



COMUNE DI UDINE

PIANO REGOLATORE  
GENERALE COMUNALE

VARIANTE N.

---

FASCICOLO

Ambito di riqualificazione urbana per la STU  
(Società di trasformazione urbana)

**Proposta normativa**  
**Elaborati grafici: legenda, viabilità, vincoli procedurali**

---

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO  
PIANIFICAZIONE TERRITORIALE  
Dott. Giorgio PILOSIO

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO  
TERRITORIO E AMBIENTE  
Ing. Pino BELLINETTI

## PROPOSTA NORMATIVA

Il Capo 1° - “Azzonamento”, del titolo 2° - “Disciplina edificatoria delle Zone” delle Norme di Attuazione del PRGC vigente, viene integrato con un ulteriore articolo, avente il seguente testo.

(la numerazione dell'articolo è riferita al testo vigente, tenendo tuttavia conto che essendo in corso, la completa revisione del documento delle Norme di Attuazione, potrebbe essere necessario attribuire allo stesso una nuova numerazione)

### **ART. 12 ter – AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DELL'AREA S.T.U. (ZS - STU)**

#### *1. Ambito di intervento*

L'Ambito di intervento denominato “STU” comprende le aree dell'ex fabbrica dismessa SAFAU, della Caserma Piave, dello scalo merci ferroviario Sacca e di altre aree di proprietà privata, così come delimitato con Delibera di C.C. n. 74 del 10/07/2006 (Direttiva per le “Zone sensibili per trasformazione urbanistica”).

#### *2. Obiettivi generali della trasformazione*

L'obiettivo generale della trasformazione è quello di riqualificare e valorizzare l'ambito attraverso un riassetto urbanistico complessivo, riutilizzando in parte alcune strutture edilizie dismesse, e, nel contempo, potenziare il ruolo della Città di Udine attraverso la localizzazione di funzioni di servizio e terziarie di rilievo urbano, in un'area fortemente centrale e della quale va accresciuto il grado di accessibilità territoriale.

#### *3. Articolazione in sottozone*

L'ambito si suddivide in tre sottozone:

- sottozona “ZS – STU.A” del “Centro urbano della intermodalità passeggeri”, coincidente con il sedime del scalo ferroviario dismesso di Sacca ;
- sottozona “ZS – STU.B” dell’ “Ambito per funzioni prevalentemente terziarie – direzionali e commerciali ex Safau”, coincidente con il sito della Ex SAFAU, delle altre proprietà private e dello scalo ferroviario dismesso del Gervasutta;
- sottozona “ZS – STU.C” dell’ “Ambito per funzioni prevalentemente residenziali e per funzioni compatibili -Caserma Piave”, coincidente con l'ambito della Caserma stessa.

#### *4. Modalità attuative*

L'attuazione avverrà sulla base di un Piano Attuativo comunale (PAC) di iniziativa pubblica, esteso alle tre sottozone, eventualmente attuabile singolarmente per ognuna delle sottozone, come individuate nella planimetria di azzonamento del PRGC in scala 1:5.000.

Il Piano attuativo unitario sarà redatto dall'Amministrazione comunale, ovvero dalla Società di Trasformazione Urbana all'uopo delegata e, fermo restando il carattere unitario dell'intervento, in particolare per quanto attiene le reti infrastrutturali principali e le opere di interesse generale, potrà essere attuato per stralci funzionali relativi alle tre sottozone, dai proprietari singoli o riuniti in consorzio o direttamente dalla Società di Trasformazione Urbana (STU).

#### *5. Prestazioni ecologico – ambientali*

Oltre a quelli specificatamente dettagliati per ogni sottozona, il Piano attuativo dovrà considerare, per l'intera sua estensione, le correlazioni esistenti tra le eventuali operazioni di bonifica o di messa in sicurezza, che si rendessero necessarie per l'utilizzo dell'ambito, le singole destinazioni d'uso previste e le condizioni dei suoli interessati dall'intervento complessivo di riqualificazione, tenendo conto degli esiti degli studi e dei sondaggi in corso, espressamente finalizzati a delineare lo stato dei luoghi, in particolare per i sedimenti della Ex SAFAU, analizzando e approfondendo, conseguentemente, la

collocazione delle strutture/servizi e degli insediamenti da realizzare, all'interno di un quadro localizzativo organico e coerente.

#### *6. Disposizioni per le singole sottozone*

Per le sottozone come sopra identificate sono previste le disposizioni di cui ai commi seguenti.

#### *6.1 SOTTOZONA "ZS – STU.A"*

##### *6.1.1 La previsione è rivolta:*

- alla realizzazione di una nuova centralità urbana con una elevata integrazione tra la funzione di nodo scambiatore multimodale tra trasporto pubblico e trasporto privato (Centro Intermodale Passeggeri) e funzioni commerciali, di ristorazione e direzionali e con una adeguata dotazione di spazi per la sosta;
- alla localizzazione della nuova autostazione del Trasporto pubblico locale (TPL);
- alla qualificazione del sistema degli spazi pubblici e dell'intero asse di viale Europa Unita – piazzale della Stazione.

