



COMUNE DI PALAU

Provincia di Gallura Nord Est Sardegna

***REALIZZAZIONE SOTTOPASSO E PARCHEGGIO DI SCAMBIO IN
INGRESSO A PALAU***

CUP: PROV0000059701

QUADRO ESIGENZIALE

E DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE (DIP)

ai sensi dell'Allegato I.7, art. 3 del D.Lgs. 36/2023

0. QUADRO ESIGENZIALE

0.1. PREMESSA

L'Amministrazione Comunale di Palau intende realizzare un sistema infrastrutturale costituito da un sottopasso stradale, un parcheggio di scambio con uno spazio pubblico superiore, finalizzato al miglioramento dell'accessibilità al porto commerciale e alla razionalizzazione dei flussi veicolari insistenti sulla SS 133.

L'intervento si inserisce nell'ambito delle politiche comunali di potenziamento della mobilità urbana, di miglioramento dell'accessibilità portuale e di incremento della sicurezza della circolazione.

0.2. ANALISI DEL CONTESTO

La SS 133 rappresenta il principale asse di accesso al centro abitato e al porto commerciale.

Durante i periodi di maggiore afflusso turistico si registrano significativi incrementi del traffico veicolare, con particolare riferimento a:

- traffico turistico;
- traffico diretto agli imbarchi;
- mezzi pesanti destinati alle attività portuali;
- autobus di linea e turistici;
- traffico locale.

La compresenza di tali flussi genera condizioni di interferenza che incidono sulla sicurezza e sulla fluidità della circolazione, soprattutto in ingresso verso il porto turistico.

0.3. FABBISOGNI DA SODDISFARE

L'intervento dovrà soddisfare i seguenti fabbisogni:

Mobilità

- migliorare i collegamenti tra la SS 133 e la nuova viabilità portuale;
- separare i flussi destinati al porto dal traffico ordinario;
- ridurre i tempi di percorrenza;
- ridurre le interferenze veicolari.

Sicurezza

- incrementare i livelli di sicurezza stradale;
- eliminare i punti di conflitto;

- garantire adeguate condizioni di visibilità e percorribilità.
- Alleggerire la presenza veicolare nel centro urbano

Funzionalità portuale

- migliorare l'accessibilità al porto commerciale;
- favorire l'efficienza dei collegamenti con La Maddalena;
- garantire adeguata accessibilità ai mezzi pesanti.

Riqualificazione urbana

- realizzare un parcheggio di scambio;
- creare una nuova piazza pubblica;
- migliorare la fruibilità degli spazi urbani.

Sostenibilità

- ridurre le emissioni derivanti dalla congestione veicolare;
- favorire l'intermodalità;
- garantire il rispetto dei CAM.

0.4. OBIETTIVI DELL'AMMINISTRAZIONE

L'intervento dovrà perseguire i seguenti obiettivi:

Codice Obiettivo

- O1 Miglioramento della fluidità del traffico
- O2 Incremento della sicurezza stradale
- O3 Miglioramento dell'accessibilità portuale
- O4 Riduzione delle interferenze sulla SS 133
- O5 Realizzazione di un parcheggio di scambio
- O6 Creazione di una piazza urbana attrezzata
- O7 Migliore integrazione tra infrastruttura e contesto urbano
- O8 Riduzione degli impatti ambientali

0.5. INDICATORI DEI RISULTATI ATTESI

Il progettista dovrà individuare e quantificare, ove possibile, i seguenti indicatori:

- riduzione dei tempi di percorrenza;
- riduzione delle interferenze veicolari;
- incremento della capacità del nodo viario;
- numero di stalli del parcheggio;
- superfici di nuova fruizione pubblica;
- miglioramento dei livelli di servizio della rete stradale.

0.6. REQUISITI PRESTAZIONALI

L'opera dovrà garantire:

- piena percorribilità da parte dei mezzi pesanti;
- durabilità delle strutture;
- sicurezza in condizioni meteorologiche avverse;
- accessibilità universale;
- ridotti costi manutentivi;
- elevata qualità architettonica delle sistemazioni superficiali.

1. DOCUMENTO DI INDIRIZZO ALLA PROGETTAZIONE

1. PREMESSA

Il presente Documento di Indirizzo Della Progettazione (DIP), redatto ai sensi dell'art 35 dell'Allegato I.7 del D. Lgs. 36/2023 dallo scrivente Arch. Eleonora Pini in qualità di Responsabile Unico del Progetto (RUP), propedeutico allo sviluppo dei successivi livelli progettuali, di coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione, di direzione lavori e di coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione, illustra obiettivi e indirizzi verso cui orientare l'intera attività di progettazione.

