



COMUNE DI VIGNOLA  
PROVINCIA DI MODENA

**ACCORDO DI PROGRAMMA**

AI SENSI DEGLI ARTT. 59 E ART. 60 DELLA L.R. N. 24/2017  
PER LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AMBITO OVE E' COLLOCATA  
LA STRUTTURA COMMERCIALE DENOMINATA "I CILIEGI"  
CON INSEDIAMENTO DI ATTIVITA' DI INTERESSE PUBBLICO  
E RIALLOCAZIONE DI UNA GRANDE STRUTTURA DI VENDITA,  
CON CESSIONE DI AREA, IN NUOVO AMBITO  
IN VARIANTE ALLA STRUMENTAZIONE  
URBANISTICA COMUNALE E AL POIC

PROPRIETÀ

**Coop Alleanza 3.0 S.C.**

40055 Castenaso (BO) - Via Villanova, 29/7  
C.F. e P.IVA: 03503411203

ESERCENTE L'ATTIVITÀ COMMERCIALE

**Coop Alleanza 3.0 S.C.**

40055 Castenaso (BO) - Via Villanova, 29/7  
C.F. e P.IVA: 03503411203

PROGETTAZIONE

**INRES S.C.**

[www.inres.it](http://www.inres.it)

50019 Sesto Fiorentino (FI) - Via Tevere, 60  
Telefono: 055 33671 - E-mail: [inres@inres.coop.it](mailto:inres@inres.coop.it)  
C.F. e P. IVA: 00515250488

**Ing. Fortunato Della Guerra**

Iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Firenze al n. 5361  
PEC: [fortunato.dellaguerra@ingpec.eu](mailto:fortunato.dellaguerra@ingpec.eu)

**Arch. Paolo Piccinini**

Iscritto all'Ordine degli Architetti di Prato al n. 484  
PEC: [arch.paolo.piccinini@pec.it](mailto:arch.paolo.piccinini@pec.it)

CONSULENZA TRASPORTISTICA

**Ing. Nicola Serafino**

16145 Genova - Via San Nazaro, 40/9  
Telefono: 335 6576884  
E-mail: [nicola.serafino@gmail.com](mailto:nicola.serafino@gmail.com)  
C.F. SRFNCL52E01H456B  
P. IVA: 03081860102

Iscritto all'Ordine degli Ingegneri di Genova al n. 5905  
PEC: [nicola.serafino@ingpec.eu](mailto:nicola.serafino@ingpec.eu)

ELABORATO

**NUOVA GSV  
VERIFICA DEL RISPETTO  
DEI REQUISITI DELLA  
D.C.R. 1253/1999 RELATIVI  
AD ACCESSIBILITÀ E VIABILITÀ**

DATA

**Luglio  
2025**

**A-R.11**

## **COOP Alleanza 3.0 sc Castenaso (BO)**

**Progetto di una Grande Struttura di Vendita Alimentare in Vignola nel lotto compreso tra le vie per Sassuolo e Circonvallazione.**

**Valutazione del rispetto dei requisiti stabiliti dalla D.C.R. 1253/1999 relativi ad “Accessibilità e collocazione rispetto alla gerarchia viaria”, per la localizzazione di grandi strutture di vendita.**

### **Premessa**

La struttura di vendita in esame è di tipo alimentare e ha una superficie di vendita di 3.900 mq. Si qualifica, quindi, come grande struttura di vendita (nel seguito GSV).

Per la localizzazione di nuove medie e grandi strutture di vendita in Emilia Romagna devono essere assicurati requisiti di localizzazione e di organizzazione degli accessi tali da offrire un'efficace accessibilità rispetto al bacino di utenza previsto e da minimizzare l'impatto della struttura sull'efficienza della rete stradale.

I requisiti di accessibilità che devono essere soddisfatti da una nuova GSV sono così definiti dalla D.C.R. 1253/1999 (nel seguito DCR):

- a. idoneità della collocazione rispetto alla gerarchia della rete viaria;
- b. efficacia della collocazione rispetto ai nodi di interscambio fra mobilità individuale e collettiva;
- c. efficienza dell'innesto fra viabilità pubblica e privata.

