

1	<i>Premessa</i>	3
2	<i>Riferimenti e vincoli normativi</i>	7
3	<i>Progetto dei raccordi viari tra i parcheggi della MSV e la viabilità pubblica</i>	8
4	<i>Allegati</i>	8

1 Premessa

La presente relazione, concernente la progettazione di raccordi viari tra i parcheggi e la viabilità pubblica, nel rispetto delle condizioni di cui all'art.26 comma 1 del D.P.G.R. n. 15/r del 01/04/2009, è allegata alla richiesta di Autorizzazione per l'insediamento di una nuova Media Struttura di Vendita, da realizzare attraverso un intervento di ristrutturazione edilizia ricostruttiva dei corpi di fabbrica e dell'area di pertinenza situati in Lucca, via di Tiglio 305.

L'area di progetto ha una forma pressoché a T e si estende per una superficie di 10.135 mq circa, ad est rispetto al centro storico. Il contesto in cui si inserisce il lotto è costituito da un tessuto urbano interamente antropizzato, costituito prevalentemente da residenze con sporadiche attività commerciali tra le quali il distributore di carburante posto in adiacenza all'area in questione.

Una rotatoria posta in corrispondenza dell'accesso principale all'area garantisce la distribuzione del traffico veicolare proveniente dai viali, attraverso viale Cadorna; a sud lungo via di Tiglio è posto un secondo accesso alla proprietà; la strada prosegue diramandosi in due tratti che conducono entrambi verso le frazioni cittadine poste ad est; la ferrovia Lucca–Aulla corre lungo tutto il confine est dell'area.

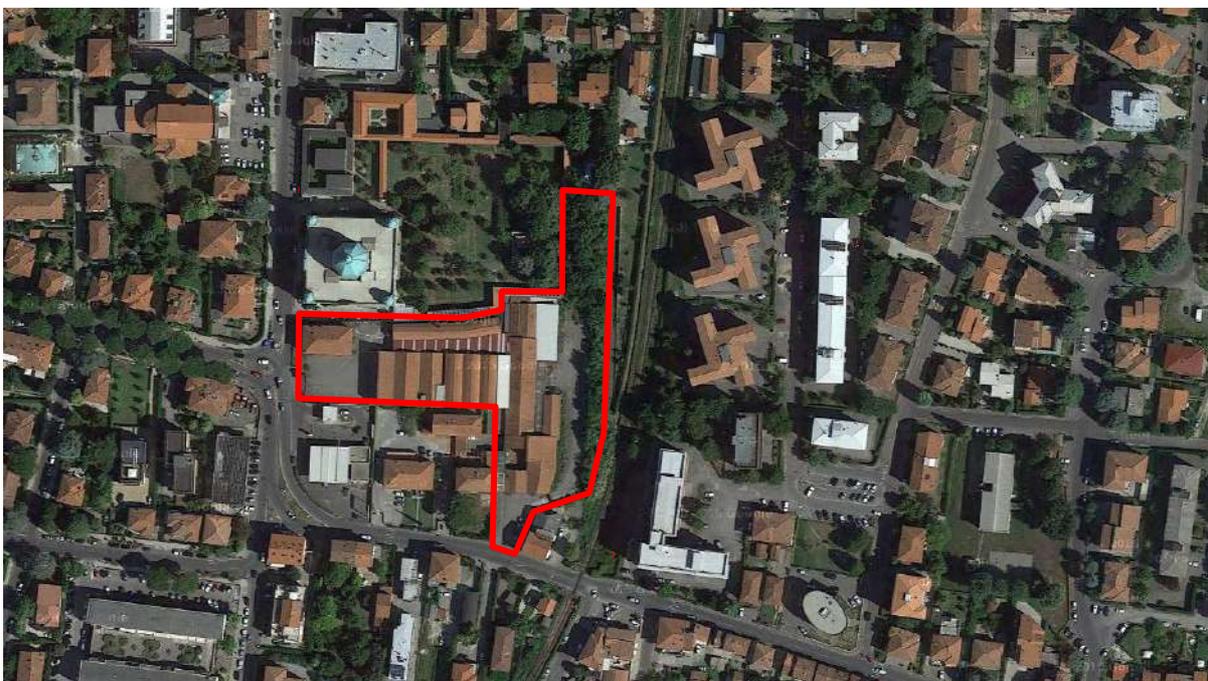


Fig. 1 - Estratto aereofotogrammetrico

La Struttura di vendita risulta così suddivisa:

1. Area vendita di circa 1303 mq (superficie di vendita di 1230 mq, escludendo lo spazio retrocasse);
2. Bussola ingresso/uscita;
3. Locale bake off di circa 69 mq;
4. Disimpegno AV/TM di circa 16 mq
5. Cella semilavorati surgelati di circa 56 mq;

