



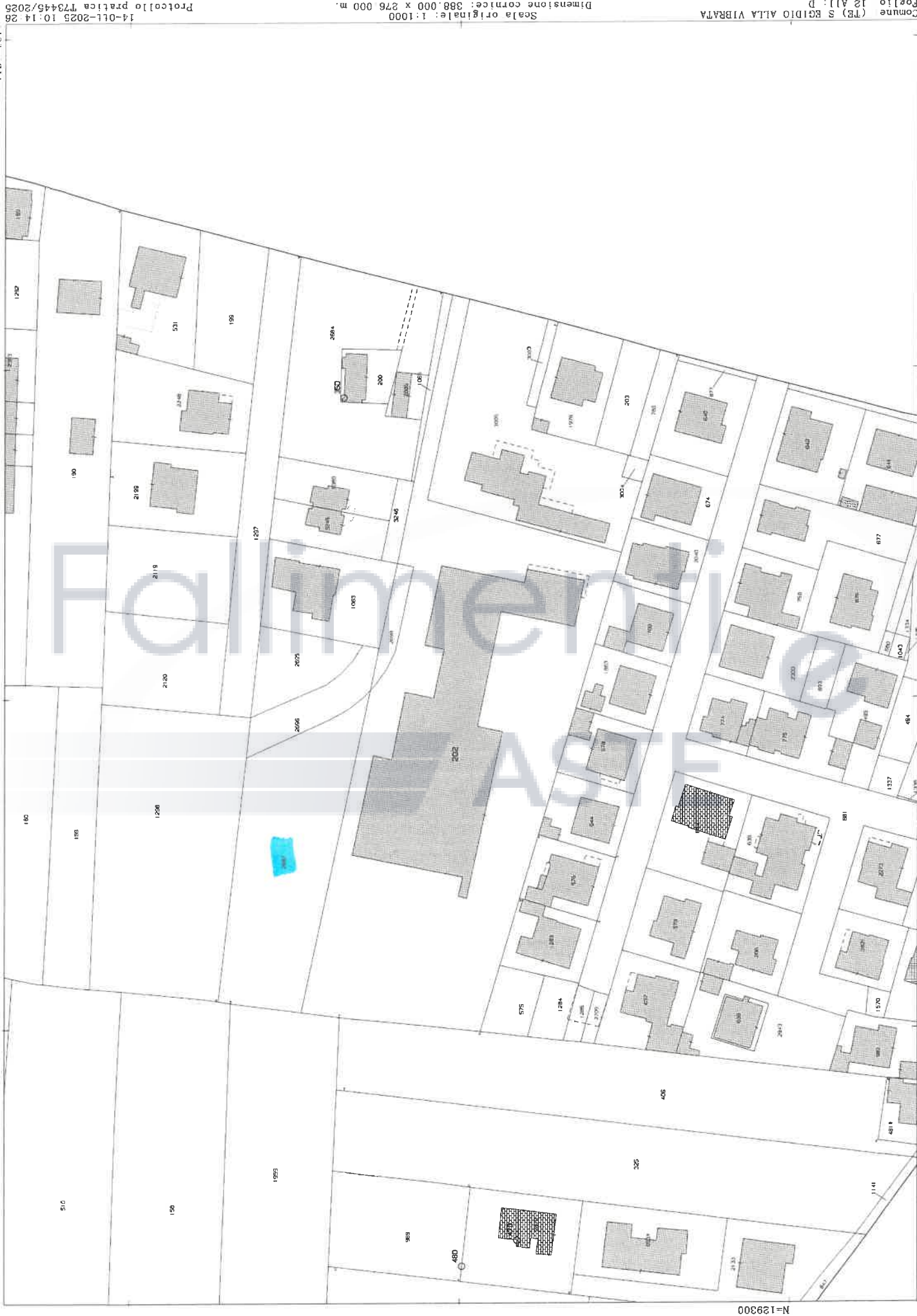
Studio Di Natale & Associati

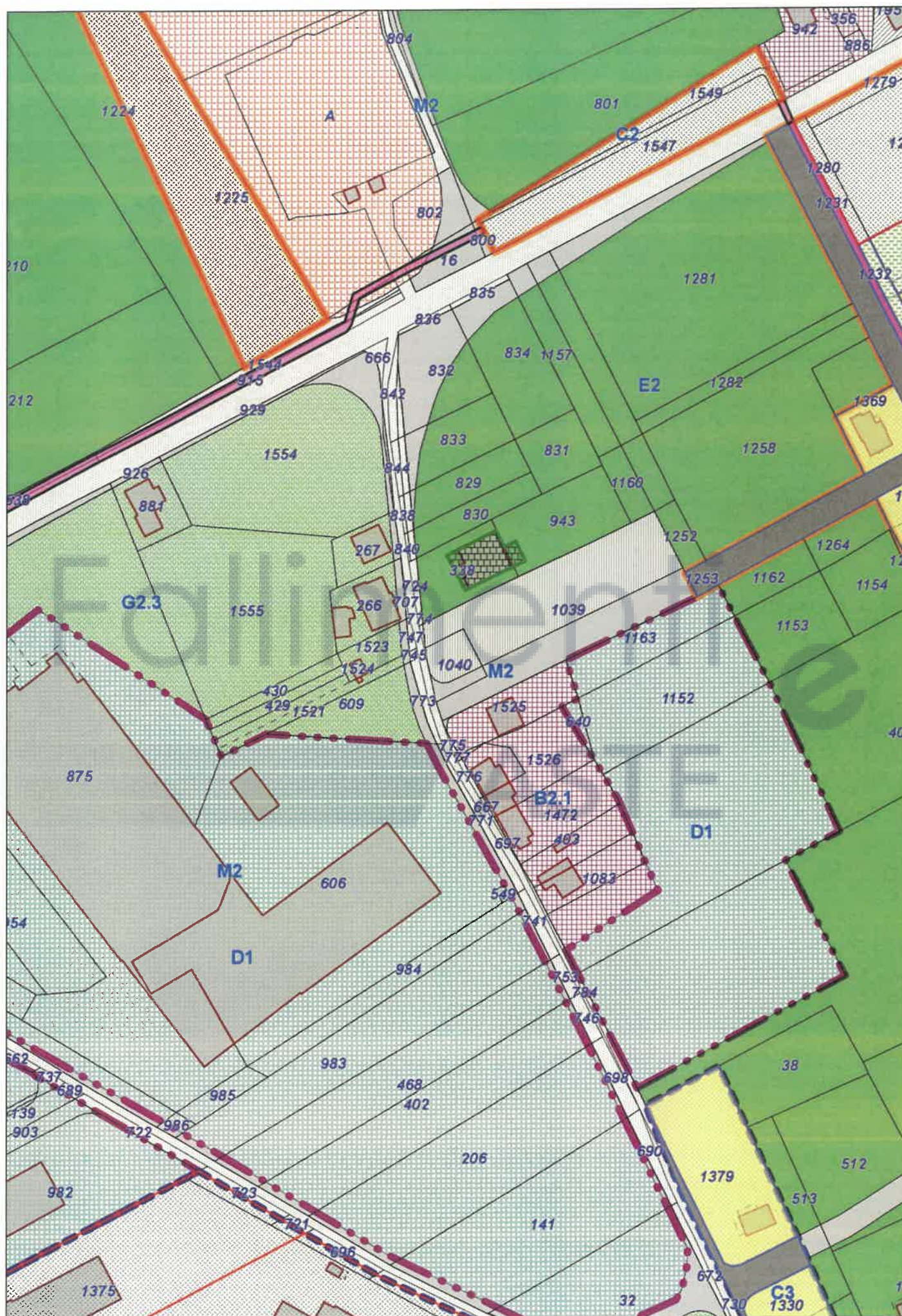
Progettazione - Consulenza tecnica civile/penale - Impianti

LOTTO 3

ASTE







I materiali disponibili nel sito Web vengono forniti a scopo puramente informativo e non hanno validità legale.



DATI PARTICELLA

CATASTO TERRENI - (n.1 immobile)

FOGLIO: 11 - PARTICELLA: 1040 - SUBALTERNO: - QUALITÀ: SEMIN ARBOR

CATASTO FABBRICATI - (n.0 immobili)

DESTINAZIONE URBANISTICA - (n.2 destinazioni)

FOGLIO: 11 - PARTICELLA: 1040

STRUMENTO: PRE - PIANO REGOLATORE ESECUTIVO

ZONA: M2 - Art. 102 N.T.A.

TIPO: Poligono

RICADE: 27,6%

DESCRIZIONE: Strade da potenziare e/o di nuova previsione

[Scarica Articolo della Norma](#)

(N.B. Fare comunque riferimento all'intera N.T.A.)

STRUMENTO: PRE - PIANO REGOLATORE ESECUTIVO

ZONA: M4 - Art. 102 N.T.A.

TIPO: Poligono

RICADE: 72,4%

DESCRIZIONE: Parcheggi pubblici e di uso pubblico

[Scarica Articolo della Norma](#)

(N.B. Fare comunque riferimento all'intera N.T.A.)