Per ciascun requisito la DCR definisce gradi diversi di prestazioni da assicurare in relazione alla tipologia e alla dimensione della struttura di vendita.

Oggetto dell'analisi qui sviluppata è una valutazione del rispetto dei requisiti di accessibilità sub a) e c). Di seguito:

- sono richiamati i livelli di prestazione per essi richiesti dalla DCR
- è valutato il soddisfacimento dei requisiti richiesti dalla GSV in esame.
  - **Livelli di prestazione richiesti dalla DCR.**
  - **Requisito a): Collocazione rispetto alla gerarchia della rete viaria**
  - Per le GSV deve essere soddisfatto uno dei seguenti livelli di prestazione, definiti dalla DCR nel paragrafo 5.3.2:

---

Via San Nazaro 40/9    Tel: 0039 335 6576 884  
16145 Genova

P.IVA: 03081860102  
CF: SRFNCL52E01H456B  
SDI: M5UXCR1

[nicola.serafino@ingpec.eu](mailto:nicola.serafino@ingpec.eu)  
[nicola.serafino@gmail.com](mailto:nicola.serafino@gmail.com)

Ordine degli Ingegneri della provincia di Genova, Sezione A, n. 5905

*Progetto di una Grande Struttura di Vendita Alimentare in Vignola nel lotto compreso tra le vie per Sassuolo e Circonvallazione. Relazione di verifica del rispetto dei requisiti stabiliti dalla D.C.R. 1253/1999 relativi ad “Accessibilità e Collocazione rispetto alla gerarchia viaria”, per la localizzazione di medie o grandi strutture di vendita.*

Data: giugno 2025

Pagina 1 di 8

- a1) La struttura è raggiungibile direttamente da una strada con le caratteristiche delle strade di tipo A o B di cui all'art. 2 del Codice della Strada o quanto meno con le caratteristiche geometriche di cui al tipo III CNR.
- a2) La struttura è dotata di un accesso diretto da strada extraurbana principale con caratteristiche geometriche quanto meno pari a quelle del tipo IV CNR
- a4) La struttura è accessibile direttamente da una strada a cui il PUT e/o il PRG assegna il ruolo di strade urbane di scorrimento.

Per "*raggiungibile direttamente*" si intende che tra la strada con le caratteristiche richieste e l'accesso ai parcheggi pertinenziali della struttura di vendita si percorre un raccordo stradale di lunghezza non superiore a:

- per i requisiti sub a1) e a2): 2 chilometri, di sezione adeguata al traffico atteso, e senza attraversare zone urbane residenziali.,
- per il requisito sub a4): 500 m. di sezione adeguata al traffico atteso.

Le prestazioni richieste possono essere riconsiderate in sede di PTCP ovvero di Conferenza dei servizi di cui all'art. 7 della L.R. n. 14/1999 in relazione alle caratteristiche di assetto del sistema insediativo e di assetto della rete viaria.

#### 5.3.3 Requisito b): collocazione rispetto ai nodi di interscambio fra mobilità individuale e collettiva.

Sono definiti i seguenti livelli di prestazione decrescenti:

- b1) collocazione a meno di 200 m. da una stazione del Servizio Ferroviario Regionale o di servizi ferroviari di bacino ad elevata frequenza;
- b2) collocazione presso una fermata di servizi di trasporto urbano collettivo, in posizione tale che il parcheggio pubblico realizzato dalla struttura di vendita come standard di urbanizzazione possa svolgere funzioni di parcheggio scambiatore per il raggiungimento del centro urbano;
- b3) collocazione a meno di cento metri fra l'ingresso alla struttura e una fermata di servizi di trasporto urbano o suburbano collettivo a media o elevata frequenza.
- b4) Per le grandi strutture di vendita di prodotti alimentari si formula l'indirizzo di assicurare il livello di prestazione b1) oppure b2).

