

	COMUNE DI MARTELLAGO		
	Città Metropolitana di Venezia		
	MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CICLOPEDONALI E ALTRE VIE DI OLMO CON ABBATTIMENTO DI BARRIERE ARCHITETTONICHE		
REL	PROGETTO ESECUTIVO		
	DATA	FILE	SCALA
	agosto 2026	AL-367-PE-REL.doc	
	RELAZIONE GENERALE E TECNICA		
	Responsabile del Progetto: ing. Fabio Callegher		
	Progettista: arch. Alessandra Fonzo		

FONZO ALESSANDRA
- 2026.09.21 14:36:56
CN=FONZO ALESSANDRA
C=IT
O=COMUNE DI MARTELLAGO
2.5.4.97-VATIT-00809670276
RSA/2048 bits

SOMMARIO

1 PREMESSA	2
2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	3
3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	4
3.1 Stato di fatto e di progetto – ciclopedonali di via Olmo.....	4
3.2 Stato di fatto e di progetto – via Poma/via G. Mameli.....	5
3.3 Stato di fatto e di progetto – via Papa Luciani.....	7
3.4 Classificazione delle opere.....	8
3.5 Descrizione degli elementi.....	8
3.5.1 Marciapiedi in betonelle.....	8
3.5.2 Marciapiedi in pietrisco di Sarone	9
3.5.3 Pavimentazioni stradali	9
3.6 Cantierizzazione	10
3.6.1 Recinzione delle aree di lavorazione	10
3.6.2 Modifiche alla viabilità.....	10
3.6.3 Transito pedonale	11
3.6.4 Verifica della presenza di sottoservizi	11
3.7 Gestione contrattuale.....	11
3.7.1 Durata dell'appalto	11
3.7.2 Provvedimenti di mobilità	11
4 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO DI FATTO	13
4.1 Ciclopedonali di via Olmo	13
5 QUADRO ECONOMICO	23
6 RIFERIMENTI NORMATIVI	24

RELAZIONE GENERALE E TECNICA

1 PREMESSA

La presente relazione tecnico-illustrativa descrive il progetto esecutivo per i lavori di **“MESSA IN SICUREZZA DEI PERCORSI CICLOPEDONALI E ALTRE VIE DI OLMO CON ABBATTIMENTO DI BARRIERE ARCHITETTONICHE”** – CUP: **H47H26000100004**.

Il suddetto progetto è finalizzato alla messa in sicurezza del transito pedonale e ciclabile e all’abbattimento delle barriere architettoniche e prevede tre diversi interventi ubicati nella frazione di Olmo.

Le aree interessate dall’intervento sono di proprietà del Comune di Martellago. L’intervento ricade interamente su viabilità esistente.

Il progetto, per un importo complessivo di € 200.000,00, è interamente finanziato da risorse proprie del bilancio comunale.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE



Fig. 1: Foto aerea con individuazione dell'area oggetto di intervento – ciclopedonali lungo via Olmo



Fig. 2: Foto aerea con individuazione dell'area oggetto di intervento – via C. Poma



Fig. 3: Foto aerea con individuazione dell'area oggetto di intervento – via Papa Luciani

3 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

L'intervento in oggetto si suddivide in due tipologie principali: il rifacimento del manto d'usura in asfalto nei percorsi ciclopeditoni che corrono lungo la S.P. di via Olmo e il rifacimento di due tratti di marciapiedi, ubicati rispettivamente in via C. Poma e via Papa Luciani.

A causa della natura delle lavorazioni previste, si prevedono possibili interferenze nella circolazione veicolare e pedonale. Particolare attenzione dovrà essere posta nell'evitare ogni tipo di danno al patrimonio pubblico e privato. In tal senso, durante l'esecuzione dei lavori, ogni situazione interferente con tale patrimonio, non già prevista in fase di progettazione, dovrà comportare l'interruzione delle lavorazioni ed essere immediatamente comunicata alla Direzione Lavori, al fine di consentire l'attivazione degli idonei procedimenti di verifica.

Considerata la tipologia delle lavorazioni previste, non si evidenziano particolari impatti sull'ambiente oltre a quelli normalmente connessi con attività lavorative nell'ambito della manutenzione stradale.

3.1 Stato di fatto e di progetto – ciclopeditoni di via Olmo

La S.P. n. 38 di via Olmo è fiancheggiata, lungo quasi tutta sua lunghezza, da due percorsi destinati promiscuamente a pedoni e ciclisti e percorribili da questi ultimi in entrambi i sensi di marcia.

Il tratto interessato dai lavori è compreso fra l'intersezione con via Speri (ovest) e il distributore di benzina ubicato in direzione di Maerne (est).

A nord la ciclopeditonale parte esattamente dalla rotatoria di via Speri, mentre a sud parte dal parcheggio ubicato immediatamente a ovest del plesso scolastico.

Sono pertanto previste le seguenti lavorazioni:

- fresatura per lo spessore di 3 cm e rifacimento dello strato di usura per il medesimo spessore;
- rifacimento della segnaletica orizzontale (linee di margine e attraversamenti pedonali) nell'area oggetto di intervento;
- sostituzione della segnaletica verticale collegata al percorso ciclopeditonale che si presenta deteriorata e pertanto non rispetta più i requisiti richiesti dalla normativa.

