

# PROVINCIA DI PADOVA COMUNE DI MASSANZAGO

REALIZZAZIONE DI UNA ROTATORIA LUNGO LA S.P. 31  
" DEL MUSON VECCHIO " IN CORRISPONDENZA  
DELL'INTERSEZIONE CON VIA CORNARA

## PROGETTO DEFINITIVO

### RELAZIONE SPECIALISTICA: ANALISI DELLA SINISTROSITÀ

CALCOLATO/REDATTO	DISEGNATO/SCRITTO	VISTO	APPROVATO	
PROGETTAZIONE: <b>STUDIO BREDAPATRIZI</b> Via Palestro, 64/1 - Padova Tel: 049 8723888 e-mail: info@studiobpz.it		PROGETTISTA: Ing. Bruno Breda	SCALA: -	ALLEGATO N. : <b>23</b>
			DATA: Aprile 2022	
			ULTIMO AGGIORNAMENTO:	





## **INDICE**

<b>1. PREMESSA .....</b>	<b>3</b>
<b>2. STATO DI FATTO DEL LUOGO.....</b>	<b>4</b>
<b>3. RILIEVI DI TRAFFICO.....</b>	<b>5</b>
<b>4. DATI DI INCIDENTALITÀ.....</b>	<b>5</b>
<b>5. STATO DI PROGETTO.....</b>	<b>6</b>

## 1. PREMESSA

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.

Concretamente questo si attua con 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 per l'anno 2022. Legge Regionale 30.12.1991, n. 39, art. 9. "Interventi a favore della mobilità e della sicurezza stradale". DGR n. 7/CR del 01.02.2022.

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 tecnica, allegata alla *Tavola sinottica con indicazioni pianificatorie e vincoli*, illustra la soluzione progettuale per risolvere le situazioni di criticità che interessano il nodo viario tra la SP 31 - Via Roma e Via Cornara nel territorio comunale di Massanzago (PD). L'ammodernando dell'intersezione per via della rotatoria da realizzarsi sarà quindi a favore della sicurezza stradale, disciplinando maggiormente il traffico veicolare, nonché nei confronti della mobilità debole.

## 2. STATO DI FATTO DEL LUOGO

L'intersezione a cui l'Amministrazione punta l'adeguamento si colloca poco lontano dal centro del comune di Massanzago, a circa 800 metri dal Municipio in direzione di Noale (VE). Allo stato attuale l'incrocio risulta delineato da aiuole spartitraffico e la viabilità viene regolamentata da un impianto semaforico.

Le arterie stradali interessate dall'intersezione sono Via Cornara e la Strada Provinciale 31 - Via Roma; di conseguenza la viabilità annoverata dall'opera è sia di tipo provinciale che comunale.

La classificazione funzionale della SP 31 - Via Roma può essere riferita a strada locale extraurbana (tipo F1), dotata di una corsia per senso di marcia di larghezza 3,50m con banchine laterali. Per quanto riguarda Via Cornara, questa si tratta di una strada comunale extraurbana.

È presente un attraversamento pedonale a raso (non dotato di portali di attraversamento) su Via Cornara che congiunge il percorso ciclabile che si sviluppa lungo il lato Sud della SP 31 - Via Roma.



Figura 1: Estratto Google Maps - Incrocio stradale in oggetto

L'intersezione costituisce parte fondamentale della rete stradale che interessa il territorio comunale Massanzago (e non solo) in quanto esso si colloca in vicinanza alla zona industriale del mesedimo Comune, pertanto risulta snodo particolarmente impiegato dalla viabilità, talvolta anche di dimensioni eccezionali, che vi accede. È inoltre crocevia di un'importante strada che collega il territorio padovano con il veneziano, i cui flussi di traffico non sono di trascurabile entità.

### 3. RILIEVI DI 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 e 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 di questo incrocio convergono buona parte degli itinerari di collegamento Est-Ovest e Nord-Sud che attraversano il territorio comunale di Massanzago.

