



COMUNE DI LIVORNO

PIANO DI RECUPERO DI INIZIATIVA PRIVATA PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AREA EX FIAT POSTA IN VIALE PETRARCA CON CONTESTUALE VARIANTE AL PS E AL RU

PROPONENTE:

ESSELUNGA S.p.A.

via Tevere, 3 50019 Sesto Fiorentino (FI)

INCONTRO PUBBLICO Auditorium "Pamela Ognissanti"

via Gobetti, 11 – Livorno

IL GARANTE DELL'INFORMAZIONE E DELLA PARTECIPAZIONE:

MASSIMO MANNONI

REDATTO DA:



via Giotto Ciardi, 8 57121 Livorno



via Bondi, 14A 43123 Parma

3 FEBBRAIO 2016



ARTICOLAZIONE DELLA PRESENTAZIONE

ANALISI DELLE CARATTERISTICHE ATTUALI DELL' AREA EX FIAT - 1

PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO – 2

STUDIO VIABILISTICO – 3

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO – 4

INQUADRAMENTO DELL' AREA OGGETTO DELL' INTERVENTO



**LOCALIZZAZIONE DELL' AREA
OGGETTO DI VARIANTE**

INQUADRAMENTO DELL' AREA OGGETTO DELL' INTERVENTO:



INQUADRAMENTO DELL' AREA OGGETTO DELL' INTERVENTO

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA «INTERNA» ALL'AREA DI INTERVENTO:



Fotografia n.1



Fotografia n.2



Fotografia n.3



INQUADRAMENTO DELL' AREA OGGETTO DELL' INTERVENTO

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA «ESTERNA» ALL'AREA DI INTERVENTO:



Fotografia n.4 – Prospetto da Via G. Ferraris



Fotografia n.5 – Prospetto da Via Torino

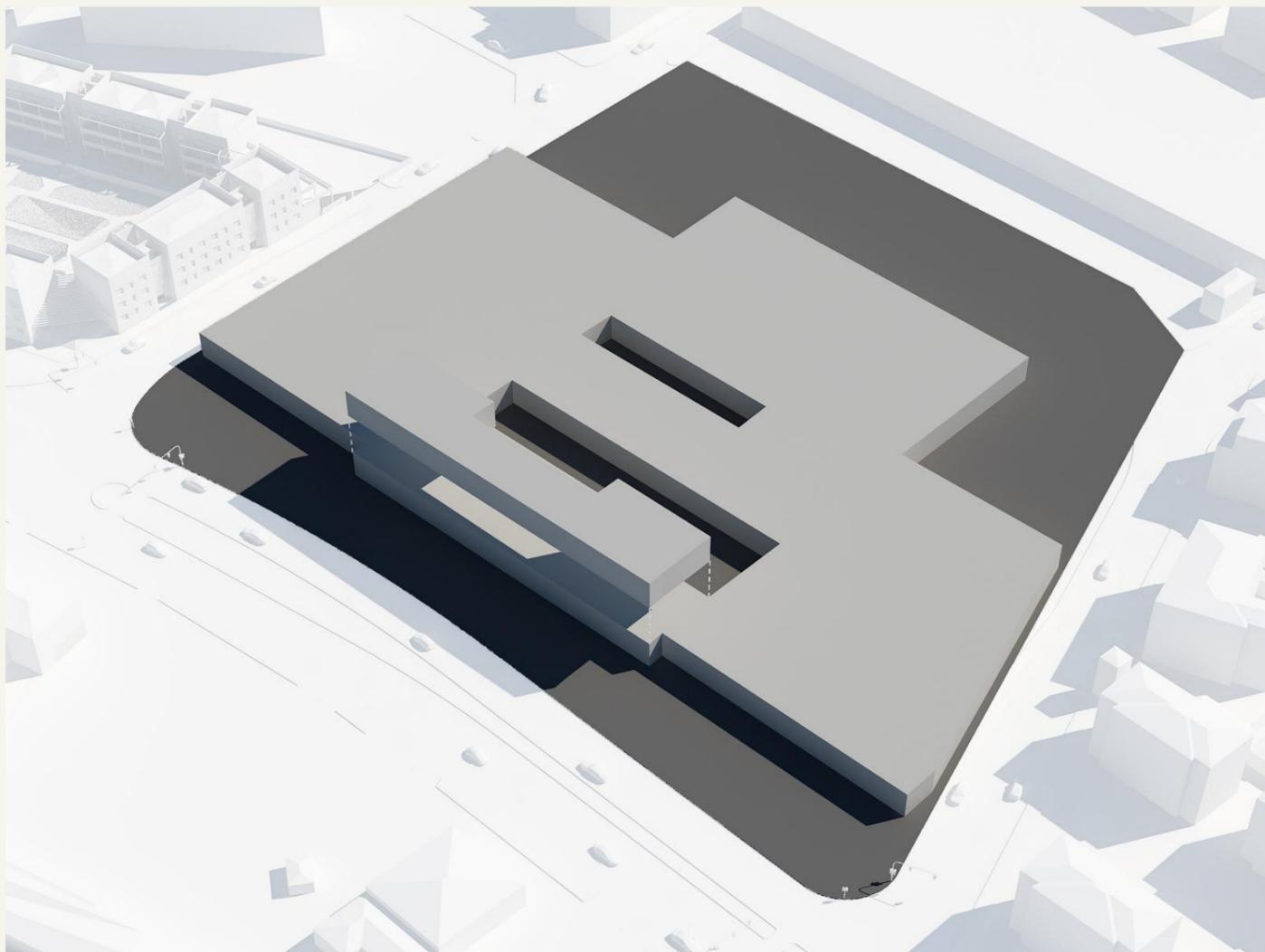


Fotografia n.6 – Prospetto da Via Torino

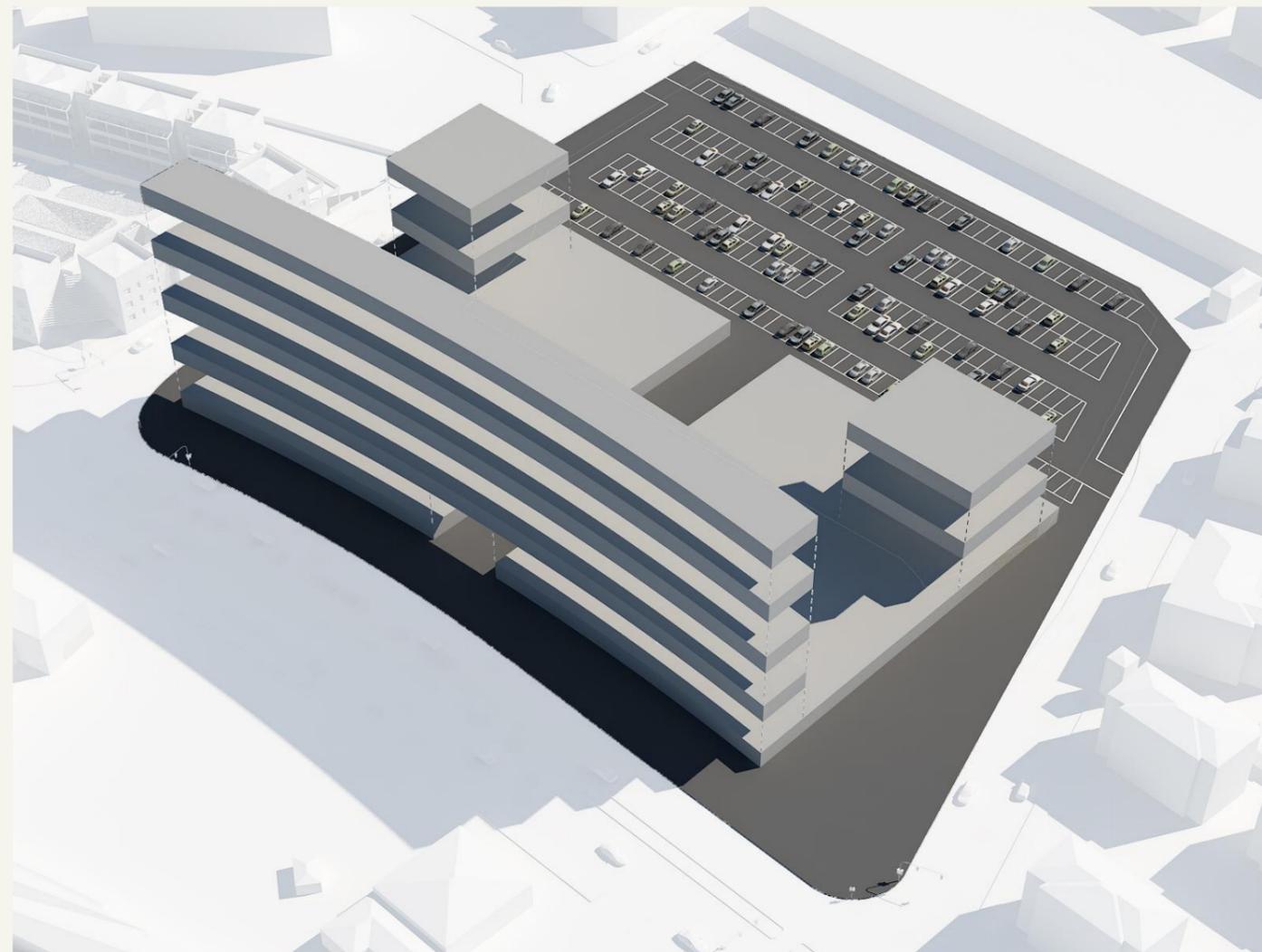


INQUADRAMENTO DELL' AREA OGGETTO DELL' INTERVENTO

CONFRONTO TRA LO STATO ATTUALE E LA PROPOSTA DELLA SCHEDA URBANISTICA VIGENTE

**Stato di fatto**

Sup. lotto 18.000 m²
Sup. lorda 10.500 m²
Sup. verde 0 m²

**Scheda vigente**

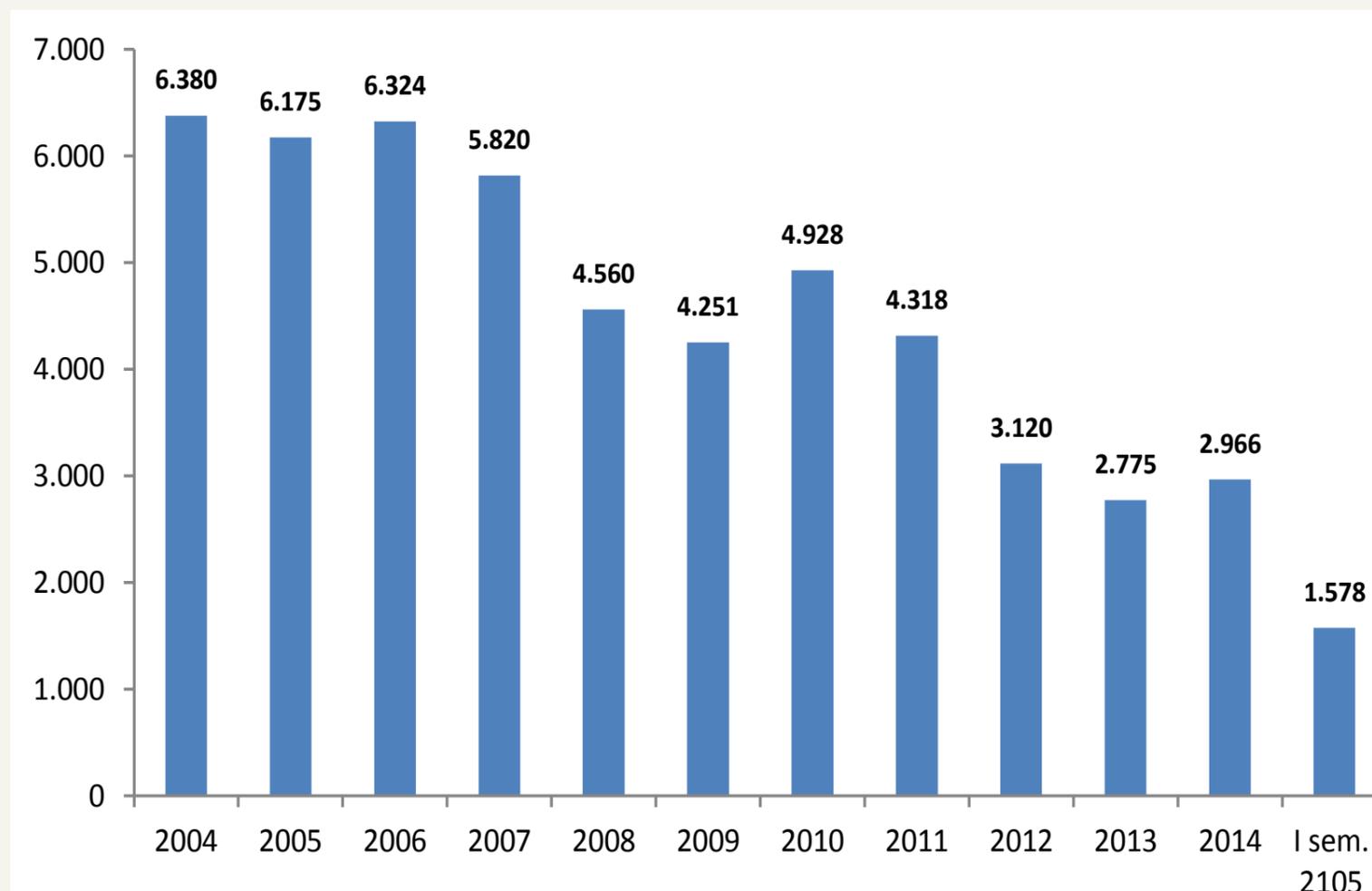
Sup. lotto 18.000 m²
Sup. lorda 9.000 m² (-14% rispetto allo Stato di fatto)
Sup. verde 0 m²

INQUADRAMENTO DELL' AREA OGGETTO DELL' INTERVENTO

CONSIDERAZIONI SULLO STATO ATTUALE

Domanda residenziale

La domanda di abitazioni a Livorno è **stagnante** da diversi anni.



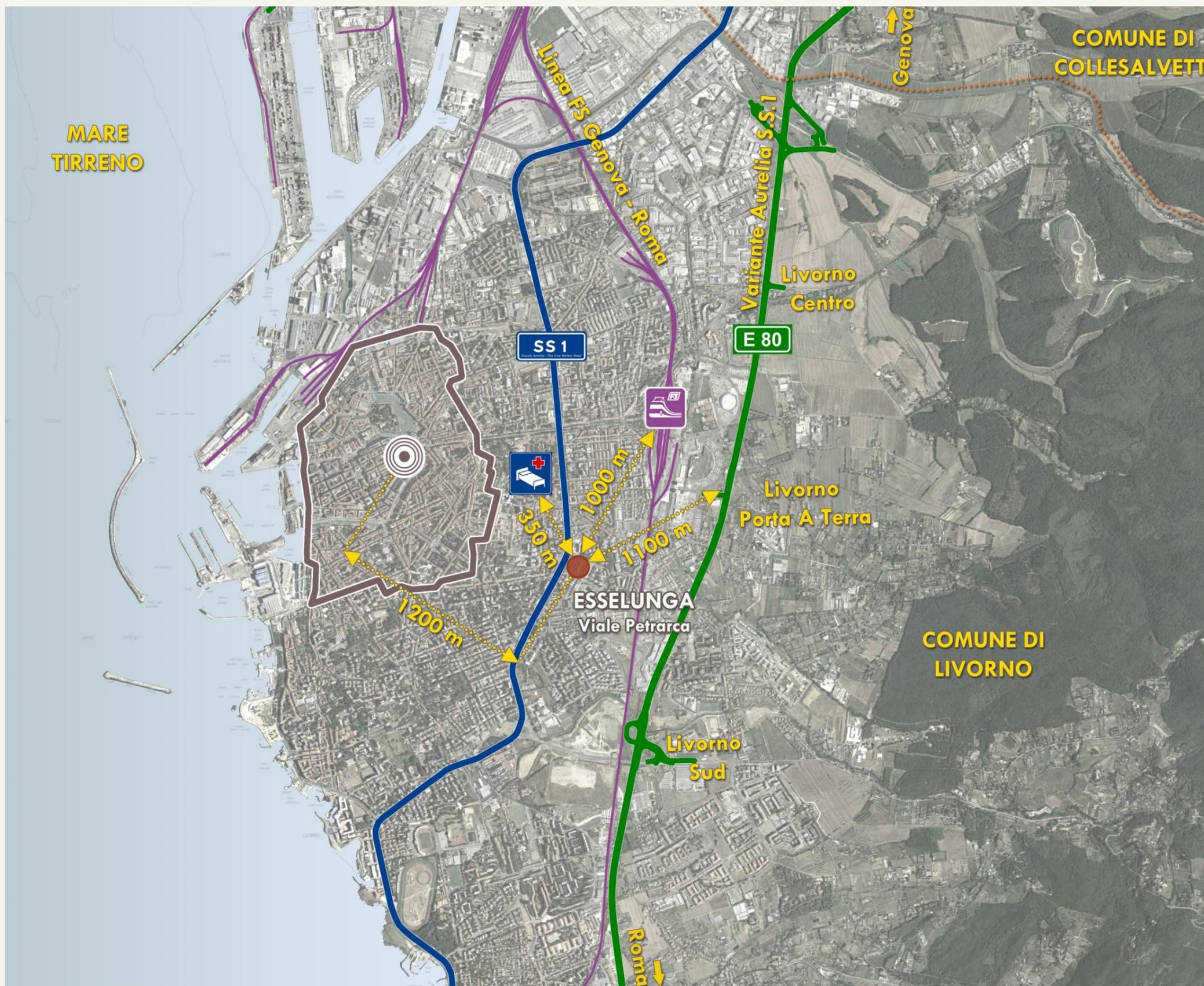
TRANSAZIONI TOTALI: PROVINCIA DI LIVORNO 2004
AL 2015 – FONTE: ANCE TOSCANA



2 – PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO



PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO



PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO

Principali obiettivi del piano

- Conseguire la **rigenerazione urbana dell'area**;
- Recupero/rifunzionalizzazione di **aree edificate aventi attualmente funzioni incongrue**;
- **contenimento del consumo di suolo e della dispersione delle funzioni urbane**;
- **limitare l'insediamento di nuove quote residenziali**, anche se previste in sede di PRG, a beneficio di **servizi e dotazioni collettive e sociali**;
- **miglioramento delle condizioni di mobilità e sosta** dell'attuale struttura viabilistica a servizio del comparto urbano interagente con la futura Grande Struttura di Vendita

PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO

Valutazione delle soluzioni localizzative alternative

È stata verificata l'**idoneità del luogo** per la localizzazione di una Grande Struttura di Vendita **rispetto ad altre ipotesi alternative.**

È stata utilizzata una **metodologia rigorosa quali-quantitativa**, condivisa con i competenti uffici comunali, che ha confermato **l'adeguatezza del sito, in termini di:**

- ***accessibilità;***
- ***relazioni con il tessuto residenziale;***
- ***potenziale implementazione dell'offerta di servizi, funzioni commerciali, direzionali e terziarie;***
- ***centralità rispetto alle principali funzioni cittadine d'interesse pubblico.***

PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO

Nuova scheda del Regolamento Urbanistico

1 A. Descrizione

Area compresa tra viale Petrarca, via Galileo, via Torino, come individuata nella tavola di piano "Aree normative" con la sigla D1 su cui insistono edifici adibiti a esposizione, vendita, assistenza tecnica di autoveicoli.

2 B. Obiettivi

Compiere interventi di trasformazione dell'area in relazione alla riqualificazione della vecchia circonvallazione come asse urbano al fine di realizzare gli obiettivi del piano strutturale.

3 C. Tipo d'intervento

Ristrutturazione urbanistica

4 D. Parametro urbanistico edilizi

Indice territoriale: 0.45 m² slp/St;

N. piani: 1;

altezza massima: m.12;

Livelli di parcheggio interrato 2 (circa 700 posti auto privati ad uso pubblico).