2. STATO DEI LUOGHI E DISPONIBILITÀ DELLE AREE

L'intervento oggetto del presente Documento di Indirizzo alla Progettazione consiste nell'esecuzione di opere relative alla "Realizzazione sottopasso e parcheggio di scambio in ingresso a Palau".

Si tratta di una zona completamente urbanizzata.

Le aree interessate dai lavori sono parzialmente nella disponibilità di questo Ente (tratto tra Via Razzoli e Via La Sciumara), mentre una parte marginale delle superfici è di proprietà dell'ARST, mentre il tratto di strada interessato dai lavori (Strada Statale 133) è di competenza dell'A.N.A.S.;



L'abitato di Palau si trova nella zona nord-est della Sardegna, sulla costa che si affaccia sul Golfo di Palau e sul vicino arcipelago della Maddalena. Questo contesto ambientale è caratterizzato da una serie di peculiarità naturali, geografiche e paesaggistiche che contribuiscono a definirne l'identità visiva e ambientale.

2.1. Posizione geografica

Palau, come detto, è un comune situato nella parte settentrionale della Sardegna, a circa 40 km da Olbia. La sua posizione privilegiata lo rende un punto di accesso strategico per coloro che si dirigono verso l'Arcipelago della Maddalena, un'area protetta di grande valore naturale. La strada che conduce a Palau è ben collegata alla rete viaria principale, e l'ingresso al paese offre una vista panoramica sul mare, che rappresenta uno degli aspetti distintivi del paesaggio locale.

2.2. Caratteristiche naturali e paesaggistiche

L'ingresso stradale di Palau è immerso in un contesto naturale ricco di vegetazione mediterranea, tipica della Sardegna. La vegetazione è dominata da macchia mediterranea, con piante come rosmarino, mirto, lecci, olivastri e altre specie autoctone che caratterizzano il paesaggio costiero. Inoltre, l'area è arricchita da formazioni rocciose granitiche, che sono una caratteristica distintiva dell'isola.

2.3. Vista sul mare

Dal punto di vista visivo, l'ingresso stradale è caratterizzato dalla vista sulla baia della Sciumara e sull'arcipelago della Maddalena. La presenza del mare e delle isole, che si stagliano all'orizzonte, è uno degli aspetti più affascinanti del paesaggio circostante.

2.4. Collina di Monte Altura

A ovest di Palau si trova il Monte Altura, una collina che offre un'ottima vista panoramica sull'intera zona e sul mare. La collina è ricoperta da vegetazione mediterranea e costituisce un elemento prominente nel panorama dell'ingresso al paese.

2.5. Viabilità

L'abitato di Palau è facilmente raggiungibile tramite la SS125, che collega Palau ad Olbia e la SS133 in direzione Santa Teresa Gallura e ad altre località turistiche della Gallura. La strada è ben curata e segnalata, e il traffico, soprattutto nei mesi estivi, può essere intenso a causa del flusso di turisti diretti verso l'arcipelago della Maddalena e altre destinazioni nelle vicinanze.



Le aree sono per la maggior parte di proprietà del Comune di Palau mentre una limitata porzione (parte del Mappale 68 del Foglio 6) interessa aree di proprietà dell'Ente Gestore delle Ferrovie A.R.S.T., e il tratto stradale è gestito dall'ANAS

3. INQUADRAMENTO URBANISTICO, VINCOLI E TUTELE

Tutto il territorio del Comune di Palau (ad eccezione delle banchine portuali) è sottoposto a vincolo paesaggistico per effetto del D.M. 12.05.1966.

Ai sensi del Piano Paesaggistico Regionale l'area si colloca all'interno del Foglio n. 4284, nell'Ambito 17 Gallura Costiera Nord Orientale.



L'area si colloca all'interno del vincolo statuito dall'Art. 27 *Bene Paesaggistico tutelato dal PPR: Sistemi a baie e promontori, scogli e piccole isole, falesie e versanti costieri* delle Norme Tecniche di Attuazione, (in attuazione dagli Artt. 142 Beni paesaggistici e 143 Piano Paesaggistico del D. Lgs. 42/2004), all'interno della fascia costiera dei 2 km dal mare (Art.143 D. Lgs. N. 42/2004), ma fuori dalla fascia di 300 metri dalla linea di battigia mare (Art. 142 D. Lgs. N. 42/2004).