6. Servizi igienici aperti al pubblico: 1 antibagno e 2 WC, di cui uno per disabili;
7. Transito merci: locale di stoccaggio di circa 345 mq, senza permanenza fissa di persone, diviso in due zone, attraverso grigliato scorrevole, per eventuale scarico notturno e dotato di apposito locale per ricarica trasportati;
8. Servizi, collocati al primo piano:
 - 2 spogliatoi distinti per sesso;
 - servizi igienici dipendenti: antibagno con lavabo e 2 w.c., distinti per sesso;
 - disimpegno relax;
 - locale cassaforte/archivio per la contabilità giornaliera;
 - Locale IT, per rack dati;
 - Locale quadri.

Il locale principale del supermercato sarà costituito dall'area vendita, un unico locale di pianta all'incirca rettangolare che occuperà la maggiore superficie dell'unità immobiliare, su un piano fuori terra, caratterizzata da un'ampia vetrata continua verso l'esterno.

L'area di vendita sarà organizzata con scaffalature poste longitudinalmente al negozio stesso e corsie longitudinali e trasversali di larghezza variabile; sulla parete di fondo del negozio e in continuità per una parte delle pareti laterali saranno posizionati i frigoriferi di tipo "banchi murali a libero servizio", di fronte a cui saranno disposte le vasche surgelati.

L'area di ricevimento e transito delle merci sarà costituita da un unico locale, distinto per motivi funzionali in due zone attraverso un grigliato metallico; tale separazione è necessaria per poter permettere di effettuare l'eventuale scarico delle merci in orario di chiusura dell'attività.

Il locale bake-off e la cella frigorifera saranno posizionati parallelamente all'area vendita e saranno accessibili da quest'ultima per mezzo di apposito disimpegno AV/TM, mentre il transito merci sarà direttamente collegato alla cella surgelati.

Il locale bake-off sarà destinato sia al completamento di cottura di semilavorati parzialmente cotti e congelati all'origine, sia alla cottura completa di semilavorati solo congelati all'origine, sia al semplice scongelamento di prodotti cotti congelati all'origine; tutti i semilavorati verranno consegnati e stoccati al punto vendita, in regime di stretta osservanza della catena del freddo, per essere depositati all'interno della cella surgelati.

Gli accessi all'area si confermano in posizione analoga a quelli esistenti, a meno di adeguamenti per consentire un migliore raccordo fra viabilità pubblica e privata ed indispensabili per rispondere a quanto previsto dal *Regolamento di Attuazione del Testo unico del Commercio della Regione Toscana*. Il raccordo principale rimane quello posto in corrispondenza della rotatoria di viale Cadorna, con due varchi distinti per l'ingresso l'uscita, a senso unico ed indipendenti fra loro, a servizio della clientela, opportunamente distanziati.

Con l'intervento si propone una modifica all'intersezione a rotatoria tra via Cadorna e via di Tiglio per migliorarne la funzionalità e contestualmente facilitare gli ingressi e le uscite alla nuova attività, limitandone le ripercussioni sulla viabilità pubblica.