##### *6.1.2 L'edificabilità complessiva della sottozona dovrà avvenire nel rispetto delle seguenti disposizioni.*

E' consentita una edificazione massima di 18.000 mq in termini di superficie utile (esclusa l'autostazione).

Sono ammesse le seguenti funzioni insediabili:

- terminal mezzi pubblici, autostazione;
- galleria commerciale (fino alla media struttura di vendita) e direzionale e funzioni complementari, quali centri informazioni, pubblici esercizi e altre funzioni, finalizzate a valorizzare il ruolo di "vetrina" della città di Udine;
- parcheggi scambiatori auto/TPL, auto/treno; auto/bici.

##### *6.1.3 Standard urbanistico - edilizi.*

E' prevista la cessione dei parcheggi di relazione sulla base dei parametri stabiliti dalle presenti norme per le funzioni commerciali e direzionali.

##### *6.1.4 Nella progettazione del piano attuativo si dovrà inoltre fare riferimento alle seguenti prestazioni.*

###### *6.1.4.1 Prestazioni morfologiche*

I nuovi volumi commerciali - direzionali dovranno assicurare un rapporto diretto con il contesto urbano ed il collegamento con il fabbricato viaggiatori ed i servizi della stazione storica da un lato, e con l'autostazione dall'altro.

Dovrà essere posta particolare attenzione alla riorganizzazione del piazzale della Stazione, dove si effettua in prevalenza l'interscambio con i trasporti urbani, anche attraverso la riduzione dei punti di conflitto tra mobilità pedonale e mobilità automobilistica, la riorganizzazione delle fermate dei mezzi pubblici, la messa in opera di pavimentazioni, sistemazioni a terra ed elementi di arredo che favoriscano la continuità dei percorsi pedonali e assicurino un sostanziale miglioramento della qualità urbana. L'articolazione del sistema di percorsi e di spazi di servizio per l'utenza ferroviaria e per l'utenza "urbana" allargata, deve rispondere a criteri che assicurino una percezione di sicurezza.

Vanno ricercate a questo proposito soluzioni di articolazione spaziale che, assieme ad una qualità architettonica (nella scelta dei materiali, delle soluzioni costruttive, degli arredi delle segnalazioni, ecc.) garantiscano anche condizioni adeguate di visibilità e illuminazione.

L'accesso dei bus e dei taxi nonché degli autoveicoli diretti all'Autostazione è preferibile avvenga da via delle Ferriere, tramite una corsia di ingresso unidirezionale di sezione adeguata.

L'uscita dovrebbe avvenire, sia per i mezzi del TPL sia per gli autoveicoli, su viale Europa Unita con una unica sede stradale con corsie separate.

###### *6.1.4.2 Prestazioni ecologico - ambientali*

Il Piano attuativo dovrà prevedere la salvaguardia e la riqualificazione/rinaturalizzazione del tratto del canale Ledra (compatibilmente con l'asse urbano di scorrimento nord-sud), anche attraverso la conservazione di una fascia verde a ridosso del canale Ledra.

Tra il fabbricato dell'autostazione e gli edifici residenziali prospicienti Viale delle Ferriere, dovrà essere prevista una fascia destinata a verde, trattata con essenze arboree con funzione di mitigazione.

#### 6.1.4.3 Prestazioni delle infrastrutture per la mobilità

Il Piano attuativo provvederà a verificare la possibilità di interrimento del tratto di viale Europa Unita tra le vie De Rubeis e P.le D'Annunzio, finalizzato alla separazione dei flussi del trasporto pubblico urbano ed extraurbano e pedonali-ciclabili (in superficie) da quelli privati su gomma (interrati).