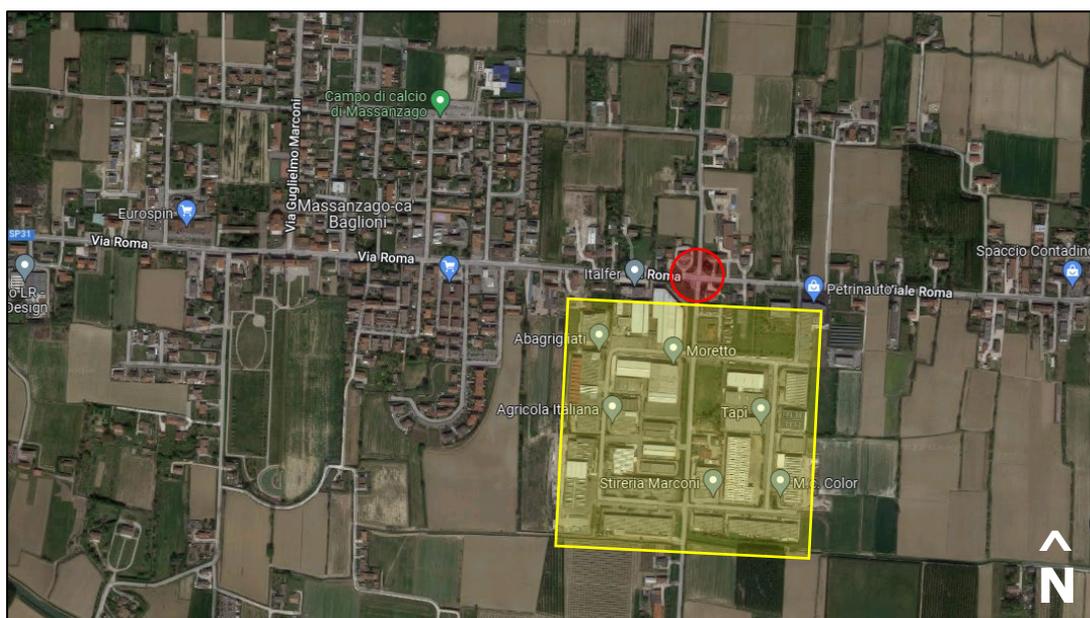


Figura 2: Zona industriale (riquadro giallo) nelle immediate vicinanze dell'intersezione in oggetto (cerchio rosso)

### 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 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.

	2018	2019	2020
<b>Incidenti totali</b>	14	17	7
<b>Incidenti mortali</b>	1	0	1
<b>Feriti totali</b>	20	27	10
<b>Tasso di mortalità</b>	7,14	0,00	14,29
<b>Tasso di lesività</b>	142,86	158,82	142,86
<b>Tasso di pericolosità</b>	4,76	0,00	9,09
<b>Numero incidenti per abitante</b>	2,30	2,80	1,15

Fonte: Sistema Statistico Regione Veneto – Incidentalità Stradale  
([https://statistica.regione.veneto.it/banche\\_dati\\_territorio\\_sicurezza\\_stradale.jsp](https://statistica.regione.veneto.it/banche_dati_territorio_sicurezza_stradale.jsp))

Inoltre, per la ricerca dei medesimi dati sono state inoltrate specifiche richieste verso le autorità pubbliche ufficiali competenti nel territorio; i dati d'incidentalità ottenuti provengono dalla Polizia Stradale di Padova e dal Comando di Polizia Locale di Camposampiero, quest'ultimi maggiormente dettagliati e di seguito elencati. Il triennio di riferimento è il medesimo.

**Si analizzano di seguiti i sinistri accaduti nell'intersezione oggetto di intervento:**

**Nel 2018:** 1 (uno) incidente con 1 (una) persona ferita e 1 (una) persona illesa.

**Nel 2019:** 1 (uno) incidente con 3 (tre) persone ferite e 2 (due) persone illese.

**Nel 2020:** 0 (zero) incidenti registrati.

Oltre a ciò, secondo la banca dati della Stazione di Trebaseleghe (PD), nella medesima intersezione si è verificato un sinistro il 08/11/12 alle ore 19.40 (data antecedente agli anni riportati nel lasso temporale 2018 - 2020, ma comunque di non trascurabile entità).

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 concomitanza al non rispetto della segnaletica luminosa imposta dal semaforo. Una principale criticità potrebbe essere legata alle elevate velocità di transito dei mezzi in approccio all'incrocio, verosimilmente per scongiurare l'attesa di fronte allo stop prescritto dalla luce rossa del semaforo.