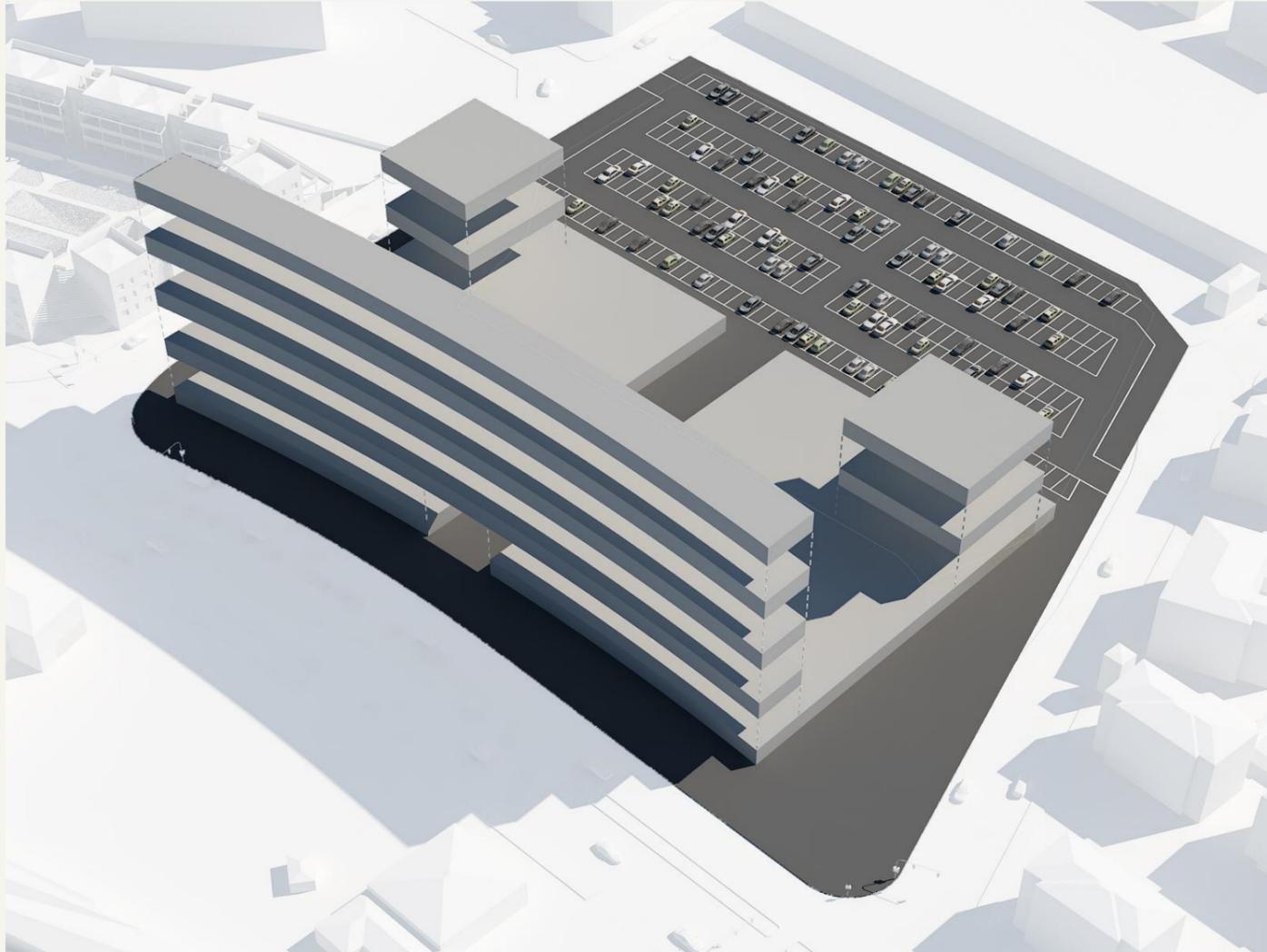
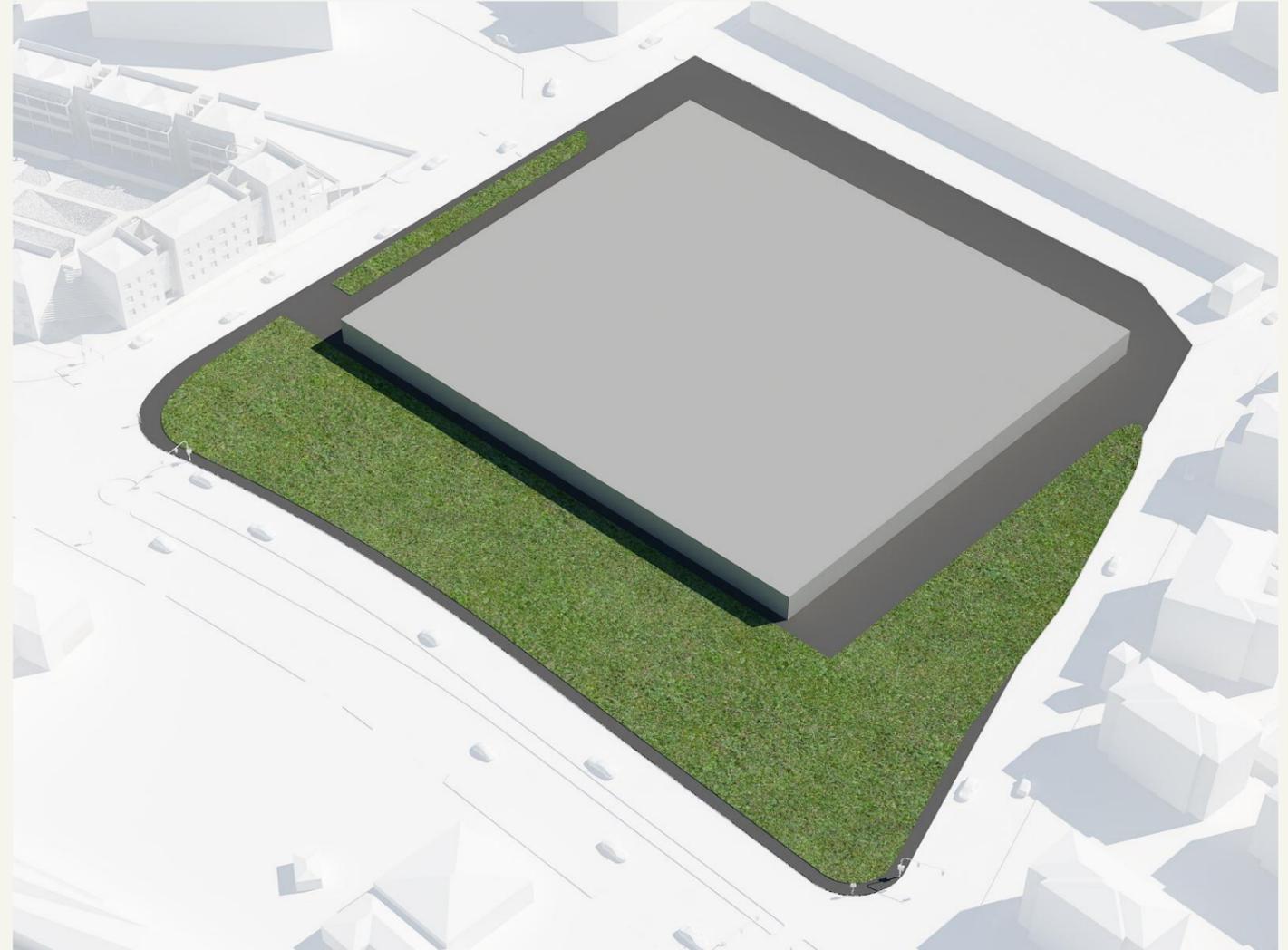
5 E. Destinazione d'uso

Commerciale e servizi alle persone

6 F. Modalità attuative

Studio unitario, concessione convenzionata.

PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO

Confronto tra la Scheda vigente e il nuovo Piano di Recupero**Scheda vigente**Sup. lotto 18.000 m²Sup. lorda 9.000 m²Sup. verde 0 m²**Nuovo Piano Recupero**Sup. lotto 18.000 m²Sup. lorda 8.000 m² (-11% rispetto alla Scheda vigente)
(-24% rispetto allo Stato di fatto)Sup. verde 5.000 m²

PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO

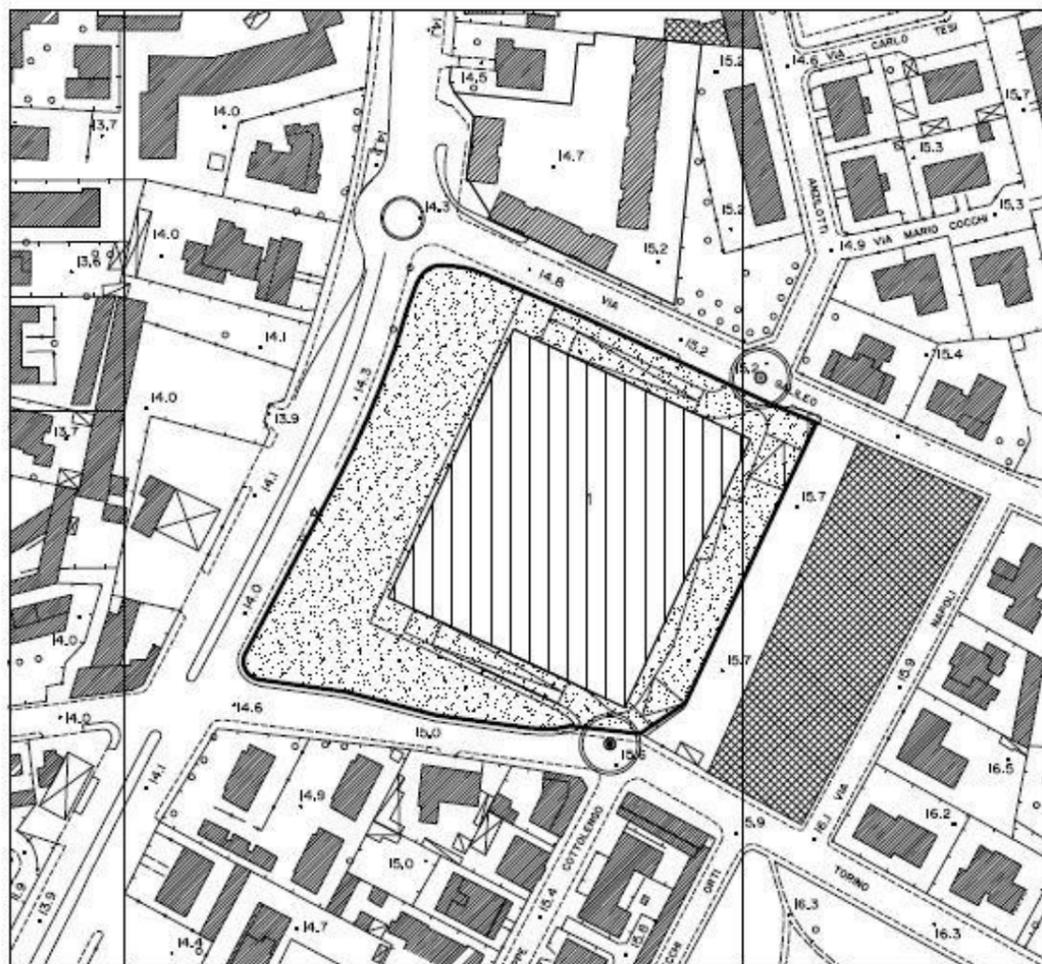
La nuova **Grande Struttura di Vendita** presenta le seguenti principali caratteristiche dimensionali e funzionali:

- **superficie coperta m² 8.000**, di cui **4000** ascrivibili alla **Superficie di Vendita del supermercato**;
- **superficie di verde ad uso pubblico m² 5.000**;
- **parcheggio privato ad uso pubblico di capacità complessiva pari a circa 700 posti auto**, disposti su due piani interrati;
- **Riduzione del carico urbanistico**
 - 24% rispetto all'attuale incidenza
 - 11% rispetto alle previsioni vigenti

PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO

AREE DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA

Unità territoriale organica elementare area D1 viale Petrarca est

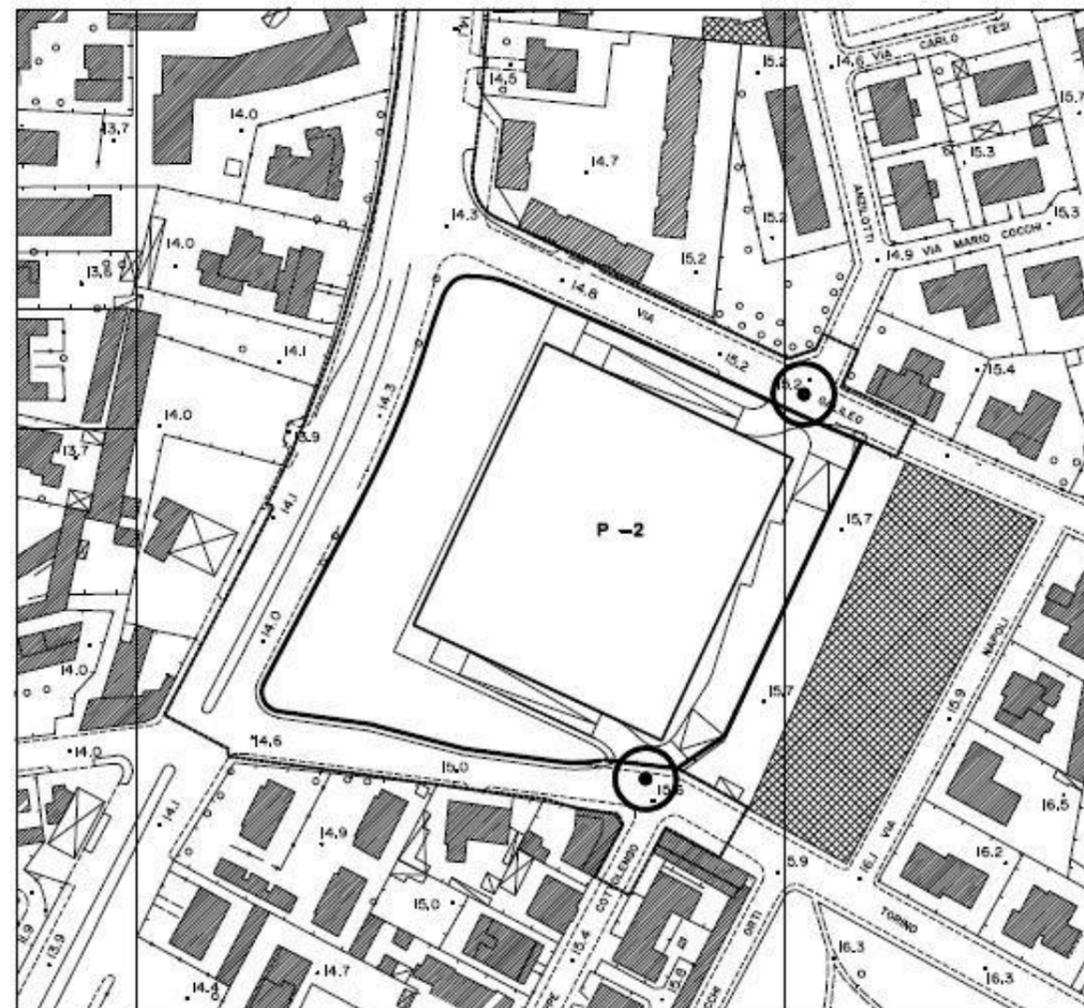


Legenda

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|--------------|
| | Perimetro area | | Area a verde |
| | Area di concentrazione dell'edificato | | |
| | Altezza edifici (numero piani) | | |

AREE DI RISTRUTTURAZIONE URBANISTICA

Unità territoriale organica elementare area D1 viale Petrarca est



Legenda

- | | | | |
|--|---------------------------------------|--|-----------|
| | Perimetro area | | Parcheggi |
| | Area di concentrazione dell'edificato | | |
| | Altezza edifici (numero piani) | | |

SCHEDA URBANISTICA AREA D1 VIALE PETRARCA EST



3 – STUDIO VIABILISTICO

STUDIO VIABILISTICO

FINALITÀ E STRUTTURA DELLO STUDIO

La verifica della compatibilità della **nuova grande struttura di vendita Esselunga di viale Petrarca** con la viabilità esistente è stata effettuata grazie ad uno **Studio viabilistico** sviluppato appositamente (i cui contenuti sono stati preventivamente concordati con gli Uffici comunali).

L'analisi della mobilità è stata effettuata con la finalità di valutare:

- **Idonee proposte viabilistiche per il corretto deflusso del traffico indotto dall'esercizio della nuova struttura commerciale, oltre che**
- **la migliore accessibilità automobilistica e ciclopeditoneale**

1° PASSO METODOLOGICO

*ANALISI DELLE CARATTERISTICHE
ATTUALI DELLA CIRCOLAZIONE
VEICOLARE*



2° PASSO METODOLOGICO

*STIMA DELLA DOMANDA DI
TRASPORTO AUTOMOBILISTICA
FUTURA*



3° PASSO METODOLOGICO

*FORMULAZIONE DI
INTERVENTI DI OTTIMIZZAZIONE
DELLA RETE STRADALE
ESISTENTE*

Metodologia applicata allo studio viabilistico

STUDIO VIABILISTICO

STATO DEL SISTEMA VIABILISTICO ATTUALE

L'**ambito di studio** ricade nel comparto urbano delimitato dalle seguenti **viabilità**:

- Viale Petrarca;
- Via Torino;
- Via degli Etruschi;
- Via Ferraris.

Di interesse risultano essere le viabilità secondarie che afferiscono al comparto

- Via Napoli;
- Via Anzilotti;
- Via Cottolengo;

e le relative **intersezioni viabilistiche**.

Viabilità di interquartiere

Viabilità di quartiere

Ambito urbano in cui ricadono gli interventi oggetto di variante e di potenziamento infrastrutturale

Intersezioni principali e secondarie afferenti all'ambito di studio



STUDIO VIABILISTICO

STATO DEL SISTEMA VIABILISTICO ATTUALE

L' **Analisi delle caratteristiche attuali dello stato di fatto** è stata sviluppata attraverso

- **sopralluoghi** nell'ambito oggetto di studio, per accertare le condizioni della viabilità;
- **campagna di rilevamento** del traffico nei giorni **venerdì 13 e sabato 14 febbraio 2015** fra le ore 17.00 e le ore 19.30.

Il conteggio è stato condotto manualmente da 7 operatori () muniti di **contacolpi**, posizionati in corrispondenza dei principali incroci, che hanno rilevato i transiti dei veicoli suddividendoli *in classi*:

- **Veicoli leggeri (automobili)**



- **Veicoli commerciali leggeri (furgoni, ...)**



- **Veicoli commerciali pesanti (autoarticolati, bus ...)**



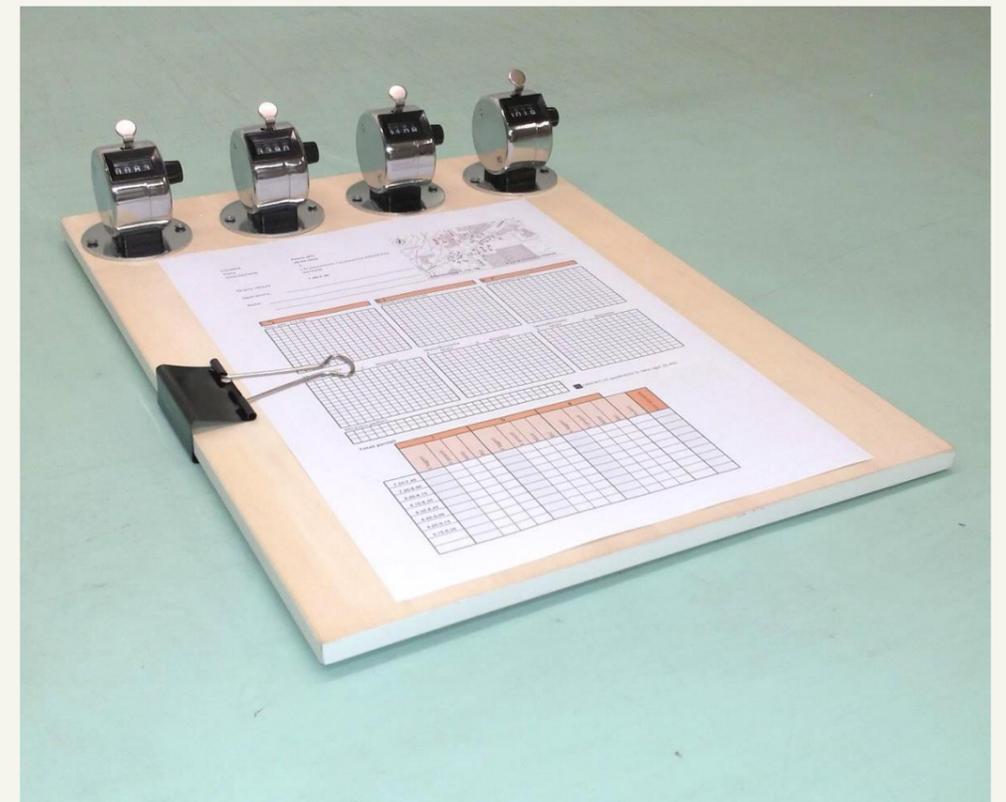
- **Motocicli**



- **Pedoni**



Contacolpi



STUDIO VIABILISTICO

STIMA DELLA DOMANDA DI TRAFFICO FUTURA

Dopo aver ricostruito le **condizioni attuali** della rete viabilistica (**attraverso un modello di traffico basato sui rilievi eseguiti**) è stata effettuata la **stima del traffico indotto dalla nuova struttura di vendita** Esselunga così come previsto dalla normativa*, che si basa sulla determinazione del

FLUSSO DI TRAFFICO DI PICCO

da valutarsi **in relazione al numero massimo di presenze consentite dalle norme di sicurezza** (calcolo dell'affollamento per il dimensionamento delle vie di esodo**) **ridotto della prevista quota pedonale e che utilizza i mezzi pubblici.**



* **D.P.G.R. 1 aprile 2009, n.15/R e s.m.i.** (Regolamento di attuazione della L.R. 7 febbraio 2005, n.28 “Codice del Commercio. Testo Unico in materia di commercio in sede fissa, su aree pubbliche, somministrazione di alimenti e bevande, vendita di stampa quotidiana e periodica e distribuzione di carburanti” e s.m.i.)