In prossimità delle aree di intervento, ma comunque al di fuori di esse, esiste un'area ricadente all'interno del vincolo *Campi dunari e sistemi di spiaggia* (Art. 143 del D. Lgs. 42/2004).

Il tipo di intervento in oggetto è da sottoporre ad autorizzazione paesaggistica.

Ai sensi del PAI-PGRA-PSFF rispetto al pericolo geomorfologico l'area ricade in Hg1, con relativo rischio geomorfologico Rg1.

Lo strumento urbanistico vigente nel Comune di Palau è un Programma di Fabbricazione approvato, nella sua versione originale, con deliberazione di C.C. n. 50 del 02.08.1971, decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 12362/3924 del 24.09.1971 e pubblicato sul BURAS n. 34 del 11.10.1971.

Non risultano più operanti le misure di salvaguardia di cui all'articolo 12, comma 3, del DPR n. 380/2001 in riferimento al PUC adottato con deliberazione di C.C. n. 18 del 29.05.2015 e approvato con deliberazioni del Commissario Straordinario n. 113 e 116 del 07.06.2018, in quanto lo stesso è stato ritirato con deliberazione di C.C. n. 35 del 11.08.2020.

Nel Programma di Fabbricazione vigente, l'area interessata dall'intervento risulta ricade in area S3 (Area a Servizi).

4. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE ATTRAVERSO LA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO, LE FUNZIONI CHE DOVRANNO ESSERE SVOLTE, I FABBISOGNI E LE ESIGENZE DA SODDISFARE E, OVE PERTINENTI, I LIVELLI DI SERVIZIO DA CONSEGUIRE E I REQUISITI PRESTAZIONALI DI PROGETTO DA RAGGIUNGERE

L'obiettivo è il collegamento tra la SS 133 con Via La Sciumara e la futura viabilità di accesso al porto commerciale con un sottopassaggio.

Si sottolinea che le aree sono per la maggior parte di proprietà del Comune di Palau mentre una limitata porzione (parte del Mappale 68 del Foglio 6) interessa aree di proprietà dell'Ente Gestore delle Ferrovie A.R.S.T., e il tratto stradale gestito dall'ANAS

L'attuale ingresso di Palau si caratterizza per il suo rettilineo finale che presenta un innesto sulla sua sinistra, ovvero la confluenza del ramo stradale di connessione verso il porto commerciale (in corso di completamento).

L'intersezione a livello sulla strada provinciale comporta molti problemi sul regolare flusso delle autovetture in entrata, in quanto il flusso in uscita non consente l'agevole immissione nella circonvallazione verso il porto.

Tale difficoltà si accentua con l'aumento considerevole del numero di autovetture nel periodo estivo, provocando code all'ingresso del paese fino all'innesto delle statali 133 e 125, in prossimità della rotatoria Anas.

La realizzazione dell'opera permetterebbe un agevole flusso veicolare in ingresso al porto commerciale, che verrebbe deviato verso la circonvallazione e non verso il centro abitato come allo stato attuale, scongiurando altresì potenziali situazioni di pericolo.

A livello preliminare si potrebbe ipotizzare una rampa accesso di circa 90 m (con una ipotesi del 6,5% di pendenza), un sottopasso di circa 110/115 m, e una rampa uscita di circa 100 m (con una pendenza massima dell'11%), una corsia interna della larghezza minima di 3,50 m, ed una corsia di emergenza di 2,40 m, sulla parte superiore, a livello della strada di Via Razzoli potremmo ipotizzare un utilizzo come parcheggio di scambio e una piazza.

5. REQUISITI TECNICI CHE L'INTERVENTO DEVE SODDISFARE IN RELAZIONE ALLA LEGISLAZIONE TECNICA VIGENTE E AL SODDISFACIMENTO DELLE ESIGENZE DI CUI AL CAPITOLO PRECEDENTE

Il progetto dovrà rispettare le prescrizioni normative in materia urbanistica, edilizia, ambientale, paesaggistica, di difesa del suolo.

