



STADIO di PARMA

Quaderno degli attori
SANDRO FONTANESI

Presentato il
18 gennaio 2023

IL CONTESTO E LA LA VIABILITA'

A partire dalla ristrutturazione del 1992, il problema della viabilità durante gli eventi calcistici all'interno dello stadio Tardini non è mai stato risolto. Si è sempre proceduto per tentativi, con chiusura più o meno estesa dell'area attorno all'impianto. Le sentenze del TAR e quelle successive (TAR Sezione di Parma nella sentenza del 5.6.1992 - Il Consiglio di Stato, nella sentenza del 4.11.1994) che dichiarano illegittimo l'ampliamento dello Stadio, hanno sempre riportato come aspetto preoccupante e non risolto la viabilità. La chiusura delle strade attorno al Tardini si ripercuote sulle strade di circonvallazione, fino alle tangenziali.

In quelle giornate, dunque, tutti gli spostamenti all'interno della città e i percorsi da e per Reggio Emilia, risultano praticamente bloccati.

Il sistema di blocco degli accessi a gabbie metalliche, utilizzato dalle forze dell'ordine durante gli eventi sportivi, chiude tutte le vie limitrofe allo stadio, e congestionando le piccole strade del quartiere. In questi decenni si è dimostrato, quindi, come il problema sia irrisolvibile anche con l'intervento massiccio di forze dell'ordine (carabinieri, polizia e vigili urbani), che presiedono tutti i punti di accesso al quartiere con costi e disagi a carico della collettività.

Mentre tutta la viabilità urbana va in tilt, i residenti dell'area subiscono particolari misure restrittive che, per parecchie ore del giorno, limitano fortemente la loro mobilità, privandoli del libero esercizio degli elementari diritti di movimento in cui si sostanzia la qualità della vita (già dichiarate illegittime nella sentenza di ottemperanza del tribunale Amministrativo Regionale di Parma, 3 novembre 1998-596/1998). Le numerose irregolarità compiute da soggetti che si recano allo stadio in auto (dalla relazione dell'Ufficio Mobilità ed Energia del Comune di Parma, 2020 si calcola un aumento di circa 6000 mezzi presenti nella zona limitrofa allo stadio), rendono inoltre addirittura pericoloso il transito a piedi.

E' evidente che le ricadute della costruzione della nuova infrastruttura sul tessuto urbano, l'ambiente e la qualità della vita della cittadinanza andrebbero ben oltre l'attuale disagio, e l'inadeguatezza delle soluzioni dell'oggi potrebbe diventare realmente preoccupante se ci si immagina lo scenario futuro. Quando cioè il nuovo stadio - che, come dichiarato, vuole essere in grado di presentarsi con efficienza sulla ribalta internazionale - sarà da catalizzatore di frequenti flussi di traffico provenienti anche da città lontane (2 o 3 volte alla settimana, tutto l'anno), e associato allo svolgimento di altre attività, commerciali e di spettacolo, che dovrebbero consentire di ottimizzare l'investimento.

Sebbene ampiamente sperimentate dall'intera cittadinanza (come dalle forze dell'ordine addette al traffico e alla sicurezza, e dai lavoratori, compreso i tassisti e i conducenti di autobus, e da tutti gli altri, bloccati nelle interminabili code e dagli sbarramenti durante il loro rientro a casa) e nonostante il presidio massiccio delle forze dell'ordine - a cui viene demandato il gravoso, e preoccupante, compito di tutela dell'ordine e della sicurezza pubblica, il progetto del Parma Calcio **non prevede** alcuno studio della mobilità in termini di soluzione ai problemi.

Anche le tavole di recente presentate a corredo del Dossier del Parma Calcio, ancora una volta, presentano un vuoto sconcertante di risposte al grande tema della mobilità causata dal nuovo, grande intervento urbanistico. E, quindi, alla richiesta principale della cittadinanza: quella di migliorare, e non ulteriormente peggiorare, la loro qualità della vita.

L'analisi delle tavole:

- 1) Relazione sulla mobilità e flussi.**
- 2) Un approccio rigenerativo per la città.**

Il **primo documento "mobilità e flussi"** non solo non risolve, ma nemmeno prende in considerazione lo studio della mobilità nei giorni degli eventi: si limita, cioè, a demandare alle autorità la soluzione dei problemi, non soffermandosi su un problema che – palesemente, per chiunque – è irrisolvibile. Ancora, e questa volta per sempre (90 anni di concessione: un'eternità), problemi saranno e resteranno a carico dei cittadini. Questo progetto di demolizione e ricostruzione in quell'area centrale della città di un nuovo impianto calcistico – con funzioni aggiuntive fortemente attrattivi di ulteriori flussi – si conferma pesante ipoteca su qualsiasi ipotesi di reale trasformazione rigenerativa del tessuto urbano di Parma.

