



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

DIREZIONE CENTRALE INFRASTRUTTURE
E TERRITORIO

Servizio infrastrutture di trasporto,
digitali e della mobilità sostenibile

territorio@certregione.fvg.it
infrastrutture@regione.fvg.it
tel + 39 040 377 4514
fax + 39 040 377 4732
I - 34133 Trieste, via Carducci 6



Relazione di inquadramento degli interventi e cronoprogramma

ACCORDO DI PROGRAMMA

per lo sviluppo e la promozione della mobilità ciclistica attraverso il miglioramento dei percorsi casa-lavoro nell'ambito territoriale di Maniago, di Meduno e dei Comuni limitrofi afferenti alle sedi locali del NIP ed il contestuale potenziamento dell'offerta cicloturistica dell'area.

Ottobre 2022

SOMMARIO

1. Introduzione.....	3
2. Azioni e interventi previsti.....	3
3. Cronoprogramma	4
4. Elaborati allegati.....	4

1. Introduzione

Ai sensi dell'articolo 2 della legge regionale n. 8/2018, la Regione persegue l'obiettivo di potenziare l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto sia incrementando i flussi cicloturistici che interessano la regione, sia trasferendo su bicicletta gli spostamenti pendolari che avvengono particolarmente in aree urbane e periurbane e tra capoluoghi e frazioni, mediante interventi e azioni volte a favorire spostamenti quotidiani, casa-scuola e casa-lavoro, contenendo così l'impatto ambientale e promuovendo nuovi stili di vita e di mobilità attiva, anche nell'ottica della prevenzione della salute della collettività e di una miglior fruizione del territorio.

L'incentivazione della mobilità ciclistica è attuata sia attraverso azioni di sensibilizzazione sia attraverso interventi infrastrutturali, quali a esempio quelli di nuova realizzazione, di recupero e riqualificazione, di moderazione del traffico, di messa in sicurezza delle intersezioni. L'insieme degli interventi e azioni è volto a riordinare e riqualificare le infrastrutture e i servizi esistenti, collegando le tratte spezzate, i singoli centri urbani con le aree periurbane ed extraurbane, le destinazioni turistiche regionali, effettuando l'integrazione delle reti ciclabili locali con la Rete delle ciclovie di interesse regionale (RECIR) e connettendo tali reti con i sistemi di trasporto pubblico locale regionale, nazionale ed europeo.

L'ambito territoriale afferente alle aree industriali di Maniago e Meduno rappresenta un importante nodo all'interno del Sistema regionale della ciclabilità diffusa (SICID), in quanto sono compresenti:

- le aree industriali di interesse regionale, che offrono un significativo bacino per lo sviluppo dei percorsi casa-lavoro in bicicletta;
- la ciclovia di interesse regionale FVG 3 "pedemontana", il cui completamento rientra nelle priorità del Piano regionale della mobilità ciclistica (PREMOCI);
- la linea ferroviaria Sacile-Gemona, in fase di riattivazione, elemento fondamentale per lo sviluppo dell'intermodalità a supporto sia della mobilità ciclistica quotidiana che del cicloturismo, favorito anche dalla vicinanza delle stazioni con le aree industriali ed il tracciato della ciclovia.

Il NIP - Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Provincia di Pordenone, con il coinvolgimento di alcune aziende pilota insediate nelle aree industriali in questione, ha avviato le indagini propedeutiche alla definizione di una strategia di incentivazione e sviluppo dell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro. Le opportunità di incremento della percentuale di ripartizione modale a favore della bicicletta sono però attualmente ostacolate dalla frammentazione delle infrastrutture ciclabili, dallo sviluppo di parte della ciclovia FVG 3 su tratti promiscui con traffico veicolare intenso e dall'assenza di servizi dedicati all'utenza ciclistica.

Per quanto descritto, si ritiene prioritario l'avvio di un progetto che organizzi in modo congiunto e coordinato il completamento della ciclovia FVG 3 nella zona del Meduna, la realizzazione dei collegamenti ciclabili verso le stazioni ferroviarie, i centri abitati e le aree industriali, l'incentivazione dell'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro, la realizzazione dei servizi a supporto dell'utenza ciclistica e cicloturistica (intermodalità, parcheggi, rastrelliere, punti informativi e di accoglienza, ecc.).

Data la posizione delle aree industriali, le opere da realizzare interessano i territori comunali di Cavasso Nuovo, Maniago e Meduno.

2. Azioni e interventi previsti

Sono previste le seguenti attività:

1. la predisposizione e l'attuazione di un "progetto casa-lavoro" per la promozione e l'incentivazione degli spostamenti sistematici in bicicletta da e per le zone industriali di Maniago e Meduno, anche attraverso l'utilizzo integrato del trasporto pubblico, comprendente tra l'altro:
 - a) le indagini e i sondaggi necessari per l'analisi della domanda;
 - b) le azioni e le strategie di incentivazione;
 - c) l'individuazione dei servizi dedicati all'utenza ciclistica da realizzare o potenziare;
 - d) l'individuazione delle opere infrastrutturali necessarie per il completamento e l'efficientamento dei percorsi ciclabili;
 - e) i metodi di monitoraggio degli spostamenti in bicicletta e di restituzione dei risultati;
2. la progettazione e realizzazione dei percorsi ciclabili interni alle aree industriali;
3. il completamento della ciclovia FVG 3 nel tratto corrispondente all'attraversamento del fiume Meduna;
4. l'individuazione, la progettazione e la realizzazione dei percorsi ciclabili di raccordo tra la ciclovia FVG 3 "pedemontana", le zone industriali e le stazioni ferroviarie di Maniago e Meduno;
5. il monitoraggio di cui al punto 1 lett. e).

3. Cronoprogramma

ATTIVITÀ	2023			2024			2025			2026			2027		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
1. Progetto casa-lavoro															
2. Realizzazione percorsi ciclabili interni alle aree industriali															
3. Realizzazione tratto di FVG 3 relativo all'attraversamento del Meduna															
4. Realizzazione percorsi ciclabili di collegamento tra FVG 3, Z.I. e stazioni ferroviarie															
5. Monitoraggio															

Legenda:

	Pianificazione/studio di fattibilità
	Progetto di fattibilità tecnica ed economica
	Progetto definitivo/esecutivo
	Attuazione/esecuzione dei lavori
	Monitoraggio

4. Elaborati allegati

1. Progetto di fattibilità tecnico economica della ciclabilità consortile "Z.I. di Maniago" integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale "PREMOCI"
2. Relazione descrittiva del progetto di sviluppo turistico della società Roncadin S.p.A. S.B.



PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA CICLABILITÀ
CONSORTILE "Z.I. DI MANIAGO" INTEGRATO AL SISTEMA DELLA
CICLABILITÀ LOCALE E REGIONALE "PREMOCI"

1. Relazione tecnica illustrativa Asseverazioni

SETTEMBRE 2021

ARCHITETTO **ROBERTO MORET**

VIA PERUZZA 14P - 33170 PORDENONE - arch.robertomoret@gmail.com - roberto.moret@archiworldpec.it - 320.4168625

INDICE

PARTE PRIMA

1.	PREMESSA	pag. 4
1.1	NIP e mobilità sostenibile	pag. 4
1.2	Maniago Bike to Work	pag. 5
2.	ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI	pag. 7
2.1	Localizzazione	pag. 7
2.2	Preesistenze e caratteristiche area	pag. 8
2.3	Soluzioni progettuali analizzate	pag. 9
3.	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	pag. 11
4.	ANALISI DEL CONTESTO	pag. 20
4.1	Studio di inserimento urbanistico	pag. 21
4.2	Vincoli e prefattibilità ambientale	pag. 22
4.3	Verifica preventiva dell'interesse archeologico	pag. 22
4.4	Censimento delle interferenze	pag. 23
4.5	Invarianza idraulica	pag. 23
5.	CARATTERISTICHE DEL PROGETTO	pag. 24

PARTE SECONDA

PERCORSI CICLABILI PROPOSTI

1.	LOTTO A	pag. 26
2.	LOTTO B	pag. 29
3.	LOTTO C	pag. 33
4.	LOTTO D	pag. 35
5.	LOTTO E	pag. 37
6.	LOTTO F	pag. 40

ASSEVERAZIONI	pag. 42
---------------	---------

- Dichiarazione conformità norme
- Dichiarazione barriere architettoniche
- Dichiarazione categoria prevalente

PARTE PRIMA

PREMESSA

1.1 NIP e mobilità sostenibile

Il Consorzio per il Nucleo di Industrializzazione della Provincia di Pordenone, con sede a Maniago, viene costituito nel febbraio 1966 come risposta delle istituzioni per la ricostruzione del tessuto produttivo e la ripresa dell'economia di un territorio duramente provato dal disastro del Vajont.

Il Consorzio NIP ha lo scopo di promuovere lo sviluppo economico del territorio, favorendo il sorgere di nuove iniziative industriali e le condizioni necessarie per la creazione e lo sviluppo di attività produttive e di servizi.

In questo contesto il NIP non solo fornisce tutti i servizi primari alle imprese che si insediano nel territorio di competenza, ma favorisce la **mobilità sostenibile**: attraverso la realizzazione di infrastrutture ciclabili e fornitura di servizi per l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti pendolari dei lavoratori promuove i progetti casa – lavoro per una massiva ripartizione modale degli spostamenti dal mezzo privato motorizzato alla bicicletta.

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del Friuli Venezia Giulia – PREMOCI individua nelle zone omogenee D1 – aree industriali di interesse regionale e nei poli dedicati alla ricerca tecnico-scientifica gli ambiti di valenza regionale ove avviare i progetti casa – lavoro per una massiva ripartizione modale degli spostamenti dal mezzo privato motorizzato alla bicicletta.

Dotare la zona industriale di infrastrutture per la ciclabilità casa-lavoro diviene inoltre strategico per la mobilità sostenibile in senso generale, in quanto le zone industriali sono un potenziale luogo di transito per cicloamatori e cicloturisti (FVG-3 e Valcellina/Val Vajont).

Il Consorzio NIP comprende 5 zone industriali su 6 Comuni: Maniago, Meduno, Pinedo, Montereale Valcellina, Erto e Casso.

La zona industriale di Maniago ha una dimensione adatta alla sperimentazione, per questo motivo il NIP mira alla realizzazione di una rete capillare di infrastrutture ciclabili che permetta un reale cambio di passo nell'utilizzo della bicicletta negli spostamenti pendolari dei lavoratori.