** **DM del 27 luglio 2010** “Approvazione della regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio delle attività commerciali con superficie superiore a 400mq” contenente indicazioni relativamente alla valutazione dell'affollamento delle strutture di vendita.

STUDIO VIABILISTICO

STIMA DELLA DOMANDA DI TRAFFICO FUTURA

Il calcolo dei flussi di progetto indotti dalla nuova struttura di vendita, come previsto dalla normativa, **è molto cautelativo ed è superiore a quello che si verificherà nella realtà**. Questo perché la stessa norma richiede che il dimensionamento della rete stradale avvenga con un adeguato «coefficiente di sicurezza».

Le principali ipotesi cautelative sono state:

- valutazione dei **flussi riferite all'ora di punta**, quando la rete risulta maggiormente carica (venerdì pomeriggio ore 17.00-18.00);
- **stima dei flussi indotti** dalla nuova GSV valutata sulla base dell'**affollamento massimo** della struttura (come da normativa);
- **completo ricambio** in un intervallo pari ad un'ora **della clientela** che accede con la propria auto;
- **oltre il 65%** del traffico riconducibile alla nuova struttura di vendita quale traffico **introdotto ex novo** sulla viabilità.



STUDIO VIABILISTICO

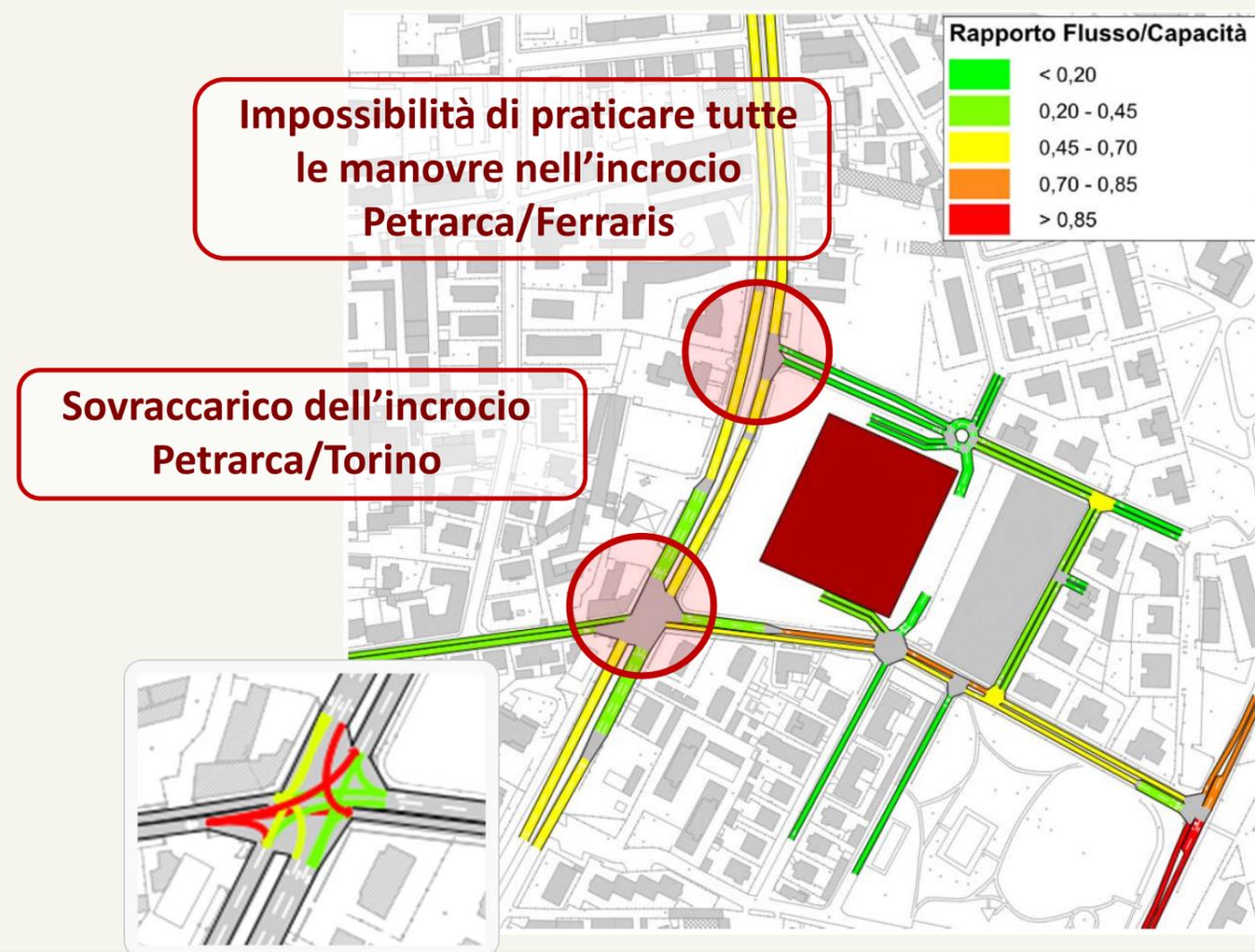
LA MODELLAZIONE DELLA RETE ATTUALE SOTTOPOSTA AI CARICHI VEICOLARI DI PROGETTO

L'applicazione del flusso di traffico di picco sulla rete così come organizzata attualmente ha evidenziato modalità di accesso che **richiedono un potenziamento della relazione fra viale Petrarca nord ed il lato nord del parcheggio della nuova struttura**

in ragione di:

- impossibilità di operare la svolta a sinistra lungo viale Petrarca nord in corrispondenza di via Ferraris (allungamento della maggior parte dei percorsi riferiti a v.le Petrarca);
- concentrazione dei maggiori flussi sulla svolta a sinistra nell'intersezione esistente viale Petrarca-via Torino;
- sbilanciamento nelle modalità di accesso al parcheggio della struttura di vendita che avvengono prevalentemente tramite l'accesso da sud.

Efficienza della rete (ora di punta del venerdì
intervallo orario 17.00-18.00)



STUDIO VIABILISTICO

LE SOLUZIONI PROGETTUALI DI PROGETTO

Le condizioni viabilistiche dell'ora di punta hanno portato alla necessità di prevedere risposte in termini di potenziamento infrastrutturale attraverso un

QUADRO DI PROPOSTE di MIGLIORAMENTO ED OTTIMIZZAZIONE DEGLI ELEMENTI SENSIBILI DELLA RETE,

volto a fronteggiare efficacemente la nuova domanda di mobilità complessiva generata dalla localizzazione della nuova funzione commerciale

(Soluzioni viabilistiche alternative).