Preme piuttosto al proponente dimostrare, con questo elaborato, che il proprio parcheggio privato di 160 posti auto, che andrà a realizzare nella parte antistante lo stadio, sia compatibile con i flussi di traffico esistenti. Si afferma che " la rotatoria del Petitot è pressochè al collasso e se le auto entrassero nel nostro parcheggio da viale Partigiani uscendo da via Torelli la rotatoria del Petitot andrebbe in crisi , mentre potrebbe essere accettabile se le auto entreranno da via Torelli e usciranno su viale Partigiani".

Sono affermazioni demagogiche, prive di fondamento. Il parcheggio in pieno centro cittadino, oggi, con le nuove consapevolezza diffuse, con l'adesione di Parma alla *Missione 100 città climaticamente neutrali e smart* della Commissione Europea e per coerenza con gli obiettivi e le strategie affermate nel nuovo PUG PR050 del Comune di Parma, non va realizzato :

- 1) Non è compatibile con i criteri di sostenibilità ambientale, quando in tutta Europa i parcheggi vengono dislocati lontano dal centro città e dai quartieri residenziali.
- 2) Un parcheggio interrato con asportazione di circa 60000 mc. di terreno, nell'area adiacente a P.le Risorgimento, sarebbe un'inutile devastazione, e reso ancora più inutile per la presenza di un parcheggio pluripiano e sempre mezzo vuoto ubicato alla Galleria ex Centro Barilla a soli 350 mt.
- 3) Via Torelli è un'arteria di penetrazione già oggi sovraccarica di traffico: con gli ingressi al parcheggio tale situazione ne sarebbe ulteriormente aggravata.
- 4) E' solo a disposizione degli utenti di categoria Vip durante gli eventi.
- 5) Dovrà rendere circa 300000 euro/anno per l'utilizzo negli altri giorni.
- 6) E' realizzato sul limite di una rotatoria "vicino al collasso", come già affermato nei documenti della società proponente.

In modo che diremmo quanto meno sbrigativo, l'elaborato dei consulenti del Parma Calcio prende in considerazione alcune semplici possibili modifiche alle intersezioni pedonali di piazzale Risorgimento. Si tratta di meri esercizi tecnici, proiezioni e grafici senza alcun costrutto in quanto, è evidente, per qualsiasi Amministrazione, semmai fossero possibili, tali supposti benefici sarebbero giudicati, in ogni caso, comunque trascurabili.

Alcune pagine del documento, infine, analizzano come gli autoarticolati di 16 mt. possano approvvigionare gli esercizi all'interno del nuovo stadio utilizzando la viabilità di via Puccini e delle strade adiacenti. Ancora una volta, colpisce l'assoluta mancanza di attenzione e rispetto per la città e i suoi abitanti di una società privata che lascia liberi i suoi consulenti di disporre del tessuto di una città storica, al punto di arrivare a stravolgere una piccola strada di quartiere col passaggio dei mezzi pesanti. La maglia delle piccole vie di un quartiere residenziale di pregio, ad alta densità e qualità abitativa e sociale, viene piegata alle necessità commerciali di un imprenditore privato, rovinata materialmente dal passaggio dei TIR e umiliata dall'espropriazione dei sacrosanti diritti dei suoi abitanti sul proprio luogo di vita.

Il **secondo documento** "*Un approccio rigenerativo per la città*" è un affronto ai tanti cittadini di Parma che conoscono e vivono la zona, e che trovano in questo documento un inutile quanto dannoso elaborato. Vengono prospettate soluzioni urbanistiche devastanti, si torna alla semaforizzazione di un nodo centrale alla città per potere creare uno spazio più vasto davanti all'impianto, rispondendo non certo ai problemi della circolazione, ma al solo scopo di rendere più centrale lo stadio e le sue attività, snaturando ogni altro aspetto. Le ipotesi non entrano nel merito delle criticità reali e cogenti, mettendo in scena scenari palesemente irrealizzabili, del cui scopo è difficile trovare una ragione.

I blocchi, le chiusure, le auto parcheggiate un po' ovunque, i pullman delle tifoserie senza spazi adeguati ove sostare: la consueta paralisi e il caos nel cuore della città non solo non verrà risolta, ma resterà come implacabile condanna per un altro secolo. Ecco al proposito alcune considerazioni [contenute](#) nel documento dei consulenti del Parma Calcio:

- 1) Il 73% di chi raggiunge lo stadio in auto, cerca di parcheggiare nelle aree limitrofe creando disagi e problemi.
- 2) Il nodo viario prossimo allo stadio, la rotatoria Petitot, è prossimo al collasso.
- 3) Questa localizzazione porta dei disagi alla città e allo stadio stesso per quanto riguarda l'accessibilità, la circolazione, la sicurezza che la città non riesce a sostenere in caso di eventi maggiori.

