

ALMA MATER STUDIORUM - UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

SCUOLA DI INGEGNERIA E ARCHITETTURA

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

*CORSO DI LAUREA MAGISTRALE A CICLO UNICO IN
INGEGNERIA EDILE-ARCHITETTURA*

TESI DI LAUREA

in

Tecnica Urbanistica

**Progetto urbanistico di sviluppo di aree site in Comune di Imola con
inserimento di parco tematico e centro commerciale:**

Il Parco dei Motori

CANDIDATO

Riccardo Brini

RELATORE:

Chiar.ma Prof. Ing. Simona Tondelli

CORRELATORE

Dott. Carmine Preziosi

Anno Accademico 2015/16

Sessione II

*Un ringraziamento speciale a tutta
la mia famiglia, a chi mi sopporta e
a chi purtroppo non c'è più, agli amici
che mi hanno supportato in questo
percorso e alla Prof.ssa Tondelli per
la sua pazienza.*

Sommario

0: INTRODUZIONE E CASE HISTORY	9
0.1 - CASE HISTORY PER TIPOLOGIA	11
0.1.1 Il "classico parco divertimenti" ad attrazioni meccaniche	11
0.1.2 Il parco tematico.....	13
0.2 - CASE HISTORY DEL TERRITORIO	17
0.2.1 Emilia Romagna: terra del divertimento.....	17
0.2.2 I tentativi falliti nel Bolognese.....	17
0.3 - CASE HISTORY DEL FUTURO	23
0.4 - CONCLUSIONI.....	24
1: LOCALIZZAZIONE	25
1.1 – LIVELLI DI APPROFONDIMENTO	26
1.1.1 - Livello 1	26
1.1.2 - Livello 2	27
1.1.3 - Livello 3.....	28
1.1.4 - Livello 4.....	29
1.2 – IL PIANO DI MOBILITA' PROVINCIALE	31
1.3 - FLUSSI E UTENTI.....	38
1.3.1 - SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO	38
1.3.2 - SISTEMA AUTOSTRADALE.....	39
1.3.3 - SISTEMA STRADALE.....	40
1.3.4 – RISULTATI.....	40
2: CONTESTO.....	41
2.1 – CONTESTO SOCIO-ECONOMICO.....	44
2.1.1- Dal 1991 al 2001.....	44
2.1.2 - L'ultimo decennio.....	50
2.1.3 - Previsioni future: al 2024	53
2.2 – CONTESTO INFRASTRUTTURALE	56
2.2.1 – Il P.T.C.P.	56
2.2.2 – Le infrastrutture ferroviarie.....	70
2.2.3 – Le infrastrutture aeroportuali.....	73
2.2.4 – I corridoi europei di trasporto.....	76
2.2.5 – Insediamento e mobilità	77
2.3 – CONTESTO PIANIFICATORIO DELL'AREA DI STUDIO	79
2.3.1 – Progetto di assetto del territorio	79
2.3.2 – Tutele e valorizzazioni delle identità culturali e dei paesaggi.....	82

2.3.3 – <i>Tutela della vulnerabilità e sicurezza del territorio</i>	84
2.3.4 – <i>Infrastrutture, attrezzature tecnologiche, limiti e rispetti</i>	86
2.3.5 – <i>Schema infrastrutturale della mobilità' e sistemi territoriali</i>	88
2.3.6 – <i>Rete ecologica</i>	91
2.3.7 – <i>Potenzialità archeologiche</i>	91
2.3.8 – <i>Indirizzi progettuali</i>	91
3: IL PARCO NEL CONTESTO	92
3.1 – DEFINIZIONI E TIPI	93
3.2 – IL CONCETTO E L'UTILITA' DEL TEMA.....	95
3.3 – I PARCHI A TEMA NELLA SOCIETA' DEL DIVERTIMENTO	96
3.4 – IL PARCO COME TEMA URBANISTICO E DI CAMBIAMENTI SUL TERRITORIO	97
3.5 – L'IMPATTO DEI PARCHI A TEMA	101
3.6 – I FATTORI PER LO SVILUPPO DEL PARCO VERO E PROPRIO	103
3.7 – I PRINCIPI BASE PER IL PROGETTO DI UN PARCO.....	105
3.7.1 – <i>Lo sviluppo del progetto</i>	105
3.7.2 – <i>Lo sviluppo del masterplan</i>	105
3.7.3 – <i>Il design architettonico del parco</i>	106
4: STUDI PRELIMINARI AL MASTERPLAN	111
4.1 – STUDIO DI FATTIBILITA'	112
4.1.1 – <i>Meteo</i>	112
4.1.2 – <i>Confronto</i>	114
4.1.3 – <i>Analisi di mercato</i>	115
4.1.4 – <i>Parametri dimensionali</i>	121
4.2 - AREA E RUE	123
4.2.1 – <i>Dimensioni interne</i>	123
4.2.2 – <i>RUE e norme per il progetto</i>	128
4.2.3 – <i>Caratteristiche e specifiche per il Masterplan</i>	142
5: PROGETTO	146
5.1 – CONSIDERAZIONI GENERALI E PARCHEGGI.....	147
5.1.1 – <i>Strade</i>	147
5.1.2 – <i>Collegamento con i mezzi pubblici</i>	151
5.1.3 – <i>Centro commerciale e relativi parcheggi</i>	152
5.1.4 – <i>Parco verde pubblico e relativi parcheggi</i>	157
5.1.5 – <i>Parco tematico: organizzazione dei parcheggi</i>	159
5.1.6 – <i>Hotel: organizzazione dei parcheggi</i>	163
5.2 – DOTAZIONI IN CESSIONE AL COMUNE	164
5.3 – IL PARCO TEMATICO: "IL PARCO DEI MOTORI".....	167

5.3.1 – Progetto e verifica del parco	167
5.3.2 – Attrazioni tipo e misure.....	168
5.3.3 – Analisi portata attrazioni.....	186
5.3.4 – Norme e valori superfici del parco.....	187
5.3.5 – Forma e organizzazione.....	187
5.4 – RISOLUZIONE DI VINCOLI E CRITICITA'	189
5.4.1 – Via Selice, 48: bene con caratteristiche di bene culturale.....	189
5.4.2 – Elementi della centuriazione.....	191
5.4.3 – Presenza di condotta SNAM.....	194
6: AGGIORNAMENTI	195
6.1- INTRODUZIONE E CASE HISTORY	196
6.1.1 Il fallimento del parco tematico di Felifonte.....	196
6.1.2 Il caso Motorcity in Veneto.....	199
6.2- LOCALIZZAZIONE	202
6.2.1 Il (forse) Passante Nord di Bologna	202
6.3- CONTESTO	205
6.3.1 Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna	205
6.3.2 Aeroporto Ridolfi di Forlì.....	206
6.4- IL PARCO NEL CONTESTO.....	207
6.4.1 L'exploit degli anni 2000.....	207
6.4.2 I numeri in Italia: i dati SIAE del 2014.....	208
6.5- STUDI PRELIMINARI AL MASTERPLAN.....	210
6.5.1 Come sfruttare l'Autodromo di Imola.....	210
6.6- PROGETTO.....	213
6.6.1 – Principi e l'esempio danese	213
6.6.2 – Impianto fotovoltaico.....	214
6.6.3 – Illuminazione a Led.....	220
BIBLIOGRAFIA	225
CAPITOLO 0:	225
CAPITOLO 1:	225
CAPITOLO 2:	225
CAPITOLO 3:	227
CAPITOLO 4:	227
CAPITOLO 5:	227
CAPITOLO 6:	228
FONTI DELLE IMMAGINI.....	230
CAPITOLO 0:	230
CAPITOLO 1:	230



CAPITOLO 2:230
CAPITOLO 3:231
CAPITOLO 4:231
CAPITOLO 5:232
CAPITOLO 6:233

0: INTRODUZIONE E CASE HISTORY

«Apriamo il Parco dei motori. Solo così Imola e Bologna vivono»

Con queste parole, perentorie, il presidente dell' ANCE Bologna Carmine Preziosi ha presentato alla stampa nel settembre del 2013 l'idea della quale questa tesi fa parte integrante.

Come rilanciare il territorio con qualcosa di innovativo, moderno e soprattutto legato al turismo?

Da anni viviamo una situazione di collasso su se stessa dell'area bolognese, anni nei quali diversi progetti e idee sono andati formandosi e velocemente dissolvendosi.

E oltre all'arte e al proprio centro storico, su cosa sta puntando Bologna per rilanciarsi a livello nazionale ed internazionale?

Considerando la perdita di diverse manifestazioni di livello nazionale e non solo alla Fiera, un turismo che non riesce a prendere lo slancio che altre città hanno e con infiniti tempi per l'attuazione di qualsivoglia proposta, Bologna al momento risulta una "attrazione a livello locale" (nonostante il proliferare dei voli low cost verso il nostro scalo sia per lo meno arginando il fenomeno).

Tra le perdite degli ultimi anni poi grave, gravissima la scomparsa della F1 dalla nostra Imola, fatto da cui si è iniziato a riflettere su come poter sfruttare ciò che vi era rimasto.

E come è possibile che in Emilia Romagna, terra del divertimento (regina indiscussa degli Amusement Parks con Mirabilandia, Fiabilandia, Italia in miniatura, Oltremare, ecc.) e soprattutto dei motori, non vi fosse mai stato qualcosa che sfruttasse questo connubio?

Eppure in altre occasioni, all'estero ci hanno pensato "rubando" il marchio, come nel caso del Ferrari World di Abu Dhabi e dell'ancor più recente Ferrari Land in Spagna.

Da tutte queste considerazioni, spicciolate se vogliamo, deriva l'idea, lo spunto di voler provare a lavorare per qualcosa di concreto in questa direzione e sul nostro territorio.

Territorio quello Bolognese che dai primi anni del 2000 ha visto spesso prospettarsi progetti di grandi parchi tematici-sportivi-di benessere ma che mai ne ha visto la realizzazione.

Per questo si affronterà tra poco un excursus proprio di quei progetti che per vari motivi non sono decollati ma che con la loro offerta, le loro dimensioni, i loro investimenti vanno a definire bene un tipo di "divertimento" sul quale diversi imprenditori avevano deciso di investire vedendone una buona occasione.

E da questi dati, indicativi e da aggiornare, deve partire la concezione di quel "qualcosa" a cui questa tesi deve portare.

0.1 - CASE HISTORY PER TIPOLOGIA

Non tutte le attività che vengono comunemente chiamate solo “Parchi di divertimento” presentano la stessa offerta; in particolare cambiano le modalità con cui si decide di offrire soluzioni allo sfruttamento del proprio tempo libero, con modalità e finalità differenti.

0.1.1 Il “classico parco divertimenti” ad attrazioni meccaniche

Nell’immaginario di tutti non può che corrispondere al canone dei famigerati Disneyland, o per i più patriottici, del primo grande parco italiano Gardaland.

Dal punto di vista normativo in Italia si ha ancora difficoltà a concepire il parco a sé stante, chiuso e con controllo di ingresso (quindi vietando la libera circolazione), rispetto a una singola attrazione o un gruppo di attrazioni in sistemazioni temporanee o meno ma non “racchiuse” in un’area privata:

Solo di recente ci si sta occupando di aggiornare i regolamenti, così gli elenchi delle diverse tipologie di attrazioni (ultimo aggiornamento: 2012) andando incontro alle solite specifiche per lo meno “particolari” della burocrazia italiana: *“ritengono che i gruppi di poche attrazioni installate in giardini comunali e in spazi aperti non delimitati ed accessibili a tutti, con capienza limitata a poche decine di utenti, nonché, [...] non possano essere ricompresi nella figura del “parco di divertimento”.*

Nato negli anni ’50 come vera e propria trasformazione di fatto e di concetto rispetto al Luna Park, il parco di divertimenti si apre prima la strada nei confronti dei più piccoli con l’obiettivo di ricreare città e ambientazioni immaginarie e fantastiche.

I primi due Parchi Disneyland americani fanno da apripista per questo nuovo tipo di attività anche in Europa dove, però, l’idea di offerta ed esperienza culturale sopravvive e soffoca per diverso tempo il concetto di divertimento puro e fine a sé stesso.

Alla fine degli anni 60 aprono in Italia i primi parchi, di modeste dimensioni e ancora orientati ad un pubblico molto giovane: Città della

Domenica (primo parco divertimenti nato a Perugia nel 1963), Edenlandia a Napoli (1964), Fiabilandia (1965) a Rimini e il Cavallino Matto a Marina di Castagneto Carducci (LI - 1967). Pochi anni dopo, sempre in America si avrà l'evoluzione vera e propria in quello che ad oggi è l'immaginario comune del parco di divertimenti: cercando di staccarsi dal "fratello maggiore" Disneyland, alcune realtà si trasformano grazie all'installazione di nuove adrenaliniche attrazioni, le thrill-ride che ad oggi ogni parco del mondo fa a gara per poter installare e dimostrare di possedere la più alta, la più veloce, la più spaventosa. Un esempio lampante del periodo è il Cedar Point in Ohio, una distesa unica con 17 montagne russe, assolutamente un primato mondiale.



Figura 1: il parco di Cedar Point, in Ohio

Negli anni '90 finalmente anche in Europa (e in Italia con Gardaland e Mirabilandia) nascono i primi veri grandi parchi Europei che lottano per superare gli standard imposti da Disneyland, in particolare con la nuova creatura aperta nello stesso periodo a Parigi.

Ad oggi quasi tutte queste realtà hanno perso la tipica gestione a conduzione familiare per rientrare a far parte di una delle grandi catene internazionali del divertimento, come Merlin o Parcos Reunidos.

Come vedremo tra poco, difficile è la distinzione tra il parco meccanico e quello tematico puro in quanto quasi tutti i grandi parchi hanno deciso, contestualmente all'inserimento di nuove attrazioni, di dedicare buona parte del budget alla realizzazione di scenografie capaci di attrarre ancora di più il turista (si veda ad esempio la comune pratica di suddividere il parco per aree ognuna di esse con un aspetto e tipicità proprie). Cedar Point, per parlare dell'esempio più conosciuto, è senza ombra di dubbio il parco meccanico meno tematizzato (e quindi più puro) nel campo dei parchi divertimento meccanici: attrazioni, ristorazione, vegetazione e nient'altro.

0.1.2 Il parco tematico

Questo tipo di parco faticò ad affermarsi ed il primo grande esempio di questa tipologia in Europa può essere considerato Parc Astérix in Francia (1989) che basa tutta la sua tematizzazione sull'omonimo fumetto.

Nonostante ormai quasi tutti i grandi parchi presentino, come già accennato precedentemente, una o più ambientazioni scenografiche che si rifanno al mondo della fantasia o comunque di attrattiva per il target di pubblico a cui si rivolgono, i veri e propri parchi tematici sono considerati quelli che, in tutta la loro offerta, seguono uno e un solo specifico argomento che fa da linea guida per attrazioni, spettacoli, merchandising. Dal punto di vista delle singole attrazioni gli approcci tra le diverse nazioni sono differenti, in quanto alcuni parchi preferiscono evitare attrazioni thrill prediligendo la scenografia e l'offerta di spettacolo mentre, in America ad esempio, le attrazioni più adrenaliniche non vengono risparmiate nemmeno negli Amusement Park rivolti ai più giovani.

In Italia uno degli esempi più interessanti è sicuramente Movieland (o Movie Studios dei Caneva World): parco di dimensioni decisamente ridotte che si è ritagliato un discreto nome nel campo dei parchi a tema

grazie ad attrazioni (solo due sono ascrivibili alla categoria thrill, e risultano, difatti, quelle più difficilmente tematizzabili) davvero innovative e spettacoli di livello (con lo studio attrezzato all'aperto più grande d'Europa).

A questa tipologia appartiene poi il parco da cui nasce lo spunto di questa tesi: il Ferrari World di Abu Dhabi.

Rimandando al prospetto per le caratteristiche tecniche, al momento poco interessanti, si passa ad una breve disamina per capirne e carpirne le potenzialità ed essere in grado di differenziarle in base alle esigenze del nostro territorio.



Figura 2: rendering dell'area comprendente il Ferrari World di Abu Dhabi

Il parco si presenta come un ambiente totalmente coperto da un'unica struttura che riprende le sinuosità delle tende degli abitanti delle zone desertiche.

Qui troviamo già i primi elementi interessanti: risulta ovvio che un parco totalmente indoor scaturisca da una necessità in territori con una temperatura media sopra i 30 gradi centigradi per quasi tutto l'anno e meno funzionale alle nostre latitudini (si tralasci al momento il discorso legato a presenze annue ed introiti, ovviamente legati al tempo di

apertura); anche lo spunto “compositivo” nel caso di nuove strutture non potrà essere lo stesso di Abu Dhabi.

Ferrari World – Caratteristiche e dati	
Stato	Emirati Arabi Uniti
Località	Yas Island, Abu Dhabi
Inaugurazione	4 Novembre 2010
Tema	Ferrari
Dimensione area coperta	86'000 m ²
Dimensione totale	200'000 m ²
Numero di attrazioni	20
Altre offerte	<ul style="list-style-type: none">• pista• teatro• cinema 3D• galleria delle auto storiche• riproduzione del paddock• Italia in miniatura

Tabella 1: Caratteristiche del Ferrari World ad Abu Dhabi

Il numero di attrazioni al momento in cui si sta scrivendo è di circa una ventina, con ben due montagne russe esterne tra le quali la più veloce al mondo.

Questo passaggio, per i più esperti, fa comprendere facilmente come vi sia stato un enorme investimento fin dal primo anno di apertura, probabilmente legato al fatto di voler, più che guadagnare col singolo parco, pubblicizzare l'intera Yas Island che comprende diverse altre attrazioni tra cui golf e l'impianto di F1: una vera e propria isola del divertimento.

Tutti questi aspetti potrebbero facilmente scoraggiare a un qualsivoglia paragone con un progetto realizzabile sul nostro territorio, ciò che interessa è però capire come sia stato inteso il concetto di TEMA (Ferrari) e di quali tipologie di attrazioni dal punto di vista DIDATTICO e DOCUMENTALE siano state scelte, così da poter prendere spunto,



poterne sviluppare di nuove e soprattutto desumerne costi, dimensioni, capacità oraria e appeal sul pubblico.

0.2 - CASE HISTORY DEL TERRITORIO

Avendo quindi parlato delle principali due categorie a cui probabilmente il nostro prodotto tenderà ad uniformarsi, risulta utile affrontare quegli esempi di iniziative sul territorio dell'Emilia Romagna esistenti e di quelli, quasi tutti rimasti solo su carta, del bolognese.

0.2.1 Emilia Romagna: terra del divertimento

Italia in Miniatura, Fiabilandia, Mirabilandia, Parco Safari Dune del Delta, Aquafan sono solo alcuni dei parchi, conosciuti a livello nazionale e non solo, che si situano nella nostra regione.

Per la precisione si trovano tutti in Romagna e capire il perché non risulta un elemento di secondo piano: la risposta più immediata è il turismo estivo.

Le centinaia di migliaia di turisti stranieri e non solo che ogni anno si riversano in Riviera vanno a decuplicare il bacino di utenza di questi parchi che rappresentano, oltre al mare e alle strutture ricettive in sé per sé, un completamento del divertimento, sia per famiglie che per giovani adolescenti.

Difficile risulterebbe ragionare negli stessi termini per un turismo legato invece maggiormente alla visita di città e monumenti (come accade per Bologna, Ferrara, Parma).

I parchi romagnoli sono anche uno dei motivi di attrattiva, non un qualcosa che approfitta del successo del contesto ma che ne fa parte.

In questi termini risulta inutile e impossibile poter pensare semplicemente di replicare la situazione in un territorio così vicino ma così diverso in quanto a flussi, offerta e trasporti.

0.2.2 I tentativi falliti nel Bolognese

Proprio per quanto detto precedentemente con ogni probabilità, i tentativi di creare un parco nell'area della nostra città si sono sempre trovati legati a qualche tema fortemente legato sul territorio, come lo sport o i motori.

E questo è lo stesso principio su cui si baserà in sostanza lo sviluppo del progetto qui elaborato.

Una veloce disamina di tutte quelle proposte che negli anni si sono succedute, e purtroppo scomparse, può aiutare a comprendere su cosa ormai da anni ci si è concentrati come essenza di un progetto di Parco nel bolognese.

➤ Mondo Europa:

Il parco previsto era di tipo tematico, avendo compreso l'importanza di darsi una forte connotazione legata non solo all'idea di divertimento ma con una relazione al territorio. Il tema centrale era però di ampio respiro, ovvero la storia Europea con un ambizioso traguardo previsto di 3 milioni di presenze già al terzo anno.

Erano previsti due differenti percorsi interni: a) ludico-storico b) mitologico - fantastico con le vere attrazioni.

Il tutto sarebbe stato completato con un ristorante, un'arena all'aperto, uno spazio per concerti e le terme (aprendo così anche a una clientela sempre crescente del mondo del fitness e del benessere).

L'area delle terme era difatti concepita come indipendente e auto-sostenibile.

Le dimensioni ufficiale erano di 98 ettari con una spesa di 200 mln di euro e 490 mila mq di strutture ricettive (hotel con 380 stanze, ostello da 160 posti, camping, foresterie) e ulteriori 300 mila mq di parcheggi.

Gli addetti a contratto sarebbero stati circa un migliaio.

Le problematiche che si sarebbero dovute affrontare erano di non poco conto in quanto, per il PRG, il suolo prescelto era di tipo agricolo e sarebbe dovuto esser modificato in speciale, oltre ad essere presenti dei vincoli imposti dal PTCP.

Aspetti sui quali gli amministratori posero diversi quesiti riguardarono la viabilità e la tutela ambientale dell'area e di quelle limitrofe.

➤ Romilia:

Si doveva presentare come il progetto di contorno al già citato Mondo Europa. Viene difatti definito come un parco diffuso di oltre 1,7 milioni di mq di verde con attività commerciali, cinema multisala, parco acquatico, spa, parco tematico, golf club, hotel, residenze e soprattutto il vicino "Parco dell'auto" per vendita e prova dei mezzi (comprendendo come sfruttare i numerosi brand e il fascino internazionale del mondo dei motori emiliani potesse essere una notevole spinta per l'intero complesso). L'investimento totale sarebbe stato di circa 500 milioni di Euro comprendenti anche lavori di viabilità e di una linea metropolitana; la superficie totale sarebbe stata di circa 300 ettari.

Nel corso dello sviluppo dei primi masterplan si propose di potervi inserire anche il nuovo stadio del Bologna F.C. 1909, annosa questione che a tutt'oggi viene discussa quasi giornalmente.

Le prime criticità rispecchiarono quelle già nominate per Mondo Europa, con particolare accanimento sul fatto che quel tipo di attività non corrispondeva con quanto previsto dal PTCP.

I pareri favorevoli però sembrarono cogliere quello che è uno dei punti di forza su cui il nostro progetto vorrebbe poi fondarsi, ovvero lo sfruttamento della passione e dei marchi legati al mondo dei motori ed in particolare rilanciare l'area del circuito di Imola da cui ormai da qualche anno la F1 ha deciso di staccarsi.

Si riporta poi per intero la risposta negativa che chiuse in pratica definitivamente la questione del presidente della provincia di allora Beatrice Draghetti: *"In relazione alla Vostra lettera del 30/11/2006, acclarata al protocollo generale con il numero 346474, in data 4.12.2006 e contenente la proposta denominata "Romilia",*

caratterizzata da più funzioni urbanistiche fra le quali risulta prevalente la funzione di un nuovo stadio a servizio della società Bologna F.C., si esprimono le seguenti considerazioni.

Nel PTCP il tema è trattato nel più ampio ragionamento dei poli funzionali e in particolare nell'art. 9.4 delle norme di attuazione e nel capitolo B.2.2.8 della Relazione. Il Piano individua alcuni criteri con cui valutare nuovi possibili poli funzionali. In base a questi criteri il PTCP indica, per questo scopo, 5 ambiti (San Giovanni in Persiceto, Funo, Altedo, Castel San Pietro, Martignone).

E' da ricordare che una delle principali scelte strategiche del PTCP, confermata poi dai PSC oggi in elaborazione, è stata quella di prevedere lo sviluppo di ulteriori funzioni urbane solo nelle adiacenze di contesti già urbanizzati allo scopo di preservare le zone agricole non compromesse da insediamenti e valorizzando le stesse per il loro ruolo produttivo e ambientale.

Si segnala peraltro che il PTCP ammette funzioni complementari a quelle sportive in nuovi ipotetici poli funzionali. Risulta altrettanto chiaro dal PTCP che la residenza è ammessa solo in corrispondenza dei centri urbani esistenti e dotati del servizio di trasporto pubblico su ferro (SFM) e di attrezzature e spazi collettivi di base, pubblici e privati (scuole per il ciclo completo dell'obbligo, servizi alla persona, servizi sanitari e socio assistenziali di base, servizi di livello sovracomunale con particolare riferimento alle scuole superiori - art. 10.6 del PTCP).

Questa è una scelta strategica del Piano confermata da tutti i PSC fino ad ora elaborati (Bologna, Reno Galliera e Terre di Pianura) che hanno rispettato con puntuale coerenza questa politica insediativa.

In relazione invece alle funzioni commerciali, si segnala che è in adozione il documento preliminare del POIC (Piano Operativo degli

Insedimenti Commerciali), nel quale sono indicati i criteri per la localizzazione dei nuovi grandi insediamenti commerciali.

Fra questi criteri risalta la necessità che i grandi insediamenti siano collocati o nei poli funzionali o nelle aree già urbanizzate e urbanizzabili previste nel PTCP.

Altri criteri essenziali sono la vicinanza degli insediamenti commerciali alla "grande rete viaria" e soprattutto la necessità che la realizzazione della stessa sia garantita da impegni finanziari già inseriti nei programmi di investimento degli enti competenti e/o dei soggetti attuatori del progetto.

Alla luce di quanto sopra esposto la proposta di un nuovo polo funzionale dovrà essere presentata nel rispetto di quanto prima richiamato con l'indicazione degli approfondimenti di cui all'art. 9.4 commi 8 e 10 del PTCP.

Non si tratta di presentare alcun progetto edilizio, seppure preliminare e/o di massima, ma approfondimenti tecnici necessari per la valutazione territoriale della sostenibilità, della fattibilità e della coerenza del progetto con la pianificazione vigente e le politiche amministrative adottate, così come indicato nella scheda allegata.”

➤ **Campus:**

Come dimensione assimilabile, per lo meno nei dati iniziali di studio, al possibile sviluppo del progetto di nostro interesse, questo “parco” si sarebbe incentrato sul tema sportivo e variabile scientifica.

Sarebbero sorti difatti, su un'area di circa 30 ettari, un palasport polivalente da dodicimila posti, una foresteria, uno science center e un parco commerciale per un investimento totale di 70 milioni di euro.

Anche in questo caso si gettarono le basi per un possibile inserimento del nuovo stadio da calcio cittadino, con quindi un'area

totale di 50 ettari e un investimento che sarebbe salito a 120 milioni di euro.

➤ Parco delle stelle:

situato vicino al CAAB, si trattava sostanzialmente di una cittadella dello sport di circa 100 mila mq, con 30 mila mq di strutture sportive e un palazzetto dello sport da 15 mila posti a sedere.

L'impianto polifunzionale sarebbe servito per l'atletica, rugby, football americano, calcio.

Altre funzionalità presentate erano il centro direzionale, un hotel da 350 camere, un ulteriore impianto ludico-sportivo: il tutto per una spesa complessiva di 350 milioni di euro.

Una delle problematiche principali fu quella che il PSC non prevedeva per l'area la possibilità di edificare del residenziale, volontà tra l'altro più volte smentita dai finanziatori ma che invece fu considerata come la vera forza motrice di tutto l'intervento.

0.3 - CASE HISTORY DEL FUTURO

Discorso a parte merita un esempio contemporaneo, ancora in fase di definizione ma già annunciato da tutte le agenzie di stampa: il Ferrari Land di Barcellona.



Figura 3: render dell'area Ferrari interna a PortAventura

Questo intervento, rientra perfettamente nella casistica qui trattata dei parchi tematici ma si sviluppa in maniera differente: il tema in questione è uno dei tanti interni a una struttura più ampia e va a definirne solo un'area. Questa soluzione permette quindi di sfruttare il flusso e il successo della struttura principale (in questo caso il parco Port Aventura, uno dei principali d'Europa) implementandone quindi le visite e favorendo la diffusione del brand Ferrari.

Considerando infatti dimensioni e spesa si comprende come quest'area sia stata concepita per questo: un ulteriore sfogo per i visitatori, con attrazioni personalizzate e anche un hotel a cinque stelle sempre col marchio del cavallino rampante.

I soli 75'000 mq di estensione e i 100 mln di investimento denotano il tipo di intervento qui sopra delineato.

0.4 - CONCLUSIONI

Si è quindi affrontata una breve e sicuramente non esaustiva indagine sul mondo dei parchi divertimento (con accento su quelli a tema) per introdurre quello che sarà il macro-argomento alla base di tutta la successiva elaborazione.

Questioni urbanistiche, economiche e progettuali saranno affrontate di volta in volta basandosi su dati dettagliati e con la consulenza di esperti del settore, facendo comunque tesoro delle esperienze passate di cui si è parlato.

A titolo esemplificativo si riportano le dimensioni dei diversi interventi “progettati” nel bolognese in confronto a una prima stima del progetto qui in studio, potendosi quindi fare un’idea di quali e quanti servizi ivi presentarvi.

Il progetto poi che sembra più “caratterizzante” nei confronti di quello che si andrà a studiare successivamente risulta l’idea di Ferrari Land (quindi contemporanea) in quanto sfrutta il successo preesistente di un’altra struttura (come cercheremo di fare noi con l’autodromo di Imola, con le dovute differenze) per espandere il proprio marchio e contemporaneamente aumentare gli ingressi del parco principale.

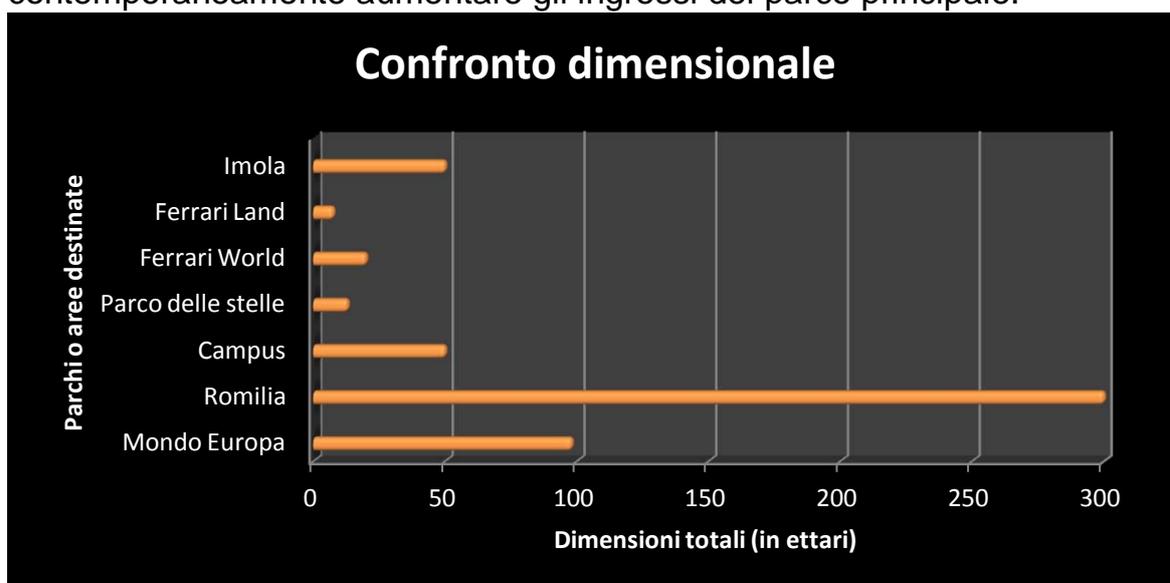


Tabella 2: confronto dimensionale in ettari dei progetti presentati e di quello in studio denominato "Imola"

1: LOCALIZZAZIONE

Prima di affrontare la situazione socioeconomica, normativa e infrastrutturale nel dettaglio del territorio e dell'area specifica di studio, si affronta una veloce ma utile localizzazione evidenziandone le possibili criticità a livello sempre più dettagliato.

Il tutto sarà svolto con l'utilizzo di cartine e veloci dati tecnici indicativi di aspetti che saranno analizzati nei capitoli successivi: una panoramica più dettagliata sarà affrontata nel paragrafo finale grazie alle indicazioni date a livello provinciale dal P.M.P. approvato nel 2009.

1.1 – LIVELLI DI APPROFONDIMENTO

Si affronterà ora un'analisi per livelli in base alla scala del territorio considerato sempre minore.

1.1.1 - Livello 1

L'area si situa nel Nord Italia ed è quindi proiettata verso il centro Europa e il grande network di trasporti ivi creato nel tempo.

Oltre a situarsi in un'area ormai facilmente raggiungibile con voli da quasi tutta Europa, collegata con Bologna e secondariamente Milano (oltre che con aeroporti minori, alcuni dei quali in crisi –si vedano Forlì e Rimini-) Imola si trova esattamente sulla A14 facente parte della Strada Europea E45 che partendo dalla Finlandia, giunge fino in Italia, a Gela.

Imola inoltre risulta facilmente raggiungibile all'interno del nostro Paese con diversi mezzi.

Il più comodo risulta essere sicuramente l'auto, grazie alla già citata A14 (E45) che dal Nord, corre verso le mete turistiche estive della riviera romagnola.

Altre possibilità sono l'aereo e il treno (o una soluzione ibrida) che però al momento risultano comunque "problematici" visto che non è presente una fermata in città della linea AV e il servizio regionale risulta spesso affetto da problematiche quali ritardi o sovraffollamento. Una soluzione che quindi appare sicuramente interessante ma da implementare con servizi ad hoc potrebbe essere quello del trasporto su strada con pullman in partenza dai principali aeroporti e centri cittadini.



Figura 4: Livello 1, Imola nel territorio italiano

1.1.2 - Livello 2

All'interno della regione, Imola si situa al confine tra Emilia e Romagna: il vantaggio di tale dislocazione risiede nel fatto di essere facilmente raggiungibile sia dal centro principale (Bologna) che dalle mete turistiche estive della costa est.

Oltre alla già citata autostrada, numerose altre vie (statali e provinciali) raggiungono Imola, il suo centro e di conseguenza il sito di nostro interesse.



Figura 5: Livello 2, Imola esattamente al confine tra l'Emilia e la Romagna

1.1.3 - Livello 3

Lo sviluppo del territorio del comune di Imola è abbastanza particolare: l'autostrada taglia a metà in direzione nord/ovest - sud/est la zona di competenza, andando a definire due diverse aree.

A sud troviamo la città vera e propria –attraversata dalla via Emilia-, centro storico ed ex impianto di F1, a nord invece ricadiamo nella pianura emiliano romagnola, con diversi piccoli centri minori.

Si noti la vicinanza ad un altro comune dalla forte indipendenza e ricerca di una sua posizione nella gerarchia del Bolognese, ovvero Castel San Pietro Terme.

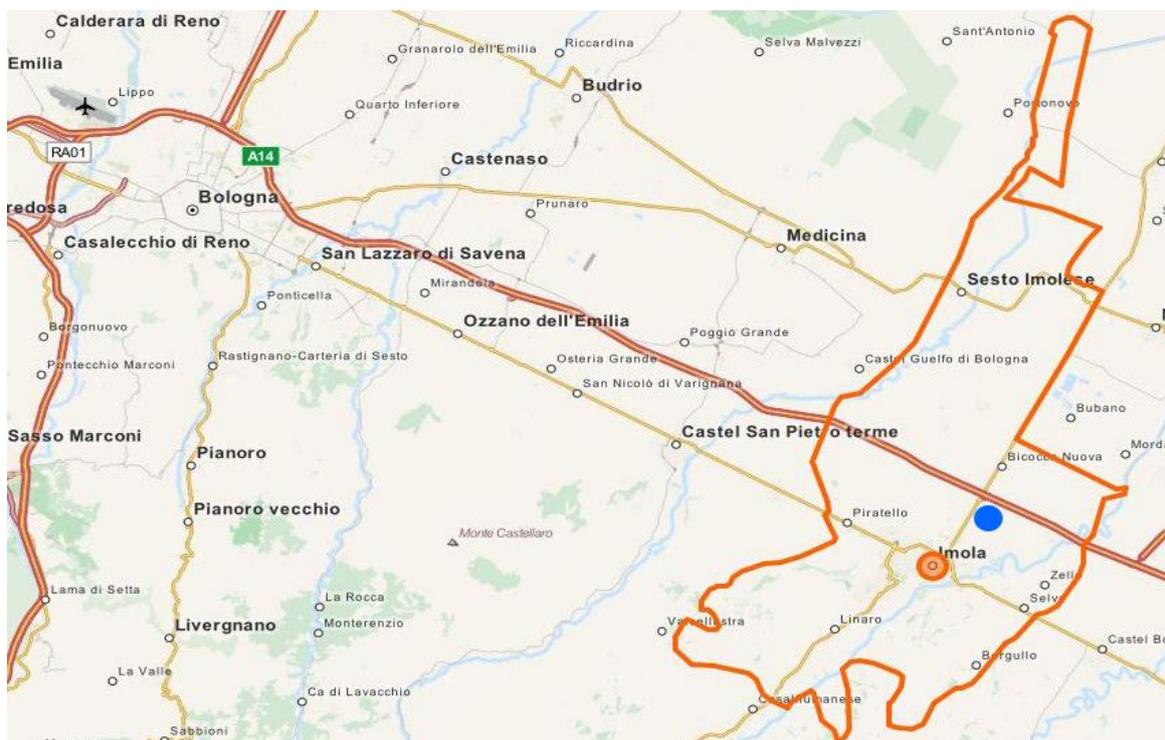


Figura 6: Livello 3, Imola centro a sud dell’autostrada e attraversata dalla Via Emilia (in giallo)

1.1.4 - Livello 4

L’area di nostro interesse (in viola) si trova a soli 3 km circa a nord del centro di Imola.

Si nota immediatamente come, per il tipo di intervento al quale si cerca di dare una realizzabilità in questo studio, l’immediata vicinanza al casello autostradale non possa che rappresentare una potenzialità da sfruttare.

Non tutti i tipi di intervento, per diverse motivazioni, vanno a configurarsi come ottimali per una locazione del genere (es. residenziale) -senza parlare al momento di regolamenti urbanistici- mentre la possibilità di un parco a tema sembra essere un’esperienza già collaudata (Gardaland, Mirabilandia e non solo si situano su strade a grande e veloce percorrenza).

I dettagli verranno affrontati successivamente (dimensioni, destinazione data dai regolamenti urbanistici, ecc): si evince però come, invece, la

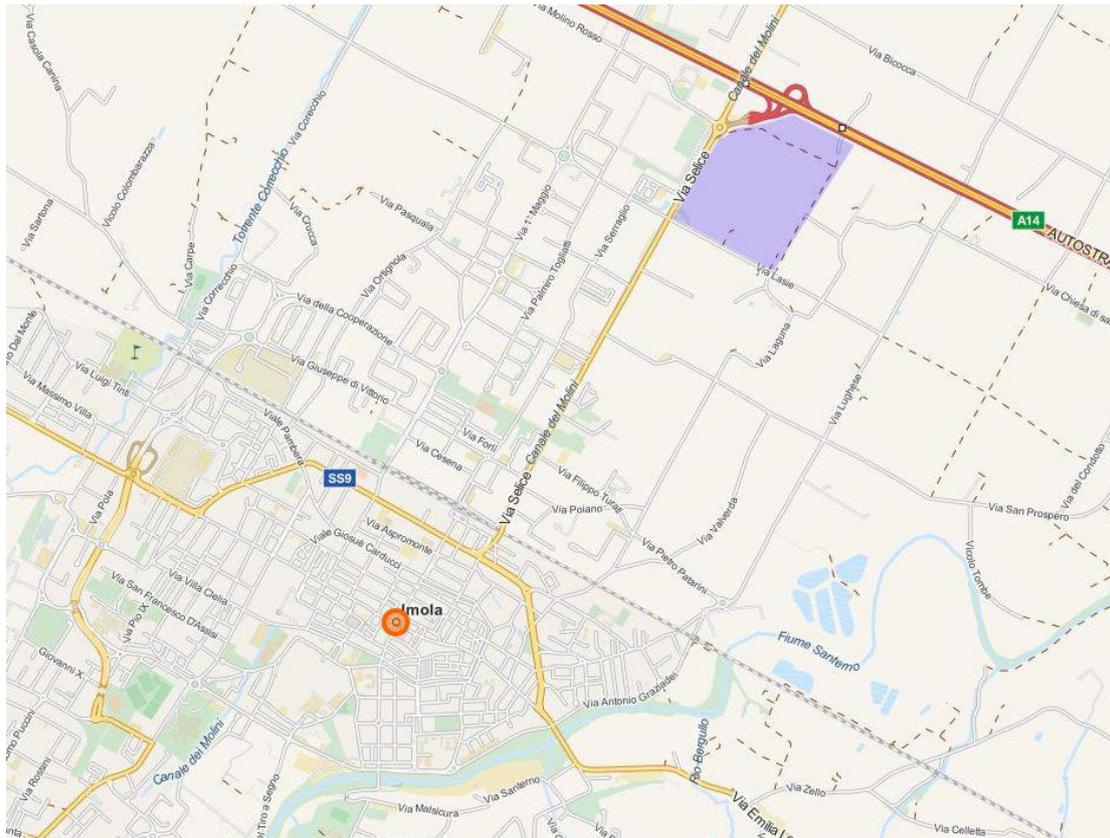


Figura 7: Livello 4, l'area del "parco" di poco a Nord del centro storico

distanza ottimale dal centro (facilmente raggiungibile ma non in una zona ad alta densità abitativa) sia una problematica da studiare nei confronti del rapporto che qui si ritiene fondamentale con l'Autodromo.

Quest' ultimo si situa immediatamente adiacente al centro cittadino verso sud est e quindi si dovrà cercare di pensare a funzioni e collegamenti utili a rafforzare il rapporto tra parco e pista.

1.2 – IL PIANO DI MOBILITA' PROVINCIALE

Nonostante lo studio più approfondito della situazione attuale e delle sue criticità sia affrontato nei capitoli successivi (sotto i diversi punti di vista economico, sociale, infrastrutturale, ecc.) risulta utile introdurre a questo punto qualche informazione riguardante la situazione della mobilità nell'area provinciale in cui si situa l'area di nostro interesse, fattore strettamente connesso al concetto di "localizzazione" qui affrontato.

"Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), approvato il 30 marzo 2004, evidenzia con forza l'inscindibile legame esistente tra lo sviluppo territoriale, la tutela ambientale e la pianificazione dei trasporti, promuovendo un nuovo modello insediativo, fondato sul sistema policentrico (città di città) capace di garantire qualità urbana ed ecologica, elevati livelli di accessibilità e implementazione delle infrastrutture per il trasporto pubblico, sviluppo economico e coesione sociale e territoriale. Fra le principali scelte del PTCP, risultano quindi di particolare valore strategico quelle legate alla mobilità."

Il P.M.P., approvato il 31/03/2009, si va quindi a configurare come una vera e propria variante al PTCP nell'ambito della mobilità, capace di aggiornare e risolvere le nuove problematiche creatasi in questo settore.

Si svolgerà quindi una breve analisi di tutti quei progetti che direttamente o meno potrebbero interessare la mobilità dei flussi di visitatori verso l'area in studio:

- Servizio Ferroviario Metropolitano: rappresenta una soluzione locale al problema del trasporto da e verso Bologna rispetto ai centri minori della provincia e non solo. Di queste 6 linee e 87 fermate fa parte anche Imola che quindi si situa sulla via ferroviaria che dalla costa e dalle principali città della Romagna si dirige verso il capoluogo.

Nel dettaglio, per meglio comprendere l'effettiva capacità e portata del sistema, si elencano di seguito cadenze e dati delle linee che costituiscono il servizio.

Le linee su cui si articola il servizio sono le seguenti:

- 4 linee passanti:

SFM1: Porretta - Marzabotto – Bologna – Pianoro - S. Benedetto VS;

SFM2: Vignola – Bologna – Portomaggiore;

SFM3: Poggio Rusco- Crevalcore – Bologna S. Ruffillo;

SFM4: Ferrara - S. Pietro in Casale – Bologna – Imola;

- 2 linee attestata a Bologna centrale:

SFM5: Bologna – Modena;

SFM6: Bologna – Fiera (con servizio occasionale) 8 .

Il servizio prevede quindi un cadenzamento base di 30'/60' dalle 6,00 alle 21,00, e di 60' dalle ore 21,00 alle ore 24,00, e sono previsti potenziamenti del servizio per le tratte con cadenzamento all'ora nelle ore di punta della mattina e della sera. Le stazioni terminali del cadenzamento sono:

- cadenzamento a 30': Marzabotto, Vignola, Crevalcore, S. Pietro in Casale, Budrio Centro 9 , **Imola**, Pianoro, Modena;
- cadenzamento a 60': Porretta, Poggio Rusco, Ferrara, Portomaggiore e S. Benedetto Val di Sambro.

La rete del SFM sarà servita a regime da 87 fermate/stazioni, di cui 23 di nuova realizzazione, così ripartite:

- 63 su linee con cadenzamento a 30': Marzabotto, Lama di Reno, Sasso Marconi, Pontecchio Marconi, Borgonuovo, Casalecchio di Reno, Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Borgo Panigale, Prati di Caprara, Bologna Centrale, S.Vitale/Rimesse, Mazzini, S.Ruffillo, Rastignano, Pian di Macina/Musiano, Pianoro, Vignola, Savignano sul Panaro, Savignano Mulino, Bazzano, Muffa, Crespellano, via Lunga, Ponte Ronca, Zola Chiesa, Zola Centro, Pilastrino, Riale, Casalecchio Palasport, Ceretolo, Zanolini, Libia–S.Orsola, S. Rita, via Larga, Roveri, Villanova, Cà dell'Orbo, Stellina, Castenaso, Budrio, Budrio Centro,

Crevalcore, S.Giovanni in Persiceto, Osteria Nuova, Calderara/Bargellino, S.Pietro in Casale., S.Giorgio di Piano., Funo–Centergross, Castel Maggiore, Corticella, Zanardi, San Lazzaro di Savena, Ozzano E., Varignana, Castel S. Pietro Terme., Imola, Modena, Castelfranco Emilia, Samoggia, Lavino 10 , Anzola dell'Emilia, Borgo Panigale Scala 11 ;

- 23 su linee con cadenzamento a 60': Porretta T., Silla, Riola, Carbona, Vergato, Pioppe di Salvaro, Pian di Venola, Monzuno–Vado, Grizzana, S. Benedetto Val di Sambro, Mezzolara, Guarda, Molinella, Consandolo, Portomaggiore, Camposanto, San Felice sul Panaro, Mirandola, Poggio Rusco, Galliera, Poggio Renatico, Coronella, Ferrara;

- 8 fermate (Casalecchio Garibaldi, Casteldebole, Borgo Panigale, Prati di Caprara, Bologna Centrale, S. Vitale/Rimesse, Mazzini, S. Ruffillo) avranno una frequenza maggiore di 30' (15' o 7,5'), in quanto servite da più linee.

Questo per quanto riguarda la situazione attuale e di primo sviluppo dell'Accordo del 17-7-1997; nell'Assetto potenziato invece la rete SFM è sempre costituita dalle 4 linee passanti SFM1, SFM2, SFM3, SFM4, e dalle linee attestare a Bologna centrale SFM5 e SFM6, come descritto per l'assetto base, ma il cadenzamento a 30' è dato solo da treni corti Metropolitani (SFM) che svolgono servizio alla mezz'ora in tutte le fermate della prima fascia (cadenzamento a 30'), mentre i treni Regionali (SFR) servono tutte le fermate del bacino bolognese più esterno (cadenzamento a 60') e solo le principali stazioni della fascia più interna. E' inoltre prevista la possibilità di intensificazioni a 15' nelle ore di punta.

Il collegamento **Bologna - Castel San Pietro - Imola** richiede, nonostante l'attivazione del SFM, un elevato livello di offerta necessario a soddisfare le esigenze del continuo abitativo e delle

attività che si distendono lungo la via Emilia, che dista circa 1 km dalla linea ferroviaria.

I possibili potenziamenti, pur con differente frequenza, relativi ai servizi locali riguardano, in generale, i servizi locali di adduzione alla rete ferroviaria e, in particolare:

- Medicina - Castel San Pietro;
- **Lugo – Imola;**
- Quarto di Granarolo – Castenaso/Stellina - San Lazzaro;
- Quarto di Granarolo – Corticella;
- Monteveglio – Calcara – Anzola;
- Calderara – Corticella;
- Collegamenti trasversali nell'area nord;
- Vado – Sasso Marconi.

In particolare, lungo la direttrice ferroviaria passante per Imola, il Piano prevede sulla direttrice Imola (SFM4) saranno ridotte le intensificazioni di servizio nelle ore di punta, mentre le linee trasversali attualmente in prosecuzione verso Bologna saranno ridotte a linee locali di adduzione.

Inoltre, saranno deviate verso le stazioni di Imola o Castel Bolognese le linee lunghe provenienti da Lugo mantenendo comunque il collegamento con Medicina;

- Alta Velocità: come risulta facilmente immaginabile Imola non si situa sulle linee principali facenti parte dei percorsi dei nuovi treni ad alta velocità. Risulta però di notevole importanza che Bologna sia invece uno dei principali scali italiani con quasi 800 treni giornalieri dei quali molti ad AV e che dal 2014 diverse mete della costa est siano state aggiunte al servizio “secondario” di Alta Velocità (es. per Trenitalia denominate Freccia Bianca) e che quindi l'unico tratto al momento scoperto da un innovativo sistema di trasporto su binari sia solo quello da Imola stesso a Bologna.

- Autostrada: se è vero che pochi cambiamenti sono stati prospettati per il tratto autostradale dell'A14 di nostro interesse (si rimanda ai capitoli successivi per la disamina di alcune proposte eseguite nel tempo), può risultare interessante la spinta che progetti quali la Variante di Valico e il Passante Nord hanno avuto e che mirerebbero a migliorare la fruibilità del percorso stesso da e per Bologna dalle città del Nord così da diminuire anche il tempo di collegamento per Imola stessa.
- Ex San Vitale: la volontà del comune di Ravenna di riammodernare la ex statale e di favorire i collegamenti tra l'interporto di Bologna e il porto della città di Ravenna imporrà probabilmente lavori di adeguamento nel tratto Bolognese che corre di poco a nord della città di Imola.
- Corridoio Bologna-Imola: di sicuro uno dei temi a noi più vicini, riguarda l'approvazione nel 2004 di un accordo per *“L'individuazione di un'ipotesi di tracciato della variante alla SS.9 via Emilia nel tratto Osteria Grande-Imola”*. L'ipotesi prevedeva una carreggiata di almeno due corsie per senso di marcia da porre ai lati dell'autostrada pre-esistente con lo sfruttamento, dove necessario, dei sottopassi già esistenti prolungando il tratto già in fase di previsione oltre Osteria Grande fino ad Imola. Risulta però, come soluzione alternativa, la creazione di una quarta corsia autostradale dell'A14 in sostituzione alla soluzione appena prospettata.

Appare interessante accennare allo studio eseguito riguardo lo scambio intermodale nelle principali stazioni del servizio metropolitano della provincia (e di cui Imola fa parte).

L'obiettivo è di cercare quindi di integrare al meglio il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e la rete del Trasporto Pubblico Locale su gomma (TPL).

