



# CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE GENERALE - DEMANIO - MOBILITA' E VIABILITA'

Risoluzione a rotatoria dell'intersezione  
tra la S.P.112 "Molfetta-Terlizzi", al  
km 3+700, e la viabilità comunale

## PROGETTO FATTIBILITA' TECNICO-ECONOMICA

(Decreto Legislativo 31/03/2023, n. 36 art. 41 c. 6)

### **INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO** **RELAZIONE TECNICA**

ALLEGATO

**F.1.3**  
REV. 01

**PROGETTISTA**

*Geom. Francesco TEDESCHI*

**COLLABORATORI**

*Ing. Luigi CASELLA  
Geom. Vito AMATI*

**SCALA**

**COORDINATORE della SICUREZZA**

*Ing. Arch. Nicola MASTROROCCHO*

**TECNICO ESTIMATORE**

*Geom. Capo Domenico Mastromatteo*

**RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO**

*Ing. Francesco CURCI*

DATA 05/09/2025

PROG. N° 21/V

## 1. **NORMATIVA DI RIFERIMENTO**

La progettazione è stata effettuata facendo riferimento ai seguenti strumenti normativi:

1. D.Lgs 30 aprile 1992 n°285 *"Nuovo Codice della Strada" e s.m.i.*;
2. D.P.R. 16 dicembre 1992 n° 495 *"Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo Codice della strada"*;
3. Decreto 5 novembre 2001 – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – *"Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"*;
4. Decreto 19 aprile 2006 – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – *"Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"*.

## 2. **DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DA REALIZZARE**

Per le caratteristiche geometriche e funzionali si è fatto riferimento al D.M. 05.11.2001 *"Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"* ed al D.M. 19.04.2006 *"Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"*.

### **2.1. Intervento principale**

Il progetto prevede la riqualificazione dell'intersezione esistente, del tipo a "T", attraverso la costruzione di una rotatoria di tipo extraurbano a singola corsia con diametro della corona giratoria esterna pari a 42,00 m, unica corsia di marcia della larghezza pari a 6,00 m oltre ad una banchina esterna ed una interna da 1,00 m e isola centrale non sormontabile del diametro di 26,00 m delimitata da cordolatura esterna in conglomerato bituminoso ed interna con cordoni di Apricena, con sovrastante pavimentazione in pietrini per una larghezza di 2,5 m, oltre alla sistemazione a verde, con essenze autoctone, della parte interna.

I bracci di ingresso e di uscita, organizzati sempre su una corsia, avranno rispettivamente una larghezza di 3,50 e 4,50 m.; l'isola centrale non sormontabile ha il diametro di 26.00 m, delimitata da cordolatura esterna in conglomerato bituminoso ed

interna con cordoli di Apricena, con sovrastante pavimentazione in pietrini per una larghezza di m 2.5, oltre alla sistemazione a verde della parte interna.

La progettazione della rotatoria ha compreso la verifica dei raggi di deflessione delle traiettorie in attraversamento, dei raggi in entrata e in uscita e dei raggi interni dell'isola centrale necessari per agevolare l'iscrizione degli autobus e dei veicoli pesanti.

Il limite esterno della banchina sarà rifinito con un cordolo prefabbricato in calcestruzzo interrotto in punti prestabiliti per consentire il deflusso delle acque piovane lungo la scarpata senza che queste vengano convogliate e raccolte o canalizzate. Pertanto le acque meteoriche saranno direttamente recapitate sui terreni circostanti come consentito dalle N.T.A. del Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia.

Per quanto riguarda la stratigrafia dei materiali costituenti la piattaforma stradale, in questa fase si è tenuto conto delle indicazioni riportate in letteratura, della tipologia di traffico e della natura del terreno presente. Di conseguenza sono previste le seguenti lavorazioni:

- ⇒ scavo di sbancamento di spessore medio pari a 60 - 80 cm, sino ad eliminare lo strato di terreno vegetale;
- ⇒ formazione di rilevato stradale;
- ⇒ formazione di massicciata stradale in misto granulare per uno spessore di 30 cm;
- ⇒ formazione di strato di base con tout-venant bituminoso per uno spessore di 10 cm;
- ⇒ strato di collegamento in conglomerato bituminoso del tipo binder per uno spessore di 5 cm;
- ⇒ pavimentazione stradale con tappeto di usura dello spessore di 3 cm;
- ⇒ formazione di isole spartitraffico delimitate da cordolature in conglomerato bituminoso e sovrastante pavimentazione in pietrini.

La pendenza trasversale della corona giratoria sarà rivolta verso l'esterno e pari al 2,5% mentre quella longitudinale delle livellette componenti la corona rimarrà invariata in quanto si utilizzerà, quasi interamente, la viabilità esistente e quindi i raccordi esistenti che risultano compresi tra l'1% ed il 4%.

Maggiori dettagli geometrici possono desumersi dagli elaborati grafici.

## **2.2. Opere accessorie**

In questa categoria di lavori rientrano i cordoli, le barriere stradali metalliche adeguate alla normativa in vigore di cui al D.M. 18.02.92 n.223 e s.m.i. e il ripristino di piccoli tratti di muri, cordoli e cunette esistenti in conglomerato cementizio, nonché la predisposizione dell'impianto di pubblica illuminazione della rotatoria, mediante la realizzazione di scavi, posa in opera di cavidotti, pozzetti ecc..

A corredo della sistemazione saranno realizzati dei brevi tratti di pista ciclabile monodirezionale, lungo la direttrice principale della S.P. 112 "Molfetta-Terlizzi", delle dimensioni di m 1,50, di innesto alla pista ciclabile monodirezionale, sempre delle dimensioni di m 1,50, che sarà realizzata esternamente alla corona giratoria stradale con diametro interno pari a m 46,00; detti tratti di pista ciclabile saranno separati fisicamente dalle corsie viabili con cordoli bituminosi della larghezza minima di m 0,50 fino ad arrivare ad una larghezza, in rotatoria, di m 2,00.

## **2.3. Segnaletica stradale**

Relativamente alla segnaletica stradale, nel calcolo della spesa si è tenuto conto oltre che dei segnali verticali di obbligo e di indicazione non luminosa e luminosa, anche della segnaletica stradale orizzontale mediante formazione di strisce di margine e di mezzzeria, oltre all'installazione di marker stradali denominati "occhi di gatto".

## **2.4. Pubblica illuminazione**

Il progetto prevede la realizzazione di impianto di pubblica illuminazione, ad integrazione dell'esistente impianto di pubblica illuminazione posto sull'intera provinciale.

L'intervento consisterà nel realizzare un impianto, nella corona centrale della rotatoria, costituito da n. 05 pali di altezza 9,00 m, in acciaio zincato, dotati di sbraccio di 1,5 m di lunghezza, su cui installare n.5 (cinque) armature con lampade a led. L'impianto sarà realizzato, in analogia al precedente, da una linea di distribuzione trifase a sezione costante, ubicata in cavidotto interrato, e sarà alimentato da un quadro elettrico ubicato in prossimità del palo.

L'impianto sarà dimensionato in conformità alle norme CEI e UNI vigenti, nonché in ottemperanza alla Legge della Regione Puglia n. 15 del 23 novembre 2005 "Misure urgenti

per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico” ed al relativo Regolamento Regionale di attuazione n.13 del 22/08/06.

### **2.5. Indicazioni sulla sicurezza**

Nel computo degli oneri per la sicurezza si è tenuto conto della necessità di eseguire l'intervento in costanza di traffico.

*Il Progettista*

*Geom. Francesco TEDESCHI*