### 6.2 SOTTOZONA "ZS – STU.B"

#### 6.2.1 La previsione è rivolta:

- alla realizzazione di un "parco servizi", condensatore di funzioni di eccellenza urbana che connotano il ruolo regionale di Udine, valorizzando sia le funzioni di servizio pubblico che di servizio privato ai cittadini ed alle imprese; è prevista la localizzazione di una quota di residenza integrativa, funzionale anche a garantire un uso complementare dell'area durante l'intero arco della giornata.
- l'intervento di trasformazione dovrà assicurare riconoscibilità all'area mediante un progetto complessivo centrato sulla evidenza di interventi architettonicamente significativi ed emblematici, su di un elevato standard di qualità degli spazi aperti e delle infrastrutture. La trasformazione urbana si dovrà caratterizzare per l'impiego, nelle soluzioni edilizie e nel progetto delle opere di urbanizzazione e degli spazi aperti, dei principi della bioedilizia e del contenimento del consumo di risorse non rinnovabili;
- alla conservazione della memoria storica produttiva dell'area, con recupero del manufatto del forno Martin-Siemens e della relativa ciminiera, e l'eventuale recupero di parti dell'edificio della Galleria dell'ex Safau;
- alla valorizzazione della presenza dello storico canale artificiale Ledra;
- alla realizzazione di un asse stradale di scorrimento, con direzione Nord-Sud, ad elevata capacità, integrativo degli assi esistenti di via Lumignacco e di via Marsala, finalizzato anche a migliorare l'accessibilità al polo ospedaliero del Gervasutta;
- al potenziamento della permeabilità pedonale e ciclabile attraverso la creazione di un sistema di spazi di connessione nord-sud ed est-ovest, il più possibile continuo;
- alla minimizzazione dei parcheggi in superficie e alla sistemazione dei parcheggi a raso, ove previsti, mediante piantumazione con essenze arboree, favorendo una loro dislocazione diffusa piuttosto che concentrata.

#### 6.2.2 L'edificabilità complessiva dell'ambito dovrà avvenire nel rispetto delle seguenti disposizioni.

E' consentita una edificazione massima di 76.000 mq in termini di superficie utile .

Sono ammesse le seguenti funzioni caratterizzanti:

- direzionale pubblico e privato (tra cui servizi di consulenza e accompagnamento al sistema produttivo locale, in relazione alla connessione diretta dell'area con la Zona Industriale Udinese);
- attività commerciali del settore alimentare e non (anche di grande struttura di vendita);
- attrezzature culturali e spazi espositivi e show room;
- attività ricettivo congressuali;
- servizi per la persona ed il tempo libero.

E' ammessa una quota di funzioni residenziali fino ad un massimo del 40% della edificabilità consentita. Per le funzioni caratterizzanti dovranno essere favorite, in fase attuativa, le capacità sinergiche del mix funzionale (come ipotizzato nello Studio di Fattibilità per la STU), incentivando la compresenza di destinazioni e servizi a diversa gestione e stimolando la localizzazione di servizi strategici per l'immagine e lo sviluppo d'area (*culturali*: musei, spazi per esposizioni, auditorium; *produttivi*: uffici di rappresentanza e sedi di associazioni di categoria, tali in particolare da permettere un utilizzo anche notturno e serale degli spazi - es. teatri e cinema, ecc.).

#### 6.2.3 Standard urbanistico – edilizi.

Gli standard sono quelli previsti dalle presenti norme per le zone "BI soggette a piano attuativo" per i parcheggi stanziali e di relazione e per le opere di Urbanizzazione primaria e secondaria.

6.2.4 Nella progettazione del piano attuativo si dovrà inoltre fare riferimento alle seguenti prestazioni.

#### 6.2.4.1 Prestazioni morfologiche.

Dovrà essere ricercata una continuità degli spazi pubblici di relazione (spazi aperti pedonali e ciclabili, piazze, ecc.), massimizzando la dotazione di spazi di uso pubblico rispetto a quelli privati, operando la connessione del luogo della memoria storica (il Forno Martin Siemens e la relativa ciminiera) con l'ambito della Caserma Piave, anche in relazione al mantenimento di "corridoi verdi" nord-sud da un lato, e l'ambito del Centro intermodale passeggeri – Centro storico dall'altro.

Dovrà essere in particolare garantita una continuità est-ovest dei percorsi, prevedendo la sede stradale dell'asse primario di scorrimento (nord/sud) a quota ribassata dal piano campagna. Anche al fine di un richiamo della memoria storica del luogo, potrà essere assunta nella definizione della direzione di giacitura prevalente dei nuovi volumi edilizi e di disposizione della trama viaria e pedonale ciclabile di distribuzione interna, l'allineamento dettato dall'edificio della "Galleria".

Con riguardo alla progettazione degli spazi a verde pubblico e/o privato, l'articolazione delle zone verdi interne, nelle parti adibite a funzioni terziarie, dovrà caratterizzarsi come sistema di spazi ad alta intervisibilità con gli uffici e spazi di rappresentanza, con vegetazione a bassa manutenzione, elementi di arredo ad alta visibilità, viali alberati (con essenze autoctone), piazze o comunque aree di aggregazione sociale.

#### 6.2.4.2 Prestazioni ecologico – ambientali.

Nella progettazione del verde privato di pertinenza si dovranno prevedere aree in dimensioni e forme estese, non solo per funzioni di rappresentanza (es. per le funzioni terziarie), ma anche di schermatura, biopotenziamento e climatizzazione, con eventuali forme/sistemi di vegetazione anche su tetti o terrazze o pareti degli edifici ed eventuale impiego del verde anche per articolare e qualificare l'attacco a terra degli edifici.

La collocazione del verde di ambientazione lungo il rilevato ferroviario, deve essere coerente con il progetto di bonifica dei suoli, in quanto tale area potrà essere anche funzionale alla messa in sicurezza di parte dei terreni da bonificare; saranno dunque da prevedersi limitazioni alle specie arboreo - arbustive da impiantare.