Nelle stazioni primarie di interscambio sono state ipotizzate le migliori condizioni, sia urbanistiche sia di opportunità, per effettuare lo scambio modale. Infatti, in corrispondenza di tali stazioni, i servizi di trasporto su gomma dovranno garantire il “rendez-vous” con i servizi ferroviari, caratterizzato da: frequenza nell’ora di punta pari a quella dei servizi ferroviari, orari coordinati e attesa in caso di ritardo del treno, livelli elevati di confort per gli utenti tramite tempi minimi di attesa e percorsi pedonali per il trasferimento attrezzati, coperti e il più possibile brevi.

Imola viene considerata poi anche come uno dei punti strategici in cui cercare di rendere diffuso l’interscambio tra il mezzo privato e quello pubblico, garantendo un servizio di trasporto ottimale alternativo su gomma o rotaia.

Oltre a una riorganizzazione delle linee passanti per Imola e che nelle intenzioni verrebbero a essere diminuite nelle ore di punta a favore di un servizio puntuale, tra gli interventi invece di natura stradale, tra i più urgenti da eseguire, viene anche inserita la tangenziale ovest di Imola.

La tabella seguente mostra le stazioni ferroviarie primarie di scambio con il TPL:

Linea SFM	Stazione	Frequenza dei servizi ferroviari
SFM1, Bo - Porretta	Sasso Marconi	30'
	Marzabotto	30'
	Vergato	60/30'
	Porretta	60'
SFM1, Bo - Prato	Pianoro	30'
	San Benedetto- Castiglione dei Pepoli	60'
SFM2, Bo - Vignola	Pilastrino	30'
	Bazzano	30'
SFM2, Bo - Portomaggiore	Stellina	30'
	Budrio	30'
	Molinella	60'
SFM3, Bo - Verona	San Giovanni In Persiceto	30'
SFM4, Bo - Ferrara	Funo	30'
	San Giorgio di Piano	30'
	S. Pietro in Casale	30'
SFM4, Bo - Rimini	San Lazzaro di Savena	30'
	Ozzano	30'
	Castel S. Pietro	30'
	Imola	30'
SFM5, Bo - Milano	Anzola	60'
Bologna	Bologna Centrale	< 15'
	Borgo Panigale	15'
	Mazzini	15'
	Prati di Caprara	15'
	San Vitale/Rimesse	15'

Figura 8: frequenza dei servizi ferroviari metropolitani

Difatti, tra le opere prioritarie definite dal PMP risultano di nostro interesse in particolare:

- Asse via Emilia “Circonvallazione est di Imola Nuovo ponte sul Santerno”;
- Asse via Emilia “Circonvallazione ovest di Imola”.

1.3 - FLUSSI E UTENTI

Per quanto concerne quindi il SFM e l'infrastruttura autostradale, si riportano più schematicamente i valori riguardanti i flussi e il numero di utenti, così da poter dare una prima valutazione su quelle che sono le potenzialità dell'area rispetto al numero di visitatori futuri.

1.3.1 - SISTEMA FERROVIARIO METROPOLITANO

La linea di nostro interesse, come già ampiamente evidenziato, è la SFM 4 Bologna Centrale – Imola:



Si noti come Imola quindi risulti collegata a livello nazionale e internazionale alle principali mete grazie alla linea AV che giunge fino a Bologna. Il fatto poi che sia organizzata come uno dei punti principali di scambio tra la rete metropolitana e quella regionale (anche per mezzo di trasporto su gomma) la rende una meta facilmente raggiungibile anche da Sud-Ovest e Sud-Est senza passare necessariamente per il capoluogo.

Figura 9: linea SFM tra Bologna e Imola

	Utenza Provincia di Bologna			Confronto		
	Saliti+Discesi in un giorno feriale			2011-10	2012-11	2012-10
Direttrice	2010	2011	2012			
Bologna-Imola	6972	6058	6728	-13%	11%	-3%
Totale SFM	76711	71654	76298	-7%	6%	-1%

Tabella 3: utenti del SFM sulla direttrice Bologna-Imola

Stazione	Utenti	Aggiornamento	Fonte
Imola	5.759 (attuali)	Novembre 2013	Gestori
	10.048 (proiezione)	2020	PMP

Tabella 4: utenti della stazione ferroviaria di Imola

1.3.2 - SISTEMA AUTOSTRADALE

Il tratto di nostro studio risulta essere ovviamente l'A14 che collega Bologna a Imola, per proseguire verso la costa Adriatica.

Flussi per tratto autostradale							
Autostrada	Postazione	Descrizione	Flussi			Variazione % 2012-2008	Variazione % 2012-2011
		Tratta elementare	Flusso Totale	Veicoli Pesanti	% Pesanti	Flussi Totali	Flussi Totali
A14	32	Castel S. Pietro – Imola	82989	25337	31%	N.D.	-6%
A14	33	Imola – Al. A14/Dir. RA	77607	23960	31%	-12%	-7%

Tabella 5: flussi veicolari per i tratti autostradali di nostro interesse

Risulta inoltre che la rete autostradale nazionale italiana in Emilia-Romagna sia di circa 729 km di estensione (le nuove opere programmate consentiranno un aumento del 31,5%) con 5 società concessionarie, circa 10 miliardi di euro di investimenti previsti da parte delle concessionarie, di cui il 26% in corso.

Si cita poi l'Autostrada regionale Cispadana: 67 km lunghezza; 13 comuni interessati; 4 autostazioni; 2 aree di servizio; 2 svincoli di interconnessione con le A22 e A13.

1.3.3 - SISTEMA STRADALE

A livello di strade statali o provinciali, oltre alle informazioni già riportate nei paragrafi precedenti, risulta utile sottolineare il carico di traffico giornaliero nei punti più critici di nostro interesse.

Valori più alti di traffico giornaliero medio (2009-2012)							
Postazione	Provincia	Tratto	2009	2010	2011	2012	Confronto %
255	BO	SS9 tra Castel San Pietro e Imola	19507	19791	19181	17869	-8.4
651	RA	SS9 da Imola a Castelbolognes e (al confine provinciale)	15489	16906	16928	16041	3,6%

Tabella 6: flussi di traffico per strade statali di nostro interesse

1.3.4 – RISULTATI

I dati rappresentano una importante tendenza, ovvero una chiara e netta (quasi ovunque) diminuzione del traffico su gomma nelle direttrici per Imola a favore di quello su rotaia. Vero è che nei dati qui riportati appaiono in diminuzione (anche se in maniera più piccola rispetto agli altri valori) gli spostamenti del SFM ma ciò è dovuto alla realizzazione ancora in corso (e a maggior ragione nel periodo di rilevazione) del sistema ferroviario metropolitano che solo da poco è entrato a tutti gli effetti a sistema sostituendo i treni cosiddetti regionali.

Sarà importante quindi tener conto di migliori collegamenti da realizzare tra la stazione esistente di Imola e il sito di cui a progetto.

2: CONTESTO

L'analisi del contesto è un processo conoscitivo che un'organizzazione (pubblica o non e che comunque deve ottenere permessi da un istituto pubblico) dovrebbe compiere nel momento in cui si accinge a realizzare un intervento che va ad impattare sull'ambiente socio-economico e territoriale di riferimento, dai quali dipende in modo cruciale il risultato finale che l'intervento è in grado di produrre.

L'analisi del contesto di riferimento, infatti, consiste in un processo conoscitivo che ha lo scopo di:

- fornire una visione integrata della situazione in cui si va ad operare;
- stimare preliminarmente le potenziali interazioni e sinergie con i soggetti coinvolti nel progetto che si intende realizzare, sia a titolo diretto sia a titolo indiretto;
- verificare i punti di forza e i punti di debolezza che caratterizzano la propria organizzazione rispetto al progetto da realizzare;
- verificare i vincoli e le opportunità offerte dall'ambiente di riferimento.

La possibilità di ottenere informazioni strutturate circa il contesto in cui l'amministrazione andrà ad operare consente di contestualizzare al meglio il progetto all'interno di tale realtà di riferimento, dunque di dettagliare le caratteristiche e le modalità di intervento del progetto in modo tale da garantirne maggiori possibilità di successo.

Si suddividerà quindi lo studio in 3 categorie:

1. Contesto Socio-economico
2. Contesto Infrastrutturale
3. Contesto Pianificatorio (Urbanistico, ecc.)

Gli ambiti e profili di un processo di analisi del contesto sono molteplici e molto differenti tra loro: infatti, le forze e le tendenze che sono in grado di influenzare le attività o i risultati del progetto sono numerose. Un

strumento utile di supporto all'analisi dello scenario interno ed esterno è costituito dall'Analisi SWOT che consente di ottenere una visione integrata degli esiti delle due fasi in cui è possibile scomporre l'analisi del contesto.

Si introduce quindi una piccola definizione dell'Analisi SWOT che verrà utilizzata in particolare per quanto riguarda il contesto Infrastrutturale e quello Pianificatorio, per sottolinearne eventuali aspetti favorevoli o, al contrario, segnalare debolezze e problematiche rilevate.

L'analisi SWOT è uno strumento di pianificazione strategica semplice ed efficace che serve ad evidenziare le caratteristiche di un progetto (nel nostro caso) e le conseguenti relazioni con l'ambiente operativo nel quale si colloca, offrendo un quadro di riferimento per la definizione di orientamenti strategici finalizzati al raggiungimento di un obiettivo. L'analisi SWOT consente di ragionare rispetto all'obiettivo che si vuole raggiungere, tenendo simultaneamente conto delle variabili sia interne che esterne. Le variabili interne sono quelle che fanno parte del sistema e sulle quali è possibile intervenire; quelle esterne invece, non dipendendo dall'organizzazione, possono solo essere tenute sotto controllo, in modo di sfruttare i fattori positivi e limitare i fattori che invece rischiano di compromettere il raggiungimento degli obiettivi prefissati. La SWOT Analysis si costruisce tramite una matrice divisa in quattro campi nei quali si hanno:

- i punti di forza (Strengths),
- i punti di debolezza (Weaknesses),
- le opportunità (Opportunities)
- le minacce (Threats)

PUNTI DI FORZA Fattori interni al contesto da valorizzare	PUNTI DI DEBOLEZZA Limiti da considerare
OPPORTUNITA' Possibilità che vengono offerte dal contesto e possono offrire occasioni di sviluppo	MINACCE Rischi da valutare e da affrontare, perché potrebbero peggiorare e rendere critica una situazione

Tabella 7: schema base dell'analisi SWOT

I vantaggi di una analisi di questo tipo si possono sintetizzare in 3 punti:

- la profonda analisi del contesto in cui si agisce, resa possibile dalla preliminare osservazione e raccolta dei dati e da una loro abile interpretazione si traduce in una puntuale delineazione delle strategie;
- il raffronto continuo tra le necessità dell'organizzazione e le strategie adottate porta ad un potenziamento della efficacia raggiunta;
- consente di raggiungere un maggiore consenso sulle strategie se partecipano all'analisi tutte le parti coinvolte dall'intervento.

I limiti legati a questo tipo di analisi sono sostanzialmente:

- rischio di descrivere la realtà in maniera troppo semplicistica;
- la sua attuazione richiede un contesto di partnership per la quale mancanza si corre il rischio di uno scollamento tra il piano teorico e quello politico-pragmatico;
- rischio di procedure soggettive da parte del team di valutazione nella selezione delle azioni.

2.1 – CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

2.1.1- Dal 1991 al 2001

➤ LA POPOLAZIONE NEL COMUNE

Nel decennio compreso fra il 1991 ed il 2001 l'incremento della popolazione residente ad Imola è stato più forte di quello riscontrato negli ambiti territoriali "superiori" di paragone.

La crescita degli abitanti comunali è stata pari al 2,8%, contro lo 0,9% di Bologna, l'1,9% dell'Emilia-Romagna ed il 2,2% della nazione.

Abitanti	Imola	Provincia	Regione	Italia
1991 Residenti	62567	906856	3909512	55778031
1991 % Femmine	51,4	51,9	51,4	51,6
1991 Temporanei	1241	#	#	#
2001 Residenti	64348	915225	3983346	56995744
2001 % Femmine	51,5	52,1	51,7	51,8
2001 Temporanei	2452	#	#	#
Var. % Residenti	+2,8%	+0,9%	+1,9%	+2,2%

Tabella 8: dati di confronto sui residenti di Imola, Provincia, Regione e Nazione

Se si esaminano poi , accanto ai dimoranti abituali, quelli temporaneamente ad Imola, ci si può inoltre rendere conto che questi ultimi sono più che raddoppiati nel periodo, collocandosi (come si vedrà in seguito) in precise aree sub-comunali.

Va notato di passaggio che la percentuale di femmine residenti (notoriamente collegata al grado di urbanizzazione territoriale) è comunque a livello locale leggermente inferiore rispetto quella degli altri contesti paragonabili.

Per quanto riguarda la crescita delle famiglie, la crescita registrata fra il 1991 ed il 2001 nell'ambito comunale è più forte di quella che contraddistingue il contesto provinciale, regionale ed italiano. L'incremento del 12,2% di Imola è infatti sostanzialmente in linea con

l'11,7% di Bologna e l'11,5% dell'Emilia-Romagna, ma è non di poco superiore all'8,0% dell'Italia

Accanto all'espansione del numero delle famiglie, va notato da un lato la loro dimensione media ovunque sempre più bassa (attorno ai 2,5 componenti) e dall'altro il moltiplicarsi della componente "unipersonale", che ad Imola è aumentata nel periodo di quasi il 40%.

Famiglie	Imola	Provincia	Regione	Italia
1991 Nuclei	23496	359704	1482065	19909003
1991 Componenti	2,7	2,5	2,6	2,8
1991 Famiglie Unipersonali	4883	#	#	#
2001 Nuclei	26366	401785	1652425	21503088
2001 Componenti	2,4	2,3	2,4	2,6
2001 Famiglie Unipersonali	6817	#	#	#
Var. % Nuclei	+12,2%	+11,7%	+11,5%	+8%

Tabella 9: dati sui nuclei familiari e confronto tra Imola, Provincia, Regione e Nazione

Quest'ultimo fenomeno esaminato, oltre ad essere collegato al progressivo invecchiamento della popolazione, reca con sé importanti conseguenze nella richiesta di standard abitativi e di servizio a livello locale.

Restrungendo l'analisi demografica a livello comunale, si denota come durante gli anni '90 sia proseguita la dinamica che privilegia le scelte insediative dei residenti verso il capoluogo ed i restanti centri abitati frazionali.

E' quindi aumentata la quota di popolazione e famiglie accentrate (al 2001 rispettivamente l'87,2% ed il 90,3%), accanto ad una sostanziale "tenuta" dei cittadini ubicati nei nuclei abitati e nelle case sparse.

Loc. Abitate	Abitanti 1991	Peso % Loc.	Abitanti 2001	Peso % Loc.	Var. %
Capoluogo	50293	80,4	51527	80,1	+2,5
Altri Centri	3939	6,3	4596	7,1	+16,7
Nuclei Abitati	1215	1,9	1141	1,8	-6,1
Case Sparse	7120	11,4	7084	11,0	-0,5
Totale	62567	100,0	64348	100,0	+2,8

Tabella 10: abitanti dei diversi nuclei abitativi nel circondario Imolese

La maturità del fenomeno, che non porta più ad “ingenti” sottrazioni di abitanti e forza lavoro dal territorio rurale, è ulteriormente contraddistinta dalla quasi esclusiva presenza di dimoranti temporanei nel capoluogo nonché dalle più ridotte dimensioni medie delle famiglie ubicate ad Imola rispetto a quelle dei nuclei che vivono nel restante ambito comunale.

Va infine notato che il “popolamento” dei principali centri frazionali è avvenuto nell’ultimo decennio in termini percentualmente assai vivaci (+16,7% di individui e +40,0% di famiglie), il che comporta un loro attento dimensionamento di prospettiva.

Sostanzialmente quindi si può dire che:

- il numero di abitanti in generale è aumentato del 2,8 %;
- gli abitanti del capoluogo e centri abitati è salito di quasi il 20 %, mentre sono calati quelli di piccoli nuclei e case isolate;
- per tutte le tipologie di insediamento è andato ad aumentare il numero percentuale di famiglie residenti.

➤ **LE ATTIVITA' NEL COMUNE (DAL 1991 AL 2001)**

Nel campo del settore agricolo esaminando le cifre desumibili dai due Censimenti ISTAT del 1990 e 2000, con riferimento al comparto agricolo, va innanzitutto sottolineato come la generale dinamica recessiva registrata nel periodo (in termini di aziende attive e di superficie totale) trovi in genere ad Imola valori meno negativi e più allineati a quelli nazionali rispetto a quelli verificati negli ambiti provinciale e regionale.

L'eliminazione di unità operative (-22,4%), più intensa di quella del terreno utilizzato a scopi colturali (-10,1%) porta come conseguenza ad un innalzamento della superficie media aziendale (al 2000 pari a 10,1 ettari), ovvero ad una conseguente maggiore "razionalizzazione ed imprenditorializzazione" delle attività nel primario.

Questo valore in sede locale, al di là del permanere di un ancora avvertibile grado di frazionamento fondiario, testimonia però anche (come si vedrà in seguito) di un grado di specializzazione produttiva più elevato rispetto a quanto riscontrabile in sede provinciale e regionale.

Esaminando le variazioni decennali e le consistenze delle principali destinazioni colturali con cui viene sfruttata la superficie agraria utilizzata nei vari contesti territoriali sottoposti ad analisi, si può notare come :

- La diminuzione del terreno più direttamente "lavorabile" è minore ad Imola (-7,1%) che a Bologna (-7,5%), in Regione (-9,6%) ed in Italia (-12,2%);
- Ad Imola si registrano del pari fra i più contenuti cali di superficie utilizzata per seminativi e per coltivazioni legnose agrarie (rispettivamente -0,8% e -15,6%);
- Ad Imola si colloca in assoluto la più alta quota di terreno aziendale destinato alle coltivazioni frutticole (41,7% al 2000 contro valori provinciali, regionali e nazionali attorno al 15%);
- La struttura produttiva individuata da un lato richiede un'alta intensità di manodopera (non distante dai fondi) e dall'altro pretende una continua ricerca di miglioramenti negli standards qualitativi varietali.

Sempre a proposito di scelte gestionali in campo agricolo, è importante sottolineare:

- In un quadro generale di ridimensionamento quantitativo, ad Imola il minor calo di aziende (-20,1%) e la sostanziale conferma dei terreni (+6,1%) caratterizzati dalla conduzione

diretta, ovvero la più forte diminuzione degli stessi parametri riferiti alla conduzione con salariati;

- Il maggior peso rivestito sempre ad Imola dalla conduzione diretta, sia in termini di aziende che in termini di superficie totale (al 2000 in sede locale pari rispettivamente al 96,3 % ed all'86,3 %), rispetto ai valori sempre inferiori negli altri contesti esaminati;
- Il minor regresso ad Imola nel decennio rispetto gli indici relativi all'uso della manodopera (giornate impiegate nelle lavorazioni agricole), che escono maggiormente ridimensionati in provincia, regione e nazione;
- Un tempo annuo lavorativo medio per azienda superiore ad Imola di circa un terzo rispetto a provincia e regione, ovvero più che doppio di quello rilevato a livello italiano.

Si può quindi concludere affermando ragionevolmente che la dinamica settoriale intercorsa nel decennio 1990-2000 sembra richiedere un ulteriore miglioramento delle condizioni abitative nelle campagne locali, con particolare riferimento alle residenze, ovvero allo sviluppo dei servizi aziendali concernenti la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti.

Risulta poi interessante sottolineare come, il mantenimento di livelli buoni per produzione e terreni, possa a livello di congettura, giustificare un possibile utilizzo di terreni precedentemente catalogati "agricoli" per il nostro progetto.

Diversamente da quanto sottolineato per l'agricoltura, in fase di generale crisi evolutiva, la dinamica dei settori extra-agricoli è complessivamente di crescita durante gli anni '90, sia come numero di imprese che, soprattutto, come forza lavoro occupata.

In particolare dal 1991 al 2001 :

- Ad Imola si verifichi la maggior crescita globale di aziende ed addetti (+14,3% e +21,5% rispettivamente), ove confrontata con

la stagnazione dei valori provinciali (-1,1% e +0,1%), ovvero con le espansioni più contenute di regione (+1,5% e +8,3%) e nazione (+6,9% e +4,4%);

- Ad Imola si collocano le flessioni meno forti come imprese ed addetti (nei due casi rispettivamente +14,9 e -14,8% ovvero -3,2% e -1,5%) fra quelle registrate praticamente ovunque con riferimento ai settori dell'industria e del commercio;
- Ad Imola abbia luogo (come contropartita) un vero e proprio boom nella crescita dei servizi, con cifre (+32,7% e +114,7%) di molto superiori agli incrementi di comparto pure registrati nel contempo negli altri contesti territoriali confrontati;
- Ad Imola si manifesti l'incremento più avvertibile relativo al numero ed agli occupati delle istituzioni pubbliche e private (+95,2% e +15,3%) così come individuate nelle rilevazioni ISTAT;
- Ad Imola infine si palesi con maggior importanza che altrove, in una economia generalmente "terziaria e quaternaria", il contributo dell'industria e delle istituzioni nella crescita del sistema produttivo locale.

Si concentrano quindi quasi esclusivamente ad Imola i problemi di collegamento casa-lavoro ovvero quelli relativi all'impatto ambientale delle attività ed infine quelli dell'organizzazione spaziale delle funzioni complesse riferite al ciclo di produzione-distribuzione dei prodotti e dei servizi avanzati.

Proprio la posizione della nostra area a ridosso dell'autostrada (come si dettaglierà nei capitoli successivi) risulterebbe quindi un fattore positivo che non andrebbe a sovraccaricare un sistema che già per altre questioni quindi avrebbe bisogno di un attento studio e ricalibrazione.

Le cifre disponibili paiono quindi indicare come una realtà comunale ed urbana particolarmente qualificata e dinamica abbia ulteriormente accresciuto nel breve termine le proprie "performances" strutturali.

Va infine necessariamente segnalato che la città a questo punto si sta avvicinando ad una soglia “critica”, per il ricalibramento delle proprie funzioni e dei propri servizi ad un livello “superiore”.

2.1.2 - L'ultimo decennio

Gli anni 2000 fino ad oggi hanno visto grandi trasformazioni e spesso contrazioni, sia demografici che economici in gran parte dell'Europa così come in Italia.

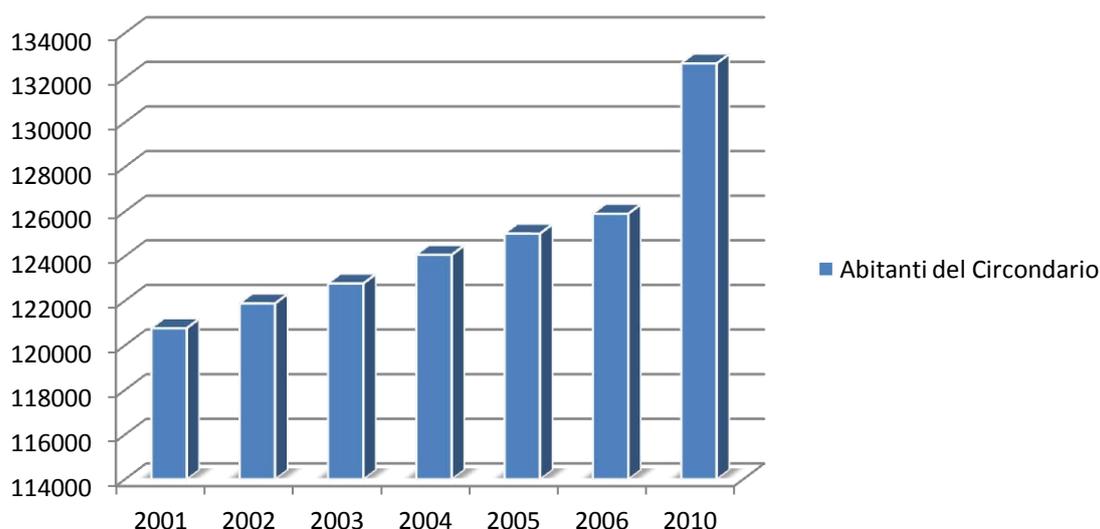
Anche la zona del circondario imolese si è ritrovata coinvolta in questi processi che di seguito analizzeremo.

➤ *IL TERRITORIO*

L'estensione territoriale del circondario è di 787 Km² e rappresenta un'area di confine tra l'Emilia e la Romagna, tra i territori bolognese da una parte e ravennate-ferrarese dall'altro.

L'aspetto cui maggiormente porre attenzione è un'inversione di tendenza registrata già nel 2010, ovvero la forte contrazione che ha subito la crescita della popolazione residente nel Nuovo Circondario Imolese.

Abitanti del Circondario



Un bacino attestatosi al 31/12 sulle 132.641 unità di cui 64.764 maschi (48,8%) e 67.877 femmine (51,2%). Poco più di un cittadino residente su due vive nel comune di Imola, anche se l'assorbimento % di questo comune sul totale dell'intero circondario nel confronto 2011-10 è in calo (2011: 52,23 vs 2010: 52,37). Nell'ultimo anno, piccolo incremento per Castel San Pietro Terme, l'unico comune a crescere in collina assieme a Fontanelice ma soprattutto Medicina passato dal 12,63% del 2010 al 12,71 del 2011, che svetta nella pianura seguito da Castel Guelfo l'altro comune con segno positivo. Fermo restando, per gli ovvii motivi legati all'offerta lavorativa, la forte attrattività dei centri più grandi, dal 2004 (una sorta di "anno 0" per l'ingresso di Medicina) il demo-aumento si è concentrato nei territori di Medicina, Castel Guelfo, Dozza e Casalfiumanese. Se per i primi tre comuni, la chiave di lettura risulta essere la posizione altamente strategica, indotta dalla forte connessione/relazione alle reti di viabilità verso la polarità bolognese e nel contempo la contiguità con Imola, per l'ultimo, al di là della caratterizzazione che ne ha fatto un piccolo polo industriale di Vallata, sembra trattarsi di un mix di fattori.

La densità di popolazione - uno dei principali indicatori territoriali ai fini della valutazione delle attività - risulta in leggero aumento nella maggioranza dei comuni e sostanzialmente riflette le dinamiche sopracitate.

Imola, con un dato da anni superiore alla media provinciale, raggiunge la densità di 338 abitanti per Km². Diametralmente opposta la densità abitativa del comune di Castel del Rio, pari a circa 24 residenti/Km². Gli incrementi 2011 di questo indicatore riguardano principalmente Castel Guelfo e Dozza attestatisi rispettivamente a 152,89 e 269,93 residenti/Km². In rialzo di una unità pro Km², anche Medicina, ma qui la vastità territoriale (159 km²) tende a limitarne la densità abitativa. Tutti i valori di questi comuni sono inevitabilmente correlati ai fenomeni migratori di quest'ultimo quinquennio che hanno contraddistinto queste

realità più di altre.

Si desume (escludendo le zone centrali ad alta densità urbana prospicienti i capoluoghi di provincia) una densità abitativa di pianura del territorio imolese poco al di sopra della media dell'area padana emiliano-romagnola (227,9 ab/kmq). Tale caratteristica si amplifica nettamente nel confronto con le analoghe zone collinari sia centro emiliana che romagnola forlivese-cesenate.

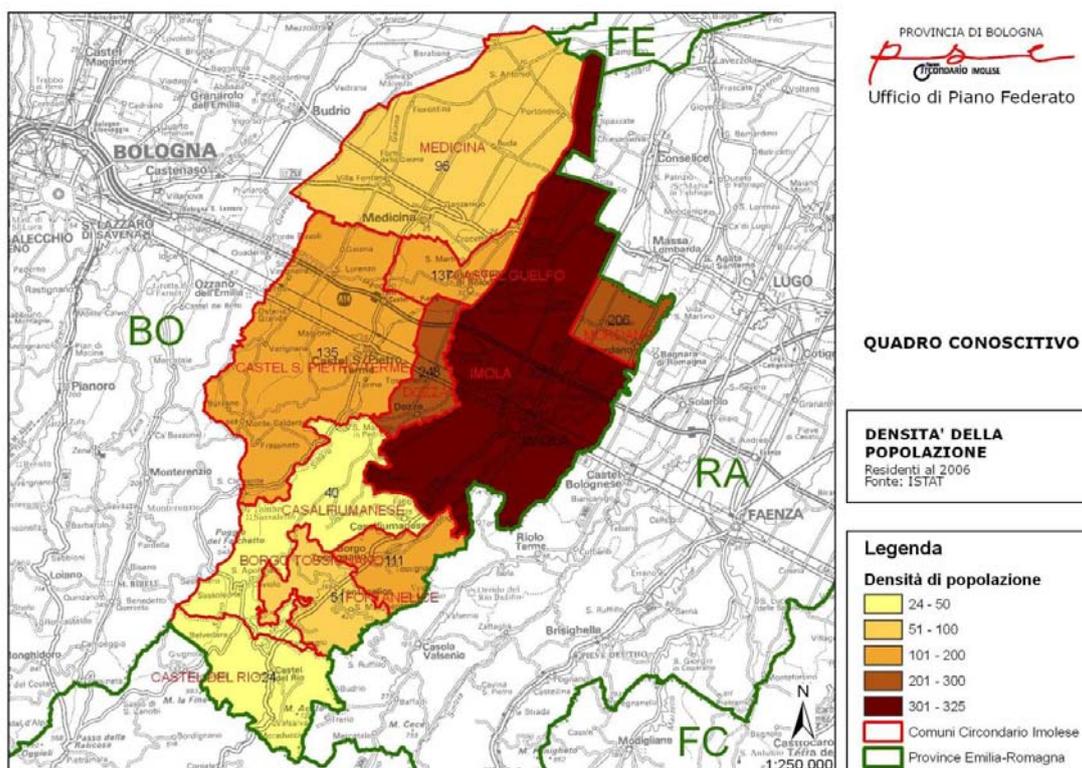


Figura 10: densità di popolazione al 2006 del Circondario Imolese

Come verificato dai dati regionali, si inizia ad abbozzare a livello RER un lieve aumento della collina a discapito della pianura indotto dai flussi migratori dell'ultima generazione, dai costi abitativi minori rispetto alle città e, marginalmente, da scelte di vita diverse connesse a nuove opportunità lavorative legate ad aziende agrituristiche ed a nuove forme di agricoltura. A questa particolarità sembra si stia uniformando lentamente anche il circondario imolese.

I +250 nuovi residenti distribuiti nei 5 comuni collinari, nel confronto col 2010, sembrano testimoniare un inizio di inversione di tendenza.

Arginata grazie ad una "nuova politica dell'abitare" promossa in questi anni dal Governo Locale, attraverso opere di rigenerazione urbana messe in campo anche da numerosi comuni collinari, si conferma leggermente in diminuzione la dispersione abitativa: il 67,6% circa della popolazione circondariale vive nei 10 centri urbani dei comuni, il restante 32,4% è distribuito tra Frazioni ed insediamenti sparsi.

Gli insediamenti produttivi sono spesso stati creati in zona agraria o in forma di sporadici capannoni isolati non dotati di infrastrutture e servizi, oggi rilevabili in molte aree sia lungo la via Emilia sia lungo la Selice-Montanara.

Nei PRG la programmazione commerciale è stata prevalentemente legata alla residenza, ed è solo dal 1998 che i Piani hanno individuate aree per le medie strutture di vendita lasciando nelle zone residenziali la potenzialità per il commercio di altre dimensioni. Per il terziario, non esiste nei PRG una vera e propria volontà pianificatoria leggibile ma tutto è lasciato all'aspetto normativo delle "destinazioni compatibili".

La nostra area quindi, legata ai servizi già presenti a Imola e strutturandosi in un area urbana ma fuori dal centro storico, sembra riflettere le potenzialità previste con anche la giustificazione di un eventuale importante inserimento di un'area commerciale, come da indicazioni precedenti.

2.1.3 - Previsioni future: al 2024

Per quanto riguarda la crescita demografica (i cui indici sono stati aggiornati negli ultimi anni causa un incremento superiore al previsto nel circondario), si evidenziano due fenomeni conseguenti:

1. Crescita generalizzata della popolazione del Nuovo Circondario Imolese, che passeranno dalle attuali 127.560 unità a circa 146.000 con un incremento netto di quasi 18.500 residenti in poco più di quindici anni;
2. Differenziazione dei tassi di crescita, individuando un gruppo di centri, per lo più collocati in pianura sull'asse Via Emilia e San

Carlo, che cresceranno a ritmo sostenuto e un secondo gruppo di centri urbani che invece registreranno tassi di sviluppo bassi, in alcuni casi prossimi allo “zero”.

La previsione mostra un lento ma progressivo invecchiamento della popolazione prevedendo che nel 2018 più della metà della popolazione circondariale sarà composta da persone al di sopra di 40 anni. La popolazione anziana, superiore a 65 anni, si attesterà oltre le 30.000 unità, costituendo quasi un quarto dell'intera popolazione: passando da un'incidenza del 22,5% stimata nel 2010, al 23,1% nel 2018.

Viceversa la popolazione in età scolare, tra gli 0 e i 15 anni crescerà con una velocità minore rispetto alla popolazione adulta, passando dal 13,5% della popolazione totale nel 2010 al 13,2% nel 2018, aumentando lo sbilanciamento già presente tra le diverse fasce d'età della popolazione.

Le tre misure demografiche fondamentali: popolazione residente, invecchiamento della popolazione e dimensione del nucleo familiare medio, sono alla base del calcolo del fabbisogno abitativo.

I primi due fenomeni influenzano il futuro fabbisogno abitativo del Circondario, facendo nascere l'esigenza di un maggiore numero di abitazioni dimensionate e progettate per coloro che le andranno ad abitare: nuclei familiari sempre più ristretti, composti da 2/3 individui e un maggior numero di coppie e single in età anziana.

Entrambi questi fattori di evoluzione demografica indicano il sorgere di un marcato fabbisogno di abitazioni medio-piccole. L'aumento della popolazione anziana richiede una maggiore attenzione sia in fase di pianificazione abitativa che per i servizi.

Questo fenomeno sembra far riflettere sulla possibilità di inserire nella fase progettuale del parco, una struttura ad uso anche pubblico che vada ad ampliare lo spettro di servizi futuri quali ad esempio teatri, sale conferenze, palazzetti sportivi.

Il divario dei tassi di sviluppo demografico tra pianura e collina, richiede una particolare attenzione per equilibrare il fenomeno. A tal proposito

sono richieste considerazioni socio-economiche e azioni di policy territoriale, concretizzate in misure pianificatorie, che pur tenendo conto delle tendenze in atto governino il fenomeno di incremento demografico della collina di contrastarne le dimensioni notevoli del fenomeno.

Per la città di Imola viene esplicitato l'orientamento verso un contenimento della fase espansiva dello sviluppo urbano, con particolare riferimento allo stretto contenimento dell'ulteriore impermeabilizzazione nelle aree ad elevata o alta vulnerabilità del conoide del Santerno e alla esclusione dell'ulteriore urbanizzazione nella fascia collinare e dei terrazzi connessi.

2.2 – CONTESTO INFRASTRUTTURALE

Si andranno ad affrontare prima le tematiche relative alla zona di interesse poste dal PTCP approvato in data 30/03/04 e successive varianti.

Successivamente si passeranno ad analizzare documenti specialistici del territorio in esame.

Di base possiamo enunciare che le questioni principali del circondario imolese da sempre note sono la primaria importanza, come volano per l'impulso e l'innovazione, dell'asse via Emilia, via Selice-Montanara e le due strade perpendicolari alla via Emilia, che da Castel San Pietro Terme e da Toscanella raggiungono l'autostrada.

Sette Comuni su dieci sono attraversati da queste due importanti direttrici alle quali si aggiunge l'arteria autostradale A14 con i due caselli di Castel San Pietro Terme e di Imola.

Le analisi condotte sulla viabilità hanno evidenziato però una criticità viaria, collegata alla mancanza della complanare di Sud-Ovest progettata in parte, cui potrebbe inserirsi l'arteria "Bretella passante imolese" non ancora completata.

2.2.1 – II P.T.C.P.

Gli obiettivi del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale sono:

1. rafforzamento della gerarchizzazione e differenziazione funzionale;
2. specializzazione di ruolo;
3. organizzazione dell'accessibilità e miglioramento della coesione sociale;
4. gestione della domanda e adeguamento dell'offerta;
5. miglioramento della sicurezza stradale;
6. riduzione di impatto delle infrastrutture.

Nel dettaglio:

1. Si cerca di :
 - a. ridurre e tendenzialmente eliminare la presenza di sistemi infrastrutturali caricati con i componenti di mobilità eterogenee e in conflitto;
 - b. configurare sistemi stradali coerenti (per fattori geometrici, arredo funzionale, regolamentazione, etc.) con il tipo di traffico che li impegna;
2. In sostanza, la “specializzazione di ruolo” del sistema infrastrutturale si basa sul riconoscimento del fatto che esistono diverse tipologie di mobilità e che il sistema infrastrutturale ha una realtà e una complessità che procede ben oltre la sua capacità di assorbire un volume più o meno ampio di traffico, di smaltire flussi veicolari di diversa entità;
3. L’obiettivo tende a garantire a tutte le componenti della comunità imolese livelli di accessibilità soddisfacenti ad un “paniere” predeterminato di servizi, di occasioni lavorative, di luoghi di sviluppo culturale e sociale e di siti per il tempo libero;
4. Se da un lato si tratta di riconoscere le diverse componenti della domanda di mobilità e di dare risposta al complesso delle esigenze, dall’altro l’adeguamento della rete non può essere concepito come meccanico soddisfacimento della attuale configurazione della domanda ma come progetto complessivo di un modello di mobilità che soddisfi la domanda in modo compatibile con i principi posti dagli altri obiettivi generali e con i vincoli territoriali, economici, ambientali, urbanistici, architettonici, storici, etc.;
5. La direttiva comunitaria, che dovrà essere recepita dai Paesi membri, indica che le procedure di messa in sicurezza delle fasi di programmazione, progettazione e gestione della rete stradale sono vincolanti solo per la rete transeuropea (presente come A14 e SS9

nel territorio del circondario imolese) ma costituiscono una buona prassi per tutto il sistema infrastrutturale. In altri termini non si propone l'applicazione indifferenziata di interventi di messa in sicurezza su tutto il sistema infrastrutturale del circondario ma, come richiamato sopra, l'individuazione delle situazioni di massimo rischio, la definizione di un sistema di priorità e l'attivazione di un programma di messa in sicurezza che punta a prevenire la creazione di situazioni di rischio;

6. In questo caso si tratta di analizzare i diversi impatti per ciascuna componente infrastrutturale e di individuare le adeguate misure di eliminazione/contenimento di impatto, come articolazioni di un'azione integrata di costruzione delle condizioni complessive di sostenibilità di tutto il sistema infrastrutturale.

➤ *INQUADRAMENTO*

Per il raggiungimento degli obiettivi generali indicati nel paragrafo precedente viene individuato un numero limitato di strategie di sviluppo/riconfigurazione del sistema infrastrutturale del Nuovo Circondario Imolese.

Sotto questo profilo il Piano non punta a definire scelte operative di dettaglio quanto a determinare in modo chiaro e univoco il sistema di prestazioni che ciascuna azione deve assicurare; sarà poi compito dei realizzatori (progettisti delle infrastrutture, società che erogano i servizi di mobilità, strutture tecniche preposte alla gestione del sistema infrastrutturale della mobilità, etc.) ad utilizzare le prescrizioni prestazionali del Piano per le fasi progettuali e realizzative. Quest'ultima fase, quella progettuale (e poi realizzativa) sarà quella affrontata più avanti nel corso del testo per quanto riguarda prettamente l'area di studio e di sviluppo del parco previsto.

Allo stato attuale sono state individuate nove strategie. Due sono riferite a sistemi infrastrutturali/territoriali specifici (il sistema Via Emilia – corridoio Nord e il sistema della Via Montanara, comprensivo della Codrignanese e

di altre strade minori), le altre sette riguardano il sistema delle infrastrutture e della mobilità del circondario nel suo complesso, ad eccezione delle componenti trattate nelle prime due strategie.

A livello regionale, prima di specificare la situazione dell'area di nostro interesse, basti ricordare che il flusso degli spostamenti dei cittadini in Emilia Romagna è sostenuto da una robusta rete infrastrutturale costituita da 568 km di autostrade (oltre il 40% ad almeno 3 corsie), 1.225 km di strade statali, 12.205 km di strade provinciali a cui si aggiungono 1.400 km di rete ferroviaria con 265 stazioni attive e 1.190 km di piste ciclabili (nei soli comuni con oltre 50mila abitanti) con oltre 12.500 posti bici dentro o in prossimità delle principali stazioni ferroviarie. Il trasporto pubblico su ferro offre 900 treni/giorno, mentre quello su gomma 18.500 corse/giorno, che interessano 29.600 fermate distribuite sul territorio regionale. La piattaforma logistica regionale si compone di 2 interporti di livello nazionale (Bologna e Parma), 5 impianti ferroviari principali (e numerosi impianti e raccordi privati), un porto di primo livello con 16 km di banchine operative, raccordi ferroviari lungo entrambe le dorsali. Il sistema aeroportuale, infine, fa perno sullo scalo internazionale di Bologna (oltre 5 milioni di passeggeri nel 2010, ottavo scalo a livello nazionale per passeggeri trasportati e quarto per traffico cargo) e dagli scali minori di Parma, Rimini e Forlì (circa 1,5 milioni nel 2010).

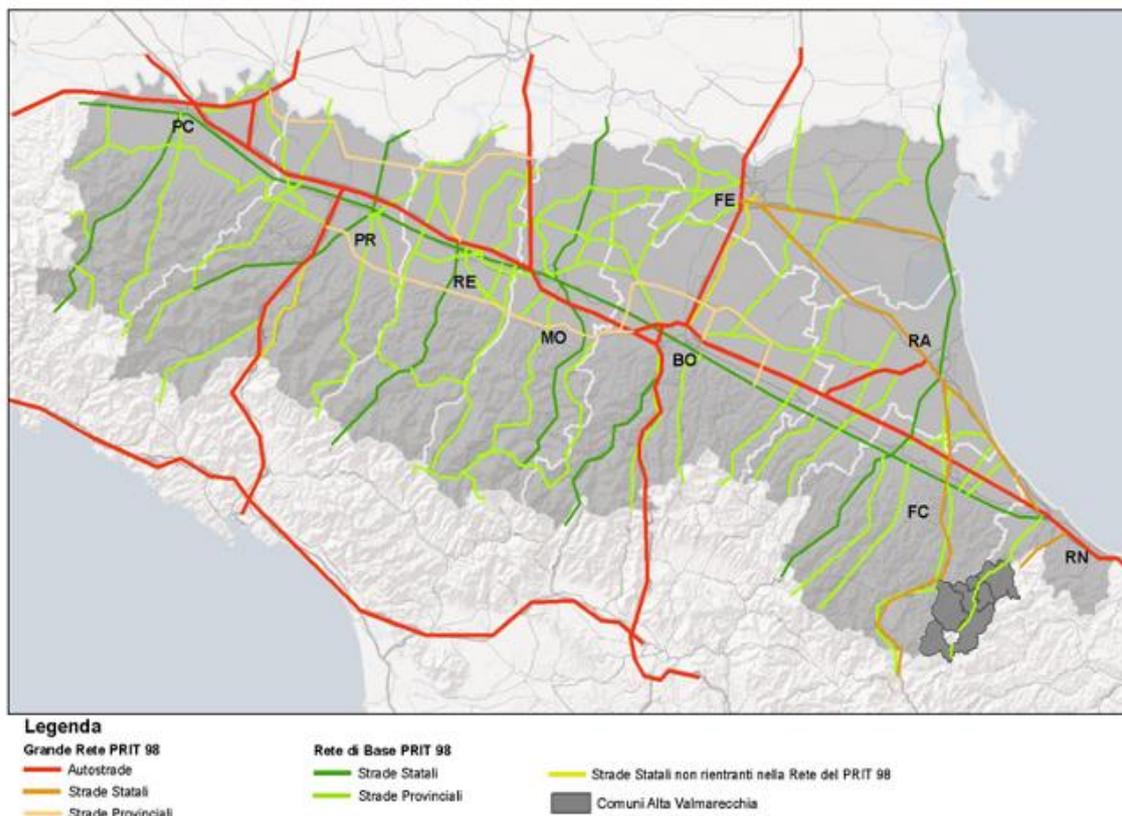


Figura 11: rete stradale in Emilia Romagna

Risulta quindi importante sottolineare anche quali siano quindi gli obiettivi che a livello regionale, grazie al nuovo P.R.I.T. con riferimento al 2020, ci si è imposti di raggiungere:

- garantire elevati livelli di accessibilità per le persone e per le merci sulle relazioni interregionali e intraregionali;
- migliorare di conseguenza il contesto competitivo nel quale operano le imprese e accrescere l’attrattività del territorio per gli investimenti esterni;
- assicurare elevata affidabilità e sicurezza al sistema;
- garantire un uso efficiente ed efficace delle risorse pubbliche destinate ai servizi di mobilità pubblica e agli investimenti infrastrutturali;
- incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata;

- assicurare lo sviluppo sostenibile del trasporto riducendo il consumo energetico, le emissioni inquinanti, gli impatti sul territorio;
- assicurare i diritti di mobilità delle fasce più deboli;
- promuovere i possibili meccanismi partecipativi per le decisioni più rilevanti da assumere in tema di mobilità, trasporti e infrastrutture;
- contribuire a governare e ordinare le trasformazioni territoriali in funzione del livello di accessibilità che deve essere garantito alle stesse.

Di particolare interesse poi per quanto riguarda il nostro progetto specifico è l'inversione concettuale del rapporto tra sistema insediativo e reti. In sostanza il PTR attribuisce alle reti, in particolare alle reti dell'accessibilità e alle reti ecosistemiche, la funzione ordinatrice del sistema e delle trasformazioni territoriali e, tra le altre cose, afferma che nel ridisegno delle forme insediative la pianificazione deve: *"partire dalla accessibilità dei luoghi e dei servizi e dalle potenzialità offerte prima di tutto dallo sviluppo della rete della mobilità delle persone e delle merci per distribuire i pesi urbanistici, le imprese, la popolazione. Ciò significa subordinare la realizzazione (e la previsione) di nuove aree per funzioni urbane alla presenza (o previsione)."*

➤ RIORGANIZZAZIONE DELLA VIA EMILIA

Allo stato attuale la Via Emilia (SS 9) è caricata con flussi di traffico eterogenei e spesso conflittuali ed è chiamata a svolgere ruoli diversi: da elemento ordinatore delle strutture urbane che attraversa, spesso con elevate valenze urbanistiche, a grande asse di connessione regionale, a viabilità primaria di livello urbano, etc. Inoltre la Via Emilia ha fondamentali valenze storiche e identitarie: gran parte della maglia urbana primaria della Regione si è sviluppata lungo questa strada.

In sostanza, da un punto di vista funzionale (ma non per le caratteristiche fisiche e geometriche) la Via Emilia è, contemporaneamente, una strada extraurbana principale (classe B ai sensi del D.Lgs. 285, Codice della Strada), una strada extraurbana secondaria (classe C), una strada

urbana di scorrimento (classe D) e una strada urbana di quartiere (classe E). Inoltre la strada è costituita da tracciati recenti, progettati per i flussi di traffico e per i vettori contemporanei, e da tracciati e sedi “storiche”, concepiti per un mondo affatto diverso.

Gli obiettivi principali che ci si pone sono:

- la gestione della domanda e l’adeguamento dell’offerta , sia perché, nonostante i tentativi, il sistema Via Emilia rimane ampiamente sottodimensionato rispetto alle esigenze di mobilità del circondario, sia perché la SS 9 ha perso ogni carattere unitario e si presenta come un campionario di soluzioni diverse a situazioni infrastrutturali del tutto analoghe che si succedono senza un criterio chiaro ed evidente;
- il miglioramento della sicurezza stradale, perché la sovrapposizione di diverse scale e tipologie di mobilità costituisce uno dei più importanti fattori di insicurezza stradale; non è un caso che la Via Emilia (con una media annua di 36 morti e 1.470 feriti) sia classificata al 6° posto nella graduatoria nazionale per densità di vittime (vittime/estensione) delle strade statali;
- la riduzione degli impatti delle infrastrutture, ancorché sotto questo profilo siano stati realizzati diversi interventi mirati a creare, ove possibile, cortine di alberature, aree di rispetto, etc.

La strategia di intervento punta ad uno sdoppiamento infrastrutturale, di funzioni e di ruolo che prevede:

- il recupero della Via Emilia quale elemento ordinatore delle strutture insediative che si sono sviluppate lungo il suo asse;
- la formazione di un corridoio Nord (direzione Faenza/Bologna) costituito dalla A14, dalla ferrovia e da un sistema stradale da ricucire e riorganizzare in un nuovo asse collocato in condizioni territoriali e infrastrutturali tali da consentire un più efficace e meno conflittuale sviluppo delle funzioni di collegamento territoriale. Si

noti poi come l'autostrada sia utilizzata intensivamente anche come supporto agli spostamenti locali.

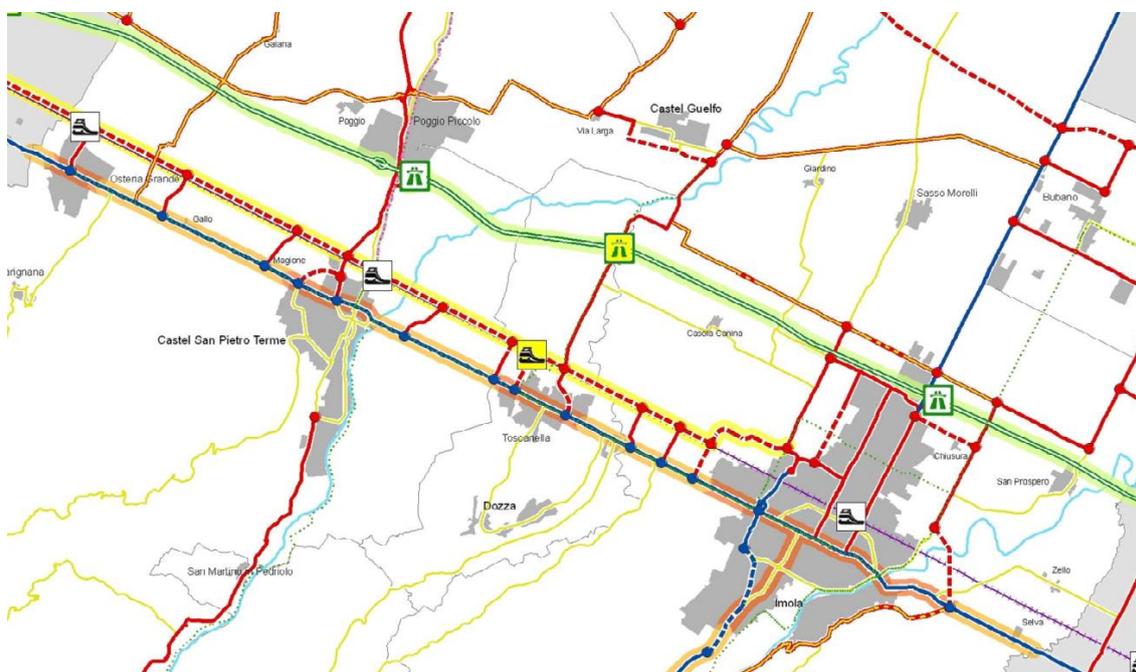


Figura 12: corridoio Nord

I risultati attesi consistono in un deciso alleggerimento del traffico di attraversamento sulla via Emilia, che svolgerebbe un ruolo di asse per il traffico locale e di struttura ordinatrice della struttura insediativa lineare che si è creata nel tempo. Questa nuova e più specifica attribuzione di ruolo consente di ridurre le condizioni di conflitto tra diversi tipi di traffico e di ridurre l'impatto urbano ed ambientale della strada.

