



# STADIO di PARMA

Quaderno degli attori  
**ROBERTO LUSARDI**

Presentato il  
10 gennaio 2023

Con riferimento al documento "PST-Mobilità-e-Flussi-DRAFT-12282022.pdf" recentemente pubblicato desidero comunicare le mie osservazioni.

Sono residente nel quartiere Cittadella da molti anni e penso di conoscere bene i problemi di questa bella zona di Parma. Uno dei più evidenti è legato al traffico automobilistico: aria inquinata, polveri, rumore e ridotta possibilità di circolazione e sosta, sia per i residenti che per i visitatori, sono aumentati negli anni ed ora la situazione è particolarmente grave.

Sono preoccupato dal progetto di riqualificazione dello stadio Tardini perché, vista la prospettiva di utilizzo oltre che per le manifestazioni calcistiche anche per nuove attività commerciali ed eventi, si può sicuramente prevedere un peggioramento delle condizioni ambientali della zona.

Il documento "Relazione sulla mobilità e i flussi – Dic.22" evidenzia come i percorsi di accesso allo stadio resteranno quelli attuali (p.le Risorgimento e via Puccini) pur avendo spostato i tornelli di entrata all'impianto sportivo vero e proprio a ridosso della facciata. Di conseguenza la situazione non potrà che peggiorare anche e soprattutto nella prospettiva di un utilizzo quotidiano dell'area; non va trascurato l'aumento del traffico per l'accesso al parcheggio interno che potrebbe determinare la formazione di code e restringimenti in via Torelli.

Nei "giorni senza eventi", nell'ipotesi che il parcheggio dello stadio non venga utilizzato (per esaurimento dei posti o per scelta dei fruitori delle varie attività), la ricerca di parcheggio si riverserebbe nuovamente sulle strade limitrofe all'impianto con fastidiose ripercussioni per i residenti che, già ora, soffrono la carenza di posti; cito come esempio la situazione attuale per la quale i fruitori del centro storico trovano parcheggio all'esterno della ZTL esistente e sottraggono così posti auto ai residenti (proprio nella zona limitrofa allo stadio).

A pag.6 del documento si legge: *"A livello strategico e programmatico, il PUMS registra una carenza di parcheggio nell'area dello stadio e pertanto identifica la necessità di reperire circa 200 posti auto nell'area dello Stradone Martiri della Libertà."* Ciò conferma quanto detto: già nel Marzo 2017 si evidenziava la carenza di posti auto; la prospettiva del nuovo progetto è sicuramente peggiorativa.

Per i "giorni di gara" la situazione sarebbe ancora peggiore: *"l'istituzione di ZTL per la previsione di intensi flussi pedonali ed il divieto di sosta nell'area dello stadio"* (pag.14) produrrebbe come conseguenza una ricerca di parcheggio nelle zone limitrofe con peggioramento della situazione per tutti, residenti e non (aumento del traffico e mancanza di posti auto). Sotto questo aspetto nel documento non è riscontrabile la ricerca di una soluzione ai problemi attuali esistenti anche nei *"giorni senza gara"*.

Altra considerazione riguarda l'accesso allo stadio da parte dei mezzi di servizio (pag. 15; *logistica leggera e pesante*): mi pare poco lungimirante l'analisi unicamente geometrica del percorso da parte dei mezzi di grossa taglia. La manovra di questi mezzi attraverso via Torelli-via Puccini sarebbe sicuramente molto difficoltosa e impattante sulla circolazione stradale; inoltre, gli spazi attualmente sottratti (provvisoriamente) alla scuola Pezzani diventerebbero definitivamente persi e la necessità di accesso ai mezzi di servizio (sia quotidiano che saltuario), comporterebbe l'indisponibilità degli spazi intorno allo stadio per qualsiasi attività. Evidentemente questo aspetto deve essere approfondito perché impatta in maniera determinante sull'intero progetto.

L'analisi proposta nel documento si concentra soprattutto sulle situazioni *"durante l'evento"* (pag.59), mentre le esigenze per i cittadini e soprattutto per i residenti del quartiere

riguardano anche le *“giornate senza gara”*. La disponibilità di posti auto nel quartiere (soprattutto per i residenti) è già insufficiente e l'istituzione di ZTL e di aree con divieto di sosta peggiorerebbe la situazione perché i pochi posti esistenti nelle zone senza divieto sarebbero contesi da molti utenti in più.

La tendenza a raggiungere le vicinanze dello stadio in auto sia da parte dei tifosi nelle *“giornate gara/evento”*, sia da parte dei futuri clienti delle attività commerciali in tutti gli altri giorni non può che peggiorare la situazione attuale già critica e non penso che l'introduzione di regolamentazione (sosta a pagamento) possa risolvere il problema; l'utilizzo dei parcheggi scambiatori e dei mezzi pubblici è nella realtà marginale.

Mi pare importante infine sottolineare alcuni aspetti dello studio di traffico evidenziati nel capitolo *“Conclusioni”* (pag.63) nel quale si osserva più volte che le soluzioni proposte nel progetto non andrebbero a peggiorare la situazione esistente (già prossima al livello di saturazione), dimostrando così che non vi sono prospettive di miglioramento di uno stato di fatto molto critico.

In conclusione, un progetto come quello proposto determina sulla vivibilità del quartiere una serie di problemi che si vanno irrimediabilmente ad aggiungere a quelli già presenti e ogni soluzione adottabile non eviterebbe un peggioramento della situazione già ora critica soprattutto per i residenti delle zone limitrofe allo stadio. Il progetto della società ParmaCalcio si concentra sul solo impianto sportivo e sulle eventuali attività commerciali interne ad esso, mentre restano in capo all'Amministrazione Comunale (e alla cittadinanza di Parma in generale) le soluzioni da intraprendere per risolvere i problemi affinché il nuovo stadio possa funzionare e contribuire al raggiungimento degli obiettivi (anche finanziari) dell'investitore. Il progetto è focalizzato sulla migliore fruibilità dello stadio da parte di tifosi e clienti, mentre il miglioramento della qualità di vita dei cittadini in generale (residenti e non) non viene in alcun modo contemplato.

Ringrazio per l'attenzione  
Roberto Lusardi