Il progetto di “Fattibilità tecnica ed economica della ciclabilità consortile “Z.I. di Maniago” integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale PREMOCI” muove da queste premesse e mira alla programmazione e completamento delle infrastrutture ciclabili esistenti nell'area oggetto di intervento.

1.2 Maniago Bike to Work

Dall'analisi delle buone pratiche riferite al trasferimento su bicicletta della mobilità sistematica è emerso l'utilizzo delle seguenti tipologie di incentivi:

- economico/fiscale: compenso monetario elargito a coloro che utilizzano la bicicletta come mezzo per gli spostamenti pendolari;
- giorno di ferie: numero di giornate di ferie concesse a fronte di un numero minimo di giornate in cui è stata utilizzata la bicicletta per gli spostamenti pendolari;
- buono acquisto: contributo per l'acquisto di merce prodotta da sponsor convenzionati;
- infrastrutture e servizi: realizzazione di infrastrutture ciclabili e fornitura di servizi per l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti pendolari dei lavoratori;
- certificato di eccellenza: premio agli Enti e alle Aziende che promuovono la mobilità sostenibile che attesta il grado di qualità del progetto.

Nel documento inserito all'interno del PREMOCI (P.7.0 – Programmazione delle azioni per la promozione e incentivazione dell'uso della bicicletta nei percorsi casa – scuola/lavoro) viene fornito un vademecum a supporto degli Enti locali e delle Aziende del settore secondario e terziario che intendono avviare progetti di trasferimento su bicicletta di spostamenti sistematici.

La sezione casa – lavoro è a sua volta strutturata in tre parti: la prima è dedicata all'analisi delle buone pratiche italiane ed estere con caratteristiche replicabili sul territorio regionale; la seconda illustra i limiti e le potenzialità delle differenti strategie; infine la terza illustra un esempio già attuato nel territorio (progetto pilota nell'area industriale – artigianale dei Comuni di Buttrio, Moimacco e Premariacco).

Tra gli esempi di buone pratiche italiane, nel documento viene inserita l'iniziativa “**ManiagoBikeToWork**”.

L'Amministrazione comunale di Maniago riconosce alle Aziende insediate nel territorio maniaghese che si impegnano a promuovere verso i propri dipendenti l'utilizzo della bicicletta quale mezzo per gli spostamenti casa – lavoro, un “marchio di qualità” graduato in modo progressivo, seguendo le indicazioni e il Piano di miglioramento proposto dal decalogo stilato dall'Associazione FIAB per incentivare il Bike to Work.

Al fine di ottenere il marchio “ManiagoBikeToWork”, l'azienda deve dichiarare, tramite la compilazione di un modulo scaricabile sul sito dell'Amministrazione comunale, di possedere il livello minimo in almeno due dei tre criteri indicati. Ogni criterio ha il suo punteggio e al raggiungimento di un determinato valore l'Azienda ha diritto ad un livello di marchio più elevato.



Vista aerea della Zona Industriale di Maniago

2. ANALISI DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI

2.1 Localizzazione

Il territorio comunale di Maniago si estende lungo la fascia pedemontana, caratterizzato da un suolo in prevalenza pianeggiante, attraversato dalla rete viaria di livello provinciale.

La Zona Industriale di Maniago è costituita da un'area vasta, posta a sud dell'abitato, con accessibilità principale dalla strada SR 251.

È costituita da un ambito più consistente, identificato come zona industriale di interesse regionale a gestione del Consorzio NIP e da un'area meno estesa, identificata come zona industriale di interesse regionale a gestione comunale, che sarà assorbita dal Consorzio stesso (previsione).



Planimetria Lotti di intervento

2.2 Preesistenze e caratteristiche dell'area

La zona è strutturata da una viabilità di servizio organizzata su ampie direttrici, parzialmente dotate di infrastrutture ciclabili, con grado di manutenzione diversificato e con tipologia coerente in relazione al contesto: pista ciclabile su sede propria protetta da aiola spartitraffico (FOTO 6) e pista ciclabile su sede propria all'interno di area verde (FOTO 1).

L'attuale situazione della ciclabilità nella zona industriale di Maniago può essere così sintetizzata:

- presenza di percorsi ciclabili protetti lungo alcune strade di servizio all'area (via Venezia, parte di via dell'Industria);
- mancanza di continuità della rete ciclabile interna all'area e con le principali direttrici di collegamento alle aree residenziali;
- assenza di attraversamenti ciclabili adeguati;
- punti di criticità della viabilità generale;

Lo stato attuale è ampiamente rappresentato nel rilievo fotografico dell'area illustrato nel paragrafo 3. Documentazione Fotografica della presente relazione.

Per favorire un elevato grado di mobilità ciclistica alternativa all'uso dei veicoli a motore, nel collegamento tra territorio contermini e area industriale, l'intervento di messa in sicurezza della viabilità ciclopedonale si estende lungo tutte le direttrici stradali di servizio alla zona.

In generale si può riscontrare che l'attuale assetto della circolazione è in gran parte incompatibile, soprattutto ai fini della sicurezza, con la mobilità ciclabile, attualmente costretta nel sedime della carreggiata, in una situazione di pericolo.

L'intervento di messa in sicurezza della viabilità ciclabile si inquadra quindi nella volontà di soddisfare il bisogno della collettività di un collegamento sicuro casa-lavoro, che riduca il rischio di incidentalità.

2.3 Soluzioni progettuali analizzate

Il progetto di Fattibilità tecnica ed economica di completamento delle infrastrutture ciclabili interne alla zona industriale in comune di Maniago, e di collegamento con le aree residenziali limitrofe, prevede vari interventi, suddivisibili in corrispondenti lotti, all'interno dell'area di gestione del Consorzio NIP, così di seguito denominati:

- Lotto A: percorso ciclopedonale nella rotonda/incrocio con via Arba e lungo il primo tratto di via dell'Industria (lato ovest);
- Lotto B: percorso ciclopedonale lungo via dell'Industria (lato est);
- Lotto C: "zona 30" lungo via Monfalcone;
- Lotto D: percorso ciclopedonale lungo via dell'Industria (secondo tratto - lato ovest);
- Lotto E: percorso ciclopedonale lungo via Ponte Giulio (lato est);
- Lotto F: percorso ciclopedonale lungo via Ponte Giulio (lato sud).

Il progetto definisce le caratteristiche tecniche dimensionali dell'intervento all'interno dell'area industriale, il suo funzionamento organico con tutta la viabilità presente.

Come definito dal Decreto 30 nov.1999 n.557, un itinerario ciclabile comprende diverse tipologie, che possono essere valutate e scelte in base alla strategia che meglio risponde agli obiettivi fondamentali di sicurezza e sostenibilità ambientale della mobilità.

I percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti si suddividono, in base al livello di sicurezza offerto, nelle seguenti tipologie:

- pista ciclabile in sede propria (fisicamente separata dalla sede relativa ai veicoli a motore e ai pedoni attraverso spartitraffico longitudinale (pista esistente lungo via Belvedere);
- pista ciclabile su corsia riservata (ricavata dalla carreggiata stradale, ad unico senso di marcia, con elemento di separazione costituito da striscia gialla di delimitazione o delimitatori di corsia, o ricavata dal marciapiede);
- percorso promiscuo pedonale e ciclabile, esterno alla carreggiata, delimitato e protetto, con sede adeguatamente dimensionata, incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili);
- percorso promiscuo ciclabile e veicolare, su carreggiata stradale, tipologia ammessa per dare continuità ad un itinerario nelle situazioni in cui non sia possibile realizzare pista ciclabile, per insufficienza di spazi stradali.

Tenuto conto delle precedenti considerazioni, gli interventi in progetto metteranno in comunicazione i tratti di ciclabile realizzati dal Consorzio NIP da più di dieci anni e si collegano con il Centro Servizi Consortile presso il quale è ubicato un polo multimodale di interscambio (fermata bus di linea, parcheggio pubblico per vetture e camper e deposito di biciclette). Detto polo è baricentrico rispetto alla direttrice ciclabile che collega gli itinerari del torrente Cellina con quelli del torrente Colvera, percorsi sempre più apprezzati da ciclisti di tutte le provenienze che ricercano ambiti a forte valenza naturale.

La tipologia dell'infrastruttura ciclabile di progetto sarà in prevalenza quella di **percorso ciclopedonale protetto** da aiola verde spartitraffico o inserito in un ambito a verde di ampia dimensione posto a lato della carreggiata. Unica eccezione è costituita dal tratto di via Monfalcone, per il quale il progetto propone di istituire una **“zona 30”**.

Oltre alla realizzazione dei percorsi, il progetto mira alla messa in sicurezza di **attraversamenti ciclopedonali** in corrispondenza delle intersezioni stradali o di punti di attraversamento delle arterie stesse, caratterizzate da un traffico veicolare con alta presenza di mezzi pesanti e da un rischio di incidentalità particolarmente alta.

La soluzione è stata valutata con gli amministratori del Consorzio NIP.

Considerando il grado di fattibilità tecnica ed economica, è stata valutata adeguata e coerente, in quanto consente il raggiungimento di un più elevato grado di sicurezza per pedoni e ciclisti, obiettivo primario del presente intervento.

3. DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



Planimetria con coni visuali – estratto CTR



FOTO 1 – Vista della pista ciclabile lungo via Venezia. Sullo sfondo la sede NIP



FOTO 2 – Vista del tratto ciclabile esistente lungo via Arba punto di collegamento con il progetto



FOTO 3 – Vista della rotonda via Arba, via Maniago, via dell'Industria



FOTO 4 – Vista della rotonda da via Arba



FOTO 5 – Vista del marciapiede lungo via dell'Industria in direzione sud



FOTO 6 – Vista del breve tratto di pista ciclabile esistente lungo via dell'Industria in direzione nord

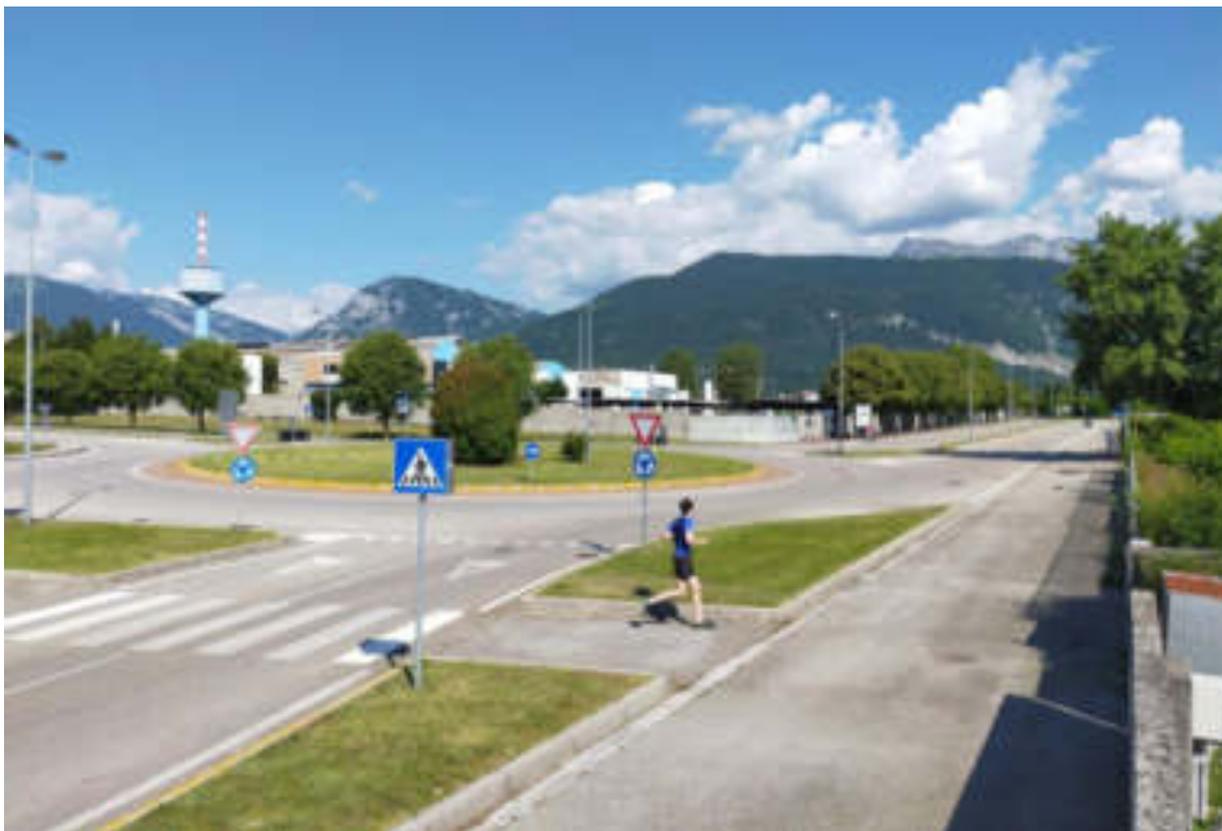


FOTO 7 – Vista da via dell'Industria in direzione nord della rotonda / incrocio con via Venezia



FOTO 8 – Vista da via dell'Industria in direzione nord dell'incrocio con via Genova



FOTO 9 – Vista di via Monfalcone in direzione est



FOTO 10 – Vista di via Monfalcone in direzione ovest



FOTO 11 - Vista di via dell'Industria in direzione sud



FOTO 12 - Vista di via dell'Industria in direzione nord



FOTO 13 - Vista di via Ponte Giulio in direzione sud



FOTO 14 - Vista di via Ponte Giulio in direzione nord



FOTO 15 - Vista di via Ponte Giulio in direzione est



FOTO 16 - Vista di via Ponte Giulio in direzione ovest

4. ANALISI DEL CONTESTO

4.1 Studio di inserimento urbanistico

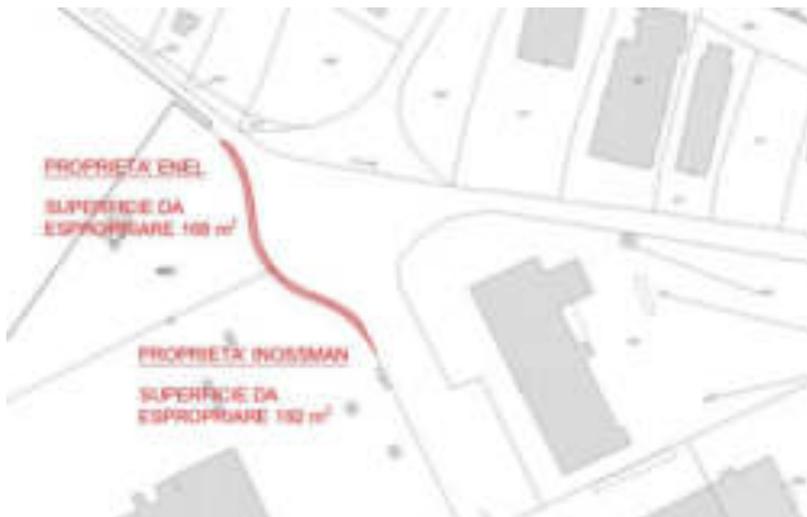
La destinazione urbanistica delle aree interessate dal progetto di Fattibilità tecnica ed economica di “Sviluppo della mobilità ciclistica per il Bike to Work” risultano identificate dal PRGC vigente come:

D.1.1 “Zona industriale di interesse regionale a gestione Consorzio NIP”

Gli interventi previsti nei sei Lotti di progetto coinvolgono, nella maggior parte dei casi, aree di viabilità di proprietà del Consorzio NIP, ad eccezione di due ambiti privati che, al fine della realizzazione degli interventi previsti, saranno interessati all’ esproprio.

I suddetti ambiti, definiti dal Piano Territoriale Infraregionale come “Aree per insediamenti produttivi”, interessano porzioni relative a:

- Intervento Lotto A: percorso ciclopedonale nella rotonda/incrocio con via Arba e via dell’Industria:



- Intervento Lotto B: percorso ciclopedonale lungo via dell’Industria (lato est):





Estratto P.T.I. Tav 10.1 – zonizzazione

LEGENDA:

- Limite area NP modificata
- - - - - Limiti fra lotti insediativi

Aree per funzioni produttive

-  Aree per insediamenti produttivi

Aree per servizi e attrezzature di interesse collettivo

-  Aree per centri servizi convertiti
-  Aree per impianti tecnologici
-  Verde di mitigazione e di arredo

Viabilità

- Viabilità meccanica
- Viabilità pedonale
- Pista ciclabile

P Parcheggi

4.2 Vincoli e prefattibilità ambientale

All'interno delle aree di intervento non ricadono ambiti sottoposti a vincolo di tipo paesaggistico.

Tuttavia, in un'area interna alla zona industriale è operante un Vincolo paesaggistico ai sensi della parte terza del DLgs 42/2004 art 142, normativa che individua e tutela i corsi d'acqua pubblici con le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di m 150 ciascuna, considerati di pregio ambientale, entro la quale gli interventi edilizi e urbanistici sono subordinati al rilascio della autorizzazione paesaggistica.

I beni interessati alla tutela paesaggistica sono:

- l'area vincolata costituita dalla fascia di 150 metri rispetto alla *Roggia di Maniago*.

La proposta progettuale (LOTTO C – via Monfalcone) non coinvolge la suddetta fascia, limitando l'intervento in modo adeguato, e quindi non sarà subordinato al rilascio della autorizzazione paesaggistica.

Nel territorio comunale di Maniago sono presenti altri elementi naturali di particolare valore ambientale, individuati e definiti dal Piano Paesaggistico Regionale.

Viste le caratteristiche dell'intervento, che si inserisce in aree già densamente edificate e consiste nella realizzazione di percorsi ciclopeditoni ai margini di strade facenti parte della rete di una zona industriale, l'opera non presenta incompatibilità con la tutela del paesaggio, in quanto non produce modifiche sostanziali rispetto alle condizioni attuali. L'intervento previsto non produce alcun tipo di impatto diretto o indiretto che possa perturbare le componenti di particolare valore ambientale presenti nel territorio comunale. Il risultato complessivo delle interazioni è da considerarsi nullo.

4.3 Verifica preventiva dell'interesse archeologico

Secondo la normativa vigente, la verifica preventiva dell'interesse archeologico si articola in fasi costituenti livelli progressivi di approfondimento dell'indagine archeologica. La prima fase consiste nello spoglio sistematico della bibliografia specialistica al fine di acquisire notizie relative al territorio. Alla luce degli elementi raccolti le emergenze archeologiche sono poi classificate in fasce di rischio archeologico alto, medio, basso.

Con il concetto di rischio archeologico si intende la percentuale di possibilità che un sito possa venire intercettato dai lavori. Questo fattore è determinato in primo luogo dalla distanza di avvenuti ritrovamenti dall'area oggetto d'intervento. Le fasce di rischio considerate sono tre: da 0 a 100 metri rischio alto, da 100 a 200 metri rischio medio, oltre 200 metri rischio basso.

Sulla base dei dati disponibili e dalla ricerca bibliografica compiuta, nell'area interessata dal progetto, né in area limitrofa a meno di 200 metri, non ci sono stati ritrovamenti di interesse archeologico, per cui l'area oggetto dei lavori di "Fattibilità tecnica ed economica della ciclabilità consortile "Z.I. di Maniago" integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale PREMOCI".

4.4 Censimento delle interferenze

Le opere di progetto prevedono la realizzazione di percorsi ciclopedonali sviluppati in ambito zona industriale, interferendo con i sottoservizi presenti lungo la viabilità interessata.

In particolare le interferenze rilevate nel contesto, che dovranno essere considerate nella fase di progettazione definitiva/esecutiva e successiva esecuzione dei lavori, sono determinate dalla presenza dei seguenti sottoservizi:

- Impianto di illuminazione stradale ;
- Rete elettrica gestita da Enel;
- Acquedotto;
- Fognatura;
- Gas in bassa e media pressione;
- Linea telefonica.

In particolare, si evidenzia la presenza lungo via Ponte Giulio (tratto interessato dal Lotto F) della linea del metanodotto lungo la fascia a verde in cui si prevede la nuova infrastruttura; sarà quindi necessario, per la realizzazione delle opere previste, fare richiesta di autorizzazione all'Ente gestore.

4.5 Invarianza idraulica

In riferimento al DPR 083/2018 non si prevedono opere di compensazione in quanto la superficie impermeabilizzata di progetto e l'aumento di corrivazione sono trascurabili.

I nuovi interventi, per la loro posizione, non prevedono convogliamento delle meteoriche in tubazioni, ma il deflusso naturale nel terreno, tramite opportune pendenze.