3.2 Stato di fatto e di progetto – via C. Poma/via G. Mameli

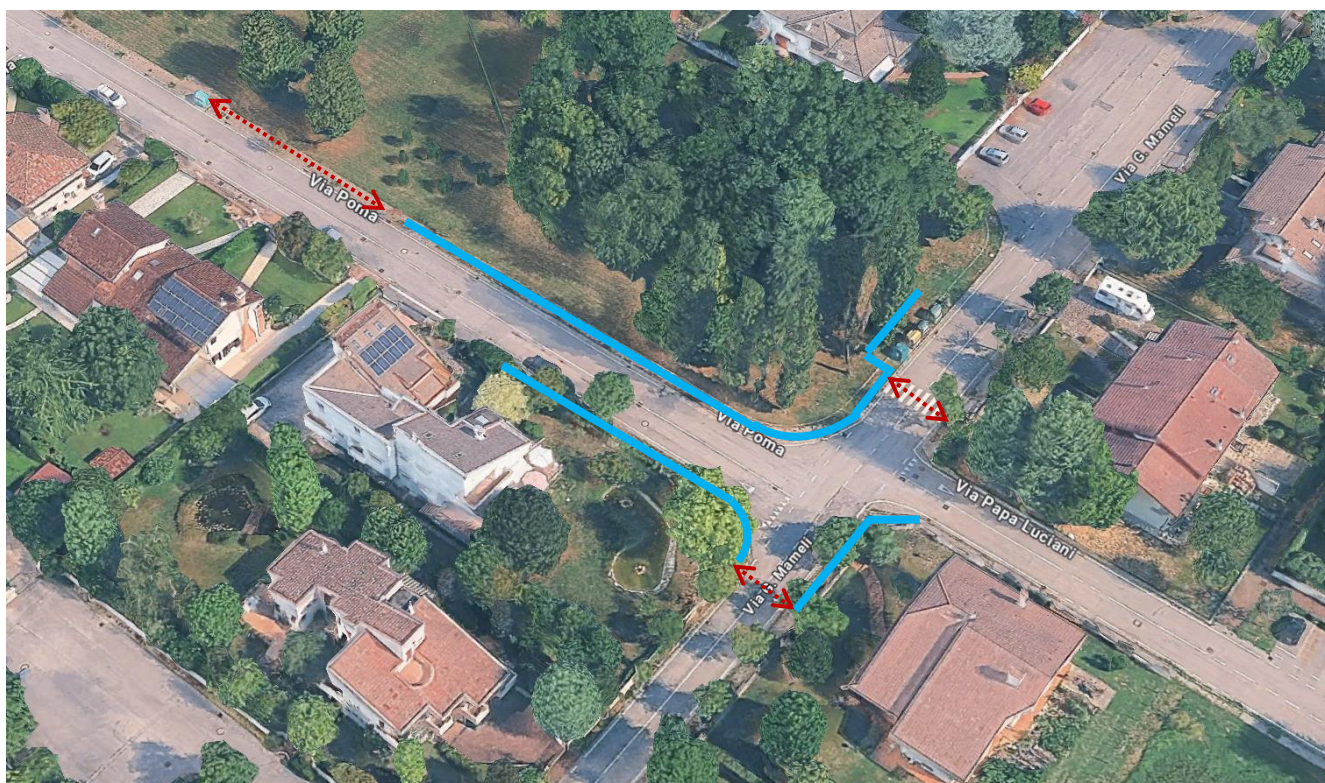


Fig. 4: Foto aerea 3D con individuazione dell'area oggetto di intervento – via C. Poma/ via G. Mameli

L'intervento si colloca lungo il tratto est di via C. Poma e i due tratti adiacenti di via G. Mameli, e si pone l'obiettivo di completare il marciapiede in betonelle che circonda il parco e che si interrompe a circa 50 metri dalla fine dell'isolato, per lasciare il posto ad una pavimentazione che si presenta fortemente dissestata.

Il progetto prevede:

- il rifacimento del marciapiede fino ad arrivare all'isola ecologica, che sarà messa a norma realizzando un tratto di pavimentazione che consenta il conferimento dei rifiuti dall'esterno;
- il rifacimento di porzioni di marciapiedi lungo via Poma e via Mameli, nonché la realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali a norma, al fine di creare un percorso continuo e protetto che prosegua lungo via papa Luciani.

L'intervento risulta tanto più necessario in quanto il suddetto percorso è utilizzato dai bambini che usufruiscono del servizio "pedibus" per raggiungere il vicino plesso scolastico.

Sono pertanto previste le seguenti lavorazioni:

- demolizione di pavimentazione esistente o scavo in terra sciolta;
- sostituzione di cordonate esistenti con nuove cordonate;
- realizzazione di massetto in calcestruzzo armato;
- pavimentazione in betonelle su letto di sabbia o finitura in asfalto, a seconda del contesto;
- fornitura e posa di percorsi podotattili per abbattimento barriere architettoniche;
- realizzazione di nuovi attraversamenti pedonali con apposita segnaletica orizzontale e verticale.