Dovranno essere previsti interventi di riqualificazione e rinaturalizzazione del Canale Ledra come elemento ecologico - ambientale del progetto degli spazi aperti.

Si prescrive il mantenimento di una superficie permeabile non inferiore al 30 % della superficie territoriale.

Si dovrà prevedere, ove possibile, la creazione di piccoli bacini di raccolta e trattamento, mediante tecnologie naturali, delle acque meteoriche da riutilizzare per irrigazione od altri usi o restituire in loco alla circolazione superficiale, verificando l'opportunità di sub-irrigazione della falda.

Le tipologie del verde di ambientazione previste, che dovranno essere specificate, dettagliate e/o integrate in sede di progettazione particolareggiata, comprendono:

- il mantenimento delle alberature di pregio esistenti, comprensivo degli eventuali interventi di manutenzione e di sostituzione delle stesse alberature;
- la realizzazione di fasce alberate che dovranno indicativamente essere attrezzate con essenze arboree ed arbustive autoctone, con un parametro di densità arborea  $A = 2$  alberi ogni 100 mq di superficie permeabile e un parametro di densità arbustiva  $Ar = 4$  arbusti ogni 100 mq di superficie permeabile; nelle aree relative è vietata l'installazione di attrezzature pubblicitarie e di attrezzature per il tempo libero, ad eccezione di eventuali ambiti adiacenti a spazi di sosta stradali, che potranno essere attrezzati con panchine e manufatti similari;
- la realizzazione di 'dune' alberate opportunamente sistemate per il deflusso e l'assorbimento delle acque piovane da attrezzate a verde con essenze arboree ed arbustive autoctone, con un parametro di densità arborea  $A = 1$  albero ogni 100 mq di superficie permeabile e un parametro di densità arbustiva  $Ar = 2$  arbusti ogni 100 mq di superficie permeabile;
- la installazione di barriere antirumore artificiali, utilizzando preferibilmente quelle realizzate in legno e comunque integrate da elementi di verde.

In fase di predisposizione del Piano attuativo, dovrà essere verificata la possibilità di sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili per il soddisfacimento, in tutto od in parte, del fabbisogno energetico degli insediamenti.

Nel Piano attuativo il lay-out delle strade, dei lotti liberi, dei singoli edifici ed il progetto delle aree verdi, dovrà tendere a:

- garantire un accesso ottimale alla radiazione solare per tutti gli edifici;
- orientare le strade e i lotti in modo da privilegiare la disponibilità di ampie superfici esposte a sud, che consentano l'applicazione dei principi di edilizia bioclimatica e l'installazione ottimale di sistemi solari attivi termici e fotovoltaici;
- trarre vantaggio dai venti prevalenti per strategie di ventilazione/raffrescamento naturale degli edifici e delle aree di soggiorno esterne (piazze, giardini...);
- utilizzare localizzazione e composizione degli spazi attrezzati a verde e/o invasi d'acqua, anche al fine di innescare brezze termiche dal verde al costruito con funzione di "cleaning" dell'aria, raffrescamento, controllo dell'umidità relativa.

#### *6.2.4.3 Prestazioni delle infrastrutture per la mobilità*

A partire dallo schema viario definito nel Masterplan (Tav. 07 dello Studio di fattibilità), il Piano attuativo dovrà sviluppare la viabilità con una struttura fortemente gerarchizzata. Alla viabilità primaria (asse di scorrimento nord sud) è attribuita la funzione di gestione dei flussi di attraversamento e dei flussi con origine e destinazione da e per le funzioni insediate nell'area. La maglia portante della viabilità di distribuzione interna dovrà prevedere nodi organizzati preferibilmente a rotatoria.

L'accesso alle funzioni direzionali - commerciali e residenziali dovrà avvenire dalla viabilità secondaria (di distribuzione interna).

Alla viabilità secondaria è attribuita la funzione di gestione dei flussi con origine e destinazione interna all'area.

Le porzioni della sottozona "ZS - STU.B", delimitate dall'asse di scorrimento nord-sud e dalla maglia portante della viabilità di distribuzione interna, dovranno caratterizzarsi come "isole ambientali", ovvero "aree minime" all'interno delle quali operare con interventi di governo/moderazione del traffico veicolare e di organizzazione della mobilità ciclo-pedonale.

### *6.3 SOTTOZONA "ZS - STU.C"*

#### *6.3.1 La previsione è rivolta:*

- alla trasformazione dell'ambito corrispondente all'area demaniale dismessa della Caserma Piave, con l'insediamento di funzioni prevalentemente residenziali e funzioni compatibili con la residenza;
- in relazione ai fabbisogni di espansione del limitrofo plesso ospedaliero "Gervasutta", potrà essere destinata una quota dell'ambito, all'insediamento di funzioni residenziali - sanitarie (Residenze Sanitarie Assistite e simili).

