

 <div> <b>FRIULI venezia giulia</b>  <b>STRADE</b> S.p.A.         </div>	
<b>Nu.Mo.C</b> <b>Nucleo Mobilità Ciclabile</b>	
<b>Lavori per la realizzazione del percorso ciclabile denominato:</b>  <b>“ITINERARIO CICLABILE DEL LIVENZA PRIMO E SECONDO LOTTO”</b>	
<b>CUP: B11B99000000005</b>	<b>CIG:</b>
<b><i>PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA</i></b>	
<b>IL PROGETTISTA:</b> dott. arch. Giuseppe Garbin Via Mons. Faidutti n. 4 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)	
	
<b>IL GEOLOGO:</b>	
<b>IL COORDINATORE DELLA SICUREZZA</b>	
<b>IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO:</b>	
<b>ELAB.A</b>	<b>TITOLO: RELAZIONE</b>
REDATTO      il: 15 febbraio 2019	
APPROVATO    il:	
REVISIONATO   il:	
AGGIORNATO   il: agg. 15 dicembre 2019 agg 01 marzo 2022 in seguito adozione P.RE.MO.CI.	
<b>ANNOTAZIONI:</b>	

Il presente elaborato” aggiornamento “ riguarda l’adeguamento del tracciato, in Comune di Fontanafredda, AL. P.RE.MO.CI ( Piano Regionale della Mobilità Ciclabile adottato, in via Definitiva ,con Deliberazione della Giunta Regionale n. 292 del 04 marzo 2022).

**“ LA BICICLETTA è il mezzo di locomozione più semplice che risponda alle richieste di una condotta di vita razionalmente igienica , poiché il suo uso impone al ciclista un moto salutare unitamente ad una ricreazione dello spirito. E’ un mezzo incomparabilmente economico, facilita il disbrigo degli impegni, specie nei centri di città, dà la possibilità di programmare distensive passeggiate in campagna ed è l’oggetto di un sano , civile, entusiasmante sport: il ciclismo”**

(dall’introduzione del volume di F.BONINSEGNA, La bicicletta-Evoluzione, Meccanica, Accessori, Manutenzione, Modelli , Editore U.Hoepli, Milano, 1990).

**“ Il primo veicolo a due ruote, inventato dal Conte Mede de Sivrac e chiamato celerifero e, più tardi, velocifero, comparve in Francia nel 1791 come passatempo per gli aristocratici.**

**Era interamente in legno e privo di sistema sterzante perché la ruota anteriore era fissa; la spinta veniva impressa dal passeggero ( definito velocipede, nome che passò a designare il mezzo) puntando alternativamente i piedi sul terreno con andatura ondeggiante”**

Da: COME FUNZIONA- Enciclopedia pratica della tecnica,  
Istituto Geografico De Agostani, Novara, 1978, Volume 2, fascicolo n. 19,  
Voce: BICICLETTA, pag. 88.



## **LA BICICLETTA ED IL TERRITORIO**

Se da un lato la bicicletta può divenire un mezzo in grado di sostituire i veicoli a motore soprattutto nei percorsi a breve raggio, la pratica ciclistica ha registrato un grande interesse non solo dal punto di vista sportivo ma anche da quello di tipo turistico, per la riscoperta dei luoghi di pregio e di valore artistico - ambientale. A fronte di una crescente domanda da parte della nostra Società, post-post-industriale, dovuta al desiderio non solo di trascorrere qualche ora all'area aperta, di fare dell'attività motoria ma anche, e soprattutto, di riappropriarsi di un rapporto con il territorio che la vita di ogni giorno non ci consente. Ne discende, quindi, che la creazione di necessarie infrastrutture ciclistiche non debbano rispondere al solo requisito di una mobilità migliore, sicura e protetta, specie per le fasce di utenti più deboli (bambini, ragazzi ed anziani) ma anche come infrastruttura che favorisce il raggiungimento e la fruizione delle emergenze storiche, culturali, paesaggistiche ed ambientali del territorio divenendo, con la formazione una vera e propria rete di piste ciclabili, un vero e proprio "Connettivo Urbano".



## **LA COMPONENTE CICLISTICA NELLA MOBILITA' URBANA E TERRITORIALE**

La mobilità territoriale ha avuto, negli ultimi decenni, un aumento costante, sia in termini di numero di persone in movimento per studio e lavoro che come distanza media percorsa giornalmente.

La mobilità, normalmente assunta come indice positivo di sviluppo e benessere, assume connotati negativi in rapporto con l'assetto fisico ed organizzativo dei Centri Urbani e del Territorio.

Assume, quindi, notevole importanza l'uso di mezzi non motorizzati al fine di favorire l'accessibilità alle aree centrali e, nel contempo, rendere fluida la circolazione.

La "modalità" ciclistica è divenuta, quindi, elemento importante nelle "politiche" della mobilità urbana ma anche, specie per i piccoli centri, quando spostamenti di limitata estensione possono essere eseguiti con l'uso della bicicletta.

A questa nuova importanza si deve aggiungere quella relativa ad un nuovo approccio con "l'intorno". Infatti l'uso della bicicletta consente di poter apprezzare la Città, il paesaggio, la natura nelle loro espressioni più significative che, in genere, sfuggono a chi si muove con autoveicoli.

### **PREMESSA**

La presente relazione illustra il Progetto del 1° LOTTO (Budoia-Sacile) dell'Itinerario Ciclabile del Livenza, individuato come infrastruttura prioritaria ai fini delle politiche di sviluppo ecosostenibile.

Per caratteristiche storiche, archeologiche, ambientali, naturalistiche ed infrastrutturali, infatti, i territori interessati costituiscono un insieme di alto livello per le attività naturalistiche e culturali e per lo sviluppo economico connesso con l'attività turistica.

Si ritiene, quindi, a ragion veduta, che la rilevanza di tali caratteristiche corrisponda pienamente ai requisiti di priorità stabiliti dall'art. 7, bis, 1° comma, della L.R. n. 14/93, come modificata ed integrata con l'art. 33 delle L.R. n. 13/97.

Il progetto dell'"Itinerario Ciclabile del Livenza" è infatti originato da una cultura della pianificazione territoriale e dei lavori pubblici che individua, come obiettivo prioritario dei programmi e delle azioni, la qualità dell'ambiente e che relaziona lo sviluppo economico alla concentrazione di risorse pubbliche su grandi interventi organici ed unitari, finalizzati sia alla salvaguardia ed alla valorizzazione dei beni naturalistici, storici e culturali, sia alla formazione della base infrastrutturale degli sviluppi successivi.

L'itinerario è, infatti, un'infrastruttura decisiva per la valorizzazione delle aree interessate in quanto

collega, con andamento lento, alla scala umana, i beni ed i valori presenti eliminando, nel contempo, i fattori limitanti la fruizione, quali la discontinuità del percorso, i punti di pericolo e le compromissioni infrastrutturali ed insediative.

Il percorso, con le sue diramazioni, sarà uno dei fili conduttori del racconto storico del territorio, diventandone una delle infrastrutture di riferimento, coerente con gli indirizzi dello sviluppo ecosostenibile, caratterizzata da attrattività, continuità, leggibilità, funzionalità e sicurezza.

## **LA LEGISLAZIONE VIGENTE IN MATERIA DI PISTE E PERCORSI CICLABILI**

La necessità di promuovere l'uso di mezzi di trasporto con spinta non motoristica, il bisogno del cittadino di riappropriarsi di un rapporto con la natura non più subordinato ai mezzi di trasporto tradizionali, il successo della Mountain Bike e la riscoperta dell'uso delle bicicletta in genere quale mezzo di trasporto sano, pulito e non inquinante, hanno portato all'emanazione delle Legge 28 giugno 1991, n. 208 “ Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane”. In seguito, con Decreto 22 novembre 1991, la Regione Autonoma Friuli V. Giulia ha individuato i Comuni ( tra cui Sacile) tenuti ad adottare un programma per la realizzazione, ampliamento, ristrutturazione e completamento di itinerari ciclabili comunali od intercomunali.