Le prestazioni richieste possono essere precisate in sede di PTCP ovvero di Conferenza dei servizi di cui all'art. 7 della L.R. n. 14/1999 in relazione alle caratteristiche di assetto del sistema insediativo e di assetto della rete di servizi di trasporto collettivo specifiche di ciascun bacino di utenza.

In carenza dei requisiti suddetti possono essere eventualmente definiti obblighi convenzionali, a carico del proponente, riguardanti l'estensione dei servizi di linea di trasporto collettivo in essere o per l'attivazione di un servizio privato di trasporto collettivo-navetta fra la struttura, il centro urbano e il più idoneo nodo di scambio intermodale.

**Requisito c): Innesto fra viabilità pubblica e privata**

Per le GSV di prodotti alimentari deve essere soddisfatto uno dei seguenti livelli di prestazione, definiti dalla DCR nel paragrafo 5.3.4:

- c1) E' presente un innesto ad uso esclusivo della struttura di vendita senza intersezioni a raso.
- c2) E' presente un innesto canalizzato ad uso esclusivo della struttura di vendita con corsie di accelerazione, di decelerazione e di accumulo di lunghezza adeguata ai flussi di traffico attesi.

Il livello di prestazione richiesto può essere precisato in sede di Conferenza di servizi di cui all'art. 9 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 114, in relazione al volume di traffico atteso.

Si nota che la regolamentazione regionale si sviluppa su *due livelli*:

- al primo livello sono definiti requisiti puntuali [quelli richiamati sub a) e c)] di funzionalità e sicurezza degli accessi veicolari delle nuove medie e grandi strutture di vendita;
- al secondo livello si riconosce agli Enti territoriali locali la facoltà di precisare e puntualizzare tali requisiti in relazione alle caratteristiche di assetto del sistema insediativo e di assetto della rete viaria.

**Valutazione del soddisfacimento dei requisiti relativi a “Collocazione rispetto alla gerarchia della rete viaria”**

Nella Figura 1 è riportata la planimetria dell'area della GSV, inserita nel contesto viabilistico di scala locale.