#### *6.3.2 L'edificabilità complessiva della sottozona dovrà avvenire nel rispetto delle seguenti disposizioni.*

E' consentita una edificazione massima di 40.000 mq in termini di superficie utile.

Sono ammesse le seguenti funzioni caratterizzanti:

- Residenza, sia libera che convenzionata, nella misura massima dell'85 %;
- per la quota restante è ammessa la destinazione per attività commerciali (fino alla media struttura di vendita), pubblici esercizi e artigianato di servizio, uffici e studi professionali;
- potrà essere prevista una quota di residenza sanitaria assistita e funzioni socio-sanitarie, con riferimento al Piano di Sviluppo dell'Ospedale Gervasutta.

#### *6.3.3 Standard urbanistico -edilizi.*

Gli standard sono quelli previsti dalle presenti norme per le zone "BO/si" soggette a piano attuativo per i parcheggi stanziali e di relazione e per le opere di Urbanizzazione primaria e secondaria.

#### *6.3.4.1 Prestazioni morfologiche.*

In tutti i nuovi insediamenti previsti, gli edifici dovranno conseguire una tendenziale omogeneità nella configurazione e conformazione planimetrica, per ottenere una sequenza e composizione ordinata dei volumi.

I volumi relativi ai nuovi insediamenti dovranno essere studiati in modo da consentire aggregazioni successive, integrabili in un disegno complessivo generale, ispirato ad una qualificata tipologia edilizia basata sulla linearità e semplicità formale, in modo da garantire la continuità morfologica in particolare lungo gli assi viari principali.

Si dovrà ricercare una continuità degli spazi pubblici di relazione (spazi aperti pedonali e ciclabili, piazze, ecc.), massimizzando la dotazione degli spazi di uso pubblico rispetto a quelli privati.

L'asse principale di strutturazione dello spazio pubblico dovrà connettersi con l'asse principale della sottozona "ZS - STU.B" e risultare funzionalmente collegato ai corridoi verdi nord/sud di connessione tra il cuneo di verde agricolo esistente a sud dell'ambito ed il sistema del verde di progetto.

#### *6.3.4.2 Prestazioni ecologico – ambientali.*

Le funzioni residenziali dovranno essere adeguatamente protette mediante la realizzazione di fasce di verde di ambientazione stradale e ferroviario, rispettivamente lungo l'asse urbano di scorrimento ed il rilevato ferroviario.

Dovranno essere previsti interventi di riqualificazione e rinaturalizzazione del Canale Ledra, come elemento ecologico - ambientale del progetto degli spazi aperti.

Si prescrive il mantenimento di una superficie permeabile non inferiore al 40 % della superficie territoriale.

Dovrà essere prevista, ove possibile, la creazione di piccoli bacini di raccolta e trattamento, mediante tecnologie naturali, delle acque meteoriche da riutilizzare per irrigazione od altri usi o restituire in loco alla circolazione superficiale, verificando l'opportunità di sub-irrigazione della falda.

In fase di predisposizione del Piano attuativo dovrà essere verificata la possibilità di sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili per il soddisfacimento in tutto od in parte del fabbisogno energetico degli insediamenti.

Nel Piano attuativo il lay-out delle strade, dei lotti liberi, dei singoli edifici ed il progetto delle aree verdi, dovrà tendere a:

- garantire un accesso ottimale alla radiazione solare per tutti gli edifici;
- orientare le strade e i lotti in modo da privilegiare la disponibilità di ampie superfici esposte a sud, che consentano l'applicazione dei principi di edilizia bioclimatica e l'installazione ottimale di sistemi solari attivi termici e fotovoltaici;
- trarre vantaggio dai venti prevalenti per strategie di ventilazione/ raffrescamento naturale degli edifici e delle aree di soggiorno esterne (piazze, giardini...);
- utilizzare localizzazione e composizione degli spazi attrezzati a verde e/o invasi d'acqua anche al fine di innescare brezze termiche dal verde al costruito con funzione di "cleaning" dell'aria, raffrescamento, controllo dell'umidità relativa.

#### *6.3.4.4 Prestazioni delle infrastrutture per la mobilità.*

Gli ambiti territoriali delimitati dall'asse urbano principale e dalla maglia portante della viabilità di distribuzione interna, dovranno caratterizzarsi come "isole ambientali", ovvero "aree minime" all'interno delle quali operare interventi di governo e/o moderazione del traffico veicolare e di organizzazione della mobilità ciclo-pedonale.