Come anticipato, particolare attenzione è posta alla messa a norma dell'isola ecologica già presente sul lato ovest di via G. Mameli:

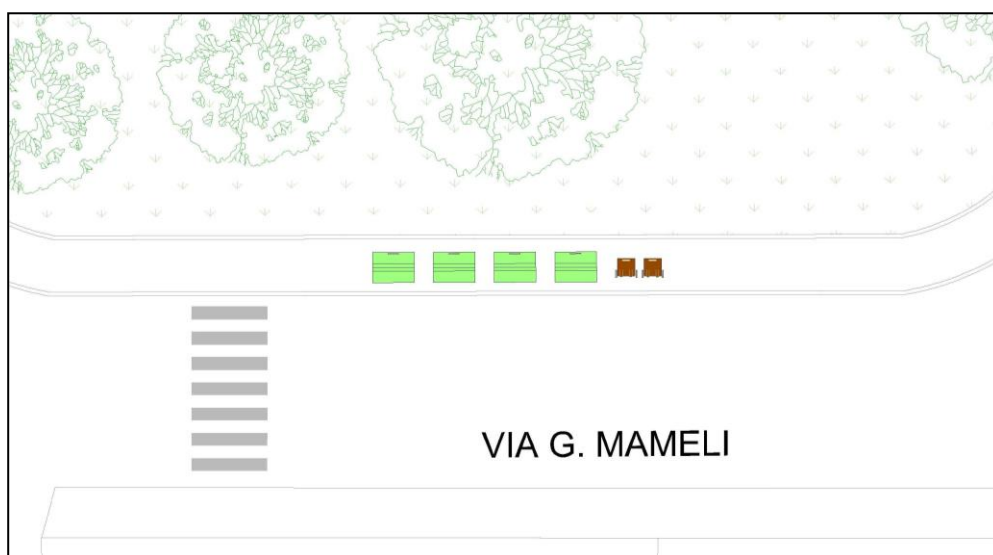


Fig. 5: Planimetria isola ecologica in via G. Mameli – Stato di fatto

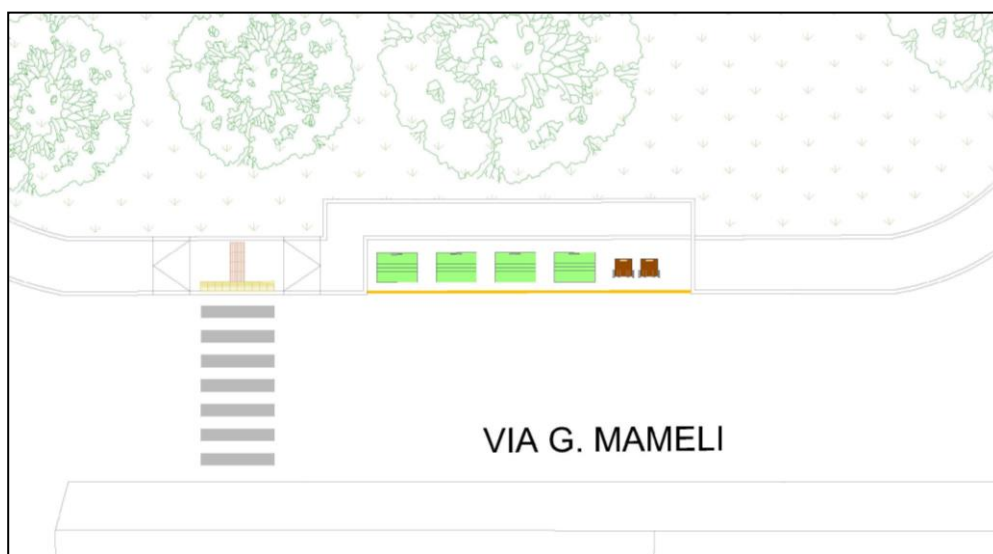


Fig. 6: Planimetria isola ecologica in via G. Mameli – Stato di progetto

3.3 Stato di fatto e di progetto – via Papa Luciani



Fig. 7: Foto aerea 3D con individuazione dell'area oggetto di intervento – via Papa Luciani

Il terzo intervento di messa in sicurezza e abbattimento delle barriere architettoniche è ubicato lungo il tratto di via Papa Luciani a partire dalla S.P. di via Olmo, lato ovest, fino ad intercettare l'attraversamento pedonale che conduce, fra l'altro, a un parco pubblico.

Il marciapiede attualmente presenta delle gravi deformazioni del piano di calpestio dovuto alle radici degli alberi, tali che in alcuni punti il dislivello in corrispondenza della rottura è di oltre 10 cm (sono pertanto state posizionate delle transenne di segnalazione).

Per consentire la sostituzione delle cordonate mantenendo intatte le alberature, il progetto prevede un allargamento del marciapiede di circa 30 cm e la formazione di ampie aiuole delimitate da profilati in acciaio corten, così da guadagnare ulteriore spazio utile sia all'aiuola sia al marciapiede.

Il nuovo marciapiede, per ridurre al minimo le possibili deformazioni e rotture che la presenza delle radici rendono inevitabili, sarà realizzato in pietrisco di Sarone stabilizzato con leganti naturali, una pavimentazione parzialmente drenante più compatibile con la presenza degli alberi.