Art. 102 - Zone "M": definizioni e obiettivi del PRE:

1. Tali Zone sono destinate alla realizzazione e/o al mantenimento delle infrastrutture per la mobilità, vale a dire:
 - Strade esistenti
 - Strade da potenziare e/o di nuova previsione
 - Impianti di distribuzione carburanti e servizio alla mobilità
 - Parcheggi pubblici e di uso pubblico
 - Pista ciclopedonale
 - Strade già oggetto di convenzione
2. La categoria di intervento prevista è quella di attrezzatura del territorio.
3. L'ampliamento di strade esistenti, oltre che nei casi di esplicita indicazione grafica di piano, è sempre consentito, indipendentemente dalla specifica zona, nei seguenti casi:
 - all'interno delle fasce di rispetto stradale, indicate dal PRE o normativamente vigenti;
 - per l'incremento delle sezioni stradali entro i limiti di cui ai successivi punti.
4. Le caratteristiche geometriche e costruttive delle strade e relative attrezzature di svincolo, delle piazze e dei parcheggi di livello urbano sono stabilite, in fase attuativa, dalle aziende ed enti competenti, in accordo con l'Amministrazione Comunale, nel caso la stessa non sia titolare dell'intervento.
5. La tipologia delle infrastrutture, il cui tracciato di massima è individuato nelle tavole del PRE, avrà caratteristiche non inferiori alle seguenti:
 - Strada S.Nicolò – Castel di Lama: caratteristiche secondo progetto provinciale, ingombro complessivo (sede e fasce di rispetto laterali) m.133.0;
 - Variante esterna Viale Kennedy - via Metella: 1 corsia per senso di marcia, larghezza m.3.75; banchine laterali m.1.50, fasce di rispetto laterali o marciapiedi m.1.50 larghezza complessiva m.13.00;
 - Circonvallazione interna Via Virgilio – Corso Adriatico (tratti): 1 corsia per senso di marcia, larghezza m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1.50, larghezza complessiva m.10.50;
 - Ampliamento via Cincinnato : 1 corsia per senso di marcia, larghezza m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza complessiva m.10,50;
 - Trasversale Via Virgilio – Via Cincinnato: 1 corsia per senso di marcia m.3,70; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza totale m.10,50;
 - Trasversale impianti sportivi: 1 corsia per senso di marcia m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza totale m.10,50;
 - Trasversale Via Fermi – Corso Adriatico (tratti): 1 corsia per senso di marcia m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza totale m.10,50;
 - Altre strade interne ad aree residenziali -nuova previsione o ampliamenti-: 1 corsia per senso di marcia; larghezza complessiva (carreggiata e banchine laterali) non inferiore a m.6.00.

6. Nell'ambito dei "C"2 e "C"3 , i tracciati stradali sono stati dimensionati nella cartografia di PRE in modo tale da consentire in sede di realizzazione la definizione di strade con le seguenti caratteristiche geometriche minime:
 - per le strade locali: carreggiata m.7,00; fasce laterali di m.3,00 per la realizzazione di marciapiede e fascia alberata;
 - per le strade entro ambiti produttivi e direzionali: carreggiata m.9,00; fasce laterali di m.3,00 per la realizzazione di marciapiede e fascia verde di arredo e protezione;
 - marciapiedi: larghezza m. 1,50;
 - piste ciclabili: larghezza m. 2,75;
 - passaggi pedonali: larghezza m. 3,00;
 - aiuole alberate: larghezza m. 2,50;
 - aiuole alberate con piste ciclabili: larghezza m. 3,50.
7. Soluzioni diverse necessarie a garantire continuità con le urbanizzazioni esistenti saranno possibili in sede di definizione dei progetti preliminari.
8. Ogni progetto che modifica la geometria di strade esistenti deve essere accompagnato da una relazione che ne verifichi la compatibilità con la conservazione dei tracciati esistenti, circa la quale la Commissione Edilizia deve esprimere specifico parere.
9. L'Amministrazione Comunale specifica anche, in fase di progettazione preliminare, le caratteristiche geometriche delle restanti strade e zone di sosta, sia per nuove realizzazioni che per interventi su infrastrutture esistenti.
10. Nel caso in cui l'attuazione di nuove infrastrutture o l'adeguamento della viabilità esistente (ad esempio per la realizzazione di sistemazioni a rotatoria) comporti la necessità di acquisizione di terreni limitrofi all'attuale sede stradale, altrimenti zonizzate in sede PRE, la procedura di esproprio potrà essere eseguita senza necessità di modifica del PRE, a condizione che siano mantenuti i distacchi stradali minimi richiesti dalla normativa vigente. 10. bis L'attuazione delle previsioni di nuove infrastrutture o di adeguamento della viabilità esistente mediante intervento pubblico è subordinata alla verifica di eventuali accordi stipulati.
11. Le fasce di rispetto stradale sono dimensionate e disciplinate nel rispetto delle leggi e decreti in materia. Nelle Tavole del PRE possono essere previsti vincoli maggiori. Sono escluse dal vincolo di rispetto stradale le zone comprese nel perimetro del territorio urbanizzato. Tali fasce di rispetto possono essere acquisite dalle aziende ed enti competenti, anche mediante l'esproprio, al fine di costruire, ristrutturare, ampliare o dotare delle necessarie attrezzature le infrastrutture cui sono asservite. Possono anche essere realizzati impianti tecnologici pubblici o di interesse generale.
12. Le fasce di rispetto di cui al presente articolo, ovvero i limiti di strade ampliate per effetto delle disposizioni di cui ai precedenti commi in data successiva alla adozione dal PRE, non costituiscono specifica zonizzazione. Le zone comprese nelle fasce di rispetto o nei limiti di strade ampliate concorrono alla determinazione della potenzialità edificatoria. I limiti di dette fasce o strade ampliate non costituiscono confine di zona ai fini della determinazione delle distanze.
13. Negli edifici esistenti in fasce di rispetto stradali alla data di adozione del PRE possono essere effettuati interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione

straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia. Interventi di ampliamento e sopraelevazione possono essere realizzati soltanto alla condizione che non si determinino nuovi fronti prospicienti la strada, o che i nuovi volumi ricadano per intero al di fuori del limite di rispetto.