5. CARATTERISTICHE DEL PROGETTO

A seguito delle verifiche dei sopralluoghi eseguiti, alla concertazione con il Consorzio NIP, e a seguito di considerazioni di carattere tecnico-economico, i percorsi ciclopedonali e/o piste ciclabili individuate nel presente studio di fattibilità mirano alla valorizzazione delle risorse esistenti – caratterizzate da forte potenzialità in termini di ciclabilità casa-lavoro - per poi valutare le più efficaci azioni finalizzate all'integrazione con le reti già realizzate o in fase di realizzazione e la conseguente integrazione e il potenziamento dell'intera rete comunale.

Lo scopo del progetto è dare risposta alla necessità di mettere in sicurezza la viabilità ciclopedonale nei tratti di strada descritti nei precedenti paragrafi, obiettivo di primaria importanza dato che la viabilità ciclabile, ad eccezione di via Venezia ed altri brevi tratti, è attualmente costretta nel sedime della carreggiata, in una situazione di pericolo per tutti coloro che si spostano e utilizzano le suddette direttrici.

I nuovi percorsi ciclopedonali saranno realizzati esterni alla carreggiata, delimitati e protetti. Il loro tracciato riorganizzeranno la mobilità di ciclisti e pedoni in termini generali, migliora la qualità e la sicurezza ponendo la "mobilità" quale fattore necessario di sviluppo di una vita sociale sicura.

Lo studio individua le seguenti priorità:

- migliorare la mobilità sostenibile favorendo la mobilità ciclistica e pedonale, alternativa all'uso dei veicoli a motore, nel collegamento casa-lavoro;
- riqualificare urbanisticamente le arterie stradali di viabilità locale (zona industriale);
- assicurare continuità alla rete di infrastrutture ciclopedonali, individuando adeguate soluzioni e utilizzando le diverse tipologie consentite dalla normativa vigente, scelte in relazione al contesto;
- ridurre il rischio di incidentalità, garantendo migliori livelli di sicurezza della mobilità generale; in particolare porre attenzione e risolvere i punti critici, i punti di maggiore conflitto tra i ciclisti con i pedoni e i veicoli a motore (intersezioni, accessi, attraversamenti);
- valutare e scegliere le soluzioni oggettivamente più fattibili e il reale utilizzo del percorso;
- migliorare il livello qualitativo con l'utilizzo di materiali legati al contesto.

La proposta progettuale complessiva risponde con coerenza alle previsioni urbanistiche, riorganizza gli spazi esistenti disegnando percorsi ciclopedonali e creando connessioni che ne migliorano la fruizione e la mobilità, riqualifica e connota i nuovi spazi attraverso scelte integrate con le caratteristiche del luogo, prevedendo materiali costruttivi essenziali e conformi a quanto in uso nell'area.

Lo sviluppo dimensionale e la tipologia dei nuovi percorsi ciclopedonali si articola in modo differenziato lungo le aree interessate dai vari lotti di intervento.

Tutti i dati dimensionali dei nuovi percorsi ciclopedonali sono riportati nelle Tavole grafiche allegata alla presente relazione.

Le caratteristiche tipologiche e la scelta dei materiali viene descritta nei paragrafi dedicati ai sei LOTTI di progetto, qui di seguito riportati.

PARTE SECONDA

PERCORSI CICLABILI PROPOSTI

1. LOTTO A



Planimetria della zona industriale con tracciato percorso ciclabile LOTTO A

L'intervento prevede la realizzazione di un **percorso ciclopedonale** che conetterà la pista ciclabile esistente lungo via Arba con il tratto di pista che insiste su via dell'Industria (lato ovest) e che si sviluppa fino alla rotonda/incrocio con via Venezia.

La tipologia sarà quella di un **percorso protetto** da aiuola spartitraffico. La sezione sarà continua ed uniforme lungo tutto il tratto interessato e sarà composta da sedime in asfalto di larghezza 260 cm, aiuola di 120 cm limitata da nuovo cordolo di separazione dalla carreggiata.

Per la sua realizzazione si prevedono opere diversificate in relazione allo stato dei luoghi che caratterizza lo sviluppo del percorso di progetto, che solo in funzione della descrizione delle opere può essere suddiviso in tre tratti:

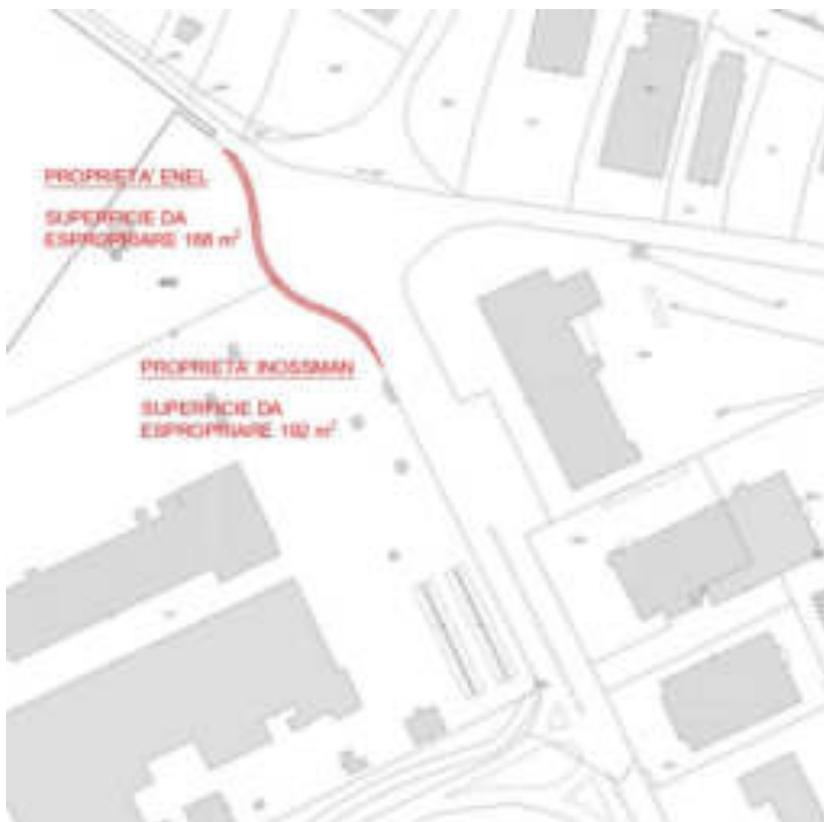
- Tratto sezione TIPO A1 : interessa l'area della rotonda/incrocio via Arba e via dell'Industria; per la realizzazione del percorso sarà necessaria la demolizione della recinzione esistente e conseguente esproprio di una porzione dei lotti di pertinenza dell'ENEL e della ditta INOSSMAN, per consentire il sedime del nuovo percorso in asfalto; l'attuale marciapiede, di larghezza minima, verrà trasformato in aiuola spartitraffico con posa di nuovo cordolo di separazione dalla carreggiata.

- Tratto sezione TIPO A2 : interessa l'area di imbocco di via dell'Industria fino al congiungimento con la pista esistente; la sezione di progetto conferma l'attuale configurazione dell'aiuola, prevede la rimozione del cordolo interno e la scarifica della pavimentazione del marciapiede fino alla quota necessaria per la posa di binder e tappeto d'usura in asfalto.
- Tratto sezione TIPO A3 : interessa la pista esistente lungo il lato ovest di via dell'Industria; le opere sono simili al tratto precedentemente descritto, ma la lavorazione della parte pavimentata si limiterà al rifacimento del tappeto d'usura in asfalto.

La **pavimentazione** di tutto il percorso verrà realizzata in **asfalto colorato** (si rimanda al paragrafo 9. CARATTERISTICHE TECNICHE dello "Studio e aggiornamento del piano della ciclabilità consortile integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale PREMOCI"), come da dettagli evincibili dagli elaborati grafici. Si prevede di posare cordoli in c.a. lungo la delimitazione tra aiuola e carreggiata, come pure cordoli in c.a. a filo pavimentazione in corrispondenza di tutti i possibili attraversamenti.

Verrà realizzato un nuovo **attraversamento** pedonale e ciclabile, con riempimento in colore e segnalazione luminosa tipo "Safety-Cross", in corrispondenza dell'imbocco di via dell'Industria.

L'intervento si completa con la previsione della segnaletica orizzontale e verticale, per la cui definizione si rimanda al paragrafo 10. SEGNALETICA dello "Studio e aggiornamento del piano della ciclabilità consortile integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale PREMOCI".



Porzioni di aree produttive interessate all'esproprio

Per la realizzazione delle opere di progetto è necessario procedere all'esproprio di alcune fasce di aree scoperte. Il piano particellare individua i beni e i soggetti interessati dalla procedura espropriativa come previsto dalla L.R. n.14/2002 e T.U. Espropri D.P.R. n.327/2001 e ss.mm.ii. aggiornato 2012.



LOTTO A -Vista di progetto dalla rotonda di via Arba (direzione sud)



LOTTO A - Vista di progetto del tratto in via dell'Industria (direzione sud)

2. LOTTO B



Planimetria della zona industriale con tracciato percorso ciclabile LOTTO B

L'intervento prevede la realizzazione di un **percorso ciclopedonale** che parte dall'imbocco di via dell'Industria, in corrispondenza del nuovo attraversamento previsto nel Lotto A, e che si sviluppa lungo il suo lato est fino all'incrocio di via Monfalcone.

La tipologia sarà quella di un **percorso protetto** da aiuola spartitraffico. La sezione sarà continua ed uniforme lungo tutto il tratto interessato e sarà composta da sedime in asfalto di larghezza 260 cm, aiuola di 120 cm limitata da nuovo cordolo di separazione dalla carreggiata.

Per la sua realizzazione si prevedono, lungo tutto il suo sviluppo rettilineo, le opere corrispondenti alla sezione TIPO B1 : la sezione di progetto conferma l'attuale configurazione dell'aiuola, prevede la rimozione del cordolo interno e la scarifica della pavimentazione del marciapiede fino alla quota necessaria per la posa di binder e tappeto d'usura in asfalto.

Unica eccezione si presenta nel tratto curvilineo in corrispondenza dell'incrocio di via Monfalcone, in cui si prevede la demolizione della recinzione dell'area scoperta di pertinenza della ditta SIAP, con conseguente esproprio di una porzione di lotto, per consentire il sedime del nuovo percorso in asfalto; le opere sono quelle relative alla sezione TIPO B2 .