# stralcio tav. L2Z - legenda esterno - ambito STU

<b>...omissis...</b>		H1	H1
ZONE SPECIFICHE		H1n	H1N
ZSD	LOTTIZZAZIONE VIA DORMISCH	H1n-2	H1N-2
ZSM	AMBITO CASCINA MAURONER	H21	H21
ZSF	AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE VIA DELLA FAULA	H2r	H2R
AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DIMOLIN NUOVO		H22-2	H22-2
ZSA	SOTTOZONA A	H22-3	H22-3
ZSB	SOTTOZONA B	H/P	H/ P
AMBITO DI RICOMPOSIZIONE UNITA' PRODUTTIVA		H-CONV	H
ZS1	SOTTOZONA 1		
			ATTREZZAT


# stralcio tav. L2Z - legenda esterno vigente


<b>...omissis...</b>		H1	H1
ZONE SPECIFICHE		H1n	H1N
ZSD	LOTTIZZAZIONE VIA DORMISCH	H1n-2	H1N-2
ZSM	AMBITO CASCINA MAURONER	H21	H21
ZSF	AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE VIA DELLA FAULA	H2r	H2R
AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA ZONA EX-SAFU		H22-2	H22-2
ZS Stu.A	SOTTOZONA A	H22-3	H22-3
ZS Stu.B	SOTTOZONA B	H/P	H/ P
ZS Stu.C	SOTTOZONA C	H-CONV	H
AMBITO DI RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA DIMOLIN NUOVO			
ZSA	SOTTOZONA A		
ZSB	SOTTOZONA B		
AMBITO DI RICOMPOSIZIONE UNITA' PRODUTTIVA			
ZS1	SOTTOZONA 1		
			ATTREZZAT


# stralcio tav. L2Z - legenda esterno variante

## legenda tav. 3 - aree sottoposte a vincoli procedurali

 lottizzazioni ante PRGC 1970 (ZTO BOe-4)

 piani attuativi di iniziativa pubblica in vigore

 piani attuativi di iniziativa privata (in vigore)

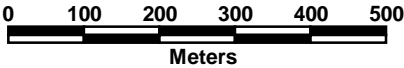
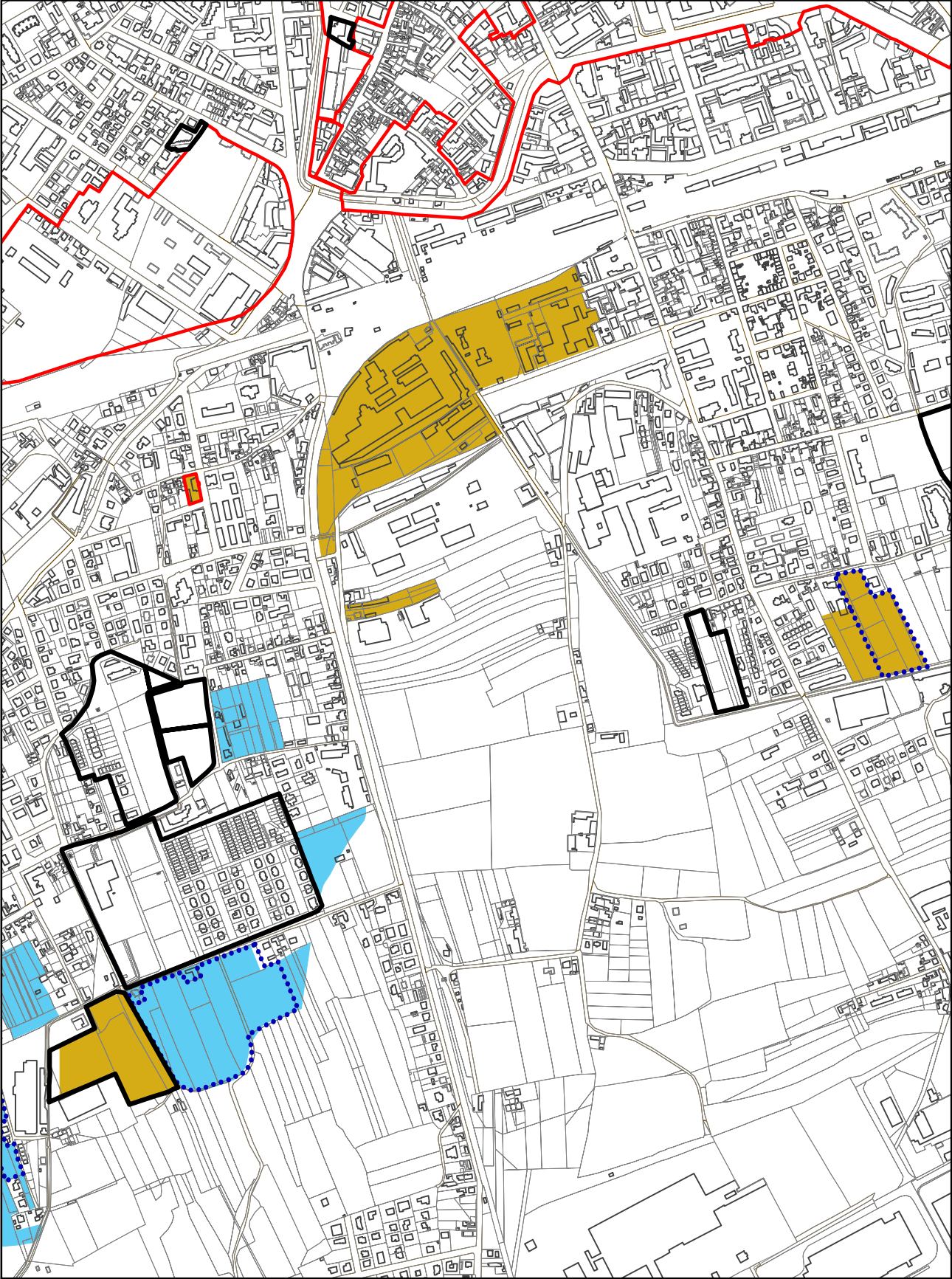
 piani attuativi in itinere