Per converso, la creazione di un passante a Nord della Via Emilia consentirebbe di rispondere in modo più efficace e più sicuro alle esigenze di mobilità di attraversamento o di connessione provinciale e interprovinciale. Questa funzione sarebbe assicurata dal corridoio nel suo complesso e cioè dal sistema ferroviario, dall'autostrada A14, dal passante e dal sistema di raccordi tra passante, rete locale, strutture urbane, stazioni ferroviarie, caselli autostradali, altre emergenze territoriali rilevanti ai fini della mobilità.

La realizzazione del Passante consentirebbe anche di servire più efficacemente la zona industriale di Imola (dove si situa l'area di nostro

interesse), raccordandola direttamente al corridoio Bologna – Faenza – Ravenna da un lato e al settore meridionale del Circondario dall'altro, attraverso la Codrignanese.

Si ritiene poi che il potenziamento degli assi autostradali del corridoio centrale, attraverso la costruzione delle IV corsie, come descritto nel capitolo relativo alla Grande Rete, possa assorbire solo una quota del traffico interessante la via Emilia, in particolare quella frazione di spostamenti aventi una distanza medio – lunga, mentre per le percorrenze di medio – breve raggio, che risultano comunque alquanto consistenti, è necessario prevedere un potenziamento della statale, quanto meno in corrispondenza dei grossi centri urbani.

Devono quindi essere completate le tangenziali dei capoluoghi di provincia e realizzate le varianti ad alcuni centri abitati di più importanti dimensioni.

Aspetto poi interessante che riguarda la via Emilia anche se non direttamente, è il progetto in atto della cosiddetta Autostrada Regionale Cispadana: il tracciato, di circa 67 chilometri, nato per rispondere alla domanda di mobilità dell'area nord orientale della Regione Emilia Romagna, potrà rappresentare una valida alternativa al corridoio della via Emilia (A1-A14) e intercetterà le direttrici A1-A15 (Autocisa) (attraverso la sua prosecuzione verso ovest come viabilità ordinaria non autostradale), dell'A22 e dell'A13.



Figura 13: l'autostrada Cispadana (linea blu) nella rete autostradale nazionale

PUNTI DI FORZA

- elemento ordinatore delle strutture urbane che attraversa, spesso con elevate valenze urbanistiche, a grande asse di connessione regionale, a viabilità primaria di livello urbano, etc.
- la Via Emilia ha fondamentali valenze storiche e identitarie
- parte del tracciato è già stato rimodernato e adattato ai flussi e mezzi odierni

PUNTI DI DEBOLEZZA

- il sistema Via Emilia rimane ampiamente sottodimensionato rispetto alle esigenze di mobilità del circondario
- sicurezza stradale
- campionario di soluzioni diverse a situazioni infrastrutturali del tutto analoghe che si succedono senza un criterio chiaro ed evidente

OPPORTUNITA'	MINACCE
<ul style="list-style-type: none">• la formazione di un corridoio Nord sfruttando struttura già esistenti	<ul style="list-style-type: none">• rendere omogenea la Via Emilia evitando di peggiorare la differenziazione tra i diversi tratti

➤ *QUALIFICAZIONE DELLA VIA MONTANARA*

La Via Montanara (SP 610) si snoda lungo la Valle del Santerno della quale costituisce l'unico asse.

La Valle del Santerno ha inoltre rilevanti valenze ambientali/paesaggistiche ed è la meta di escursioni e passeggiate della popolazione del circondario e della provincia. In relazione a questo terzo tipo di utilizzazione, la Via Montanara potrebbe essere ampiamente migliorata sia per quanto riguarda la regolamentazione del traffico, sia per quanto riguarda il segnalamento dei siti di interesse, sia per quanto riguarda l'arredo.

L'attuale configurazione della Via Montanara è caratterizzata da un delicato equilibrio tra funzioni di connessione a Imola e Fiorenzuola da un lato, collegamento tra i comuni della Valle del Santerno dall'altro, di viabilità principale dei centri urbani che si sviluppano a cavallo della strada, di elemento ordinatore della struttura insediativa, di supporto alle attività turistiche legate ai valori ambientali, urbanistici, storici e al tempo libero.

Il dimensionamento dei flussi di traffico è coerente con le caratteristiche geometriche della infrastruttura e con i diversi ruoli che questa svolge. La combinazione delle due condizioni rende accettabile (ancorché ampiamente migliorabile) il sistema di impatti della strada sull'ambiente, sulle strutture urbane e sulle comunità locali.

Questa condizione rischia tuttavia di essere travolta dalla connessione tra Fiorenzuola e la A1 che potrebbe spostare sulla Montanara flussi di traffico fino alla sua saturazione per gran parte del tempo. Il verificarsi di questa condizione altererebbe radicalmente il livello degli impatti e sarebbe in pieno conflitto con il ruolo e le funzioni sopra indicate. Inoltre la presenza di flussi di traffico così eterogenei determinerebbero un secco deterioramento degli indici di rischio stradale con elevate probabilità di un aumento di vittime della strada.

In tali condizioni appare necessario valorizzare e qualificare il ruolo principale che a noi interessa della strada di struttura di collegamento degli insediamenti della valle con Imola e Fiorenzuola.

In relazione alle condizioni rappresentate, la strategia di intervento per la Via Montanara comprende tre obiettivi specifici:

- La qualificazione della Via Montanara (SP 610);
- Protezione e alleggerimento del traffico in modo da evitare il formarsi di condizioni di conflitto e incompatibilità tra le diverse tipologie di spostamento;
- Valorizzazione delle aree “interne” (le zone alte della valle) sia a fini turistico/ricreativi, sia per e migliorare le condizioni di accessibilità delle strutture insediative periferiche.

La strategia che appare più percorribile e utile al nostro fine, e contemplata anche –tra le altre- proprio dal PTCP risulta essere l'utilizzazione della Via Codrighanese (SP 14) per alleggerire la Via Montanara in prossimità dell'hinterland di Imola.

Segue che il risultato atteso e più interessante al nostro studio sia il miglioramento della mobilità locale sia per quanto riguarda gli spostamenti tra le strutture insediative della valle, sia per quanto riguarda il collegamento con Imola e, più in generale con la rete stradale interprovinciale e interregionale.

Tuttavia l'ipotesi del nuovo casello autostradale collegato a Fiorenzuola, se è vero presentare tutte le insidie di cui sopra, dal mero punto di vista

del flusso e afflusso verso il nostro Parco per i visitatori provenienti dalla Toscana rappresenterebbe un'occasione felice e sicuramente positiva che eviterebbe di dover raggiungere Bologna (e il relativo traffico di uno snodo del genere) per invece giungere a Imola direttamente.

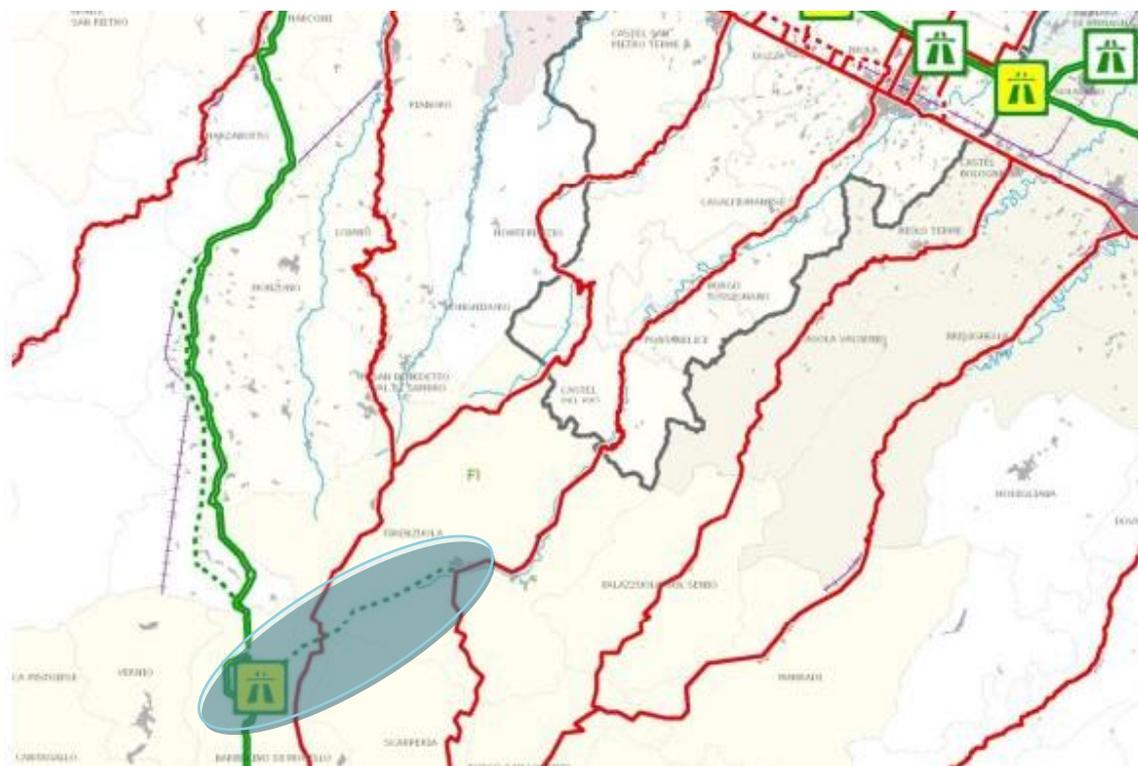


Figura 14: il raccordo tra via Montanara e Autostrada A1

➤ **AUTOSTRADA A-14**

Già citata precedentemente come una delle vie fondamentali di collegamento della regione, vi è da sottolineare la possibilità, in fase di studio, della creazione di due nuovi caselli autostradali prima (all'altezza di Toscanella) e dopo (Castel Bolognese) di Imola, andando a decongestionare il casello intermedio esistente adesso e, di conseguenza, limitando le presenze ai soli fruitori dei servizi di Imola e del futuro parco.

Nel P.R.I.T. in particolare, per quel che riguarda la A14, si prevede un intervento di adeguamento a 4 corsie che riguarda un tratto di circa 35 km fra Bologna San Lazzaro e la diramazione con la A14-dir. Nell'ambito dell'intervento di ampliamento è prevista anche la realizzazione dei due

nuovi caselli di cui sopra, posizionati però a Castelbolognese/Solarolo e a Dozza. Il tratto di A14 nel quale verrà realizzato l'intervento è già oggi interessato da un'elevata intensità di traffico, che raggiunge livelli di vera e propria criticità durante la stagione estiva, quando gli spostamenti di natura turistica verso la costa Adriatica si sommano alle componenti sistematiche di traffico che caratterizzano tutto il resto dell'anno. Autostrade per l'Italia ha già presentato il progetto definitivo dell'intervento al Ministero dell'ambiente affinché sia sottoposto a V.I.A. (Valutazione Impatto Ambientale). Nello studio di traffico elaborato nell'ambito dello S.I.A. (Studio Impatto Ambientale) emerge che già nello scenario attuale la percentuale di ore dell'anno in cui l'infrastruttura lavora con livelli di servizio non accettabili (D, E ed F) si attesta intorno al 2%. In assenza di adeguamento le previsioni di traffico al 2035 comporterebbero l'innalzamento di questo indicatore al 7%. Con l'adeguamento a 4 corsie, invece, la percentuale di ore dell'anno con livelli di servizio non accettabili al 2035 ritornerà ad attestarsi intorno al 2%, riproducendo quindi una situazione paragonabile a quella attuale. In condizioni normali il grado di saturazione dell'ora punta di un giorno feriale invernale medio non supererà il valore di 0,70 e il livello di servizio corrispondente si manterrà in classe C. Lo studio di traffico menzionato è stato realizzato tenendo conto anche della realizzazione di una serie di opere sulle viabilità ordinaria concordate fra gli Enti territoriali e la stessa Autostrade per l'Italia, che hanno la funzione di facilitare l'adduzione al sistema autostradale.

<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> • La Valle del Santerno ha rilevanti valenze ambientali/paesaggistiche ed è la meta di escursioni e passeggiate della popolazione del circondario e della provincia • Il dimensionamento dei flussi di traffico è coerente con le caratteristiche geometriche della infrastruttura e con i diversi ruoli che questa svolge 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> • viabilità principale dei centri urbani che si sviluppano a cavallo della strada
<p>OPPORTUNITA'</p> <ul style="list-style-type: none"> • connessione tra Fiorenzuola e la A1 • decongestione casello di Imola 	<p>MINACCE</p> <ul style="list-style-type: none"> • saturazione e problemi sia per il traffico locale che per quello esterno, oltre a problemi di traffico di mezzi per il trasporto

2.2.2 – Le infrastrutture ferroviarie

Sulla rete “Regionale” - ereditata dallo Stato con un assetto infrastrutturale e tecnologico fortemente disomogeneo per i diversi gestori che hanno operato sulle varie linee - sono stati attuati e sono in corso rilevanti interventi al fine di rinnovare e uniformare l’armamento ferroviario, elettrificare parte delle linee, introdurre nuove tecnologie per razionalizzare la gestione dell’intero sistema e per migliorare le condizioni di sicurezza, eliminare numerosi passaggi a livello, ammodernare e

potenziare le stazioni e renderle adeguate alla lunghezza dei nuovi convogli.

In particolare, la Regione si è impegnata per la concretizzazione di un “Piano straordinario”, attivato nel 2008, per il potenziamento delle ferrovie regionali e per il miglioramento delle condizioni di sicurezza, che prevede una spesa complessiva di circa 400 milioni di euro.

Si giudica che sulla rete ferroviaria di interesse regionale sono attualmente presenti limitazioni/criticità, tra le quali in particolare quelle legate alla capacità infrastrutturale: di nostro interesse quella sulla linea Bologna–Rimini e sulla Bologna-Ferrara, in ore di morbida e di punta, in cui anche per coesistenza di traffico fortemente “eterotachico” sulla medesima infrastruttura, si presentano criticità che sono massime tra Bologna e Castelbolognese e tra Bologna e San Pietro in Casale.

Per quanto riguarda il trasporto pubblico all’interno della specifica provincia di Bologna entro cui Imola ricade ed in particolare legato al raggiungimento del capoluogo di Regione stesso, la soluzione che pare maggiormente sviluppata è il trasporto su rotaia.

L’unico sistema di mobilità pubblica di area vasta esistente, escludendo la rete dei bus, è il Servizio Ferroviario Metropolitano che, con le sue otto linee ferroviarie radiali che attraversano la città di Bologna e collegano i comuni dell’area metropolitana con Bologna, rappresenta la risposta su cui puntare per garantire una mobilità pubblica sostenibile capace di servire l’87% dei residenti della Provincia.

Ad oggi risultano da completare le stazioni urbane per Bologna e deve ancora essere assicurata una cadenza metropolitana per garantirne l’efficienza e la competitività rispetto al mezzo privato. Per ottenere questo risultato è necessario potenziare il materiale rotabile.

La rete del SFM si sviluppa per 350 km., la cadenza dei convogli è di 30 minuti e di 15 minuti nell’area centrale. Il SFM comprende 87 stazioni di cui 16 nel centro di Bologna di cui 7 nuove. In questa logica il tratto Imola-Bologna, con le fermate di Caselle, Ozzano, Varignana, Castel San

Pietro, con la nuova fermata da prevedere a Toscanella, dovrà essere trasformato in una Metropolitana leggera di superficie.

Affermato il ruolo della ferrovia regionale quale rete fondamentale del trasporto pubblico extraurbano, nonché, dove possibile, urbano, il trasporto pubblico su gomma, in particolare fuori dai centri urbani e dalle grandi direttrici, assume il ruolo di adduttore al sistema ferroviario, evitando, per quanto possibile, parallelismi e sovrapposizioni.

Imola si trova su una linea servita al momento ancora dalla RFI e non gestita quindi direttamente dal servizio metropolitano e di TPER. Il collegamento con Bologna risulta essere di una durata variabile tra i 25 e i 35 minuti a seconda del tipo di servizio con un'alta frequenza.

Se quest'ultima risulta essere se non altro un fattore di sfogo dei possibili ritardi, il fatto che la linea serva anche le destinazioni turistiche estive della riviera porta in certi periodi dell'anno a una saturazione del sistema che va inevitabilmente a riflettersi su qualità e soddisfazione nei confronti del servizio.

Nonostante tutto, come già detto, proprio per la frequenza del servizio questo viene spesso preferito al trasporto su gomma diretto che dall'Autostazione di Bologna raggiunge in circa un'ora e un quarto il centro di Imola.

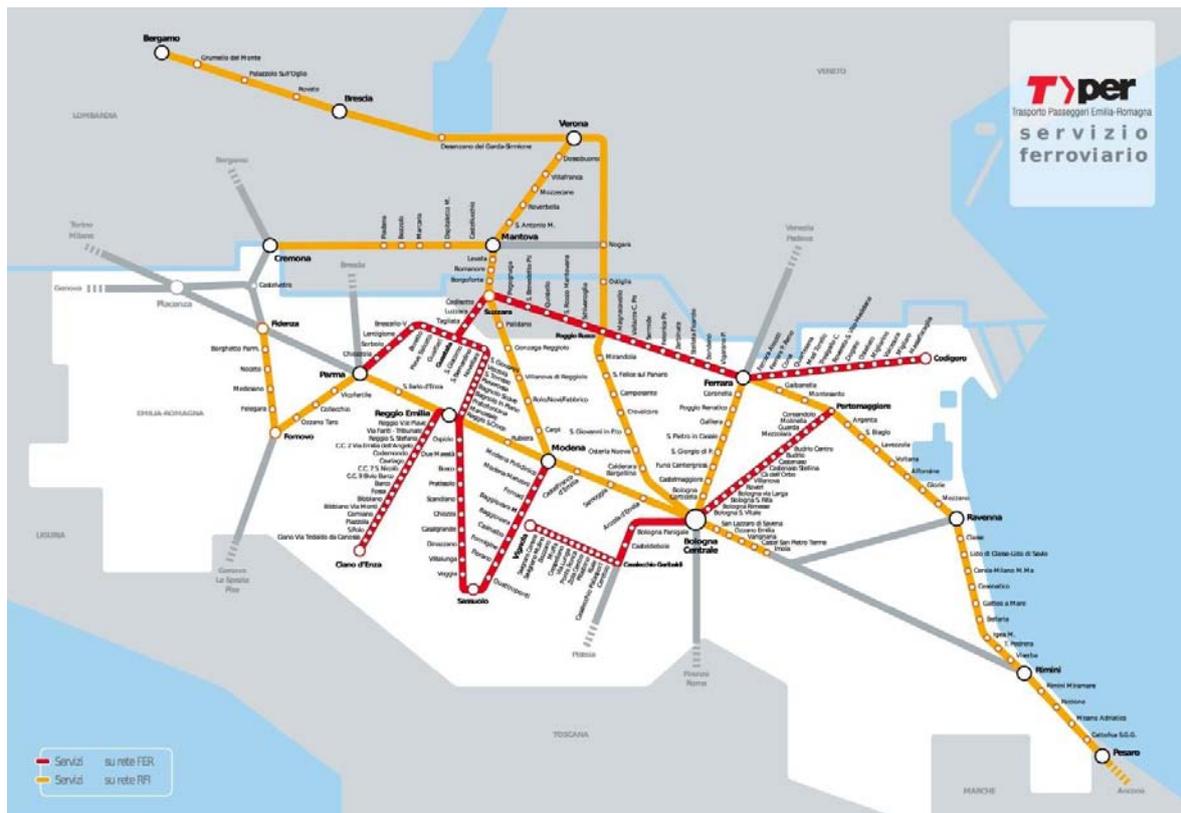


Figura 15: servizio TPER e RFI in Emilia Romagna

Come nota a margine, che riguarderà più da vicino lo studio dell'area di interesse nel dettaglio, si sottolinea come il servizio di trasporto su gomma urbano di Imola non raggiunga con i suoi mezzi (e quindi con nessun collegamento diretto dalla stazione) l'area di studio adiacente all'autostrada, essendo al momento solo adibita a industrie e non a servizi (il capolinea più vicino si situa a circa 1,5 km dalla nostra destinazione).

2.2.3 – Le infrastrutture aeroportuali

Il sistema aeroportuale della Regione Emilia-Romagna è costituito dai quattro aeroporti di Bologna, Rimini, Forlì e Parma.

Allo stato attuale le società di gestione dei quattro aeroporti regionali operano prevalentemente in maniera autonoma, sia in ottica industriale-gestionale che strategica, facendo riferimento a compagini societarie in cui un peso rilevante è rappresentato dagli Enti locali di riferimento.

Il piano aeroporti presentato dal Ministro Lupi a inizio 2014 è andato a

incidere anche in regione sul sistema aeroportuale, andando a delineare lo scalo di Bologna come “strategico”, a declassare a “interesse nazionale” quelli di Parma e Rimini e decretare la lenta chiusura dello scalo forlivese (difatti nei primi giorni di aprile 2013, il liquidatore della società ha consegnato in tribunale i libri per avviare la procedura fallimentare).

Se l’aeroporto di Parma risulta essere comunque fuori dall’area di nostro interesse (ed avendo una situazione particolare con un numero di voli e di passeggeri in continua discesa, 177.807 il numero di persone trasportate in tutto il 2012), lo scalo di Rimini nonostante le difficoltà economiche e di gestione (cruciali saranno i prossimi mesi), risulta, al momento, interessante per i flussi di turisti dalla Russia e dall’Est Europa.

Il Marconi di Bologna comunque risulta essere lo scalo principale della Regione e di tutta l’area, con dati incoraggianti anche in un periodo di crisi che hanno portato alla decisione in un importante intervento di restyling e l’aumento di rotte e accordi con diverse compagnie, in particolare low cost.

Il Marconi, infatti, ha chiuso l’anno con il nuovo record di traffico nella storia dello scalo, arrivando a superare per la prima volta, il 18 dicembre 2013, i 6 milioni di passeggeri annui (arrivati a fine anno a quota 6.193.783). Con una crescita del 4% sul 2012, l’Aeroporto di Bologna è risultato inoltre uno dei pochi aeroporti italiani ad avere registrato il “segno più”, a fronte di una media nazionale negativa (-2,1%, dati Assaeroporti gen-nov).

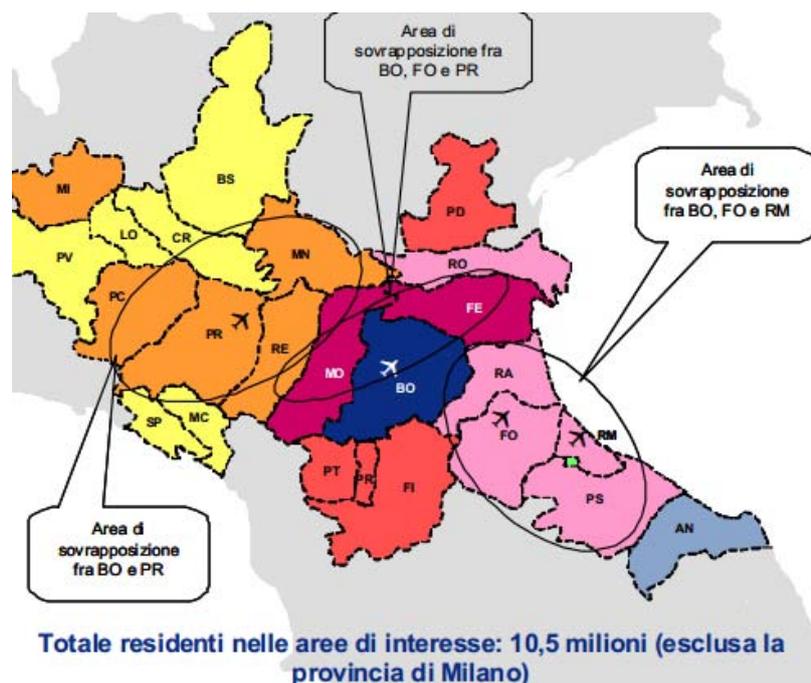


Figura 16: aree di influenza tra gli aeroporti in E.R. prima dell'attuazione del piano aeroporti deciso a livello nazionale

La concorrenza tra gli aeroporti appare inoltre meno articolata sulla differenziazione delle destinazioni e delle tipologie di servizi, anche in considerazione del fatto che l'utente si dimostra disponibile e anzi ormai abituato a valutare, per il proprio spostamento, una pluralità di scali di partenza, distanti tra loro anche decine o centinaia di chilometri; negli ultimi anni in particolare si è poi andato molto rafforzando il potere contrattuale dei vettori, in grado di spostare i propri collegamenti da un nodo all'altro, anche grazie a quanto appena detto sulla particolare elasticità della domanda rispetto a tale cambiamento, senza vederne compromessi i risultati.

Risulta chiaro quindi come, un buon collegamento internazionale all'area e alla provincia di Bologna (e quindi al circondario Imolese) unita ad una possibilità variegata di raggiungere, una volta sbarcati, via treno o auto l'area del futuro parco, risulti essere se non un obiettivo primario, se non altro un'occasione importante di sviluppo ulteriore.

2.2.4 – I corridoi europei di trasporto

Un discorso a parte meritano i corridoi europei, non vere e proprie linee a sé, ma percorsi esistenti da potenziare (o potenziati) per favorire lo scambio a livello continentale.

La Commissione europea nel 1990 ha istituito un'Unità di Coordinamento del Gruppo G24 formato dai rappresentanti dei paesi comunitari e da quelli dell'est europeo al fine di estendere verso est le reti di trasporto dell'unione europea.

A seguito delle Conferenze Paneuropee di Praga (1991), Creta (1994) ed Helsinki (1997), sono stati identificati dieci corridoi multimodali paneuropei, tra cui quello Adriatico, di nostro interesse.

Per quanto riguarda l'asse stradale, dalla stessa conferenza è stato rilevato che *“Tuttavia, nonostante il Corridoio VIII sia spesso definito come un "progetto" o addirittura un "rischio", è abbastanza chiaro da questo studio che un'infrastruttura stradale ininterrotta dall'Adriatico al Mar Nero esiste già, che necessita solo della nostra attenzione per essere migliorato e modernizzato.”*

Lo sviluppo del Corridoio VIII Stradale avrà un impatto positivo su tre livelli: come una via nazionale per ciascun dei Paesi attraversati, come collegamento tra i paesi della regione balcanica (caratterizzati da un limitata accessibilità reciproca fino agli anni '90) e come un percorso transnazionale, collegando l'area di trasporto del Mediterraneo / Adriatico all'area di trasporto del al Mar Nero.

Il corridoio VIII è il più meridionale tra i corridoi paneuropei del Sud-Est, e collega l'Adriatico / Ionio al Mar Nero. Una prova di rinnovato interesse per il Corridoio VIII è avvenuta nel settembre 2002, quando Italia, Albania, ex Repubblica Jugoslava di Macedonia, Bulgaria, Grecia e Turchia hanno firmato a Bari un memorandum d'intesa, volto a rafforzare la necessaria volontà politica al progetto di costruzione tra i Paesi membri per questa infrastruttura a lungo termine.

Per quanto riguarda le ferrovie, i percorsi e le considerazioni risultano del tutto simili anche se in base ai progetti si è posta di particolare importanza la creazione di collegamenti e rafforzamento delle linee (per mezzo anche del trasporto su nave) tra il basso Adriatico e la zona balcanica.

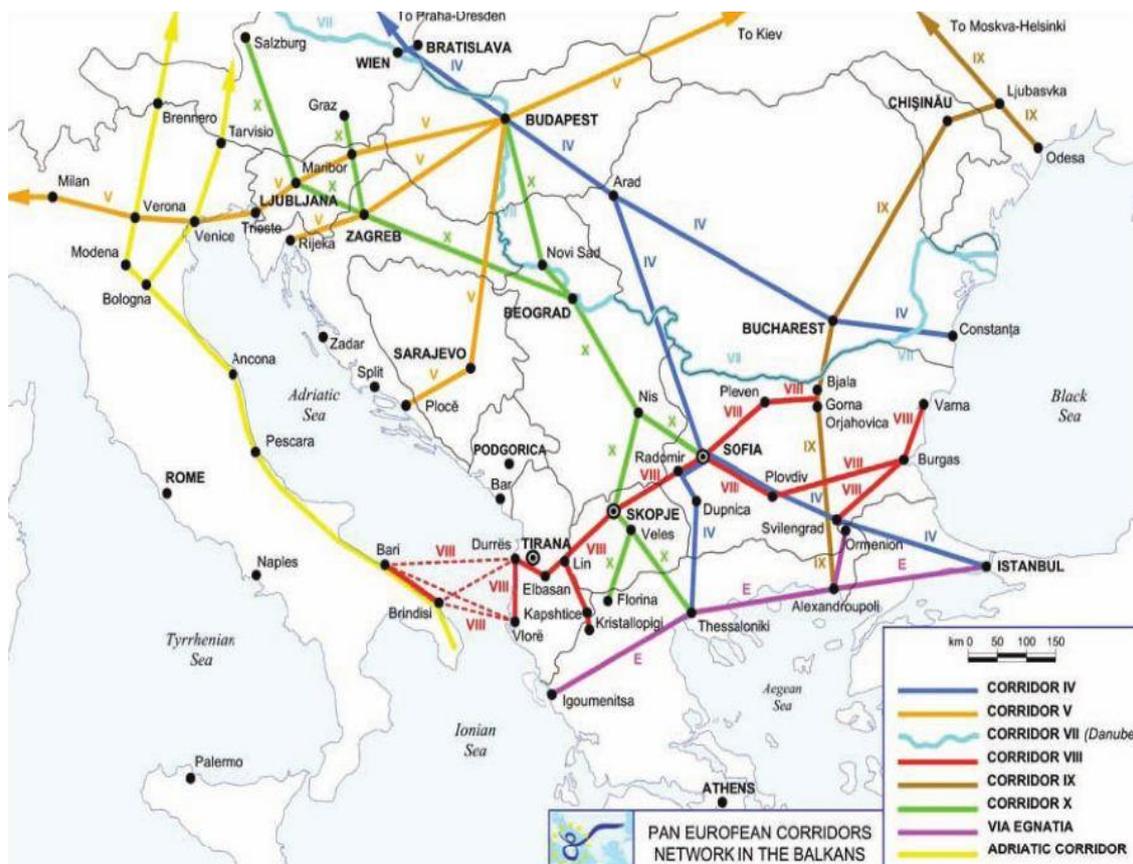


Figura 17: i corridoi europei nella zona balcanica, con riferimento al corridoio Adriatico e VIII

2.2.5 – Insediamiento e mobilità

Per concludere questa breve disamina sull’aspetto infrastrutturale della Regione ed in particolare sui collegamenti esistenti e previsti con l’area di interesse, il progetto stesso e l’area scelta risultano –per lo meno prima dell’analisi normativa e urbanistica successiva- giustificati secondo quello che il P.R.I.T. identifica come una linea guida fondamentale da seguire per lo sviluppo del territorio in cui le linee di trasporto iniziano a diventare non succubi dei progetti di costruzione ma elementi su cui basare le scelte progettuali: *”le trasformazioni urbane e gli insediamenti*

residenziali, produttivi, commerciali e direzionali devono essere ordinati a partire dalla rete infrastrutturale (assi e nodi) della mobilità, in particolare quella collettiva e ferroviaria.”

Risulterà chiaro come la pre-esistenza di collegamenti di una certa valenza sia stata la chiave per la scelta dei terreni in oggetto.

2.3 – CONTESTO PIANIFICATORIO DELL'AREA DI STUDIO

Si procederà all'analisi dei dati forniti dai documenti della VALSAT e dal PSC, con relative tavole tecniche.

Nel nostro Paese, negli anni più recenti, è cresciuto l'interesse per lo studio del fenomeno del consumo del suolo riferito alle superfici di suolo naturale e agrario trasformate dall'urbanizzazione e dall'infrastrutturazione del territorio: risulta importante per lo meno accennare alla questione per segnalare che le aree di studio, come verrà esplicitato qui di seguito, siano già state inserite nei vari piani (P.T.C.P. compreso) come aree in fase di trasformazione e con già previsione di progetti come poli funzionali o centri insediativi (commerciali o produttivi), il che fa riflettere sul fatto che l'intervento in studio risulti assolutamente non impattante riguardo la questione del consumo e dispersione di suolo del circondario Imolese e della provincia in generale.

2.3.1 – Progetto di assetto del territorio

Per quanto concerne l'area di interesse, possiamo notare come la posizione vicina all'autostrada ed a una zona industriale possano, in prima analisi, favorire lo sviluppo di un polo senza problematiche particolari legate alla possibile vicinanza di residenziale.

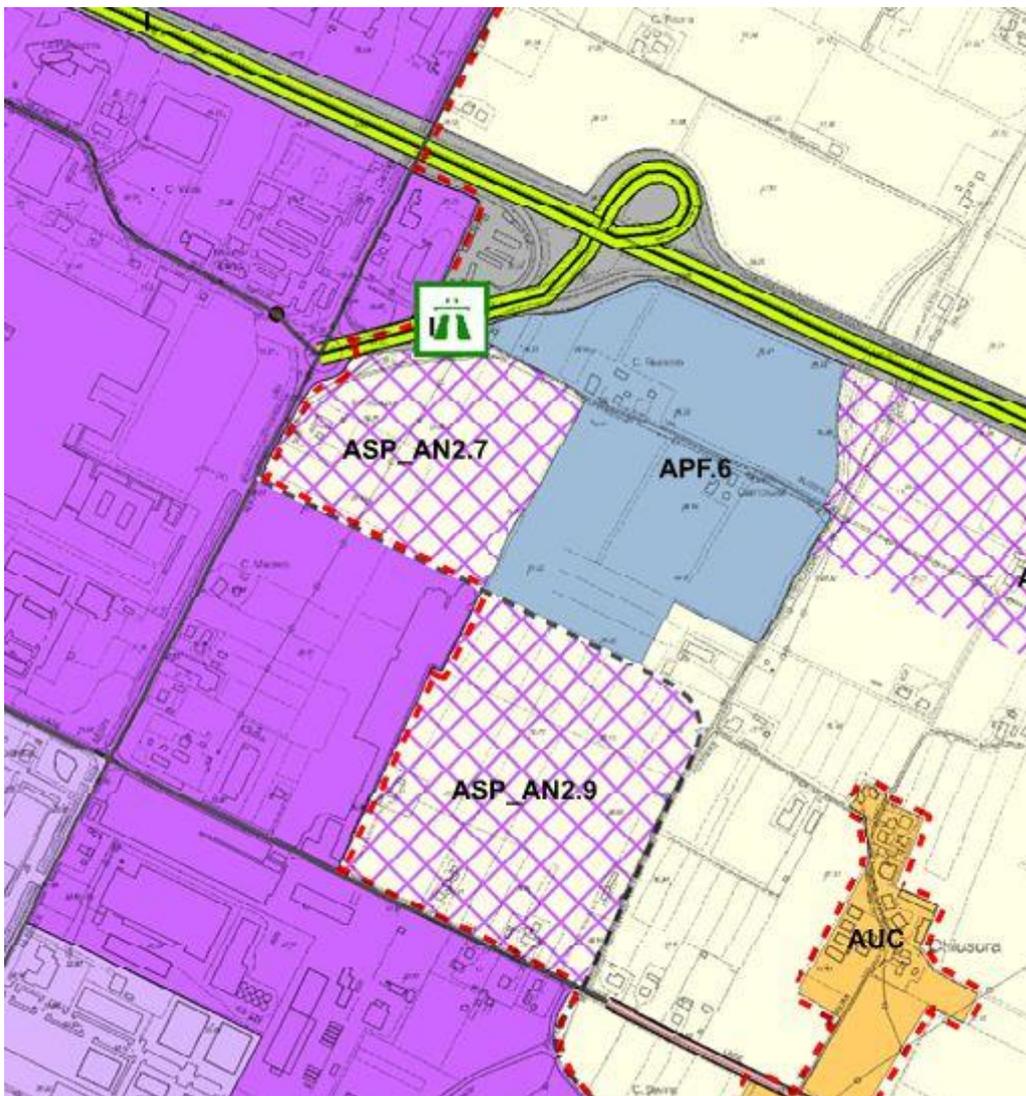
Dal punto di vista funzionale poi, troviamo il territorio suddiviso esattamente in quattro sottoparti in cui solo una viene considerata tutt'ora un ambito per attività produttive e terziarie, mentre gli altri sono considerati di nuovo impianto.

I poli funzionali sono le aree individuate dal PSC a elevata specializzazione funzionale, in cui sono concentrate funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, sanitaria, culturale, sportiva, ricreativa, turistica, termale e della mobilità.

I Poli funzionali sono caratterizzati dall'attrattività di un numero elevato di persone e di mezzi, e da un bacino di utenza di carattere sovracomunale.

Nello specifico l'APF 6 confermato dal PTCP viene a denominarsi come multisala, progetto poi svanito ma che ha mantenuto aperta la possibilità

di una nuova proposta sempre nell'ottica della funzione che avrebbe svolto il cinema.



Legenda (PSC Norme Tecniche Attuative)

- Confini comunali
- Perimetro territorio urbanizzato (art. 5.2.1)

TERRITORIO URBANIZZATO

- AUC - Ambiti urbani consolidati prevalentemente residenziali (art. 5.2.3)
- ASP_A - Ambiti produttivi e terziari sovracomunali di sviluppo esistenti (art. 5.2.6)
- I - Infrastrutture per la mobilità di maggiore rilevanza (art. 6.2.2)

TERRITORIO URBANIZZABILE

- ASP_BN2.n - Ambiti produttivi sovracomunali consolidati di nuovo impianto (art. 5.3.5)

POLI FUNZIONALI

- APF.n - Poli funzionali da PTCP confermati (art. 5.4.1)

INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA' (artt. 6.2.1 - 6.2.2)

- VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate
- VEC - Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale - tratti esistenti o da potenziare
- VU_D - Strade urbane principali di scorrimento - tratti esistenti
- VU - Strade urbane principali di penetrazione e distribuzione - tratti esistenti
- VC_P - Strade urbane secondarie principali - tratti esistenti

- Caselli autostradali esistenti

Figura 18: PSC IMOLA, TAVOLA 1 FOGLIO 3

Le aree con denominazione ASP-AN anche se rientranti nella categoria degli ambiti produttivi, sono ritenute nello specifico urbanizzabili ma soprattutto le zone A possono ospitare poli funzionali (APF) per funzione di attrazione nei termini di cui all'art. 9.4 del PTCP.

Per ciascuno dei poli funzionali elencati al punto precedente deve essere sottoscritto un Accordo territoriale ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000 fra la Provincia, il Comune o i Comuni nei quali il polo ricade, gli eventuali altri comuni interessati o influenzati dalle prospettive del Polo, nonché la Regione nei casi ove siano coinvolte sue specifiche competenze e il Circondario imolese per i poli ricadenti nel territorio di sua competenza.

Per quanto riguarda poi la nuova edificazione, risulta una buona situazione l'assenza di agglomerati di interesse storico-architettonico, cimiteri o altre dotazioni speciali con aree di pertinenza, aree protette o fasce di tutela di acque pubbliche o parchi.

PUNTI DI FORZA <ul style="list-style-type: none">• vicinanza all'autostrada• aree già predisposte ad interventi simili• nessun vincolo particolare	PUNTI DI DEBOLEZZA <ul style="list-style-type: none">• vicinanza a centro industriale, da verificarne de locazione o situazioni di interferenza
OPPORTUNITA' <ul style="list-style-type: none">• possibilità di ampliamento o sfruttamento dell'intero lotto con le medesime caratteristiche	MINACCE <ul style="list-style-type: none">• possibilità che non si trovi accordo per trasformare le ASP in aree per poli funzionali

2.3.2 – Tutele e valorizzazioni delle identità culturali e dei paesaggi

La legenda stessa ci fa comprendere come non vi siano particolarità nell'area di studio nell'ambito in questo momento affrontato.

Non vi sono alvei attivi o corsi d'acqua, e di conseguenza non vi è obbligo di alcuna fascia di tutela.

Assenti poi riserve naturali, parchi o alberi monumentali che invece le NTA del RUE avrebbero imposto di salvaguardare.

Non vi sono poi aree archeologiche degne di nota e quindi vincolate: troviamo solo la dicitura Zona di tutela della centuriazione con indicate di fatto percorsi storici (tutt'ora presenti e segno forte del territorio) che per fortuna agiscono esattamente da confine all'area di studio.

Le aree A3 e A4 (quelle del nostro caso) si collocano nelle aree di pianura interessate dagli andamenti della centuriazione di epoca romana. Per queste zone e i relativi elementi si prescrivono le tutele generali previste dall'art. 8.2 del PTCP che vietano espressamente di alterarne le caratteristiche, la riconoscibilità e la collocazione. Il RUE, in coerenza con tali indicazioni, detta le norme di intervento specifiche.

PUNTI DI FORZA <ul style="list-style-type: none">• nessun elemento vincolato	PUNTI DI DEBOLEZZA <ul style="list-style-type: none">• strade da riconfigurare per nuovo tipo di flusso
OPPORTUNITA' <ul style="list-style-type: none">• sfruttare la centuriazione storica già esistente e da proteggere come vie principali attorno all'area	MINACCE <ul style="list-style-type: none">• #



Legenda

- Confini comunali
- Perimetro territorio urbanizzato (PSC)

Tutela dei beni storico-culturali e testimoniali

Aree di interesse archeologico (PSC NTA art. 2.2.1 - RUE NTA Tomo III art. 1.3.1)

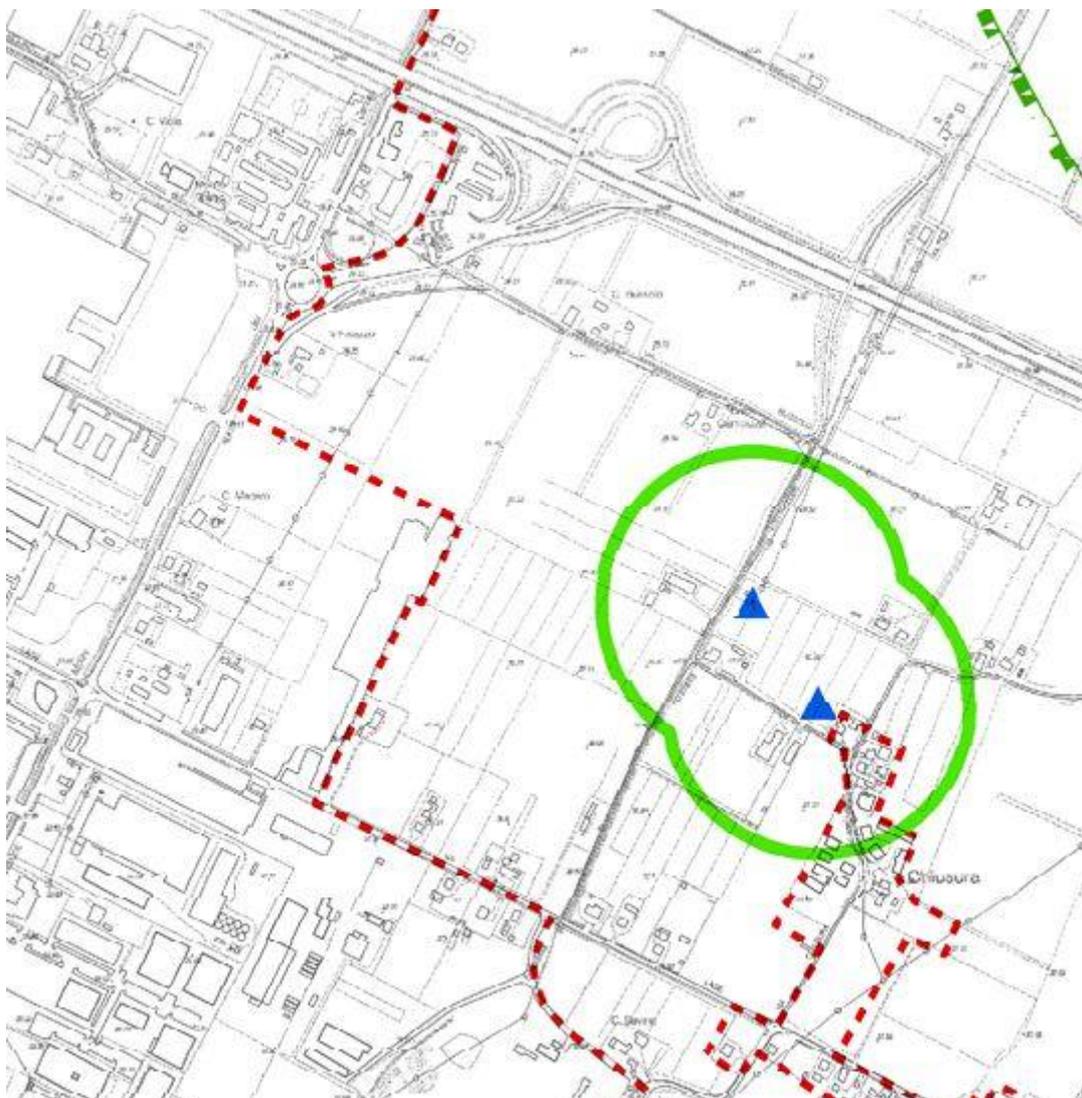
-  Zone di tutela di elementi della centuriazione
- Elementi della centuriazione

Elementi di interesse storico-testimoniale

- Viabilità storica principale (PSC NTA art. 2.2.2 - RUE NTA Tomo III art. 1.3.2)
- Principali canali storici (PSC NTA art. 2.2.2 - RUE NTA Tomo III art. 1.3.2)

Figura 19: PSC IMOLA, TAVOLA 2 FOGLIO 3

2.3.3 – Tutela della vulnerabilità e sicurezza del territorio



Legenda

Confini comunali

Perimetro territorio urbanizzato (PSC NTA art. 5.2.1)

Zone di tutela della qualità delle risorse idriche

Pozzi idropotabili (PSC NTA art. 3.1.5 - RUE NTA Tomo III art. 1.4.7)

Zone di rispetto di sorgenti, pozzi e captazioni (PSC NTA art. 3.1.5 - RUE NTA Tomo III art. 1.4.7)

Aree di ricarica indiretta della falda (tipo B) (PSC NTA art. 3.1.5 - RUE NTA Tomo III art. 1.4.7)

Figura 20: PSC IMOLA, TAVOLA 3 FOGLIO 3

L'area risulta libera dalla maggioranza degli elementi che dal punto di vista della vulnerabilità potrebbero intralciare lo sviluppo del progetto: difatti non vi troviamo acque superficiali, zone di tutela da rischi naturali della rete idrografica, zone di tutela dei versanti, aree di dissesto.

L'unico elemento da analizzare è un pozzo idropotabile la cui zona di rispetto invade, in parte, l'area del progetto (o per lo meno quella di un possibile sviluppo successivo). A questo riguardo, come si vedrà nelle schede inserite a fine capitolo, la presenza di tale pozzo non ha impedito alla giunta di presentare un'ipotesi di progetto di un palazzetto del sport proprio nell'area interessata.

Per le sorgenti, pozzi e captazioni idropotabili il RUE disciplina, nel rispetto del PTCP /tav. 2a) e 2b) e del PSC, le limitazioni agli interventi nella zona di tutela assoluta (raggio di 10 m dall'elemento) e nella zona di rispetto (raggio di 200 m o derivata da specifiche disposizioni e procedure previste dalla legge).

PUNTI DI FORZA <ul style="list-style-type: none">• nessun elemento vincolato direttamente	PUNTI DI DEBOLEZZA <ul style="list-style-type: none">• parte della zona rientra in un'area di rispetto di un pozzo
OPPORTUNITA' <ul style="list-style-type: none">• sfruttare quasi l'intera area senza particolari studi idrogeografici	MINACCE <ul style="list-style-type: none">• che sia impedito qualsiasi tipo di lavoro nell'area di rispetto del pozzo

2.3.4 – Infrastrutture, attrezzature tecnologiche, limiti e rispetti



Legenda

-  Confini comunali
-  Perimetro territorio urbanizzato (PSC NTA art. 5.2.1)
- Strade e fasce di rispetto** (PSC NTA art. 4.1.3 - RUE NTA Tomo III art. 10.1.1 - art.13.1.3)
 -  VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate (60 m)
 -  VU_D - Strade urbane principali di scorrimento - tratti esistenti (20 m)
 -  VC_P - Strade urbane secondarie principali - tratti esistenti (10 m)
 -  VC_P - Strade urbane secondarie principali - tratti da realizzare (10 m)
 -  Fascia di rispetto strade (PSC NTA art. 4.1.3 - RUE NTA Tomo III art. 13.1.3)
- Gasdotti**
 -  Gasdotti SNAM (PSC NTA art. 4.1.4)
 -  Corridoio di attenzione gasdotti (100 m) (PSC NTA art. 4.1.4 - RUE NTA Tomo III art. 13.1.8)

Figura 21: PSC IMOLA, TAVOLA 4 FOGLIO 3

Nell'area sono assenti (e di conseguenza le relative aree di rispetto) ferrovie, depuratori, cimiteri, elettrodotti, radiotelescopi, industrie e zone con emittenze radiotelevisive.

Si hanno aree di rispetto per quanto riguarda le sedi stradali che, se per quelle interne e sul confine ovest-sud-est non destano particolari preoccupazioni, a Nord l'area di rispetto dell'autostrada interessa una porzione abbondante di terreno e per questo andrà studiato come poter comunque sfruttare la relativa metratura. Nelle fasce individuate o modificate si applicano le disposizioni del Nuovo CdS. Tali disposizioni s'applicano inoltre alle aree interessate da angoli di visuale libera anche se non riportate in cartografia.

Il RUE disciplina:

- interventi e destinazioni d'uso ammissibili nelle aree stradali;
- interventi e le destinazioni d'uso ammissibili nelle fasce di rispetto stradale, nel rispetto del CdS;

Il RUE detta inoltre disposizioni riguardo alle distanze dalle strade da rispettare all'interno del territorio urbanizzato, nel rispetto dei valori minimi fissati dal DM 1444/68 e dal regolamento di applicazione del Codice della Strada.

La problematica principale risulta la condotta Snam che taglia in due l'area e che quindi, nel caso di totale vincolo della sua area di rispetto, andrebbe a impedire l'intero sviluppo del progetto.

Nella Tav. 4 del PSC è indicato il tracciato dei principali gasdotti esistenti e dei principali impianti di decompressione che interessano il Circondario Imolese, e le fasce di 100 m definite ai sensi del D.M. 24/11/1984 e smi. In tali fasce gli interventi edilizi sono subordinati al parere del gestore dell'infrastruttura, a cui compete la definizione della fascia di rispetto esatta dal gasdotto in base alle sue caratteristiche. Le fasce di rispetto si applicano altresì alle cabine di riduzione del gas metano ad alta pressione.

<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> quasi nessun impedimento da strutture o elementi esistenti 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> la fascia di rispetto particolarmente ampia dall'autostrada il gasdotto con relativa area di rispetto
<p>OPPORTUNITA'</p> <ul style="list-style-type: none"> sfruttare quasi l'intera area senza particolari studi 	<p>MINACCE</p> <ul style="list-style-type: none"> che sia impedito qualsiasi tipo di lavoro nell'area di rispetto del gasdotto

2.3.5 – Schema infrastrutturale della mobilita' e sistemi territoriali

Come si può evincere dalla carta l'area in questione non è stata pensata per ambiti residenziali che quindi non potranno essere proposti, anche se era già nelle intenzioni di progetto non farlo, a completamento del comparto del parco.

L'unica interferenza da segnalare è il tratto da realizzare (o meglio da potenziare) di un tratto di strada che taglierebbe a metà l'area andandosi a definire di interesse regionale.