14. In sede di rilascio di concessione edilizia per recinzioni può essere prescritta una distanza minima di m. 3,50 dalla recinzione all'asse della strada prospiciente. In particolare tale prescrizione può non applicarsi in caso di allineamenti preesistenti, da conservare, quando esistano fabbricati a distanza inferiore o uguale a m. 3,50 dall'asse stradale, e in generale quando l'arretramento della recinzione rispetto al ciglio stradale sia impedito da elementi oggettivi. Può essere prescritta una distanza superiore in relazione all'importanza della strada prospiciente. 14. bis In sede di rilascio di concessione edilizia per recinzioni è prescritta una distanza minima di m. 1,50 dalla recinzione al ciglio della pista ciclopeditonale prospiciente. In particolare tale prescrizione può non applicarsi in caso di allineamenti preesistenti, da conservare, quando esistano fabbricati a distanza inferiore o uguale a m. 1,50 dal ciglio, e in generale quando l'arretramento della recinzione rispetto al ciglio della pista ciclopeditonale sia impedito da elementi oggettivi.

15. Le localizzazioni degli impianti di distribuzione carburante sono disciplinate ai sensi della legislazione vigente ed individuate nelle tavole di PRE. L'intervento diretto si attua nel rispetto dei seguenti indici e parametri:

lotto minimo =	2000 mq
Uf =	0.33 mq/mq
VI =	0.5 ml/ml
Dc =	5,00 ml
Ds =	5 ml salvo maggiori distanze prescritte dal codice della strada
Rc =	0.35 mq/mq
Hf =	12.50l

Usi consentiti:

2.A Terziario a moderato carico urbanistico

CORPO 1 - FUNZIONE ABITATIVA

- Abitazioni per custodi e altre abitazioni di servizio Se max 150 mq

CORPO 2 - FUNZIONI TERZIARIE E ARTIGIANATO DI PRODUZIONE

2.A Terziario a moderato carico urbanistico

- Attività di commercio al dettaglio fino a 150 mq. di superficie di vendita
- Parcheggi pubblici d'interesse locale
- Impianti di distribuzione carburanti
- Servizi all'auto

2."B" Terziario a forte carico urbanistico

- Pubblici esercizi
- Autostazione
- Strade e parcheggi pubblici funzionali ad attività di interesse urbano

CORPO 5 - FUNZIONI ALBERGHIERE E PER IL SOGGIORNO TEMPORANEO

- Attività alberghiera

16. I tracciati di mobilità alternativa legati alla fruizione ciclabile in sede propria sono individuati dalle tavole in scala 1:7.500 e 1:2.000 del PRE con apposita simbologia. I tracciati interni a spazi pubblici o di uso pubblico potranno essere modificati e precisati in sede di progettazione di detti spazi. Le piste ciclabili devono sempre essere accompagnate da apposite sistemazioni a verde: siepi, siepi alberate, aiuole di piante tappezzanti, filari alberati. Queste sistemazioni devono riprendere tratti salienti delle aree che collegano e, nell'insieme, dare un'idea di continuità del sistema. Anch'esse vanno quindi attentamente progettate, con i caratteri indicati per le alberate stradali.
17. L'Amministrazione Comunale attua una specifica azione per la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali anche attraverso l'utilizzo, in forma convenzionata o previa acquisizione, di tratti di sentieri su suolo privato o demaniale, con particolare attenzione per il collegamento intercomunale e di località di interesse storico e ambientale e di attrezzature sportive e ricreative di carattere extra urbano. I collegamenti destinati alla fruizione ciclabile da realizzare in sede propria sono individuati dalle tavole in scala 1:7.500 e 1:2.000 del PRE con apposita simbologia. I relativi tracciati saranno precisati in sede di progettazione preliminare. Sono questi i nuovi corridoi di possibile collegamento tra le aree verdi urbane, e tra queste ed il resto della città ed il territorio rurale. Ogni attività edilizia è vincolata alla realizzazione dell'impianto di distribuzione carburanti.
18. Ai fini dell'esecuzione delle opere di cui agli artt. 42 del Codice della Strada e 179 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 495/1992, come modificato dal D.P.R. 610/96), tutte le strade, esistenti e di previsione, sono definite residenziali.