Sono pertanto previste le seguenti lavorazioni:

- demolizione di pavimentazione esistente;
- demolizione delle cordonate esistenti;
- fornitura e posa di nuove cordonate con allargamento del marciapiede di circa 30 cm;
- realizzazione di pavimentazione in pietrisco di Sarone stabilizzato;
- fornitura e posa di bordure in acciaio corten per delimitazione aiuole;

- fornitura e posa di percorsi podotattili per abbattimento barriere architettoniche;
- rifacimento di segnaletica orizzontale laddove necessario.

3.4 Classificazione delle opere

I lavori oggetto del presente progetto risultano appartenenti alla categoria OG3 “Strade, autostrade, ponti, viadotti, ferrovie, linee tranviarie, metropolitane, funicolari e piste aeroportuali, e relative opere complementari” e alla categoria OS10 “Segnaletica stradale non luminosa”, non scorporabile ma evidenziata ai soli fini del subappalto. Il totale delle opere è pari a **€ 172 992,27** (comprensivi di oneri per la sicurezza e lavori in economia, IVA esclusa).

Si evidenzia che non sono oggetto dell'appalto opere per le quali sono necessari lavori o componenti di notevole contenuto tecnologico o di rilevante complessità tecnica, quali strutture, impianti e opere speciali.

Lavori	Categoria	Classifica	Qualificazione obbligatoria (si/no)	Importo €	%	Indicazioni speciali ai fini dell'offerta	
						Prevalente o scorporabile	Subappaltabile
STRADE, AUTOSTRADE, PONTI, VIADOTTI, FERROVIE, ECC.	OG3	I	sì	172 992,27	100,00%	prevalente	Sì, fino al 49,99%

3.5 Descrizione degli elementi

La pavimentazione del corpo stradale, di cui fa parte anche il marciapiede, è costituita da un insieme di strati sovrapposti di materiali e spessori diversi aventi la funzione di sopportare le azioni indotte dal traffico e di trasmetterle e distribuirle, opportunamente attenuate, al terreno di appoggio (sottofondo) o ad altre strutture (es. opere d'arte), nonché di garantire agli utenti condizioni di sicurezza e comfort di marcia (superficie di rotolamento regolare e poco deformabile).

3.5.1 Marciapiedi in betonelle

Il progetto di completamento del percorso pedonale lungo via C. Poma/via G. Mameli tiene conto della tipologia del marciapiede della parte esistente, realizzata nell'ambito di una nuova lottizzazione.

Pertanto anche la porzione di progetto sarà realizzata con la seguente stratigrafia (dal basso verso l'alto):

- 1) strato di misto granulare stabilizzato con leganti naturali, per uno spessore minimo di 5 cm;
- 2) geotessuto di separazione e rinforzo in polipropilene;
- 3) massetti in mattonelle prefabbricate di conglomerato cementizio vibrato (betonelle) su strato di allettamento in sabbia o ghiaio fine.



3.5.2 Marciapiedi in pietrisco di Sarone

Per il pacchetto marciapiede in via Papa Luciani, al fine di conservare una maggiore drenabilità della pavimentazione, si è scelto di utilizzare la seguente stratigrafia (dal basso verso l'alto):

- 1) geotessuto di separazione e rinforzo in polipropilene sul fondo di terreno naturale *in situ*;
- 2) strato di misto granulare stabilizzato con leganti naturali, per uno spessore minimo di 15 cm;
- 3) strato composto da pietrisco di Sarone con leganti naturali, per uno spessore minimo di 8 cm.

Lo stabilizzato "Sarone" è ottenuto dalla frantumazione e selezione di detriti rocciosi calcarei. Nella costruzione di rilevati trova applicazione come ultimo strato garantendo, a costipazione completata, ottime condizioni di portanza. È utilizzabile per operazioni di agguagliamento e regolarizzazione delle superfici dei rilevati in preparazione del piano di posa delle pavimentazioni.

Le principali caratteristiche tecniche sono così riassumibili:

- elementi poliedrici a spigoli vivi;
- dimensione massima degli elementi non superiore a 25 mm;
- frazione fine (passante al setaccio 0.42 mm) non plastica o poco plastica (limite di plasticità non determinabile od indice di plasticità inferiore a 6).

Il materiale deve essere costipato impiegando idonei rulli e mantenendo l'umidità prossima al valore ottimale; elevati contenuti d'acqua possono temporaneamente abbassare le capacità portanti del misto granulare, anche quando è ben costipato.

3.5.3 Pavimentazioni stradali

Le parti del corpo stradale più direttamente interessate dai carichi mobili si distinguono in:

- 1) sovrastruttura;
- 2) sottofondo.

La sovrastruttura stradale, appoggiata su un fondo di terreno naturale *in situ* o sull'ultimo strato del rilevato, è così composta:

- fondazione;
- base;
- strato superficiale (collegamento e usura).

In relazione ai tipi di materiale che la costituiscono, la sovrastruttura stradale viene definita:

- flessibile;
- semirigida;
- rigida.

Il dimensionamento degli spessori dei vari strati è effettuato con riferimento alla corsia che sopporta la maggior quantità di traffico pesante. In mancanza di dati precisi relativi alla composizione del traffico, è necessario prevedere il numero di veicoli commerciali che transiteranno sulla corsia più trafficata nell'arco della vita utile, facendo riferimento al "catalogo delle pavimentazioni stradali".