Non appare però insormontabile la possibilità di spostare il traffico mantenendolo sulla direttrice già esistente, rinforzando eventualmente la stessa e le strade limitrofe.

<p>PUNTI DI FORZA</p> <ul style="list-style-type: none"> quasi nessun impedimento da strutture o elementi esistenti 	<p>PUNTI DI DEBOLEZZA</p> <ul style="list-style-type: none"> riprogettare o sfruttare le direttrici esistenti anche per il nuovo flusso di traffico dovuto al parco
---	---

OPPORTUNITA'

- sfruttare quasi l'intera area senza particolari studi

MINACCE

- il progetto di una strada di interesse regionale in mezzo all'area



Legenda

Confini comunali

Territorio urbanizzato

Ambiti di previsione

Ambiti produttivi di previsione

Poli funzionali

Poli funzionali da PTCP confermati

Sistemi territoriali

Sistema agricolo della Pianura (SP)

Infrastrutture per la mobilità

Caselli autostradali esistenti

VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate (PTCP Art.12.12)

VR - Rete di base di interesse regionale - tratti esistenti o da potenziare

VR - Rete di base di interesse regionale - tratti da realizzare

VEC - Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale - tratti esistenti o da potenziare

VU_D - Strade urbane principali di scorrimento - tratti esistenti

Figura 22: PSC IMOLA, TAVOLA 5 FOGLIO 3

2.3.6 – Rete ecologica

Per l'area di interesse non vi sono elementi significativi.

2.3.7 – Potenzialità archeologiche

L'area risulta totalmente compresa nella categoria C con solo qualche ritrovamento archeologico passato sul suo confine, verso l'autostrada ed a ovest lungo la centuriazione.

2.3.8 – Indirizzi progettuali

Si riportano in conclusione alcune analisi eseguite per due partizioni dell'area di studio già precedentemente indicate come aree produttive.

Queste schede riassumono nel dettaglio per le singole sotto aree tutto ciò che si è cercato di evidenziare per l'area di complesso nella pagine precedenti, andando a cercare di definire una tipologia di intervento e relativi vincoli e norme da considerare.

Risulterà utile farvi riferimento per quanto riguarda gli aspetti da considerare nella progettazione successiva e perché riferiscono di possibili soluzioni a problematiche già evidenziate e che al momento ancora sussistono.

Si noti come la seconda delle tre schede riguardi un'area al momento esterna anche se confinante ma che potrebbe rientrare in una futura espansione.

Si noti come il riferimento bibliografico di tali schede risulti sotto la voce 23, Fonti delle Immagini e sono in Allegato A.

3: IL PARCO NEL CONTESTO

Nonostante si siano già date alcune definizioni ed informazioni riguardo a cosa e a come si sono sviluppati i parchi a tema nel corso del tempo, risulta utile ora affrontare temi ancora più specifici che saranno utili –e fondamentali- per la redazione del successivo masterplan assieme alle indicazioni territoriali fornite nel capitolo precedente.

3.1 – DEFINIZIONI E TIPI

In generale i parchi a tema sono aree in cui possiamo ritrovare le seguenti caratteristiche:

- Hanno un'identità tematica che determina alternative ricreative;
- Contengono una o più aree a loro volta tematizzate;
- Sono spazi chiusi o comunque con accesso controllato;
- Hanno una grande capacità di attrarre le famiglie (e, nel nostro caso, l'intento è anche quello di attrarre appassionati del tema motori oltre alle scolaresche);
- Contengono un numero di attrazioni e show capaci di soddisfare una visita compresa tra le 5 e le 7 ore almeno;
- Presentano tipi di intrattenimento che crei atmosfera (ad esempio attori o parate gratuite lungo i percorsi);
- Hanno un'importante vocazione commerciale (di norma si intende merchandising e cibo, nel nostro caso l'interesse si sposta sulla possibilità di un "outlet" legato ai motori);
- Hanno una spesa di investimento ingente per ogni attrazione e show;
- Hanno un alto livello di qualità nei prodotti, servizi, mantenimento e livello di pulizia;
- Hanno un controllo centrale dei processi produttivi e dei consumi;
- Utilizzano la tecnologia tanto nei processi produttivi quanto in quelli di consumo;
- Generalmente hanno un metodo di pagamento singolo (all'ingresso).

Secondo le precedenti caratteristiche, si possono ritrovare quindi quattro tipi di parchi: quelli che si definiscono "destinazione" (in quanto rappresentano essi stessi la meta turistica principale dell'area, come Disneyland Paris), quelli Regionali, Urbani e di "Nicchia".

Le definizioni precedenti variano in base all'investimento iniziale, al numero di visitatori previsto e alle attrazioni presenti. Se è vero che da un lato lo sviluppo iniziale del nostro progetto mira alle caratteristiche di un parco del tipo Urbano (con circa 1,5 milioni di visitatori e un investimento inferiore ai 100 milioni di euro) il tema e la sponsorizzazione delle grandi case automobilistiche della regione, unite alla vicinanza con una meta turistica molto forte come la riviera) fa sì che si possa prevedere un veloce sviluppo, per lo meno per quanto riguarda il flusso di visitatori, verso le caratteristiche di un parco Regionale (dove i turisti nella accezione più comune, raggiungono almeno il 25% dei visitatori).

3.2 – IL CONCETTO E L'UTILITA' DEL TEMA

L'elemento fondamentale che dona ad un parco il suo carattere e lo rende riconoscibile è sicuramente la sua strutturazione fisica e simbolica attorno al tema scelto.

Se lo sport come tema risulta difficilmente utilizzabile e scarsamente fruito difatti nel tempo, quello dei motori ha riscosso diverso successo sia come tematizzazione di singole attrazioni ma anche di intere micro-aree all'interno di diversi parchi, andandosi a collocare sicuramente come uno degli argomenti a cui sarebbero più interessati i fruitori dei parchi al giorno d'oggi.

Fondamentalmente un tema deve essere sufficientemente ricco di spunti per poter creare le diverse "scene" di contorno alle attrazioni, agli spettacoli, al parco stesso ma deve essere nello stesso tempo ben definito e riconducibile al singolo parco.

Nel nostro caso poi si pone anche con ottime caratteristiche riguardanti una coerente e ampia possibilità di sviluppo del marketing e del merchandising, con la possibilità di legarsi ad altre realtà del territorio e ampliare i propri orizzonti.

Tendenzialmente esistono tre metodi di utilizzo del tema e nel Parco dei Motori di nostro studio ci concentreremo sullo sfruttamento di un unico tema principale, con possibili sotto-aree che non si discosteranno dall'argomento principale.

In sostanza possiamo dire che il tema si deve connotare secondo i tre assunti principali qui di seguito:

1. il tema come argomento;
2. il tema come una fondazione organizzativa;
3. il tema come una strategia di marketing.

3.3 – I PARCHI A TEMA NELLA SOCIETA' DEL DIVERTIMENTO

I grandi parchi rappresentano oggi forse il culmine del percorso che il concetto di “divertimento” ha intrapreso nel corso dei secoli, andando a inserirsi di prepotenza tra le questioni economiche e sociali principali.

L'influenza di un tipo di intrattenimento di queste dimensioni, e il relativo successo che raggiunge, fa sì che al parco si integrino zone commerciali, hotel e altre aree di intrattenimento.

Il processo di sviluppo dei parchi a tema avviene quindi in uno scenario di trasformazione che il concetto di divertimento ma soprattutto di “tempo libero” assume nella società e che riassumendo è caratterizzato da:

- un nuovo valore che assume “il tempo libero” come componente centrale dell'odierna società;
- il dominio del “consumo” come elemento nuovo alla base dello sfruttamento del proprio tempo libero;
- la leadership, in questo campo specifico, di poche ma grandi compagnie su scala mondiale con capacità tecnologiche e telematiche;
- la diversificazione dei contenuti a scopo ricreativo;
- l'incorporamento di temi legati al divertimento in vari ambiti della vita di tutti i giorni;
- l'accettazione (se non addirittura una richiesta) di una grande componente di teatralità nel consumo di un prodotto (in questo caso ricreativo);
- la domanda di un alto livello di comfort, sicurezza ed accuratezza estetica nei prodotti e servizi legati al tempo libero.

3.4 – IL PARCO COME TEMA URBANISTICO E DI CAMBIAMENTI SUL TERRITORIO

Prendendo ad esempio Disneyland, il parco oltre ad essere stato definito nel minimo dettaglio dal punto di vista “urbanistico interno”, è stato affrontato anche come elemento forte di sviluppo dell’area stessa: negli anni la sola presenza del parco e del relativo flusso hanno portato a determinate scelte strategiche e pratiche sul territorio.

Le aree adiacenti sono andate a connotarsi seguendo le nuove richieste che il territorio esigeva in termini di superfici commerciali, di posti letti e non solo.

Architetture e zone verdi sono state appositamente aggiunte per rendere visitabili e appetibili anche i territori e comunità vicine, così da poter sfruttare il successo della struttura.

Per questo oggi si parla più di complesso che di singolo parco, definendo il complesso non necessariamente per intero all’interno della delimitazione iniziale.

Seguendo il processo di sviluppo di un parco relazionato all’area in cui esso va a situarsi, e quindi alla definizione di complesso (che va ad interessare il nostro progetto nella misura in cui aree commerciali e altre attività –autodromo- si potranno situare all’esterno dell’area di progetto) esistono 4 diverse ipotesi attuative:

1. il parco vero e proprio è l’attrazione dominante e normalmente la prima ad essere costruita. La sua importanza va calando quando altri elementi andranno ad emergere e svilupparsi.
2. L’organizzazione spaziale interna del complesso è policentrica: vi sono una grande varietà di elementi differenziati che però di solito hanno una struttura monofunzionale e una caratterizzazione ben precisa. Gli elementi essenziali del complesso sono: uno o più parchi a tema o aree interne, hotel e centri conferenze, un certo numero di strutture sportive, ricreative e per il tempo libero, centri

commerciali, aree di parcheggio e zone per il campeggio e aree verdi protette.

3. Il progetto prende vita in diversi e successivi passaggi. Dopo il parco che risulta il maggior investimento, le altre attrazioni vengono successivamente integrate. Ovviamente durante tutto il processo viene osservato un ordine cronologico accuratamente prestabilito.
4. I progetti sono integrati in piani specifici che riguardano lo sfruttamento di un'area con l'obiettivo di generare un incremento di profitto per l'intera regione. Di norma questo tipo di operazione viene eseguita in aree che mancano di una forte connotazione turistica o comunque di strutture.

Il complesso quindi si va sviluppando partendo dalla definizione del punto focale, del tema o della struttura di riferimento; successivamente vanno create o implementate le interconnessioni interne ed esterne, andando a chiarire e sviluppare le differenziazioni funzionali delle parti stesse. Infine si passa alla costruzione ed attuazione vera e propria, grazie anche all'integrazione con servizi e strutture pre-esistenti nell'area.

Proprio da questo si intuisce come il complesso possa venire a connotarsi come elemento di base di progetti più ampi e quindi rientranti in un'attenta e studiata pianificazione.

L'immagine seguente, ripercorrendo la cronologia poc'anzi esposta, dimostra come nel tempo (e in seguito al "successo" dell'intervento stesso) vi sia un'evoluzione e un ampliamento dei servizi che meritano di essere pianificati attentamente.

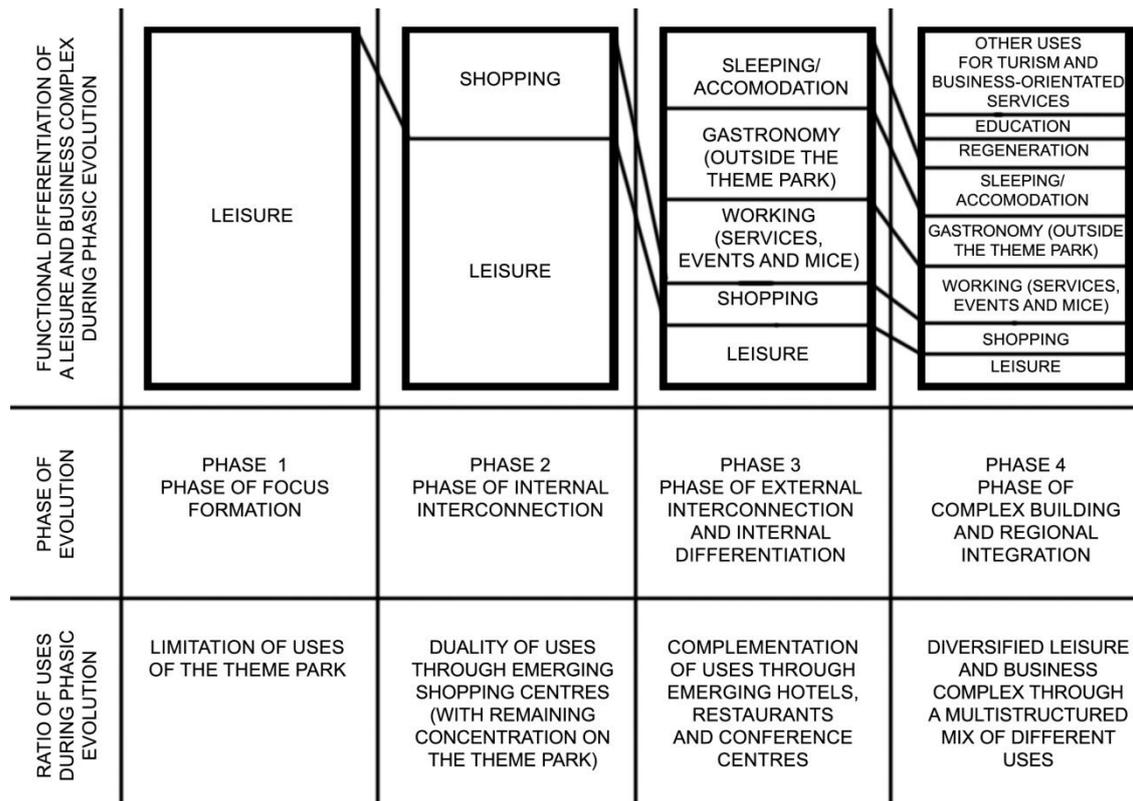


Figura 24: la diversificazione di attività e business nei complessi

La riflessione urbanistica e architettonica del contesto ha portato poi nel tempo a definire alcuni aspetti fondamentali su cui basare la progettazione degli spazi all'interno dei diversi parchi e complessi.

Il primo riguarda l'aspetto estetico del tutto, che a differenza di alcune città odierne, va tendenzialmente incentrato sulla riconoscibilità della strada principale e l'ordine visivo. Il secondo introduce la questione del movimento e quindi del trasporto: l'ambiente deve essere fruibile senza la necessità di mezzi motorizzati e, nel caso le dimensioni o la struttura lo richiedessero, tali mezzi devono essere in grado di delinarsi come "attrazione aggiuntiva", senza donare quel senso di perdita di tempo che un fruitore potrebbe percepire.

Il terzo riguarda un aspetto molto interessante e centrale in molte città del mondo: la funzionalizzazione o meno delle diverse aree. Tendenzialmente in un parco si tende a creare un mix di servizi e funzioni per non delocalizzare o isolare troppo determinate aree.

Il quarto riguarda il senso di sicurezza che il fruitore deve provare all'interno dell'area: questo concetto non va inteso nel mero senso di "sicurezza tecnologica" delle attrazioni, ma dell'ambiente intero, delle vie interne e degli spazi comuni, come in una normale cittadina.

L'ultima questione è quella dell'identità del luogo. Mai come in un parco a tema, per la sua stessa definizione, risulta fondamentale che in ogni momento e in ogni luogo il visitatore si senta partecipe di un determinato ambiente, che identifichi in tutto ciò che vede e di cui fruisce il concetto base su cui si permea tutto il progetto.

3.5 – L'IMPATTO DEI PARCHI A TEMA

Negli ultimi anni spesso le amministrazioni locali hanno preso in seria considerazione la possibilità di insediamenti sul territorio quali i parchi a tema come strumento di crescita economica e turistica.

Alcuni esempi poi hanno dimostrato come il parco stesso si sia dimostrato il catalizzatore di più ampi progetti che sono andati a modificare e a far crescere notevolmente le aree limitrofe.

Parigi ad esempio ha sviluppato negli anni a seguire l'apertura del Disneyland vicino, tutta una serie di progetti di riqualificazione e di propria e vera nascita di una nuova parte di città verso est fino a Marne la Vallée. Risulta chiaro come più un parco abbia un progetto di determinate dimensioni ma soprattutto collegato alle strutture del territorio, più questo avrà influenze positive su vari argomenti quali ad esempio la possibilità di creazione di posti di lavori.

Prendendo ad esempio un altro Disneyland situato ad Anaheim in America, si è potuto notare come nell'arco di quaranta anni le aree limitrofe, inizialmente quasi tutte agricole, siano andate a trasformarsi in zone residenziali, aree con hotel, campeggi e vi siano nati attorno centri direzionali o centri per convegni.

Tema che sicuramente salterà all'occhio dei più e che sarà affrontato anche successivamente, potrebbe essere quello del cosiddetto consumo del suolo che se da un lato sembra giustificato, dall'altro viene a delinearsi come puro cavillo nel momento in cui il territorio viene sfruttato al massimo delle sue potenzialità andando quindi a diminuire la dispersione e quindi in realtà dando la possibilità di pianificare una migliore conservazione di aree verdi (moltissimi sono i casi di grandi parchi nati proprio attorno a strutture di divertimento), senza considerare che –come accennato nei capitoli precedenti- il nostro terreno era già stato destinato a polo funzionale.

Senza entrare troppo nel dettaglio dell'impatto economico vero e proprio, basti ricordare che l'esperienza insegna che se il progetto risulta ben

studiato, vi sono generalmente tre fasi che portano a vantaggi economici all'area nel momento della costruzione, dell'attività dei primi anni e del proseguo dopo l'attestazione della struttura.

Basti pensare, prendendo quei settori che generalmente si pensano penalizzati dalle grandi strutture, che l'economia agricola dell'area attorno a Port Aventura è cresciuta, nell'arco di pochi anni dopo l'apertura, del 3,8% grazie alle maggiori richieste di hotel e ristoranti.

3.6 – I FATTORI PER LO SVILUPPO DEL PARCO VERO E PROPRIO

Senza dilungarsi troppo in aspetti che, per questo tipo di studio, risultano forse secondari nella misura in cui i dati che ricaveremo non andranno a inficiare o meno la progettazione del tutto ma al massimo a indicarne un eventuale successo o meno, indichiamo quelli che sono i fattori base su cui porre l'attenzione per poter dimensionare ed eseguire una prima bozza di masterplan del parco, basandosi inoltre sulle informazioni ricavate dal capitolo sulla situazione normativa e urbanistica dell'area in esame.

Innanzitutto risulta abbastanza chiaro come la popolazione presente in un raggio relativamente piccolo (unito alla facilità di spostamento) non possa che portare ad un aumento dei visitatori annui.

Se consideriamo i dati della Economics Research Associates degli Stati Uniti, risulta che, per i parchi con investimenti sotto ai 100 milioni di euro, il:

- 15-28% dei visitatori risiede nell'arco di 50 km;
- 5-11% tra i 51 e i 200 km;
- 1-6% tra i 201 e i 400 km.

Non vengono considerati invece appetibili i cosiddetti classici turisti: nel nostro caso però, se da un lato risulta interessante per capire come l'intera regione e non solo sia all'interno dei range principali, il vantaggio di avere una risorsa come la riviera non potrà che portare a diversi punti percentuali anche il cosiddetto visitatore "turista straniero" o comunque proveniente da una distanza superiore.

Proprio per questo il nostro progetto si basa fortemente sullo studio urbanistico dell'area e non solo, in maniera da rendere il più facile possibile il raggiungere il parco arrivando da tutte le direzioni principali.

I parchi sono investimenti di grande portata e soprattutto ad alto rischio.

Gli interessi sociali ed ambientali nello sviluppo di un progetto del genere alla base del suo contributo allo sviluppo di infrastrutture e alla

generazione di guadagno e di lavoro, normalmente giustificano il supporto del settore pubblico, specialmente durante la fase costruttiva. Da questo assunto assume ancora più importanza lo studio e la progettazione dal punto di vista urbanistico che in questo documento si andrà ad eseguire.

3.7 – I PRINCIPI BASE PER IL PROGETTO DI UN PARCO

Si affronterà ora una digressione sulle linee guida da seguire nello sviluppo di un progetto di un parco come quello di nostro interesse.

Seguendo tali indicazioni si svilupperà un primo masterplan comprendente lo studio anche delle aree esterne.

3.7.1 – Lo sviluppo del progetto

Secondo la Themed Entertainment Association vi sono 4 fasi e 11 “stages” da affrontare per giungere al completamento di un parco.

Non le staremo tutte ad elencare se non quelle, corrispondenti alla fase 1, detta “The project programm” che sono il nostro obiettivo primario:

1. Avvio del progetto;
2. Sviluppo del piano di progetto;
3. Masterplan e concept design;
4. Schematic design (che fa già parte della fase 2).

Non affronteremo qui quindi il tema della gestione e controllo del parco una volta conclusa la progettazione e costruzione.

3.7.2 – Lo sviluppo del masterplan

Il masterplan di un parco a tema include il programma dei contenuti che determinano il concept e il tema da sviluppare, la grandezza, la capacità e il costo delle differenti attrazioni e di accessori, i piani di sviluppo per la forma e la struttura del parco e un programma architettonico con disegni illustrativi e schizzi delle attrazioni da sviluppare.

Deve inoltre dialogare e sottostare alle leggi locali per quanto riguarda l'urbanistica, l'ambiente, la sicurezza, la salute e lo sviluppo.

Risulta chiaro come in fase successiva vada conseguentemente analizzato, ipotizzato e verificato un altro numero di fattori quali il tempo di ritorno per l'investimento, oppure le dimensioni o il numero di servizi da offrire al visitatore, alle specifiche operazioni di ogni persona coinvolta (da architetti, a operai, a decoratori, ecc.) ai contratti riguardanti forniture di cibo o di pulizia.

3.7.3 – Il design architettonico del parco

➤ LA FORMA

Tradizionalmente il layout dei parchi giochi più antichi era un percorso a labirinto, con la possibilità di varie strade e di “perdersi” in uno spazio relativamente ristretto.

Il cambiamento odierno nelle attrazioni stesse che oggi richiedono a volte addirittura la costruzione di veri e propri nuovi edifici, a loro volta tematizzati (con un innalzamento dei costi), ha portato alla classificazione di due tipi di organizzazione generale:

- La “Hub and Spoke” (centro e raggio): gli itinerari conducono a nodi tematizzati individualmente di circa uguali dimensioni così da poter ospitare lo stesso numero di visitatori. Questi entrano attraverso un corridoio che li conduce a un centro, dal quale sono dispersi verso uno dei nodi tematizzati disposti su di una circonferenza attorno al centro stesso. Di solito è di forma circolare anche ognuno di questi nodi: così come nella visita dei nodi rispetto al parco intero, all’interno degli stessi questa forma permette la visita completa con ritorno al punto di partenza. Appare chiaro come il cerchio sia quindi la forma di riferimento di questo tipo di struttura.

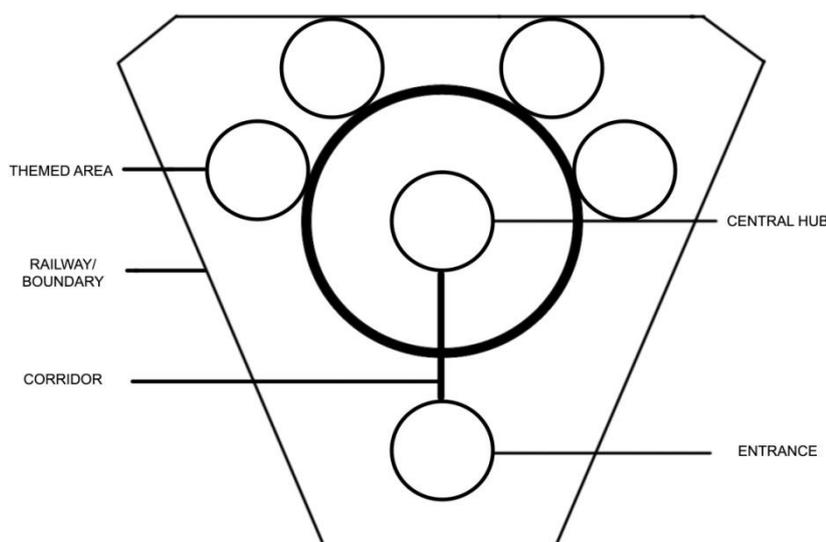


Figura 25: schema della struttura "Hub and Spoke"

- A “Loop” (anello): un itinerario va circolarmente attorno all’intero parco approssimativamente a due terzi di distanza dal perimetro. L’anello collega ognuno dei nodi tematizzati del parco. A un punto di distribuzione i visitatori possono scegliere in che direzione iniziare la loro visita, verso destra o verso sinistra. La forma ad anello assicura che i visitatori passino dinanzi a tutte le attrazioni presenti. Fuori dall’itinerario si situano le attrazioni più grandi che possono essere raggiunte anche grazie a strade di servizio appositamente create per la singola attrazione. Di norma l’attrazione principale o una delle principali è posta in posizione opposta o comunque distante dal punto di distribuzione così da incoraggiare il flusso di visitatori.

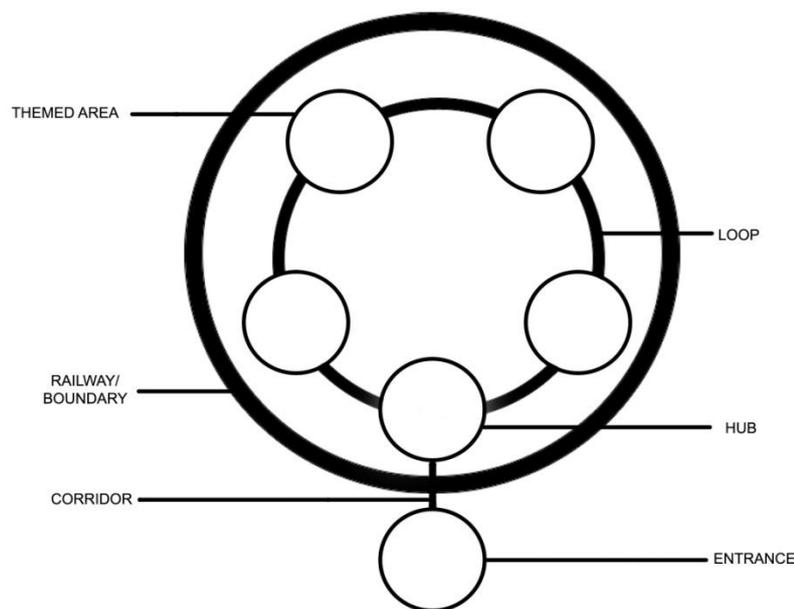


Figura 26: schema della struttura "Loop"

Ovviamente non mancano variazioni a questi due temi principali, dovuti sia a sperimentazioni che a necessità di distribuzione in base allo spazio disponibile o alla particolarità delle attrazioni.

I più famosi sono il Double Loop (doppio anello) e l'Urban Fabric Format (formato a tessuto urbano).

Nonostante tutto però vi sono alcuni elementi che si riscontrano in quasi la totalità dei parchi costruiti:

- Il corridoio (o la main street) di accesso;
- Un punto di distribuzione iniziale;
- Un'area d'acqua (di norma un grande lago centrale, usato sia come elemento paesaggistico, sia come bacino idrico che come luogo su cui poter svolgere degli show).

➤ LA DIMENSIONE E LA CAPACITÀ

La superficie di un parco è calcolata in risposta alla densità di occupazione prevista in accordo con il suo "design day". Quest'ultimo è un valore stimato che misura che il grado di soddisfazione ottenuto dal visitatore sia buono e che l'investimento necessario da mettere in atto sia appropriato.

Di norma è stabilito sulla base della media di visitatori previsti per i 20 giorni di maggior afflusso. Questo calcolo rappresenta di norma dall'1,2 al 2% delle presenze totali annue. Si assume quindi che mai meno del 75% del massimo flusso atteso sia all'interno del parco: su questi dati si pone tutta la progettazione e il calcolo della grandezza, della capacità, della portata oraria delle attrazioni e dei servizi.

Le ipotesi principali che si prendono sempre in considerazione sono:

- Un minimo compreso tra l'8 e il 10% di presenze durante le ore di maggior afflusso richiede la possibilità di trovare un luogo dove sedersi contemporaneamente;
- Un minimo di 3 mq di superficie pedonale per visitatore è richiesta durante le ore di maggior afflusso;
- Nelle ore di maggior afflusso deve essere garantito l'accesso a un numero di attrazioni o possibilità di intrattenimento compreso tra le 1,5 e le 2,5 per ora;
- È richiesta la presenza di almeno un bagno ogni 150/200 visitatori nelle ore di maggior afflusso.

➤ FLUSSI E SISTEMI DI TRASPORTO

La buona gestione dei flussi in un parco risulta un tema fondamentale: di norma va tenuto bene a mente che, considerando la maggioranza dei percorsi percorribili solo a piedi e mediamente utilizzati da un target familiare (all'interno di un parco di dimensioni tali da indurre la visita di un giorno intero) l'estensione del percorso deve attestarsi tra i 3 e i 5 chilometri.

Una problematica particolare, riguardante in specifico le strutture più grandi, è la situazione che viene a crearsi all'apertura dei cancelli, con il 100% dei visitatori che per un certo tempo si riverseranno solo nelle prime aree lasciando vuote quelle più distanti. Per questo si è iniziato a dotare alcuni parchi dei caratteristici trenini o monorotaie per portare fin da subito parte dei visitatori nelle zone più periferiche e migliorare la distribuzione interna fin dall'apertura.

Ci sono tre fattori critici nella gestione dei flussi che corrispondono a tre differenti funzioni:

1. I sistemi di trasporto meccanici: permettono il movimento dei visitatori senza i propri mezzi lasciati al parcheggio e diventano a loro volta delle vere e proprie attrazioni; seguono il percorso di norma più breve possibile ma anche quello esteticamente più godibile.
2. La gestione del movimento pedonale: vi sono alcune piccole accortezze che cercano di impedire il formarsi di ingorghi. Uno su tutti è la divisione in aree che spezzetta i visitatori in gruppi sempre più piccoli. Inoltre le attrazioni principali non vengono mai poste a un incrocio di vie o su di una piazza a grande capacità ma in aree appositamente studiate. Inoltre la gestione degli orari degli show, in base anche al target a cui si riferiscono e al flusso atteso può essere utilizzata come tattica per svuotare certe zone in favore di altre.

3. La gestione delle code alle attrazioni: problema secondario ma che dipende fondamentalmente dalla portata oraria di ogni singola attrazione. La sensazione negativa di attesa può essere spesso alleviata grazie a giochi visivi, effetti speciali o semplici stratagemmi per tenere la coda sempre in movimento.

➤ **COMPONENTI**

Non ci soffermeremo molto riguardo le caratteristiche di attrazioni e show. Basti dire che il numero di categorie di attrazioni negli anni è andato crescendo, andando anche a determinare la necessità per alcune tipologie di vere e proprie costruzioni a parte (vere e proprie scenografie) che impongono ingenti spese e ingente uso di spazio (e non sempre una altrettanto alta portata oraria).

Per quanto riguarda negozi e ristoranti basti pensare che in media rappresentano quasi il 40% degli introiti di un parco. Per un veloce dimensionamento si ritiene che circa il 35% dei visitatori possa decidere di pranzare o cenare più o meno contemporaneamente.

Si conclude riportando i dati in percentuale sulle dimensioni totali di Park Asterix in Francia come indicazione dell'utilizzo di spazio in relazione alle funzioni e sui cui standard si cercherà di mantenersi nel progetto qui in esame.

Uses	Surface (ha)
Leisure Park	18,3
Expansion area	10,0
Parking	19,7
Car Park expansion	5,0
Staff parking	2,5
Services	3,0
Protection area	20,0
Hotel area	12,0
Green spaces	42,0
Access routes	37,0
Total	169,15

Tabella 11: dimensioni delle aree a Park Asterix

4: STUDI PRELIMINARI AL MASTERPLAN

Si affronterà qui di seguito lo studio e la progettazione di un masterplan del progetto completo.

Si sosterranno nuove analisi utili alla definizione nello specifico degli spazi e delle dotazioni necessarie prima ancora dell'applicazione delle normative previste dal RUE di competenza.

4.1 – STUDIO DI FATTIBILITA'

Questo tipo di studio afferisce in particolare all'aspetto del parco vero e proprio più che della sua organizzazione all'interno dell'area di riferimento.

Si considerano aspetti quali il meteo, i possibili visitatori, il prezzo di ingresso, ecc. per poter calcolare l'effettiva validità dell'impresa. Il calcolo di visitatori nei diversi periodi risulta però utile anche per poter dimensionare correttamente le diverse infrastrutture viarie esterne onde evitare intasamenti o sovradimensionamento.

4.1.1 – Meteo

I dati sulle precipitazioni, gli effettivi giorni di pioggia e le temperature risultano utili per la decisione dei periodi e orari di apertura, nonché per il tipo di attrazioni e di arredi dal punto di vista vegetale (e non solo).

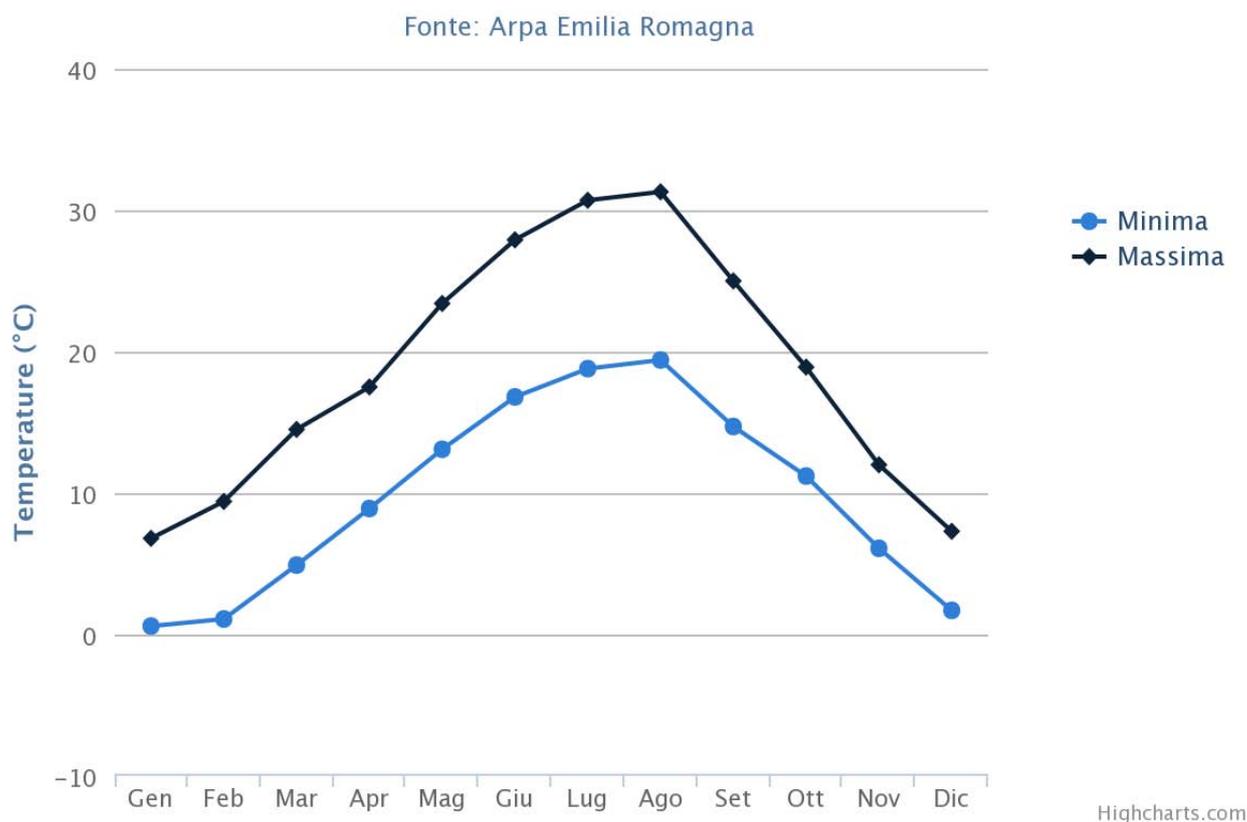


Figura 27: Imola, media delle temperature massime e minime mensili

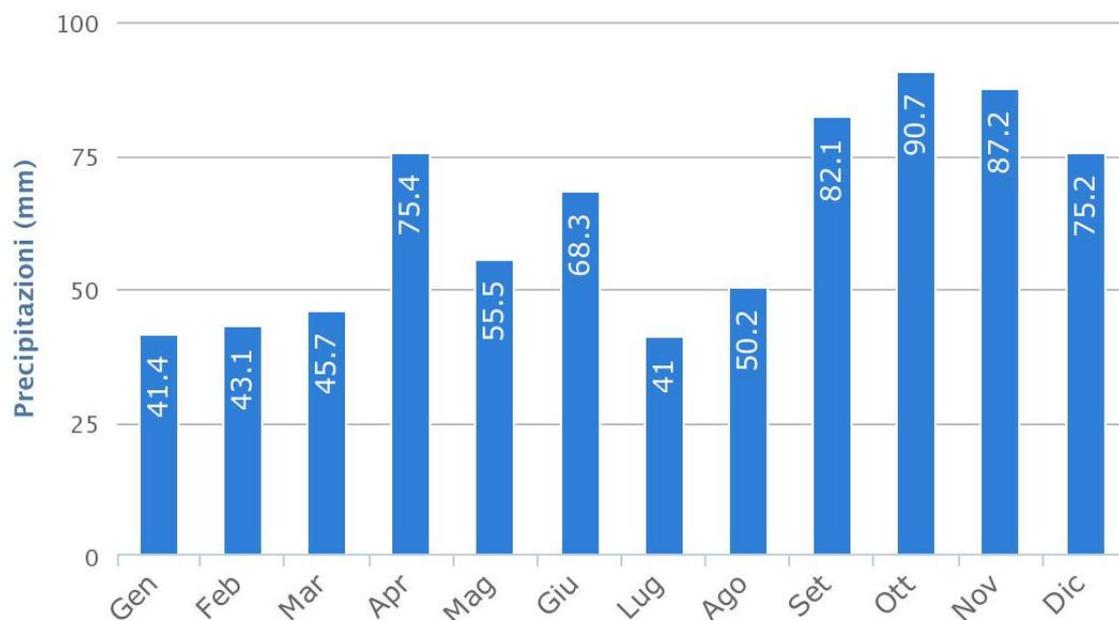


Figura 28: Imola, media delle precipitazioni mensili

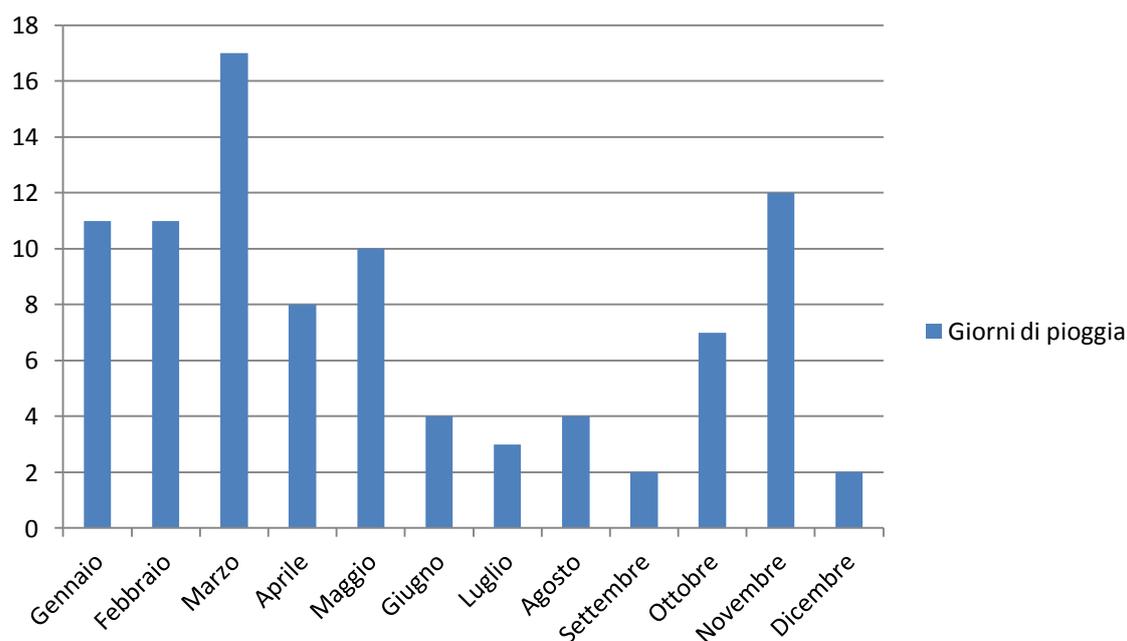


Figura 29: stazione di Bologna, giorni di pioggia anno 2013

Dai tre grafici, come ci si poteva aspettare, risulta che il periodo con migliore combinazione sia quello estivo, a cominciare dalla primavera. I dati però possono essere approfonditi per determinare in maniera esatta apertura e chiusura della stagione, così come (a seconda della tipologia di parco, ovvero che offra un numero sufficiente di attrattive al coperto) una eventuale apertura per periodi particolari quali quello di Natale o Halloween.

4.1.2 – Confronto

Il cosiddetto “benchmark” aziendale, che qui affronteremo solo a livello superficiale per evidenziare i prezzi di ingresso e il numero di visitatori negli ultimi anni di diverse realtà europee paragonabili al nostro progetto.

Parco	Luogo	Prezzo adulto Euro	Presenze annue totali		Dimensione m ²
			2011	2010	
Disneyland	Marne La Vallée, FR	59	10.990.000	10.550.000	520.000
Walt Disney Studios	Marne La Vallée, FR		4.710.000	4.500.000	250.000
Europa Park	Rust, DE	39	4.500.000	4.250.000	370.000
De Efteling	Kaatsheuvel, NL	32	4.125.000	4.000.000	720.000
Tivoli Gardens	Copenhagen, DK	33	3.963.000	3.696.000	83.000
Portaventura	Salou, ES	45	3.522.000	3.050.000	1.170.000
Liseberg	Gothenburg, SE	35	2.900.000	2.900.000	1.052.000
Gardaland	Castelnuovo del Garda, IT	36	2.850.000	2.800.000	240.000
Alton towers	Staffordshire, U.K.	24	2.600.000	2.750.000	2.023.000
Legoland Windsor	Windsor, U.K.	52	1.900.000	1.900.000	610.000
Thorpe Park	Chertsey, U.K.	36	1.900.000	1.850.000	2.023.000
Phantasialand	Brühl, DE	38,5	1.750.000	1.850.000	280.000
Futurscope	Jaunay-Caln, FR	39	1.741.000	1.825.000	530.000
Legoland Billund	Billund, DK	34	1.600.000	1.650.000	100.000
Parc Asterix	Plailly, FR	44	1.595.000	1.663.000	250.000
Puy du Fou	Les Epesses, FR	31	1.500.000	1.470.000	400.000
Mirabilandia	Savio, IT	34	1.481.000	1.505.000	400.000
Grona Lund's Tivoli	Stockholm, SE	12	1.464.000	1.306.000	38.000
Heide Park	Soltau, DE	39,5	1.350.000	1.350.000	850.000

Tabella 12: dati per confronto tra i principali parchi Europei

Come si può notare il prezzo non varia sempre proporzionalmente alle dimensioni. Questo perché non sempre a una maggior area corrispondono maggiori attrazioni (che sono forse il vero indice di costo):

alcuni dei parchi precedenti difatti presentano una notevole presenza di verde che ne aumenta l'appeal facilitando la creazione di aree di servizio ma non facendo lievitare il biglietto. Viceversa abbiamo parchi di dimensioni notevolmente diversa (vedi Gardaland o Liseberg) con prezzi simili ma ovviamente una densità di attrazioni (e livello di gioco, ovviamente i cosiddetti "giochi" hanno prezzi diversi tra loro) molto diversa.

4.1.3 – Analisi di mercato

Lo scopo è quello innanzitutto di fornire una stima preliminare ma quanto mai il più precisa possibile dei probabili visitatori in un'area compresa entro i 300 km dal parco.

Per questa analisi che nel dettaglio non compete prettamente a questa tesi ma che si è voluta approfondire per meglio dimensionare parco e infrastrutture, si è proceduto ad una stima della popolazione delle province coinvolte dai raggi di influenza.

Si riportano quindi i valori concernenti il numero di abitanti per "corona" di influenza: questo dato sarà successivamente elaborato mediante fattori pre-determinati per poter giungere a un valore di visitatori annui plausibile.

Si noti come nelle tabelle seguenti, per la corona successiva si consideri solo la porzione effettivamente coperta dalla corona stessa (e quindi non la porzione della precedente).

Per questo vengono eliminate dalle corone successive quelle province coperte al 100% da quelle precedenti e che quindi fornirebbero un valore uguale a zero come nuovo dato di abitanti nell' area considerata per ultima.

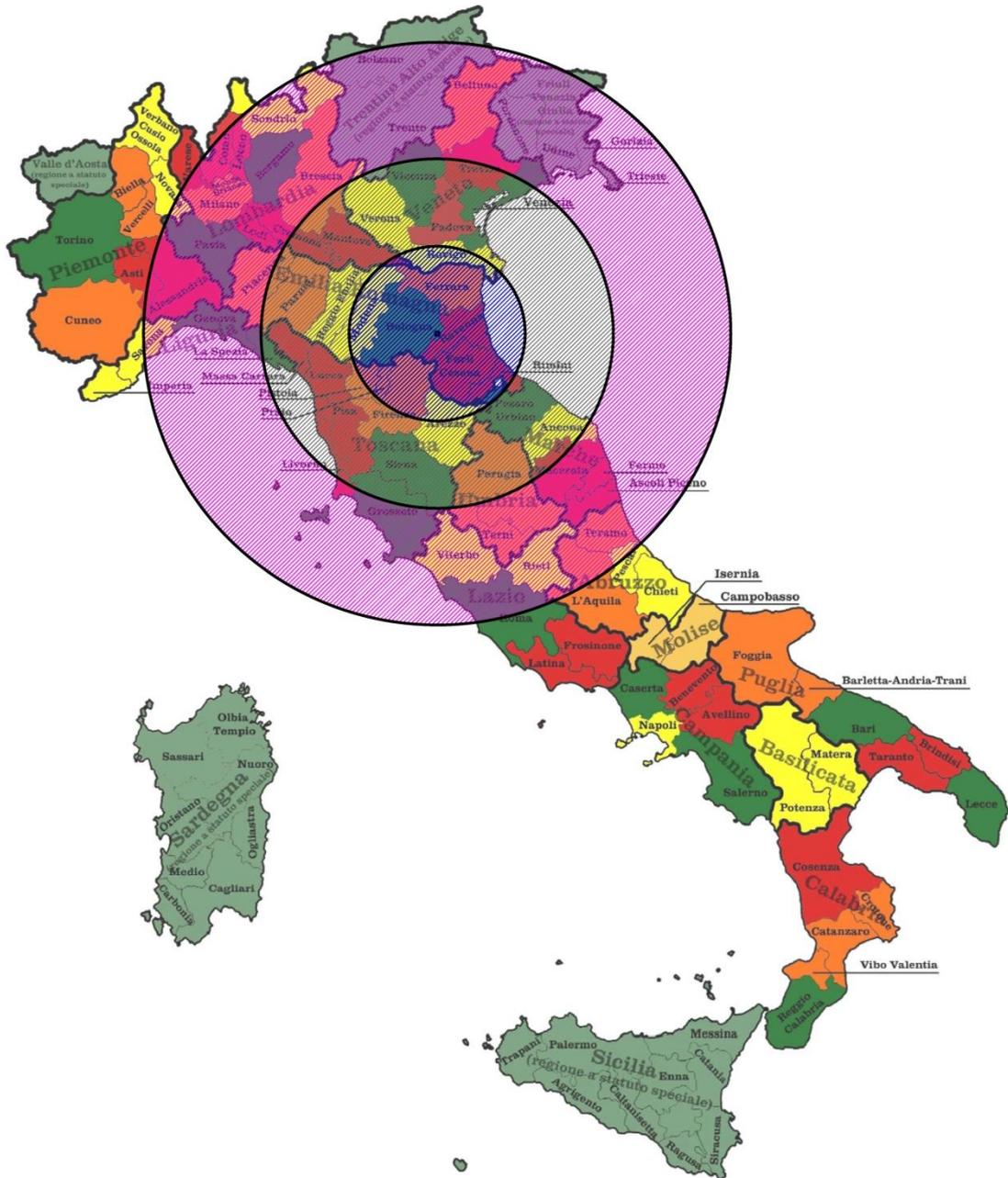


Figura 30: aree di influenza con raggio di 90, 180, 300 km con centro a Imola

Raggio di influenza 0-90 km			
Provincia	% di copertura della Provincia nella corona R1	Abitanti Provincia	Abitanti in % considerata
Firenze	65	987354	641780,1
Prato	95	248292	235877,4
Pistoia	50	287445	143722,5
Modena	50	688376	344188
Mantova	5	411335	20566,75
Rovigo	80	242543	194034,4
Rimini	85	326926	277887,1
Pesaro/Urbin o	5	363388	18169,4
Arezzo	30	344437	103331,1
Forlì/Cesena	100	392817	392817
Ravenna	100	386111	386111
Ferrara	100	352723	352723
Bologna	100	990681	990681
	Tot:	6022428	4101888,75

Tabella 13: calcolo degli abitanti in un raggio di 90 km

Raggio di influenza 91-180 km			
Provincia	% di copertura della Provincia nella corona R2	Abitanti Provincia	Abitanti in % considerata
Firenze	35	987354	345573,9
Prato	5	248292	12414,6
Pistoia	50	287445	143722,5
Modena	50	688376	344188
Mantova	95	411335	390768,25
Rovigo	20	242543	48508,6
Rimini	15	326926	49038,9
Pesaro/Urbin o	95	363388	345218,6
Arezzo	70	344437	241105,9
Padova	100	927848	927848
Reggio Emilia	100	522468	522468
Massa Carrara	100	199330	199330
Lucca	100	388555	388555
Pisa	100	413602	413602

Siena	100	267200	267200
Venezia	80	847983	678386,4
La Spezia	80	218717	174973,6
Treviso	50	881245	440622,5
Cremona	50	361812	180906
Perugia	50	657873	328936,5
Vicenza	90	865421	778878,9
Parma	90	431049	387944,1
Verona	95	907352	861984,4
Livorno	95	335631	318849,45
Ancona	95	475495	451720,25
Piacenza	20	286336	57267,2
Grosseto	20	220982	44196,4
Terni	5	228366	11418,3
Brescia	15	1247192	187078,8
Macerata	10	320418	32041,8
	Tot:	14904971	9574746,85

Tabella 14: calcolo degli abitanti in un raggio compreso tra i 91 e i 180 km

Raggio di influenza 181-300 km			
Provincia	% di copertura della Provincia nella corona R3	Abitanti Provincia	Abitanti in % considerata
Venezia	20	847983	169596,6
La Spezia	20	218717	43743,4
Treviso	50	881245	440622,5
Cremona	50	361812	180906
Perugia	50	657873	328936,5
Vicenza	10	865421	86542,1
Parma	10	431049	43104,9
Verona	5	907352	45367,6
Livorno	5	335631	16781,55
Ancona	5	475495	23774,75
Piacenza	80	286336	229068,8
Grosseto	80	220982	176785,6
Terni	95	228366	216947,7
Brescia	85	1247192	1060113,2
Macerata	90	320418	288376,2
Pordenone	100	312911	312911
Gorizia	100	140650	140650
Trieste	100	231677	231677
Belluno	100	209364	209364

Trento	100	530308	530308
Bergamo	100	1094062	1094062
Lecco	100	338425	338425
Milano	100	3075083	3075083
Monza	100	850684	850684
Lodi	100	225798	225798
Pavia	100	539569	539569
Genova	100	851283	851283
Viterbo	100	315623	315623
Rieti	100	156521	156521
Fermo	100	175143	175143
Ascoli Piceno	100	210711	210711
Teramo	100	306955	306955
Udine	95	536622	509790,9
Bolzano	70	509626	356738,2
Sondrio	80	181101	144880,8
Como	90	592504	533253,6
Alessandria	90	427354	384618,6
Varese	20	876960	175392
Asti	20	217978	43595,6
Pescara	20	315725	63145
Novara	10	367022	36702,2
Savona	50	280837	140418,5
Roma	50	4039813	2019906,5
L'Aquila	40	300774	120309,6
	Tot:	26496955	17444185,9

Tabella 15: calcolo degli abitanti in un raggio compreso tra i 181 e i 300 km

Si eseguono ora i passaggi di cui sopra considerando vari parametri che consideriamo validi essendo derivati da casi esistenti relativi a progetti degli ultimi anni:

	R1 0-90 km		R2 91-180 km		R3 181-300 km	
	Mercato primario		Mercato secondario		Mercato terziario	
	Peso	Visitatori	Peso	Visitatori	Peso	Visitatori
Abitanti		4101889		9574747		17444186
Presenza >3 giorni	1	4101889	1	9574747	1	17444186
Anziani	0,8	3281511	0,75	7181060	0,7	12210930
Bambini piccoli	0,8	2625209	0,8	5744848	0,8	9768744
Meteo	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Dimensioni	1	2625209	1	5744848	1	9768744
N. Attrazioni	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Liv. tematizzazione	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Novità prodotto	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Qualità prodotto	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Prezzo	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Accessibilità	1	2625209	1	5744848	1	9768744
Contesto	1	2625209	0,9	5170363	0,8	7814995
Marketing	1	2625209	1	5170363	1	7814995
Concorrenti	0,8	2100167	0,6	3102218	0,4	3125998
Penetration	16%	336026,7	7%	217155,3	5%	156299,9
Ripetizione	1,2	403232,1	1	217155,3	1	156299,9
		Totale Visitatori		776687,2		

Tabella 16: calcolo dei visitatori stimati

Si noti come sono stati comunque adeguati alla situazione di nostro interesse i pesi utilizzati: i valori massimi (1) sono stati inseriti in considerazione delle caratteristiche che saranno incluse in seguito a studi approfonditi (per cui, ad esempio, si suppone che la tematizzazione o il prezzo siano adeguati per essere considerati di alto livello e in grado di competere con elementi simili); il meteo è considerato ottimizzato nel momento si consideri un'apertura nel periodo estivo come sottolineato nel paragrafo relativo; i valori dei concorrenti sono stati abbassati in quanto a differenza di altre realtà, andando ad allontanarsi da Imola il pubblico viene a trovare una discreta possibilità di scelta con prodotti simili già

affermati quali Mirabilandia, Gardaland e Rainbow Magicland proprio in ordine di distanza.