 ambiti soggetti a pianificazione attuativa obbligatoria

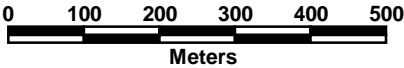
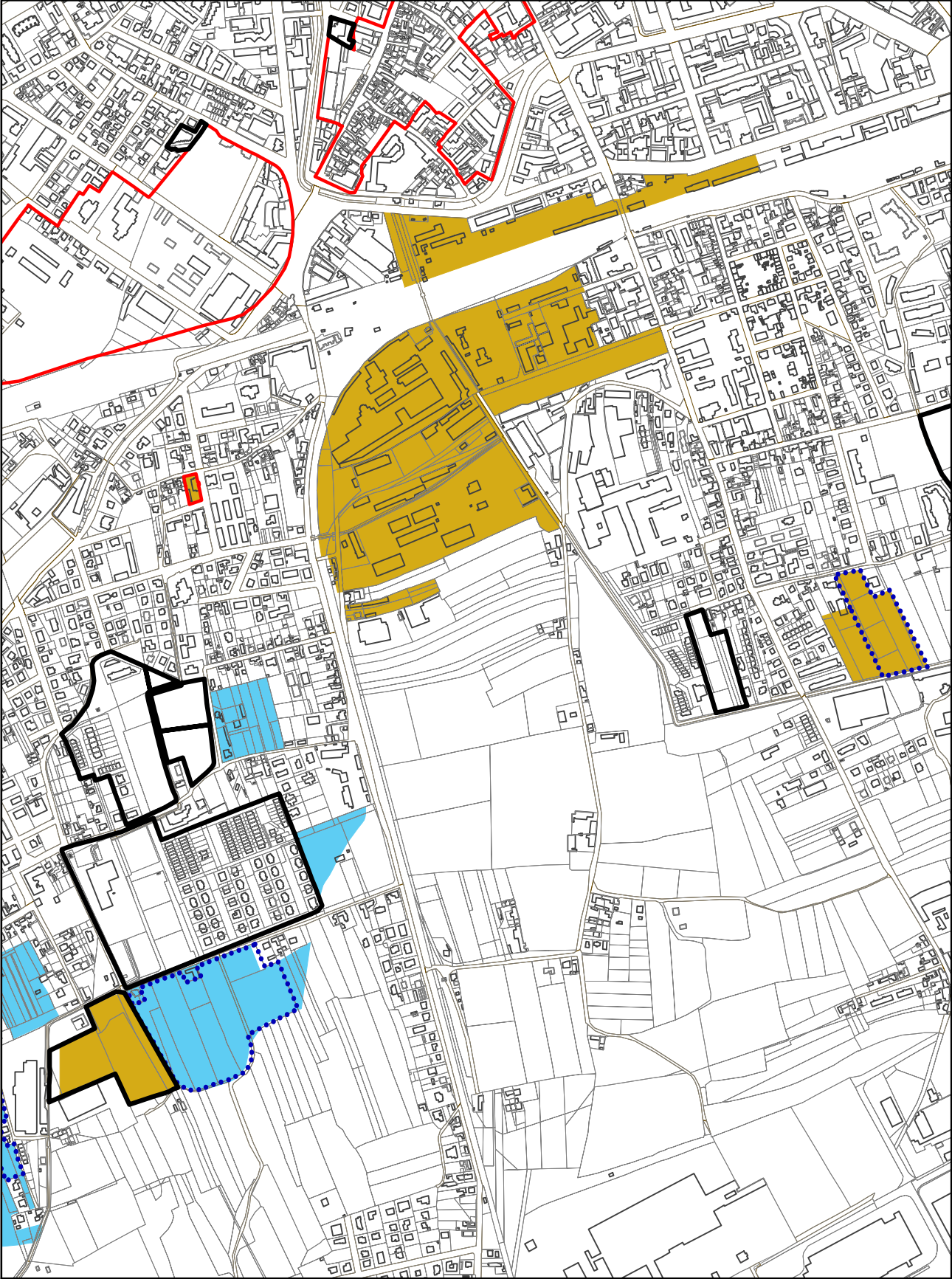
 zone C2