## **5. STATO DI PROGETTO**

Con queste premesse, l'inserimento della rotatoria risulterà globalmente migliorativo per la circolazione sulla Strada Provinciale n. 31, visto che rappresenta uno degli assi principali di attraversamento del territorio comunale di Massanzago, oltre che una dorsale storica di sviluppo degli insediamenti e produttivi limitrofi. L'intervento fornisce una risposta proprio alle problematiche generate da quest'ultimo aspetto, in quanto rientra nell'ottica di una generale rivisitazione delle intersezioni più pericolose della SP n. 31 con la viabilità secondaria.

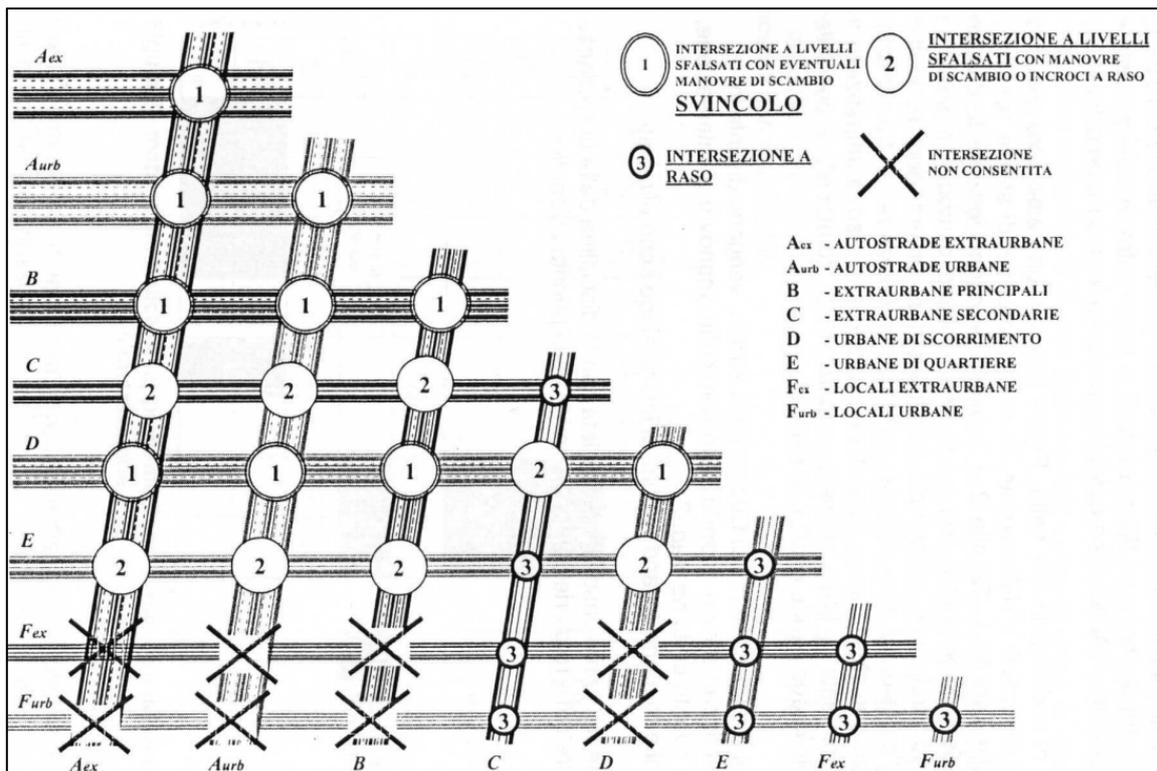


Figura 3: Organizzazione delle reti stradali e definizione delle intersezioni ammesse (come livelli minimi).

- Come previsto dal Progetto, la risoluzione dell'intersezione stradale mediante l'introduzione di una rotatoria compatta, con diametro esterno pari a 17m, consentirà:
- Alla corrente di traffico proveniente da Via Cornara un'agevole immissione sulla Provinciale n. 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 n. 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.