La Regione Autonoma Friuli V. Giulia, riconosciuto il carattere prioritario di questo programma nel quadro generale delle infrastrutture per il trasporto ciclistico, si è dotata, a sua volta, di una Legge riguardante la materia, la L.R. n. 15/93, successivamente modificata ed integrata con la L.R. n. 13/98, artt. 32 e 33.

In particolare, l'art. 32 assegnava alle Province importanti funzioni in materia di progettazione e realizzazione di piste e percorsi ciclabili, individuando le priorità che le medesime dovevano

rispettare: da un lato (art. 33, 2° comma, p.a.), “ *per la viabilità ciclistica sostitutiva ed integrativa del trasporto urbano la priorità è assegnata ai Comuni dotati di Piano Urbano del traffico di cui all’art. 11 della L.R. n. 20/1997*”, dall’altro (stesso articolo e comma, p.b.) “ *per la viabilità ciclistica di interesse fisico-motorio la priorità è assegnata agli interventi sperimentali che prevedono la creazione di unità organiche e funzionali d’intervento*”.

Non c’è dubbio che ricada in quest’ultimo caso l’”Itinerario Ciclabile del Livenza” cui si attagliano particolarmente le ulteriori nuove disposizioni dell’art. 7 bis delle L.R. n. 14/93, come introdotte con l’art.33 della L.r. n. 13/98. Di estrema rilevanza il primo comma di detto articolo che recita “ *Per gli interventi di viabilità ciclabile intercomunale o interprovinciale proposti dalle Province, l’Amministrazione Regionale è autorizzata a finanziare progetti che prevedono la creazione di tronchi funzionali di itinerari che colleghino centri di maggior interesse turistico, storico, artistico-culturale e naturalistico tra loro e con le reti ciclabili previste dalle regioni confinanti*”.

Con il successivo 2° comma si stabilisce che sono ammissibili a finanziamento i progetti predisposti dalle Province dotate di Piani Provinciali di Viabilità e Trasporto Ciclistico di cui all’art. 3, comma 1, della Legge.

Le ragioni della necessità della progettazione e della realizzazione dello “Itinerario del Livenza” riposano, dunque, sulla conformità ai valori ed ai criteri di priorità stabiliti dalle leggi regionali vigenti.

Lo Stato, inoltre, ha emesso la Legge 19/10/1998 n. 366 “ Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica” con l’obiettivo della valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclistica.

Recentemente la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha emanato la L.R, n. 8 del 23/02/2018 “Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa. Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa.”.

### **I CRITERI REGIONALI DI FINANZIAMENTO**

La Giunta Regionale ha definito, con Deliberazione n. 697 del 09 marzo 1999 le modalità ed i criteri da adottare per la concessione dei contributi di cui all’art. 7 bis delle L.R. n. 14/93, come

introdotto dall'art. 33 delle L.R. n. 13/98.L' "Itinerario del Livenza" rispettava, quindi, pienamente tali criteri ed infatti l'Amministrazione Regionale con nota del 13/02/2001 prot. VTS/874/VS 16.2.0 ha assegnato un contributo iniziale di *Lire 350 milioni* e poi, con nota del 24/10/2001 prot. VTS/5498/VS 16.2.0 ha comunicato che tale contributo era stato elevato ( complessivamente) a *Lire 1.537 milioni* per la realizzazione del 1° STRALCIO FUNZIONALE ( da Budoia a Sacile).

Infine:

L'Itinerario Ciclabile del Livenza – Stralcio funzionale n. 1 ( da Budoia a Sacile) , assieme allo Stralcio Funzionale n. 2 (da Sacile a Portobuffolè) fa parte del RECIR (Rete delle Ciclovie di Interesse Regionale (Re.C.I.R.) (2015) ed è identificato nel seguente modo: FVG 7 Ciclovie del Livenza FVG 7:Serenissima (sorgente del Livenza)-Sacile Talmasson/Portobuffolè (VENETO).

### **L'ITINERARIO CICLABILE DEL LIVENZA NEL CONTESTO DEI NUOVI TURISMI**

Se il presente progetto tende a perseguire l'obiettivo della realizzazione dello " **ITINERARIO CICLABILE DEL LIVENZA**" finalizzato ad una fruizione turistico-culturale-naturalistica-ricreativa dell'area che dalla Pedemontana pordenonese ( Budoia) porta al Mare Adriatico (Caorle), appare opportuno segnalare che tale proposta si inserisce in un momento storico-sociale ove il concetto di turismo ha subito modifiche rispetto alla concezione tradizionale.

Nella nostra Regione, come del resto in tutta la penisola, si é verificata una evoluzione nelle tipologie del Turismo. Infatti se fino ad una decina d'anni or sono il turismo poteva essere classificato solo in relazione al periodo in cui si svolgeva, in soli due tipi, invernale ed estivo, ora, con il modificarsi della Società civile, con una maggiore disponibilità di tempo e di reddito, nonché una diversa concezione dell'uso del tempo libero, il turismo può essere suddiviso in diverse tipologie legate a definizioni più geografiche che funzionali.

#### a) Turismo litoraneo:

Di tipo balneare o nautico capace d'integrarsi con aree limitrofe a vocazione diversa.

Questo turismo presenta gli svantaggi della monofunzionalità e della rigidità dei fattori produttivi nonché quelli relativi alla congestione delle aree ricettive e del consumo, spesso indiscriminato, di risorse ambientali.

#### b) Turismo montano:

Seppur con caratteristiche diverse presente le stesse problematiche del turismo litoraneo.

#### c) Turismo diffuso:

E' favorito a quel tessuto di "prossimità" alle aree di residenza abituale, reso fruibile da una rete di buoni accessi alle aree urbane che permettono l'affluire di visitatori ed escursionisti nei fine settimana.

E' costituito all'insieme di boschi, Chiese, memorie storiche, dal patrimonio archeologico eccetera. Tale forma di turismo può integrarsi facilmente con il turismo litoraneo.

d) Turismo urbano:

Si riversa verso i centri maggiori, in genere i capoluoghi di Provincia, che forniscono altre opportunità quali le mostre d'arte, gli spettacoli, lo shopping oppure i servizi congressuali.

Altri turismi:

Assieme a queste nuove tipologie di Turismo si possono aggiungere i **nuovi** Turismi, quali il Trekking, il Cicloturismo, l'Equitazione, la Pesca, l'enogastronomico e l'agriturismo, che sono in costante crescita.

Si é verificato, inoltre, un altro fenomeno relativo al Turismo, cioè quello relativo all'aumento del numero degli Arrivi e la diminuzione delle Giornate di presenza causa le modificate tendenze

dell'utenza che possono essere sommariamente definite in:

- villeggiature più corte ma più numerose nell'arco dell'anno, con accorciamento, quindi, di ogni periodo di vacanza e crescita del turismo di "fine settimana".
- aumento del turismo "fuori stagione".

Se queste sono le tendenze generali in atto, specie nel Turismo italiano, quello straniero si differenzia leggermente in quanto, oltre che la diminuzione del Turismo in termini di formula "Sun and Beach", riscontra interesse la ricerca di luoghi **non artificiali** ( cioè luoghi meno antropizzati), di luoghi **artistico/culturali**, oppure capaci di fornire **servizi specializzati** ( terme, nautica da diporto ecc).

Si tende, quindi, a ricercare formule di diversificazione d ampliamento delle offerte dei luoghi turistici specie per quelli balneari che hanno possibilità fisiche migliori specie per le opportunità date dall'hinterland e fornire all'Ospite alternative al turismo della spiaggia e del mare.

Nella zona interessata dalla realizzazione dell'Itinerario Ciclabile del Livenza, vi sono diverse opportunità relative al Turismo Culturale facilmente integrabile con il tradizionale, fortemente destagionalizzato e diffuso territorialmente, quindi, tale da non creare i problemi di congestione del Turismo tradizionale.

Un'altra possibilità d'integrazione ci viene data dal Turismo Ambientale, anche se é necessario



definire quali forme si vogliono stimolare, considerato che il Turismo, in genere, e l'uso del territorio attivano notevoli esternalità in un settore ove le risorse sono spesso non rinnovabili e non sostituibili.

Ulteriori possibilità sono date dalle risorse del mondo agricolo.