Questi valori però non risultano troppo ribassati grazie al massimo valore di novità che avrà, in Italia, un parco dei motori.

Si può quindi ipotizzare un numero di visitatori annui di circa 800.000 unità (valore valido per il progetto preliminare e tendente al terzo anno di attività per cui si può considerare l'affermarsi dell'iniziativa).

4.1.4 – Parametri dimensionali

Una volta stabiliti il numero di visitatori e i periodi migliori di apertura si possono andare a trovare dei parametri di presenze orarie, e di picchi mensili o sulle attrazioni così da poter dimensionare anche gli aspetti più specifici del progetto.

Come periodo di apertura quindi ci si è basati sullo studio del meteo e sull'indicazione di parchi simili presenti in regione (vedi Mirabilandia).

I valori massimi raggiunti serviranno a dimensionare i servizi che nel dettaglio sono stati affrontati nella seconda tabella partendo da un valore critico, definito di picco, che dovrebbe portare al limite l'utilizzo del parco.

Distribuzione mensile							
Mese	% visitatori	n. visitatori	Giorni apertura	Media giornaliera di visitatori (nei mesi di apertura)	Ore apertura totali	Media ore apertura giornaliera	Media visitatori Ora
Gennaio	0%	0	0	0	0	0	0
Febbraio	0%	0	0	0	0	0	0
Marzo	0%	0	0	0	0	0	0
Aprile	8%	62134,98	18	3451,943	144	8	431,4929
Maggio	11%	85435,6	31	2755,987	248	8	344,4984
Giugno	20%	155337,4	30	5177,915	249	8,3	623,8452
Luglio	20%	155337,4	31	5010,885	384,4	12,4	404,1037
Agosto	25%	194171,8	31	6263,607	403	13	481,8159
Settembre	10%	77668,72	18	4314,929	149,4	8,3	519,871
Ottobre	5%	38834,36	9	4314,929	75,6	8,4	513,682
Novembre	1%	7766,872	2	3883,436	20	10	388,3436
Dicembre	0%	0	0	0	0	0	0
Totale	100%	776687,2	170	4396,704	1673,4	8,488889	463,4566

Tabella 17: calcolo delle medie e delle presenze mensili nel parco

Capacità oraria del parco e giorno "tipo"		
Aspettativa presenze annuali		776687,2
Picco Mensile		194171,8
Picco Settimanale	25%	48542,95
Picco Giornaliero	35%	16990,03
Picco orario	30%	5097,01
Giorno "tipo"	80%	13592,03
Visitatori sulle attrazioni	49%	6660,093
Visitatori in coda (30')	21%	2854,326
Visitatori nei ristoro	12%	1631,043
Visitatori agli spettacoli	3%	407,7608
Visitatori in giro	15%	2038,804

Tabella 18: capacità oraria e distribuzione dei visitatori

4.2 - AREA E RUE

Le aree di sviluppo del progetto sono rispettivamente le ASP_AN2.7, APF.6, ASP_AN2.9 indicate già precedentemente al paragrafo 2.4.1 in riferimento alla Tavola 1 Foglio 3 del PSC di Imola.

4.2.1 – Dimensioni interne

Denominazione Area	Dimensioni mq	Note
ASP_AN2.7	86300	da scheda tecnica
APF.6	161094	rilevata al cad considerando già la presenza della nuova strada a carattere regionale
ASP_AN2.9	146800	da scheda tecnica
Totale:	394194	

Tabella 19: dimensioni totali

Per una possibile futura espansione si ritengono plausibili le aree N24A ed eventualmente la ASP_AN2.8: il progetto al momento afferirà però solamente alle tre aree certe di riferimento.

Si affronta ora un pre-dimensionamento del parco e dei suoi servizi per mezzo di una comparazione con le superfici utilizzate per Parc Asterix in Francia.

Questi dati saranno poi da aggiornare attraverso la rielaborazione dei dati riguardanti presenze e ingressi dei paragrafi precedenti.

Park Asterix		
	Superficie ha	Superficie mq
Totale	169,15	1691500
Senza hotel e strade di accesso	120,15	1201500
Aree	Superficie	% sul totale
Parco	18,3	15,23
Espansione	10	8,32
Parcheggio	19,7	16,40
Espansione parcheggio	5	4,16
Parcheggio e spazi staff	2,5	2,08
Servizi	3	2,50
Area di protezione	20	16,65
Spazi verdi	42	34,96

Tabella 20: percentuali sul totale delle diverse aree di Park Asterix

Applicando tali valori alla nostra area totale:

Parco dei motori			
	Superficie ha	Superficie mq	
Totale	39,4194	394194	
Aree	Superficie ha	Superficie mq	% sul totale
Parco	6,003953558	60039,53558	15,23096
Espansione	3,280848939	32808,48939	8,32293
Parcheggio	6,463272409	64632,72409	16,39617
Espansione parcheggio	1,640424469	16404,24469	4,161465
Parcheggio e spazi staff	0,820212235	8202,122347	2,080732
Servizi	0,984254682	9842,546816	2,496879
Area di protezione	6,561697878	65616,97878	16,64586
Spazi verdi	13,77956554	137795,6554	34,9563

Tabella 21: calcolo preliminare delle superfici del Parco dei Motori

A prima vista la dimensione del parco vero proprio (adibito ad attrazioni e spettacoli) risulta una via di mezzo tra i due Tivoli presenti nell'elenco di paragone di qualche paragrafo precedente.

Considerando che entrambi (già storicamente affermati) superano il milione di visitatori la dimensione riferita agli 800mila preventivati sembrerebbe idonea.

Bisogna però prestare attenzione al fatto che quei due parchi sono da considerarsi più dei "Luna Park Cittadini" per cui il confronto più utile risulta essere quello con un caso italiano fin'ora non affrontato: Movieland.

Esso è un parco tematico sul cinema, molto tematizzato, di dimensioni ridotte (guadagna della vicinanza del parco acquatico dello stesso resort e del vicino Gardaland) che però presenta un buon numero di attrazioni (tra cui alcune innovative e thrill, oltre a quelle per famiglie) ma soprattutto un alto numero di attrazioni/spettacoli sia all'aperto che al chiuso.

Il parco risulta di 47mila metri quadrati e con un tempo di visita sulle 6 ore, il che nel nostro caso permettere l'integrazione in una singola giornata di attività all'autodromo.

Questo sembra essere il riferimento più pregnante su cui basarsi.

Sottolineiamo infine che i metri quadri di cui si sta parlando sono quelli effettivi necessari alle attrazioni e teatri per gli show, la dimensione interna la si calcola escludendo dalla somma i parcheggi e le espansioni.

Il nostro parco in toto quindi risulta di 273294,7166 metri quadri, un'area paragonabile a Gardaland.

Uno degli aspetti inoltre da considerare nel dimensionamento e che quindi diminuirà di conseguenza lo spazio (comunque idoneo) per le attrazioni, è la volontà di creare una specie di supermercato dell'auto con accesso anche dall'esterno. Si rappresenta uno schema ideale nell'immagine successiva.

Per quanto riguarda la zona commerciale di cui sopra ci si riferisce:

- CLASSIFICAZIONE DEI CENTRI COMMERCIALI, per dimensione:
 - Centro Commerciale di vicinato o di quartiere: GLA inferiore ai 5.000 mq;
 - Centro Commerciale di piccole dimensioni: GLA 5.000 – 19.999 mq;
 - Centro Commerciale di medie dimensioni: GLA 20.000 – 39.999 mq;
 - Grande Centro Commerciale: 40.000 – 79.999 mq;
 - Centro Commerciale Regionale di area estesa: GLA oltre 80.000 mq.

La Gross leasable area (GLA) è un parametro utilizzato per la classificazione dei centri commerciali ed indica la misura, in metri quadri, della superficie affittabile o vendibile, utile a produrre reddito. Comprende tutta l'area in cui un'attività commerciale svolge la propria attività, non solo di vendita ma anche di ricezione merce (magazzino) o produzione

(laboratorio). Rappresenta il 70 - 90% della superficie totale di un centro commerciale e non include gli spazi comuni come galleria, servizi, parcheggi, ecc.

Per quanto riguarda la validità dell'intervento il PTCP conferma la scelta dell'area tramite il piano del commercio:

4.3.2 Nuovi Poli funzionali a marcata caratterizzazione commerciale riconosciuti dal PTCP in materia di insediamenti commerciali.

Il PTCP vigente individua ambiti candidabili ad ospitare poli funzionali potenzialmente in grado di ospitare strutture commerciali di rilevanza sovracomunale e provinciale.

Il PTCP in materia di insediamenti commerciali, considerato lo stato di fatto,

relativo agli Accordi Territoriali già sottoscritti o in avanzata fase di perfezionamento, ed analizzate le potenzialità di ciascun polo in relazione al progetto territoriale e alle esigenze individuate in ciascuno degli ambiti di pianificazione sovracomunale della provincia, specifica in modo dettagliato in normativa, con riferimento a quanto contenuto nella presente relazione e alle valutazioni emerse dal Quadro Conoscitivo, le potenzialità commerciali dei poli funzionali, con riferimento alle tipologie commerciali ammissibili, affidando allo strumento dell'Accordo territoriale la definizione puntuale delle scelte.

L'elenco dei suddetti poli funzionali per i quali il PTCP prevede uno sviluppo commerciale rilevante comprende i seguenti casi:

- Polo Funzionale CAAB Area Ex Asam, in comune di Bologna;*
- Polo funzionale del Postrino, in comune di San Giovanni in Persiceto;*
- Polo funzionale di Funo, in comune di Argelato;*
- Polo funzionale di Altedo, nei comuni di Malalbergo e San Pietro in Casale;*
- Polo funzionale di Caselle, in comune di San Lazzaro di Savena;*
- Polo funzionale del Martignone, in comune di Crespellano*
- Polo Funzionale Casello A14 - Via Lasie, in comune di Imola*

Per ciascun polo funzionale sono elencate nelle Norme di Attuazione le specifiche in ordine ai criteri di perequazione, sostenibilità territoriale e ambientale, accessibilità e indirizzi per la progettazione.

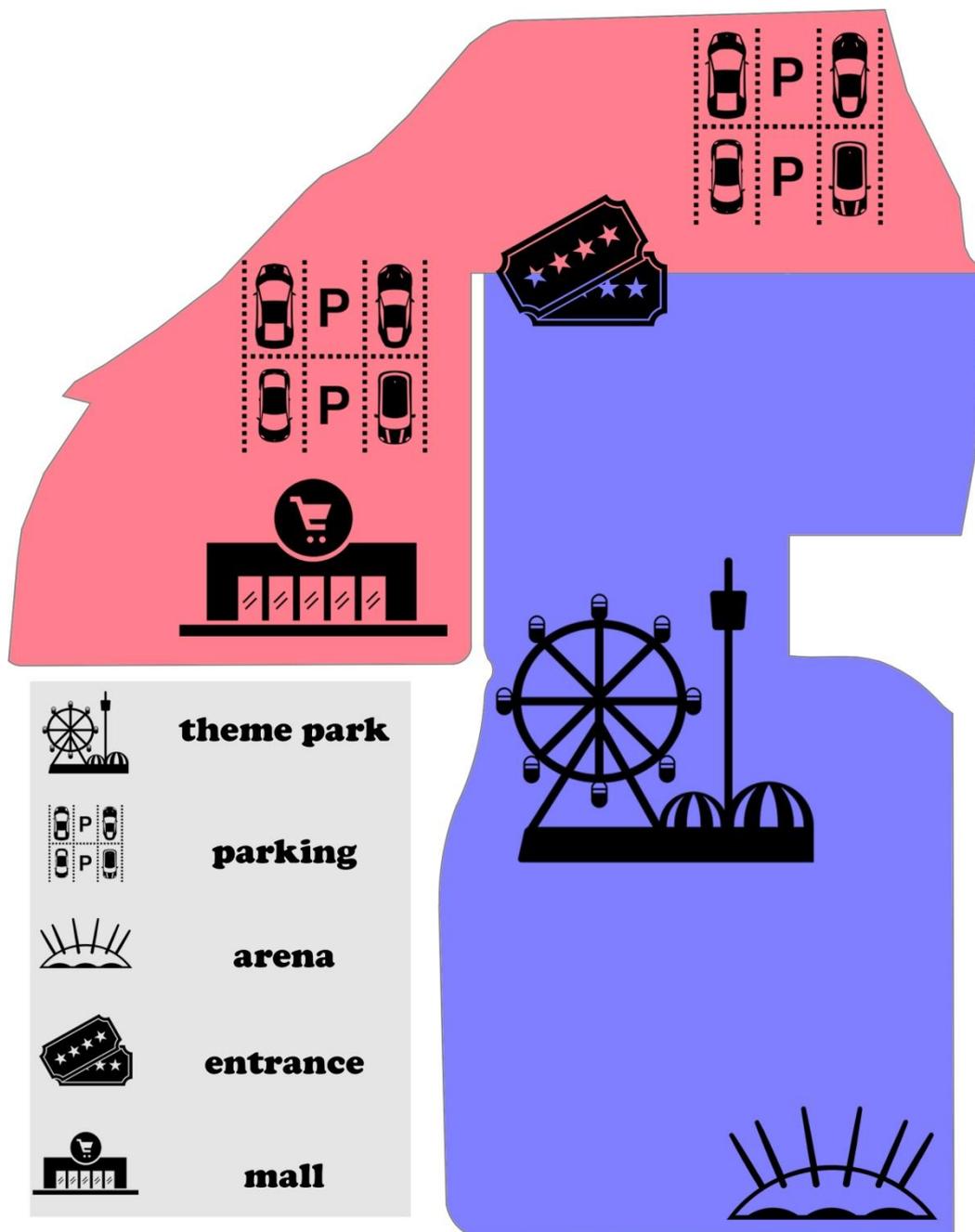
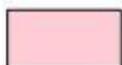


Figura 31: prima ipotesi sommaria di distribuzione sull'area

➤ **APF 6**



ASP_COM - Ambiti prevalentemente commerciali esistenti (art. 15.3.4)



APF.n - Poli funzionali da PTCP confermati (art. 16.1.1)

Art 15.3.4 – ASP COM : AMBITI PREVALENTEMENTE COMMERCIALI ESISTENTI

1. DEFINIZIONE:

Ambiti produttivi esistenti destinati prevalentemente a strutture di vendita al dettaglio anche di livello superiore a quello di vicinato con presenza di attività terziarie, artigianali, di servizio alla persona, ricreative e sportive, pubblici esercizi, altre attività e residenze in quote limitate. In tali ambiti si persegue il mantenimento e l'integrazione delle attività commerciali e terziarie.

2. USI AMMESSI:

Per tutti gli edifici sono ammessi i seguenti usi:

FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA limitati

a:

b1) Esercizi commerciali di vicinato;

b2) Esercizi pubblici e attività di ristorazione;

b3) Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati;

b4) Artigianato di servizio;

b5) Artigianato laboratoriale;

b6) Attività d'interesse privatistico culturali, politiche, religiose, di istruzione;

b7) Attività d'interesse privatistico ricreative, sportive, turistiche, di spettacolo;

b8) Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche;

b10) Micro-nidi e servizi parascolastici per l'infanzia;

b11) Attività socio-assistenziali;

FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI limitate a:

c1) Attività direzionali, assicurative, finanziarie;

c2) Commercio al dettaglio di tipo non alimentare (medie e grandi strutture di vendita);

c3) Commercio al dettaglio di tipo alimentare (medie e grandi strutture di vendita);

c4) Attività congressuali e fieristiche senza vendita;

c5) Cliniche e ambulatori veterinari;

Le dimensioni delle attività di commercio sono soggette al rispetto delle norme di PTCP (Piano Operativo degli insediamenti commerciali "POIC")

FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI

d3) Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita;

STRUTTURE RICETTIVE – SOGGIORNO TEMPORANEO e ATTIVITA' TERMALI limitate a:

f1) Alberghi e attività convegnisti che e relative funzioni accessorie e pertinenti;

f2) Strutture ricettive extra alberghiere (ostelli, residence, etc...).

DOTAZIONI E INFRASTRUTTURE

g1.2) Servizi sanitari e assistenziali;

g1.4) Attività culturali sociali e politiche;

g2.2) Sanità, Servizi sanitari e assistenziali;

g2.4) Attività culturali sociali e politiche;

g3.2) Attrezzature manutentive e tecniche.

Per gli edifici specialistici sono inoltre ammessi i seguenti usi:

FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA:

b9) Sale giochi e assimilabili;

FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI:

c6) Video lottery terminal e sale slot machines;

c7) Commercio di carburanti per autotrazione.

Le dimensioni delle attività di commercio sono soggette al rispetto delle norme di PTCP e sono declinate per ogni zona ed ammesse secondo il loro livello dimensionale e tipologico.

L'attivazione di "locali per video lottery terminal" è consentita solo a distanza non inferiore a 200 m da strutture per l'istruzione e da strutture religiose, mentre non è consentita nei centri sociali comunali.

Per gli edifici esistenti gli usi seguenti sono ammessi nei limiti delle specifiche superfici già ad essi adibite alla data di adozione del RUE:

a1) residenza ordinaria

a2) residenze collettive o specialistiche.

3. INTERVENTI AMMESSI:

- manutenzione ordinaria e straordinaria;*
- restauro e risanamento conservativo;*
- ristrutturazione edilizia;*
- demolizione;*
- demolizione e ricostruzione, limitatamente agli edifici specialistici;*
- nuova costruzione, limitatamente agli edifici specialistici.*

4. CAPACITÀ EDIFICATORIA: $U_f = 0,9$ mq/mq o quella esistente se superiore;

Sa max= 20% della SU;

5. RAPPORTO DI COPERTURA: $Q = 0,70$ mq/mq

6. H massima: definita in rapporto alla distanza dai confini.

7. D: minima $H/2$ m e comunque non inferiore a 5 m; per l'edificazione in aderenza è necessaria la presentazione di un progetto unitario riferito ad edifici in lotti contigui;

8. Distanza dalle strade: 5 m, salvo specifiche disposizioni prevalenti del Tomo III Sezione Intercomunale art. 13.1.3.

9. Nelle unità di spazio scoperto pertinenziale degli edifici sono ammesse le trasformazioni fisiche di cui agli artt. 3.2.2 e 3.6.2 del Tomo III Sezione Intercomunale.

10. Le attivazioni degli usi indicati ai commi precedenti sono ammesse nel rispetto delle dotazioni di parcheggi e verde pubblico e di parcheggi pertinenziali come previsto dal Tomo III Sezione Intercomunale art. 6.1.2 e 6.1.3.

L'area in oggetto però sottosta a una regolamentazione particolare essendo classificato come Polo Funzionale e come confermato dall'articolo seguente del RUE:

Art. 16.1.1 – AMBITI POLI FUNZIONALI

1. Nella cartografia di RUE sono indicati con apposito perimetro e sigla "APF" i poli funzionali ricadenti nel territorio comunale come di seguito elencati:

- APF 1: CENTRO COMMERCIALE LEONARDO;
- APF 2: AUTODROMO "ENZO E DINO FERRARI";
- APF 3: OSPEDALE NUOVO "SANTA MARIA DELLA SCALETTA";
- APF 4: STAZIONE FS;
- APF 5: PARCO DELL'INNOVAZIONE – OSSERVANZA;
- APF 6: MULTISALA;
- APF 7: AUTOPARCO.

2. Gli ambiti APF sono soggetti alla disciplina contenuta nelle relative schede dell'Allegato 1 del Tomo III.

3. Negli APF gli interventi di nuova costruzione (NC) compresi gli ampliamenti, qualora non già previsti in strumenti attuativi approvati o PdC convenzionati, sono subordinati alla sottoscrizione di Accordo Territoriale tra Comune di Imola, Nuovo Circondario e Provincia di Bologna e all'inserimento nel POC.

4. In assenza di tale Accordo sono ammessi unicamente interventi MO, MS, RS, RRC, REC, RE e quelli già previsti da piani attuativi approvati o da titoli convenzionati.

5. In relazione all'ambito "APF 7: Autoparco", la scheda di RUE ne disciplina l'attuale estensione: nella Tavola 1a è inoltre indicato un areale all'interno del quale uno specifico Accordo Territoriale potrà definire l'esatto perimetro dell'Ambito. La realizzazione di tale ampliamento è

soggetta alla sottoscrizione di Accordo Territoriale e all'inserimento nel POC.

6. Per quanto riguarda i parcheggi pertinenziali necessari in base agli usi attivati si rimanda a quanto previsto dal Tomo III Sezione Intercomunale art. 6.1.3.

Si individua quindi la normativa specifica per il APF. 6. Non si riporta per intero il testo in quanto riguardante una specifica diversa da quella di interesse anche se assimilabile (multisala con negozi e ristorazione, attività annesse) ma risulta utile citare quelle che sono le verifiche richieste dal punto di vista ambientale e non solo.

ALLEGATO 1, AMBITI SOGGETTI A DISCIPLINA SPECIALE

APF 6: MULTISALA

Verifiche richieste

Bilancio ambientale: verifica del clima acustico prodotto in seguito alle trasformazioni previste e realizzazione di adeguate misure di mitigazione e/o di protezione degli edifici e delle aree a verde pubblico.

Viabilità: verifica dei livelli di servizio delle strade e dell'efficienza delle immissioni carrabili sulla viabilità principale conseguente alle modifiche previste e realizzazione di adeguate misure per il mantenimento delle prestazioni della rete stradale.

Idraulica: verifica del carico idraulico aggiuntivo e realizzazione dei conseguenti interventi per lo smaltimento delle acque meteoriche e reflue.

Storica: verifica degli eventuali elementi storico-architettonici presenti, con particolare riferimento alla via Bussolo.

➤ ASP_AN2.7 / ASP_AN2.9



ASP_AN1/AN2.n - Ambiti potenziali per nuovi insediamenti produttivi sovracomunali di sviluppo

Art 3.6.1 – DEFINIZIONI E CLASSIFICAZIONI; AMBITI URBANIZZATI SPECIALIZZATI PER ATTIVITA? PRODUTTIVE E TERZIARIE (ASP)

1. Le classi degli ambiti specializzati per attività produttive e terziarie, definite dal PSC, si articolano in sottozone a seconda delle funzioni presenti e compatibili e della pianificazione comunale e sovra comunali in essere, come segue:

➤ ASP_A: AMBITI PRODUTTIVI E TERZIARI SOVRACOMUNALI DI SVILUPPO

Ambiti produttivi esistenti già urbanizzati idonei, sia in termini dimensionali che infrastrutturali, a fornire le principali risposte a una futura domanda insediativa (ZP San Carlo, ZP Imola, ZP Fossatone).

Art 15.3.2 – ASP_A : AMBITI PRODUTTIVI E TERZIARI SOVRACOMUNALI DI SVILUPPO

1. DEFINIZIONE: Ambiti produttivi esistenti già urbanizzati idonei, sia in termini dimensionali che infrastrutturali, a fornire le principali risposte a una futura domanda insediativa.

2. USI AMMESSI:

Per tutti gli edifici sono ammessi i seguenti usi:

RESIDENZA:

a2) residenze collettive o speciliastiche, in un unico blocco accorpato alla struttura produttiva esclusivamente nei lotti con Sf \geq 1500 mq per un massimo di 150 mq di Su.

La destinazione a2) può essere prevista solo in presenza di altre destinazioni della classe D.

FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA limitati

a:

- b1) *Esercizi commerciali di vicinato;*
- b2) *Esercizi pubblici e attività di ristorazione;*
- b3) *Studi professionali anche ambulatoriali e artistici, uffici assimilati;*
- b4) *Artigianato di servizio;*
- b5) *Artigianato laboratoriale;*
- b7) *Attività d'interesse privatistico ricreative, sportive, turistiche, di spettacolo;*
- b8) *Attività d'interesse privatistico sanitarie e salutistiche;*

FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI limitate a:

- c1) *Attività direzionali, assicurative, finanziarie;*
- c2) *Commercio al dettaglio di tipo non alimentare con SdV fino a 800 mq;*
- c3) *Commercio al dettaglio di tipo alimentare con SdV fino a 800 mq;*
- c4) *Attività congressuali e fieristiche senza vendita;*
- c5) *Cliniche e ambulatori veterinari;*

Le dimensioni delle attività di commercio sono soggette al rispetto delle norme di PTCP (Piano Operativo degli insediamenti commerciali "POIC")

FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI limitate a:

- d1) *Attività manifatturiere artigianali e industriali;*
- d2) *Commercio all'ingrosso;*
- d3) *Magazzini, autorimesse anche con attività di noleggio, ricovero mezzi di trasporto, deposito automezzi, attività espositive senza vendita;*
- d9) *Residenza per il proprietario, per il custode e foresteria in rapporto pertinenziale con la funzione produttiva, in un unico blocco accorpato alla struttura produttiva esclusivamente nei lotti con $Sf \geq 1500$ mq per un massimo di 150 mq di Su.*

La destinazione d9) può essere prevista solo in presenza di altre destinazioni della classe D.

STRUTTURE RICETTIVE – SOGGIORNO TEMPORANEO e ATTIVITA' TERMALI limitate a:

f1) Alberghi e attività convegnistiche e relative funzioni accessorie o pertinenti;

f2) Strutture ricettive extra alberghiere (ostelli, residence, etc...).

DOTAZIONI E INFRASTRUTTURE:

g1.2) Servizi sanitari e assistenziali;

g1.4) Attività culturali sociali e politiche;

g2.2) Sanità, Servizi sociali e assistenziali;

g2.4) Attività culturali sociali e politiche;

g3.2) attrezzature manutentive e tecniche.

Per gli edifici specialistici sono ammessi inoltre i seguenti usi:

FUNZIONI DI SERVIZIO COMPLEMENTARI ALLA RESIDENZA limitate

a:

b9) Sale giochi e assimilabili.

FUNZIONI TERZIARIE E COMMERCIALI limitate a:

c6) Video lottery terminal e sale slot machines;

c7) Commercio di carburanti per autotrazione.

L'attivazione dell'uso "Video lottery terminal e sale slot machines" è consentita solo a distanza non inferiore a 200 m da strutture per l'istruzione e da strutture religiose, mentre non è consentita nei centri sociali comunali.

FUNZIONI PRODUTTIVE E ASSIMILABILI limitate a:

d4) Attività di lavorazione, trasformazione, conservazione e commercializzazione di prodotti agroalimentari o zootecnici;

d5) Produzione e commercializzazione dell'energia;

d6) Depositi a cielo aperto;

d8) Demolizione di veicoli e di macchine in genere anche con riciclaggio e/o vendita dei componenti;

Per gli edifici esistenti gli usi seguenti sono ammessi nei limiti delle specifiche superfici già ad essi adibite alla data di adozione del RUE:

a1) residenza ordinaria

a2) residenze collettive o specialistiche

3. INTERVENTI AMMESSI:

- manutenzione ordinaria e straordinaria;
- restauro e risanamento conservativo;
- ristrutturazione edilizia;
- demolizione;
- demolizione e ricostruzione, limitatamente agli edifici specialistici;
- nuova costruzione, limitatamente agli edifici specialistici.

4. UNITÀ MINIMA DI INTERVENTO:

$S_f = 1000$ mq per gli interventi di nuova costruzione.

5. CAPACITÀ EDIFICATORIA: $U_f = 0,9$ mq/mq o quella esistente se superiore;

$S_a \text{ max} = 20\%$ della S_u ;

6. RAPPORTO DI COPERTURA: $Q = 0,70$ mq/mq

7. H massima: definita in rapporto alla distanza dai confini.

8. D: minima $H/2$ m e comunque non inferiore a 5 m; per l'edificazione in aderenza è necessaria la presentazione di un progetto unitario riferito ad edifici in lotti contigui.

9. Distanza dalle strade: 5 m, salvo specifiche disposizioni prevalenti del Tomo III Sezione Intercomunale art. 13.1.3.

10. Nelle unità di spazio scoperto pertinenziale degli edifici sono ammesse le trasformazioni fisiche di cui agli artt. 3.2.2 e 3.6.2 del Tomo III Sezione Intercomunale.

11. Le attivazioni degli usi indicati ai commi precedenti sono ammesse nel rispetto delle dotazioni di parcheggi e verde pubblico e di parcheggi pertinenziali come previsto dal Tomo III Sezione Intercomunale art. 6.1.2 e 6.1.3.



Edifici e manufatti di interesse storico-culturale e testimoniale del territorio rurale (beni culturali)
(Allegati 3 e 4)

L'allegato B relativo alla scheda 249 di nostro interesse risulta catalogato come fig.33 in Bibliografia.

L'analisi delle singole tipologie degli edifici di cui alla scheda 249, sono individuati invece dalle schede estratte dall'Allegato 3 del Rue, denominato allegato C e in Bibliografia fig.34

➤ ELEMENTI ESTERNI



VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate (art. 10.1.2)



MOB_N - Viabilità di previsione (art. 10.1.2)

Art. 10.1.2 – Disciplina per la viabilità

1. *Le zone destinate a viabilità (urbana ed extraurbana) sono comprensive della carreggiata (sede stradale destinata al movimento dei veicoli) e delle pertinenze (banchine, aree per la sosta e il ristoro, marciapiedi, piste ciclabili, aiuole, etc.)*

2. *Nelle zone destinate a viabilità esistente, nelle fasce di rispetto, in quelle di previsione (MOB_N) e nei corridoi infrastrutturali sono ammessi tutti gli interventi relativi alla viabilità stessa e alle infrastrutture tecnologiche.*

3. *Nelle pertinenze di cui al comma 1 è consentita la realizzazione di parcheggi e l'installazione di insegne, distributori automatici di beni e strutture quali chioschi e ristori, edicole, etc. nel rispetto delle disposizioni vigenti e del CdS, previa richiesta e/o accordo con l'Ente proprietario della strada.*

4. *La viabilità e le altre strutture per la mobilità elencate all'art. precedente:*

- se esistenti o da potenziare, possono essere modificati per adeguarli alla classificazione funzionale attribuita nella cartografia di RUE, in base alla normativa vigente;*
- se di previsione, devono essere costruiti con la configurazione fisica corrispondente alla classe funzionale attribuita nella cartografia di*

RUE, in base alla normativa vigente. Negli interventi di nuova urbanizzazione i tracciati e le caratteristiche delle strade sono definiti nei

relativi PUA nel rispetto del Piano Urbano del Traffico e delle specifiche finalità che si intendono perseguire. Si dovrà provvedere alla contestuale realizzazione di piste ciclopedonali da realizzarsi preferibilmente in sede propria sotto forma di percorsi o parti di strada separate dalle carreggiate con idonee protezioni.

5. Nelle aree MOB_N (viabilità di previsione), sugli eventuali edifici esistenti sono consentiti esclusivamente interventi di demolizione (D), manutenzione ordinaria (MO) e straordinaria (MS).

6. Nelle aree classificate autostrade (VA) è ammessa la nuova costruzione, la manutenzione e la ristrutturazione di:

- carreggiate, svincoli e caselli,
- impianti e attrezzature tecnologiche, di servizio e di arredo,
- strutture per il commercio al dettaglio di carburanti e altri generi di

- consumo,
- pubblici esercizi per gli utenti dell'autostrada,
- strutture per l'assistenza automobilistica,
- ogni altro intervento di interesse dell'Ente gestore.



Fascia di rispetto ferrovie (art. 13.1.3),
strade (art. 13.1.3), depuratori (art. 13.1.5)

Art. 13.1.3 – Fasce di rispetto stradale

1. Le fasce di rispetto stradale sono indicate nella cartografia di RUE e si misurano, ai sensi del Codice della Strada, dal confine stradale ovvero dal limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato o, in mancanza, dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea.

2. La classificazione delle strade effettuata in sede di RUE è finalizzata prioritariamente alla definizione delle fasce di rispetto stradale secondo i limiti riportati nelle seguenti tabelle:

**FASCE DI RISPETTO STRADALE
FUORI DAL CENTRO ABITATO (art. 26 Regolamento CDS)**

Classe ai sensi CDS	Denominazione	Nuova costruzione (compreso ampliamento sul fronte stradale), demolizione, ricostruzione	Canali, fossi, escavazioni	Muri di cinta	Alberi	Siepi e recinzioni (h<1m) con cordoli max 30cm dal suolo	Siepi e recinzioni (h>1m-h<1m) con cordoli oltre 30cm dal suolo
A	Rete Autostradale (VA)	60 m	>= alla loro profondità (min. 3 m)	5 m	>= H max raggiungibile (min. 6 m)	1 m	5 m
B	Grande Rete (VN) d'interesse regionale/nazionale	40 m	>= alla loro profondità (min. 3 m)	5 m	>= H max raggiungibile (min. 6 m)	1 m	5 m
C	Rete di Base d'interesse Regionale (VR) Viabilità Extraurbana Secondaria Rilievo Provinciale e Interprovinciale (VE) Viabilità Extraurbana Secondaria di Rilievo Intercomunale (VEC)	30 m	>= alla loro profondità (min. 3 m)	3 m	>= H max raggiungibile (min. 6 m)	1 m	3 m
F	Viabilità Extraurbana Locale principale (VLP)	20 m	>= alla loro profondità (min. 3 m)	3 m	>= H max raggiungibile (min. 6 m)	1 m	3 m
	Viabilità extraurbana locale (VL_1)		>= alla loro profondità (min. 3 m)	3 m	>= H max raggiungibile (min. 6 m)	1 m	3 m
	Altra viabilità locale extra-urbana - vicinali (VL_2)	10 m	>= alla loro profondità (min. 3 m)	3 m	>= H max raggiungibile (min. 6 m)	1 m	3 m

**FASCE DI RISPETTO STRADALE
ALL'INTERNO DEL CENTRO ABITATO (art. 28 Regolamento CDS)**

Classe ai sensi CDS	Denominazione	Nuova costruzione (compreso ampliamento sul fronte stradale), demolizione e ricostruzione	Muri di cinta
A	Rete Autostradale (VA)	30 m	3 m
D	Principali strade urbane di scorrimento (VU_D)	20 m	2 m
E	Principali strade urbane di penetrazione e distribuzione (VU)	10 m	1 m
F	Strade urbane secondarie principali (VC_P)	10 m	1 m
	Strade urbane secondarie (VC_A)	10 m	
	Altre strade urbane locali (VC_B)	5 m fatte salve norme più restrittive contenute nella parte comunale del TOMO III del RUE	

Figura 35: fasce di rispetto stradale per il comune di Imola

3. Nelle curve fuori dai centri abitati, la distanza minima dal confine stradale si determina in relazione all'ampiezza della curvatura, ed è soggetta alle seguenti norme:

- nei tratti di strada con raggio di curvatura superiore a 250 m si osservano le fasce di rispetto con i criteri indicati per gli altri tratti di strada fuori dai centri abitati;

- nei tratti di strada con raggio di curvatura non superiore a 250 m, la fascia di rispetto è delimitata, verso le proprietà latitanti, dalla corda congiungente i punti di tangenza, ovvero dalla linea, tracciata alla distanza dal confine stradale indicata nella tabella, in base al tipo di strada, ove tale linea dovesse risultare esterna alla predetta corda.

4. *Fuori dai centri abitati le distanze tra gli accessi alle strade non possono essere inferiori a:*

- *300 m per le strade statali;*
- *200 m per le strade provinciali.*

5. *In corrispondenza di intersezioni stradali a raso alle fasce di rispetto indicate nelle tabelle si deve aggiungere l'area di visibilità determinata dal triangolo avente 2 lati sugli allineamenti delimitanti le fasce di rispetto, la cui lunghezza, a partire dal punto di intersezione degli allineamenti stessi, sia pari al doppio delle distanze afferenti le relative strade, e il terzo lato costituito dal segmento congiungente i due punti estremi.*

6. *Nelle fasce di rispetto stradale per i seguenti elementi:*

- *strade a servizio dell'edificazione posta oltre la fascia di rispetto, di raccordo dei vari sbocchi viari, a servizio di opere consentite in detta fascia;*

- *reti idriche e fognanti;*
- *canalizzazioni irrigue;*
- *metanodotti, gasdotti, e simili;*
- *sostegni di linee telefoniche e telegrafiche;*
- *cabine di distribuzione elettrica, o inerenti ad altre reti;*
- *recinzioni, siepi e arredi di cui all'art. 3.2.2 nel rispetto delle disposizioni di cui ai precedenti commi;*
- *parcheggi scoperti;*
- *commercio al dettaglio di carburanti, esclusivamente nelle fasce di rispetto e nelle zone immediatamente retrostanti:*
 - *edicole, chioschi e simili nei limiti previsti da eventuali piani di settore, sono ammessi gli interventi di:*
 - *manutenzione ordinaria (MO) e straordinaria (MS);*
 - *ristrutturazione edilizia (RE);*
 - *demolizione (D);*
 - *demolizione e ricostruzione (DR);*
 - *nuova costruzione (NC).*

7. *Per gli edifici esistenti sono ammesse trasformazioni fisiche di:*
- *manutenzione ordinaria (MO) e straordinaria (MS);*
 - *restauro e risanamento conservativo (RRC);*
 - *ristrutturazione edilizia (RE);*
 - *demolizione (D);*
 - *demolizione e ricostruzione (DR) al di fuori della fascia di rispetto nei limiti fissati dal Tomo III;*
8. *È ammessa la nuova costruzione (NC), fuori ed entro terra, esclusivamente in ampliamento di edifici esistenti, se realizzato nella parte opposta al fronte stradale*
9. *Nel caso di realizzazione di elementi del sistema viario ovvero di modifica di tratti esistenti, la progettazione potrà modificare il tracciato indicato nelle tavole, utilizzando a tale scopo le relative fasce di rispetto, senza che ciò comporti Variante al RUE.*
10. *L'intera zona compresa nelle fasce di rispetto può essere oggetto di esproprio, essendo al servizio dell'infrastruttura stradale e delle relative pertinenze, ivi comprese piste ciclabili, percorsi pedonali, barriere acustiche, sistemazioni a verde, etc.*

➤ **Conclusioni**

Come risulta chiaro quindi il Rue non prevede per le aree in oggetto una specifica destinazione d'uso quale quella di nostro interesse (come era preventivabile).

Tale destinazione dovrà essere inserita nel Rue attraverso accordo tra Comune e Provincia, che si suppone (in questa tesi) approvato.

Non disponendo però quindi dei nuovi dati del presunto accordo, si cercherà di rispettare le richieste precedenti ora in atto per quanto riguarda superficie utile, di copertura, parcheggi, ecc.

4.2.3 – Caratteristiche e specifiche per il Masterplan

Come accennato poco sopra si sintetizzeranno ora i dati utili ricavati dalla indicazioni attuali del rue per le aree in studio.

Indice	Valore	Area di riferimento
Uf (indice di utilizzazione fondiaria)	0,9 mq/mq	APF 6, ASP_AN2.7, ASP_AN2.9
Sa max (indice di superficie accessoria)	20% di SU	APF 6, ASP_AN2.7, ASP_AN2.9
Q (rapporto di copertura)	0,7 mq/mq	APF 6, ASP_AN2.7, ASP_AN2.9
Ip (indice di permeabilità)	20% di ST	ASP_AN2.7, ASP_AN2.9

Tabella 22: indici urbanistici per la nostra area

Si calcolano ora quindi alcune dimensioni derivate dai parametri precedenti e dai dati di picco del parco, confrontandoli con quelli ricavati sommariamente (e da cui era derivato il primo schema di fig. 31).

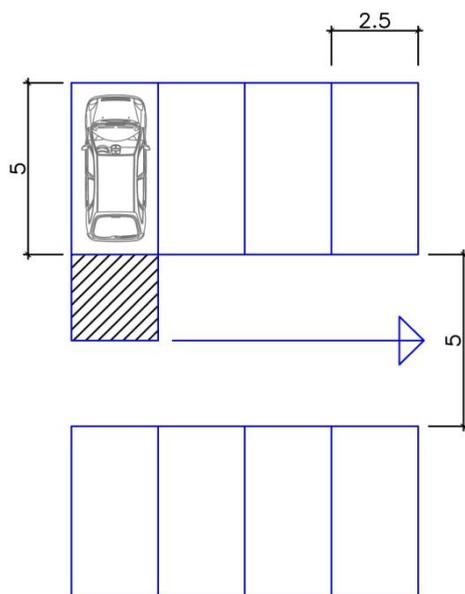
Dati dimensionali significativi ricavati		
Dati conosciuti		
Sigla	Descrizione	Valore
St (mq)	Sup. Territoriale	394194
Sf (mq)	Sup. Fondiaria	334194
Dati ricavati dagli indici		
Sigla	Descrizione	Valore
Su (mq)	Sup. Utile	354774,6
Sa max (mq)	Sup. Accessoria	70954,92
Sc max (mq)	Sup. Coperta	233935,8
Sp (mq)	Sup. Permeabile	78838,8

Tabella 23: superfici ricavate

Si noti che per la superficie fondiaria si è ipotizzato un valore di 60mila mq da sottrarre a quella territoriale come approssimazione per gli interventi di urbanizzazione e delle aree di rispetto.

Dati dimensionali specifici ricavati	
Dati conosciuti	
Descrizione	Valore
Visitatori giorno tipo	13592
Persone per auto	3
Dim. Posto auto (mq)	12,5
Urbanizzazione per posto auto (retino; mq)	6,25
Descrizione	Valore
N. auto giorno tipo	4530,666667
Parcheggio totale (mq)	56633,333333
Urbanizzazione totale	28316,666667
Parcheggio + Urbanizzazione	84950
Modificatore (chi non si reca in auto)	0,7
N. auto giorno tipo	3171,466667
Parcheggio totale (mq)	39643,333333
Urbanizzazione totale	19821,666667
Parcheggio + Urbanizzazione	59465

Tabella 24: dati ricavati sulle dimensioni dei parcheggi



I parcheggi sono stati calcolati come area di 2,5m*5m per ogni singola auto. Considerando un'organizzazione classica a senso unico come distribuzione interna, l'area della carreggiata necessaria per posto auto è risultata di 6,25 mq.

Da qui risulta che in un giorno tipo l'area totale necessaria sarebbe di quasi 85 mila mq. Considerando un

Figura 36: parametri dimensionali di base per i parcheggi 30% in meno di visitatori (che comprende sia chi non vi si reca in auto, sia la non contemporaneità totale delle presenze) l'area totale risulta di quasi 60mila mq.

I due dati risultano quindi compresi nel valore calcolato dal confronto con Park Asterix (64mila mq) e quindi accettabili. Considerando quindi la presenza del centro commerciale preventivato si disporrà che l'area "in eccesso" dal pre-calcolo rispetto all'ultimo valore sia concesso come parcheggio del suddetto centro commerciale. I due andranno divisi in quanto il parco avrà probabilmente un costo di parcheggio e sarà vicino all'ingresso mentre il supermercato offrirà il posteggio gratuito.

Il centro commerciale sarà dimensionato per essere considerato di medie dimensioni in base alla GLA (come già specificato precedentemente), con una superficie totale di 35000 mq, e una GLA risultante di 31500 mq.

5: PROGETTO

Il presente capitolo presenta quindi il progetto di sviluppo dell'area nel suo complesso e nel dettaglio delle diverse aree adibite a funzioni diverse tra loro (parco tematico, area commerciale e hotel principalmente).

I dati ricavati nei capitoli precedenti saranno qui presi come base per dimensionare le diverse dotazioni necessarie che dovranno anche rispettare le normative vigenti del comune.

Laddove manchino indicazioni di legge o calcoli specifici e di settore (vedi le presenze alberghiere ad esempio) si procederà (e sarà sempre indicato) secondo esperienza verificata cercando di tenersi in sicurezza con dati leggermente in eccesso.

5.1 – CONSIDERAZIONI GENERALI E PARCHEGGI

Uno degli aspetti principali e di immediata progettazione, in vista anche di eventuali calcoli di dotazioni, sono state le opere di urbanizzazione primaria così come parcheggi pubblici e/o pertinenziali per le diverse attività.

5.1.1 – Strade

Da PSC come precedentemente evidenziato, le nostre aree di interesse (ed in particolare l'area adibita dopo studio iniziale a parco tematico) verrebbe tagliata in due dal passaggio di una strada a carattere regionale ancora da realizzare.

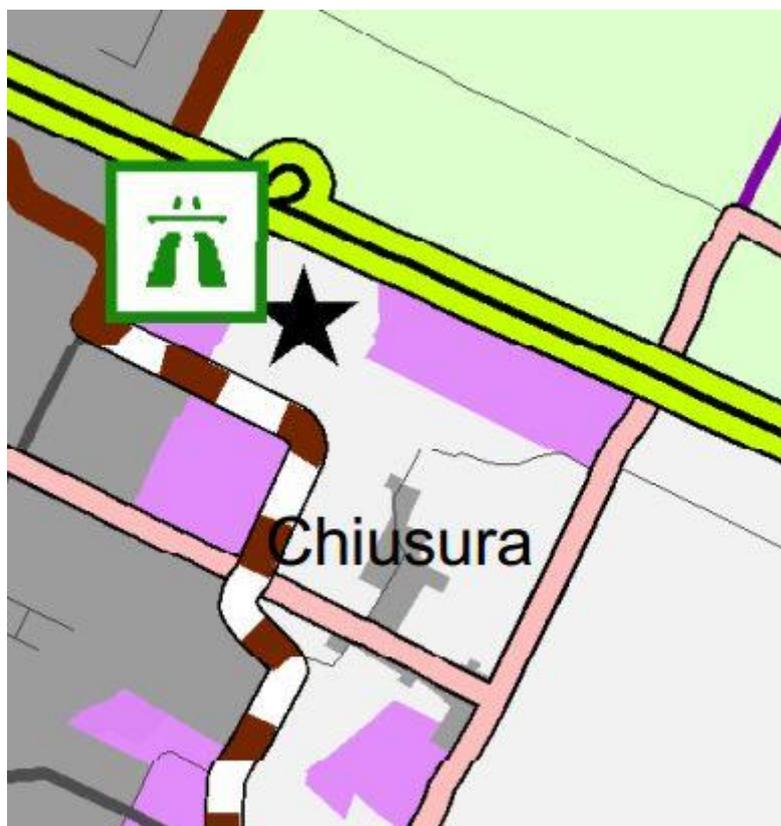


Figura 37: il progetto di strada regionale che taglierebbe l'area di interessa a metà

Non ritenendosi ovviamente aggirabile tale questione in quanto verrebbero a configurarsi due "spezzoni" non adatti ad ospitare le funzioni richieste, e non riscontrandosi casi reali e funzionanti di siffatte attività collegate per via aerea ed esempio da pedane (senza considerare

comunque la difficoltà di realizzazione di un numero di accessi superiori, dovendo fornire la possibilità di accesso a tutte le sottoaree che verrebbero a crearsi) si propone la realizzazione di tale strada ma con un cambio di percorso e riqualificazione delle strade su cui andrà a basarsi.