La **pavimentazione** di tutto il percorso verrà realizzata in **asfalto colorato**, come da dettagli evincibili dagli elaborati grafici. Si prevede di posare cordoli in c.a. lungo la delimitazione tra aiuola e carreggiata, come pure cordoli in c.a. a filo pavimentazione in corrispondenza di tutti i possibili attraversamenti.

Verrà realizzato un nuovo **attraversamento** pedonale e ciclabile, con riempimento in colore, in corrispondenza dell'imbocco di via dell'Industria.

L'intervento si completa con la previsione della segnaletica orizzontale e verticale per la cui definizione si rimanda al paragrafo 10. SEGNALETICA dello "Studio e aggiornamento del piano della ciclabilità consortile integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale PREMOCI".



LOTTO B - Vista di progetto del tratto in via dell'Industria (direzione nord)



LOTTO B - Vista di progetto del tratto in via dell'Industria (direzione nord)



LOTTO B - Vista di progetto del tratto in via dell'Industria (direzione sud)



Porzione di area produttiva interessata all'esproprio

Per la realizzazione delle opere di progetto è necessario procedere all'esproprio di una fascia di area scoperta. Il piano particellare individua i beni e i soggetti interessati dalla procedura espropriativa come previsto dalla L.R. n.14/2002 e T.U. Espropri D.P.R. n.327/2001 e ss.mm.ii. aggiornato 2012.



LOTTO B - Vista di progetto del tratto interessato all'esproprio in via dell'Industria

3. LOTTO C



Planimetria della zona industriale con Zona 30 LOTTO C

L'intervento prevede la trasformazione di via Monfalcone in una "**Zona 30**". La scelta è motivata dalla necessità di mettere in sicurezza questo tratto di viabilità, caratterizzato da un traffico consistente di mezzi pesanti e dalla presenza di numerosi accessi carrai.

Per la sua realizzazione si prevedono le opere corrispondenti alla sezione TIPO C ; consistono nella modifica della sezione stradale lungo tutta la via, con scarifica della carreggiata e demolizione di cordoli e marciapiedi, e il rifacimento del manto stradale a quota marciapiede esistente, con posa di binder e tappeto d'usura in asfalto.

Il progetto prevede **nelle due testate** un rafforzamento della **segnaletica orizzontale** attraverso la colorazione in rosso del tratto terminale della Zona 30, per una profondità adeguata ad una corretta percezione del cambio di tipo di viabilità; in questi due ambiti una lieve inclinazione permetterà di compensare il piccolo salto di quota della carreggiata.

L'intervento si completa con la previsione della segnaletica verticale.

Si sottolinea che lungo via Monfalcone ha sede la ditta SIAP, che si è distinta per aver aderito al progetto Maniago Bike to Work.



LOTTO C – Vista via Monfalcone ingresso zona 30



LOTTO C – Vista via Monfalcone ingresso SIAP – zona 30

4. LOTTO D



Planimetria della zona industriale con tracciato percorso ciclabile LOTTO D

L'intervento prevede la realizzazione di un **percorso ciclopedonale** lungo il lato ovest di via dell'Industria, in continuità del tratto previsto nel Lotto A, e che si sviluppa dall'incrocio con via Venezia fino all'imbocco di via Ponte Giulio.

La tipologia sarà quella di un **percorso protetto** da aiuola spartitraffico. La sezione sarà continua ed uniforme lungo tutto il tratto interessato e sarà composta da sedime in asfalto di larghezza 260 cm, aiuola di 120 cm limitata da nuovo cordolo di separazione dalla carreggiata.

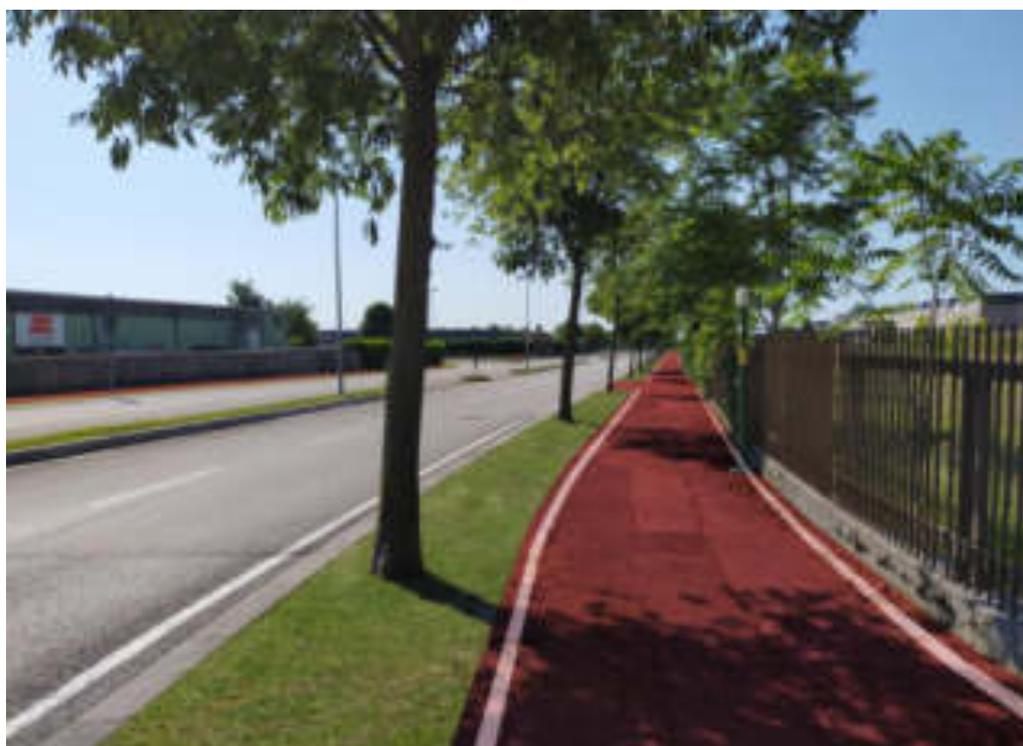
Per la sua realizzazione si prevedono, lungo tutto il suo sviluppo rettilineo, le opere corrispondenti alla sezione TIPO D: la sezione di progetto conferma l'attuale configurazione dell'aiuola, prevede la rimozione del cordolo interno e la scarifica della pavimentazione del marciapiede fino alla quota necessaria per la posa di binder e tappeto d'usura in asfalto.

La **pavimentazione** di tutto il percorso verrà realizzata in **asfalto colorato**, come da dettagli evincibili dagli elaborati grafici. Si prevede di posare cordoli in c.a. lungo la delimitazione tra aiuola e carreggiata.

L'intervento si completa con la previsione della segnaletica orizzontale e verticale, per la cui definizione si rimanda al paragrafo 10. SEGNALETICA dello "Studio e aggiornamento del piano della ciclabilità consortile integrato al sistema della ciclabilità locale e regionale PREMOCI".



LOTTO D - Vista di progetto del tratto centrale in via dell'Industria (direzione nord)



LOTTO D - Vista di progetto del tratto centrale in via dell'Industria (direzione sud)

5. LOTTO E



Planimetria della zona industriale con tracciato percorso ciclabile LOTTO E

L'intervento prevede la realizzazione di un **percorso ciclopedonale** lungo il lato est di via Ponte Giulio, dall'incrocio con via Venezia proseguendo per tutto il tratto rettilineo.

La strada è caratterizzata da ampi spazi a verde posti tra la carreggiata e le recinzioni delle sedi industriali, ambiti che favoriscono una previsione di inserimento di infrastrutture ciclabili.

La tipologia sarà quella di un **percorso protetto**. La sezione sarà continua ed uniforme lungo tutto il tratto interessato e sarà composta da sedime in asfalto di larghezza 260 cm inserita nell'area a verde.

Per la sua realizzazione si prevedono le opere corrispondenti alla sezione TIPO E : la sezione di progetto prevede lo scavo fino alla quota necessaria per la posa di sottofondo, binder e tappeto d'usura in asfalto.

La **pavimentazione** di tutto il percorso verrà realizzata in **asfalto colorato**, come da dettagli evincibili dagli elaborati grafici.

L'intervento si completa con la previsione della segnaletica orizzontale e verticale.



LOTTO E - Vista di progetto del tratto di imbocco di via Ponte Giulio (direzione sud)



LOTTO E - Vista di progetto del percorso ciclabile in via Ponte Giulio (direzione sud)



LOTTO E - Vista di progetto del percorso ciclabile in via Ponte Giulio (direzione nord)

6. LOTTO F



Planimetria della zona industriale con tracciato percorso ciclabile LOTTO F

L'intervento prevede la realizzazione di un **percorso ciclopedonale** lungo via Ponte Giulio, nel tratto che delimita a sud la zona industriale.

Anche in questo tratto, la strada è caratterizzata da spazi a verde posti tra la carreggiata e le recinzioni delle sedi industriali, ambiti che favoriscono una previsione di inserimento di infrastrutture ciclabili.

La tipologia sarà quella di un **percorso protetto**. La sezione sarà continua ed uniforme lungo tutto il tratto interessato e sarà composta da sedime in asfalto di larghezza 260 cm inserita nell'area a verde.

Per la sua realizzazione si prevedono le opere corrispondenti alla **sezione TIPO 5**: la sezione di progetto prevede lo scavo fino alla quota necessaria per la posa di sottofondo, binder e tappeto d'usura in asfalto.

La **pavimentazione** di tutto il percorso verrà realizzata in **asfalto colorato**, come da dettagli evincibili dagli elaborati grafici.

L'intervento si completa con la previsione della segnaletica orizzontale e verticale.



LOTTO F - Vista di progetto del tratto in via Ponte Giulio (direzione est)

ASSEVERAZIONI:

- Dichiarazione Conformità alle Norme

CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA PROVINCIA DI PORDENONE

OGGETTO: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA CICLABILITA' CONSORTILE "Z.I. DI MANIAGO" INTEGRATO AL SISTEMA DELLA CICLABILITA' LOCALE E REGIONALE "PREMOCI"

Dichiarazione di conformità alle norme

Il sottoscritto **arch. Roberto Moret**, nato a Pordenone il 01.06.1979, con studio in via Peruzza, 14P Pordenone, cf MRT RRT 79H01 G888G, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 672, in qualità di progettista del progetto di fattibilità tecnico economica in oggetto

ASSEVERA

che il progetto è conforme alle norme paesaggistiche, ambientali, di sicurezza e sanitarie.