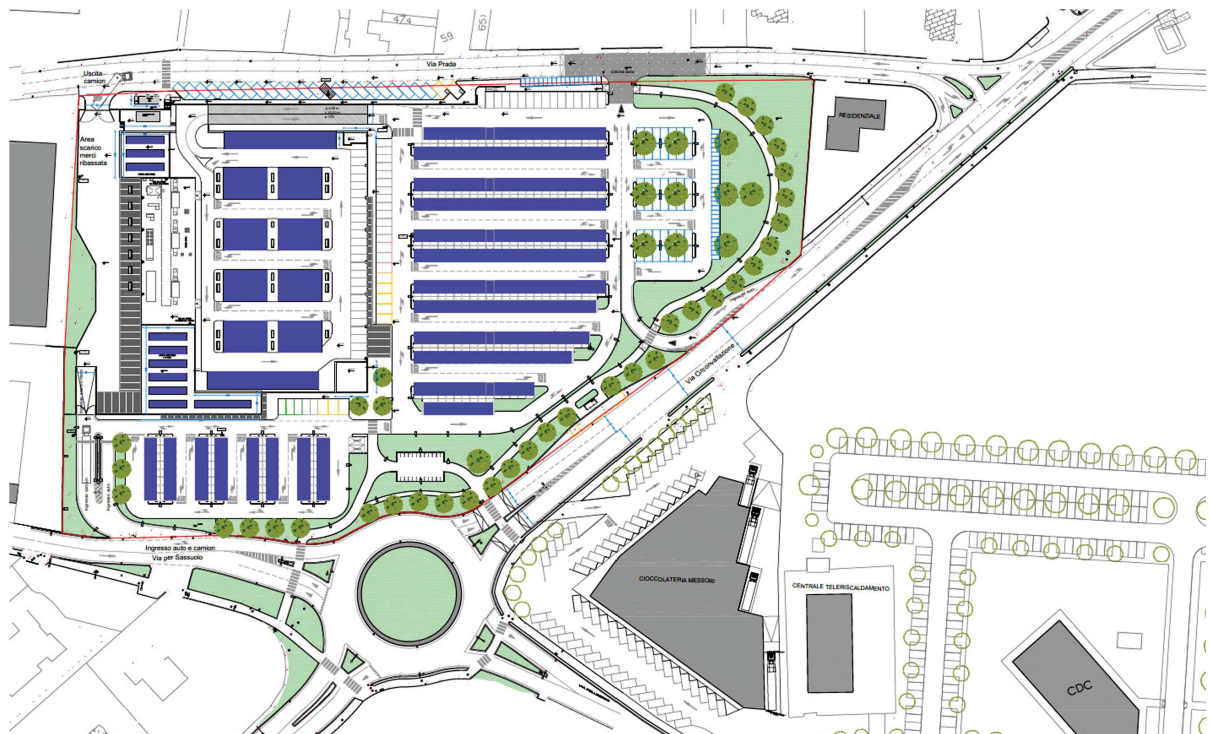


Figura 1

*Progetto di una Grande Struttura di Vendita Alimentare in Vignola nel lotto compreso tra le vie per Sassuolo e Circonvallazione. Relazione di verifica del rispetto dei requisiti stabiliti dalla D.C.R. 1253/1999 relativi ad “Accessibilità e Collocazione rispetto alla gerarchia viaria”, per la localizzazione di medie o grandi strutture di vendita.*

La GSV è dotata di 2 ingressi ai parcheggi (pubblico e pertinenziale) dei veicoli leggeri e 1 ingresso riservato ai veicoli che riforniscono di merci la GSV.

Gli accessi sono indicati nello stralcio planimetrico riportato nella Figura 2, con la specificazione delle distanze rispetto ai punti notevoli dell'intervento.