Il Paesaggio ed i Prodotti Agricoli possono, infatti, sviluppare nuovi tipi di Turismo quali:

- il turismo enogastronomico ( nelle aziende agricole).
- il turismo rurale ( agriturismo, turismo verde).

La realizzazione, quindi, dell'ITINERARIO CICLABILE DEL LIVENZA si inserisce con il ruolo di infrastruttura indispensabile alla fruizione turistica, culturale e naturalistica del territorio, nel pieno rispetto, quindi, degli indirizzi programmatici dell'Amministrazione Regionale.

### **IL TRACCIATO**

Il percorso, compreso nel Piano Provinciale della Viabilità ( al cui interno è previsto il Piano Provinciale di Viabilità Ciclabile) approvato con Decreto dell'Assessore Regionale alla Viabilità e Trasporti del 28 luglio 1997 n. 180 , prevede un Itinerario Ciclabile denominato “ **Del Livenza**” da da Budoia , nella Pedemontana pordenonese e termine ,nel mare Adriatico, in prossimità di Caorle (VE) suddiviso in n. 2 Lotti che erano già previsti nell'originario Progetto Preliminare approvato dalla Giunta Provincia di Pordenone con Deliberazione n. 88 del 23/03/2000.

Successivamente sono stati approvati i Progetti Definitivi che recepivano le istanze delle Amministrazioni Comunali attraversate.

Specificatamente :

#### **a) Stralcio funzionale n. 1 ( da Budoia a Sacile).**

L'itinerario ha origine a sud dell'abitato di **BUDOIA**, precisamente dalla Stazione Ferroviaria ubicata nella frazione di S. Lucia ( il collegamento ferroviario con Sacile consentirà l'utilizzo del treno per portarsi sulla Pedemontana e ritornare in bicicletta o viceversa).

#### **BUDOIA**,

chiamata la “ reginetta” delle Pedemontana ed il cui nome deriva dal latino “betullea”,

posizionata a mezza collina, è famosa per l' "aria buona" e meta ricercata come luogo di vacanza anche per l'amenità dei luoghi, e la vicinanza con la pianura pordenonese da un lato e con l'alta montagna del Cavallo dall'altro.

L'area, è, inoltre, interessante dal punto di vista ambientale in quanto inserita nell'ambiente naturale del Livenza, presenta alcune emergenze di carattere storico culturale quali un interessante centro storico di origine medievale e la Chiesa Parrocchiale ( iniziata nel 1795).

Altrettanto interessanti sono le frazioni di Dardago e S. Lucia.

Dopo un primo tratto asfaltato, percorrendo prima una stradina adiacente un corso d'acqua e lambendo le frazioni di S. Giovanni di Sopra , S. Giovanni di Mezzo si entra nell'abitato di S. Giovanni di Sotto in territorio comunale di **POLCENIGO**.

L'abitato, di origine medievale ( limite estremo ad occidente della Patria Del Friuli) ma alcuni studiosi affermano che l'originale fortilizio sia stato eretto su di una " specula munita" romana.

Oltre che l'interessante borgo importante è la presenza del Castello Vecchio, posto in posizione dominante sulla collina, ed il Castello Nuovo.



A Nord dell'abitato si trovano le sorgenti del Livenza ( La Santissima ed il Gorgazzo) che possono essere raggiunte comodamente in bicicletta.

Le sorgenti, di origine carsica , sono alimentate dalle acque filtranti del sovrastante Altopiano del Cansiglio.

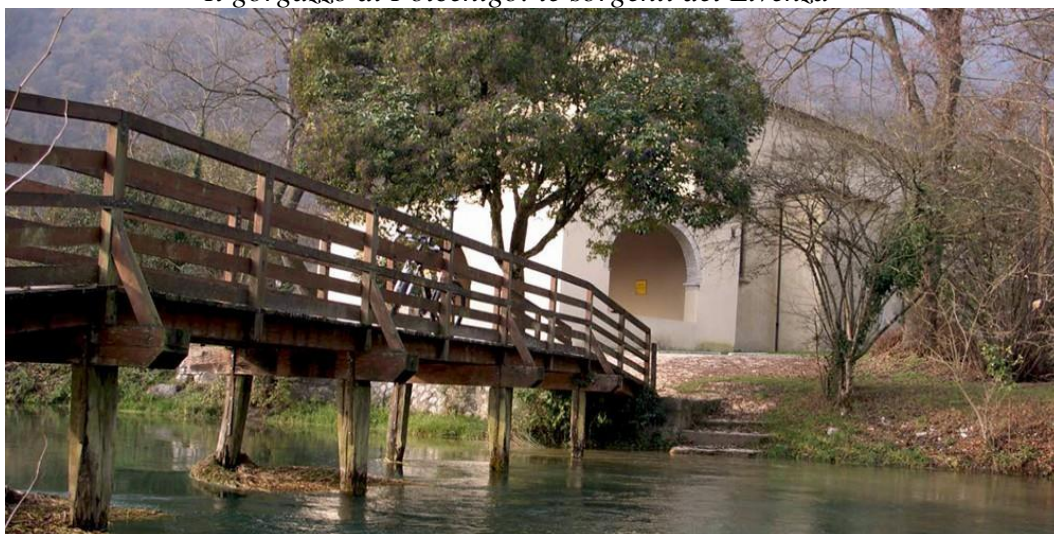
Le sorgenti della Santissima, piccolo specchio di acque gorgoglianti in cui si riflette la sagoma dell'antico Santuario della Santissima Trinità da cui le sorgenti prendono il nome, si trovano proprio accanto alla strada che porta a Polcenigo.

Il Gorgazzo , invece, sgorga dalla roccia a Coltura, vicino alle case, in una azzurrissima conca.

La sorgente, la più profonda d'Italia, alimenta il proprio corso d'acqua che dopo un brevissimo tratto, si unisce a quello proveniente dalla Santissima, con il nome di Livenza.



*Il gorgazzo di Polcenigo: le sorgenti del Livenza*



*Località "La Santissima"*

Nel suo procedere l'itinerario transita a sud dell'abitato di S.Giovanni di Sotto utilizzando viabilità esistente ( in sede promiscua) fino ad arrivare alla località Fontaniva.

Con una piccola deviazione di percorso sarà possibile avvicinarsi alla base del **Colle di S.**

**Floriano**, divenuto recentemente Parco Europeo, e poi, mediante una strada campestre, una zona di notevole valore ambientale che, per la presenza di affioramenti d'acqua, prende il nome di **“Acque Molli “**.

Utilizzando la strada comunale che da Polcenigo porta a Nave ( in sede promiscua) , in prossimità di un allevamento ittico, il percorso ciclabile , dopo aver scavalcato il Rio Fontaniva , prosegue verso Sud attraverso una strada campestre e costeggiando un interessante Anconetta votiva.

Dopo aver attraversato la strada comunale Fiaschetti-Ranzano, il percorso devia poco prima dell'abitato di **Nave** su via Lirutti attraversando l'area urbana centrale della Frazione come indicato dal P.RE.MO.CI. ( Piano Regionale della Mobilità Ciclabile adottato, in via Definitiva ,con Deliberazione della Giunta Regionale n. 292 del 04 marzo 2022).

Il percorso prosegue,poi, ( dopo aver scavalcato il Rio Picol) costeggiando la strada comunale e termina alle porte di **SACILE**.

Chiamata “ Il giardino delle Serenissima” è attraversata dal Fiume Livenza ed alcune leggende attribuiscono le sue origini alla presenza di profughi troiani che, guidati da Antenore, fondarono,poi, la città di Padova, oltre alla presenza di un antico sacello cristiano.

Interessante, da punto di vista storico culturale, la presenza del possente torrione di san Rocco ( con l'emblema della Serenissima) , la Loggia Municipale del 500, Palazzo Flangini-Biglia ( eretto tra il 1577-1580), Palazzo Carli, Palazzo candiani e Palazzo Ettoreo, il Duomo di S. Nicolò ( costruito nel 12989, la Cappella del Divin Crocefisso, la Chiesetta della Pietà, la Chiesa di S. Giovanni ed altri.