Pordenone, 24.09.2021

Arch. Roberto Moret

- Dichiarazione Barriere Architettoniche

CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA PROVINCIA DI PORDENONE

OGGETTO: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA CICLABILITA' CONSORTILE "Z.I. DI MANIAGO" INTEGRATO AL SISTEMA DELLA CICLABILITA' LOCALE E REGIONALE "PREMOCI"

Asseverazione sull'eliminazione delle barriere architettoniche ai sensi del DPR n.503 del 24.07.1996.

Il sottoscritto **arch. Roberto Moret**, nato a Pordenone il 01.06.1979, con studio in via Peruzza, 14P Pordenone, cf MRT RRT 79H01 G888G, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 672, in qualità di progettista del progetto di fattibilità tecnico economica in oggetto

ASSEVERA

che il progetto è conforme alla normativa per il superamento delle barriere architettoniche, nel rispetto della L.13/1989 e del D.P.R. n° 503 del 24/07/1996 .

Pordenone, 24.09.2021

Arch. Roberto Moret

- Dichiarazione Categoria prevalente

CONSORZIO PER IL NUCLEO DI INDUSTRIALIZZAZIONE DELLA PROVINCIA DI PORDENONE

OGGETTO: PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA DELLA CICLABILITA' CONSORTILE "Z.I. DI MANIAGO" INTEGRATO AL SISTEMA DELLA CICLABILITA' LOCALE E REGIONALE "PREMOCI"

Asseverazione del progettista sulla categoria prevalente ai sensi del DPR n.34/2000.

Il sottoscritto **arch. Roberto Moret**, nato a Pordenone il 01.06.1979, con studio in via Peruzza, 14P Pordenone, cf MRT RRT 79H01 G888G, iscritto all'Ordine degli Architetti PPC di Pordenone al n. 672, in qualità di progettista del progetto di fattibilità tecnico economica in oggetto

ASSEVERA

che, per i lavori in oggetto, la categoria prevalente determinata dal DPR n. 34/2000 è l'**OG 03 (LAVORI STRADALI)**.

Pordenone, 24.09.2021

Arch. Roberto Moret



LA RONCADIN DEL FUTURO



MEDUNO (PN)

LA PASSIONE DI UNA FAMIGLIA ITALIANA



Roncadin S.p.A nasce nel 1992 per la produzione di pizza italiana di qualità per la grande distribuzione.

L'amministratore delegato è Dario Roncadin, classe 1978, discendente da una famiglia che lo spirito imprenditoriale lo ha nel DNA. L'azienda è stata infatti fondata dai tre fratelli Roncadin, Edoardo (padre di Dario), Siro e Renzo, emigrati in Germania negli anni Sessanta dove hanno dato vita a un importante gruppo alimentare del gelato.

La produzione avviene interamente nel polo produttivo di Meduno (PN), al quale si affianca una linea dedicata alle pizze gluten free, realizzata nello stabilimento di Genova a essa dedicato.

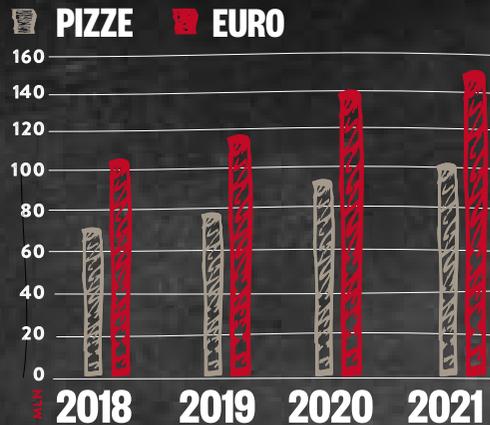
Roncadin produce sia pizze a marchio proprio, sia ricette per la grande distribuzione organizzata, la cosiddetta private label: molte linee di pizze a marchio dei migliori supermercati italiani e internazionali sono prodotte a Meduno. Nel 2013 è stata aperta una filiale commerciale negli Stati Uniti, un Paese dove il marchio Made in Italy è ricercato ed apprezzato.

L'azienda ha sviluppato oltre 500 ricette diverse, che vengono prodotte per le più grandi catene della distribuzione italiana, europea ed americana. L'export rappresenta il 65% del fatturato dell'azienda e i mercati principali sono la Germania e la Gran Bretagna, ma anche Stati Uniti, Corea del Sud, Cina e Australia.

LE PERSONE



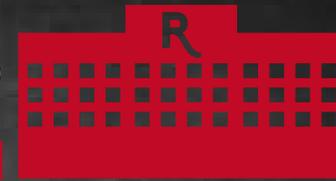
780
LAVORATORI **DONNE 80%**



FATTURATO & PRODUZIONE

WORKING PROGRESS

DUEMILAVENTIQUATTRO NUOVA RONCADIN



30.000mq
AREA PRODUTTIVA

12.000 PLT
POST PALLET

60.000mq

SUPERFICIE AREA TOTALE

5 LINEE PRODUTTIVE



500.000
pizze/giorno

5 GIORNI 18 ORE

ENERGIA RINNOVABILE 100%

NOVEMBRE 2021 SIAMO DIVENTATI SOCIETA' BENEFIT

SIAMO CRESCIUTI

RONCADIN
1991
MEDUNO

RONCADIN INC
2013
CHICAGO

GLUTEN FREE
2016
GENOVA

FRESCO
2022
VERONA

MERCATI PRINCIPALI

ITALIA
30%



17%
UK



GERMANIA
17%



16%
USA

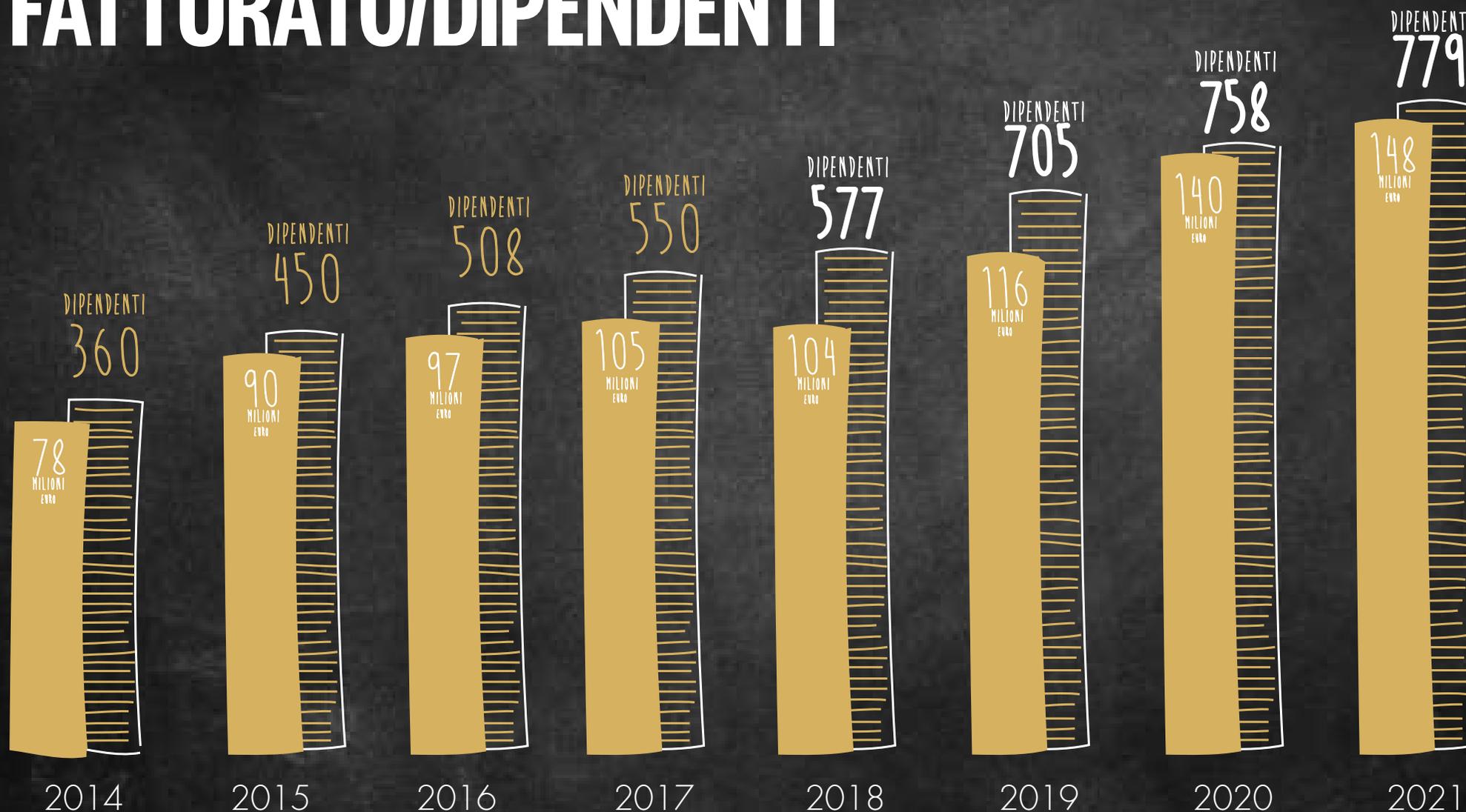
MONDO
20%

ESPORTIAMO IN OLTRE 40 STATI TRA CUI:

Spagna / Francia / Portogallo / Benelux / Rep.ceca / Irlanda / Scandinavia /



ANDAMENTO FATTURATO/DIPENDENTI

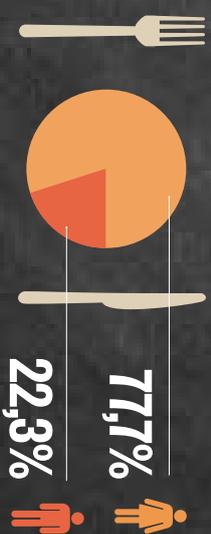
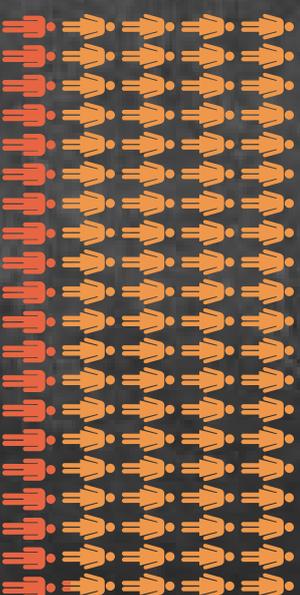
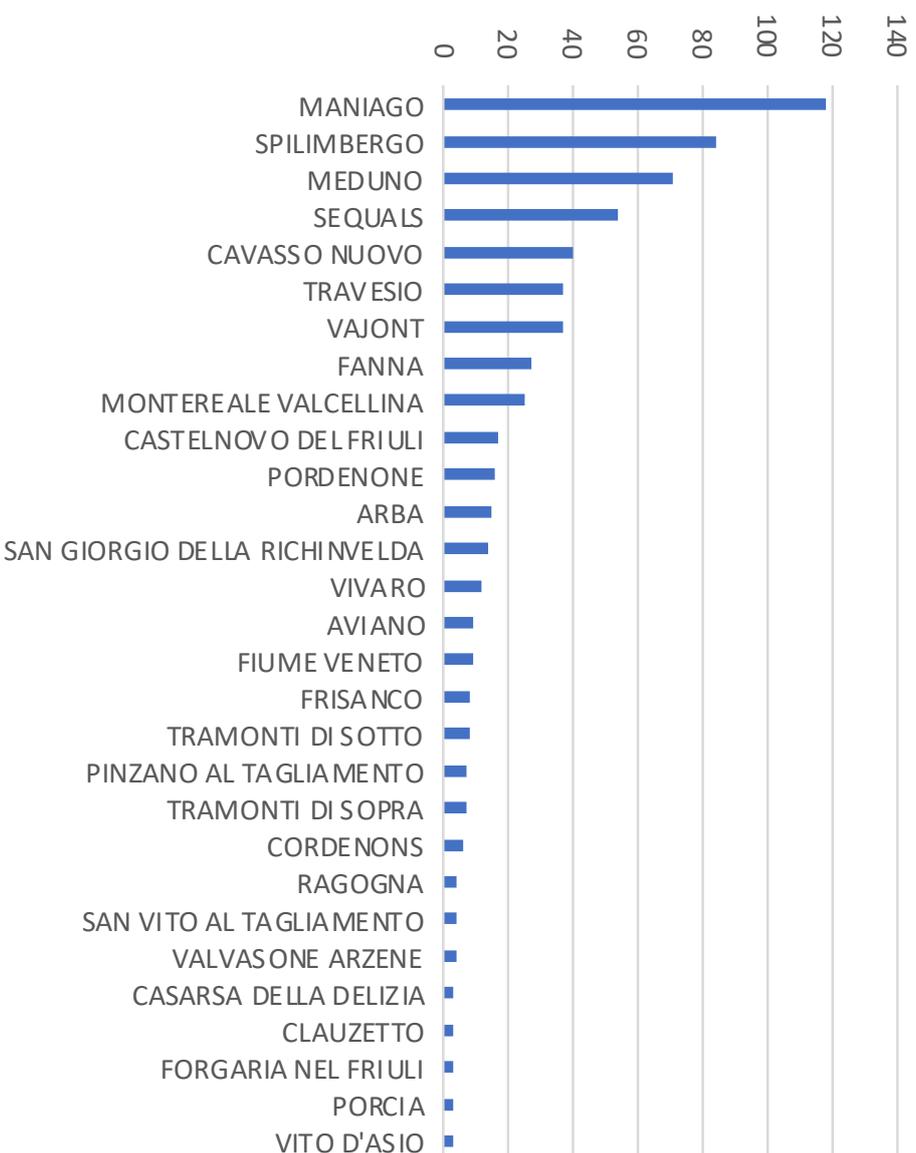


I NOSTRI DIPENDENTI

DISTRIBUZIONE REGIONALE DIPENDENTI RONGADIN



N. dipendenti



43,6
anni

ETÀ
MEDIA

13,04%

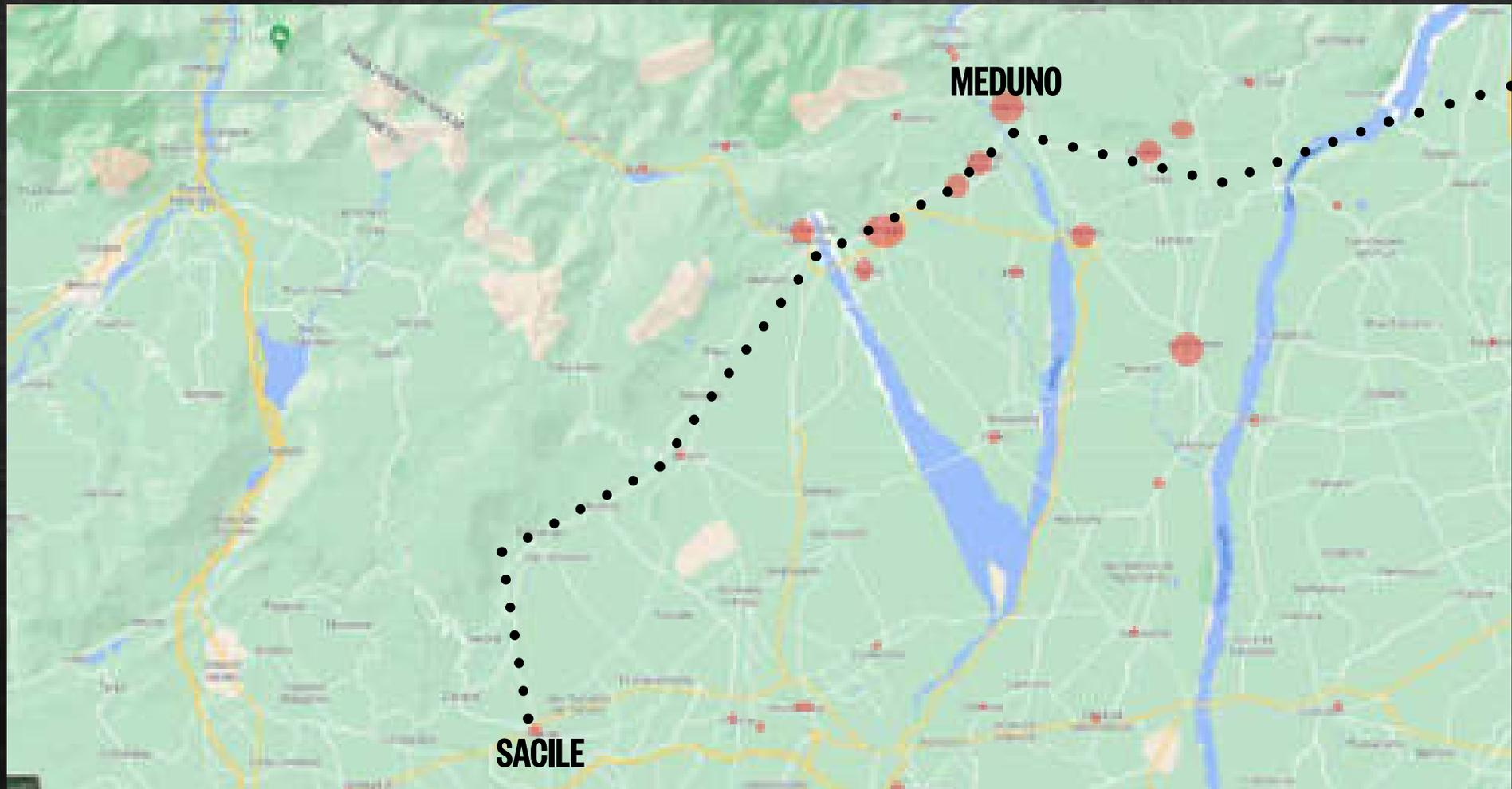
UNDER
30

DATI AGGIORNATI A SETTEMBRE 2022

I NOSTRI DIPENDENTI



RIPETTO ALLA LINEA FERROVIARIA SACILE/GEMONA



PERSONE COINVOLTE (OLTRE NOSTRI DIPENDENTI)



- DITTE ESTERNE
*(IMPRESE COSTRUTTRICI, ELETTRICISTI,
MANUTENTORI, ...)*
- DITTA PULIZIA
- CONSULENTI

100
PERSONE



- SERVIZI AL TURISMO
(ALBERGHI, RISTORANTI ...)
- AZIENDE
- TRASPORTI

250
PERSONE

APIARIO
AZIENDALE (2022)



PARCHEGGIO NIP

UFFICI
SPACCIO
PIZZERIA

PANNELLI
FOTOVOLTAICI

FABBRICA
VISITABILE
+CINEMA

PANNELLI
FOTOVOLTAICI

PANNELLI
FOTOVOLTAICI

PANNELLI
FOTOVOLTAICI

PANNELLI
FOTOVOLTAICI

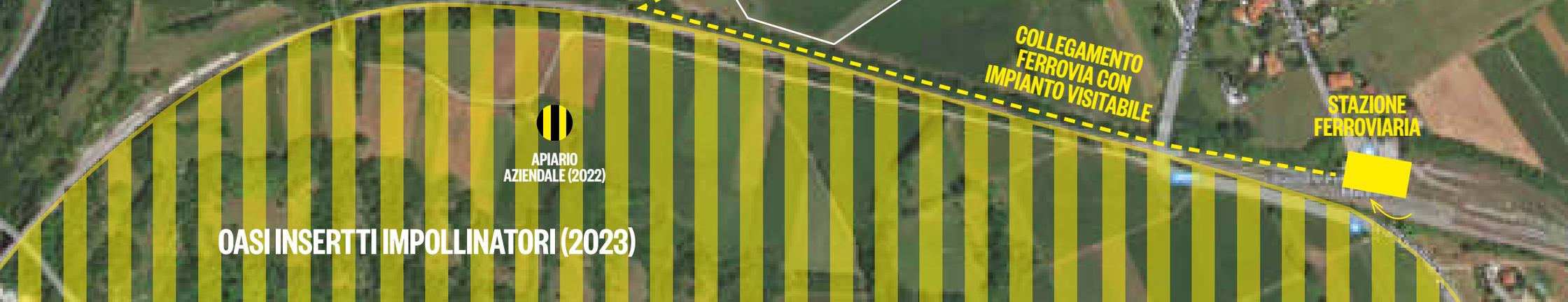


APIARIO
AZIENDALE (2022)

OASI INSERTI IMPOLLINATORI (2023)