E' evidente che nè il Parma Calcio né il Comune hanno una soluzione ai problemi e ai disagi dei residenti.

Testuali le parole dell'allora vicesindaco Bosi: "*....i lavori di ristrutturazione dello stadio Tardini non allevieranno e tantomeno risolveranno le problematiche della viabilità e quelle dei residenti....*".

Bene avevano fatto i giudici amministrativi nelle sentenze del 92, 94, 98 a dichiarare illegittima la ristrutturazione dello stadio Tardini, sostenendo che certi problemi non si sarebbero mai potuti risolvere.

Riportiamo, a ulteriore prova e conferma di quanto detto, le considerazioni formulate dall'ufficio Viabilità del Comune in sede di conferenza dei servizi:

- 1) La prefettura e questura impongono la quasi totale inibizione al traffico per area molto estesa, comprese le chiusure con i nuovi dispositivi antiterrorismo, che ha visto un impiego straordinario di forze lavoro in molti casi per anche più di 8 ore e in ogni caso aree interdette alla circolazione. Non è trascurabile rilevare che nelle occasioni della maggior parte delle partite di calcio della serie A, in situazioni pre Covid, il personale delle forze dell'ordine e ausiliario impegnato raggiungeva anche le 400 unità, oltre al personale disposto dal comune di Parma.
- 2) Non pare esserci alcun beneficio dalla proposta, sulla straordinaria congestione di traffico che si realizza in occasione degli eventi calcistici, quando anche 6000 vetture raggiungono la città e quando si accalcano appena sull'esterno delle aree interdette.

Nelle conclusioni finali, lo studio dell'Ufficio Viabilità afferma:

“Dal punto di vista complessivo, preme fare notare quella che risulta una primaria necessità per un intervento sullo stadio Tardini: non può esimersi dal trovare soluzione alle complessità e difficoltà attuali. In particolare le innegabili difficoltà viabilistiche della gestione di uno Stadio per squadre di calcio di serie A in posizione così centrale alla città, che sono aumentate post tragici fatti di Madrid, Torino e Nizza, ed allo stesso tempo non sono assimilabili ad altre realtà del nostro territorio nazionale. Basti pensare, per stare vicino a Parma ed in serie A, che solo Bologna, lo stadio Dallara dista 2.5 Km da P.zza Maggiore e 1 Km. dai viali di circonvallazione, mentre il nostro Tardini sta sui viali e dista 900mt. da P.zza Garibaldi.”

CONCLUSIONI

In tutti questi anni le illegittimità giurisprudenziali, i disagi, i problemi di sicurezza, il tilt del traffico, l'inquinamento atmosferico e sonoro, le frequenti manifestazione di inciviltà delle tifoserie, la militarizzazione del quartiere e il generale caos sono stati tollerati per permettere comunque lo svolgimento delle partite. Ora però Parma non può permettersi più di pregiudicare il proprio futuro legittimando la volontà di un imprenditore privato di demolire e ricostruire in quella stessa area (del tutto inadeguata, come ampiamente dimostrato) uno stadio “mondiale”, che aggraverebbe la già insostenibile situazione attuale per altri 90 anni, e con un regime di concessione che lascerebbe tutti i benefici al Parma Calcio, e tutti i problemi ai cittadini.

Nonostante i disagi, nessuno è contrario all'attività sportive che si svolgono nello stadio attuale, ma, a fronte della volontà di demolire l'impianto esistente, qualsiasi progetto di ricostruzione in quella stessa area comporterebbe un carico urbanistico insostenibile. Lo evidenziano gli studi, le relazioni, le sentenze che hanno affrontato il problema della viabilità. Questa proposta di finanza di progetto comporta una trasformazione radicale dell'urbanistica, che condizionerà

negativamente lo sviluppo futuro di una città che aspira ad un ruolo di capofila nel processo di transizione ecologica degli insediamenti urbani. Nell'ottica di una vera rigenerazione della città, dopo un'attenta valutazione dei costi e dei benefici collettivi, è compito dell'Amministrazione cittadina a trovare l'alternativa logistica a questa progettualità privata, il luogo adatto ad accogliere l'opera proposta nell'esclusiva salvaguardia del bene e dell'interesse pubblico.