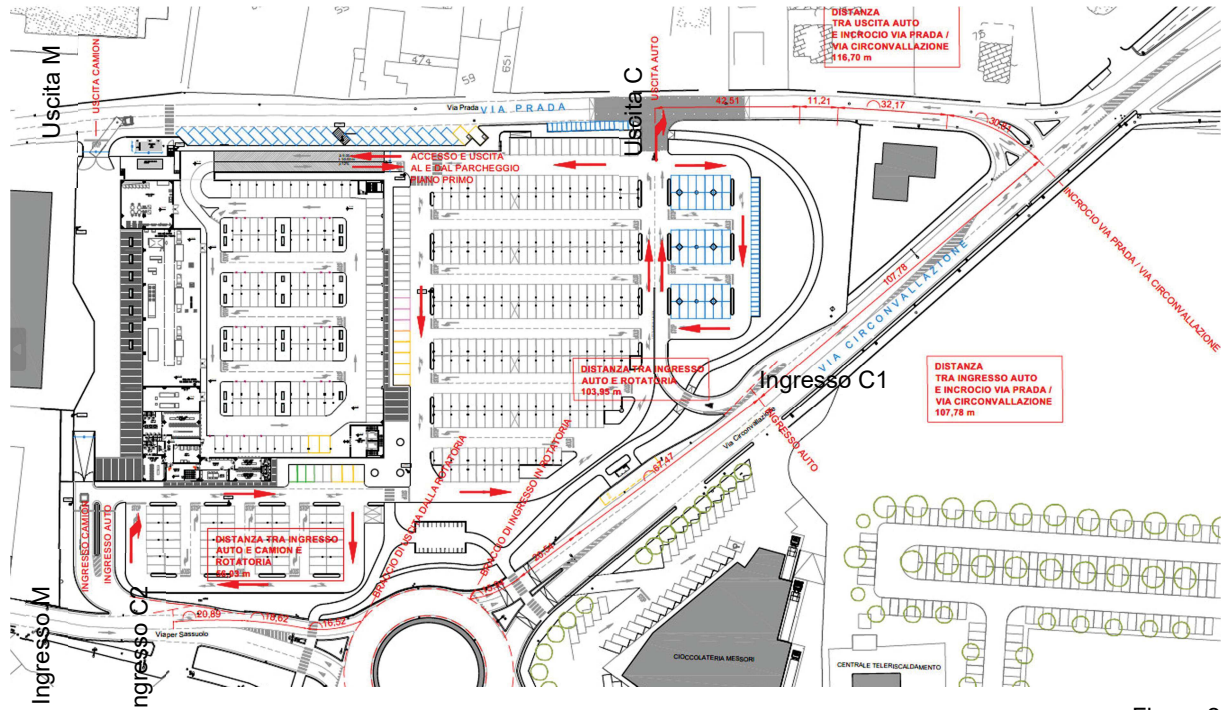


Figura 2

#### Ingresso C1.

E' localizzato direttamente sulla lungo la SP4, localmente denominata "Via Circonvallazione", che è classificata dal PUT della Città di Vignola come "strada D1 di scorrimento" (vedi Figura 3, tratta dal PUT). E', perciò, soddisfatto il requisito sub a4).

#### Ingresso C2.

E' localizzato sul ramo di uscita della rotatoria tra le vie Circonvallazione (*strada D1 di scorrimento*), per Sassuolo e Pellegrini.

La lunghezza di questo raccordo è di circa 70 metri, valore minore di quello limite richiesto dal requisito (500 m).

La sezione del raccordo è adeguata al traffico atteso. Risulta, infatti, quanto segue:

- Il raccordo è costituito da una corsia con larghezza minima di 4,3 m + franchi laterali.
- Il traffico attuale che su di esso insiste è stato stimato pari a 638 veicoli/ora nell'ora di punta nello stato di fatto e 666 veicoli/ora nello stato di progetto (ossia dopo l'entrata in esercizio della GSV). Queste stime sono state prodotte dallo *Studio del traffico* redatto da Airis srl di Bologna nel dicembre del 2023, basato su rilievi del traffico realizzati nella settimana 11-16 gennaio 2023.
- Il raccordo, essendo un ramo di uscita della rotatoria, non partecipa alla stima del LoS (Livello di Servizio) di questa. Si rileva, comunque, che il Los della rotatoria risulta pari a B, sia nello stato di



fatto che in quello di progetto. A tale riguardo si ricorda che il LOS descrive sinteticamente la qualità della circolazione veicolare dell'intersezione con 7 livelli espressi dalle lettere da A (flusso libero) alla F (congestione). Al LoS B corrisponde una buona qualità della circolazione veicolare. Da quanto sopra esposto risulta soddisfatto il requisito sub a4).

#### Ingresso M.

E' localizzato sullo stesso ramo di uscita della rotatoria che serve l'Ingresso C2.

La lunghezza del raccordo tra la rotatoria e l'Ingresso M è di circa 90 metri.

Valgono per questo ingresso le stesse considerazioni esposte per l'Ingresso C2.

Risulta quindi soddisfatto il requisito sub a4).