COLLEGAMENTO
FERROVIA CON
IMPIANTO VISITABILE

STAZIONE
FERROVIARIA

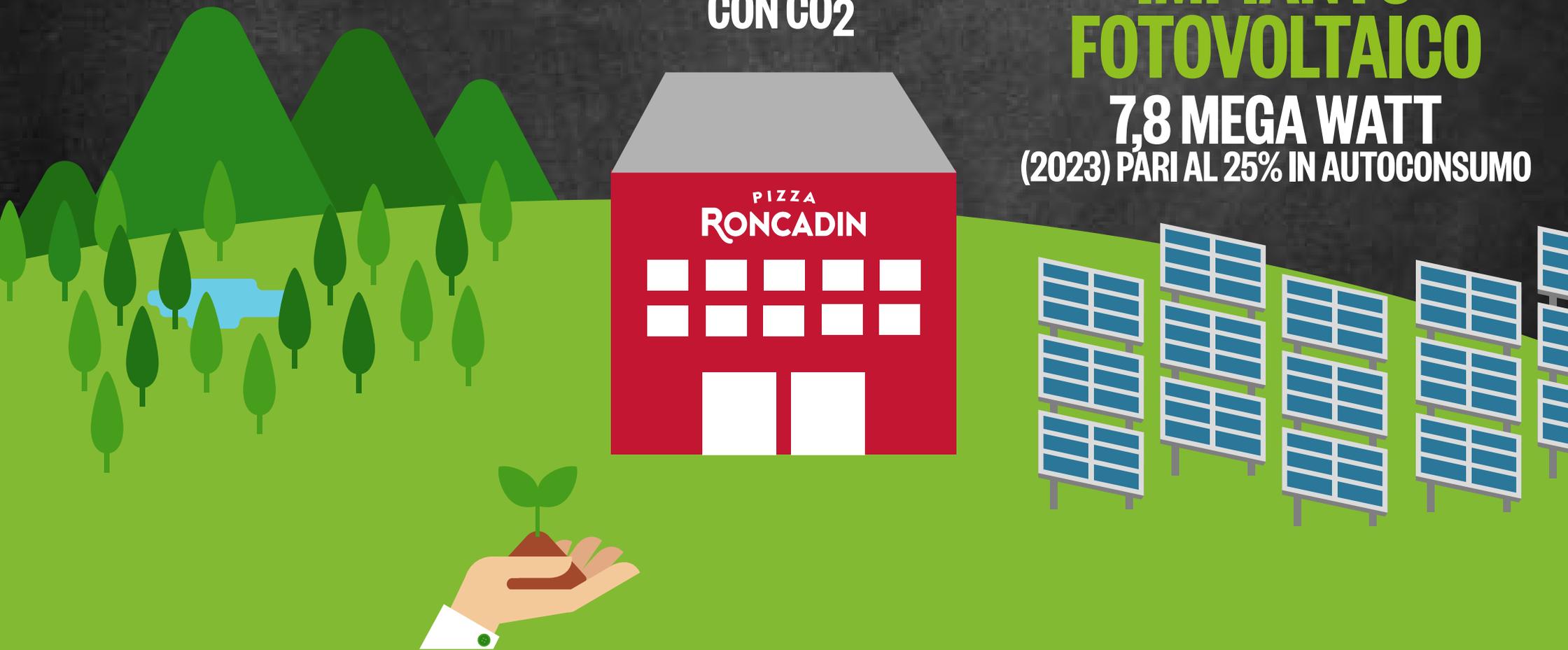


RONCADIN, SEMPRE PIÙ GREEN



**IMPIANTO
SURGELAZIONE
ALTAMENTE PERFORMATE
CON CO₂**

**IMPIANTO
FOTOVOLTAICO
7,8 MEGA WATT
(2023) PARI AL 25% IN AUTOCONSUMO**



FABBRICA VISITABILE



STORIE DI SUCCESSO:



250.000
VISITATORI/ANNO



50.000
VISITATORI/ANNO



**TOUR VISITA
+ PIZZERIA E SHOP**

FABBRICA VISITABILE

TURISMO INDUSTRIALE



Alla stregua di numerosi altri casi di successo nel settore alimentare (Heineken, Perugina, nel triveneto Dok Dall'Ava, Birra Pedavena e le cantine vinicole e nella vicina Austria Zotter cioccolato e Haubis pane surgelato) verrà creato un percorso guidato all'interno dello stabilimento e della filiera integrata per far conoscere il mondo della pizza assieme alla passione e alla qualità con cui viene prodotta.

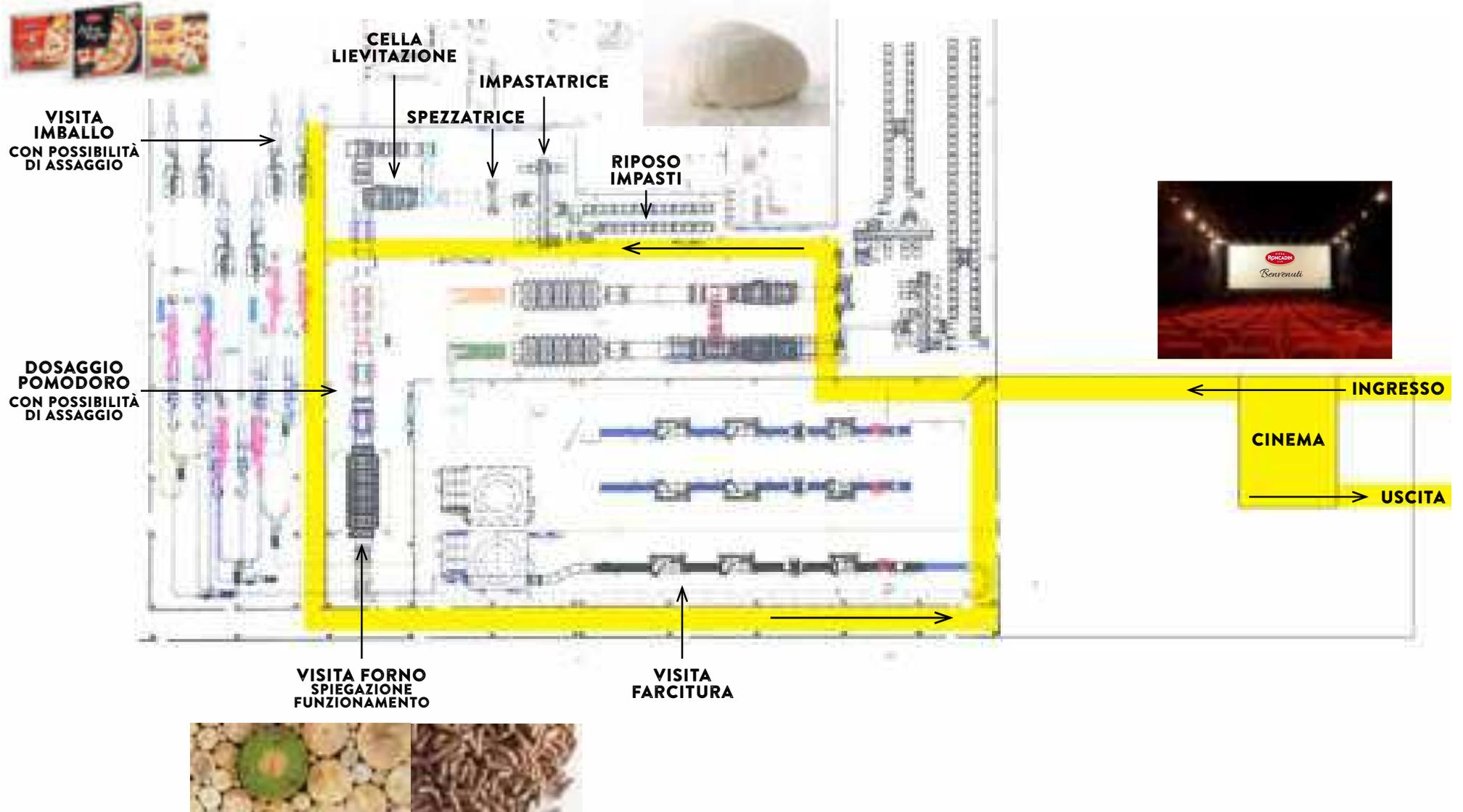
Si potrà sostanziale in tre ambienti e modalità di apprendimento:

- 1. VISIVO: attraverso una galleria dedicata con vetrata trasparente verso la nuova linea produttiva;*
- 2. EMOZIONALE: attraverso una sala cinema o una sala interattiva dove verrà raccontata la storia dell'azienda, le fasi del processo produttivo, i vantaggi della catena del freddo e le caratteristiche di una buona pizza;*
- 3. ESPERIENZIALE: attraverso una cucina dove poter replicare con le mani le fasi industriali di impasto, farcitura e cottura. Nella stessa cucina prenderanno parte dei corsi con i nostri esperti dell reparto R&D*



FABBRICA VISITABILE

DIDATTICA INDUSTRIALE



FABBRICA VISITABILE

TURISMO INDUSTRIALE - L'ESPERIENZA PER I PIÙ PICCOLI:
DAL 2021: VISITA + LABORATORIO + DEGUSTAZIONE



FABBRICA VISITABILE

DESTINAZIONE ENOGASTRONOMICA



L'aumento dei dipendenti, l'indotto creato dalla filiera integrata, i flussi turistici dovuti alla fabbrica visitabile renderanno indispensabile il potenziamento delle attuali strutture ricettive.

Verrà ampliato l'attuale spaccio aziendale che si trasformerà in una Bottega della Pizza di 250 mq e verrà creata una moderna pizzeria rifornita esclusivamente con gli ingredienti dello stabilimento che sarà meta anche serale e nei giorni festivi per tutta la comunità locale.

Verranno creati ambienti moderni, confortevoli e informali adatti ad accogliere dipendenti, turisti, scolaresche e famiglie.

Questa destinazione servirebbe anche a valorizzare la rinnovata linea ferroviaria Sacile-Sequals e la stazione ferroviaria di Meduno.



FABBRICA VISITABILE LA PIZZERIA



FABBRICA VISITABILE

LO SHOP CON PRODOTTI LOCALI



APIARIO AZIENDALE

DAL 2022: VISITA IN AZIENDA PER GRUPPI E SCUOLE





GRAZIE!

IL SEGRETARIO GENERALE

IL PRESIDENTE

VISTO : IL PRESIDENTE