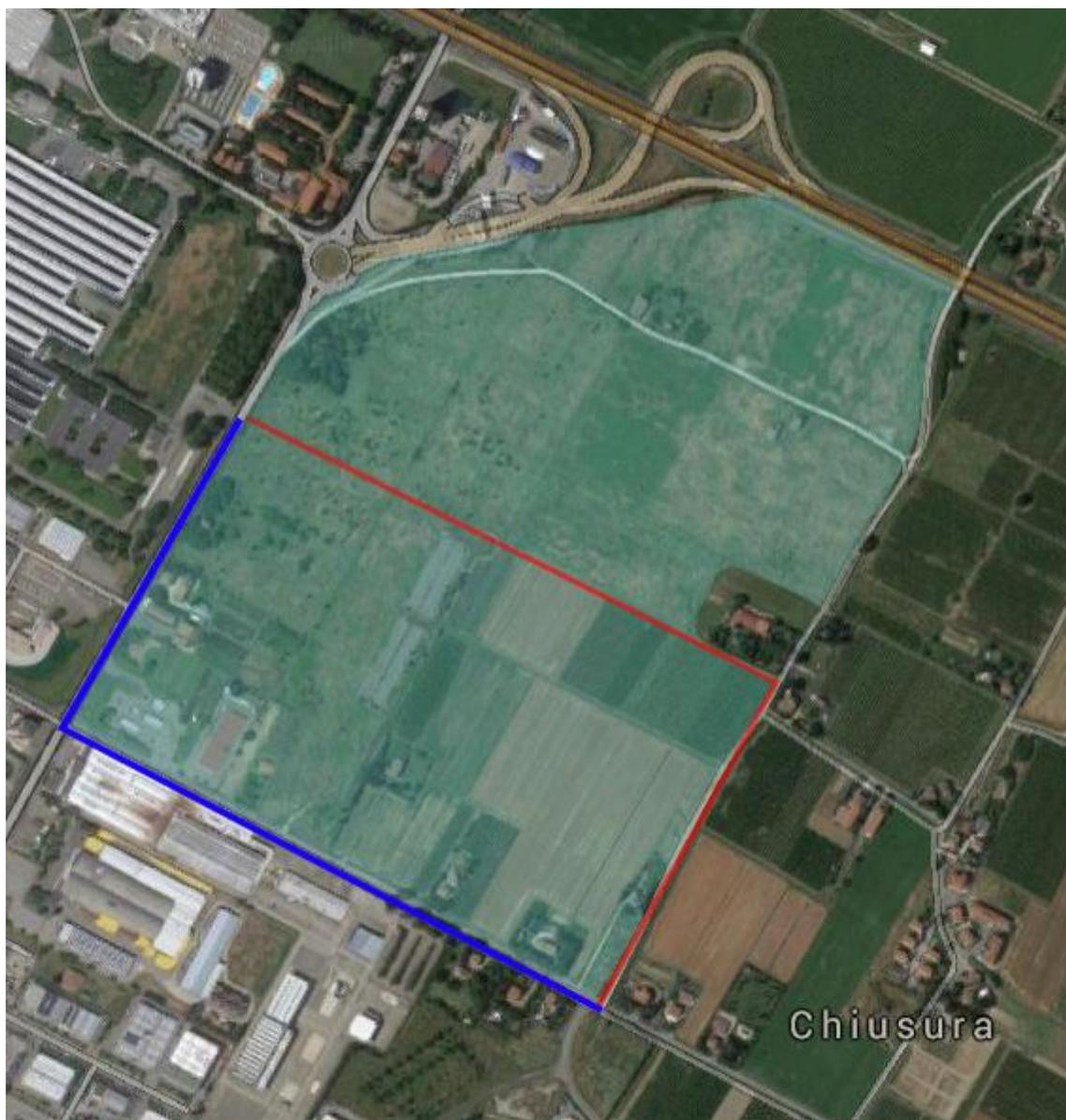


Figura 38: l'area di progetto con indicate la vecchia proposta di strada regionale (rosso) e la nuova (blu)

Indicata in blu nell'immagine precedente la nuova strada andrebbe a proseguire su Via Provinciale Selice per poi immettersi in Via Salie. Si suggerisce inoltre di notare come tale cambiamento permetta ai mezzi (ed in particolare ai mezzi pesanti) di raggiungere il medesimo punto con un'unica svolta a dispetto delle tre di progetto precedente.

Si è proceduto poi a proporre una sezione stradale dell'intervento tenendo in considerazione la caratteristica della strada che si è deciso (e da normativa) di catalogare come una strada extraurbana secondaria di categoria C2.

Le misure di legge minime per tale categoria sono:

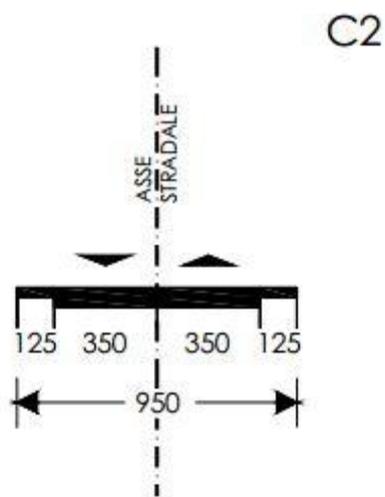


Figura 39: misure minime di strada categoria C2 da normativa

Nel progetto si è considerato di dotare tale percorso di fascia verde e pista ciclopeditone, così da rendere un servizio ulteriore e un'incentivazione a raggiungere l'area mediante mezzi alternativi.

Le indicazioni della Città di Imola prescrivono :

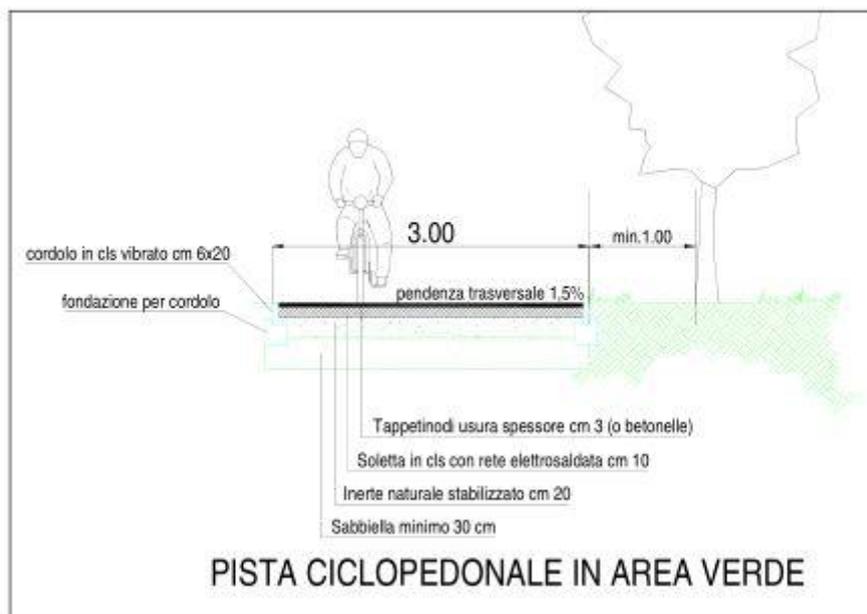


Figura 40: prescrizioni minime per pista ciclabile

Che si riducono a 2 metri per una pista a senso unico. Dovendo considerare (sempre da normativa) una larghezza minima di 2,5 metri per l'area verde su di un lato della pista ma considerando (da progetto preliminare) che tale pista (più area pedonale) sia alberata su entrambi i lati, si propone tale sezione modificata.

I dati minimi di somma sono rispettati ma distribuiti in maniera diversa vista la volontà di una pista a doppio senso su entrambi i lati della strada e nell'impossibilità di sfruttare maggior spazio in larghezza viste le proprietà e funzioni confinanti:

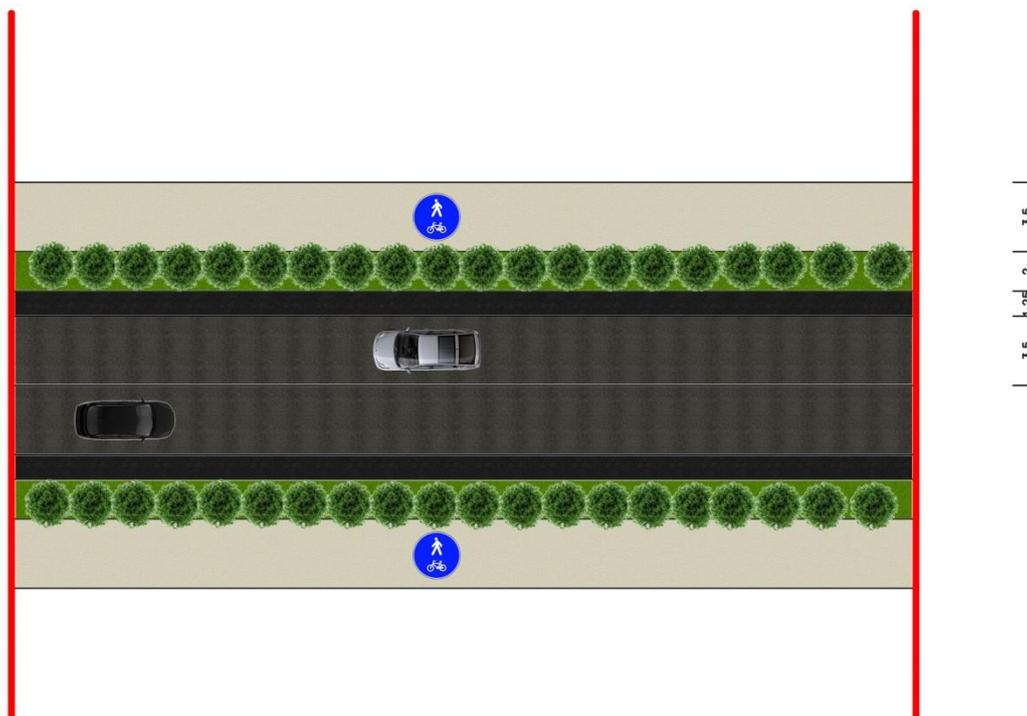


Figura 40: proposta di sezione stradale per gli interventi di urbanizzazione primaria

5.1.2 – Collegamento con i mezzi pubblici

Il servizio di trasporto pubblico urbano di Imola (gestito da Tper) presenta due linee di interesse per il nostro progetto.

Le linee 4 e 44 difatti passano per la stazione centrale (segnalata nei capitoli precedenti come importante punto di interscambio per arrivare alla nostra area) fermandosi al capolinea “Grieco Poste”, a circa 1 chilometro di distanza dall’ingresso progettato del parco e del centro commerciale.

Si propone quindi (figura seguente) un allungamento della linea con spostamento del capolinea (linea blu scura) nella relativa nuova fermata di progetto, che fungerebbe da collegamento per il parco verde in dotazione, centro commerciale, parco tematico.

-la superficie di vendita è di norma inferiore a quella lorda e anche a quella utile, si considererà quindi l'80% di quella lorda (per l'utile abbiamo usato il 90% di quella lorda).

-calcolando la superficie di vendita come il 70% di quella lorda totale dell'impianto di base dell'intero centro, vado a dividerla per due e per una metà considererò gli standard minimi per esercizi non alimentari di poco inferiori agli 800 mq, per l'altra metà quelli per gli esercizi sopra gli 800 mq.

Notare che la cifra del 70% è stata presa in considerazione del fatto che tutta l'area del centro commerciale rappresenta area di vendita-magazzini,uffici,ecc-gallerie,servizi. Siccome nello studio al cap.4 sui centri commerciali si era parlato di una GLA media dell'80% che però comprendeva anche i magazzini, che noi invece qui non consideriamo, si ritiene opportuno declassare ulteriormente tale dato.

Le superfici in oggetto quindi sono riportate nella tabella seguente:

Superficie	Calcolo	Risultato
Lorda	Area x numero di piani	15975*2= 31950 m q
Utile	90% S.L.	28755 mq
Di Vendita	70% S.L.	22365 mq

Tabella 25: calcolo delle superfici del centro commerciale

Come accennato precedentemente, e rifacendosi alle indicazioni del documento di cui sopra, il numero di posti auto richiesti per il centro commerciale in progetto risulta dai calcoli sottostanti:

Standard	Riferimento	Dato	Risultato
Non alimentare	400mq<x<800mq	1 posto ogni 25 mq	447,3 posti
Non alimentare	800mq<x<1500mq	1 posto ogni 20 mq	559,1 posti
		Totale	1006

Tabella 26: calcolo dei posti auto pertinentiali

Tale dato ci indica che al momento della prima proposta di progetto mancavano ancora 175 posti auto pertinentiali.

Le proposte quindi potrebbero essere due:

- recuperarli nell'area attigua non essendo un numero così elevato;
- creare un parcheggio multipiano anche di due soli livelli dove recuperare i posti di pertinenza.

Si è scelto di procedere con un mix di soluzioni.

Rispetto alla prima ipotesi di progetto il centro commerciale è stato avvicinato alla strada, guadagnando spazio e sfruttando la superficie di confine prima adibita a verde ma poco usufruibile vista la forma a "striscia" chiusa tra la strada e l'edificio. Tale superficie, grazie a una riorganizzazione del comparto ha permesso di guadagnare posti auto e permettere la creazione del parco pubblico di cui si parlerà successivamente.

Tali posti auto pertinenziali e con ingresso separato dalla strada principale, sono stati organizzati su due piani, così che i visitatori potessero accedere direttamente anche al piano superiore (questo anche per una questione di marketing che vede spesso "sacrificati" i piani superiori dei centri commerciali, con minor afflusso).

A livello puramente preliminare, utile a calcolare lo spazio necessario alle rampe, seguendo le indicazioni da documento esecutivo presente in bibliografia, si parla di interpiano di 2,70 (si considererà 3 metri), dimensioni degli stalli già utilizzati di 5*2,5 m e pendenza delle rampe max del 15% (la si prenderà del 10%).

Si conteggiano nuovamente i posti auto risultanti pertinenziali (il tutto basato su due piani di parcheggio):

Numero piani	Posti Auto Pertinenziali Multipiano	Posti Auto Pertinenziali solo a terra	Posti Auto Richiesti
2	553*2=1106	95	1006

Tabella 27: totale dei posti auto

Si ha quindi addirittura un esubero che da un lato copre da possibili necessità di riduzione dello spazio per i lavori esecutivi, impianti e varianti, dall'altro copre già un eventuale afflusso superiore al calcolo effettuato in determinati periodi e giornate.

Superando già la cifra richiesta grazie al parcheggio multipiano, l'area a destra di tale struttura (confinante con la fermata del bus di nuova realizzazione) si considera utilizzabile per espansione del parcheggio nel caso di necessità ma utilizzabile nella prima fase come semplice fascia verde.

5.1.4 – Parco verde pubblico e relativi parcheggi

Questo parco inserito nella zona ovest dell'intervento e l'area di parcheggio rientreranno nel calcolo delle dotazioni opportunamente consegnate al comune.

A differenza di come si vedrà successivamente per altra area, invece che consegnare una superficie spoglia, si presuppone un accordo per la realizzazione di parco pubblico e relativi posti auto, considerato un intervento complementare dei servizi forniti ora alla zona.

Il documento di urbanizzazione primaria di Imola da' anche chiare indicazioni riguardo le superfici di verde, alberature, ecc. dei parchi pubblici. Siccome il progetto del parco al momento è solo un'ipotesi di dotazione che il comune dovrà approvare, si progetta preliminarmente il parco dotandolo di aree a prato, alberature, area riservata ai cani (sgambnatotio) e skate park, seguendo quella che è la prassi comune e per esperienza.

Riferendosi al documento già visto e presente in bibliografia recante le norme di realizzazione di opere di urbanizzazione primaria nel comune di Imola, per quanto riguarda i parcheggi viene semplicemente sottolineata la:

-possibilità di poter parcheggiare nelle vicinanze dell'ingresso principale.

Tali parcheggi risultano separati come ingresso dalla strada principale e da quelli vicini del centro commerciale. Tale caratteristica fa sì che i posti auto possano essere distribuiti su due piani considerando come superficie di dotazione la somma dei due piani creati (si veda nel dettaglio paragrafo relativo).

Numero piani	Posti Auto Pubblici Multipiano	Posti Auto Pubblici solo a terra	Posti auto Totali
2	137*2=274	32	306

Tabella 28: totale dei posti auto

A differenza dei posti auto pubblici progettati ad uso pertinenziale del centro commerciale, si è optato per una distribuzione a spina di pesce

(inclinazione di 45°) in modo da proporre secondo normativa una corsia di marcia di soli 4,5 metri più consona ad un unico senso di marcia.

Il numero totale risulta, da esperienza, più che soddisfacente.

Si sottolinea come lo spazio delle alberature e del verde per tali parcheggi (di norma regolamentato come indicazione di minima superficie) risulta differente dalle indicazioni a causa della sua struttura multipiano che impedirebbe al verde un normale sviluppo, in particolare al piano terreno coperto. Superficie verde, sottoforme di vasche, è comunque lasciata al piano superiore scoperto nel caso si decida di non operare una superficie ulteriore atta ad ospitare un sistema di impianto fotovoltaico.



Figura 4 Figura 43: parcheggi pertinenti del parco

5.1.5 – Parco tematico: organizzazione dei parcheggi

Rispetto al progetto di prima ideazione in cui tutti i parcheggi si situavano nella zona nord del parco tematico, la seconda e finale ipotesi ha diviso tale area.

Tale necessità si è resa evidente nel momento in cui si è optato di dotare il parco di un'arena nella zona sud, volendo, ad ospitare eventi estranei al parco e quindi utilizzabile a livello locale.

Ovviamente tale arena doveva avere la possibilità di essere raggiunta tramite mezzo personale in area adiacente. Tale parcheggio nel normale svolgimento dell'attività del parco fungerà da parcheggio secondario una volta saturo quello primario, con proprio ingresso e servizi presenti in loco.

Tale scelta è avvalorata, ad esempio, dall'esperienza del parco Parque de Atracciones de Madrid, di avvalorato successo e che presenta due entrate.

Tenendo fede al classico stile del parcheggio a terra (per una questione di costi), l'area a nord rappresenta il numero maggiore di parcheggi.

Da tale area poi si accede direttamente all'hotel (paragrafo relativo) che presenta un proprio parcheggio. A tale area si giunge tramite il proseguo costruito ad hoc della strada regionale di inizio capitolo, mentre per l'area secondaria si è scelto di aggiungere una uscita alla rotonda di progetto in via Lasie onde evitare incroci pericolosi in entrata e uscita.

I dati calcolati nel relativo precedente capitolo parlavano di un numero di auto (in eccesso) calcolato in circa 3000 unità.

Tale dato si riferiva a un calcolo "ottimale" basato sul flusso di visitatori a parco già confermato (stima di alcuni anni) e al giorno tipo a pieno regime.

Confrontando i dati con Mirabilandia si noti come a un numero di visitatori annua di più del doppio (oltre il milione e mezzo) e a punte di 15mila visitatori, corrisponda un dato evidentemente in eccesso di 13mila per il nostro parco in questione.

I dati quindi dei posti auto forniti ed elencati di seguito risultano più che soddisfacenti, anche considerando lo studio e il lavoro fatto per permettere di raggiungere il parco tramite mezzi alternativi (treni e pullman).

Numero piani	Posti Auto Zona A	Posti Auto Zona A	Posti Pullman Totali	Posti auto totali (pullman convertiti in auto secondo la stima di 60 persone a pullman e tre persone per auto)
1	1241	402	31	2303

Tabella 29: totale dei posti a

In particolare per quest'area, per non andare a perdere utile spazio adibito al parcheggio delle auto e per cercare comunque di mediare quello che è l'uso comune di molte aree simili per attività di parco tematico (ovvero la mancanza quasi totale di verde, si veda ad esempio Gardaland come caso emblematico) ed essendo comunque tale area di parcheggio non sottostante alle normative indicate dal comune di Imola per i parcheggi pubblici, si è proceduto come segue:

si è inserito verde pubblico a inizio e conclusione di ogni fila di posti auto nonché in tutti gli spartitraffico e rotonde presenti. Si è poi comunque progettato ogni posto auto a superficie permeabile.

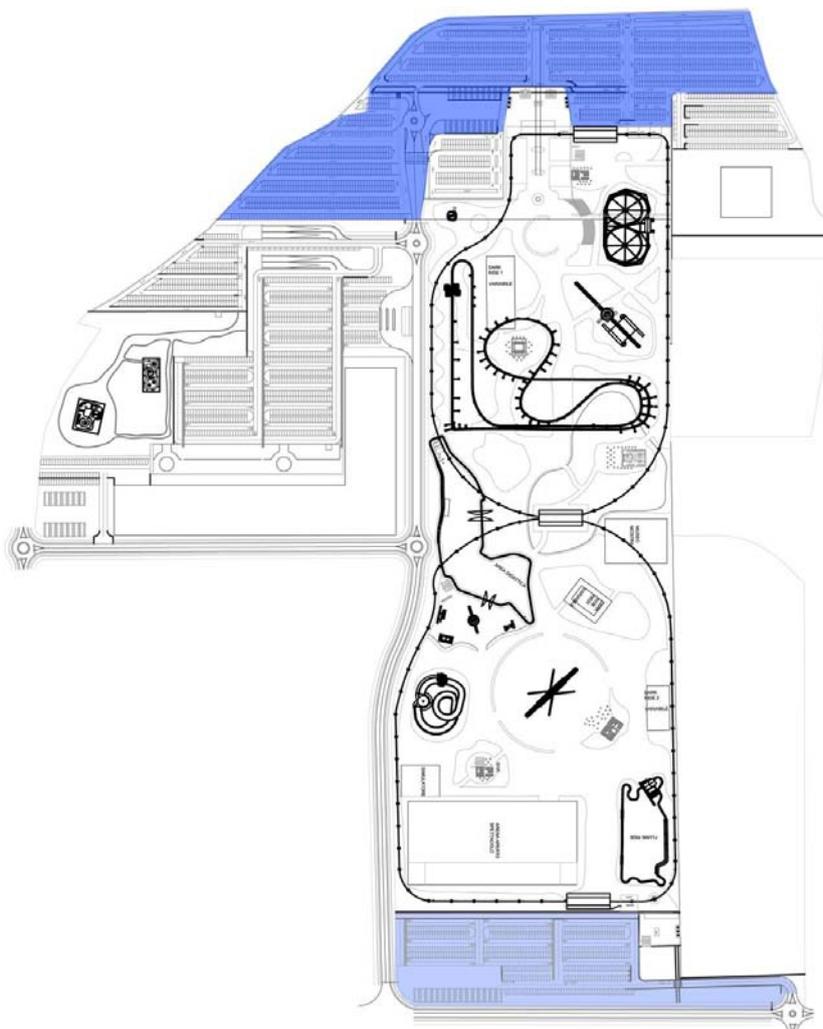


Figura 44: parcheggi pertinenti del parco tematico (blu scuro area principale A)

Si è ovviamente proceduto alla progettazione preliminare di un'area sosta per staff e scarico in corrispondenza dell'ingresso principale: i posti auto risultanti sono 114 (esclusa area scarico).

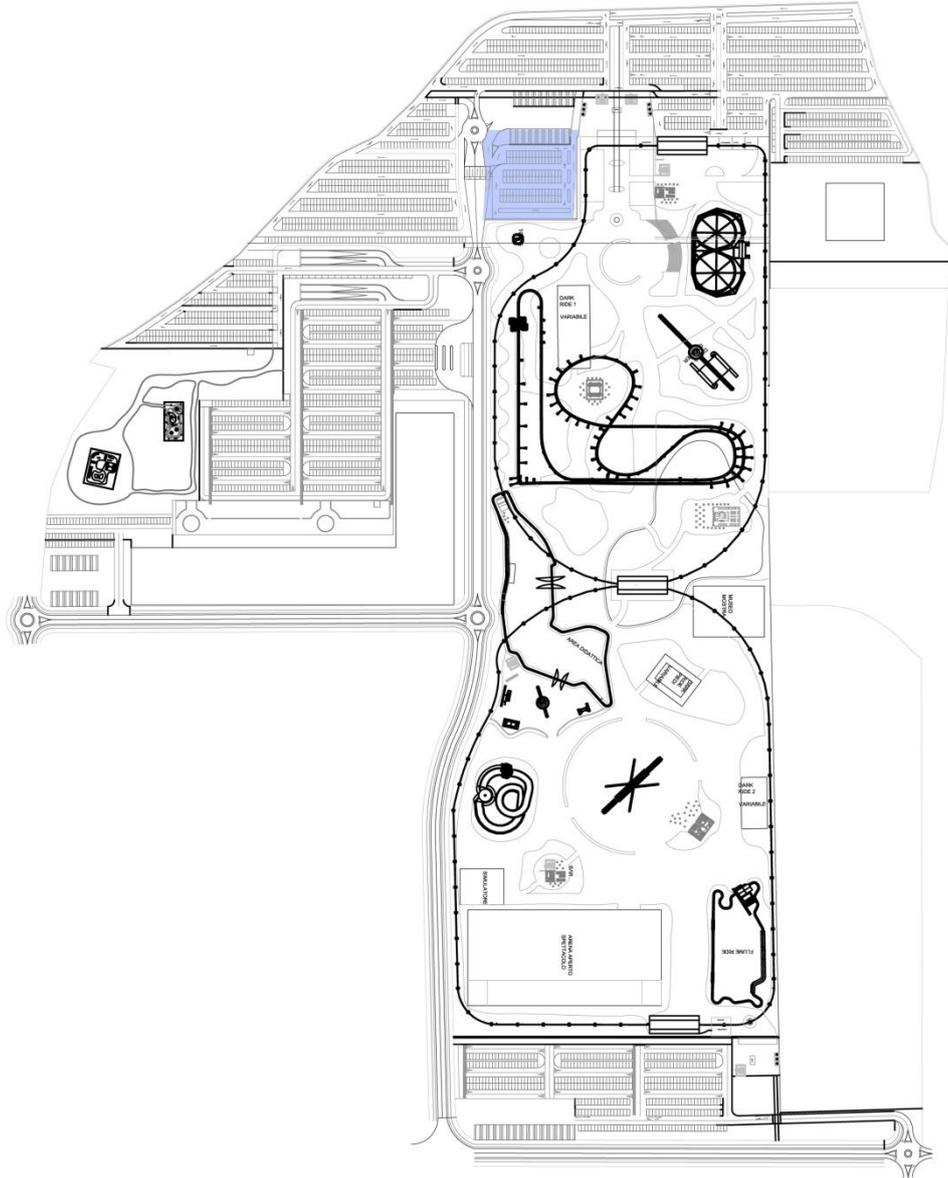


Figura 45: parcheggi pertinenti dello staff

5.1.6 – Hotel: organizzazione dei parcheggi

Per l’hotel si è considerata una superficie lorda di 50 mq a camera (leggermente superiore agli standard attuali ma che tiene conto di eventuali sale congressi o simili) per un totale di 200 camere. Si impone una media di due usufruttori a camera e si deve fornire un posto auto ogni due ospiti, il numero quindi di parcheggi da fornire risulta di 200 unità, cifra raggiunta esattamente in questa cifra.

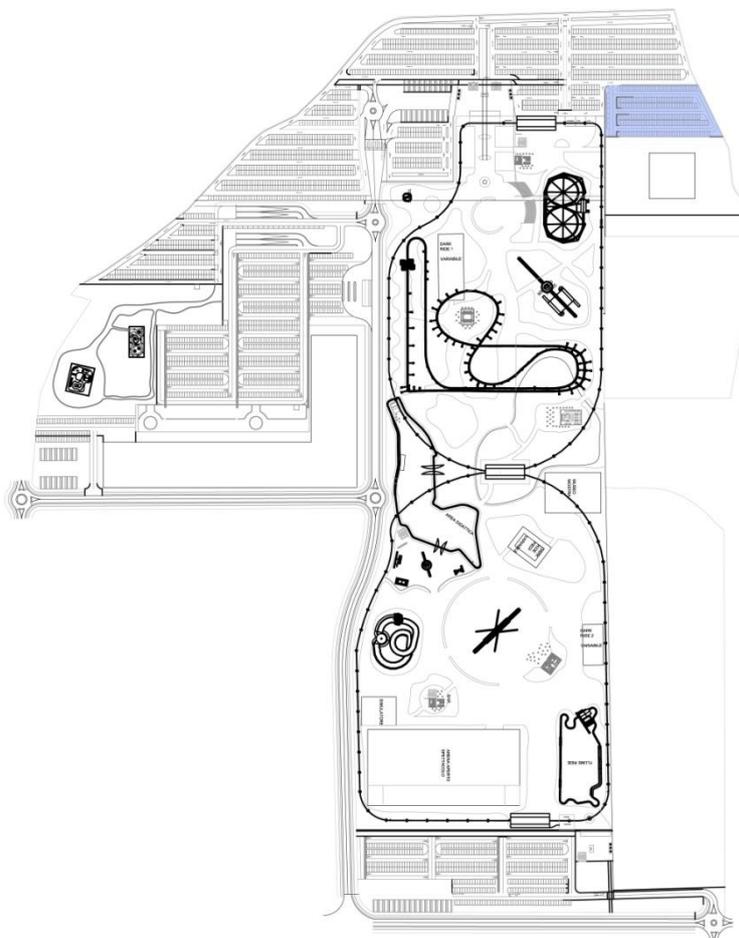


Figura 46: parcheggi pertinenti dell’hotel

5.2 – DOTAZIONI IN CESSIONE AL COMUNE

Secondo gli standard urbanistici dovrò fornire all'amministrazione dotazioni pari a (PSC):

per gli insediamenti terziari (direzionali, alberghieri, commerciali al dettaglio, i pubblici esercizi, l'artigianato di servizio alla residenza e/o alla persona e uffici pubblici e/o privati): 100 mq per ogni 100 mq di Su netta.

Ovvero per ogni mq di superficie netta (ovvero la superficie netta di tutte le mie nuove costruzioni, che nel progetto al momento saranno da considerare come superficie coperta al 90% per il numero dei piani non avendo progettato al dettaglio gli edifici) dovrò dare in dotazione attraverso aree di norma lasciate al comune o attraverso già una costruzione di parco, scuole, ecc concordato col comune stesso. L'area del parco vero e proprio più il suo parcheggio non può essere usata per fornire dotazioni in quanto, essendo attività privata e chiusa non posso considerarla idonea. Tutte le dotazioni quindi dovranno essere recuperate nell'area del centro commerciale e nella fascia considerata utile per l'hotel e l'espansione del parco.

Ora si effettua un calcolo il più possibile preciso delle dotazioni da consegnare al comune in base alla superficie utile netta (come da Psc di Imola). Si studino i "3 ambiti" separatamente per giungere a un dato più preciso:

Ambito	Superficie Utile Lorda	Superficie Utile netta (90% S.U.L.)	Totale dotazione da consegnare	Totale dotazione consegnata
Parco	16272 mq	14645 mq	14645 mq	0
Centro commerciale	31945 mq	28755 mq	43400 mq	43449 mq
Hotel	10000	9000 mq	52400 mq	52730,3

Tabella 30: calcolo delle dotazioni di indici urbanistici

Nel calcolo di quella consegnata non è stato conteggiata la superficie delle strade anche se opere di urbanizzazione in quanto non rientrano nelle dotazioni.

Per quanto concerne il parco si può notare, come già anticipato, che nessuna area risulta disponibile alla cessione.

Per quanto riguarda la zona del centro commerciale si è optato per la cessione (e già progettazione) di un parco pubblico con relativo parcheggio di due piani.

L'area dell'Hotel inoltre, stabilita a priori una scala di grandezza dell'intervento e dei relativi spazi necessari a parcheggi e altro, ha fornito il restante spazio necessario considerato idonea in quanto superficie ampia e compatta che si dimostra utilizzabile per i più disparati scopi.

Così facendo resta disponibile come da volontà di progetto un'area di espansione a sud est del parco.

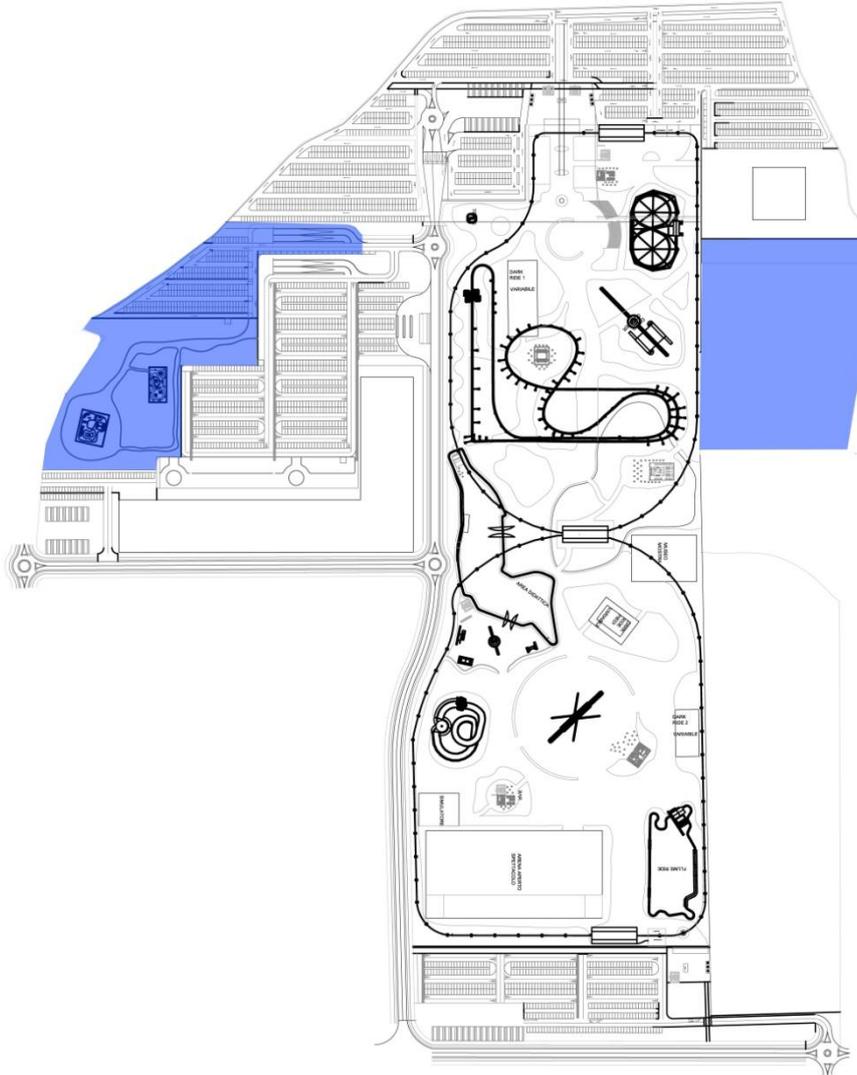


Figura 47: aree in dotazione per standard urbanistici

5.3 – IL PARCO TEMATICO: “IL PARCO DEI MOTORI”

Si giunge ora a fornire dati e indicazioni di progetto dell'attività centrale di tutto l'intervento: il parco tematico. Si affronteranno di seguito le scelte progettuali e di ogni singolo elemento del parco vero e proprio, attrazioni comprese.

5.3.1 – Progetto e verifica del parco

Basandosi sulle indicazioni del CAP 3 e i dati ricavati dal confronto con Park Asterix (nonché con indicazioni recuperate da esperienze personali in base a visite sul luogo di parchi di vario genere sparsi per l'Europa) i seguenti sono i risultati raggiunti mediante la prima proposta di progetto presentata (i dati quando riferiti a un numero di visitatori sono basati sul numero di visitatori massimo previsto orario nel giorno tipo):

Definizione	Obiettivo	Risultato	Info
Attrazioni per visitatore per ora	$1,5 < x < 2,5$	2,44	Ogni visitatore deve, grazie alla portata oraria delle attrazioni, riuscire a usufruire di almeno 1,5 attrazioni per ora
Posti a sedere contemporaneamente	408	544	Si calcola come picco orario. Si considera a priori almeno un numero di 4 panchine da 4 posti per attrazione più altrettante sparse. Non si considerano i tavoli esterni dei ristoranti.
Superficie pedonale	15291	74652	Cifra che non tiene conto di eventuali arredi urbani, verde o altre installazioni diverse dal verde fisso e attrazioni che sicuramente nel progetto esecutivo ne ridurranno il numero.
Bagni	26	27	Uno ogni 200 visitatori. Questa cifra considera solo i tre blocchi adibiti interni. Vi sono poi tre blocchi esterni dalle casse più i servizi dei locali di ristorazione.
Posti per mangiare	612-1784	876	L'esperienza parla di un 12% dei visitatori, un caso estremo è quello in cui 35% dei visitatori mangi contemporaneamente. Il calcolo raggiunto qui prevede 110 tavoli da 4 persone esterni e 109 tavoli interni:

			ovviamente nel progetto esecutivo vi sarà una zona picnic oltre al fatto di poter aumentare in alcune zone i tavoli stessi.
Posti per spettacoli	153	3250	Il numero è particolarmente elevato perché tiene conto in primis del semicerchio d'ingresso in cui sono previsti solo alcuni spettacoli di inizio e fine giornate, inoltre il parco prestandosi molto a spettacoli in quanto tematico presenta un'arena di notevoli dimensioni per spettacoli con mezzi motorizzati, inoltre trovandosi al confine sud del parco si ipotizza un possibile utilizzo "esterno" nei giorni/orari/periodi di chiusura.

Tabella 31: standard da raggiungere per il parco tematico

5.3.2 – Attrazioni tipo e misure

Per quanto riguarda le attrazioni ci si è basati sulle tipologie più comuni e attrattive di realtà esistenti a livello nazionale e non solo (Mirabilandia, Europa Park, Parque de Attracciones de Madrid, Heide Park, ecc.), considerando però l'inserimento di alcune tipologie particolarmente adatte alla tematizzazione del parco (es. simulatore-dark ride, ecc).

Questo ultimo tipo particolare di attrazione (al coperto) si presta molto bene a una possibile personalizzazione nonché a una visita didattica anche in giornate sfavorevoli dal punto di vista meteorologico.

Quasi tutte le attrazioni sono di produzione dell'italiana Zamperla con cui si è collaborato nella fase iniziale di ricerca dati ed eventuale investimento e attualmente interessata allo sviluppo del progetto.

I dati quindi su capacità oraria e portata sono reali e riferiti alle attrazioni di cui purtroppo non si è potuto avere modelli 3d che quindi sono stati realizzati personalmente il più fedelmente possibile per riuscire a dimensionare al meglio gli spazi e gli utilizzi degli stessi (si riporteranno qui solo alcuni esempi di modello prodotto, per quelli completi si rimanda all'allegato D.

MOTO COASTER

Dati tecnici	
Lunghezza	70 m
Larghezza	40 m
Altezza	13 m
Lunghezza percorso	450 m
Numero di treni	2
Passeggeri per treno	12
Capacità oraria teorica	800 pph
Velocità massima	60 km/h



Figura 48: foto dell'attrazione

LAUNCH COASTER

Dati tecnici	
Lunghezza	180 m
Larghezza	150 m
Altezza	60 m
Lunghezza percorso	1350 m
Numero di treni	6
Passeggeri per treno	16
Capacità oraria teorica	1200 pph
Velocità massima	121 km/h



Figura 49: foto dell'attrazione

HYDRO LIFT

Dati tecnici	
Lunghezza	33 m
Larghezza	27 m
Altezza	15 m
Lunghezza percorso	255 m
Numero di treni	8
Passeggeri per treno	6
Capacità oraria teorica	700 pph



Figura 50: foto dell'attrazione

DARK RIDE 1

Dati tecnici	
Area	1625 mq
Scene	8
Schermi 3d	8
Lunghezza percorso	197 m
Numero di treni	20
Passeggeri per treno	4
Capacità oraria teorica	960 pph
Durata	5 min



Figura 51: pianta dell'attrazione

DISK'O

Dati tecnici	
Lunghezza	24,55 m
Larghezza	9,68 m
Altezza	10 m
Numero di treni	1
Passeggeri per treno	24
Capacità oraria teorica	600 pph



Figura 52: foto dell'attrazione

CRAZY BUS

Dati tecnici	
Lunghezza	10 m
Larghezza	6 m
Altezza	7 m
Numero di treni	1
Passeggeri per treno	24
Capacità oraria teorica	480 pph



Figura 53: foto dell'attrazione

DARK RIDE 2	
Dati tecnici	
Area	799 mq
Scene	10
Schermi 3d	10
Lunghezza percorso	103 m
Numero di treni	9
Passeggeri per treno	4
Capacità oraria teorica	720 pph
Durata	5 min

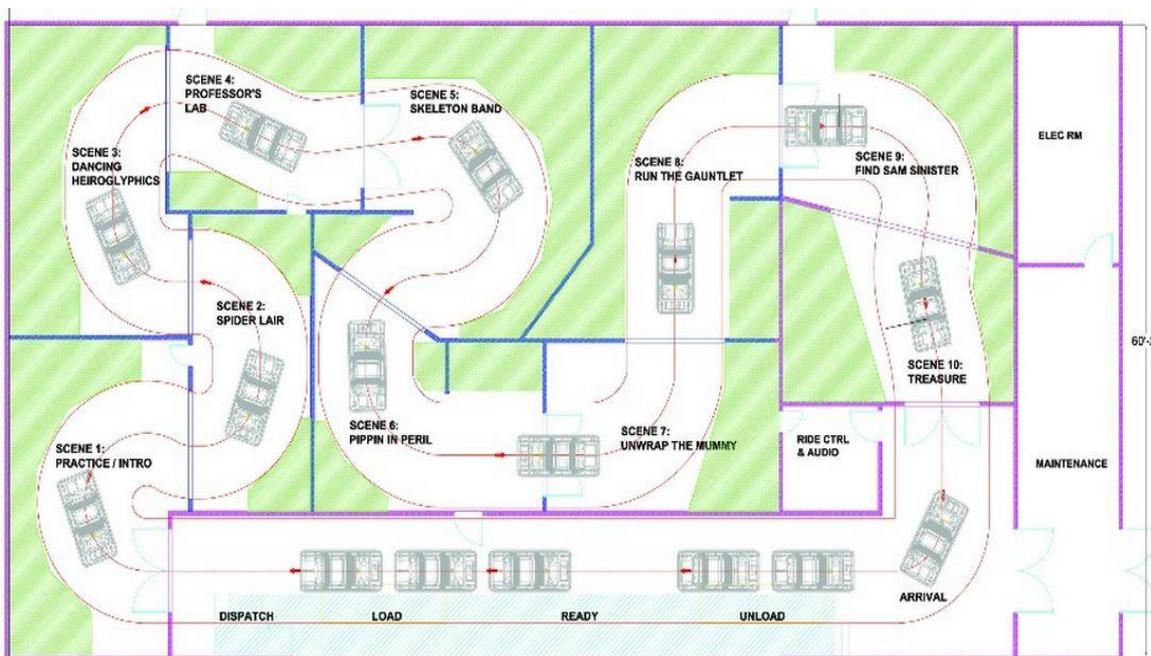
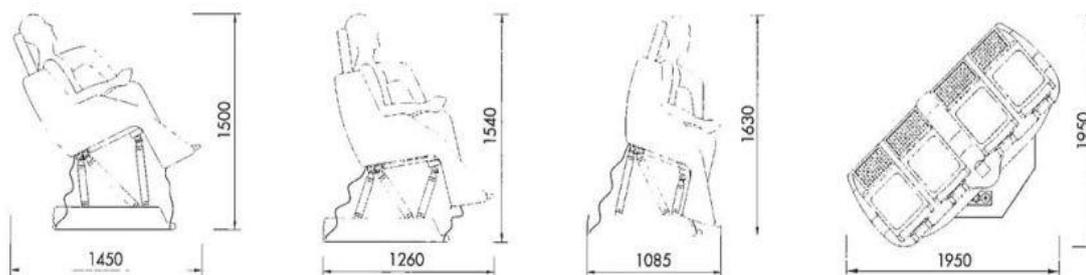


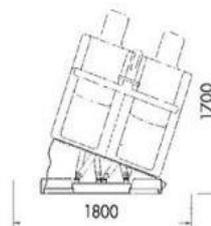
Figura 54: pianta dell'attrazione

SIMULATORE

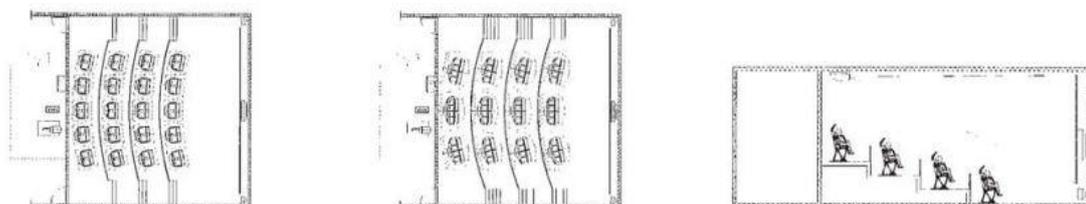
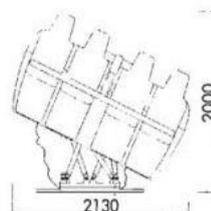
Dati tecnici	
Lunghezza	34 m
Larghezza	28 m
Numero di file	5
Passeggeri per fila	12
Capacità oraria teorica	720 pph


Technical Data
MMS 2

Pitch	+/- 17 degrees
Roll	+/- 15 degrees
Yam	+/- 24 degrees
Acceleration	max. 2g
Velocity	max. 250 mm/sec. (9.84"/sec.)


MMS 4

Pitch	+/- 20 degrees
Roll	+/- 20 degrees
Yam	+/- 25 degrees
Acceleration	max. 2g
Velocity	max. 250 mm/sec. (9.84"/sec.)


Figura 55: pianta dell'attrazione

U-DRIVE

Dati tecnici	
Lunghezza	190 m
Larghezza	70 m
Lunghezza percorso	450 m
Numero di treni	23
Passeggeri per treno	2
Capacità oraria teorica	1000 pph
Velocità	10 km/h

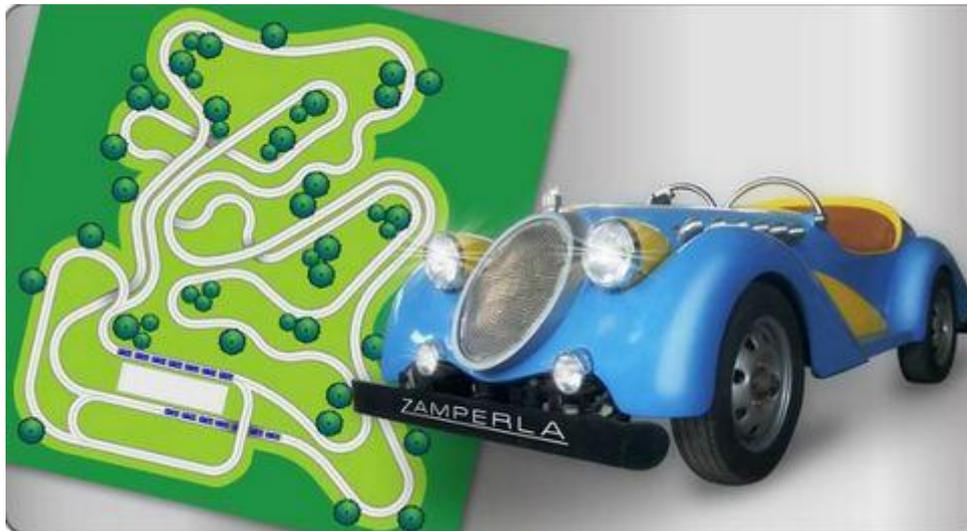


Figura 56: pianta dell'attrazione

DARK RIDE A PIEDI

Dati tecnici	
Area	375 mq
Scene	10
Schermi 3d	10
Lunghezza percorso	150 m
Numero di persone per gruppo	10
Gruppi	1 o 2
Capacità oraria teorica	60 pph
Durata	10 min



Figura 57: pianta dell'attrazione

Z-FORCE	
Dati tecnici	
Lunghezza	8 m
Larghezza	8 m
Altezza	53 m
Numero di treni	4
Passeggeri per treno	5
Capacità oraria teorica	650 pph



Figura 58: foto dell'attrazione

MONORAIL**Dati tecnici**

Lunghezza percorso	2000 m
Numero di treni	8
Passeggeri per treno	6
Capacità oraria teorica	900 pph



Figura 59: foto dell'attrazione

SPEEDWAY

Dati tecnici	
Lunghezza	12 m
Larghezza	6 m
Altezza	4 m
Numero di treni	16
Passeggeri per treno	2
Capacità oraria teorica	400 pph



Figura 60: foto dell'attrazione

HAPPY SWING

Dati tecnici	
Lunghezza	4,5 m
Larghezza	7,1 m
Altezza	5,4 m
Numero di treni	1
Passeggeri per treno	12
Capacità oraria teorica	360 pph



Figura 61: foto dell'attrazione

FLUME RIDE

Dati tecnici	
Lunghezza	94,5 m
Larghezza	50,4 m
Lunghezza percorso	300 m
Numero di treni	13
Passeggeri per treno	4
Capacità oraria teorica	1200 pph



Figura 62: foto dell'attrazione

DISK'O COASTER	
Dati tecnici	
Lunghezza	81,5 m
Larghezza	11,3 m
Altezza	15,5 m
Lunghezza percorso	92 m
Numero di treni	1
Passeggeri per treno	40
Capacità oraria teorica	600 pph
Velocità	14 rpm



Figura 63: foto dell'attrazione



Figura 64: realizzazione modello 3d dell'attrazione

GIANT WHEEL	
Dati tecnici	
Lunghezza	60 m
Larghezza	20 m
Altezza	90 m
Passeggeri	264
Capacità oraria teorica	1980 pph



Figura 65: foto dell'attrazione

Si noti inoltre la presenza di un museo di 55 per 40 m adattabile a diversi tipi di mostre e funzioni.

5.3.3 – Analisi portata attrazioni

I dati riguardanti la capacità oraria, capacità singola e dimensioni sono stati fedelmente considerati dalle schede tecniche delle ditte di produzione delle attrazioni.

I dati seguenti riportati sono quelli che hanno fatto sì di poter raggiungere l'importante standard impostoci di almeno 1,5 attrazioni visitate dal visitatore ad ora.

Si noti come la cifra di visitatori considerata in questo calcolo sia il totale del picco orario, dato sovrastimato in quanto nello stesso momento, con percentuali differenti, vi saranno visitatori sulle attrazioni, in coda, nei punti ristoro, agli spettacoli e in giro per il parco.

E' anche vero d'altronde che la portata oraria è calcolata come se le attrazioni fossero sempre piene al 100%, dato questo non verosimile ma che considerando momenti di picco si avvicina alla realtà.

Numero	Nome Attrazione	Capacità Oraria	Capacità Singola
1	Moto Coaster	800	24
2	Launch Coaster	1200	96
3	Hidro Lift	700	48
4	Dark Ride 1	960	80
5	Disk'O	600	24
6	Crazy Bus	480	24
7	Dark Ride 2	720	36
8	Simulatore	720	60
9	U-Drive	1000	45
10	Dark Ride a piedi	60	10
11	Z-Force	650	20
12	Monorail	900	48
13	Speedway	400	16
14	Happy Swing	360	12
15	Flume Ride	1200	52
16	Disk'O Coaster	600	40
17	Giant Wheel	1980	264
	Totale	13330	899

Tabella 32: calcolo delle capacità delle attrazioni

5.3.4 – Norme e valori superfici del parco

Nonostante qualcosa si sia già accennato nei paragrafi precedenti per necessità di calcolo connesso agli standard totali dell'intervento, si riportano (con valori di norma relativa) le superfici di studio del parco (definizioni da documento E):

Superficie	Valore raggiunto	Percentuale Raggiunta	Valore da raggiungere	Percentuale da raggiungere
Superficie totale	155635,7	#	#	#
Uf max	0,105 mq/mq	10,45%	0,9	90%
Ip min	49410	31,75%	31518	20%
Sa max	#	#	2929	20% SU
Q max	15958	10,25%	108945	70%

Tabella 33: indici urbanistici

N.B. per la superficie permeabile si è considerata quella “verde” in buona approssimazione.

5.3.5 – Forma e organizzazione

Il parco così studiato e sviluppatosi non segue alla lettera i dettami delle due forme principali indicate nel paragrafo 3.7.3. Questo accade in considerazione di due fattori principali:

- la forma dell'area particolare, essendo fondamentalmente rettangolare e che quindi non si presta facilmente a semplificazioni di percorsi “circolari”;
- l'area di sviluppo già adibita a un futuro sviluppo ma che al momento rappresenta una parte mancante della forma ideata in toto.

Partendo comunque dall'ingresso principale si trova una via principale (di dimensioni superiori) che porta direttamente al lago centrale. Questa strada potrebbe essere identificata come il *corridor* della Hub and Spoke.

A questo punto il central Hub verrebbe a delinarsi nel lago centrale che, oltre alla posizione, risalta per ospitare il maggiore dei punti ristoro e la stazione centrale del sistema di trasporto su monorotaia.

Effettivamente da qui il visitatore ha la possibilità di raggiungere le 4 aree progettate senza essere obbligato a passare per tutte le altre.

