

# REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

PROVINCIA DI UDINE

COMUNE DI TALMASSONS

INTERVENTI VARI DI COMPLETAMENTO DEL COMPENDIO DEL  
MULINO BRAIDA SITUATO A FLAMBRO NEL COMUNE DI  
TALMASSONS.

PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO

## *1\_Relazione Illustrativa e Quadro Economico*

**Committente** Comune di Talmassons

**Professionista:** arch. Feruccio Freschi  
**incaricato**

Novembre, 2022

## **INDICE**

PREMESSA.....	3
PROPRIETA' DELL'AREA, SUA DESCRIZIONE E SITUAZIONE URBANISTICA .....	4
DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO. ....	5
QUADRO ECONOMICO. ....	8

## **PREMESSA**

Con Atto di concessione in uso del Mulino Braida e annessi (19/11/2018) la Regione Friuli Venezia Giulia (di seguito Regione), ai sensi e per gli effetti dell'art. 9 bis, comma 3 della legge regionale 57/1971, concede l'uso gratuito all'Amministrazione Comunale di Talmassons, degli immobili regionali denominati Mulino Braida e annessi, ritenuto necessario garantire la fruibilità al pubblico degli edifici di proprietà regionale, nonché assicurarne la manutenzione costante.

Nelle finalità previste dall'art. 3 di suddetto atto l'Amministrazione Comunale si impegna, nell'utilizzo degli immobili, a rispettarne la destinazione d'uso quale "centro visite per la fruizione turistica e didattica nell'ambito della conoscenza dei valori naturalistici delle risorgive e delle attività storico-molitorie" e ad utilizzare gli immobili per organizzazione di incontri, corsi, mostre, visite e attività per scuole e gruppi, conferenze, concerti, degustazioni, ecc. rispettando quindi l'obiettivo di promuovere le Risorgive friulane in tutti i loro aspetti.

Con successivo Accordo tra la Regione e il Comune di Talmassons (di seguito Comune) per la realizzazione di interventi vari presso compendio del Mulino Braida e annessi (20/11/2018), ai sensi dell'art. 15 della legge 241/1990 e dell'art. 23 della legge regionale 7/2007, vengono stipulate le modalità di collaborazione tra gli Enti per la prosecuzione del completamento del compendio Mulino Braida (già avviato dalla Regione stessa), nonché per la gestione e fruizione delle aree limitrofe con l'obiettivo primario di giungere, nel tempo, ad una gestione sostenibile del sito.

L'art. 3 del suddetto accordo prevede alcuni interventi da realizzare preliminarmente, tra i quali l'"acquisizione e realizzazione di aree di accoglienza-parcheggio, anche in area esterna la biotopo ma limitrofa e funzionale al compendio (...)". Per lo svolgimento degli interventi di cui all'Accordo, l'Amministrazione regionale trasferisce al Comune di Talmassons un finanziamento di euro 200.000,00.

Recentemente il Comune di Talmassons ha individuato un'area, limitrofa al compendio ma esterna ad esso (che sarà oggetto di esproprio per pubblica utilità), per la realizzazione di area accoglienza e parcheggio.

## **PROPRIETA' DELL'AREA, SUA DESCRIZIONE E SITUAZIONE**

### **URBANISTICA**

L'area in oggetto si trova a sud della Frazione di Flambro , attualmente interamente di proprietà privata, è individuata nella catasto terreni al Fg. n°21, ed occupata la parte finale dei mappali 223 e 51;

Nonostante l'uso del suolo sia agricolo, l'area si colloca in una posizione particolare e di rispetto al compendio del Mulino Braida e annessi e del biotopo naturale Risorgive di Flambro. Essa infatti si affaccia sulla strada podereale che dalla SP 7 porta i visitatori presso il centro visite e all'ingresso del biotopo. La suddetta area è classificata dal vigente PRGC di Talmassons come Zona omogenea F4 -Di Tutela di interesse agricolo e paesaggistico (art. 10 delle N.T.A.) e, a seguito della approvazione della Richiesta di Variante al prgc allegata al Progetto Preliminare in oggetto (variante di livello comunale, ai sensi dell'art. 63 sexies della L.R. 5/2007 lettera f), in Zona omogenea S, sottozona S1 viabilità e trasporti P = parcheggi (art. 12 delle N.T.A.).