Art. 102 - Zone "M": definizioni e obiettivi del PRE:

1. Tali Zone sono destinate alla realizzazione e/o al mantenimento delle infrastrutture per la mobilità, vale a dire:
 - Strade esistenti
 - Strade da potenziare e/o di nuova previsione
 - Impianti di distribuzione carburanti e servizio alla mobilità
 - Parcheggi pubblici e di uso pubblico
 - Pista ciclopedonale
 - Strade già oggetto di convenzione
2. La categoria di intervento prevista è quella di attrezzatura del territorio.
3. L'ampliamento di strade esistenti, oltre che nei casi di esplicita indicazione grafica di piano, è sempre consentito, indipendentemente dalla specifica zona, nei seguenti casi:
 - all'interno delle fasce di rispetto stradale, indicate dal PRE o normativamente vigenti;
 - per l'incremento delle sezioni stradali entro i limiti di cui ai successivi punti.
4. Le caratteristiche geometriche e costruttive delle strade e relative attrezzature di svincolo, delle piazze e dei parcheggi di livello urbano sono stabilite, in fase attuativa, dalle aziende ed enti competenti, in accordo con l'Amministrazione Comunale, nel caso la stessa non sia titolare dell'intervento.
5. La tipologia delle infrastrutture, il cui tracciato di massima è individuato nelle tavole del PRE, avrà caratteristiche non inferiori alle seguenti:
 - Strada S.Nicolò – Castel di Lama: caratteristiche secondo progetto provinciale, ingombro complessivo (sede e fasce di rispetto laterali) m.133.0;
 - Variante esterna Viale Kennedy - via Metella: 1 corsia per senso di marcia, larghezza m.3.75; banchine laterali m.1.50, fasce di rispetto laterali o marciapiedi m.1.50 larghezza complessiva m.13.00;
 - Circonvallazione interna Via Virgilio – Corso Adriatico (tratti): 1 corsia per senso di marcia, larghezza m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1.50, larghezza complessiva m.10.50;
 - Ampliamento via Cincinnato : 1 corsia per senso di marcia, larghezza m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza complessiva m.10,50;
 - Trasversale Via Virgilio – Via Cincinnato: 1 corsia per senso di marcia m.3,70; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza totale m.10,50;
 - Trasversale impianti sportivi: 1 corsia per senso di marcia m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza totale m.10,50;
 - Trasversale Via Fermi – Corso Adriatico (tratti): 1 corsia per senso di marcia m.3,75; banchine laterali o marciapiedi m.1,50; larghezza totale m.10,50;
 - Altre strade interne ad aree residenziali -nuova previsione o ampliamenti-: 1 corsia per senso di marcia; larghezza complessiva (carreggiata e banchine laterali) non inferiore a m.6.00.

6. Nell'ambito dei "C"2 e "C"3 , i tracciati stradali sono stati dimensionati nella cartografia di PRE in modo tale da consentire in sede di realizzazione la definizione di strade con le seguenti caratteristiche geometriche minime:
- per le strade locali: carreggiata m.7,00; fasce laterali di m.3,00 per la realizzazione di marciapiede e fascia alberata;
 - per le strade entro ambiti produttivi e direzionali: carreggiata m.9,00; fasce laterali di m.3,00 per la realizzazione di marciapiede e fascia verde di arredo e protezione;
 - marciapiedi: larghezza m. 1,50;
 - piste ciclabili: larghezza m. 2,75;
 - passaggi pedonali: larghezza m. 3,00;
 - aiuole alberate: larghezza m. 2,50;
 - aiuole alberate con piste ciclabili: larghezza m. 3,50.
7. Soluzioni diverse necessarie a garantire continuità con le urbanizzazioni esistenti saranno possibili in sede di definizione dei progetti preliminari.
8. Ogni progetto che modifica la geometria di strade esistenti deve essere accompagnato da una relazione che ne verifichi la compatibilità con la conservazione dei tracciati esistenti, circa la quale la Commissione Edilizia deve esprimere specifico parere.
9. L'Amministrazione Comunale specifica anche, in fase di progettazione preliminare, le caratteristiche geometriche delle restanti strade e zone di sosta, sia per nuove realizzazioni che per interventi su infrastrutture esistenti.
10. Nel caso in cui l'attuazione di nuove infrastrutture o l'adeguamento della viabilità esistente (ad esempio per la realizzazione di sistemazioni a rotatoria) comporti la necessità di acquisizione di terreni limitrofi all'attuale sede stradale, altrimenti zonizzate in sede PRE, la procedura di esproprio potrà essere eseguita senza necessità di modifica del PRE, a condizione che siano mantenuti i distacchi stradali minimi richiesti dalla normativa vigente. 10. bis L'attuazione delle previsioni di nuove infrastrutture o di adeguamento della viabilità esistente mediante intervento pubblico è subordinata alla verifica di eventuali accordi stipulati.
11. Le fasce di rispetto stradale sono dimensionate e disciplinate nel rispetto delle leggi e decreti in materia. Nelle Tavole del PRE possono essere previsti vincoli maggiori. Sono escluse dal vincolo di rispetto stradale le zone comprese nel perimetro del territorio urbanizzato. Tali fasce di rispetto possono essere acquisite dalle aziende ed enti competenti, anche mediante l'esproprio, al fine di costruire, ristrutturare, ampliare o dotare delle necessarie attrezzature le infrastrutture cui sono asservite. Possono anche essere realizzati impianti tecnologici pubblici o di interesse generale.
12. Le fasce di rispetto di cui al presente articolo, ovvero i limiti di strade ampliate per effetto delle disposizioni di cui ai precedenti commi in data successiva alla adozione dal PRE, non costituiscono specifica zonizzazione. Le zone comprese nelle fasce di rispetto o nei limiti di strade ampliate concorrono alla determinazione della potenzialità edificatoria. I limiti di dette fasce o strade ampliate non costituiscono confine di zona ai fini della determinazione delle distanze.
13. Negli edifici esistenti in fasce di rispetto stradali alla data di adozione del PRE possono essere effettuati interventi di manutenzione ordinaria, manutenzione

straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione edilizia. Interventi di ampliamento e sopraelevazione possono essere realizzati soltanto alla condizione che non si determinino nuovi fronti prospicienti la strada, o che i nuovi volumi ricadano per intero al di fuori del limite di rispetto.

14. In sede di rilascio di concessione edilizia per recinzioni può essere prescritta una distanza minima di m. 3,50 dalla recinzione all'asse della strada prospiciente. In particolare tale prescrizione può non applicarsi in caso di allineamenti preesistenti, da conservare, quando esistano fabbricati a distanza inferiore o uguale a m. 3,50 dall'asse stradale, e in generale quando l'arretramento della recinzione rispetto al ciglio stradale sia impedito da elementi oggettivi. Può essere prescritta una distanza superiore in relazione all'importanza della strada prospiciente. 14. bis In sede di rilascio di concessione edilizia per recinzioni è prescritta una distanza minima di m. 1,50 dalla recinzione al ciglio della pista ciclopeditonale prospiciente. In particolare tale prescrizione può non applicarsi in caso di allineamenti preesistenti, da conservare, quando esistano fabbricati a distanza inferiore o uguale a m. 1,50 dal ciglio, e in generale quando l'arretramento della recinzione rispetto al ciglio della pista ciclopeditonale sia impedito da elementi oggettivi.

15. Le localizzazioni degli impianti di distribuzione carburante sono disciplinate ai sensi della legislazione vigente ed individuate nelle tavole di PRE. L'intervento diretto si attua nel rispetto dei seguenti indici e parametri:

lotto minimo =	2000 mq
Uf =	0.33 mq/mq
VI =	0.5 ml/ml
Dc =	5,00 ml
Ds =	5 ml salvo maggiori distanze prescritte dal codice della strada
Rc =	0.35 mq/mq
Hf =	12.50l

Usi consentiti:

2.A Terziario a moderato carico urbanistico

CORPO 1 - FUNZIONE ABITATIVA

- Abitazioni per custodi e altre abitazioni di servizio Se max 150 mq

CORPO 2 - FUNZIONI TERZIARIE E ARTIGIANATO DI PRODUZIONE

2.A Terziario a moderato carico urbanistico

- Attività di commercio al dettaglio fino a 150 mq. di superficie di vendita
- Parcheggi pubblici d'interesse locale
- Impianti di distribuzione carburanti
- Servizi all'auto