Indicativamente quindi le aree principali risultano le seguenti (rispecchiando lo schema di figura 25):

- entrance (l'entrata con relativi servizi)
- area 1, nord (attraversata dal corridor, il che si distacca dal classico schema) con attrazioni thrill e comunque adrenaliniche.
- Central hub
- Area 2, ovest (area riservata alla famiglia e ai bambini con attrazioni dedicate)
- Area 3, sud (dedicata a famiglia e adolescenti con attrazioni di tipo tematico e con la presenza del museo)
- Area 4, est (area di sviluppo indicata che completerebbe lo schema dell'hub and spoke).

5.4 – RISOLUZIONE DI VINCOLI E CRITICITA'

Tale paragrafo si occupa di risolvere alcune questioni problematiche risultanti da spetti studiati nel capitolo 2 in particolare nel paragrafo riguardante il contesto pianificatorio.

5.4.1 – Via Selice, 48: bene con caratteristiche di bene culturale

Tale bene (o insieme di beni) si situa a cavallo della via Selice, nell'area di nostro interesse ASP AN 2.7.

Tale complesso (descritto e documentato fotograficamente nell'allegato B di tale tesi) presenta organismi edilizi di diverso tipo.

Tali tipi ovviamente, oltre ad avere caratteristiche intrinseche differenti presentano anche particolari condizioni di possibilità di recupero, restauro o demolizione, come descritto dettagliatamente nell'allegato C.

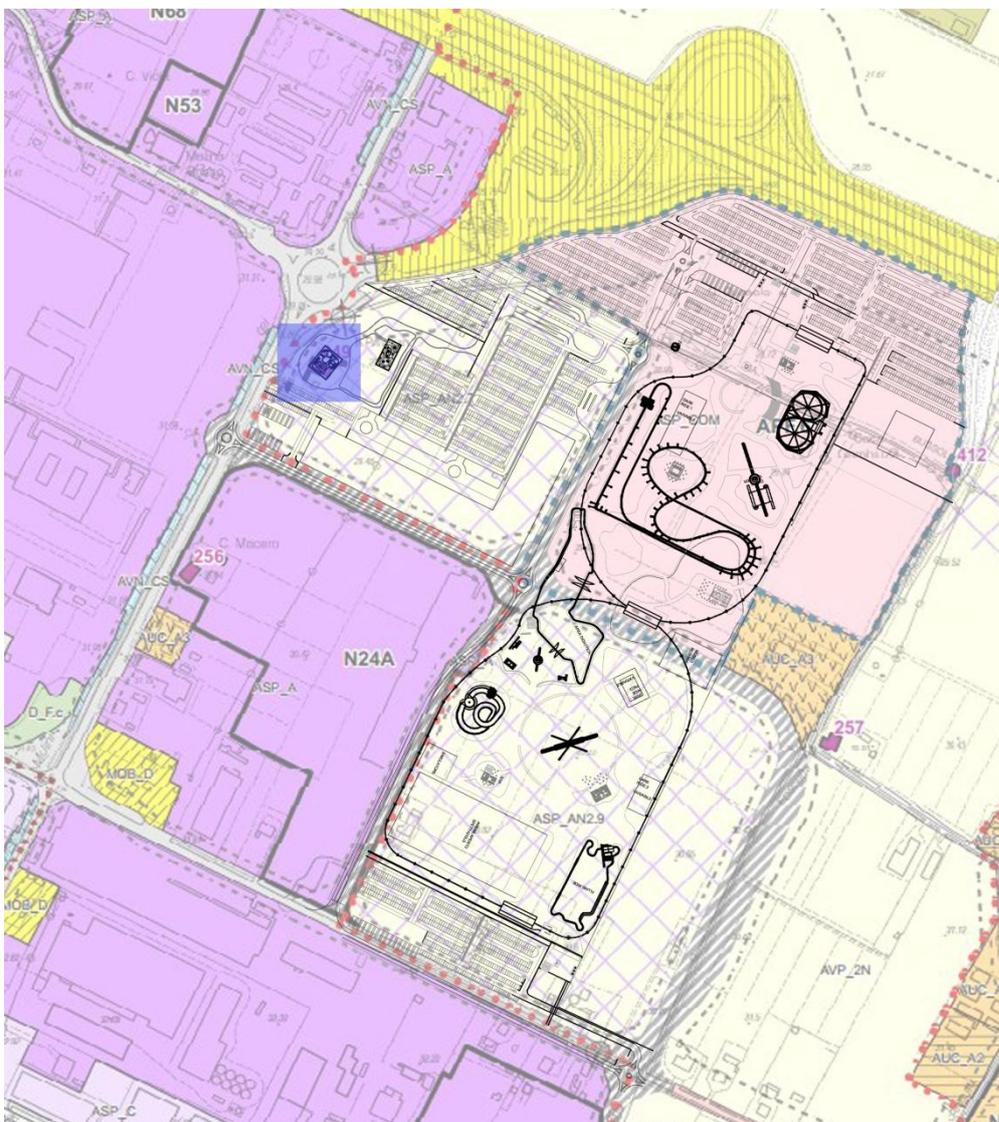


Figura 66: il rettangolo blu rappresenta la localizzazione del bene all'interno del progetto dell'area

Premesso che non risulta affatto casuale che tale complesso ricada all'interno di un'area progettata a parco pubblico, le soluzioni risultano quindi due:

-rispettare le indicazioni dell'allegato C che permette per tutti e 4 i tipi interventi di ripristino, restauro, consolidamento, ecc. e adibire tali strutture rinnovate a servizi sempre permessi da tali schede del RUE riassumibili in:

g1.2) Servizi sanitari e assistenziali;

g1.4) Attività culturali sociali e politiche;

g2.2) Sanità, Servizi sociali e assistenziali;

g2.4) Attività culturali sociali e politiche.

-valutazione della possibilità di rimozione del vincolo e possibilità di demolizione del complesso.

Se la prima possibilità risulta comunque essere in linea con le indicazioni già presenti nel RUE (e andando anche incontro a una possibilità di ulteriore dotazione urbanistica più specifica), si presenterà di seguito una breve disamina per cui, a parere di chi scrive, l'intervento da preferirsi sia la demolizione per una più congrua e omogenea progettazione del comparto in cui, tali beni, risultano quanto meno già superflui allo stato di fatto.

Innanzitutto la documentazione fotografica ci conferma lo stato di totale abbandono e decadimento delle strutture in essere che, per poter essere sfruttate, necessiterebbero di lavori di restauro anche strutturale.

Tali beni poi, se confrontati ad altri delle stesse categorie già presente nelle schede tecniche del RUE, non presentano caratteristiche individuali particolari tali da giustificare ne un salvataggio allo stato di fatto ne un intervento particolarmente costoso per ripristinarli in vista di usi probabilmente non necessari nell'area in questione.

Nell'allegato A, scheda 16 inoltre, nonostante nel paragrafo relativo alle trasformazioni e indirizzi progettuali venga citato il "recupero di edifici di interesse storico", nel paragrafo relativo ai vincoli di cui tener conto tale indicazione non viene minimamente accennata.

Risulta inoltre quanto meno già da tenere in considerazione che l'area confinante ed adibita a polo funzionale (precedentemente un multisala in progetto), faceva ricadere l'interesse dell'area su funzioni ben diverse da quelle che gli interventi prescritti permetterebbero.

Quindi senza entrare qui nella disamina della storia del fabbricato che risulta probabilmente difforme da quelle che sono le caratteristiche di tali edifici originari che il regolamento vorrebbe preservare, da un mero punto di vista teorico/economico non è in alcun modo per il sottoscritto giustificabile, tecnicamente e materialmente, culturalmente e concettualmente, un intervento di "restauro" su

di un fabbricato privo di qualsiasi valore e delle più elementari e necessarie caratteristiche tecnico costruttive, strutturali ed igienico sanitarie, di sicurezza e comfort per un vivere contemporaneo. Dalle esigenze di resistenza ai sismi a quelle di classificazione energetica, di risposta alle esigenze igrotermiche e di salubrità, di risposta all'inquinamento acustico.

Quindi per attuare la seconda soluzione (preferibile) e quindi la demolizione, si dovrebbe richiedere al comune il declassamento di tale complesso.

[5.4.2 – Elementi della centuriazione](#)

Anche questa caratteristica era già stata affrontata nel capitolo 2 sottolineando come sostanzialmente i percorsi principali della centuriazione rimanessero intatti nel progetto.

Come si osserva dall'immagine seguente, l'andamento dell'intervento mantiene comunque l'orientazione storica dei lotti e anche la caratteristica forma quadra degli stessi.

L'unica via segnalata che rientra nell'area è quella a nord dove però l'intervento continua a mantenere orientazione parallela nel suo sviluppo e dove, già lo sviluppo progettuale indicato dal RUE inerente il Polo Funzionale andava a svilupparsi proprio sopra tale elemento.



Figura 67: elementi della centuriazione che si interfacciano col progetto in atto

5.4.3 – Presenza di condotta SNAM

La condotta SNAM di fig. 21 taglia esattamente l'area di interesse. Come già sottolineato in tali fasce gli interventi edilizi sono subordinati al parere del gestore dell'infrastruttura, a cui compete la definizione della fascia di rispetto esatta dal gasdotto in base alle sue caratteristiche. Le fasce di rispetto si applicano altresì alle cabine di riduzione del gas metano ad alta pressione.

Si rimanda pertanto ad accordo col comune e gestore.

6: AGGIORNAMENTI

Nel corso della redazione della presente tesi si sono sviluppate nuove dinamiche sociali e programmatiche a livello di urbanistica del territorio che hanno reso necessario un aggiornamento delle informazioni utili a sviluppare e giustificare il progetto presentato.

Tali ricerche poi hanno portato in superficie anche altri dati utili reperiti solo di recente.

Tali aggiornamenti vengono presentati in questo capitolo con l'indicazione della sezione a cui appartengono relativamente all'indice originario.

6.1- INTRODUZIONE E CASE HISTORY

A questo capitolo che trattava originariamente della storia degli amusement park, dell'evoluzione e dei casi noti sul territorio, in particolare quello regionale dell'Emilia Romagna, vengono aggiunte due importanti situazioni che riguardano da vicino il nostro caso di studio.

6.1.1 Il fallimento del parco tematico di Felifonte

Il progetto del parco tematico di Felifonte è relativamente recente, con l'inaugurazione nel 2003 e la chiusura definitiva nel 2008.

Il parco in questione si relaziona con il nostro progetto per la comunanza di un interessante e innovativo approccio all'idea di "Tema". A Felifonte questo era stato sviluppato basandosi su di una fittizia civiltà i cui resti, ritrovati nel parco, avrebbero dovuto fungere sia da base per le attrazioni che per la tematizzazione.

Tutti gli studi eseguiti nei capitoli precedenti del nostro progetto sono serviti a designare una struttura che non avesse punti deboli sotto nessuno degli aspetti fondamentali che avrebbero potuto comprometterne un futuro sviluppo.

Analizzando velocemente gli errori commessi a Felifonte si può quindi riflettere su di un paragone utile con la nostra proposta.

Come da immagine seguente, considerando la penisola italiana e in particolare l'area del Sud Italia dove solo ultimamente stanno sorgendo grandi strutture, Felifonte si presentava già dall'apertura di grandi dimensioni e con alcune attrazioni di livello (in particolare le torri di caduta e alcuni river).

Il primo errore è stato commesso a livello di comunicazione, aspetto che nella nostra tesi ovviamente non può essere studiato ma che è giusto riportare: la pubblicità difatti è un elemento fondamentale, soprattutto se ci si inserisce come novità assoluta in un territorio povero del prodotto che si vuole commercializzare.



Figura 68: il parco di Felifonte in provincia di Taranto, vista aerea

In secondo luogo, in via progettuale, si è considerato bene il bacino di utenza (l'area è sicuramente una delle più favorevoli del Meridione) ma la distanza dalle vie principali e l'inesistente lavoro per collegarsi alle stesse ha reso poco appetibile l'idea di spostarsi verso questo centro di divertimento. Citando Mirabilandia, Gardaland, Rainbow Magicland e lo stesso Parco dei Motori, salta subito all'occhio questa grande differenza. Tutti i parchi riportati si trovano esattamente nei pressi se non addirittura si affacciano su di una grande via di comunicazione.

Questo aspetto non è secondario in quanto, come detto abbondantemente nel corso di questa tesi, oltre al bacino di utenza è fondamentale rendere accessibile l'area, partendo dal livello locale fino ovviamente allo studio delle infrastrutture principali di regione, ecc.

Per quanto concerne il Parco vero e proprio poi, se da un lato l'accoppiata tema + didattica, stessa base del Parco dei Motori, poteva

risultare vincente, alcune scelte progettuali e la scenografia scarna hanno ridotto al minimo l'appeal di un parco che, sotto il profilo dell'offerta di attrazioni e show, era assolutamente di buon livello.

Dal punto di vista del concept il parco si presenta senza dei chiari punti focali, con un ingresso quasi inesistente, un bacino di acqua decisamente troppo grande (anche se sfruttato per alcune attrazioni) e senza una logica dimensionale e di gerarchia per quanto riguarda le vie di spostamento interno.



Figura 59: vista interna del parco e dimensioni delle vie

La totale assenza di vegetazione può essere in parte considerato un problema "comune" dell'apertura di nuovi parchi, unito questo però al palese sovradimensionamento dei percorsi e alla totale assenza di elementi scenografici se non in pochi punti come si evince dalla figura sovrastante, ha reso l'esperienza del parco complessivamente insufficiente.

Questo ci fa capire come sia fondamentale un progetto integrato che consideri tutte le variabili e non solo dimensioni e singole attrazioni.

6.1.2 Il caso Motorcity in Veneto

Già dal nome risulta chiaro come questo progetto possa relazionarsi a quello del Parco dei Motori. Più in dettaglio, il Motorcity presenterebbe oltre al parco, centri commerciali, hotel e un autodromo.

“Manca solo il placet regionale, la valutazione d’impatto ambientale.

In autunno il progetto potrebbe già prendere corpo. Tre anni di lavoro e sorgerà Motorcity, una città studiata a tavolino intorno a un autodromo per la Formula 1. Con tanto verde, architetture d’avanguardia, parco divertimenti doppio di Gardaland, stratosferico centro commerciale dalle proporzioni mai viste, show room permanenti delle case automobilistiche, campus universitario specializzato in ciò che dà origine e nome alla futura città: i motori. L’area destinata a ospitare questa meravigliosa follia del terzo millennio misura quattro milioni e mezzo di metri quadrati, è attualmente coltivata a mais e cereali ed

è stata acquistata a un prezzo medio di 90 mila euro a ettaro. Il progetto ha già suscitato reazioni contrapposte tra chi vede in questa nuova città uno sbocco formidabile per il turismo e l’occupazione e chi invece è in allarme per l’impatto ambientale, il traffico che provocherebbe, l’inquinamento. La società promotrice si chiama “Autodromo del Veneto spa” ed è a capitale pubblico-privato: i Comuni di Vigasio e Trevenzuolo ne possiedono il 12,23 per cento, la società pubblica Veneto sviluppo il 26,98, mentre il resto è in un pacchetto di soci privati attraverso una holding controllata dalla bresciana Draco e da Coopsette.

Tanti soldi per un’idea davvero grande. Duemila operai dovranno lavorare per almeno tre anni, poi ci saranno 15 mila nuovi posti di lavoro, oltre la metà dei quali per diplomati o laureati. Verranno tutte le grandi case automobilistiche con esposizioni permanenti delle loro concept car, 30 mila metri quadri di attrazione. Al parco divertimenti si potrà accedere entrando da un nuovo casello sulla A22 e da una bretella a quattro corsie. Ci sarà una metropolitana leggera che porterà in un percorso di superficie

direttamente all'aeroporto Catullo di Verona. Due alberghi con 1.100 stanze, parcheggi per 44 mila autovetture e camper, tribune in autodromo per 130 mila persone. La pista sarà illuminata e fruibile tutto l'anno. Avrà una lunghezza di sei chilometri e 200 metri, larga dai 14 ai 16 e con pendenza massima del cinque per cento. Capace di ospitare le minimoto e la MotoGP, i kart e ovviamente la Formula 1. Per realizzare le tribune ci vorranno due milioni di metri cubi di terra, che formeranno una barriera ecologica per attenuare i rumori.”

Come si desume dall'articolo si tratterebbe di un progetto faraonico, probabilmente sovradimensionato a meno che non si tratti, vedi il discorso relativo al Ferrari World ad Abu Dhabi, di un intervento di più ampio respiro con ricavi legati soprattutto ad attività correlate all'area più che allo specifico parco.

Fin dall'inizio però il parco ha subito forti pressioni riguardanti soprattutto il consumo di suolo e la realizzabilità dell'opera, ancora da valutare in sede “politica” e programmatica.

Tali problematiche sono le stesse studiate per alcuni dei casi presentati in territorio Emiliano e che alla fine purtroppo non si sono realizzati.

In particolare a luglio 2015 il Tar ha bloccato nuovamente e forse definitivamente lo sviluppo del parco per motivi riguardanti la Valutazione di Impatto Ambientale.

Senza entrare troppo nel dettaglio da questa situazione possiamo sicuramente estrapolare qualche situazione a favore della nostra proposta per il Parco dei Motori.

Innanzitutto a differenza della Motorcity, la nostra struttura presenta già un autodromo esistente, conosciuto a livello internazionale, vicino al sito del parco. Questo significherebbe non avere lavori impattanti e trovarsi già con diverse infrastrutture necessarie alla fruibilità di una tale “attrazione”.

In secondo luogo il nostro progetto si trova in un'area in cui, come dimostrato, l'impatto sul traffico sarebbe ridotto al minimo vista la

vicinanza all'autostrada e gli opportuni accorgimenti presi. Si noti poi come la configurazione a Polo Funzionale, già definita da anni, altro non accentui ancora di più come le stesse autorità, nel tempo, abbiamo individuato in tale zona un luogo ideale per interventi di questo tipo.

Le dimensioni poi, più ridotte, sarebbero comunque espandibili sempre senza altre grosse incidenze sul territorio.

6.2- LOCALIZZAZIONE

L'autostrada A14, facente parte del percorso Europeo E45, è sicuramente la principale infrastruttura di mobilità che interessa il flusso in arrivo e partenza dalla nostra area.

Come accennato nel relativo capitolo, uno degli snodi di nostro interesse è quello di Bologna: da lì infatti transiterebbero tutti gli utenti provenienti dall'Emilia, e dalle regioni più a nord, oltre ai turisti che scegliessero l'auto come mezzo di trasporto.

Tale snodo presenta diverse criticità e difatti, da diversi anni, si aspettava l'inizio della realizzazione del famigerato Passante Nord: negli ultimi mesi importanti sono stati gli sviluppi a tal riguardo e il seguente paragrafo affronta proprio questa tematica.

6.2.1 Il (forse) Passante Nord di Bologna

Come già detto, tale progetto era stato pensato per riuscire a decongestionare l'area dell'attuale sede autostradale in maniera da bypassare il nodo di Bologna per chi soprattutto dovesse proseguire oltre, riuscendo così ad allargare la tangenziale stessa fino a 4 corsie per senso di marcia.

Il progetto era stato definitivamente accettato dall'Unione Europea nel 2010 dopo molti anni di gestazione e fino a pochi mesi fa sembrava tutto pronto per iniziare i lavori.

Ad oggi Sindaco e giunta regionale sembrano aver stoppato definitivamente il progetto appoggiando le critiche esposte soprattutto dai primi cittadini dei paesi che sarebbero stati coinvolti dal progetto.

Sono state paventate nuove soluzioni che ovviamente, prima di essere realizzate, richiederanno tempi di studio, approvazione e di tutto l'iter burocratico: l'idea che più "piace" alle autorità sembrerebbe essere un semplice allargamento dell'autostrada esistente, con l'inserimento di una copertura totale o di una fascia boschiva imponente per poter reggere all'impatto ambientale che, previsioni alla mano, comunque investirà il tratto (circa dieci milioni di auto in più all'anno sono previste).

Queste soluzioni poi andrebbero ad aumentare i costi inizialmente più bassi del semplice allargamento, andando ad alimentare ancora di più il difficile dibattito tra i sostenitori delle due soluzioni.

Per quanto riguarda il nostro interesse, non prevedendo se non sulla carta, una qualsiasi tipo di intervento a breve termine, sosteniamo i nostri studi eseguiti nei relativi capitoli, spingendo per un rafforzamento dello spostamento su rotaia verso la sede di Imola.

Non entrando nel merito delle valutazioni ambientali riportiamo solo come spesso accade in Italia, che la sindrome Nimby (not in my backyard) sembra colpire ogni qual volta venga proposto qualcosa di nuovo o di diverso e che, apparentemente, le autorità chiamate a prendere decisioni difficili ma soprattutto in base a previsti miglioramenti futuri che forse a volte la comunità non riesce a concepire, non siano abbastanza forti da farlo.

Per questi motivi la nostra proposta ha affrontato nel dettaglio tutti gli aspetti possibili, compresi appunto quelli infrastrutturali, in modo da poter essere chiara e dettagliata agli occhi sia della comunità che di chi dovrebbe decidere a riguardo.

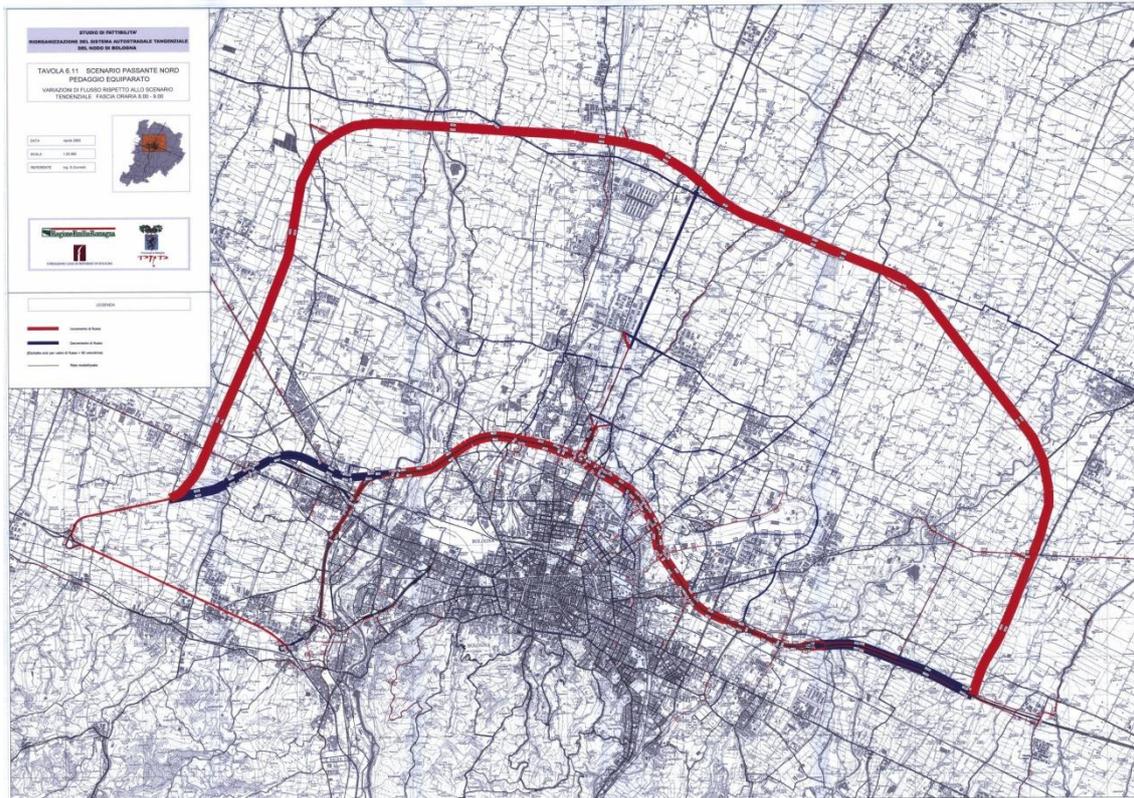


Figura 60: progetto originale del Passante Nord

6.3- CONTESTO

Per quanto riguarda il contesto, in particolare quello infrastrutturale (di cui abbiamo comunque già accennato nel paragrafo precedente), le maggiori novità emerse nel corso della redazione di questo testo riguardano il sistema aeroportuale regionale.

6.3.1 Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna

Se l'aerostazione del capoluogo era già stata indicata come uno dei cardini per l'arrivo dei turisti stranieri, in particolare per gli spostamenti poi verso la costa, i dati aggiornati del 2015 e anche quelli di inizio 2016 non possono che confermare questa visione.

Nel complesso il 2015 è stato l'anno record per lo scalo: 6.889.742 passeggeri è stato il traffico più alto di sempre con un incremento del 4,7% sull'anno passato. Notiamo in particolare come sia il turismo internazionale a trainare questa crescita, a conferma di dover puntare anche su questo tipo di target per quanto riguarda il successo del parco.

A febbraio 2016 poi, ad esempio, si è avuto addirittura un incremento del 20,1% rispetto allo stesso mese del 2015.

Questo ci porta a poter fare considerazioni anche in previsione di una possibile apertura "prolungata" del parco rispetto ai canonici mesi estivi.

Se è vero che col bel tempo il classico parco tematico attira di più la massa, favorito, ripetiamolo, comunque dal flusso verso i centri già esistenti del divertimento sulla costa, una possibile apertura orientata maggiormente nei periodi più freddi verso la didattica, con attrazioni e spazi espositivi (progettati e presenti nel masterplan) che possano essere usufruiti anche in condizioni meteo avverse, potrebbe attirare una porzione di turismo dalla città verso Imola.

Se i dati di crescita dell'aeroporto di Bologna continueranno su questa strada, sicuramente quella appena descritta potrebbe essere una strada da intraprendere una volta affermatosi il successo del parco.

6.3.2 Aeroporto Ridolfi di Forlì

Apparentemente destinato alla chiusura definitiva, una nuova cordata straniera sembra aver ridato speranza allo scalo e di conseguenza a quel mercato turistico soprattutto estivo proveniente dalla Russia che sempre molto ha giovato all'economia dell'area.

Il nuovo presidente Robert Halcombe ha più volte dichiarato che nel 2016 l'aeroporto sarebbe tornato operativo ed è stato più volte annunciato che per la primavera/estate dell'anno in corso dovrebbero tornare i primi voli, con destinazioni in particolare verso i Paesi Scandinavi, nuovo mercato su cui puntare.

6.4- IL PARCO NEL CONTESTO

I parchi di divertimento, soprattutto se di grandi dimensioni e all'interno di un progetto comprendente altri elementi, vanno a modificare gli equilibri di un territorio: economicamente e non solo.

Abbiamo già accennato ai volumi di turisti che un'attrazione del genere potrebbe portare ma è utile analizzare con precisione quelli che sono i dati ufficiali per l'Italia e non solo in modo da giustificare la scelta che si propone in questa tesi.

6.4.1 L'exploit degli anni 2000

Contro ogni previsione e soprattutto considerando l'avvento della crisi, gli ultimi anni per i parchi di divertimento italiani possono descriversi bene con una parola: investimenti.

Sì perché nel giro di poco tempo non solo i parchi esistenti hanno speso per migliorarsi ma sono nate diverse nuove realtà che ormai si sono affermate nell'ambiente.

Per portare alcuni esempi, Movieland negli ultimi due anni ha inserito nel parco il suo primo vero Roller Coaster oltre a star ultimando per la stagione in corso una nuovissima scenografia per l'intera via principale; Mirabilandia inaugurerà un'intera nuova area a tema western comprendente anche alcune nuove attrazioni tra cui un Disk'o Coaster (a conferma della scelta eseguita anche nel nostro Parco dei Motori sulla tipologia vincente di attrazione); Gardaland ha realizzato il primo Dive Coaster in Italia. Tutto questo con investimenti da decine di milioni di euro.

Per quanto riguarda le nuove attività poi:

- Edenlandia, aperto originariamente nel 1965 e fallito nel 2013, sta subendo un lavoro di completo restauro e rinnovamento e riaprirà i battenti nel 2016.
- Etnaland, inaugurato nel 2001 come solo parco acquatico e capace in poco tempo di ritagliarsi un importante spazio nel mondo dei

parchi di divertimento, ha aperto nel 2013 una parte di oltre 100'000 metri quadrati di parco meccanico , diventando così l'amusement park più grande del sud Italia.

- Nel 2009 poi apre Miragica, parco di dimensioni ridotte ma molto curato dal punto di vista scenografico e che va ad arricchire la proposta nel Meridione.
- Vicino a Roma nel 2011 nasce Rainbow Magicland, realizzato dalla stessa ditta di Miragica, attestandosi subito tra i maggiori parchi d'Italia con un investimento di base di 300 milioni di euro.
- Nel 2014 sorge, sempre vicino la Capitale, Cinecittà World.

Si noti come, quindi, nonostante tutti i fattori apparentemente negativi dal punto di vista economico e spese ingenti all'atto della costruzione, siano stati molti gli imprenditori o gruppi imprenditoriali a scommettere su questo tipo di prodotto.

[6.4.2 I numeri in Italia: i dati SIAE del 2014](#)

I dati vengono pubblicati a metà dell'anno successivo quindi al momento questi risultano i più aggiornati possibili.

Va fatta una doverosa premessa: l'estate del 2014 è stata funestata dal maltempo nella sua prima parte, e anche diversi sono stati i week end primaverili non soleggiati che hanno compromesso parte della stagione: si pensi che alcuni parchi acquatici hanno fatto registrare un -40 %.

Considerando che nell'anno di boom della crisi la diminuzione dei visitatori era stata del 10,58% rispetto a quello precedente, prendendo atto appunto la variabile meteo, un meno 3,96% rispetto al 2013 non pare essere stato un dato particolarmente negativo. Molti hanno definito quindi la stagione 2015 come decisiva per le sorti del settore: i dati ufficiali mancano ma, visti gli investimenti in atto, crediamo che le presenze siano state in aumento o per lo meno stabili.

La spesa poi del singolo visitatore invece aumenta del 2,69% rispetto al 2013.

Un dato rilevante poi è che quasi l'80% dei visitatori sia entrato nei parchi nel periodo compreso tra giugno e settembre, segno questo che se si riuscisse a sfruttare un periodo più ampio grazie ad attrazioni indoor e la didattica, si potrebbe riuscire a inglobare una buona fetta di turisti che cercano questo tipo di divertimento fuori dalla stagione classica.

Nel dettaglio comunque :

- Visitatori: 16.247.294
- Volume d'affari: 312.600.192 euro
- Spesa del pubblico: 308.379.116 euro
- In Agosto le presenze sono state il 27, 8% del totale

Si sottolinea come in Italia manchi una "cultura dei parchi" che sembra star uscendo proprio negli ultimi mesi grazie agli investimenti di cui si è parlato: al momento in Italia solo una struttura supera i due milioni di visitatori l'anno, dato di molto inferiore a Paesi come la Germania o la Gran Bretagna.

6.5- STUDI PRELIMINARI AL MASTERPLAN

Un aspetto di cui si è sempre tenuto conto in questo lavoro è la vicinanza dell'area di progetto a quella in cui si trova al momento l'autodromo di Imola. Si andrà ad analizzare più nel dettaglio tale opportunità nel seguente paragrafo.

6.5.1 Come sfruttare l'Autodromo di Imola

L'idea del Parco dei Motori nasce ovviamente, come già abbondantemente sottolineato, dalla vocazione stessa della regione Emilia Romagna.

E non poteva esserci opportunità migliore di poter realizzare tale parco vicino a una grossa struttura che ha fatto la storia della Formula 1 e al momento disponibile per l'integrazione in altri progetti.

Tale aspetto rappresenta, ad esempio, un enorme vantaggio su concept quale quello della Motorcity in Veneto, che dovrebbe veder costruito da zero un nuovo e moderno autodromo; che se da un lato potrebbe rappresentare una novità, sicuramente avrebbe meno appeal nel mondo dei fans.

La distanza tra il luogo deputato ad ospitare il parco dei motori e l'autodromo stesso è davvero ridotta e tra le varie vie preesistenti è stata selezionata una soluzione che bypassi il centro della città, seguendo un percorso piuttosto lineare e praticamente assente di incroci. I circa 6 Km potrebbero essere percorsi agilmente in circa 10 minuti grazie a navette apposite del parco.

In questa fase si può solo ipotizzare alcune attività che potrebbero svolgersi in concomitanza tra parco e Autodromo e per cui i visitatori, a orari prestabiliti e con trasporto privato offerto dal parco, potrebbero integrare la loro visita. Tra le proposte:

- Visita al nuovo museo dell'autodromo aperto negli ultimi anni
- Visita guidata all'impianto
- Prova su strada

Il tutto ovviamente andrà studiato e programmato assieme alla proprietà dell'autodromo stesso e andranno ovviamente valutati i costi di tali attività (biglietto a parte o compreso nel ticket di ingresso del parco, ecc.).

Sicuramente un'offerta più ampia, sfruttando una struttura pre-esistente, non può che implementare l'interesse nel parco, maggiormente poi se tali attività fossero ad esclusivo utilizzo dei visitatori del parco oppure se si trovasse una partnership per pubblicizzare i due luoghi a vicenda.

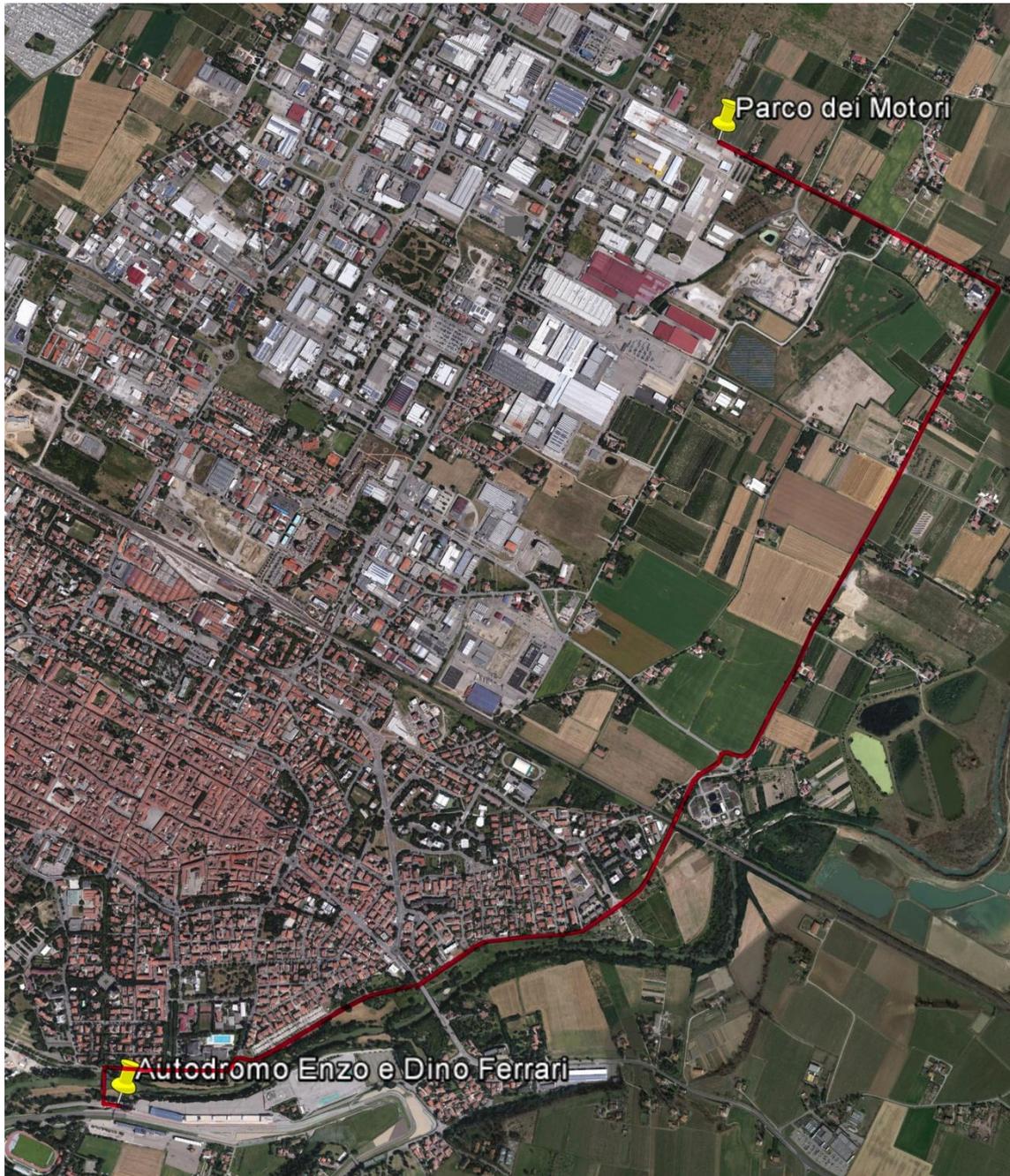


Figura 71: percorso scelto per collegare il parco all'autodromo

6.6- PROGETTO

La tesi presente si prefissa l'obiettivo di presentare un masterplan quanto più accurato possibile, basato su i più vari studi utili a tal fine. Se le questioni economiche nel dettaglio non sono state affrontate, altro tema interessante ma che dovrebbe essere poi approfondito una volta stabilita la fattibilità del progetto, è quello energetico.

6.6.1 – Principi e l'esempio danese

Per quanto riguarda il discorso energetico, risulta molto difficile affrontare con precisione i calcoli dei consumi del nostro parco perché influenzati da troppi fattori e soprattutto mancando i dati specifici di consumo di ogni singola attrazione, bar, ecc. oltre ai vari impianti di illuminazione.

Sicuro è che, come quasi tutti i parchi del mondo, la quasi unica fonte di energia sarà quella elettrica.

Questa voce quindi, a parco realizzato, risulterà essere ovviamente la spesa annua maggiore.

Negli ultimi anni quindi molti parchi hanno iniziato a predisporre per risparmiare energia grazie a sistemi più efficienti e soprattutto a cercare di produrre essi stessi l'energia necessaria.

Un esempio europeo di grande successo è il parco Tivoli di Copenaghen, e dell'intervento eseguito sullo stesso: lo scopo era quello di aumentare il risparmio energetico sia delle strutture sia dell'illuminazione e delle giostre. L'obiettivo di ridurre del 10 % del consumo di energia in un periodo di quattro anni, è stato già raggiunto alla fine del 2011, anche grazie ad una lampada a LED di nuova concezione. Sono state infatti sostituite le 120.000 lampadine a incandescenza con più efficienti lampade a LED.

Altro obiettivo del parco poi era quello di ricevere energia elettrica solo da fonti pulite, risultato ottenuto ricevendo energia eolica da un impianto danese.

Per quanto riguarderà il nostro parco quindi si cercherà di procedere secondo gli stessi obiettivi, sviluppando solo brevemente quella che

potrebbe essere la possibilità di dotarsi di un importante impianto fotovoltaico nonchè l'utilizzo di lampade a led appositamente studiate.

6.6.2 – Impianto fotovoltaico

Non potendo partire da dati certi per il consumo, assumiamo inizialmente il valore di consumo annuo di Gardaland, uno dei principali parchi italiani, così da poter considerare coperta anche l'energia necessaria per le aree limitrofe al singolo parco giochi (parcheggi, centro commerciale, hotel, ecc.).

Gardaland assorbe una potenza apparente di picco, in certi momenti dell'anno, che arriva fino ai 6,5 MVA, per un consumo energetico che si aggira sui 18 GWh annui.

Consideriamo quest'ultimo valore per i calcoli.

E' tale valore che misura la produttività di un sistema, basato sull'irraggiamento solare che ovviamente varia in funzione delle stagioni.

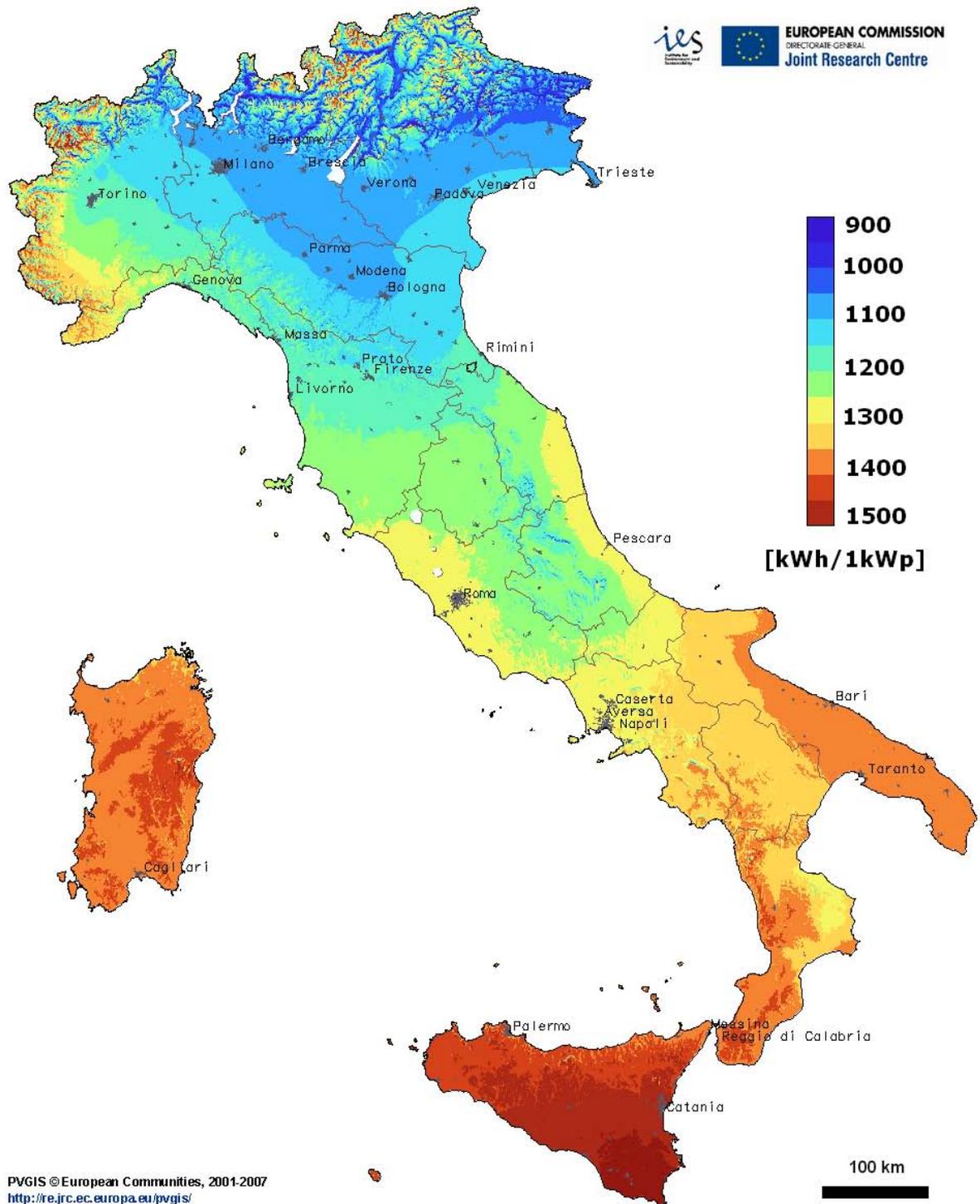
La produttività infatti dipende dall'esatto orientamento dei pannelli, dal rendimento delle apparecchiature e degli impianti collegati ad esse, da eventuali fenomeni di ombreggiamento, temperatura, pulizia dei pannelli, etc.

Il Joint Research Center (Ispra) della European Commission ha messo a punto una mappa (vedi sotto) che indica la quantità di kWh che un impianto produce per ogni kW di picco installato. La mappa dà una indicazione ipotizzando un impianto con i pannelli correttamente orientati e con un rendimento del 75% (questo rafforza quanto scritto sopra; si tratta di un calcolo di massima e indicativo).

Si esegue quindi un calcolo relativamente sommario, dopo aver scelto un modulo fotovoltaico per aziende di cui si riporteranno i valori, per poter calcolare il numero di pannelli e la metratura necessaria per poter pensare di rendere il parco autosufficiente o per lo meno avvicinarsi alle percentuali consigliate al giorno d'oggi.

Si segnaleranno poi di conseguenza le possibili aree da adibire al posizionamento di tali pannelli.

E' utile segnalare come i dati di seguito siano solo indicativi e che un'avventuale scelta progettuale in tal senso dovrà sì partire da queste approssimazioni ma integrare altri dati, quali manutenzione, eventuali nuove tipologie di pannelli, effettiva necessità di energia del parco, ecc.



PVGIS © European Communities, 2001-2007
<http://re.jrc.ec.europa.eu/pvgis/>

Figura 72: kWh che un impianto produce per ogni kW di picco installato a seconda della zona

Dati modulo fotovoltaico selezionato	
Ditta	Sun Power
Modello	E20 – 327 - com
Potenza nominale	327 W
Temperatura operativa	-40°C to + 85°C
Dimensioni	1559 mm – 1046 mm – 46 mm

Tabella 34: informazioni sul modulo scelto

Calcoli superficie necessaria	
Potenza nominale in Kw (kW di picco)	0,327 kW
Produttività area di Imola da figura	1150 kWh
Produttività media annua singolo pannello	0,327 kW *1150 kWh = 376,05 kWh annui
Consumo parco approssimato	18 GWh annui (18 milioni di kWh annui)
kW di picco necessari (somma delle potenze nominali dei singoli pannelli)	18 Gwh / 1150 kWh = 15652, 17 kW
Numero di pannelli necessari	15652,17 kW / 0,327 kW = 47865,98
Superficie singolo pannello	1,63 m ²
Superficie di calcolo necessaria	78055,72 m ²
Superficie di pratica necessaria	109565,2 m ²

Tabella 35: calcolo della superficie minima per l'impianto fotovoltaico

La superficie di calcolo necessaria risulta essere quindi di poco superiore ai 78 mila metri quadrati. Bisogna però tenere conto degli spazi di montaggio, manutenzione, impianti, ecc. e quindi nella pratica, in prima fase, si calcola una superficie di 7 volte il valore dei kW di picco necessari.

Come dato da utilizzare, in via preventiva, prenderemo la media tra i due valori calcolati e quindi:

- Superficie necessaria: 93810 m

Andiamo ora a studiare le possibili soluzioni di inserimento e le relative aree disponibili in maniera da valutarne il totale.

Superfici utilizzabili		
Centro Commerciale: copertura	Considerando almeno un 20% della superficie della copertura non utilizzabile per la presenza di passaggi e altri impianti risulta: 12780 m ²	TOT: 12780 m ²
Centro Commerciale: eventuale copertura di parte del parcheggio	Considerando coperta la parte a due piani del parcheggio pertinenziale del centro commerciale, considerando un 10% non utilizzabile, risulta: 15915 m ²	TOT: 28695 m ²
Resort: copertura dell'albergo e dei due locali esterni	Considerando almeno un 20% della superficie della copertura non utilizzabile per la presenza di passaggi e altri impianti risulta: 1809 m ²	TOT: 30504 m ²
Parco tematico: copertura dell'arena e di tutte le strutture chiuse (ristoranti e dark ride, stazioni, ecc.)	Considerando almeno un 20% della superficie della copertura non utilizzabile per la presenza di passaggi e altri impianti risulta: 13018 m ²	TOT: 43522 m ²
Parco tematico: parcheggio secondario	Considerando una possibile struttura come in figura seguente alla tabella presente, in cui ogni posto auto sia parzialmente coperto da una struttura ad albero che sorregge una parte a pannelli fotovoltaici (ricordando che ogni posto auto ha un'area di 12,5 m ²), andando a considerare come se ogni posto auto sia coperto per una	

	superficie del 100% (la soluzione in questo caso sarebbe probabilmente di un pergolato fotovoltaico), risulta: 5025 m ²	TOT: 48547 m ²
Parco tematico: parcheggio principale	Considerando una possibile struttura come in figura seguente alla tabella presente, in cui ogni posto auto sia parzialmente coperto da una struttura ad albero che sorregge una parte a pannelli fotovoltaici (ricordando che ogni posto auto ha un'area di 12,5 m ²), andando a considerare come se ogni posto auto sia coperto per una superficie del 100% (la soluzione in questo caso sarebbe probabilmente di un pergolato fotovoltaico), risulta: 15512 m ²	TOT: 64059 m ²
Parco tematico: parcheggio dipendenti	Considerando una possibile struttura come in figura seguente alla tabella presente, in cui ogni posto auto sia parzialmente coperto da una struttura ad albero che sorregge una parte a pannelli fotovoltaici (ricordando che ogni posto auto ha un'area di 12,5 m ²), andando a considerare come se ogni posto auto sia coperto per una superficie del 100% (la soluzione in questo caso sarebbe probabilmente di un pergolato fotovoltaico), risulta: 1425 m ²	TOT: 65484 m ²

Tabella 36: calcolo delle superfici atte ad ospitare pannelli fotovoltaici



Figura 73: esempio di parcheggio con copertura fotovoltaica

La superficie ricavata risulta essere il 70% di quella necessaria al completo fabbisogno, un dato già di per sé ottimo in quanto ad oggi la pratica, per un intervento del genere, consiglierebbe almeno un 35%.

Risulta ancora più convincente poi in base al fatto di aver considerato un consumo pari a quello di uno dei maggiori parchi italiani, raggiungibile dal Parco dei Motori forse con anche l'eventuale progettazione dell'area di ampliamento che quindi, però, presenterebbe anche altra superficie utilizzabile per il posizionamento dei pannelli.

6.6.3 – Illuminazione a Led

Il consumo di milioni e milioni di Watt a cosa è dovuto? Ovviamente alle attrazioni ma anche e, soprattutto in alcune situazioni, alle illuminazioni per le scenografie, i percorsi, gli spettacoli.

E questo in poche parole significa semplicemente un consumo di energia per illuminare delle lampadine.

Si pensi che già nel 1904, ad esempio, il parco di Dreamland, uno dei tre diversi costruiti a Coney Island, presentava la pazzesca cifra di un milione di lampadine.

Stessa cifra raggiunta da Disney Resort al momento della famosa parata lungo la via principale.

Il parco però, così come molti altri al giorno d'oggi, si serve di illuminazione a LED e non più di bulbi a incandescenza: queste oltre a diminuire i consumi e avere una vita utile maggiore, presentano anche una migliore qualità di illuminazione.

Non è importante ora addentrarsi nelle specifiche tecniche della tecnologia LED, ma l'applicazione della stessa in contesti essenzialmente pedonali e di grande afflusso, oltre ad essere un vantaggio per la struttura stessa, può fare da esempio per l'applicazione nella vita di tutti i giorni: grande importanza infatti sta prendendo l'utilizzo di tale illuminazione per quanto riguarda le strade e i marciapiedi delle grandi città, soprattutto per una questione di sicurezza.

Le caratteristiche portano a tale scelta sono essenzialmente:

- A) Dimensioni compatte: considerando il singolo elemento, l'emissione luminosa di un singolo LED è inferiore a quella di lampade a incandescenza. Tuttavia, ha la capacità di raggruppare più LED in un'unica matrice, a causa della loro piccola dimensione. Nel corso del tempo poi, il miglioramento della tecnologia sta portando il singolo elemento a raggiungere valori equiparabili tra le due tecnologie.
- B) Durata e resistenza agli urti: la loro collocazione all'aperto e sulla strada, richiede una maggiore resistenza fisica. I LED, non avendo parti in vetro o filamenti sono quindi più resistenti alle vibrazioni. La radiazione infrarossa o quella ultravioletta sono un problema sia per le attrezzature che per la salute umana; la tecnologia LED è assente di tali radiazioni. Dal punto di vista

economico poi, i LED utilizzano tra il 50 e il 90% in meno di energia elettrica per produrre la stessa quantità di luce.