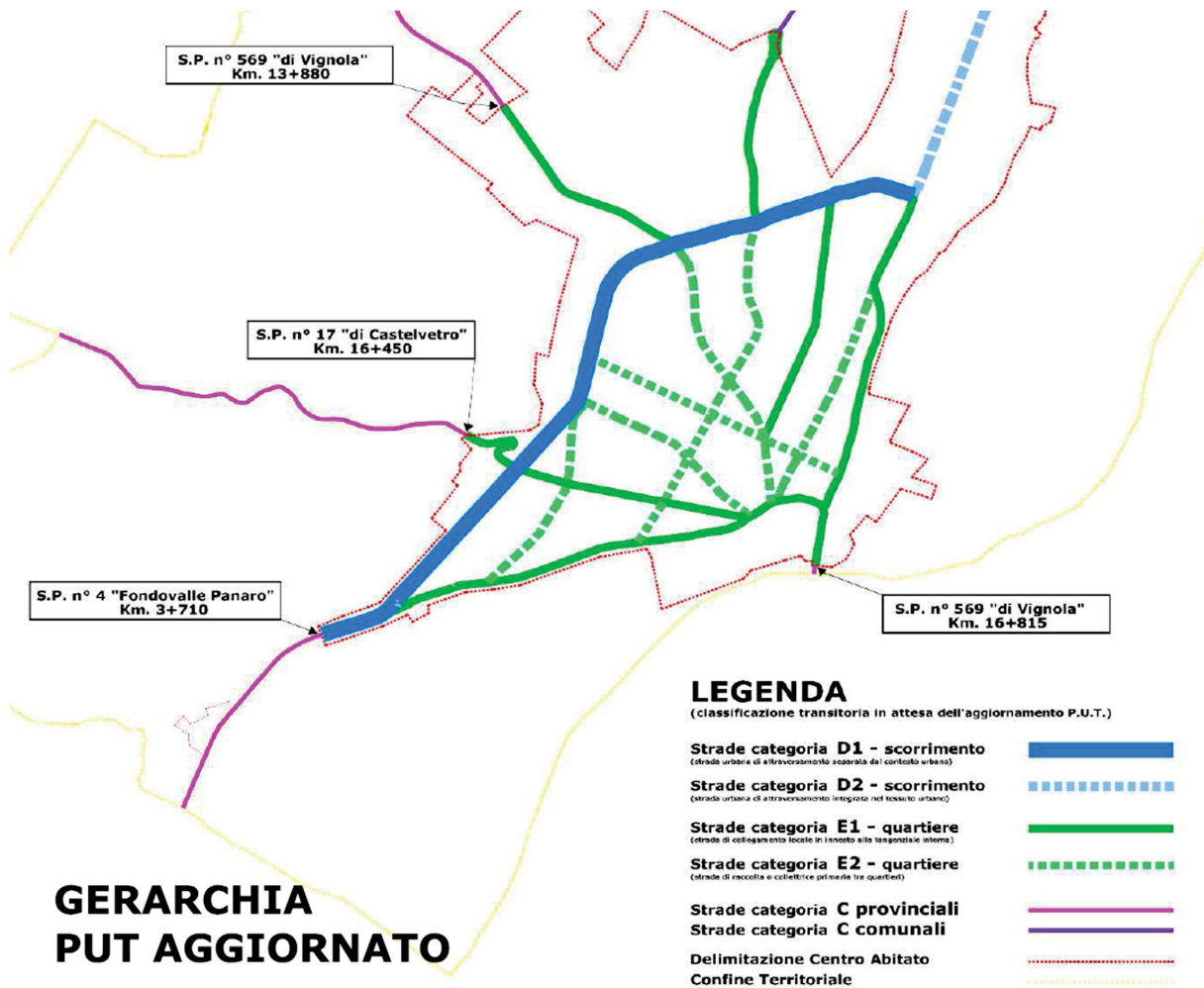


Figura 3

#### Valutazione del soddisfacimento dei requisiti relativi a "Collocazione rispetto ai nodi di interscambio fra mobilità individuale e collettiva".

Come sopra esposto per le grandi strutture di vendita di prodotti alimentari è formulato l'indirizzo di assicurare almeno uno dei seguenti livelli di prestazione:

*Progetto di una Grande Struttura di Vendita Alimentare in Vignola nel lotto compreso tra le vie per Sassuolo e Circonvallazione. Relazione di verifica del rispetto dei requisiti stabiliti dalla D.C.R. 1253/1999 relativi ad "Accessibilità e Collocazione rispetto alla gerarchia viaria", per la localizzazione di medie o grandi strutture di vendita.*

- collocazione a meno di 200 m. da una stazione del Servizio Ferroviario Regionale o di servizi ferroviari di bacino ad elevata frequenza;
- collocazione presso una fermata di servizi di trasporto urbano collettivo, in posizione tale che il parcheggio pubblico realizzato dalla struttura di vendita come standard di urbanizzazione possa svolgere funzioni di parcheggio scambiatore per il raggiungimento del centro urbano;

Il progetto prevede il soddisfacimento del secondo requisito.