2."B" Terziario a forte carico urbanistico

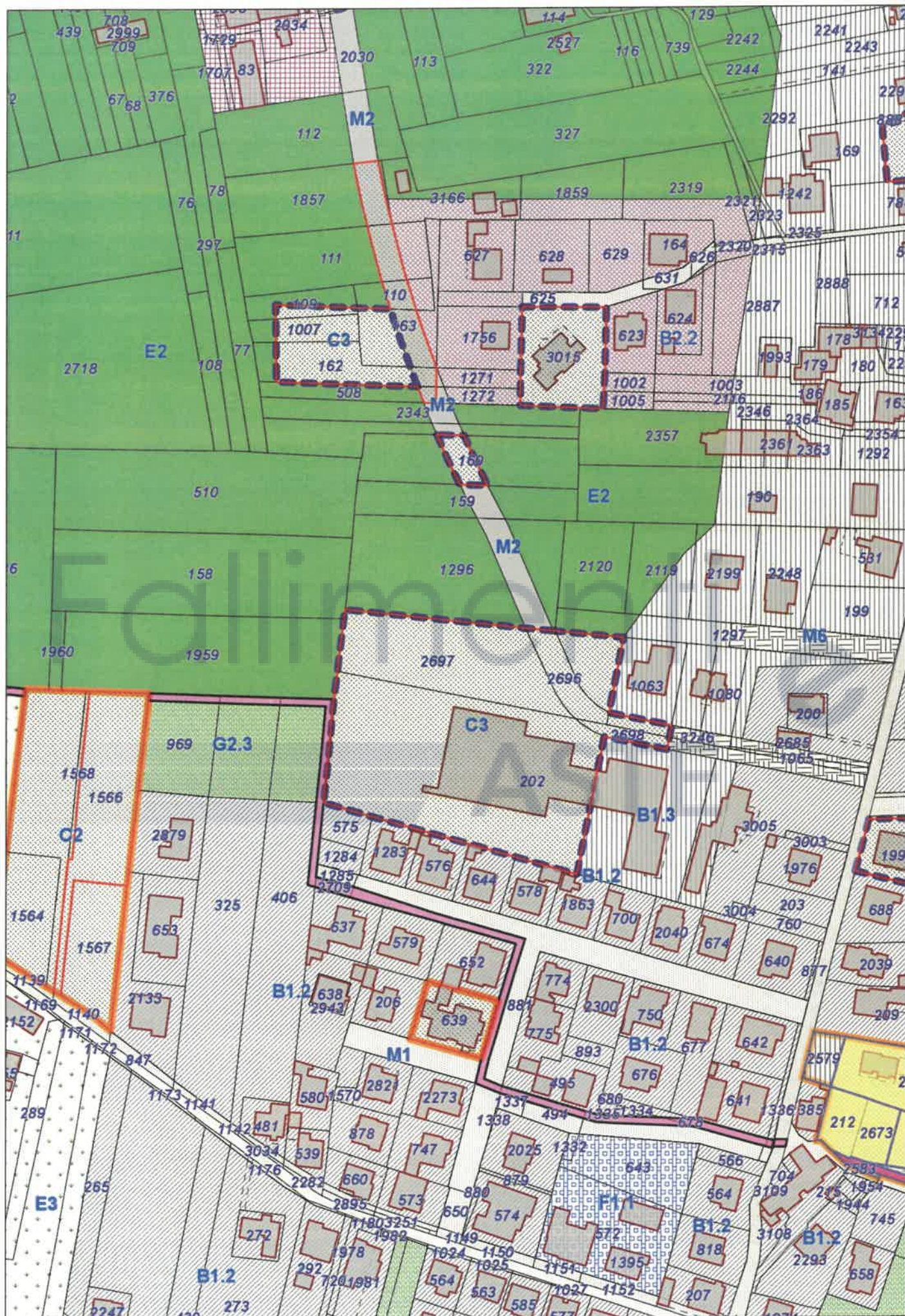
- Pubblici esercizi
- Autostazione
- Strade e parcheggi pubblici funzionali ad attività di interesse urbano

CORPO 5 - FUNZIONI ALBERGHIERE E PER IL SOGGIORNO TEMPORANEO

- Attività alberghiera

16. I tracciati di mobilità alternativa legati alla fruizione ciclabile in sede propria sono individuati dalle tavole in scala 1:7.500 e 1:2.000 del PRE con apposita simbologia. I tracciati interni a spazi pubblici o di uso pubblico potranno essere modificati e precisati in sede di progettazione di detti spazi. Le piste ciclabili devono sempre essere accompagnate da apposite sistemazioni a verde: siepi, siepi alberate, aiuole di piante tappezzanti, filari alberati. Queste sistemazioni devono riprendere tratti salienti delle aree che collegano e, nell'insieme, dare un'idea di continuità del sistema. Anch'esse vanno quindi attentamente progettate, con i caratteri indicati per le alberate stradali.
17. L'Amministrazione Comunale attua una specifica azione per la realizzazione di piste ciclabili e percorsi pedonali anche attraverso l'utilizzo, in forma convenzionata o previa acquisizione, di tratti di sentieri su suolo privato o demaniale, con particolare attenzione per il collegamento intercomunale e di località di interesse storico e ambientale e di attrezzature sportive e ricreative di carattere extra urbano. I collegamenti destinati alla fruizione ciclabile da realizzare in sede propria sono individuati dalle tavole in scala 1:7.500 e 1:2.000 del PRE con apposita simbologia. I relativi tracciati saranno precisati in sede di progettazione preliminare. Sono questi i nuovi corridoi di possibile collegamento tra le aree verdi urbane, e tra queste ed il resto della città ed il territorio rurale. Ogni attività edilizia è vincolata alla realizzazione dell'impianto di distribuzione carburanti.
18. Ai fini dell'esecuzione delle opere di cui agli artt. 42 del Codice della Strada e 179 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada (D.P.R. 495/1992, come modificato dal D.P.R. 610/96), tutte le strade, esistenti e di previsione, sono definite residenziali.





I materiali disponibili nel sito Web vengono forniti a scopo puramente informativo e non hanno validità legale.



DATI PARTICELLA

CATASTO TERRENI - (n.1 immobile)

FOGLIO: 12 - PARTICELLA: 2697 - SUBALTERNO: - QUALITÀ: SEMIN ARBOR

CATASTO FABBRICATI - (n.0 immobili)

DESTINAZIONE URBANISTICA - (n.2 destinazioni)

FOGLIO: 12 - PARTICELLA: 2697

STRUMENTO: PRE - PIANO REGOLATORE ESECUTIVO

ZONA: C3 - Art. 62 N.T.A.