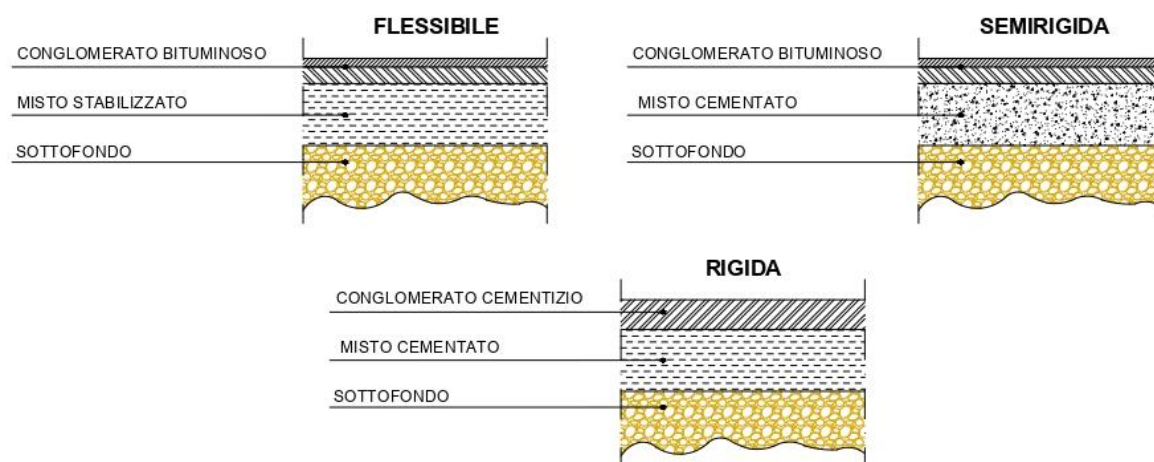


Fig. 3 Rappresentazioni delle tipologie di "pacchetto" della sovrastruttura stradale

3.6 Cantierizzazione

I lavori saranno eseguiti lungo aree aperte al transito veicolare e pedonale, applicando i provvedimenti di mobilità e di cantierizzazione definiti in sede di rilascio della relativa ordinanza da parte degli uffici competenti del Comune di Martellago.

La cantierizzazione dovrà rispettare il decreto interministeriale del 22 gennaio 2019, che indica le procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale finalizzata alle attività lavorative svolte con traffico veicolare, nonché il "Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada da adottare per il segnalamento temporaneo" di cui al decreto 10 luglio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

È compito e onere dell'Appaltatore il rispetto delle normative vigenti in materia di tutela dell'ambiente, con particolare riferimento al corretto smaltimento dei rifiuti prodotti; l'Appaltatore dovrà altresì rispettare le normative vigenti in tema di inquinamento acustico, come richiamato nel seguito della presente relazione.

3.6.1 Recinzione delle aree di lavorazione

In ogni caso le aree nelle quali vengono svolte lavorazioni (comprese le aree fisse adibite a deposito materiali) dovranno essere recintate e rese inaccessibili ai non addetti ai lavori. Le recinzioni per cantieri edili, gli scavi, i mezzi e macchine operatrici, nonché il loro raggio di azione devono essere segnalate con luci rosse fisse e dispositivi rifrangenti della superficie minima di 50 cmq, intervallati lungo il perimetro interessato dalla circolazione in modo che almeno tre luci e tre dispositivi ricadano sempre nel cono visivo del conducente. Per le aree fisse di cantiere dovrà essere impiegata recinzione del tipo a pannelli di rete zincata sorretti da blocchi in calcestruzzo, integrata da rete in plastica.

3.6.2 Modifiche alla viabilità

Le modifiche alla viabilità ordinaria dovranno essere realizzate in maniera da non costituire pericolo per gli utenti della strada e accompagnate dalla necessaria segnaletica. L'impresa, con congruo anticipo rispetto all'effettivo inizio dei lavori, presenterà richiesta di emissione di ordinanza

all'Ufficio competente del Comune di Martellago. In caso di chiusura, la stessa dovrà essere richiesta solo durante la fascia oraria strettamente necessaria.

L'impresa dovrà disporre di due movieri per regolare il traffico veicolare durante l'immissione degli automezzi sulla strada pubblica o in caso di interventi che debbano essere effettuati su incroci che rimarranno aperti al traffico veicolare.

Per tutta la durata dei lavori l'impresa dovrà curare la manutenzione della segnaletica, al fine di consentire agli utenti della strada la migliore comprensione delle necessarie limitazioni e deviazioni. Sarà onere dell'impresa modificare, in caso di necessità, la segnaletica esistente e ripristinarla in pieno al termine dei lavori.

3.6.3 Transito pedonale

Per garantire il transito pedonale in sicurezza, laddove necessario dovranno essere predisposti appositi percorsi protetti da transenne; i passi pedonali e carrabili in prossimità del cantiere dovranno rimanere liberamente praticabili in condizioni di piena sicurezza. Nel caso si rendesse necessario interdire completamente l'accesso ad un percorso pedonale, l'Impresa dovrà realizzare idonei attraversamenti pedonali temporanei per raggiungere in sicurezza altri percorsi.