Il lotto di pertinenza del nostro intervento, oggetto di esproprio definito come individuato dalle tavole grafiche allegate, si tratta di una porzione di terreno il cui uso del suolo attuale è seminativo (configura morfologicamente come trattata a seminativo), delimitata sul lato Nord Est da un filare di alberature autoctone e elementi arbustivi che delimitano un canale di raccolta e che delimitano la strada sterrata di accesso dalla provinciale e che porta al compendio del Mulino Braida.

L'area è inoltre delimitata a Sud dallo dispiegarsi dei campi a seminativo, a Est dal canale di scolo che costeggia la Strada Provinciale n° 7 e ad Ovest da ulteriori campi di proprietà privata , trattati anch'essi a seminativo.

## **DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO.**

Il suddetto progetto definitivo/esecutivo contiene, per mutate esigenze da parte dell'Amministrazione ed indicazioni da parte delle strutture competenti a livello regionale, la diversa ripartizione della somma per le lavorazioni edili rispetto a quella indicata nel precedente Quadro Economico relativo al Progetto preliminare.

Questa infatti andava diversamente ripartita, incrementando le somme messe a disposizione per la riqualificazione del percorso naturalistico del biotopo, rispetto alla sistemazione dell'area parcheggio come da progetto allegato alla consegna del Preliminare stesso.

Essendo trascorso del tempo dalla prima fase ci si è reso conto che la situazione del percorso attuale sta andando mano a mano a deteriorarsi, rispetto anche alla integrazione presentata a seguito della consegna del progetto Preliminare (dove veniva stanziata una cifra, dopo attento sopralluogo, per la sostituzione progressiva degli assi facenti parte del percorso stesso) presentando punti critici lungo il percorso costituito dalle passerelle in legno appoggiate sopra i traversi dello stesso materiale.

A questo punto pare più razionale la scelta progettuale di sostituire interamente le parti del percorso definito dalle passerelle in legno, con la posa di ghiaino di cava su strato di tessuto vegetale, dopo avere predisposto lo scoticamento del sedime, una volta ripulito dal materiale ligneo attuale.

Questo procedimento era già stato attuato per alcuni tratti del percorso stesso, con risultati soddisfacenti e con il gradimento da parte dei fruitori stessi, i quali non erano più sottoposti all'eventuale rischio di inciampo e scivolamento sulle tavole ammalorate che talvolta è possibile trovare lungo il percorso stesso.

Si presuppone inoltre il mantenimento del materiale ligneo per quanto riguarda lo sviluppo lineare della pavimentazione dei tratti a ponte esistenti, prevedendone l'intera sostituzione con degli assi di nuova fabbricazione.

Il tutto comporterà una diversa definizione dello spazio destinato al parcheggio dei veicoli per la fruizione del Compendio stesso.

In esso verrà mantenuto il tracciamento del percorso adibito al flusso veicolare, realizzato mediante l'utilizzo di un misto stabilizzato ben rullato e inumidito, posato su uno strato di tessuto non tessuto che costituirà la fondazione stradale e delimiterà l'area soggetta a scavo superficiale per la regolarizzazione del

terreno, e nella successiva applicazione di uno strato di finitura costituito da Sarone (ghiaia stabilizzata naturale di cava, frantumata e vagliata) con colorazione da definire ma che risulti il più naturale possibile rispetto le tinte della natura circostante. Questo trattamento, a basso impatto ambientale, ci permetterà di mantenere le caratteristiche attuali di “strada bianca” dell’asse distributivo, utilizzando nell’impasto stabilizzante inerti di cava di colorazione naturale.

Il suddetto percorso veicolare sarà delimitato da cordolo in cls, rispetto l’area adibita a stalli per la sosta. I quali, rispetto al progetto precedente, verranno inoltre definiti solamente dal terreno naturale, dopo adeguato scotico e ripassatura per renderlo più omogeneo.