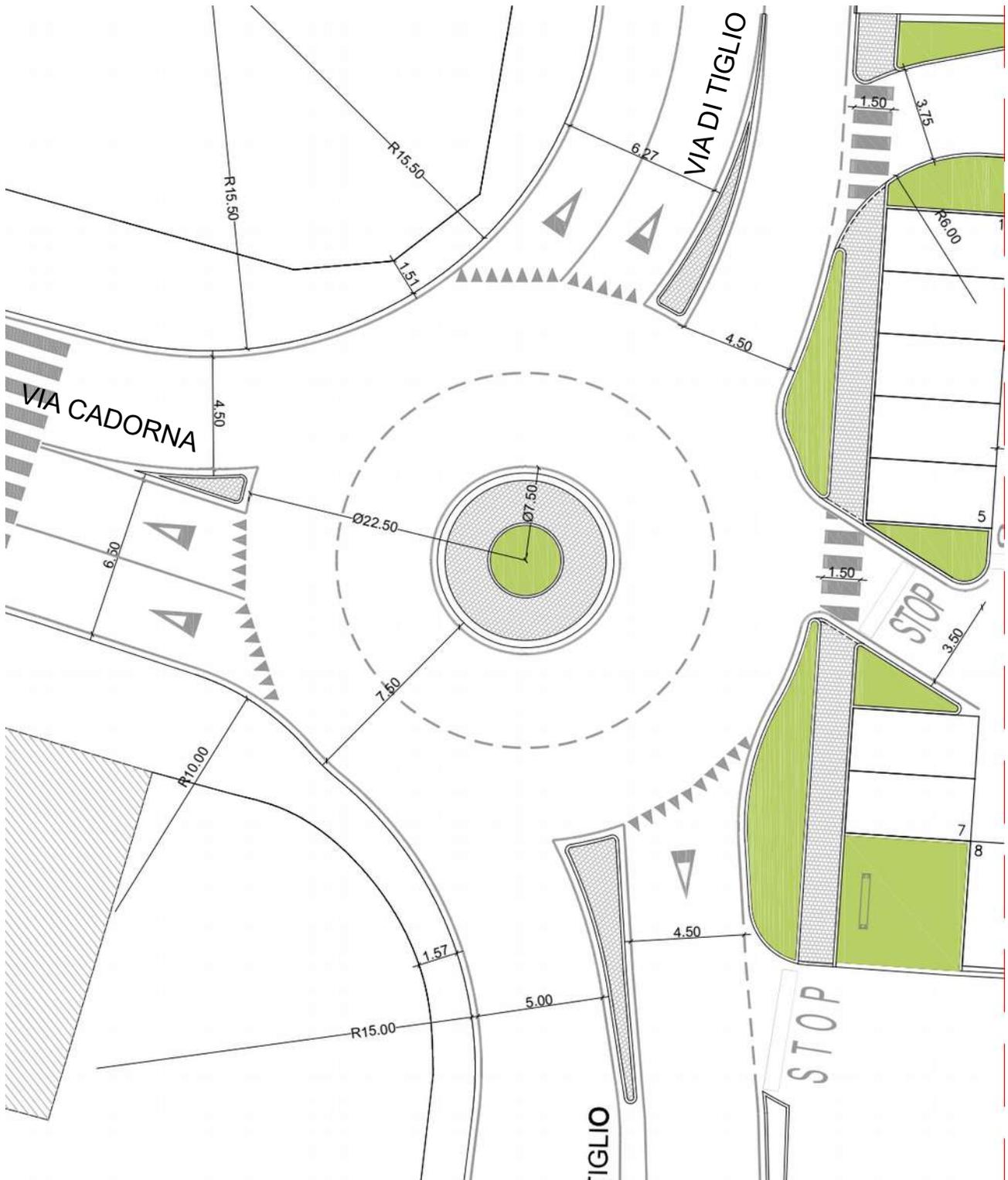


Fig. 2 – Proposta raccordo lato via Cadorna e modifica intersezione via Cadorna-via di Tiglio

Lungo via di Tiglio, è presente un ulteriore raccordo con la viabilità pubblica, che comprende due accessi e relativa viabilità distinti: un varco d'ingresso per la clientela, a senso unico, e, separato, un varco d'ingresso e uscita per il rifornimento merci.



Fig. 3 – Proposta raccordo lato via di Tiglio

La viabilità interna ed i parcheggi sono studiati in modo da eliminare interferenze tra la viabilità interna, in particolare tra clienti e approvvigionamento merci, e da non intralciare il traffico veicolare in entrata o in uscita dall'area, né il transito dei pedoni.

La richiesta di superficie a parcheggio di esclusiva pertinenza dell'attività commerciale richiesta dal R.U. e dalla normativa nazionale/regionale è rispettata. Per la determinazione della dotazione minima di parcheggi, oltre a quanto previsto dal Regolamento Urbanistico, si è fatto riferimento alla L.R. 28/2005 Codice del Commercio e al relativo Regolamento di Attuazione; si rimanda comunque alla tavola allegata al PdC.

L'area per carico e scarico merci è stata ricavata in zona dedicata, in corrispondenza del varco di via di Tiglio.

Il parcheggio è costituito da posti auto a raso, in parte coperti da pensiline ombreggianti. Tali strutture sono dotate di sostegni verticali situati al centro e non danno origine ad una parete opaca; sui restanti lati la

pensilina è completamente libera. Il rivestimento superiore è costituito da un telo microforato in polietilene e risulta permeabile e stagionale.

La pavimentazione sarà realizzata in asfalto, per quanto riguarda le corsie di manovra, in elementi autobloccanti per le aree di sosta e percorsi pedonali per incrementare la permeabilità del terreno.

In rapporto all'aspetto della permeabilità, nell'intera area si registra un sostanziale miglioramento delle condizioni ante intervento. La realizzazione delle opere di sistemazione esterna, parcheggi e verde, sarà eseguita nel rispetto degli standard e delle verifiche urbanistiche previste, per le quali si rimanda agli specifici elaborati grafici.