3.6.4 Verifica della presenza di sottoservizi

Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere verificata l'eventuale presenza di sottoservizi nelle aree di intervento, anche interagendo con le società di gestione dei sottoservizi; in caso positivo, si dovrà procedere alla localizzazione e caratterizzazione delle canalizzazioni interrate.

3.7 Gestione contrattuale

3.7.1 Durata dell'appalto

La durata dell'appalto è prevista in complessivi **120 (centoventi)** giorni naturali e consecutivi a partire dal verbale di consegna dei lavori.

In detto tempo è compreso anche quello occorrente per l'impianto del cantiere e per ottenere dalle competenti Autorità le eventuali concessioni, licenze e permessi di qualsiasi natura e per ogni altro lavoro preparatorio da eseguire prima dell'effettivo inizio dei lavori, comprese le ordinanze di chiusura al traffico o altro.

L'Appaltatore dovrà avere cura di richiedere le ordinanze di modifica della viabilità, ove occorranza, ed ottenere i permessi necessari all'esecuzione dei lavori. L'Appaltatore rimane responsabile della richiesta di proroghe, modifiche e specifiche delle ordinanze di viabilità che dovessero rendersi necessarie nel corso delle lavorazioni.

La penale è fissata per ogni giorno di ritardo nella misura dell'0,5‰ (zero virgola cinque per mille), per i primi 10 giorni, e dell'1‰ (uno per mille), per i giorni successivi, dell'ammontare netto contrattuale.

3.7.2 Provvedimenti di mobilità

Per ogni intervento da eseguirsi è onere dell'Appaltatore presentare, nei tempi congrui, richiesta di ordinanza per l'attuazione dei provvedimenti di mobilità necessari alla cantierizzazione e all'esecuzione dei lavori. Prima di procedere alla richiesta, tali provvedimenti dovranno essere concordati con la Direzione Lavori. Si evidenzia che, in aggiunta a quanto previsto da ogni singola ordinanza di mobilità, è in generale onere dell'Appaltatore provvedere a:

- predisporre e porre in opera, almeno 3 (tre) giorni naturali prima del previsto avvio dei lavori, opportuna cartellonistica di preavviso dell'esecuzione dell'intervento; il numero di preavvisi, la loro posizione, la tipologia di sostegno e le informazioni da riportarsi in tali avvisi sono da concordarsi con la DL;

- predisporre e porre in opera, almeno 48 ore prima del previsto avvio dei lavori, i necessari segnali di divieto di sosta, in numero sufficiente e comunque secondo quando disposto dalla DL.

Grava sull'Appaltatore l'onere della individuazione di dettaglio di ogni sottoservizio anche mediante la esecuzione di saggi prima della esecuzione degli scavi. L'Appaltatore tramite il direttore di cantiere sotto la propria responsabilità, accerterà presso gli Enti interessati (energia elettrica, società telecomunicazioni, azienda del gas, acquedotto, fognatura, etc.) la posizione dei sottoservizi e tramite saggi (in quantità necessaria) individuerà e tratterà la esatta posizione degli stessi anche al fine di ridurre i rischi durante l'esecuzione dei lavori.