ANALISI DELLE CARATTERISTICHE
ATTUALI DELLA CIRCOLAZIONE
VEICOLARE

STIMA DELLA DOMANDA DI
TRASPORTO AUTOMOBILISTICA
FUTURA

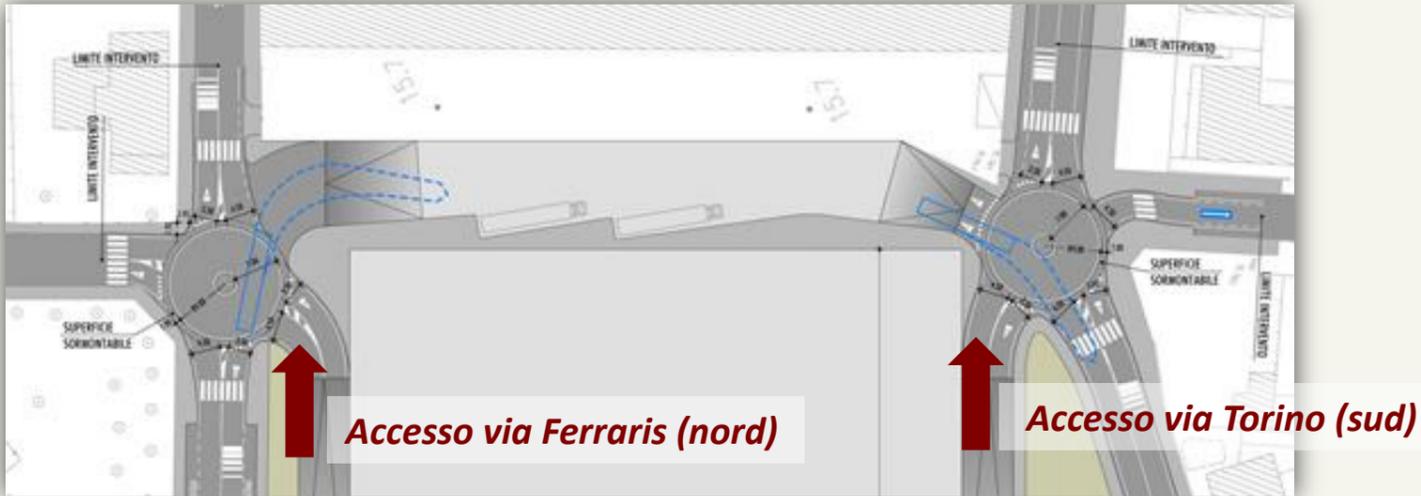
FORMULAZIONE DI
INTERVENTI DI OTTIMIZZAZIONE
DELLA RETE STRADALE
ESISTENTE



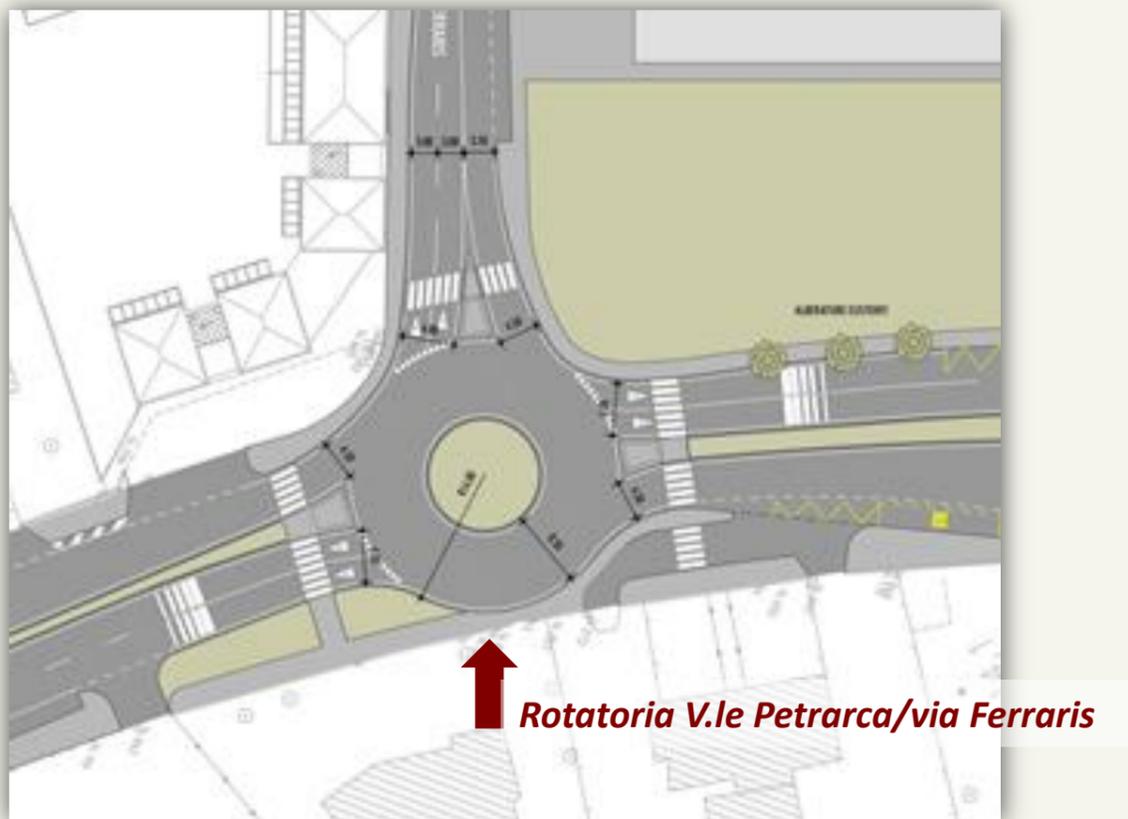
STUDIO VIABILISTICO

LE SOLUZIONI PROGETTUALI DI PROGETTO

Sistema degli accessi alla nuova Grande Struttura di Vendita



Alternative progettuali per l'intersezione viale Petrarca/via Ferraris



Soluzione viabilistica alternativa A



Soluzione viabilistica alternativa B

STUDIO VIABILISTICO

SINTESI DEI RISULTATI DELLO STUDIO VIABILISTICO

Le analisi e le valutazioni trasportistiche svolte sulle due Soluzioni viabilistiche alternative sviluppate permettono di osservare che:

- **entrambe le Soluzioni** viabilistiche alternative indagate **gestiscono in modo corretto ed efficiente la nuova complessiva domanda di mobilità;**

Relativamente ai **benefici specifici** rapportati alle due soluzioni alternative valutate è possibile osservare:

Soluzione viabilistica alternativa A (rotatoria)

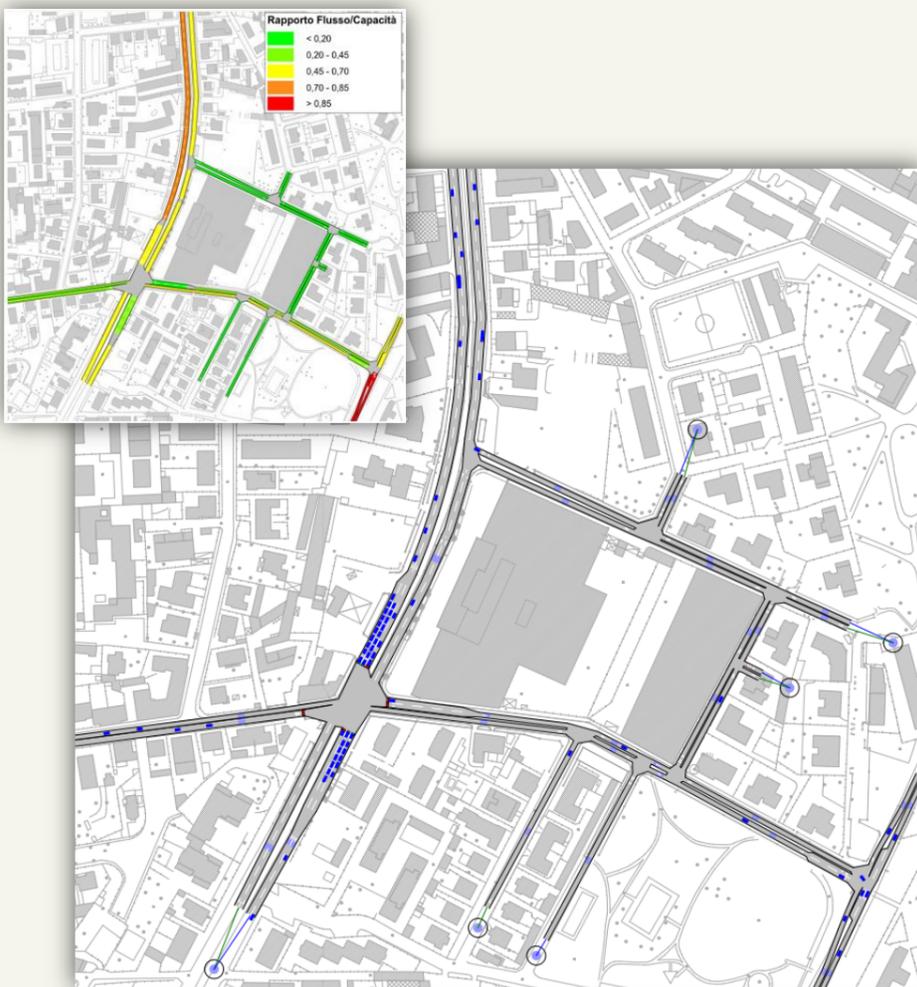
- **riduzione dei punti di conflitto** in corrispondenza dell'intersezione;
- **generale moderazione delle velocità** sull'asse urbano di viale Petrarca;
- **sensibile riduzione del fenomeno di stop&go** rispetto ad altre soluzioni, con conseguenti **benefici in termini di emissioni inquinanti**,
- **è ammessa, in sicurezza, l'inversione di marcia su v.le Petrarca.**

Soluzione viabilistica alternativa B (semaforo)

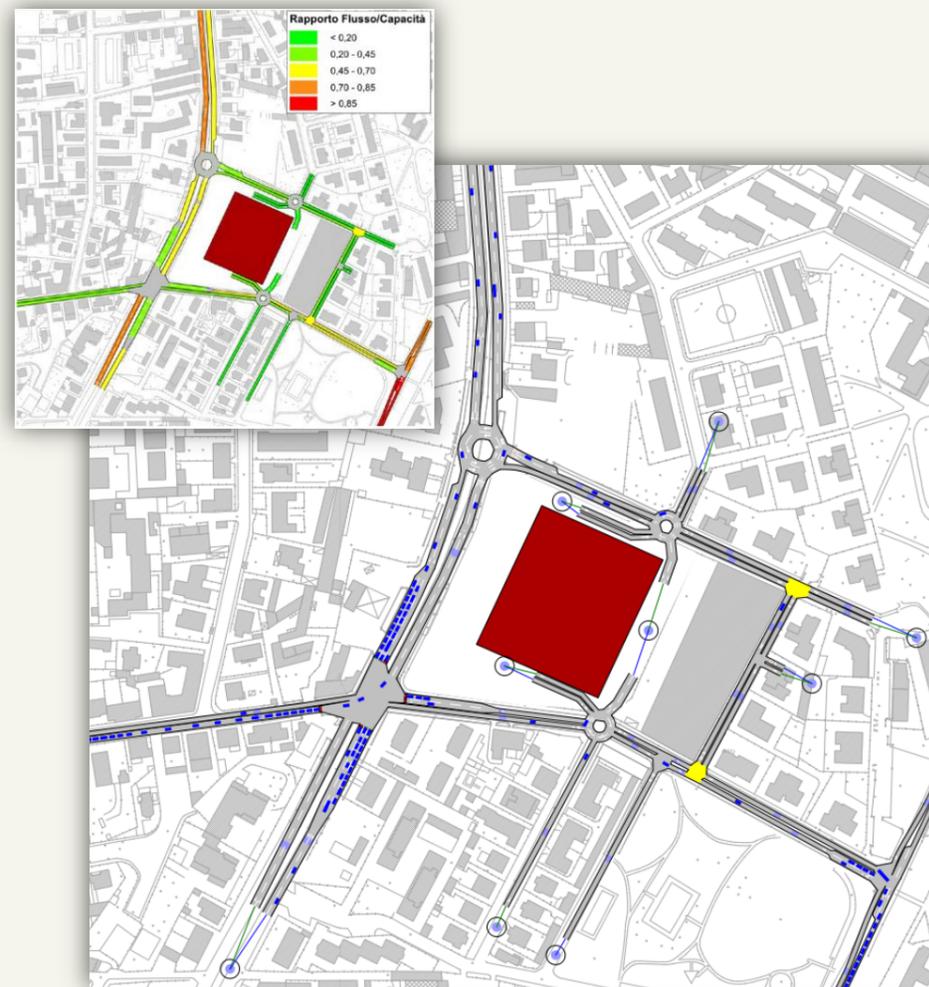
- **omogeneità e coerenza di lettura delle relazioni di mobilità** e del sistema definito dalla successione delle intersezioni semaforizzate lungo l'asse di viale Petrarca;
- possibilità di **coordinare le intersezioni** e di agire in termini di **regolazione delle fasi semaforiche in base alle condizioni del traffico;**
- **flussi più compatti ed ordinati;**
- **corretta gestione degli attraversamenti pedonali**, con un **elevato livello di sicurezza** anche in caso di condizioni di scarsa visibilità o elevati flussi veicolari.