Dovrà inoltre rispettare le specifiche tecniche contenute nei criteri ambientali minimi (C.A.M.):

CAM Edilizia: adottati con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica del 23 giugno 2022 così come modificati dal Decreto Correttivo 5 Agosto 2024 e come aggiornati e sostituiti dal DM 24.11.2025 avente ad oggetto "i nuovi CAM Edilizia": *Criteri ambientali minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi*, e così come indicato dal DM 24.11.2025 in tutte le fasi progettuali e su tutti i livelli di progettazione, anche nel rispetto del Decreto Ministeriale n. 560 del 01/12/2017 e ss. mm. e ii.

CAM Illuminazione pubblica:- Progettazione Acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l'acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l'affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica, adottati con DM 27.11.2017.

CAM Infrastrutture Stradali: - Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali (CAM Strade), adottati con DM 5.8.2024 e con successivo Decreto correttivo del 11.09.2025 ai CAM infrastrutture stradali.

CAM Arredo urbano - adottati con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del 7 febbraio 2023, pubblicato in G.U. Serie Generale n. 69 del 22.03.2023 ed in vigore dal 20 luglio 2023 avente ad oggetto *Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di parchi giochi, la fornitura e la posa in opera di prodotti per l'arredo urbano e di arredi per gli esterni e l'affidamento del servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria di prodotti per arredo urbano e di arredi per esterni*.

In considerazione del fatto che i CAM sono in continuo aggiornamento, il progettista provvederà all'acquisizione di ogni ulteriore informazione sul sito istituzionale del Ministero della Transizione Ecologia - link di collegamento: <https://gpp.mite.gov.it/Home/Cam>.

La progettazione, inoltre, dovrà garantire il conseguimento di tutti i pareri e nulla osta necessari alla regolare esecuzione dell'opera.

6. LIVELLI DI PROGETTAZIONE DA SVILUPPARE E I RELATIVI TEMPI DI SVOLGIMENTO, IN RAPPORTO ALLA SPECIFICA TIPOLOGIA E ALLA DIMENSIONE DELL'INTERVENTO - RACCOMANDAZIONI PER LA PROGETTAZIONE, ANCHE IN RELAZIONE ALLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA, TERRITORIALE E PAESAGGISTICA VIGENTE, E LE REGOLE E LE NORME TECNICHE VIGENTI DA RISPETTARE

La progettazione dovrà essere sviluppata mediante metodologia BIM, con livello di fabbisogno informativo adeguato alle finalità del PFTE e del Progetto Esecutivo. Il professionista dovrà produrre i modelli informativi disciplinari e federati, nonché tutti gli elaborati derivati necessari all'approvazione, all'affidamento e all'esecuzione dell'opera, conformemente all'Allegato I.9 del D. Lgs. 36/2023 e alle norme UNI 11337 e ISO 19650.

6.1. Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE)

Comprensivo di tutte le indagini, verifiche e approfondimenti necessari all'ottenimento dei pareri e all'approvazione dell'intervento.

6.2. Progetto Esecutivo

redatto sulla base del PFTE approvato e immediatamente cantierabile.

6.3. Modellazione BIM

La progettazione dovrà essere sviluppata mediante metodologia BIM in conformità:

- al D. Lgs. 36/2023;
- all'Allegato I.9;
- alla serie normativa UNI 11337;
- alla serie normativa ISO 19650.

MACRO-ATTIVITÀ	DESCRIZIONE DELLE PRESTAZIONI
Macro-attività 1	Redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE).

	Redazione del PSC del PFTE.
Macro-attività 2	Redazione del Progetto Esecutivo. Coordinamento della Sicurezza in Fase di Progettazione (ai sensi del combinato disposto del D. Lgs. 81/2008 e D. Lgs. 36/2023).
Macro- attività 3	Direzione dei Lavori e controllo tecnico – contabile. Coordinamento della Sicurezza in fase di Esecuzione (ai sensi del combinato disposto del D. Lgs. 81/2008 e D. Lgs. 36/2023). Redazione del Certificato di Collaudo

Nel rispetto delle fasi sopra delineate, il progettista dovrà redigere tutti gli elaborati previsti dai diversi livelli progettuali, nel rispetto delle tempistiche meglio precisate nel cronoprogramma a seguire e facendo riferimento al Prezzario Regionale vigente.

La Stazione Appaltante si riserva la facoltà di non dar corso ad alcune o a tutte le parti del servizio successive alla progettazione, qualora per qualunque causa si renda ciò necessario a insindacabile giudizio della stessa.