Infine, contestualmente alla rotatoria si provvederà a razionalizzare gli attraversamenti a raso su tutto il nodo in esame, collegando i percorsi pedonali e ciclabili mediante un anello ciclopedonale esterno alla rotatoria. Sarà mantenuta la continuità della pista ciclabile che si sviluppa lungo il lato Sud della SP n. 31.

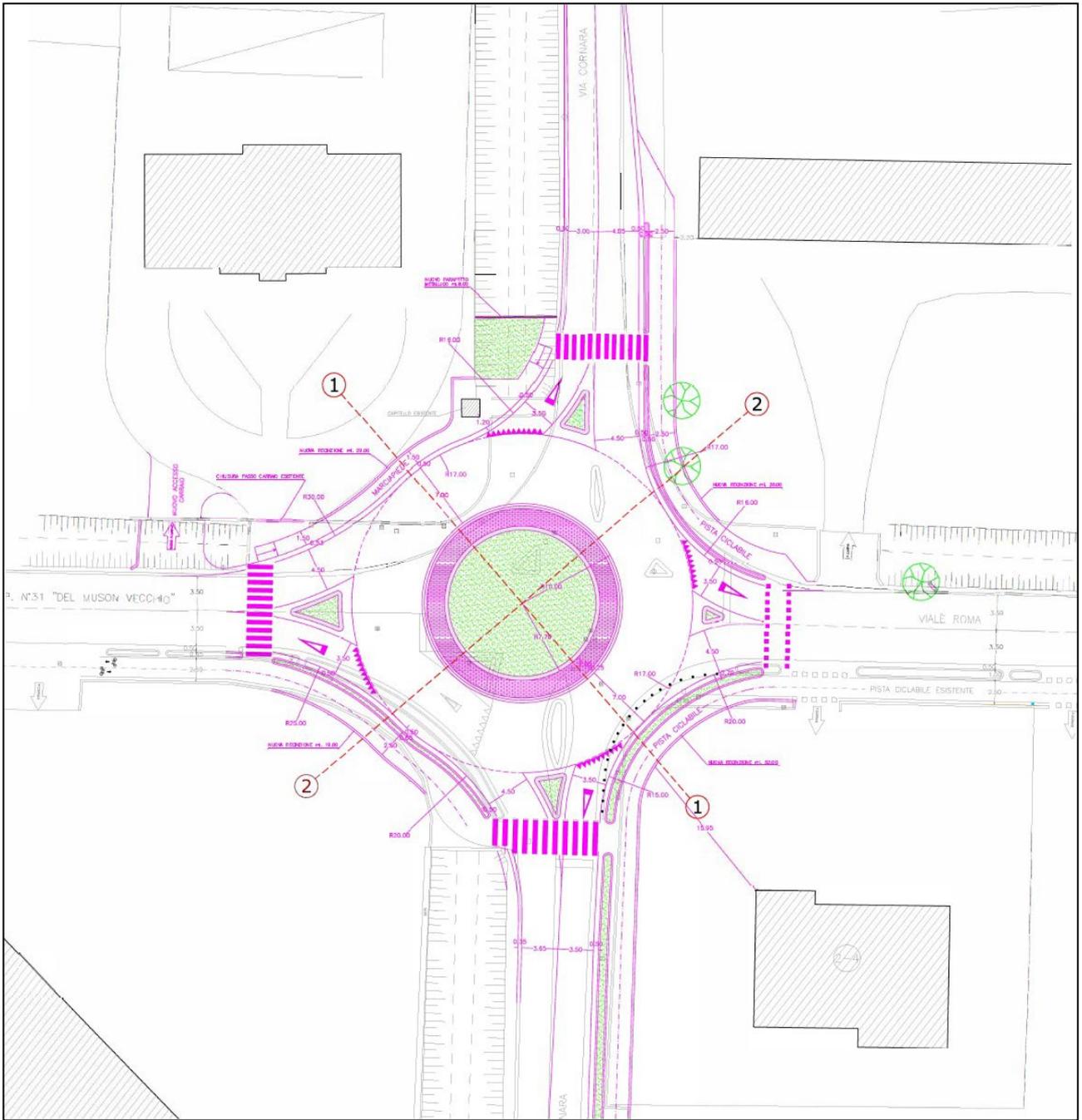


Figura 3: Planimetria di progetto della rotatoria

Padova, Aprile 2022

ing. Bruno Breda