Una porzione limitata dell’area di progetto, prospiciente la presa per l’approvvigionamento idrico esistente sul lato nord ovest, verrà delimitata e riservata come utilizzo (servitù) per i fabbisogni agricoli del tenentario del rimanente fondo, come da progetto iniziale. Questa delimitazione verrà realizzata mediante l’utilizzo di rete metallica su pali, zincata e plasticata, a maglie romboidali, di altezza pari a ml 2,00.

Le testate del medesimo asse saranno caratterizzate dalla sagomatura di spazi adeguati alla possibilità di manovra dei mezzi turistici per facilitarne l’accesso e il ritorno anche senza utilizzare il viale sterrato esistente.

Secondo le indicazioni dell’ente competente, il sistema circolatorio veicolare manterrà un unico verso di percorrenza: l’ingresso di ogni genere di mezzo avverrà dalla intersezione del vialetto esistente con la strada di collegamento principale (SP7), mentre l’uscita per gli stessi sarà limitata all’utilizzo del nuovo innesto sulla viabilità principale medesima, posto sulla testata del sistema di percorso e sosta oggetto di codesto progetto definitivo esecutivo.

Per mantenere ininterrotto il canale di scolo posto parallelamente all’asse stradale principale, si prevede di inserire un nuovo manufatto in continuità con l’esistente, posto alla medesima quota di scavo, per lo sviluppo necessario a soddisfare l’intera area che il progetto prevede di integrare per favorire l’immissione sull’asse stradale principale stesso (SP7).

Il suddetto manufatto sarà costituito da un tubo in cls armato, vibro centrifugato circolare a doppia compressione radiale.

Il lato confinante con i campi a Sud verrà delimitato da un rilievo artificiale del terreno a forma di collinetta naturale, costituito dal materiale terroso riportato dagli scavi di sbancamento per realizzare il sottofondo stradale.

Ai piedi del rilievo artificiale verrà realizzato un solco nel terreno naturale per agevolare la raccolta delle acque meteoriche qualora i fenomeni piovosi risultino abbondanti.

L'accessibilità a questa verrà mantenuta creando un varco nel rilievo artificiale di bordo che delimita l'area progetto nel suo lato Sud.

Tutti gli spazi esterni saranno rispondente ai criteri di "accessibilità" previsti dalla Legge 13/89 e successive modifiche.

I criteri progettuali sono stati verificati graficamente e dimensionalmente affinché rispondano ai parametri imposti dalla normativa di attuazione del P.R.G.C., alle direttive del Regolamento Edilizio comunale e alle disposizioni nazionali in materia, rispetto alla sua destinazione futura.

Il tutto come si evince dagli elaborati grafici e dalla documentazione allegati

## QUADRO ECONOMICO.

<b>QUADRO ECONOMICO PROGETTO DEFINITIVO ESECUTIVO</b>				
Descrizione				euro
<b>Lavori a base d'asta presunti</b>				
A1 Lavori parcheggio				78 592,90
A2 Lavori Percorso e passerelle				27 106,69
Oneri sicurezza				2 000,00
<b>Sommano</b>				<b>107 699,59</b>
<b>Somme in diretta amministrazione</b>				
IVA sui lavori A1 10%				7 859,29
IVA sui lavori A2 e oneri sicurezza 22%				6 403,47
<b>Acquisizione Aree</b>				<b>38 000,00</b>
<b>Spese atto notarile imposte tasse</b>				<b>5 000,00</b>
<b>Frazionamento Catastale lorda</b>				<b>1 560,00</b>
<b>allacciamenti pubblici servizi (iva inclusa)</b>				<b>0,00</b>
spese tecniche + CNPAIA + IVA				34 669,19
spese tecniche variante + CNPAIA + IVA				2 080,00
Valutazione del Rischio Archeologico				1 500,00
Compenso RUP DLgs 50/2016 1,08 % di A				1 163,16
allacciamenti pubblici servizi (inclusa IVA)				0,00
spese per gare e pubblicità				0,00
spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche, collaudo statico ed altri collaudi specialistici				0,00
Contributo ANAC				30,00
Pareri e nulla osta Enti terzi				200,00
imprevisti e fondo per accordi bonari (>3% e <10% lavori)				3 835,30
<b>Sommano</b>				<b>102 300,41</b>
<b>Importo di quadro economico A+B</b>				<b>210 000,00</b>

Il progettista

Arch. Feruccio Freschi