



COMUNE DI SONA
PROVINCIA DI VERONA
REGIONE VENETO

**RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA DEL MIGLIORAMENTO
DEL LIVELLO DEI RISCHI PER LA SICUREZZA VIABILISTICA**

**Intervento per la messa in sicurezza della viabilità locale
nell'intersezione tra la SP54A2 (via Molina)
e la SR11 al km 289 IV (via Verona)
con realizzazione di una rotatoria**

Il RUP
Responsabile Settore LL.PP.
Arch. Fabio Dal Barco

STATO ATTUALE

La viabilità del territorio del Comune di Sona è caratterizzata dalla presenza di arterie ed assi viari con volumi di traffico molto diverso. Le intersezioni di questa rete rappresentano da sempre dei punti critici per la sicurezza dei veicoli che le attraversano.

L'intersezione della S.R.11 (via Verona) con la S.P.54A2 (via Molina) in località La Presa rappresenta una di queste situazioni. L'immissione del traffico dalla S.P.54A2 nella S.R.11 è attualmente gestita con un incrocio a raso di tipo lineare non semaforizzato.



Ortofoto

Il costante alto flusso di mezzi sulla S.R.11 crea non pochi problemi per i mezzi sia in ingresso che in uscita da via Molina (S.P.54A2).

I dati forniti dalla Polizia Municipale del Comune di Sona in merito al numero di incidenti che hanno interessato quest'ambito confermano l'esistenza di questa problematica.

La Polizia Municipale inoltre segnala come negli ultimi 4 anni siano state coinvolte in incidenti con feriti almeno 14 veicoli che hanno interessato un numero di 6 feriti.

Si riporta di seguito il report di monitoraggio dei sinistri.

data sinistro	nr veic coinvolti	nr feriti	nr deceduti	sr 11 km/Via
03/03/2020	2	0	0	sr 11 km 289+900 Molina
21/04/2020	2	0	0	sr 11 via Molina
13/07/2021	2	1	0	sr 11 via Molina
18/08/2021	2	1	0	sr 11 via Molina
04/11/2022	2	1	0	sr 11 via Molina
30/04/2024	2	1	0	sr 11 km 289+500 Molina
26/08/2024	2	2	0	sr 11 km 289+540 Molina

PROGETTO D'INTERVENTO

In considerazione sia del tipo di strade interessate ma anche del tipo di traffico veicolare coinvolto, l'intervento che viene ritenuto più adeguato consiste nella realizzazione di uno svincolo con circolazione rotatoria.

Questo tipo di infrastrutture permette di migliorare le situazioni preesistenti per molteplici aspetti e tra questi sicuramente i principali sono i seguenti:

- ridurre i tempi di attesa per i flussi veicolari sia in ingresso che in attraversamento dell'intersezione, rendendo così il traffico più fluido con conseguente diminuzione dello stress alla guida;
- ridurre il consumo di carburante e l'inquinamento acustico e ambientale: l'uso di rotatorie elimina le rapide accelerazioni e decelerazioni;
- l'incremento della capacità di traffico rispetto ad un'intersezione a raso per la riduzione dei punti di conflitto e delle velocità che consente pause più brevi tra le immissioni di due veicoli successivi, e per via della riduzione dei tempi di attesa: è dimostrato che le rotatorie con precedenza all'anello hanno una capacità di gran lunga superiore alle intersezioni con diritto di precedenza (perché il traffico rallenta ma non è obbligato a fermarsi e ciò comporta una riduzione della dimensione dei varchi accettati) e paragonabile, se non addirittura maggiore, a quelle semaforizzate (perché non ci sono tempi morti come quelli corrispondenti alle fasi "rosso" e "giallo"); inoltre, non sono soggette all'autosaturazione a differenza delle rotonde con precedenza ai veicoli in ingresso;
- la maggiore responsabilizzazione dei conducenti per via dell'aumento di visibilità notturna e diurna tramite i sistemi di illuminazione, e per via dell'isola centrale rialzata che determina la deviazione delle traiettorie e la riduzione della velocità;
- la flessibilità nella scelta degli itinerari e la facilità nelle manovre di inversione di marcia; vengono riconosciuti ai conducenti il diritto all'errore e la possibilità di invertire la marcia se un braccio è chiuso, anche in strade con carreggiate separate;
- maggiore sicurezza e riduzione della velocità di circolazione rispetto alle intersezioni semaforizzate, in cui il giallo e il verde incoraggiano gli utenti ad accelerare per attraversare velocemente l'intersezione e anticipare il rosso; la rotatoria impone la riduzione della velocità per tutti i veicoli in qualsiasi momento; inoltre spesso il rosso è a ciclo fisso anche nelle ore di morbida (con ritardi inutili) o può non essere rispettato inducendo degli incidenti;

- far diminuire la velocità dei mezzi in arrivo all'intersezione, soprattutto per quelli che provengono dalla S.R.11 che si presenta in questo ambito come un lungo rettilineo;
- aumentare la sicurezza, perché riducono gli angoli d'impatto tra i veicoli e i punti di conflitto nelle intersezioni; gli unici movimenti all'ingresso e all'uscita sono le svolte a destra, riducendo frequenza e severità degli incidenti in confronto con quelli che avvengono nelle svolte a sinistra o in direzioni perpendicolari;

Soprattutto questi due ultimi punti sono direttamente collegati con il miglioramento del livello di rischio viabilistico tra la situazione attuale e quella post operam, consentendo a far diminuire drasticamente il numero di incidenti, e conseguentemente anche quello dei feriti da essi cagionati.

In conclusione lo scrivente ritiene che l'intervento proposto sia la scelta più idonea per riportare in sicurezza l'intersezione in oggetto.

Sona, Marzo 2025

Il RUP
Responsabile Settore LL.PP.
Arch. Fabio Dal Barco