STUDIO VIABILISTICO

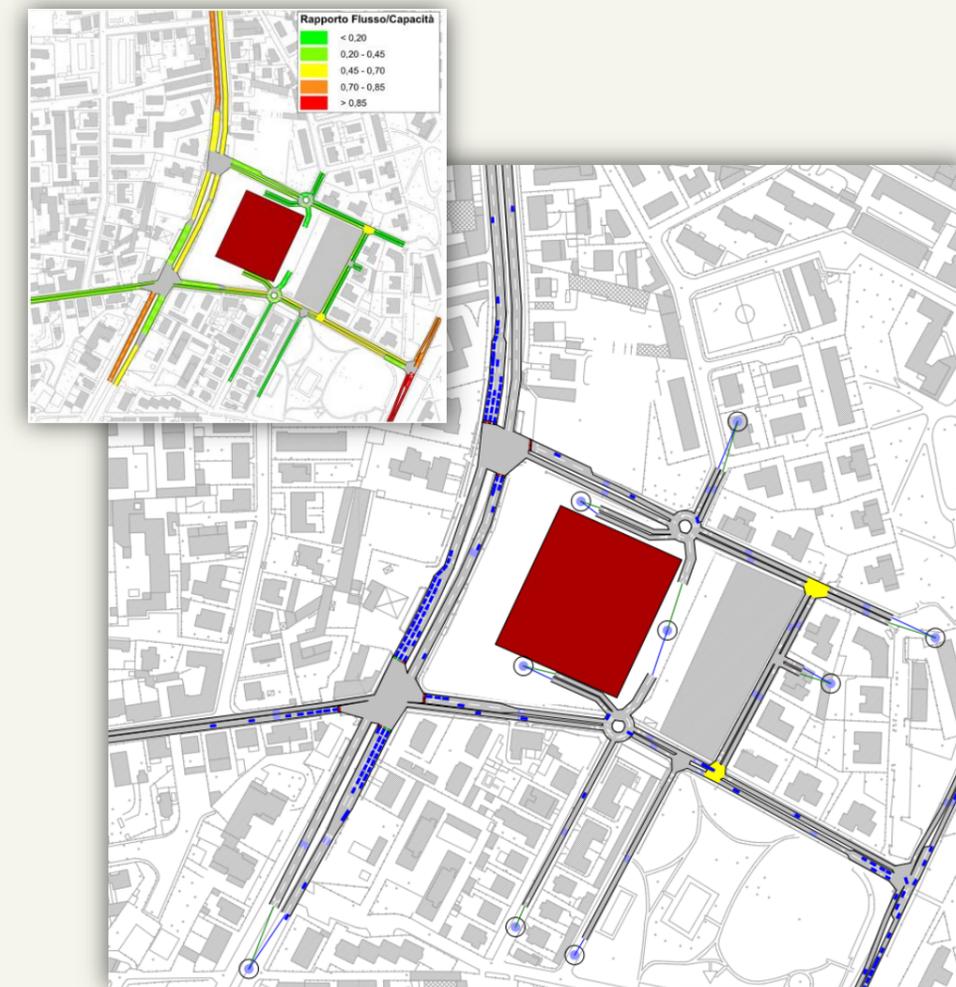
SINTESI DEI RISULTATI DELLO STUDIO VIABILISTICO

[Link filmati](#)**Stato di fatto****Soluzione viabilistica alternativa A (rotatoria)****Soluzione viabilistica alternativa B (semaforo)**

Rete: **Stato di fatto**
Domanda: **Stato di fatto**



Rete: **Soluzione viabilistica alternativa A**
Domanda: **Stato di fatto + Indotto**



Rete: **Soluzione viabilistica alternativa B**
Domanda: **Stato di fatto + Indotto**

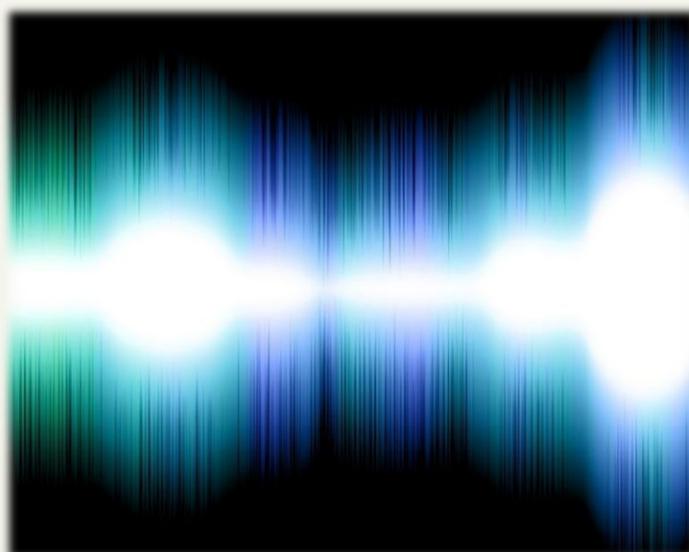


4 – VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Analisi delle componenti ambientali

CLIMA E ATMOSFERA



RUMORE E VIBRAZIONI



SUOLO E SOTTOSUOLO



AMBIENTE IDRICO



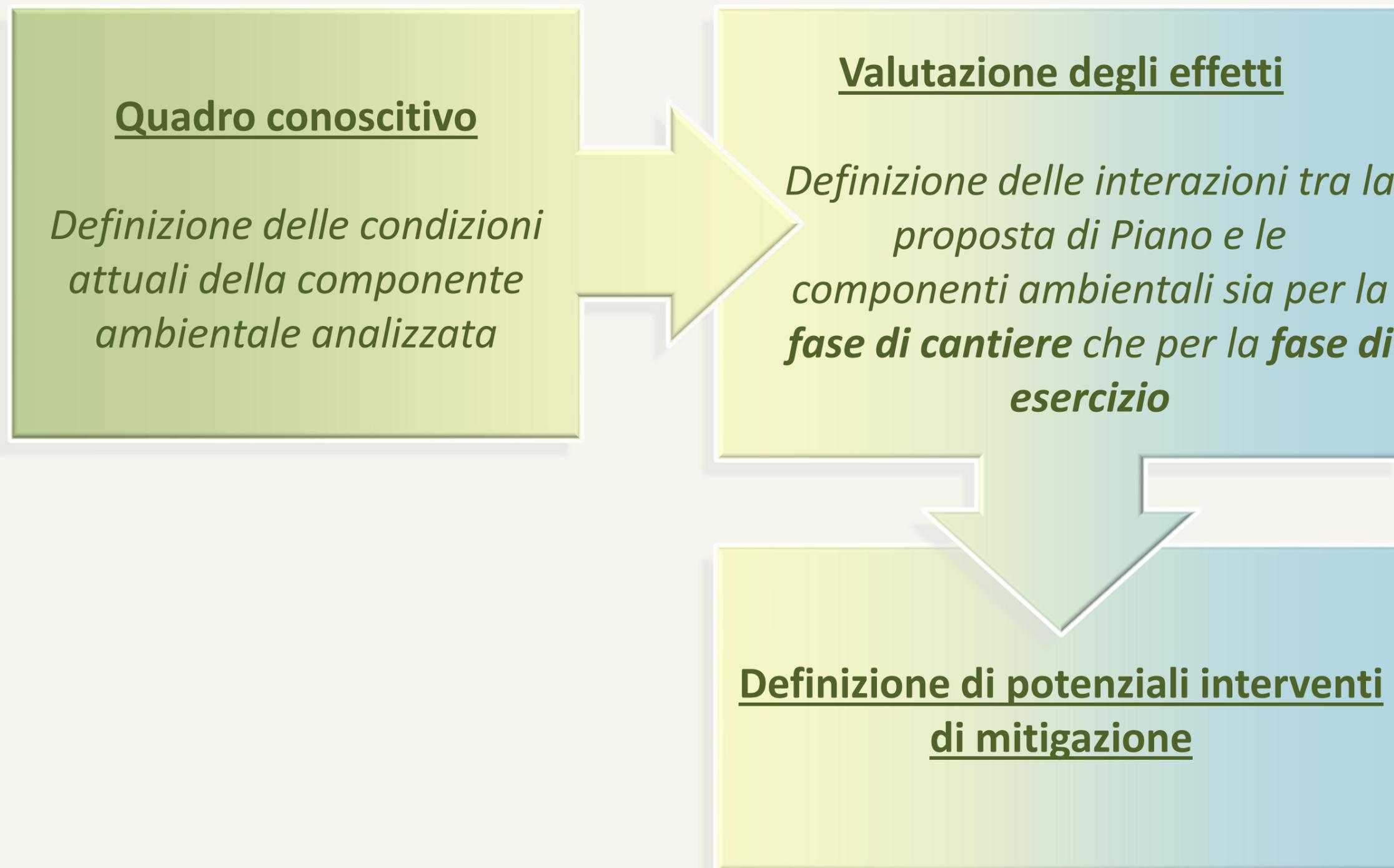
ECOSISTEMA URBANO



ARCHEOLOGIA

PAESAGGIO E PATRIMONIO
STORICO CULTURALESISTEMA SOCIO-
ECONOMICO

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Processo di Valutazione

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO**Sistema socio-economico**

Le analisi sul sistema socio-economico del comune di Livorno si focalizzano sui seguenti punti:

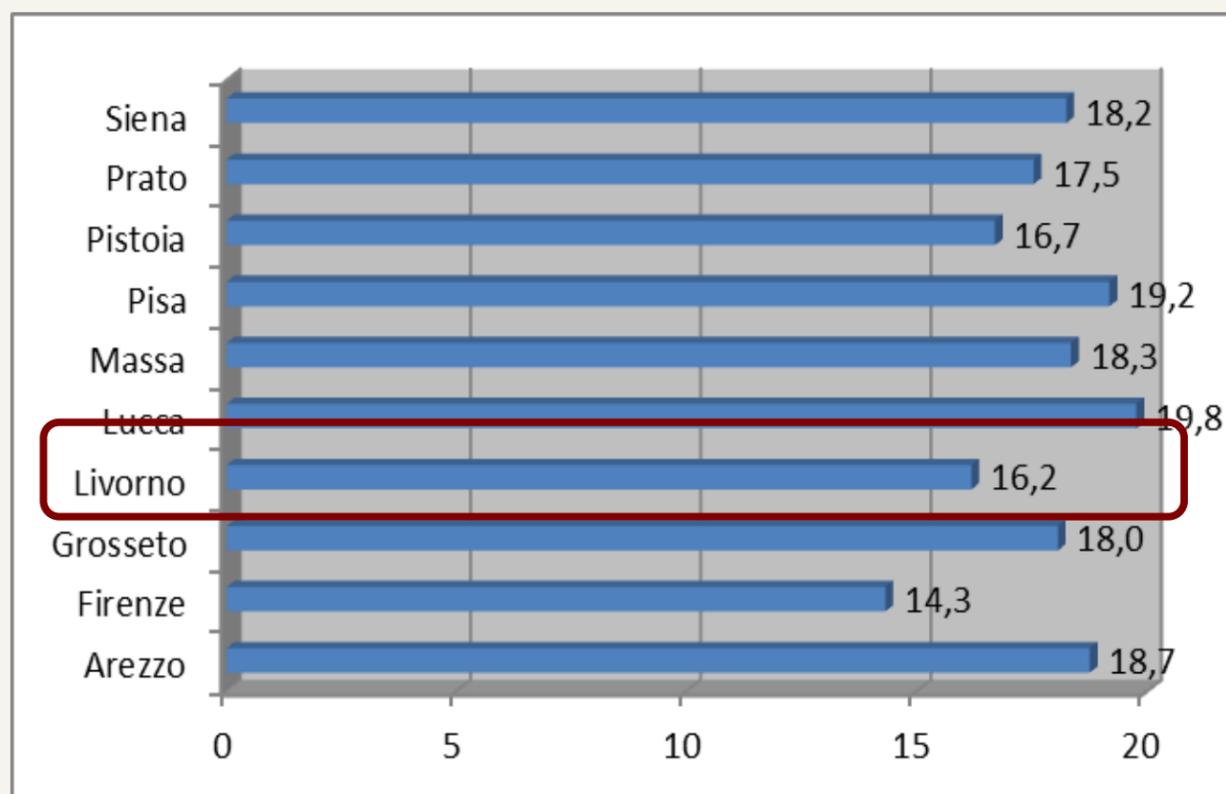
- 1. Analisi demografiche;**
- 2. Industria della distribuzione;**
- 3. Ambito di influenza della nuova GSV;**
- 4. Applicazione delle politiche attive per il commercio di prossimità.**

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Sistema socio-economico**Industria della distribuzione**

La densità di **Superficie di Vendita al Pubblico (SVP)** alimentare di ipermercati e supermercati alla fine del 2013 in provincia di Livorno era di **16,2 m² per 100 abitanti**. Si tratta del secondo valore più basso tra le province toscane, dopo quello riferito alla provincia di Firenze (14,3 m² per 100 abitanti).