4 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA STATO DI FATTO

4.1 Ciclopedonali di via Olmo





Foto 1



Foto 2



Foto 3



Foto 4



Foto 5



Foto 6



Foto 9



Foto 10



Foto 11



Foto 12



Foto 13



Foto 14



Foto 15



Foto 16

4.1 Via C. Poma/ via G. Mameli

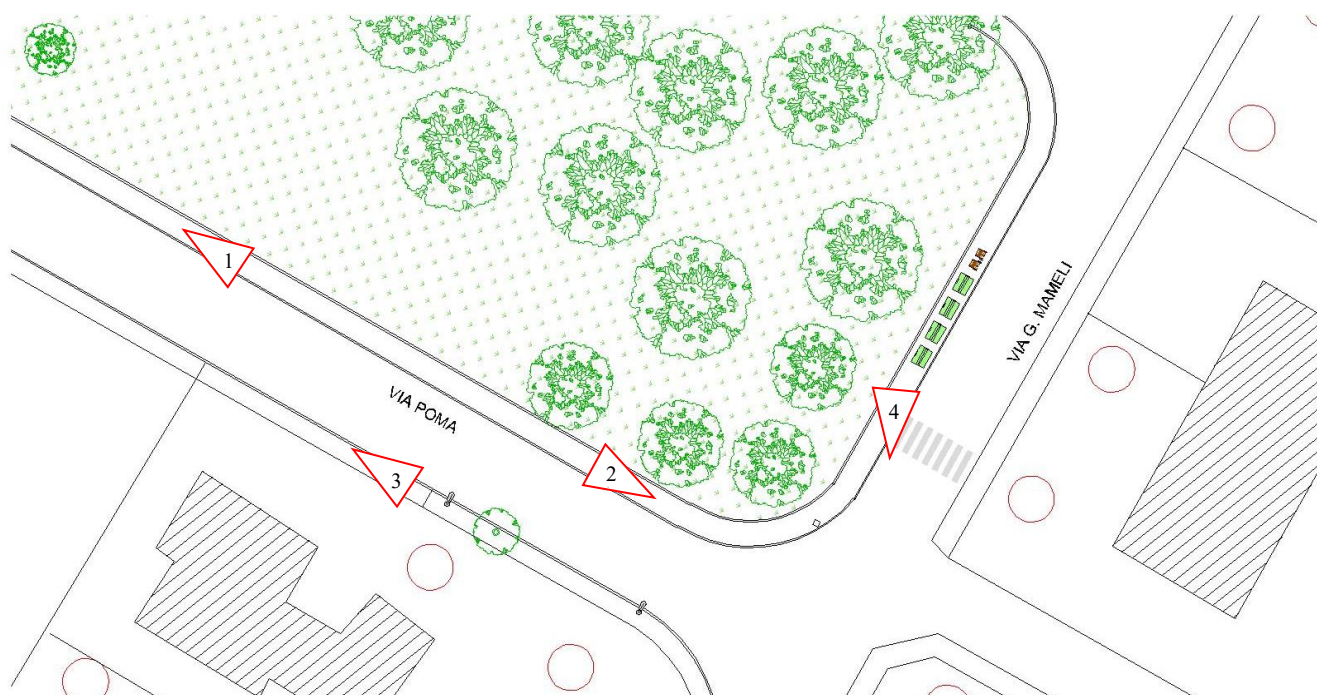


Fig. 4 Planimetria via Papa con coni visuali



Foto 1

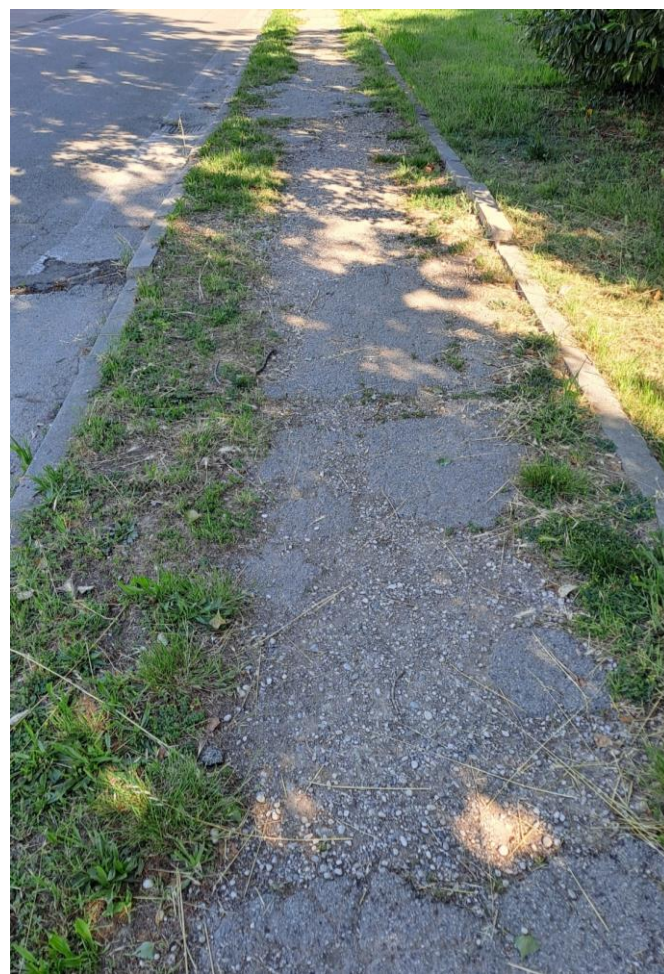


Foto 2



Foto 3



Foto 4

4.1 Via Papa Luciani

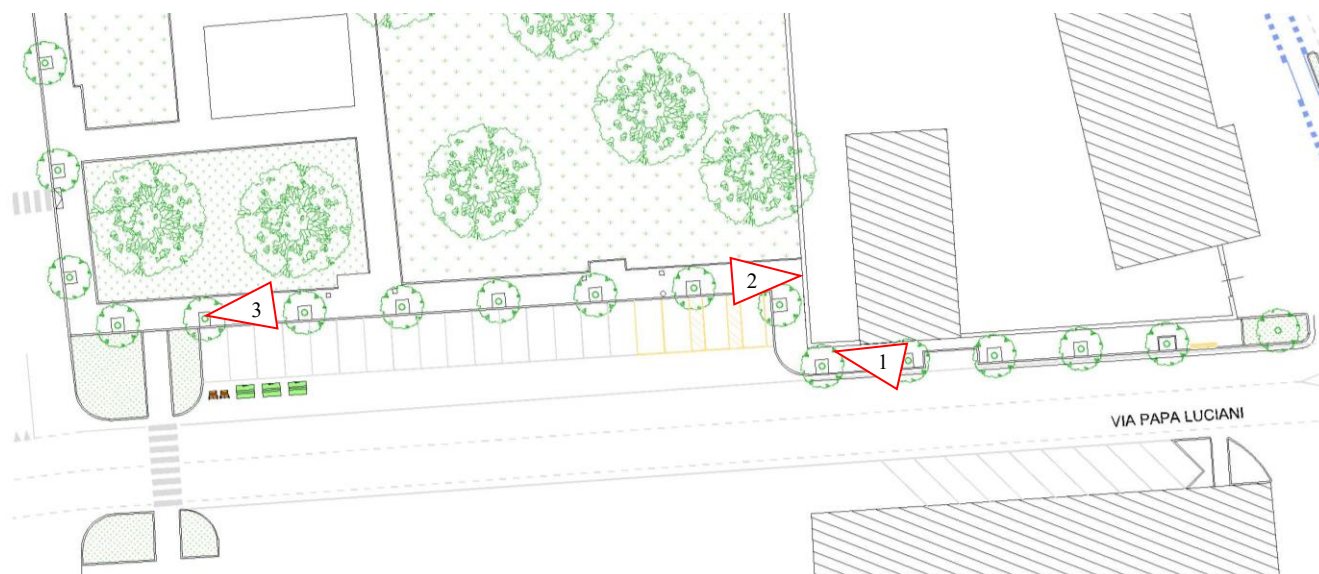


Fig. 5 Planimetria via Papa con coni visuali



Foto 1



Foto 2



Foto 3

5 QUADRO ECONOMICO

Il costo complessivo dell'intervento in oggetto è il seguente:

1) Lavori a misura		
di cui:		euro
	1a) lavori a misura	162 996,27
	1b) lavori in economia	5 000,00
	1c) oneri per la sicurezza	4 996,00
	Totale importo opere	172 992,27
2) Somme a disposizione della Stazione Appaltante per:		
	2a) Lavori in economia, previsti in progetto ed esclusi dall'appalto, ivi inclusi i rimborsi previa fattura	0,00
	2b) Rilievi, accertamenti ed indagini preliminari comprese le eventuali prove di laboratorio per materiali	0,00
	2c) Allacciamenti ai pubblici servizi	0,00
	2d) Maggiori lavori, imprevisi	5 956,16
	2e) Adeguamento prezzi art. 26 DL n. 50/2023	5 000,00
	2f) Acquisizione o espropriazione di aree o immobili e pertinenti indennizzi	0,00
	2g) Spese di cui agli articoli 113 del codice, spese tecniche relative alla progettazione, alle necessarie attività preliminari, al coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione, alle conferenze di servizi, alla direzione lavori e al coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, all'assistenza giornaliera e contabilità, l'importo relativo all'incentivo nella misura corrispondente alle prestazioni che dovranno essere svolte dal personale dipendente, di cui:	5 767,88
	2g.1) per coordinamento sicurezza	3 000,00
	2g.2) per accantonamento fondo incentivante, art. 45 del D.Lgs 36/2023, escluso il fondo per l'innovazione del 20% (non soggetto ad IVA ed oneri)	2 767,88
	2h) Spese per attività tecnico amministrative connesse alla progettazione, di supporto al responsabile del procedimento e di verifica e validazione	0,00
	2i) Spese di cui all'articolo 45, commi 6 e 7, del codice, di cui:	691,97