#### **b) Stralcio Funzionale n. 2 (da Sacile a Portobuffolè)**

L'itinerario ha origine a sud dell'abitato di **SACILE**, precisamente in prossimità della Stazione Ferroviaria ( il collegamento ferroviario consentirà l'utilizzo del treno per portarsi sia sulla Pedemontana ( 1°Lotto) e ritornare a Sacile in bicicletta o viceversa consentire a chi raggiunge il Capoluogo del Livenza con il treno di portarsi verso sud) e si congiunge con l'itinerario interno alla Città di Sacile ( in fase di attuazione) di collegamento con il 1°Lotto dell'Itinerario Ciclabile del Livenza che termina a nord dell'abitato.

Proseguendo verso sud, costeggiando per ampi tratti il corso del Fiume Livenza ove si possono osservare le aree golenali coltivate, si raggiunge l'abitato di **Schiavoi** e poi, la frazione di

**Cavolano** ( citata da Paolo Diacono come sede di un importante castello ,però, non ancora localizzato)L'approccio con l'abitato avviene sul lungo rettilineo che porta alla Chiesa Parrocchiale ( ove è stato realizzato un intervento di riqualificazione del Sagrato) nelle cui vicinanze si trova un interessante antica fontana con annesso lavatoio. Nella zona si possono ammirare, inoltre, quel fenomeno idraulico naturale che sono le “ smorte” ( una delle due esistenti, quella di Cavolano, è stata acquistata dal Comune di Sacile ed attrezzata con spazi di sosta).



Chiesa Parrocchiale di Cavolano

Proseguendo verso sud transitando sotto il viadotto autostradale ( il percorso ciclabile potrà diventare elemento di riqualificazione dell'area) .



Giunti all'intersezione con la strada comunale via S.Giovanni di Livenza, si svolterà a destra per raggiungere, prima, S.Giovanni di Sopra e, poi, S.Giovanni di Livenza e

## **BRUGNERA**

Cittadina famosa per i suoi mobilifici ma che conserva, al contempo, un Centro Storico ancora leggibile ed un passato di porto fluviale.

Nella chiesa Parrocchiale dei SS. Giacomo e Nicola si conserva un affresco con “ Tutti i Santi” attribuito a G. Stefanelli.

Nell’edificio sono conservati, inoltre, altri affreschi cinquecenteschi provenienti dalla più antica Chiesa del Cimitero.

Prima di svoltare a sinistra su via Della Fratta si può ammirare un scorcio del Fiume Livenza



Un ansa del Fiume Livenza

L’itinerario prosegue su via Delle Fratte utilizzando un percorso ciclabile già realizzato fino all’intersezione con Via Santissima Trinità ove, sul marciapiede est è individuato un altro tratto di percorso ciclabile misto/pedonale sul marciapiede che, dopo aver “ lambito” una interessante Chiesetta, prosegue verso Villa Varda.





Chiesetta di San Marco in Villa Varda

### **VILLA VARDA:**

Una delle più belle Ville Venete del Friuli occidentale eretta dalla Famiglia Mazzoleni all'inizio del '600 ed, in seguito, oggetto di interventi ottocenteschi di ampliamento, è interessante anche per il contesto naturalistico sul quale insiste.

Infatti il complesso si estende per oltre 18 ettari, adagiato lungo un'ansa del Livenza,, entro un ampio parco all'inglese con importanti essenze arboree tra cui spiccano le gigantesche magnolie secolari.



L'itinerario ( in sede propria) costeggerà l'area del Parco senza entrarvi direttamente ( come richiesto dall'Amministrazione Comunale).

I visitatori potranno, depositando la bicicletta, visitare, a piedi, il Parco e l'area della Villa.

L'itinerario proseguirà verso sud, sempre in sede propria) fino a raggiungere gli argini del



fiume. Vi sarà, quindi, la possibilità di una vista panoramica del Fiume e, costeggiando l'abitato di S. Cassiano di Livenza e la sua Chiesa Parrocchiale al cui interno si trova una fonte battesimale del 1525, proseguire verso sud.



In località Talmasson, l'itinerario termina a

### **PORTOBUFFOLE' (TV) .**

La Cittadina, antico porto fluviale ( come traspare dal nome), definita anche l' "Asolo della pianura" in quanto era, nel passato, meta di villeggiatura dei nobili veneziani che vi giungevano risalendo il corso del Livenza su barconi trainati da cavalli.

La sua importanza, inoltre, era anche di carattere economico e commerciale potendo sfruttare la via d'acqua del fiume Livenza con chiatte trainate dalla riva da animali.

Lo sviluppo urbanistico e le strutture architettoniche delle costruzioni sono tipiche dei secoli XIII° e XIV° e spicca la turrata porta Friuli con il murato leone alato della " Serenissima" Repubblica di Venezia.

All'interno del Borgo l'edificio artisticamente più importante risulta essere la Casa di Gaia da Camino adibita, oggi, a museo ( si trova il museo del ciclismo dell'alto Livenza ) come interessanti sono il Monte di Pietà ( XIV° sec), Il Duomo ( XV° sec) e la Torre Civica .



All'esterno la settecentesca Villa Giustinian, con l'annesso Oratorio di S. Teresa ( XVII° sec) e la Chiesa di S. Rocco ( XIV° sec).

Alcune Illustrazioni fotografiche sono state eseguite direttamente ed altre tratte da:  
Carlo Favot: “ LIVENZA IN BICICLETTA”ed.RISMA

**Il percorso, quindi, utilizzando viabilità esistenti, sia in sede propria ove le condizioni fisiche lo consentono e le necessità di sicurezza ( strade oggetto di particolare traffico), oppure su strade campestri, corre parallelo all'asta del Fiume Livenza che è raggiungibile attraverso stradine campestri segnalate opportunamente.**

## **a) RELAZIONE DESCRITTIVA:**

### **a) Descrizione dell'intervento da realizzare:**

#### **Stralcio Funzionale n. 1 ( da Budoia a Sacile)**

#### **“SANTA LUCIA”( tratto A-B):**

L'itinerario ciclabile ha origine dal piazzale della Stazione Ferroviaria di Budoia, in località S.Lucia, ed, attraverso una strada comunale asfaltata si porta verso S.Giovanni di Polcenigo.

. Considerato lo scasso traffico ( solo locale) del tratto stradale iniziale , fino ad un ponticello che scavalca un fossato ( “rugo”), si prevede la sola “ definizione” dell'itinerario ciclabile con la posa della segnaletica verticale nonché adeguati “segnali di divieto”( velocità massima 30 km/h). Dopo il ponticello si svolterà a sinistra e si percorrerà una stradina campestre, adiacente un corso d'acqua ( “rugo”), per una lunghezza di circa 270 metri. Si prevede , su richiesta dell'Amministrazione

Comunale, la sistemazione della stradina con stesa di materiali aridi ( sotto vaglio di cava) successivamente di conglomerato bituminoso (bynder chiuso) compattati con rullo vibrante. Ci si immetterà, poi, su di una strada asfaltata lunga circa 250 metri ove saranno posti in opera altri “segnali di divieto” ( max 30 km/h) .

Tutto il tratto sarà segnalato da idonea cartellonistica indicante l’itinerario ciclabile.