TIPO: Poligono

RICADE: 100,0%

DESCRIZIONE: Zona "C"3

[Scarica Articolo della Norma](#)

(N.B. Fare comunque riferimento all'intera N.T.A.)

STRUMENTO: SCH - SCHEDA S.A.P.

ZONA: C3.3-40 - Intervento S.A.P. n. C3.3-40

TIPO: Poligono

RICADE: 100,0%

DESCRIZIONE: Scheda d'Attuazione di interventi Privati

Art.62 - Norme generali sugli interventi edilizi in zona "C"3:

1. Le trasformazioni edilizie negli ambiti "C"3 –Programmi Integrati d'Intervento tematici (PIT)- sono regolate da Programmi Integrati d'Intervento redatti ai sensi dell'art.30 ter L.R.70/95 promossi su iniziativa comunale.
2. I PIT sono finalizzati alla realizzazione, alla manutenzione e all'ammodernamento delle urbanizzazioni primarie, con particolare attenzione ai problemi di accessibilità degli impianti e dei servizi a rete e delle urbanizzazioni secondarie, alla edificazione di completamento e di integrazione dei complessi urbanistici esistenti, nonché all'inserimento di elementi di arredo urbano, alla manutenzione ordinaria e straordinaria, al restauro e al risanamento conservativo e alla ristrutturazione edilizia degli edifici ed al miglioramento della dotazione di standards in tutto l'ambito insediativo.
3. Le superfici territoriali del PIT "mobilità" e del PIT "riqualificazione urbanistica" coincidono e comprendono l'ambito interessato a vario titolo e livello dal processo d'inurbamento. All'interno dei PIT sono compresi interventi pubblici inerenti il tema del programma ed interventi privati.
4. I PIT sono attuati da soggetti pubblici e da soggetti privati singolarmente. Gli interventi privati (proposti nella fase di formazione del PRE) si attuano attraverso intervento diretto convenzionato, regolato da Schede per l'Attuazione degli interventi Privati (SAP) che costituiscono prescrizioni speciali ed elaborato di PRE – per il contenuto delle SAP vale quanto descritto nell'articolo precedente -.
5. Per i parametri edilizi ed urbanistici e per le funzioni principali inerenti le destinazioni d'uso degli immobili previsti negli interventi privati si rimanda a quanto prescritto nelle SAP – che costituiscono documento a base dell'atto concessorio.
6. Per quanto non contenuto nelle SAP valgono le norme generali delle zone urbanistiche in cui sono contenuti. In caso di più zone urbanistiche contermini si applicano le seguenti norme generali :

superficie minima lotto	$Sf = 400 \text{ mq}$
indice di fabbricabilità fondiario	$Uf = 0.33 \text{ mq/mq}$
rapporto di copertura	$Rc = 0.30 \text{ mq/mq}$
altezza massima edifici	$Hf = 12.00 \text{ ml}$
numero dei piani fuori terra	$Nf = 3$
numero dei piani interrati/seminterrati	$Ni = 2$
distanza dai confini	$Dc = 1/2 Hf$ con minimo ml. 5,00
Distanza dalle strade	$Ds =$ calcolata in base all'art. 9 D.M. 2/4/1968

7. Sono ammessi allineamenti con edifici esistenti. In qualunque caso ed in tutti gli interventi deve essere garantita la distanza tra fronti di edifici prospicienti strade pari all'altezza (Hf) della fronte più alta.
8. Sono ammessi i mutamenti di destinazione d'uso.

9. Sono inoltre ammessi i cambi di destinazione d'uso intesi come passaggio tra i corpi compresi nei gruppi – come definiti all'art. 14 delle NTA - ai quali appartengono i singoli interventi previsti nelle SAP.
10. Le quantità di Se - relativa ad ogni edificio previsto nella scheda – ricadente in ciascun gruppo di usi non può essere modificata.
11. Sono vietati i cambi di destinazione d'uso - intesi come passaggi tra corpi appartenenti a gruppi diversi -.
12. Nelle aree per interventi pubblici comprese nei PIT sono evidenziate con apposite sigle e campiture le specifiche destinazioni.
13. Su tali aree pubbliche si applicano indici e parametri urbanistici ed edilizi previsti nelle specifiche relative norme di zona.
14. Sulle aree comprese nel programma e destinate ad interventi pubblici non interessate dalle cessioni individuate nelle SAP vige il vicolo di Piano Regolatore diretto e preordinato all'esproprio. Gli interventi pubblici si attuano secondo la procedura prevista dalla L 109/94 nel testo vigente.
15. Entrambi gl'interventi, pubblici e privati, concorrono a costituire la superficie territoriale di ogni singolo programma.

Fallimenti e
ASTE