Nel 2013 nei supermercati di Livorno risultano complessivamente **impegnati 137 addetti**, corrispondenti a una densità di **1 addetto ogni 69,2 m² di SVP**. Si tratta di una densità pari a meno della metà rispetto al valore medio di questo indicatore riferito all'insieme dei capoluoghi della Toscana, pari a 1 addetto ogni 31,7 m² di SVP.



DENSITÀ DI SUPERFICIE DI VENDITA AL PUBBLICO ALIMENTARE
DELLA GDO NELLE PROVINCE TOSCANE AL 31 DICEMBRE 2013
(m² PER 100 ABITANTI) – FONTE: NOSTRE ELABORAZIONI SU DATI
OSSERVATORIO NAZIONALE DEL COMMERCIO – ISTAT

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Sistema socio-economico**L'ambito di influenza della nuova GSV**

Si è analizzato il **bacino primario di influenza** in funzione della **isocrona** calcolata nei giorni e nelle ore di maggiore afflusso che comprende i punti che distano **fino a 10 minuti** in auto dalla struttura.

Sono stati individuati alcuni **elementi morfologici di confinamento** che sono stati assunti quali limiti esterni del bacino:

- la linea ferroviaria FS Genova-Roma "Tirrenica" a ovest;
- via di Levante a sud;
- il limite del centro storico ad est;
- via Carducci a nord.



L'AMBITO DI INFLUENZA DELLA NUOVA GSV

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Sistema socio-economico

L'ambito di influenza della nuova GSV

La maggior parte delle **attività commerciali** nell'ambito di influenza della nuova GSV si concentrano lungo:

1. la direttrice **Piazza Damiano Chiesa-Via di Salviano- Via Carlo Lorenzini (Collodi)**;
2. lungo **Viale Giosuè Carducci**;
3. lungo **Via Toscana**.

Lungo le 3 direttrici si concentrano circa il **50 % degli esercizi alimentari e non alimentari dell'intera area**.

Questa concentrazione appare indicativa dell'importanza delle **economie di agglomerazione** cioè del'importanza del beneficio che attività commerciali traggono dal localizzarsi vicino ad altre imprese del settore a causa dell'aumento della propria capacità di attrazione dovuto all'attrazione generata da queste ultime.



IL MARCIAPIEDE ALBERATO DI VIA TOSCANA

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Sistema socio-economico

L'applicazione delle politiche attive per il commercio di prossimità

Centri Commerciali Naturali (CCN)

Hanno l'obiettivo di dotare il commercio di prossimità di alcuni dei **fattori di successo** di cui i CCC godono a causa della loro gestione unitaria:

- *la definizione unitaria del mix di offerta merceologica della galleria commerciale;*
- *le politiche pubblicitarie e promozionali unitarie;*
- *la definizione unitaria dei servizi collaterali da offrire ai consumatori.*

La città di Livorno rappresenta una realtà attiva nell'implementazione di queste politiche, infatti ospita **8 CCN**:

- CCN Ardenza;
- CCN Borgo;
- CCN Colline;
- CCN Magenta;
- CCN Venezia;
- CCN Modì;
- CCN Sorgenti;
- CCN Via Cambini.



ELEMENTO DI ARREDO URBANO DI QUALITÀ IN UN CCN

Le analisi svolte evidenziano un andamento stagnante delle attività degli esercizi commerciali di prossimità della città.

Questo andamento è stato generato almeno in parte dalla difficile congiuntura economica che ha caratterizzato la vita del nostro paese in questi ultimi anni, si tratta di una tendenza che probabilmente, a politiche invariate, sarà difficile da invertire nei prossimi anni.

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Sistema socio-economico

Conclusioni

L'ingresso tra i portatori di interessi di un soggetto della forza e delle capacità manageriali di un'impresa della GDO potrebbe rivelarsi decisivo per riuscire a mettere in campo politiche efficaci per lo sviluppo del commercio nell'ambito.

In ragione delle economie di agglomerazione nel commercio e del loro manifestarsi anche da punti vendita della GDO, questo permettere di concludere affermando che presumibilmente l'effetto netto dell'insediamento della nuova GSV sugli esercizi commerciali di prossimità dell'ambito sarà positivo.

Inoltre, l'apertura di una nuova GSV da parte di un'impresa attualmente non presente a Livorno avrà l'ulteriore effetto di generare un aumento della concorrenza nel settore della GDO alimentare. Di questo aumento beneficeranno i clienti della GDO che con l'ampliarsi del loro mercato di riferimento vedranno aumentare il proprio potere di acquisto e quindi il loro benessere.

VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO

Configurazione progettuale

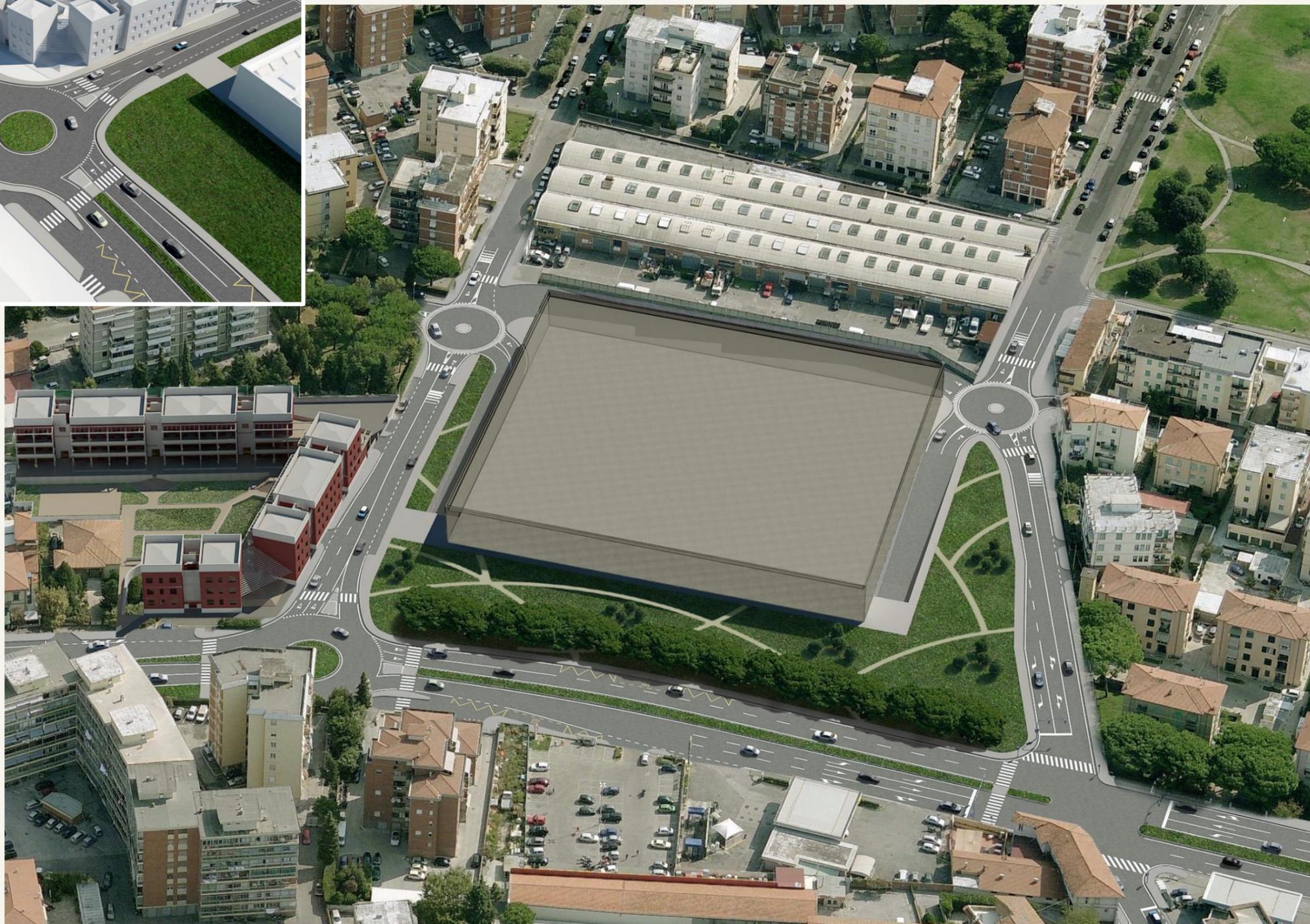
Le azioni del Piano di recupero **incrementeranno in modo consistente la qualità urbana, ambientale e paesaggistica dell'area**, migliorandone notevolmente la percezione creando un ambito urbano di qualità, fruibile da varie tipologie di utenze e sostenibile dal punto di vista paesaggistico e ambientale.



Area oggetto di Piano di Recupero – Stato attuale



PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO



SOLUZIONE VIABILISTICA ALTERNATIVA A con rotatoria



PRESENTAZIONE DEL PIANO DI RECUPERO



SOLUZIONE VIABILISTICA ALTERNATIVA B con impianto semaforizzato



VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO



SOLUZIONE VIABILISTICA ALTERNATIVA A con rotatoria



VALUTAZIONE AMBIENTALE DEL PIANO



SOLUZIONE VIABILISTICA ALTERNATIVA B con impianto semaforizzato



*Il Proponente opera da sempre alla ricerca di soluzioni
caratterizzate da **elevata qualità architettonica** in
relazione al contesto di riferimento*

Le recenti soluzioni adottate



Si ringrazia per la cortese attenzione