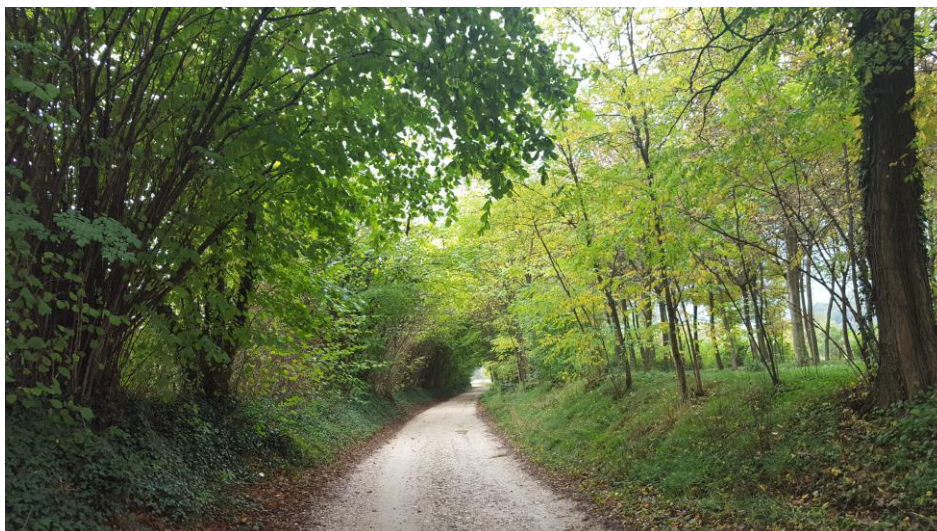
### **“SAN GIOVANNI DI MEZZO”(tratto B-C):**

Giunti ad un bivio si svolta a sinistra ( la strada che prosegue diritta porta a S.Lucia di Budoia) e si percorre un tratto ( ml 514) di strada asfaltata ,ove saranno posti in opera i “segnali di divieto” ( velocità massima 30 km/h) e l’indicazione del percorso ciclabile, transitando davanti all’area cimiteriale.

L’itinerario prosegue verso S. Giovanni di Sotto su di una strada sterrata ( larga circa ml 4,00-4,30) ove é prevista sua la sistemazione mediante la scigliatura dei bordi, preparazione del fondo con sotto vaglio di cava e successiva pavimentazione con conglomerato bituminoso. .

Lateralmente è prevista la realizzazione/ricalibratura delle scoline





### **“SAN GIOVANNI DI SOTTO ” ( tratto C-D-E):**

Dal bivio di Via Ciasaril si prosegue su di una strada sterrata per circa 113 metri ( larghezza della strada circa ml 4,00) ove é prevista la scigliatura dei bordi, preparazione del fondo con sottovaglio di cava e successiva pavimentazione con Bynder da cmt 8 ,la realizzazione/ricalibratura delle scoline ecc.( in modo analogo ai tratti precedenti).

In questi tratti é prevista la sola installazione della segnaletica verticale “ di divieto” ( velocità massima 30 km/h) e quella relativa all’itinerario.

L’itinerario prosegue verso sud su strade asfaltate ( su viabilità promiscua-tratti C/1-D-E)

La segnaletica consentirà di portarsi verso nord per S.Giovanni di Sotto, S.Floriano ed Acque Molli fino a congiungersi con l’Itinerario del Livenza in località Fontaniva



### **“FONTANIVA”( tratto G-H):**

Provenendo da Nord si entrerà in località Fontaniva.

Come richiesto dal Comune di Polcenigo l'itinerario proseguirà su viabilità esistente ( in sede promiscua).

### **“ LE PRESE ” ( tratto H-I ):**

In località “ Le Prese ” l'itinerario svolterà a destra su di una strada sterrata di lunghezza ml 1300 e larghezza ml 4,00 che sarà oggetto del solo intervento di posa in opera di segnaletica stradale per la limitazione di transito ( solo mezzi agricoli).

L'itinerario sarà indicato con la solita cartellonistica.

Si segnala la presenza, d un bivio di tale strada sterrata, di una interessante Anconetta votiva.

Il tratto tra l'innesto della strada campestre con la strada comunale che porta a Fiaschetti di Caneva e la strada che porta a Nave di Fontanafredda verrà realizzato ( vista la pericolosità dell'intersezione) “in sede propria”( con un intervento espropriativo) in modo tale da poter, poi, giunti all'intersezione, “ organizzare” l'attraversamento della carreggiata .



### **“ CASA DEVAL “ ( tratto I-L)**

Il percorso ciclabile prosegue verso Sud “ in sede propria” separato dalla viabilità meccanica da una



aiuola , realizzata con delle cordonate, nel primo tratto ( fino alla prima abitazione).

Il tratto ciclabile verrà ricavato sul sedime dell'attuale fossato ( che verrà “ tombinato” con tubazioni in cls del diametro di cmt 50).

Nei tratti antistanti le abitazioni, per evitare costosi interventi di demolizione/ ricostruzione dei recinti, é prevista la realizzazione della pista ciclabile come nastro pavimentato ma separato dalla carreggiata con la sola segnaletica orizzontale.

Su richiesta dell'Amministrazione Comunale di Fontanafredda è stato previsto il “tombinamento” di tutti i fossati laterali la strada.

La pista ciclabile sarà separata dalla viabilità meccanica da una aiuola realizzata con cordonate e le acque meteoriche verranno raccolte da idonee caditoie a convogliate nelle tubazioni poste nei fossati.

Nella parte interna della pista è prevista la realizzazione di una scolina di raccolta delle acque provenienti dalle aree agricole che saranno, poi, fatte confluire, mediante fognoli in cls diametro cmt 30, nelle tubazioni poste nei ex fossati.

I tratti già “tombinati” verranno demoliti e verranno poste in opera nuove tubazioni di sezione adeguata.



### **“ NAVE “ ( tratto L-M)**

Entrati nell'abitato di Nave di Fontanafredda, l'itinerario, di tipo bidirezionale promiscuo ciclabile/pedonale, prosegue, come attraversando l'area urbana centrale della Frazione come indicato dal P.RE.MO.CI. ( Piano Regionale della Mobilità Ciclabile adottato, in via Definitiva ,con Deliberazione della Giunta Regionale n. 292 del 04 marzo 2022), su viabilità esistente, fino al ponte su Rio Orzaia.

### **“CASA GRANZOTTO” ( Tratto M-N)**

Proseguendo nell'itinerario l' attraversamento del Rio Orzaia avverrà sul ponte esistente senza, quindi, dover realizzare una lunga passerella.

Infatti si prevede l'allargamento del marciapiede ( quello a valle) ed il percorso ciclabile verrà separato e distinto dalla carreggiata con una ringhiera metallica.

Vista la ristrettezza dello spazio a disposizione verrà istituito un “ senso alternato di marcia” segnalato con idonea cartellonistica.

Dopo il ponte, per circa considerato lo spazio a disposizione sul lato Ovest della strada, la pista ciclabile ( in sede propria e larga ml 2,50) verrà realizzata sopra la fognatura comunale da poco realizzata ( che verrà utilizzata per lo smaltimento delle acque meteoriche) separata dalla carreggiata con una aiuola spartitraffico larga cmt 50.



Dopo il civico n. 67 ( abitazione della Fam. Nadal), fino all'intersezione con Via Marcandella,

considerato lo spazio a disposizione, il percorso ciclabile ( sempre bidirezionale e largo ml 2,50) per una lunghezza di circa 200 metri, si svolgerà oltre il fossato laterale la strada ( infrastruttura importante dal punto di vista idraulico).

Lo sgrondo delle acque meteoriche dalle adiacenti aree ad uso agricolo sarà garantito da un nuovo fossato ( previsto adiacente la pista ciclabile) che, con idonei collegamenti ( tubazioni) scaricherà tali acque nel fossato parallelo la strada principale.

Davanti alle abitazioni é previsto il “tombinamento” del fossato esistente e la pista ciclabile sarà realizzata sul sedime del fosso, sopra le tubazioni.

Arrivati nel piccolo borgo, il percorso ritornerà, per un breve tratto in sede promiscua ( circa 130 metri) transitando su di un tratto di strada, in origine di collegamento con Sacile, ora dismessa.

### **“SACILE”(tratto N-O)**

Proseguendo, il primo tratto ( circa 200 metri) di percorso ciclabile, in sede propria e largo ml 2,50, verrà realizzato oltre il fossato per le stesse motivazioni e modalità del tratto precedente a monte del borgo.

Nel tratto successivo, prima di entrare nella zona abitata, in presenza di un fossato già “tombinato”, il percorso ciclabile verrà realizzato accanto alla strada ( sopra le tubazioni) e separato da un aiuola.

All’ingresso di Sacile (Via Villorba) la pista ciclabile, sempre in sede propria, sarà separata dalla carreggiata da una aiuola fino alla confluenza con un analogo percorso già realizzato dalla Amministrazione Comunale di Sacile.