7. RACCOMANDAZIONI E RISULTATI ATTESI

Fluidificazione del traffico, miglioramento dell'accessibilità portuale, sicurezza stradale, sostenibilità ambientale e qualità architettonica degli spazi pubblici.

8.1 ELABORATI GRAFICI E DESCRITTIVI DA REDIGERE: PFTE

Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE)	Relazione generale
	Relazione tecnica, corredata di rilievi e accertamenti
	Rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare
	Relazione di sostenibilità dell'opera
	Elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate, integrati e coerenti con i contenuti dei modelli informativi
	Computo metrico estimativo dell'opera
	Quadro economico di progetto
	Cronoprogramma
	Piano di Sicurezza e Coordinamento del PFTE, Relazione sulla risoluzione delle interferenze
	Disciplinare descrittivo prestazionale
	Piano preliminare di manutenzione
	Piano particellare di esproprio preliminare
	Relazione geotecnica, sismica e archeologica
	Relazione paesaggistica (D. Lgs 42/2004)

BIM

- Piano di Gestione Informativa preliminare
- Modello informativo PFTE

8.2 ELABORATI RICHIESTI - PROGETTO ESECUTIVO

Progetto Esecutivo	Relazione generale
	Relazioni specialistiche
	Elaborati grafici, comprensivi anche di quelli relativi alle strutture e agli impianti, nonché, ove previsti
	Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti
	Piano di Sicurezza e Coordinamento con specifica dei costi della sicurezza
	Quadro di incidenza della manodopera
	Cronoprogramma
	Elenco prezzi unitari ed eventuale analisi
	Computo metrico estimativo
	Capitolato speciale di appalto
	Schema di contratto
	Relazione tecnica ed elaborati di applicazione dei Criteri Ambientali Minimi (CAM) di riferimento

BIM

- Piano di Gestione Informativa (PGI)
- Modello informativo esecutivo
- Modelli disciplinari e federato
- Elaborati estratti dal modello
- COBie o equivalente, se richiesto
- ACDat/CDE conforme alla normativa vigente

9. LIMITI FINANZIARI DELL'OPERA E QUADRO ECONOMICO

QUADRO ECONOMICO		
REALIZZAZIONE SOTTOPASSAGGIO E PARCHEGGIO DI SCAMBIO DI INGRESSO A PALAU		

A LAVORI		
A1	Importo lavori	4.900.000,00 €
A2	Importo dei lavori relativi alla sicurezza e non soggetti a ribasso	75.000,00 €
A	TOTALE LAVORI	4.975.000,00 €

B SOMME A DISPOSIZIONE		
B1	Iva sui lavori (22% di A)	1.094.500,00 €
B2	Spese professionali PFTE	131.965,91 €
B3	Spese professionali Progetto Esecutivo	96.233,55 €
B4	Spese professionali Direzione Lavori	168.415,27 €
B5	Verifiche e collaudi	51.954,43 €
B6	Relazione geologica	21.930,31 €
B7	Cassa previdenziale (B2/B6)	18.819,98 €
B8	IVA su B2 +B7 (22%)	107.650,28 €
B9	Imprevisti e arrotondamenti (5% di A)	284.120,27 €
B10	ANAC	660,00 €
B11	Fondo accordo bonari (3% di A)	149.250,00 €
B12	Incentivi ai sensi art. 45 D. Lgs. 36/2023 (inclusa assicurazione per il certificatore) (2% di A)	99.500,00 €
B	TOTALE SOMME A DISPOSIZIONE	2.225.000,00 €

	TOTALE PROGETTO (A + B)	7.200.000,00 €
--	--------------------------------	-----------------------

La cifra disponibile, allo stato attuale, stanziata con fondi comunali, è quella relativa all'incarico di progettazione (PFTE)

10. CRITERIO DI AGGIUDICAZIONE

10.1 INCARICO PROFESSIONISTA

Ai sensi dell'art. 50 comma 1 lettera b del D. Lgs. 36/2023 si procederà all'affidamento diretto per gli incarichi di progettazione e per la Relazione Geologica

- esperienza BIM documentata;
- utilizzo di piattaforma interoperabile IFC;
- presenza di BIM Coordinator nel gruppo di lavoro.