	2i.1) per accantonamento fondo per l'innovazione del 20% (non soggetto ad IVA ed oneri)	691,97
	2l) Spese per commissioni giudicatrici - contributo ANAC, così distinte:	120,00
	Spese per contributo gestione gare alla SUA VE, esente IVA	0,00
	Contributo ANAC	120,00
	2m) Spese per le verifiche ordinate dal direttore lavori	0,00
	2m) Spese per collaudi	0,00
	2o) Spese per pubblicità e ove previsto per opere d'arte	0,00
	2p) IVA, eventuali altre imposte e contributi dovuti per legge così distinti:	9 471,72
	IVA al 4% su lavori	6 919,69
	IVA 22% su lavori in economia	0,00
	IVA al 22% su rilievi ed indagini	0,00
	IVA al 22% su allacciamenti a pubblici servizi	0,00
	IVA al 22% su imprevisi	1 310,36
	IVA al 4% su adeguamento prezzi	200,00
	Oneri al 4% ed IVA al 22% su spese tecniche	806,40
	Oneri IRAP	235,27
	Oneri al 4% ed IVA al 22% su collaudi	0,00
	IVA al 22% su spese per pubblicità	0,00
	Totale somme a disposizione dell'Amministrazione	27 007,73
	TOTALE	200 000,00

6 RIFERIMENTI NORMATIVI

I riferimenti normativi per la redazione dei documenti di progetto sono:

- D. Lgs 31-3-2023 n. 36 *“Codice dei contratti pubblici”*;
- D. Lgs n. 285/1992 *“Nuovo Codice della Strada”*;
- DPR n. 495/1992 *“Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada”*;
- D.M. 22/01/2019 *“Individuazione della procedure di revisione, integrazione e apposizione della segnaletica stradale destinata alle attività lavorative che si svolgono in presenza di traffico veicolare”*;
- D.M. 10/07/2002 *“Disciplinare tecnico relativo agli schemi segnaletici, differenziati per categoria di strada, da adottare per il segnalamento temporaneo”*;
- D.M. 05/11/2001 n. 6792 *“Approvazione delle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade di cui al comma 1 dell’art.13 del Decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”*;
- D. Lgs 152/2006 *“Norme in materia ambientale”*;
- D.M. 27/04/2006, n.777 *“Il Direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l’installazione e la manutenzione”*;
- D. Lgs n. 81/2008 *“Attuazione dell’articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”*;
- D.M. 05/11/2001 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”*;
- D.M. 19/04/2006 *“Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”*.