Saranno, in ogni caso, salvaguardati gli accessi carrai esistente e garantito lo sgrondo delle acqua meteoriche. All’interno dell’abitato di Sacile l’Amministrazione Comunale realizzerà il tratto urbano di collegamento tra il 1°Lotto dell’Itinerario del Livenza ed il 2° Lotto (per Brugnera e Portobuffolè)





## **Stralcio Funzionale n. 2 (da Sacile a Portobuffolè)**

### **“SACILE”( tratto A-B):**

L'itinerario ciclabile ha origine a sud dal piazzale della Stazione Ferroviaria di Sacile , ed, sui margini della strada provinciale n. 15 si porta verso la frazione di Schiavoi.

E' previsto il “raccordo” con l’itinerario ciclabile in fase di progettazione da parte del Comune di Sacile che congiunge i due itinerari ciclabili del Livenza parte all’interno della Città e parte in aree di interesse commerciale/sportivo.

Considerato il notevole traffico veicolare sull’arteria e lo spazio a disposizione ai lati della strada si prevede di realizzare il percorso ciclabile ( di larghezza media ml 2,50), in sede propria, separato dalla carreggiata meccanica da una aiuola spartitraffico larga cmt 50.

### **“SCHIAVOI ”(tratto B-C):**

Anche in questo tratto, costeggiante la S.P. n. 15, visto il notevole volume di traffico veicolare, il percorso ciclabile verrà realizzato in sede propria e di larghezza media ml 2,50, separato dalla carreggiata meccanica da una aiuola spartitraffico ( realizzata con delle cordionate) larga cmt 50.

In un piccolo tratto si prevede il “ tombinamento” del fossato laterale su cui ricavare la pista

ciclabile.

L'attraversamento del Fiume Meschio avverrà utilizzando l'esistente ponte ( si allargherà il marciapiede esistente su cui transiteranno sia i ciclisti che i pedoni.

### **“SCHIAVOI ” ( tratto C-D):**

Dopo aver attraversato la S.P. n. 15 l'itinerario prosegue entrando in Borgo Schiavoi su di una strada asfaltata.

In questi tratti è prevista la sola installazione della segnaletica verticale di “divieto” ( velocità massima 30 km/h) .

Idonea segnaletica potrà portare su un itinerario ciclabile realizzato dall'Amministrazione Comunale , verso la località “La smorta”.

### **“SAN ANTONIO” (tratto D-E)**

Provenendo dalla strada interna a traffico promiscuo di Borgo Schiavoi, l'itinerario prosegue costeggiando ( lato est) Via Francenigo utilizzando gli spazi recuperati nella ristrutturazione della strada provinciale n. 15.

Si prevede il ricavo di una pista ciclabile in sede propria larga ml 2,50 , sul lato est del marciapiede, separata dalla viabilità meccanica secondaria con linee orizzontali giallo/bianche.

Ciò consentirà di mantenere le aree di parcheggio e la viabilità a servizio delle abitazioni adiacenti e della Scuola Materna.

### **“CAVOLANO “( tratto E-F)**

Dopo un primo tratto di “itinerario ciclabile” su viabilità esistente ( strade residenziali ), il percorso ciclabile verrà ricavato lateralmente la Via Cavolano “ in sede propria” e di larghezza media ml 2,50 separato dalla carreggiata meccanica da un'aiuola larga cmt 50.

### **“LIVENZA ”( tratto F-G)**

L'itinerario ciclabile è previsto in promiscuità con la viabilità meccanica,.

### **“LIVENZA”( tratto G-H):**

L'itinerario proseguirà ,promiscuamente con la viabilità meccanica, fino all'incrocio con via S. Giovanni di Livenza .

### **“ S.GIOVANNI DI SOPRA ” ( tratto H-I):**

Il percorso ciclabile prosegue verso Sud “ in sede propria” per un primo tratto ,separato dalla viabilità meccanica da una aiuola , realizzata con delle cordonate e ,poi, ove l'intervento é fattibile sia dal punto di vista economico che meramente tecnico-funzionale, la pista ciclabile verrà realizzata oltre il fossato esistente laterale la strada in modo da conservare il sistema di sgrondo delle acque meteoriche dalle aree agricole.

Il percorso ciclabile avrà una larghezza ml 2,50.

### **“ SAN GIOVANNI DI LIVENZA “ ( tratto I - L)**

Nel primo tratto, dopo aver attraversato la strada, si proseguirà nell'itinerario ciclabile su viabilità esistente su di una strada interna, fino all'incrocio con la viabilità principale, dove, poi, con limitati interventi espropriativi, la pista ciclabile, di larghezza ml 2,50, verrà realizzata oltre il fossato esistente laterale la strada in modo da conservare il sistema di sgrondo delle acque meteoriche dalle aree agricole.

All'altezza dei piazzali di parcheggio della zona produttiva si prevede l' attraversamento della strada e la realizzazione di una pista ciclabile sul lato ovest fino quasi alla rotatoria posta al centro della frazione.

### **“SAN GIOVANNI DI LIVENZA SUD” ( Tratto L-M)**

Proseguendo verso sud, l'itinerario, sarà del tipo “ promiscuo” con la viabilità meccanica per la indisponibilità di spazi sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria.

### **“ BRUGNERA NORD”(tratto M-N-N')**

L'itinerario ciclabile proseguirà in sede “ promiscua” , per l'indisponibilità di spazi sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria, fino alla parte centrale dell'abitato.

### **“ FRATTE “ ( tratto N-0):**

Giunti nell'area centrale di Brugnera l'itinerario prosegue su via Delle Fratte utilizzando un percorso ciclabile esistente fin all'intersezione con Via Santissima Trinità.

### **“BRUGNERA VIA SANTISSIMA TRINITA” ( tratto O-P):**

Provenendo dalla pista ciclabile esistente di Via Delle Fratte e dopo aver attraversato via Santissima Trinità il percorso proseguirà utilizzando l'esistente pista ciclabile ricavata sul marciapiede est per poi, dopo un successivo ri- attraversamento della Via Santissima Trinità, proseguire in sede promiscua fino via Villa Varda.

### **“BRUGNERA VIA VILLA VARDA” ( tratto P-Q):**

L'itinerario scende verso sud utilizzando l'esistente pista ciclabile ai lati di Via Villa Varda fino all'inizio di una stradina sterrata che porta all'interno del complesso del Parco di Villa Varda.

### **“ VILLA VARDA” ( tratto Q-R):**

Verrà utilizzata e sistemata ( con stesa di materiale arido e successiva rullatura) una stradina esistente all'interno del Parco che, dopo un breve tratto, si congiungerà con la Strada Provinciale. per ,poi, proseguire“ in sede propria” lateralmente la strada un tratto fino all'intersezione con la strada che porta all'interno del complesso della Villa per, poi, proseguire verso sud.

La pista ciclabile avrà una larghezza ml 2,50 e sarà separata dalla carreggiata meccanica da un aiuola larga cmt 50.

### **“SAN CASSIANO NORD “ (tratto R-S):**

Si prevede di costeggiare il corso del Fiume Livenza fino all'abitato di S.Cassiano utilizzando l'argine del fiume al fine di poter ottenere una visione panoramica dell'ambito fluviale.

In questo tratto, visto il delicato contesto ambientale, si prevede lo scorticamento della parte superiore e la stesa di materiale arido successivamente rullato, per rendere agibile l'area al passaggio delle biciclette.

### **“SAN CASSIANO SUD “ (tratto S-T):**

Partendo dalla interessante Chiesa Parrocchiale di S.Cassiano si costeggerà il corso del Fiume Livenza fino all'abitato di S.Cassiano .

In seguito, utilizzando l'argine del fiume al fine di poter ottenere una visione panoramica dell'ambito fluviale, di potrà proseguire verso sud fino ad arrivare, scesi dall'argine, a Via Talmasson.

Sull'argine, visto il delicato contesto ambientale, si prevede lo scorticamento della parte superiore e la stesa di materiale arido successivamente rullato, per rendere agibile l'area al passaggio delle biciclette.