- C) Riduzione dei costi di esercizio: i LED hanno di norma una vita utile dalle due alle tre volte più lunga delle lampadine tradizionali (discorso a parte meriterebbero quelle a induzione). Questo dato, in particolare nell'utilizzo stradale o comunque di aree come i parchi divertimento, vuol dire una minore manutenzione e anche minori rifiuti derivanti dalla sostituzione del prodotto.
- D) Opzioni di controllo: i LED sono altamente modificabili. Grazie a sistemi di controllo si può manipolare la temperatura di colore del LED, le tonalità di colore e l'intensità della luce (oscuramento). Utilizzando dei sensori, è possibile comandare l'arresto e riprendere il funzionamento, a seconda anche delle condizioni atmosferiche.
- E) Assenza di metalli tossici o sostanze chimiche: siccome le normali lampadine, se ne contano circa 500 milioni in tutto il mondo per l'illuminazione stradale, possono contenere mercurio, piombo, ecc. l'utilizzo di LED rappresenta una interessante possibilità di riciclo completo di materiale non pericoloso.
- F) Luce monocromatica: i LED emettono luce quasi monocromatica, che li rende altamente efficienti per le applicazioni in cui si necessita di luce colorata; situazione sicuramente frequente in un parco divertimenti.
- G) Cicli rapidi e attivazione immediata: le luci a LED raggiungono il 100% della loro luminosità massima quasi istantaneamente quando vengono attivate. Tale caratteristica risulta poi inalterata nonostante accensioni e spegnimenti veloci e continui (cicli rapidi), a differenza di altre tecnologie.
- H) Buona prestazione a temperature basse: anche in condizioni climatiche avverse, nel nostro caso potremmo pensare ad una eventuale apertura invernale con il termometro di poco sopra lo

zero, le luci a LED sembrano durare di più e non calare di prestazione.

Sostanzialmente poi le luci a LED risultano migliori anche scenograficamente in quanto modificano di meno l'aspetto del singolo oggetto che illuminano (si pensi alla luce gialla classica dei lampioni a incandescenza che ovviamente modificano la percezione cromatica).

Per tutti questi motivi l'utilizzo di luci a LED sta diventando ormai una pratica consolidata anche nei parchi divertimento e il tutto, unito alla possibilità di auto-produzione di energia elettrica, porta inevitabilmente a un risparmio di risorse che le direzioni possono poi utilizzare per implementare l'offerta dei turisti.

Risulta poi utilizzabile tale tecnologia anche per le strade, parchi verdi, ecc. e tutti gli ambienti di contorno progettati nell'area, arrivando così ad una applicazione integrata in più ambiti; dimostrandone così la versatilità e i vantaggi rispetto alle classiche e ormai obsolete soluzioni.



BIBLIOGRAFIA

CAPITOLO 0:

- <http://mauriziocrisanti.it/2012/11/parchi-divertimento-ministero-interno/>
- www.archiportale.com/news/2010/05/architettura/il-ferrari-world-abu-dhabi-apre-il-28-ottobre-2010_18775_3.html
- Corriere della Sera Bologna, 2/07/2005, pag. 3
- Repubblica Bologna, 30 Novembre 2006
- Unità Bologna, 2 Dicembre 2006
- Repubblica Bologna, 04 Dicembre 2006
- Corriere di Bologna, 7 Febbraio 2007
- Il resto del Carlino, 6 dicembre 2007, pag. 2
- Il resto del Carlino, 18 Febbraio 2008, pag. 13
- Il resto del Carlino, 14 marzo 2014, pag. 28

CAPITOLO 1:

- P.M.P. Relazione Illustrativa, 2009
- SFMbo.it – Imola
- <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/sezioni/rilevazione-dei-flussi-di-traffico> (flussi giornalieri)
- <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/sezioni/rilevazione-dei-flussi-di-traffico> (flussi autostradali)
- <http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/strade/doc/strade-in-cifre>

CAPITOLO 2:

- <http://www.urp.it/Sezione.jsp?idSezione=112>
- Grea Sergio, Dentro la crescita dell'impresa. Le analisi SWOT e PAR Franco Angeli 2000
- C. A. Pratesi, J. P. Peter, J. H. jr. Donnelly Marketing McGraw-Hill

- COMUNE DI IMOLA, Provincia di Bologna, IMOLA OGGI, La realtà socio – economica del Comune all’inizio degli anni 2000, Ufficio Statistica APRILE 2005]
- <http://www.ausl.imola.bo.it/>
- PSC, Documento Preliminare, allegato 2, Le previsioni demografiche e il fabbisogno abitativo
- PSC, Documento Preliminare, allegato 1, Sistema infrastrutturale e della mobilità. Obiettivi e strategie d’azione.
- PTCP, Documento Preliminare, allegato 1, Sistema infrastrutturale e della mobilità. Obiettivi e strategie d’azione.
- PIANO REGIONALE INTEGRATO DEI TRASPORTI 2020, Relazione generale, Fase di adozione
- <http://www.autostradaregionalecispadana.it/>
- http://psc.nuovocircondarioimolese.it/imola/IMO_PSC/IMO_PSC_Tav_5_schema_infrastrutturale
- P.S.C., relazione, Elaborato A, Nuovo Circondario Imolese, Comune di Imola
- mobilita.regione.emilia-romagna.it
- <http://www.bologna-airport.it/>
- <http://it.wikipedia.org>
- <http://www.publicpolicy.it/il-piano-nazionale-aeroporti-presentato-dal-ministro-lupi>
- <http://www.mit.gov.it>
- Corridor VIII, Pre-Feasibility study on the development of the Railway Axis, Final Report, September 2007
- Corridor VIII, Corridor VIII as a backbone of the south-eastern European Region: technical assessment of the road infrastructure and transport system, Final Report, November 2008
- PTCP, Norme di attuazione, 2004
- PMP Valsat, Marzo 20009

CAPITOLO 3:

- The Global Theme Park Industry, S. Anton Clavé, 2007

CAPITOLO 4:

- The Global Theme Park Industry, S. Anton Clavé, 2007
- <http://www.cncc.it/definizioni.php>
- RUE, Comune di Imola, Norme Tecniche Attuative, Disciplina Urbanistica ed Edilizia, Tomo 3
- RUE, Comune di Imola, Allegato 1, Ambiti Soggetti a Disciplina Speciale, Tomo 3
- PSC, schede VALSAT di indirizzo progettuale (vip), elaborato d – inserito come allegato “a”
- Provincia di Bologna, Piano del commercio, Relazione, PTCP, 2009

CAPITOLO 5:

- Disciplinare per le opere di urbanizzazione primaria, Città di Imola, Settore Programmazione, tutela e Gestione del Territorio, Settore Opere Pubbliche, Dicembre 2008
- Norme Funzionali E Geometriche Per La Costruzione Delle Strade, Ministero Delle Infrastrutture E Dei Trasporti, Ispettorato Generale Per La Circolazione E La Sicurezza Stradale, 2001
- Consiglio della Regione Emilia-Romagna, 306^ seduta della VI Legislatura, oggetto n. 5701: Criteri di pianificazione territoriale ed urbanistica riferiti alle attività commerciali in sede fissa, in applicazione dell'art. 4 della L.R. 5 Luglio 1999, n14.
- Goldbeck, Franco Barberis, Parcheggio Multipiano, Gobacar (Progettazione, Costruzione, Manutenzione)
- PSC, Norme Tecniche Attuative, Elaborato B, Comune di Imola
- <http://www.zamperla.com/all-products/>

- Provincia di Bologna, Piano del commercio, Relazione, PTCP, 2009
- PSC Associati, Parametri di misura della potenzialità edificatoria, 2008
- N.B. per paragrafo sui vincoli, vedi tavole RUE capitolo 2

CAPITOLO 6:

- <http://www.parksmania.it/parchi/felifonte/>
- Agenzia il Velino.it, 2008, tratto da <http://www.parksmania.it/2008/07/09/motorcity-articolo-sul-progetto/>
- <http://www.veronasera.it/cronaca/autodromo-motorcity-district-park-bassa-veronese-sentenze-tar-28-luglio-2015.html>
- https://it.wikipedia.org/wiki/Passante_di_Bologna
- “Fasce boscate e corsie coperte”, Corriere di Bologna, Olivio Romanini, 17 febbraio 2016
- “Passante Nord, sindaco di Bologna ferma il progetto dopo più di 10 anni di rinvii”, Il Fatto Quotidiano, David Marceddu, 11 Novembre 2015
- “Aeroporto Bologna, traffico passeggeri cresce di 20,1% a febbraio”, Reuters Italia, 11 marzo 2016-03-15
- “Aeroporto di Bologna, sfiorati i sette milioni di passeggeri nel 2015”, Repubblica Bologna, 8 gennaio 2016-03-15
- <http://www.ilrestodelcarlino.it/forl%C3%AC/aeroporto-scandinavia-charter-passeggeri-1.1125847>
- “I dati SIAE 2014”, Lo spettacolo viaggiante, Settembre-Ottobre 2015
- “Copenaghen: il primo parco divertimenti a energia rinnovabile”, Nonsoloambiente.it, 19 dicembre 2014, Daniela Buongiorno

- <http://www.sunpowercorp.it/commercial/products-services/solar-panels/>
- “Operazioni di verifica e di manutenzione straordinaria dell’impianto elettrico di un parco divertimenti”, Tesi di Laurea, Università degli studi di Padova, 2010, Andrea Nassi
- https://en.wikipedia.org/wiki/Luna_Park
- “The LED technology – LED street lighting”, Leibniz Universitat Hannover, 2012, Riccardo Brini
- [https://en.wikipedia.org/wiki/Dreamland_\(amusement_park\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Dreamland_(amusement_park))
- <http://www.hiddenmickeys.org/disneyland/secrets/general/general.html>

FONTI DELLE IMMAGINI

CAPITOLO 0:

1. <http://flickr.com/photos/monkeyatlarge/22511416/>
2. <http://amazepicsvids.blogspot.it/2011/07/ferrari-world-abu-dhabi-part-ii-awesome.html>
3. <http://www.blooloop.com>

CAPITOLO 1:

4. © OpenStreetMap contributors
5. Ibidem
6. Ibidem
7. Ibidem
8. P.M.P. Relazione Illustrativa, 2009, p.40
9. <http://www.sfmbo.it/Engine/RAServePG.php/P/25461SFM0605/T/S4B-Imola-Bologna-C>

CAPITOLO 2:

10. PSC, Quadro conoscitivo, Sistema demografico, sociale ed economico, Volume 1, pag. 38
11. http://mobilita.regione.emilia-romagna.it/immagini/strade/rete_stradale_aggto_lug2012.png
12. PSC, Documento Preliminare, allegato 1, Sistema infrastrutturale e della mobilità. Obiettivi e strategie d'azione, pag. 29
13. Autostrada Regionale Cispadana, Progetto Definitivo, Studio di impatto ambientale, Relazione, Maggio 2012, pag. 8
14. PSC, Documento Preliminare, allegato 1, Sistema infrastrutturale e della mobilità. Obiettivi e strategie d'azione, pag. 34 e modifiche
15. <http://www.tper.it/servizio-ferroviario>

16. Infrastrutture aeroportuali, Regione Emilia Romagna, Paolo Ferrecchi, Bologna, 23 Novembre 2007, pag. 12
17. Corridor VIII, Corridor VIII as a backbone of the south-eastern European Region: technical assessment of the road infrastructure and transport system, Final Report, November 2008, pag. 21
18. PSC IMOLA, TAVOLA 1 FOGLIO 3
19. PSC IMOLA, TAVOLA 2 FOGLIO 3
20. PSC IMOLA, TAVOLA 3 FOGLIO 3
21. PSC IMOLA, TAVOLA 4 FOGLIO 3
22. PSC IMOLA, TAVOLA 5 FOGLIO 3
23. PSC, SCHEDE VALSAT DI INDIRIZZO PROGETTUALE (VIP), ELABORATO D – INSERITO COME ALLEGATO “A”

CAPITOLO 3:

24. The Global Theme Park Industry, S. Anton Clavé, 2007
25. Ibidem
26. Ibidem

CAPITOLO 4:

27. <http://www.santernometeo.it/imola-zona-pedagna-70-mt-s-l-m/>
28. IBIDEM
29. http://www.comune.bologna.it/iperbole/piancont/dati_statistici/Tavole/Ambiente%20e%20territorio/Ambiente/Climatologia/Climatologia.html
30. <http://www.ilmondoadesso.com/2012/10/addio-35-province-dal-2014-ne.html> e modifiche
31. Riccardo Brini, Tesi
32. RUE, Comune di Imola, Ambiti e dotazioni territoriali, Tavola 1a, foglio 11

- 33.RUE, Comune di Imola, Allegato 4.2, Schede di Analisi relative agli edifici di interesse storico-culturale e testimoniale del territorio rurale, Tomo 3, Schede 140-269, INSERITO COME ALLEGATO "B"
- 34.RUE, Comune di Imola, Edifici e manufatti di interesse Storico-Culturale e testimoniale del territorio rurale, Tomo 3, INSERITO COME ALLEGATO "C"
- 35.RUE, Comune di Imola, Norme Tecniche Attuative, Disciplina Urbanistica ed Edilizia, Tomo 3, pag. 136
- 36.Riccardo Brini, Tesi

CAPITOLO 5:

- 37.http://psc.nuovocircondarioimolese.it/imola/IMO_PSC/IMO_PSC_Tav_5_schema_infrastrutturale.pdf
- 38.Riccardo Brini, Tesi (& Google Map)
- 39.Norme Funzionali E Geometriche Per La Costruzione Delle Strade, Ministero Delle Infrastrutture E Dei Trasporti, Ispettorato Generale Per La Circolazione E La Sicurezza Stradale, Pag. 28
- 40.Riccardo Brini, Tesi
- 41.Riccardo Brini, Tesi (& Google Map, Tper)
- 42.Riccardo Brini, Tesi
- 43.Riccardo Brini, Tesi
- 44.Riccardo Brini, Tesi
- 45.Riccardo Brini, Tesi
- 46.Riccardo Brini, Tesi
- 47.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 48.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 49.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 50.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 51.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 52.<http://www.zamperla.com/all-products/>

- 53.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 54.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 55.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 56.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 57.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 58.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 59.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 60.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 61.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 62.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 63.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 64.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 65.<http://www.zamperla.com/all-products/>
- 66.Riccardo Brini, Tesi (& RUE Comune di Imola)
- 67.Riccardo Brini, Tesi (& RUE Comune di Imola)

CAPITOLO 6:

- 68.<http://www.parksmania.it/2015/04/27/felifonte-le-foto-del-parco-nel-2003/>
- 69.<http://www.parksmania.it/2015/04/27/felifonte-le-foto-del-parco-nel-2003/>
- 70.<http://www.trc.tv/wp-content/uploads/2014/02/Passante-nord.jpg>
- 71.Riccardo Brini, Tesi (& Google Earth Pro)
- 72.<http://newsenergia.com/fotovoltaico-per-tutti-la-produttivita-degli-impianti-0117.html>
- 73.<http://www.safariravenna.it/servizi/#parcheggio>



1955
Disneyland è il primo parco divertimenti aperto dalla Disney, concepito per lo svago familiare e che tutti gli altri parchi successivi hanno cercato di imitare o di sfidare



1963
Inaugurato il 21 aprile del 1963, può essere considerato il primissimo esempio di parco divertimenti italiano



1989
Secondo parco più visitato della Francia, può considerarsi il primo parco tematico d'Europa



1870/1960
Famoso per essere uno dei due parchi divertimenti più adrenalinici al mondo, con il record della più alta concentrazione di montagne russe al mondo (19 in tutto)



Mondo Europa
Il parco previsto era di tipo tematico. Il tema centrale era però di ampio respiro, ovvero la storia Europea con un ambizioso traguardo previsto di 3 milioni di presenze già al terzo anno.

Romilia
Viene difatti definito come un parco diffuso di oltre 1,7 milioni di mq di verde con attività commerciali, cinema parco acquatico, spa, parco tematico, golf club, hotel, residenze e soprattutto il vicino "Parco dell'auto" per vendita e prova dei mezzi.

Tentativi falliti nel bolognese

Campus
Come dimensione assimilabile, per lo meno nei dati iniziali di studio, al possibile sviluppo del progetto di nostro interesse, questo "parco" si sarebbe incentrato sul tema sportivo e variabile scientifica.

Parco delle Stelle
Situato vicino al CAAB, si trattava sostanzialmente di una cittadella dello sport di circa 100 mila mq, con 30 mila mq di strutture sportive e un palazzetto dello sport da 15 mila posti a sedere.



LEGENDA
Distanze da Imola dei principali parchi divertimento italiani

2010
È il primo parco progettato con temi connessi alla Ferrari. Idea di riferimento come parco tematico legato ai motori



1992
Il parco divertimenti più grande d'Italia e più vicino alla nostra area di interesse



2011
Uno degli ultimi parchi costruiti in Italia, tematizzato sulla magia, ma già impostosi come uno dei principali della Penisola



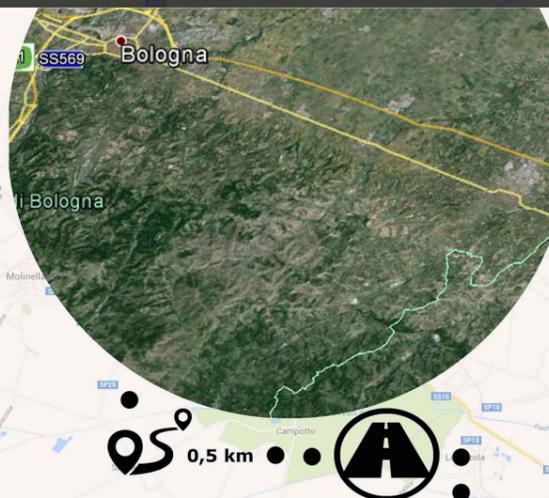
2002
È il primo parco italiano dedicato al mondo del cinema, riprendendo l'idea degli Universal Studios e adattandola al pubblico italiano





AEROPORTO DI BOLOGNA GUGLIELMO MARCONI

Il Marconi di Bologna comunque risulta essere lo scalo principale della Regione e di tutta l'area, con dati incoraggianti anche in un periodo di crisi che hanno portato alla decisione in un importante intervento di restyling e l'aumento di rotte e accordi con diverse compagnie, in particolare low cost. Risulta chiaro quindi come, un buon collegamento internazionale all'area e alla provincia di Bologna (e quindi al circondario Imolese) unita ad una possibilità variegata di raggiungere, una volta sbarcati, via treno o auto l'area del futuro parco, risulti essere se non un obiettivo primario, se non altro un'occasione importante di sviluppo ulteriore.

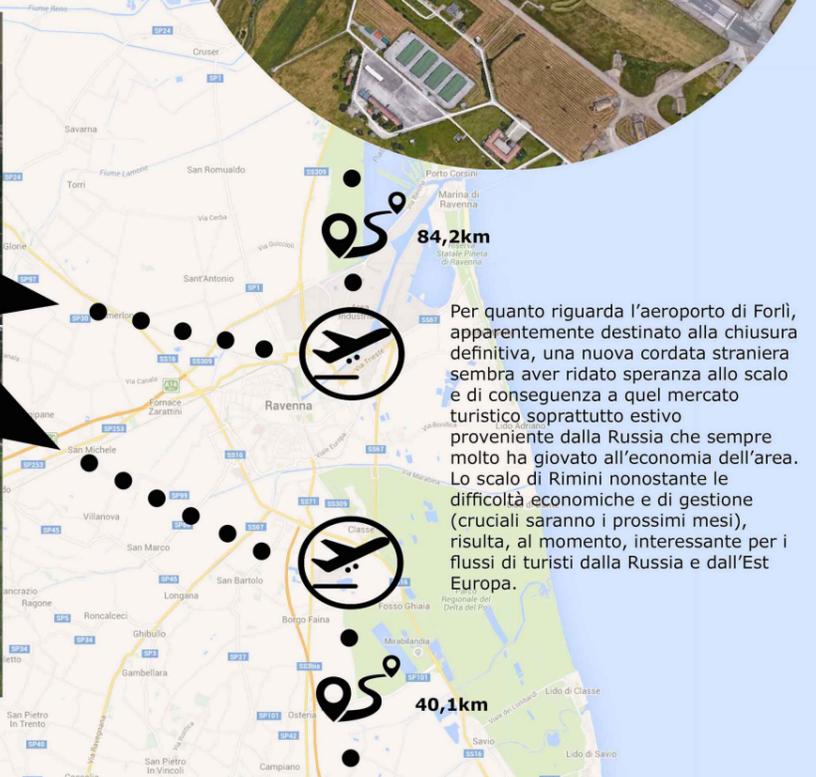


AUTOSTRADA A 14 - PERCORSO EUROPEO E45

Se è vero che pochi cambiamenti sono stati prospettati per il tratto autostradale dell'A14 di nostro interesse, può risultare interessante la spinta che progetti quali la Variante di Valico e il Passante Nord (modificato pare in versione definitiva nel «Passante di mezzo») hanno avuto e che mirerebbero a migliorare la fruibilità del percorso stesso da e per Bologna dalle città del Nord così da diminuire anche il tempo di collegamento per Imola stessa.



AEROPORTO DI RIMINI FEDERICO FELLINI



Per quanto riguarda l'aeroporto di Forlì, apparentemente destinato alla chiusura definitiva, una nuova cordata straniera sembra aver ridato speranza allo scalo e di conseguenza a quel mercato turistico soprattutto estivo proveniente dalla Russia che sempre molto ha giovato all'economia dell'area. Lo scalo di Rimini nonostante le difficoltà economiche e di gestione (cruciali saranno i prossimi mesi), risulta, al momento, interessante per i flussi di turisti dalla Russia e dall'Est Europa.



STAZIONE CENTRALE DI BOLOGNA

STAZIONE DI IMOLA



VIA EMILIA SS9

Allo stato attuale la Via Emilia (SS 9) è caricata con flussi di traffico eterogenei e spesso conflittuali ed è chiamata a svolgere ruoli diversi: da elemento ordinatore delle strutture urbane che attraversa, spesso con elevate valenze urbanistiche, a grande asse di connessione regionale, a viabilità primaria di livello urbano, etc. Inoltre la Via Emilia ha fondamentali valenze storiche e identitarie: gran parte della maglia urbana primaria della Regione si è sviluppata lungo questa strada.

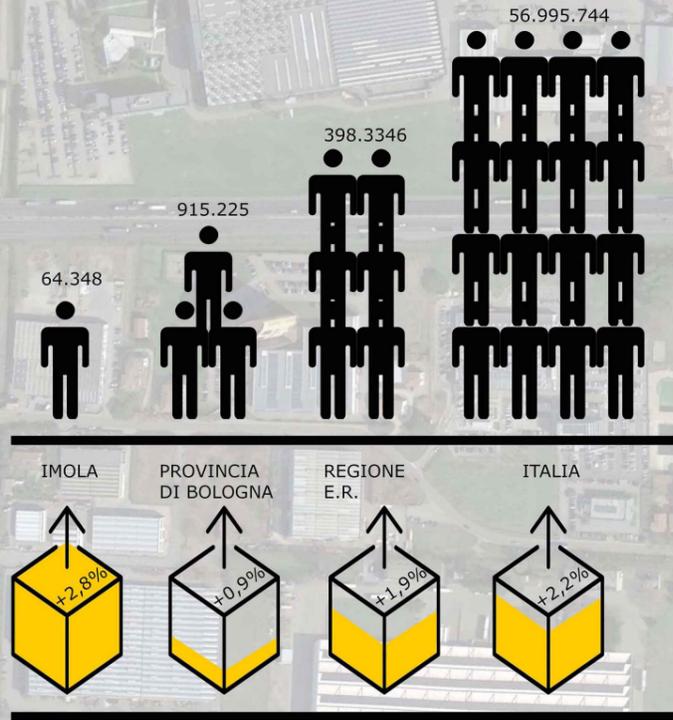


AEROPORTO DI FORLÌ LUIGI RIDOLFI

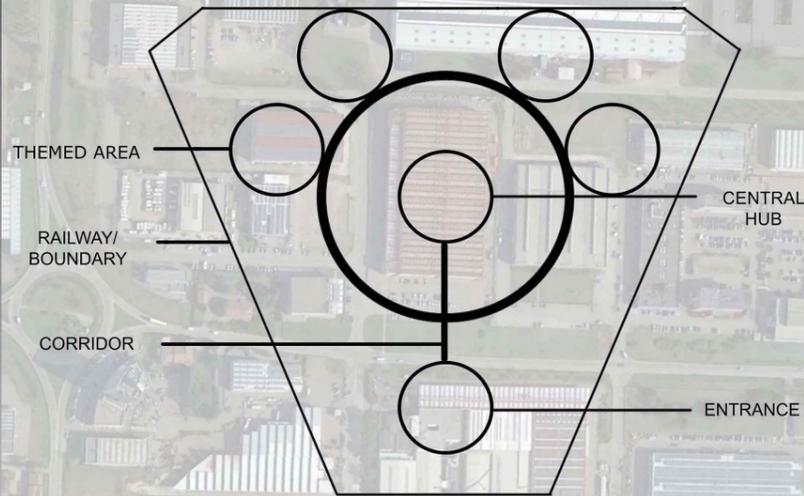
Si noti come Imola quindi risulti collegata a livello nazionale e internazionale alle principali mete grazie alla linea AV che giunge fino a Bologna. Il fatto poi che sia organizzata come uno dei punti principali di scambio tra la rete metropolitana e quella regionale (anche per mezzo di trasporto su gomma) la rende una meta facilmente raggiungibile anche da Sud-Ovest e Sud-Est senza passare necessariamente per il capoluogo.



LA POPOLAZIONE NEL COMUNE E INCREMENTO NEGLI ULTIMI DIECI ANNI



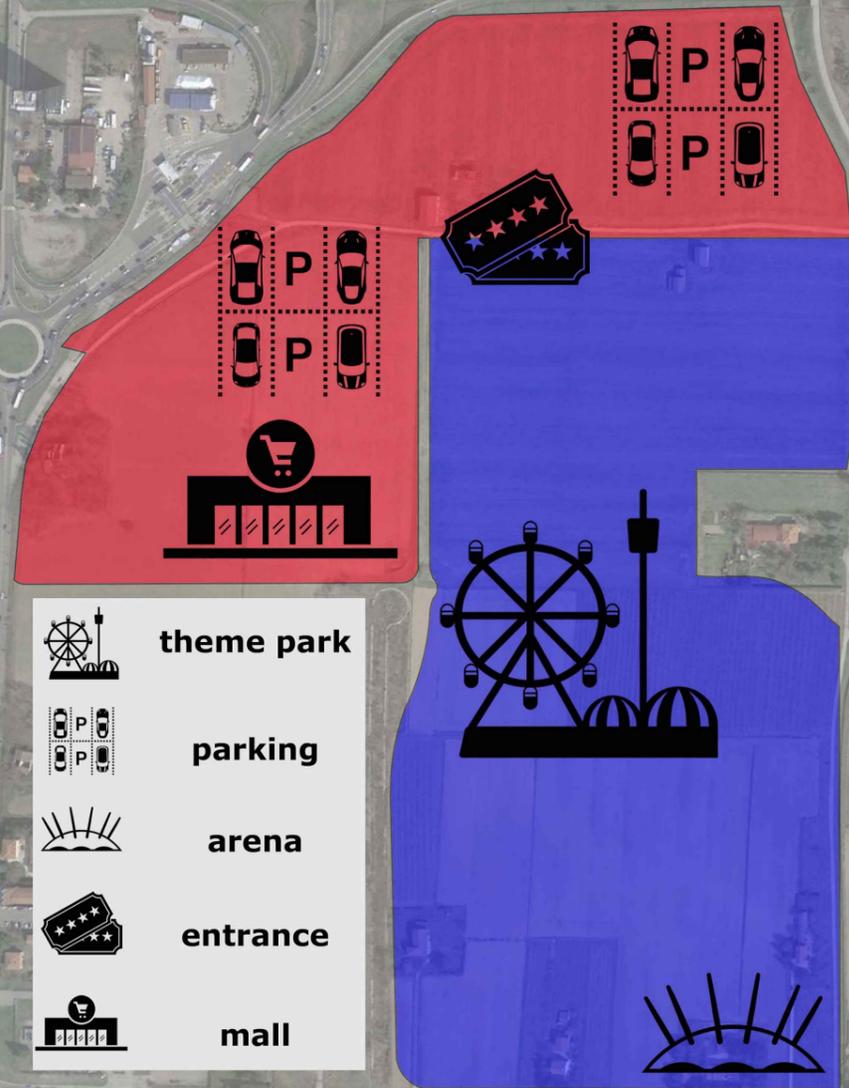
LA FORMA: HUB AND SPOKE



La "Hub and Spoke" (centro e raggio): gli itinerari conducono a nodi tematizzati individualmente di circa uguali dimensioni così da poter ospitare lo stesso numero di visitatori. Questi entrano attraverso un corridoio che li conduce a un centro, dal quale sono dispersi verso uno dei nodi tematizzati disposti su di una circonferenza attorno al centro stesso. Di solito è di forma circolare anche ognuno di questi nodi: così come nella visita dei nodi rispetto al parco intero, all'interno degli stessi questa forma permette la visita completa con ritorno al punto di partenza. Appare chiaro come il cerchio sia quindi la forma di riferimento di questo tipo di struttura.

STUDIO INIZIALE

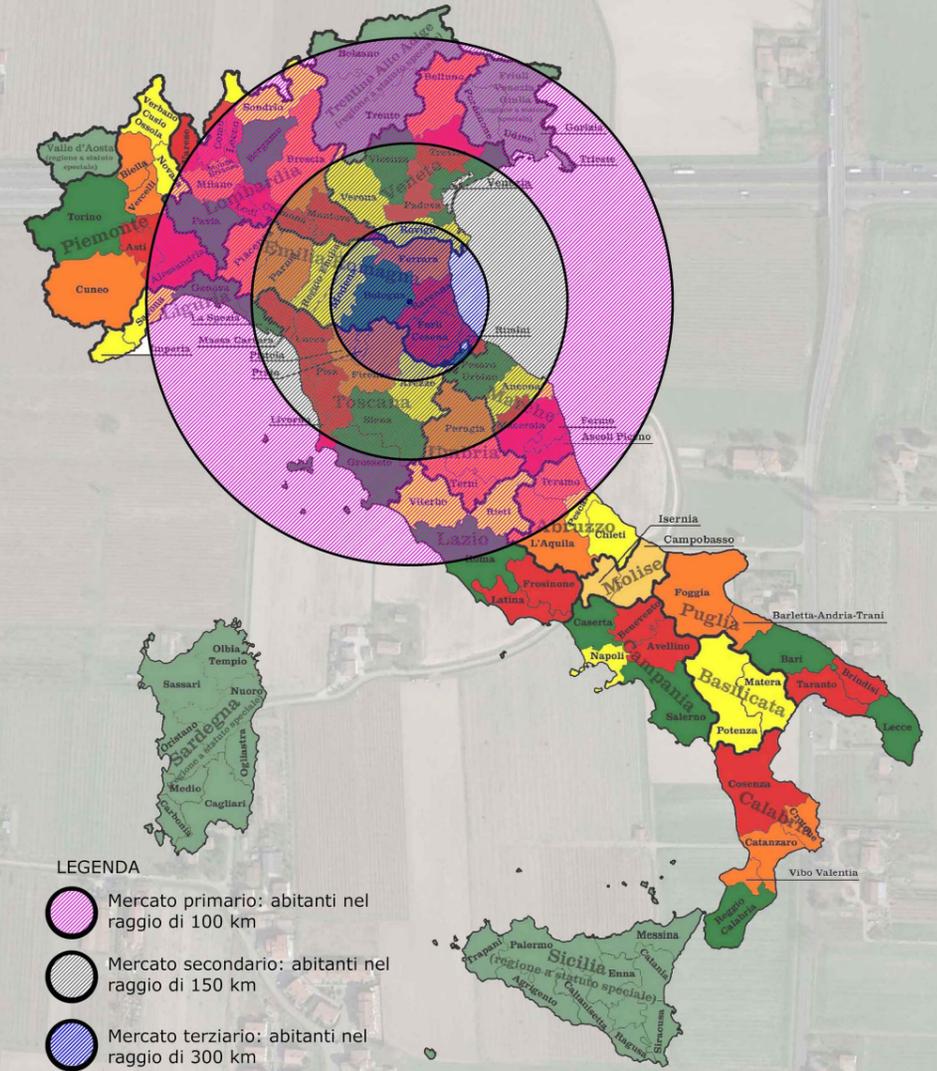
La superficie di un parco è calcolata in risposta alla densità di occupazione prevista in accordo con il suo "design day". Quest'ultimo è un valore stimato che misura che il grado di soddisfazione ottenuto dal visitatore sia buono e che l'investimento necessario da mettere in atto sia appropriato. Di norma è stabilito sulla base della media di visitatori previsti per i 20 giorni di maggior afflusso. Questo calcolo rappresenta di norma dall'1,2 al 2% delle presenze totali annue. Si assume quindi che mai meno del 75% del massimo flusso atteso sia all'interno del parco: su questi dati si pone tutta la progettazione e il calcolo della grandezza, della capacità, della portata oraria delle attrazioni e dei servizi.



- theme park**
- parking**
- arena**
- entrance**
- mall**

DENOMINAZIONE AREA	DIMENSIONE	NOTE
ASP_AN2.7	86.300 MQ	DA SCHEDA TECNICA
APF.6	161.094 MQ	GIA' CONSIDERANDO LA NUOVA STRADA REGIONALE
ASP_AN2.9	146.800 MQ	DA SCHEDA TECNICA
TOTALE SUPERFICIE: 394.194 MQ		

ANALISI DI MERCATO E VALUTAZIONE PRESENZE



LEGENDA

- Mercato primario: abitanti nel raggio di 100 km
- Mercato secondario: abitanti nel raggio di 150 km
- Mercato terziario: abitanti nel raggio di 300 km

VISITATORI			
	MERCATO I	MERCATO II	MERCATO III
ABITANTI	4.101.889	9.574.747	17.444.186
MEDIANTE VALUTAZIONI E COEFFICIENTI RIDUTTIVI			
VISITATORI	403.232	217.155	156.299
TOTALE VISITATORI: 776.687			
CAPACITA' ORARIO E GIORNO TIPO			
PRESENZE ANNUALI	776.687	PICCO MENSILE	194.191
PICCO SETTIMANALE	48.543	PICCO GIORNALIERO	16.990
PICCO ORARIO	5.097	GIORNO TIPO	13.592



TUTELE E VALORIZZAZIONI DELLE IDENTITA' CULTURALI E DEI PAESAGGI

LEGENDA

-  Zone di tutela di elementi della centuriazione
-  Principali canali storici (PSC NTA art. 2.22)
-  Elementi della centuriazione
-  Viabilità storica principale (PSC NTA art. 2.2.2)
-  Perimetro territorio urbanizzato

INFRASTRUTTURE, ATTREZZATURE TECNOLOGICHE, LIMITI E RISPETTI

LEGENDA

-  Corridoio di attenuazione gasdotti (100 m) (PSC NTA art. 4.1.4)
-  Fascia di rispetto strade (PSC NTA art 4.1.3)
-  Perimetro territorio urbanizzato (PSC NTA art. 5.2.1)
-  Gasdotti SNAM (PSC NTA art. 4.1.4)
-  VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate (60 m)

TUTELA DELLA VULNERABILITA' E SICUREZZA DEL TERRITORIO

LEGENDA

-  Pozzi idropotabili (PSC NTA art. 3.1.5)
-  Zona di rispetto di sorgenti, pozzi e captazioni (PSC NTA art. 3.1.5)
-  Perimetro territorio urbanizzato

SCHEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA' E SISTEMI TERRITORIALI

LEGENDA

-  Territorio urbanizzato
-  Ambiti produttivi di previsione
-  VEC - Viabilità extraurbana secondaria di rilievo intercomunale
-  VR - Rete di base di interesse regionale - tratti da realizzare
-  VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate (PTCP Art. 12.12)
-  poli funzionali da PTCP confermati

- | | |
|---|--|
| PUNTI DI FORZA
-nessun elemento vincolato | PUNTI DI DEBOLEZZA
-strade da riconfigurare per nuovo tipo di flusso |
| OPPORTUNITA'
-sfruttare la centuriazione storica già esistente e da proteggere come vie principali attorno all'area | MINACCE
-non si sono rilevate minacce |

- | | |
|--|--|
| PUNTI DI FORZA
-nessun elemento vincolato direttamente | PUNTI DI DEBOLEZZA
-parte della zona rientra in un'area di rispetto di un pozzo |
| OPPORTUNITA'
-sfruttare quasi l'intera area senza particolari studi idrogeografici | MINACCE
-che sia impedito qualsiasi tipo di lavoro nell'area di rispetto del pozzo |

ASSETTO DEL TERRITORIO

LEGENDA

-  APF.n - Poli funzionali da PTCP confermati
-  ASP_BN2.n - Ambiti produttivi sovracomunali consolidati di nuovo impianto
-  ASP_A - Ambiti produttivi e terziari sovracomunali di sviluppo esistenti
-  I - Infrastrutture per la mobilità di maggiore rilevanza
-  Perimetro territorio urbanizzato
-  VA - Autostrade a pedaggio - esistenti confermate

- | | |
|---|--|
| PUNTI DI FORZA
-vicinanza all'autostrada
-aree già predisposte ad interventi simili
-nessun vincolo particolare | PUNTI DI DEBOLEZZA
-vicinanza a un centro industriale, da verificarne delocazione o situazioni di interferenza |
| OPPORTUNITA'
-possibilità di ampliamento o sfruttamento dell'intero lotto con le medesime caratteristiche | MINACCE
-possibilità che non si trovi accordo per trasformare le ASP in aree per poli funzionali |

- | | |
|--|---|
| PUNTI DI FORZA
-quasi nessun impedimento da strutture o elementi esistenti | PUNTI DI DEBOLEZZA
-la fascia di rispetto particolarmente ampia dall'autostrada
-il gasdotto con relativa area di rispetto |
| OPPORTUNITA'
-sfruttare quasi l'intera area senza particolari studi | MINACCE
-che sia impedito qualsiasi tipo di lavoro nell'area di rispetto del gasdotto |

- | | |
|--|--|
| PUNTI DI FORZA
-quasi nessun impedimento da strutture o elementi esistenti | PUNTI DI DEBOLEZZA
-riprogettare o sfruttare le direttrici esistenti anche per il nuovo flusso di traffico dovuto al parco |
| OPPORTUNITA'
-sfruttare quasi l'intera area senza particolari studi | MINACCE
-il progetto di una strada di interesse regionale in mezzo all'area |



42,3 km BOLOGNA

CESENA 57,4 km

AREA PARCO TEMATICO

superficie: 223.962 m²
descrizione: il parco tematico rappresenta il cuore dell'offerta dell'area. Lo stesso è completato dalla possibilità di raggiungere velocemente il pre-esistente autodromo internazionale. L'area si situa a ridosso dell'autostrada in una zona ad uso industriale; pochi sono quindi i vincoli di rumore e disturbo all'edilizia abitativa e molti sono i vantaggi di collegamento alle principali infrastrutture di trasporto. I parcheggi sono dimensionati secondo la previsione di afflusso, con l'inserimento di un secondo ingresso a sud, ad uso anche dell'arena nel caso di eventi a parco chiuso.

AREA DOTAZIONE URBANISTICA 2 (PARCO PUBBLICO)

superficie: 23.561 m²
descrizione: l'area è totalmente concessa in dotazione al comune. Per la sua posizione nonché per completare l'area di un servizio nella zona mancante, si è deciso di progettare la stessa inserendovi un parco pubblico con area per cani, skate park e relativo parcheggio pubblico su due livelli. All'interno vi si trovano alcuni edifici sotto tutela come segnalato nel testo di riferimento.

AREA CENTRO COMMERCIALE

superficie: 54.492 m²
descrizione: il centro commerciale dovrebbe completare l'offerta motoristica dell'area con negozi ed esposizioni a tema. Si prevede la sua apertura a prescindere da quella del parco ed un possibile collegamento sopraelevato allo stesso. Parcheggi pertinenziali, aree esterne e quelle di carico/scarico sono state già previste e dimensionate.

AREA RESORT

superficie: 15.147 m²
descrizione: resort ad uso esclusivo dei visitatori del parco tematico (o ad eventi ad esso connessi) con servizio di piscina esterna e parcheggio pertinenziale. Dispone di un ingresso privilegiato al parco.

AREA DOTAZIONE URBANISTICA 1

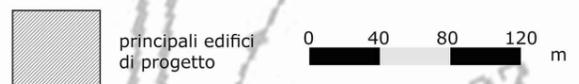
superficie: 24.271 m²
descrizione: area totalmente destinata a dotazione urbanistica. L'area si situa tra il parco, il resort, area privata e un campo agricolo ed è connessa da strada locale pre-esistente alla viabilità cittadina. Per questo si presta alle più disparate funzioni.

AREA ESPANZIONE PARCO TEMATICO

superficie: 43.664 m²
descrizione: situata a sud-est del parco tematico, quest'area, una volta completata, dovrebbe rappresentare la quarta area principale del parco divertimenti così come da indicazioni progettuali. Situata a ridosso dell'ingresso sud e della relativa stazione della monorotaia interna, non necessiterebbe di ulteriori sistemi di spostamento meccanico.

5,5 km AUTODROMO ENZO E DINO FERRARI

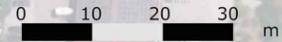
SCALA 1:2000



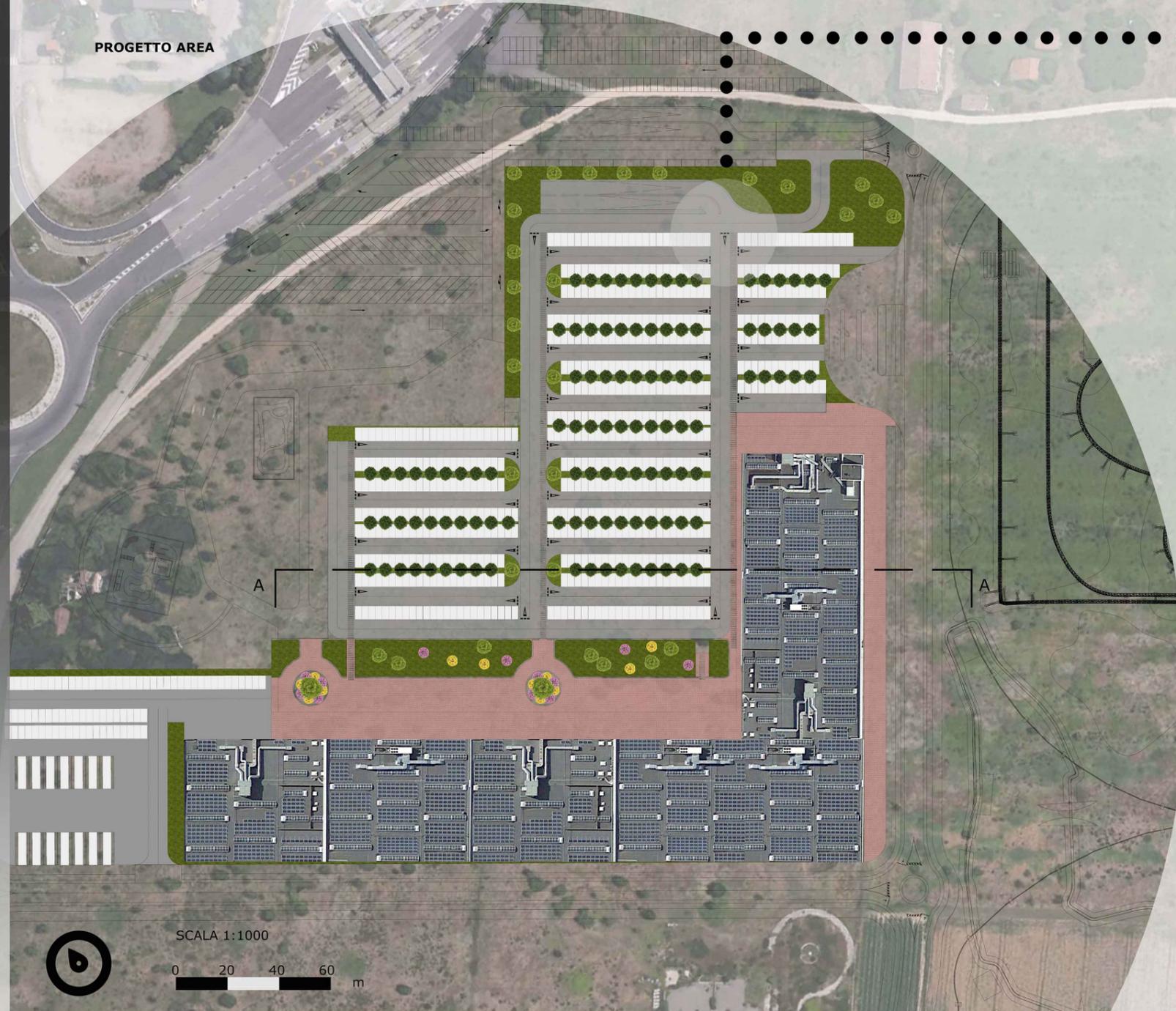
SEZIONE A-A



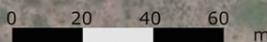
SCALA 1:500



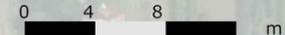
PROGETTO AREA



SCALA 1:1000



SCALA 1:200



DETTAGLI PORZIONI DI PROGETTO

Il centro commerciale su due livelli presenta una superficie utile di quasi 32000 mq, dei quali oltre 22000 mq di superficie di vendita. Gli spazi di vendita si considerano per metà entro gli 800 mq e per metà oltre tale superficie ed entro i 1500 mq. La tipologia di prodotti sarà inerente alla tematica del parco e non di tipo alimentare.

Per quanto concerne i parcheggi, come da testo si sono calcolati 1006 posti necessari da normativa. L'area di parcheggio multipiano (due livelli) assieme all'area pertinenziale scoperta con posteggi solo a livello terra raggiunge le 1201 unità. Si aggiunge l'area dipendenti e carico/scarico a sud-ovest.

IPOTESI DI PROGETTAZIONE DELLA FACCIATA DEL CENTRO COMMERCIALE



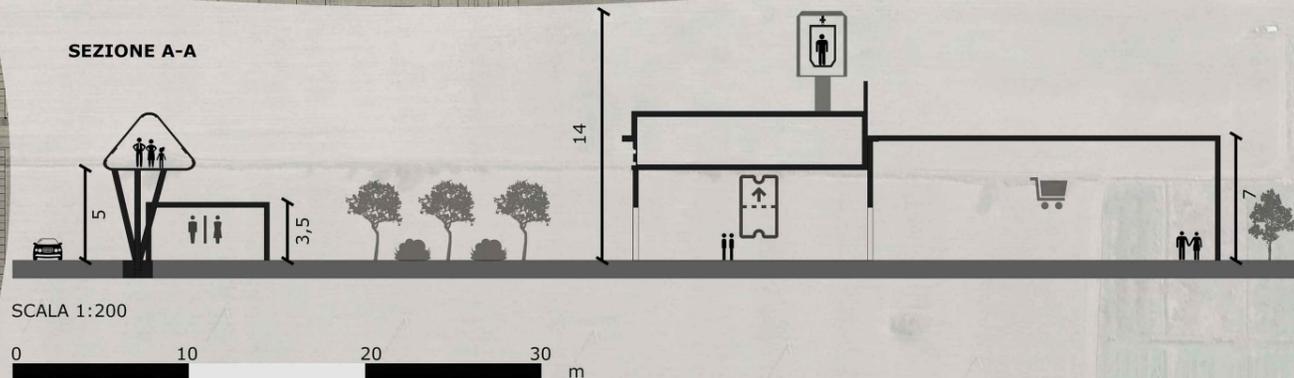
PROGETTO AREA

VALORI DELLE SUPERFICIE DEL PARCO

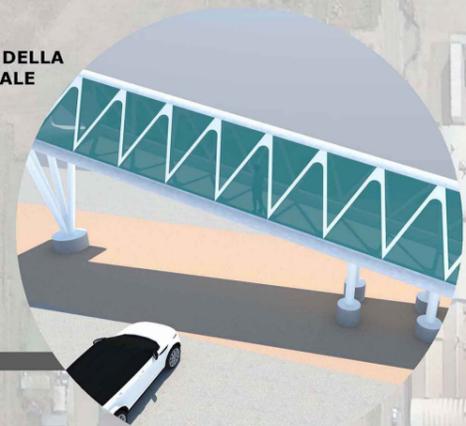
SUPERFICIE	VALORE	% NORMATIVA	RISULTATO
Sup. Totale	155.636 mq	#	#
Uf max	0,105 mq/mq	max 90 %	10,45 %
Ip min	49410 mq	min 20 %	31,75 %
Sa max	#	max 20% Su	#
Q max	15.958 mq	max 70 %	10,25 %



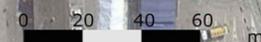
SEZIONE A-A



STUDIO E MODELLO DELLA PASSERELLA PEDONALE



SCALA 1:1200



SCALA 1:200



PROGETTO AREA

SEZIONE A-A



SCALA 1:200



STUDIO E MODELLO DI PORZIONE DEL PARCO CON INSERIMENTO DI SKATE PARK

SECONDO GLI STANDARD URBANISTICI, PER GLI INSEDIAMENTI TERZIARI, DOVRO' FORNIRE DOTAZIONI PARI A 100 MQ PER OGNI 100 MQ DI Su NETTA

AMBITO	SUPERFICIE UTILE LORDA	SUPERFICIE UTILE NETTA	TOTALE DOTAZIONE DA CONSEGNARE
Parco	16272 mq	14645 mq	14465 mq
Centro Commerciale	31945 mq	28755 mq	43400 mq
Hotel	10000 mq	90000 mq	52400 mq

TRAMITE DUE AREE, UNA DELLE QUALI GIA' IPOTIZZATA CON PROGETTO A PARCO PUBBLICO, SI E' RAGGIUNTA UNA SUPERFICIE DATA IN DOTAZIONE DI 52730 MQ, QUINDI SUPERIORE AL MINIMO RICHIESTO. LE STRADE, ANCHE SE OPERE DI URBANIZZAZIONE, NON SONO STATE CONTEGGIATE.



La seconda area in dotazione non è stata progettata in quanto, come già specificato con il parco verde situato ad Ovest, la decisione della funzione dovrà essere accordata col Comune anche in funzione delle necessità della comunità locale.

Come pura indicazione di studio si ritiene che un CENTRO SERVIZI PER AZIENDE, potrebbe risultare una scelta adeguata vista la posizione dell'area nell'impianto cittadino.

Spazi di coworking, ristorazione e laboratori sarebbero una utile risorsa per il settore.

Questo parco inserito nella zona ovest dell'intervento e l'area di parcheggio rientreranno nel calcolo delle dotazioni opportunamente consegnate al comune.

A differenza di come si vedrà successivamente per altra area, invece che consegnare una superficie spoglia, si presuppone un accordo per la realizzazione di parco pubblico e relativi posti auto, considerato un intervento complementare dei servizi forniti ora alla zona.

Il documento di urbanizzazione primaria di Imola da' anche chiare indicazioni riguardo le superfici di verde, alberature, ecc. dei parchi pubblici. Siccome il progetto del parco al momento è solo un'ipotesi di dotazione che il comune dovrà approvare, si progetta preliminarmente il parco dotandolo di aree a prato, alberature, area riservata ai cani (sgambnatotio) e skate park, seguendo quella che è la prassi comune e per esperienza.



SCALA 1:1000

