAROLIN Roberto