### **“TALMASSON” (tratto T-Z):**

Utilizzando la strada esistente (Via Talmasson), il prosegue in sede promiscua, fino ad arrivare all'abitato di Portobuffolé e congiungersi con un percorso ciclabile esistente che , dopo un sottopasso stradale, porta nel Centro Storico della località trevigiana.

### **b) Ragioni delle soluzioni prescelte:**

Anche le soluzioni tecniche adottate confermano quanto indicato nel Progetto Preliminare redatto dell'Amministrazione Provinciale di Pordenone e precisamente:

- ricavo di un itinerario ciclabile su viabilità esistente con la conservazione della pavimentazione sterrata al fine di minimizzare l'impatto con l'ambiente circostante.
- Ricavo di una viabilità ciclabile “protetta” ( in sede propria) lateralmente a strade soggette a notevole traffico veicolare.

Per quanto riguarda le singole parti del tracciato si fa riferimento alla parte “Relazione Descrittiva dell'intervento da realizzare” del presente elaborato.

Necessita evidenziare, inoltre, che la soluzione scelta non provoca alcun problema di carattere ambientale né sotto il profilo archeologico in quanto non risulta interessi siti di tale importanza.

### **c) Caratteristiche prestazionali e descrittive dei materiali prescelti:**

I materiali prescelti e facilmente individuabili nell'allegato Computo Metrico Estimativo sono

quelli usati comunemente nell'esecuzione delle opere di urbanizzazione primaria e realizzazione di percorsi ed itinerari ciclabili , quindi, possiedono caratteristiche tecniche tali a soddisfare le esigenze progettuali previste.

L'itinerario ciclabile si sviluppa parte su viabilità esistente ( strade "bianche "secondarie ) e parte in sede propria.

Dal punto di vista dei materiali , nelle tratte su viabilità esistente si prevede la stabilizzazione del sottofondo ove le condizioni del cassonetto lo richiedono e la stesa di "sottovaglio " di cava per la regolarizzazione della superficie ciclabile.

Nel percorso ciclabile in sede propria é previsto il "cassonetto in ghiaia", il "Bynder chiuso" con separato dalla viabilità meccanica da una aiuola realizzata con cordone in cls.

#### **d) Fattibilità dell'intervento:**

Una accurata verifica eseguita garantisce la fattibilità dell'intervento in quanto non vi sono problemi di carattere ambientale, geologico, geotecnico, idrologico, idraulico, sismico né di carattere storico, artistico o di altra natura.

#### **e) Individuazione di eventuali cave e/o discariche:**

Il Progetto prevede un limitato utilizzo di materiali inerti ed il loro reperimento avverrà nelle cave di prestito autorizzate .

Dal punto di vista, invece, dell'individuazione delle discariche, il Progetto Prevede limitate quantità di materiali di risulta che verranno " smaltiti" dall'impresa esecutrice in discariche autorizzate.

#### **g) Superamento delle barriere architettoniche:**

Nei tratti urbani, ove il percorso é previsto promiscuo ciclabile/pedonale sono previsti idonei scivoli atti al superamento delle eventuali barriere architettoniche.

#### **h) Rapporti con le reti tecnologiche di pubblico servizio:**

Le opere previste non interferiscono con i pubblici servizi se non per gli allacciamenti alle reti gas, acquedotto, Enel e fognatura che verranno salvaguardati ( in fase di redazione del Progetto

Esecutivo verranno presi doverosi contatti con le Aziende che gestiscono tali reti).

Per quanto riguarda la parte telefonica, il progetto prevede la predisposizione delle canalizzazioni ( concordate con la Telecom SpA ) per l'interramento delle linee.

**i) Cronoprogramma relativo al tempo necessario alla stesura del Progetto Esecutivo:**

Si prevede che la redazione del Progetto Esecutivo avvenga entro 90 gg. dalla richiesta dell'Amministrazione.

**h) Fattibilità ambientale:**

Dal punto di vista ambientale trattandosi in un intervento per la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria di limitata entità ( realizzazione di un itinerario ciclabile) anche se in aree marginalmente sottoposte a tutela si può affermare che non ci sono” contro- indicazioni” di carattere ambientale.

Infatti nella parte iniziale il percorso costeggerà un'area d'interesse ambientale senza entrarvi e poi, proseguendo più o meno parallelamente al corso del Fiume Livenza, in alcuni tratti entra nell'ambito di tutela del corso d'acqua senza, però, alcun conflitto al punto di vista ambientale.

Dal punto di vista pedologico l'itinerario interessa terreni prevalentemente argillosi misti a ghiaie della zona pedecollinare, di buona fertilità, ma su viabilità ( sia campestre che tradizionale) esistente .

**RELAZIONE GEOLOGICA, GEOTECNICA, IDROLOGICA, IDRAULICA E SISMICA:**

I lavori si raffigurano come un opera di urbanizzazione primaria ( cordonate, sottofondi in ghiaia, conglomerati bituminosi eccetera) che, quindi, non hanno rapporti diretti con il sottosuolo tali da richiedere indagini particolari dal punto di vista geologico , idrogeologico e sismico).

Inoltre, dal punto di vista idraulico non vi sono problemi relativi allo smaltimento delle acque meteoriche in quanto in ambito urbano viene utilizzata ( ove esistente) la rete fognaria esistente.

Per quanto riguarda i tratti in ambito extra urbano la Relazione-Verifica Idraulica a firma dell'ing. Giuliano Pavan indica che gli interventi previsti sono compatibili dal punto di vista idraulico a condizione che, comunque, le opere siano oggetto di adeguato controllo, pulizia e manutenzione. Ove possibile è stato conservato il fossato esistente per lo smaltimento delle acque provenienti dai terreni coltivati adiacenti.

Dal punto di vista archeologico, è stato ottenuto in data 11 novembre 2016 il Parere Favorevole prot. 6402 del Ministero delle Attività Culturali e del Turismo – Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio del Friuli Venezia Giulia.

#### **INDICAZIONI E DISPOSIZIONI PER LA STESURA DEL PIANO DI SICUREZZA:**

Il Piano di Sicurezza dovrà tenere conto, oltre che delle normali precauzioni antinfortunistiche relative alle opere di urbanizzazione, ma, soprattutto, al fatto che le opere si svolgeranno in aree stradali soggette traffico veicolare per cui dovranno essere rispettate, anche, le prescrizioni del Codice della Strada.

Per informazioni più dettagliate si fa riferimento all'allegato elaborato Prime indicazioni relative al Piano di Sicurezza e Coordinamento.

#### **STUDIO TECNICO**

Giuseppe GARBIN

Dott. in Architettura

Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)

Via Faidutti n. 4

Tel e fax 0431/33971

**Oggetto: lavori di realizzazione dell'ITINERARIO DEL LIVENZA-  
PROGETTO DI FATTIBILITA TECNICA ED ECONOMICA**

**RELAZIONE DI CONFORMITA'**



Il sottoscritto dott. arch. Giuseppe Garbin, progettista per conto della Soc. FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE SPA

## A T T E S T A

Che le opere progettate rispettano le disposizioni dello strumento urbanistico vigente (PTGC) e Regolamento Edilizio ed il rispetto in materia di superamento delle barriere architettoniche, , nonché il rispetto delle normative vigenti in relazione ai lavori da realizzare del Comune di

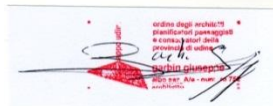
- BUDOIA ,POLCENIGO in quanto si tratta di interventi su viabilità esistente senza nuove opere.
- FONTANAFREDDA ( vedi dichiarazione di conformità urbanistica dd. 29/09/2021 prot. 6144)
- BRUGNERA( vedi dichiarazione di conformità urbanistica dd. 28/12/2021 ).e del

Per quanto riguarda il Comune di SACILE è stata approvata la VARIANTE 62/bis al PRGC di adeguamento ( Del. del Cons. Comunale n. 58 del 30/09/2020).