10.2 DEI LAVORI

L'intervento presenta un importo stimato dei lavori pari a euro 4.975.000,00 comprensivo di oneri per la sicurezza e oltre all'IVA. In ragione della complessità dell'opera, delle interferenze con la SS 133 e della

rilevanza strategica dell'infrastruttura per l'accessibilità portuale del Comune di Palau, l'Amministrazione si riserva di procedere all'affidamento dei lavori mediante procedura aperta con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo. ai sensi dell'art. 71 del D. Lgs. 36/2023.

11. SPECIFICHE TECNICHE PER L'UTILIZZO DI MATERIALI, ELEMENTI E COMPONENTI PER PERSEGUIRE REQUISITI DI DURABILITÀ, DUTTILITÀ, ROBUSTEZZA E RESILIENZA DELLE OPERE, EFFICIENZA ENERGETICA E DELLA SICUREZZA E FUNZIONALITÀ DEGLI IMPIANTI E COMPONENTI IN GENERE.

Particolare cura dovrà essere riposta nello scegliere con attenzione i materiali e le tecniche da impiegare, e le relative modalità di posa e assemblamento. Dovrà essere garantito un elevato ciclo di vita, ed una fase di disassemblaggio e riciclo efficace.

Materiali e finiture dovranno presentare elevata resistenza agli agenti atmosferici ed essere accuratamente selezionati per presentare elevata durabilità rispetto alla salsedine, data la vicinanza al mare.

In considerazione del vincolo paesaggistico gravante sull'area, materiali, elementi e finiture dovranno essere attentamente valutati in merito al corretto inserimento ambientale e paesaggistico.

Il progetto dovrà garantire robustezza, semplicità ed economicità manutentiva – aspetti desumibili nell'elaborato *Piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti*.

Dovrà garantire la sicurezza e l'incolumità di fruitori e manutentori.

12. INDICAZIONE DI MASSIMA DEI TEMPI NECESSARI PER LE VARIE FASI DELL'INTERVENTO

Si conta di pervenire alla fase di affidamento dei lavori entro il 10.08.2026. Si ipotizzano le seguenti tempistiche massime, che dovranno essere per quanto possibile rispettate:

Consegna PFTE	31.12.2026
Acquisizione nulla osta e autorizzazioni in conferenza di servizi	10.05.2027
Verifica e validazione PFTE	15.05.2027
Consegna progettazione esecutiva	15.08.2027
Verifica progettazione esecutiva	01.09.2027
Procedura affidamento lavori (gara)	01.10.2027
Affidamento lavori	15.11.2027
Stipula contratto	31.12.2027
Inizio lavori	01.02.2028
Fine lavori	31.12.2028
Certificato di Regolare Esecuzione	31.01.2029

12. RIFERIMENTI NORMATIVI E LINEE GUIDA

- Decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e ss.mm.ii. *Codice dei Contratti Pubblici* in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici (G.U. n. 77 del 31 marzo 2023 - S.O. n. 12);
- L.R. 13 marzo 2018, n. 8 e ss.mm.ii., *Nuove norme in materia di contratti pubblici di lavori, servizi e forniture*, per le parti in vigore;
- D. Lgs. 22 gennaio 2004 n°42, *Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*
- D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152: *Norme in materia ambientale*, Testo Unico Ambiente Consolidato 2018
- D.P.R. 24 luglio 1996, n. 503, *Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici*
- D. Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 *Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro*
- Decreto del Ministero della Transizione Ecologica del 23.06.2022 *CAM per l'affidamento del servizio di progettazione di interventi edilizi, per l'affidamento dei lavori per interventi edilizi e per l'affidamento congiunto di progettazione e lavori per interventi edilizi*;
- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, del 7 febbraio 2023, pubblicato in G.U. Serie Generale n. 69 del 22.03.2023 ed in vigore dal 20 luglio 2023 avente ad oggetto *Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento del servizio di progettazione di parchi giochi, la fornitura e la posa in opera di prodotti per l'arredo urbano e di arredi per gli esterni e l'affidamento del servizio di manutenzione ordinaria e straordinaria di prodotti per arredo urbano e di arredi per esterni*;
- Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica del 5 agosto 2024, pubblicato in G.U. Serie Generale n. 197 del 23.8.2024 ed in vigore dal 21 dicembre 2024, avente ad oggetto *Criteri Ambientali Minimi per l'affidamento del servizio di progettazione ed esecuzione dei lavori di costruzione, manutenzione e adeguamento delle infrastrutture stradali (CAM Strade)*.