..... limite comunale

# stralcio tav. 3 - aree sottoposte a vincoli procedurali stato di fatto










# stralcio tav. 3 - aree sottoposte a vincoli procedurali variante







## legenda tav. Z - classificazione viabilità

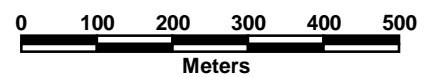
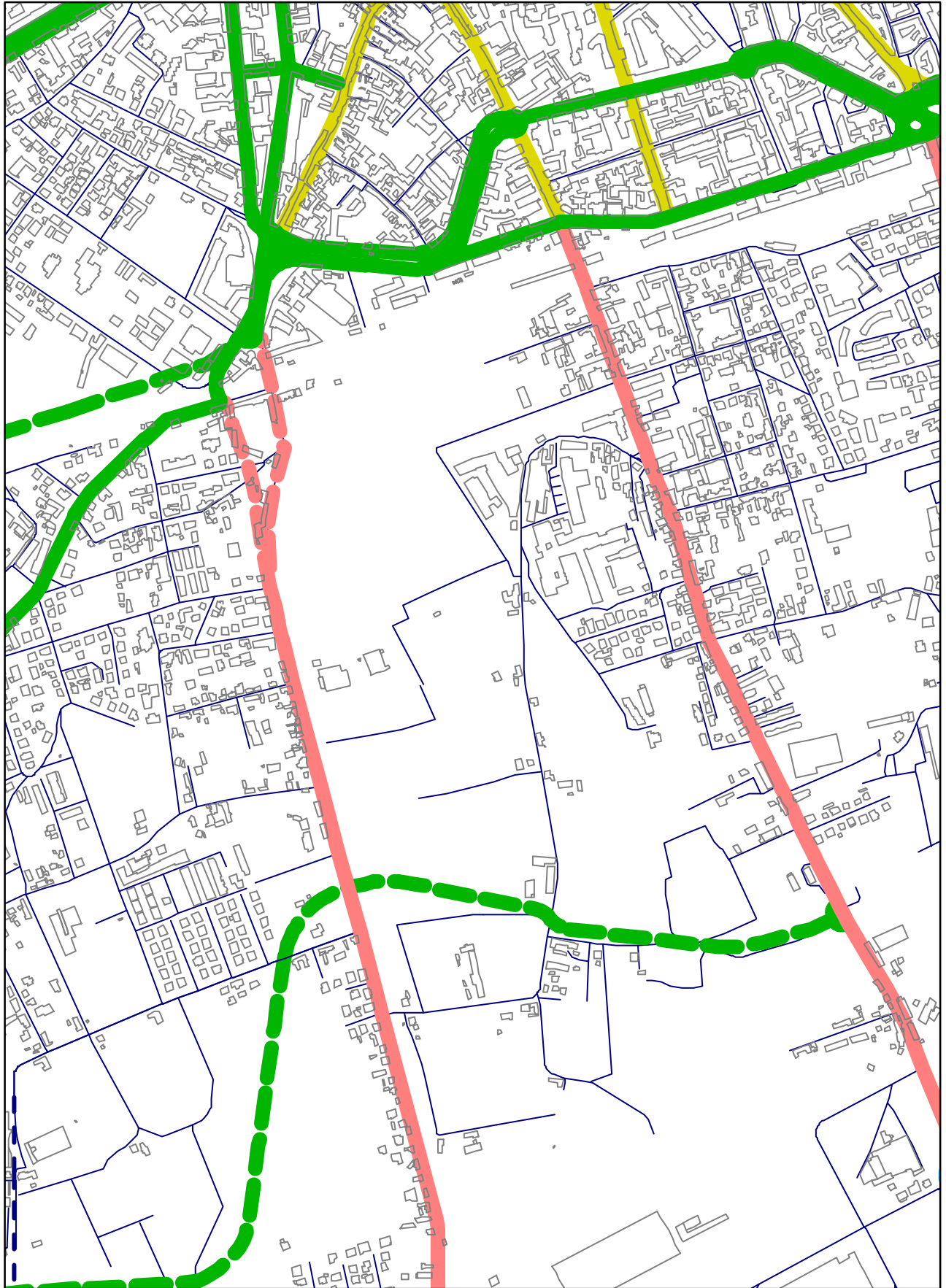
### viabilità esistente

	autostradale
	primaria di interesse regionale
	comprensoriale e urbana di scorrimento
	di interquartiere
	di quartiere
	locale interzonale
	locale

### viabilità di progetto

	comprensoriale e urbana di scorrimento
	di interquartiere
	di quartiere
	locale

# stralcio tav. Z - classificazione viabilità vigente



# stralcio tav. Z - classificazione viabilità variante