Cervignano li, 15 febbraio 2019  
agg. 15 dicembre 2019  
agg. 01 marzo 2022

## IL PROGETTISTA

Dott. arch. Giuseppe Garbin



## STUDIO TECNICO

Giuseppe GARBIN

Dott. in Architettura

Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)

Via Faidutti n. 4

Tel e fax 0431/33971

**Oggetto: lavori di realizzazione dell'ITINERARIO DEL LIVENZA- 1°LOTTO**  
**PROGETTO DI FATTIBILITA TECNICA ED ECONOMICA**

RELAZIONE DI CONFORMITA'

Il sottoscritto dott. arch. Giuseppe Garbin, progettista per conto della Soc. FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE SPA

### A T T E S T A

che la categoria prevalente delle opere risulta essere OG3 secondo quanto indicato dal DPR n. 34/2000 del 25/01/2000.

Cervignano li, 15 febbraio 2019

agg. 15 dicembre 2019

agg 01 marzo 2022

### IL PROGETTISTA

Dott. arch. Giuseppe Garbin



### STUDIO TECNICO

Giuseppe GARBIN

Dott. in Architettura

Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)

Via Faidutti n. 4

Tel e fax 0431/33971

**Oggetto: lavori di realizzazione dell'ITINERARIO DEL LIVENZA- 1°LOTTO  
PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA**

RELAZIONE DI CONFORMITA'

Il sottoscritto dott. arch. Giuseppe Garbin, progettista per conto della Soc. FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE SPA

## A T T E S T A

Che le opere previste ricadono in fascia di tutela e sono soggette ad autorizzazione paesaggistica che è già stata rilasciata all'Amministrazione Provinciale di Pordenone con Decreto n. 1696/TERINF del 06/04/2016,

Cervignano li, 15 febbraio 2019  
agg. 15 dicembre 2019  
agg. 01 marzo 2022

**IL PROGETTISTA**  
Dott. arch. Giuseppe Garbin



### **STUDIO TECNICO**

Giuseppe GARBIN

Dott. in Architettura

Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica

33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)

Via Faidutti n. 4

Tel e fax 0431/33971

**Oggetto: lavori di realizzazione dell'ITINERARIO DEL LIVENZA- 1°LOTTO**  
**PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICA ED ECONOMICA**

RELAZIONE DI CONFORMITA'

Il sottoscritto dott. arch. Giuseppe Garbin, progettista per conto della Soc. FRIULI VENEZIA GIULIA STRADE SPA

### A T T E S T A

Che il progetto dei lavori é conforme al Progetto Preliminare approvato con Delibera della Giunta Provinciale n. 88 del 23/03/2000 con piccole modifiche richieste dalle Amministrazioni Comunali ma, comunque tali da non variare complessivamente l'obbiettivo progettuale ed alle successive modifiche/integrazioni approvate dalla Giunta Provinciale.

Che le opere progettate rispettano le disposizioni relative al rispetto in materia di superamento delle barriere architettoniche, nonché il rispetto delle norme specifiche relative ai lavori da realizzare.

Cervignano li, 15 febbraio 2019  
agg. 15 dicembre 2019  
agg. 01 marzo 2022

**IL PROGETTISTA**  
Dott. arch. Giuseppe Garbin



### **STUDIO TECNICO**

Giuseppe GARBIN  
Dott. in Architettura  
Dott. in Pianificazione Territoriale ed Urbanistica  
33052 CERVIGNANO DEL FRIULI (UD)  
Via Faidutti n. 4  
Tel e fax 0431/33971

**Oggetto: lavori di realizzazione dell'ITINERARIO DEL LIVENZA- 1°LOTTO**  
**PROGETTO DI FATTIBILITA TECNICA ED ECONOMICA**

Il sottoscritto dott. arch. Giuseppe GARBIN, iscritto all'Ordine degli Architetti della Provincia di Udine al n. 752,

## D I C H I A R A

Che nella predisposizione del Progetto Definitivo sono stati rispettati gli standards progettuali definiti dal Capo II del Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici n. 557 dd. 30/11/1999 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 225 del 26/09/2000.

Cervignano li, 15 febbraio 2019

agg. 15 dicembre 2019

agg. 01 marzo 2022

## IL PROGETTISTA

Dott. arch. Giuseppe Garbin



## QUADRO ECONOMICO DI SPESA:

( Livenza 1 lotto)

A1	Importo lavori	€ 504.690,43
A2	Oneri per la sicurezza	€ 10.309,57
<b>A</b>	<b>IMPORTO LAVORI (A1+A2)</b>	<b>€ 515.000,00</b>
B1	Lavori in economia	€ 0,00
B2	Indagini rilievi accertamenti (ante operam)	€ 4.000,00
B3	Spostamento pubblici servizi (Telecom)	€ 35.000,00
B4	Imprevisti	€ 13.930,31
B5	Espropri ed acquisizione aree	€ 175.000,00

B6	Accantonamento per adeguamento prezzi	€ 0,00
B7	Spese tecniche: -Progettazione con aggior. frazionamenti): € 81.645,53 - Direzione Lavori:..... € 49.920,00 -Adeguamento oneri IVA.....€ 1.434,47	€ 133.000,00
B7I	Incentivi per funzioni tecniche – art. 113 – D.Lgs. 50/2016	€ 10.300,00
B.8	Attività tecnico amministrative connesse alla progettazione	€ 0,00
B.9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 0,00
B.10	Spese per pubblicità e opere artistiche	€ 0,00
B.11	Spese per prove verifiche e collaudi	€ 0,00
	SOMME A DISPOSIZIONE al netto dell'IVA	€ 371.230,31
B.12	Oneri IVA: IVA al 22%:..... € 11.059,68 IVA al 10%: .....€ 45.441,91 IVA 22% oneri sicurezza: € 2.268,10	€ 58.769,69
	SOMME A DISPOSIZIONE comprensive dell'IVA	€ 430.000,00
	<b>TOTALE A+B al netto dell'IVA</b>	<b>€ 886.230,31</b>
	<b>TOTALE A+B comprensivo dell'IVA</b>	<b>€ 945.000,00</b>

## **QUADRO ECONOMICO DI SPESA:**

( Livenza 2 lotto)

A1	Importo lavori	€ 590.469,35
A2	Oneri per la sicurezza	€ 12.530,65
A	IMPORTO LAVORI (A1+A2)	€ 515.000,00
B1	Lavori in economia	€ 0,00
B2	Indagini rilievi accertamenti (ante operam)	€ 10.000,00
B3	Spostamento pubblici servizi (Telecom)	€ 15.000,00
B4	Imprevisti	€ 20.563,35

B5	Espropri ed acquisizione aree	€ 113.000,00
B6	Accantonamento per adeguamento prezzi	€ 0,00
B7	Spese tecniche: -Progettazione con aggior. frazionamenti): € 54.143,38 - Direzione Lavori:..... € 47.424,00 -Coll.statico ed adeguamento oneri IVA....€ 1.500,00	€ 133.000,00
B7I	Incentivi per funzioni tecniche – art. 113 – D.Lgs. 50/2016	€ 12.060,00
B.8	Attività tecnico amministrative connesse alla progettazione	€ 0,00
B.9	Spese per commissioni giudicatrici	€ 0,00
B.10	Spese per pubblicità e opere artistiche	€ 0,00
B.11	Spese per prove verifiche e collaudi	€ 0,00
	SOMME A DISPOSIZIONE al netto dell'IVA	€ 276.190,73
B.12	Oneri IVA: IVA al 22%:..... € 5.510,26 IVA al 10%: .....€ 56.542,27 IVA 22% oneri sicurezza: € 2.756,74	€ 64.809,27
	SOMME A DISPOSIZIONE comprensive dell'IVA	€ 341.000,00
	<b>TOTALE A+B al netto dell'IVA</b>	<b>€ 879.190,73</b>
	<b>TOTALE A+B comprensivo dell'IVA</b>	<b>€ 944.000,00</b>

Cervignano li, 15 febbraio 2019

agg. 15 dicembre 2019

agg. 01 marzo 2022

Il presente elaborato" aggiornamento " riguarda l'adeguamento del tracciato, in Comune di Fontanafredda, AL. P.RE.MO.CI ( Piano Regionale della Mobilità Ciclabile adottato, in via Definitiva ,con Deliberazione della Giunta Regionale n. 292 del 04 marzo 2022).

IL PROGETTISTA  
Dott.arch.Giuseppe Garbin