Nell'area di intervento è prevista, infatti, la realizzazione di 2 fermate del trasporto pubblico, la cui posizione è schematicamente indicata nella Figura 4, che si aggiungono a quelle in via di realizzazione, anche esse indicate nella figura.

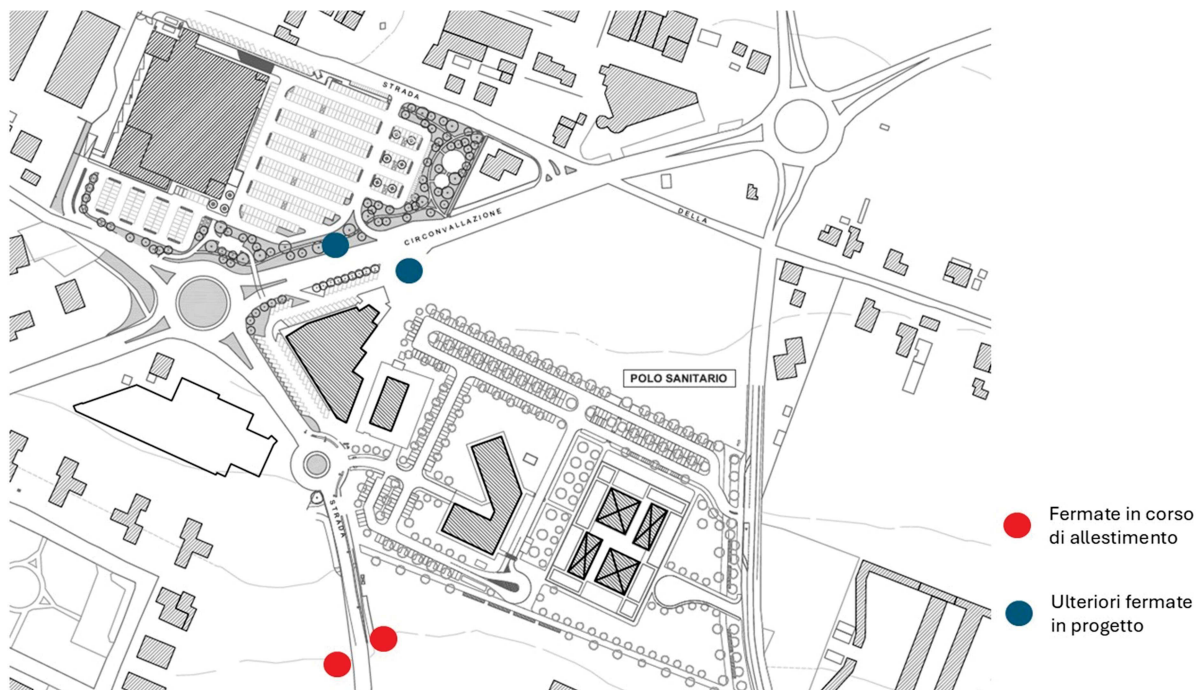


Figura 4

Dalle fermate transita il servizio di TPL extraurbano che collega l'area con la città di Vignola e, in particolare, con la sua stazione ferroviaria.

#### **Valutazione del soddisfacimento dei requisiti relativi a "Innesto fra viabilità pubblica e privata"**

Come si evince dalla Figura 1 ogni ingresso ha un innesto esclusivo dalla viabilità pubblica dotato di corsia di decelerazione.

Ogni ingresso è dotato di una corsia di accumulo la cui lunghezza è adeguata ai flussi di traffico attesi come di seguito dimostrato.

Le lunghezze degli innesti al parcheggio pertinenziale sono pari a circa 45 m per l'Ingresso C1 e circa 55 m per l'Ingresso C2: gli innesti hanno, quindi, una capacità di accodamento rispettivamente pari a 9 e 10 automobili; sono capacità che escludono il rischio di formazione di code che si estendano sino

alla viabilità pubblica. Questa valutazione è confermata dai seguenti dati e considerazioni:

- Il citato Studio del traffico stima che il numero di veicoli attratti+generati dalla GSV nell'ora di punta sia pari a 353; assumendo un'equa ripartizione tra ingressi e uscite risulterebbe che il numero di veicoli in ingresso sia pari a 177.
- Il parcheggio pertinenziale è dotato di 319 posti auto e 29 posti moto.
- Il rapporto tra dotazione di posti auto/moto e veicoli in ingresso nel parcheggio è quindi pari a 1,97, ossia nel parcheggio ci sono 2 stalli per ogni veicolo che in esso entra.