2 Riferimenti e vincoli normativi

In virtù della superficie di vendita la media l'attività oggetto della presente richiesta rientra nell'ambito di applicazione dell'art. 26 del Regolamento di attuazione del Codice del Commercio, D.P.G.R. n. 15/r del 01/04/2009, "Raccordi viari tra medie e grandi strutture di vendita e viabilità pubblica", che al comma 1, prevede che *"le medie strutture con superficie di vendita superiore a 500 metri quadrati devono realizzare il raccordo tra parcheggio e viabilità pubblica nel rispetto delle seguenti prescrizioni:*

a) il raccordo fra il parcheggio destinato alla clientela e la viabilità pubblica, o comunque di accesso, deve essere indipendente o separato da ogni altro accesso, in particolare da eventuali collegamenti fra viabilità pubblica, aree carico-scarico merci e accessi riservati ai pedoni;

b) il percorso di accesso al parcheggio deve essere segnalato con chiarezza dalla viabilità principale. La segnaletica stradale e quella di orientamento devono integrarsi in modo da consentire l'immediata e univoca identificazione del percorso di accesso veicolare al parcheggio;

c) il raccordo fra parcheggio e viabilità deve essere costituito da almeno due varchi a senso unico separati, opportunamente distanziati e indipendenti tra loro.

L'entrata e l'uscita devono essere tra loro distanti, anche quando insistono sullo stesso tratto viario".

Poiché inquadrato come *Ristrutturazione edilizia ricostruttiva*, l'intervento non comporta il reperimento di parcheggi da standard urbanistici (ai sensi del DM 1444/68) e per la sosta stanziale (ai sensi della L.12/89) ma soltanto il rispetto della dotazione di parcheggi per la sosta di relazione, la cui quantificazione è definita dal *Regolamento di attuazione del Testo Unico del Commercio della Regione Toscana* e vige sia nel caso di nuova edificazione che nel caso di nuova destinazione commerciale in edifici esistenti.

In particolare, ai sensi dell'art. 28, *"per gli esercizi di vicinato, i parcheggi per la sosta di relazione sono dimensionati nella misura di 1 metro quadrato per ogni metro quadrato di superficie di vendita"*.

Ai sensi dell'art. 29, *"per le medie strutture di vendita, i parcheggi per la sosta di relazione sono dimensionati nella misura di 1,5 metri quadrati per ogni metro quadrato di superficie di vendita e di 1 metro quadrato per ogni metro quadrato di ulteriori superfici utili coperte aperte al pubblico, destinate ad attività complementari a quella commerciale, escludendo dal calcolo gli spazi destinati a corridoi delle gallerie dei centri commerciali"*. Lo stesso articolo precisa che *"il numero di posti auto che deve essere individuato in relazione alla superficie minima di parcheggio di sosta di relazione non può essere inferiore ad un posto auto ogni 25 metri quadrati di superficie a parcheggio"*.

Essendo la superficie di vendita inferiore a 1500 mq non è prescritto il rispetto dell'art. 31 relativo alle Caratteristiche del parcheggio.

3 Progetto dei raccordi viari tra i parcheggi della MSV e la viabilità pubblica

Visto il contesto di inserimento e le relative problematiche, è stato effettuato uno studio viabilistico, allegato alla presente, per valutare l'impatto dell'inserimento delle nuove attività sui flussi di traffico veicolari in corrispondenza dell'area di intervento.

Lo studio dimostra che la viabilità intorno alla zona di intervento, ed in particolare la rotatoria su via di Tiglio, è in grado di assorbire l'aumento di flusso veicolare indotto dal nuovo insediamento; nell'analisi, è stato tenuto conto oltre che della nuova media struttura di vendita anche del negozio di vicinato nell'edificio adiacente il supermercato, con uffici ai piani superiori.

Pur essendo in grado la rotatoria esistente di assorbire l'incremento di flusso veicolare, si propone in ogni caso un intervento di miglioramento dell'intersezione.

Nella progettazione dei raccordi tra parcheggi e viabilità pubblica sono state rispettate le prescrizioni previste dal Regolamento di attuazione del Codice del Commercio, in particolare:

- a) sono previsti accessi distinti e separati tra clienti e fornitori;
- b) il percorso di accesso al parcheggio sarà segnalato con chiarezza dalla viabilità principale, attraverso la realizzazione di un'adeguata segnaletica in accordo e nel rispetto del codice della strada;
- c) il raccordo fra parcheggio e viabilità è costituito da due varchi a senso unico separati, opportunamente distanziati e indipendenti tra loro e rivolti verso la rotatoria verso viale Cadorna e da un ulteriore varco di ingresso a sud, su via di Tiglio.

4 Allegati

- Pianta filiale
- Planimetria generale di progetto (allegata alla sezione del PdC)
- Planimetria con indicazione degli spazi destinati a parcheggio e relative verifiche (allegata alla sezione del PdC)
- Particolare rotatoria via Cadorna-via di Tiglio
- Studio dell'impatto viabilistico

Pisa, li 20/02/2018

Il dichiarante

Il tecnico incaricato