La lunghezza dell'innesto all'area di movimentazione delle merci è di circa 65 m: possono quindi accodarsi 3 bilici. A tale dotazione di corsia di accumulo si aggiunge quella costituita da 4 stalli di sosta di bilici per lo scarico delle merci: sono quindi 7 i bilici contemporaneamente ospitabili. E' un numero maggiore di quello dei bilici che in una giornata arrivano a servire la GSV: è, quindi, escluso il rischio di formazione di code che si estendano sino alla viabilità pubblica.

Da quanto sopra esposto risulta soddisfatto il requisito sub c) per tutti gli ingressi.

Le uscite sono due: una dai parcheggi dei veicoli leggeri (pubblico e pertinenziale), qui definita Uscita C, e una dall'area riservata ai veicoli che riforniscono di merci la GSV (qui definita Uscita M).

Le due uscite sono indicate con queste sigle nello stralcio planimetrico riportato nella Figura 1.

Entrambe le uscite sono su via Prada

Via Prada è un accesso secondario alla zona artigianale di Vignola. Dai rilievi di traffico eseguiti da Airis nel gennaio 2023 risultano in essa volumi di traffico molto bassi (vedi Tabella 1 tratta dal citato Studio del traffico): in particolare, nell'ora di punta sono stati rilevati 163 veicoli in direzione est e 113 in direzione ovest.

Sez.	Strada	Dir.	Ore 17-18			24 ore		
			Leg	Pes	Tot	Leg	Pes	Tot
T1	SP569	N	221	19	240	3.066	204	3.270
		S	359	22	381	3.574	289	3.863
T2	Via Prada	E	160	3	163	1.294	58	1.352
		W	104	9	113	1.269	95	1.364
T3	Via Barella Nord	N	174	9	183	3.618	231	3.849
		S	589	51	640	4.980	646	5626
T4	Via Barella Sud	N	128	1	129	1.904	10	1.914
		S	354	1	355	2.947	18	2.965
T5	SP4	E	680	80	760	8.298	967	9.265
		W	560	56	619	7.510	750	8.260

Fonte: rilievi Airis gennaio 2023

Tabella 1

Il totale dei veicoli nell'intersezione nell'ora di punta dello stato di progetto è stimato, quindi, pari a 450 veicoli considerando tutte le direzioni, di cui circa 170 in uscita dall'area della GSV.



Il flusso in direzione ovest è composto solo dai veicoli già presenti sulla via Prada; lo Studio del traffico stima, infatti, che solo il 2% dei veicoli in uscita dall'area della GSV (circa 3 veicoli/ora) vada in direzione ovest; sostanzialmente non esistono flussi confliggenti.

Nella direzione est ossia quella che confluisce sulla Via Circonvallazione si sommano i flussi già presenti su Via Prada (circa 163 veicoli) e il 98% di quelli in uscita dall'area della GSV; sono due flussi di dimensione sostanzialmente equivalente, che insieme ammontano a circa 230 veicoli, ossia circa 3,8 veicoli/minuto.

E' un dato che indica che il rischio di incidentalità è molto basso; il rischio è, inoltre, calmierato dal rallentatore delle velocità nell'intersezione principale (quello tra via Prada e l'uscita dal parcheggio di veicoli leggeri) costituito dal locale rialzo della pavimentazione stradale previsto dal progetto.

In base a tali considerazioni si valuta che per la regolazione del nodo sia sufficiente la segnaletica orizzontale prevista dal progetto, che soddisfa requisiti di funzionalità e sicurezza dell'intersezioni.

Genova, 5 giugno 2025



*Nicola Serafino*  
Nicola Serafino