



COMUNE DI PARMA

**OPERE INFRASTRUTTURALI FUNZIONALI
AL POTENZIAMENTO E ALL'ACCESSIBILITÀ DELLE FIERE
NODO STRADALE ALL'USCITA DEL CASELLO DELL'AUTOSTRADA A1 DI PARMA**

CUP: I94E22000520004 CUI: L00162210348202300088 CIG: B45A5886AC

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

CARATTERIZZAZIONE GEOLOGICA:
GEOL. MARCO GHIRARDI

CARATTERIZZAZIONE GEOTECNICA E SISMICA:
ING. CECILIA DAMONI

ARCHEOLOGIA:
DOTT.SSA BARBARA SASSI



AR/S ARCHEOSISTEMI Società Cooperativa

CONSULENZA TRASPORTISTICA:
ING. FABIO TORTA
ING. ESPEDITO SAPONARO
ING. CLAUDIO D'ANGELO



TRT Trasporti e Territorio srl

RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO:
ING. MICHELE GADALETA

ASSISTENTE DEL RESPONSABILE UNICO DEL PROGETTO
ING. LUIGI ELIA

PROGETTAZIONE:
ING. FILIPPO VIARO
ING. PAOLO CORCHIA

AMBIENTE E PAESAGGIO
ARCH. SERGIO BECCARELLI

ACUSTICA
ING. GIOVANNI BRIANTI
Tecnico competente in Acustica Ambientale ENTECA n. 6042



Policreo Società di progettazione srl

**COORDINAMENTO IN MATERIA DI SICUREZZA E DI SALUTE
DURANTE LA FASE DI PROGETTAZIONE DELL'OPERA:**

ING. PAOLO CORCHIA



Policreo Società di progettazione srl

Elaborato

ELABORATI GENERALI

Tavola

PR51.25.A.PFTE.01.GEN.REG.003.R00

**RELAZIONE DI RISPOSTA AL QUADRO DI OSSERVAZIONI FORMULATO
NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO UNICO EX ART.53 DELLA L.R. 24/2017**

Scala

GENNAIO 2026

Data

Rev.	Data	Descrizione
00	GENNAIO 2026	EMISSIONE



COMUNE DI PARMA

Opere infrastrutturali funzionali al potenziamento e all'accessibilità delle Fiere
Nodo stradale all'uscita del casello dell'Autostrada A1 di Parma

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

ELABORATI GENERALI

Relazione di risposta al quadro di osservazioni formulato
nell'ambito del Procedimento Unico ex art.53 della L.R. 24/2017

INDICE

1.	CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE	3
2.	RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI.....	4



COMUNE DI PARMA

1. CONSIDERAZIONI INTRODUTTIVE

Nell'ambito del Procedimento Unico ex art. 53 della L.R. 24/2017 relativo al Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica delle "Opere infrastrutturali funzionali al potenziamento e all'accessibilità delle Fiere-Nodo stradale all'uscita del casello dell'Autostrada A1 di Parma", il presente documento è redatto allo scopo di raccogliere e dare puntuale riscontro al quadro di osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione del relativo avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna - BURERT Parte seconda N.224 del 05 novembre 2025.

Ha reso osservazioni nell'ambito della richiamata procedura il seguente Soggetto:

- Bricoman Italia S.r.l. (osservazione acquisita al Prot. 03/12/2025.0340929.E).



2. RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI

La sezione, che raccoglie le osservazioni pervenute dal Soggetto interessato, è strutturata mediante una rielaborazione tabellare articolata secondo la seguente struttura, al fine di permettere l'immediato riscontro delle argomentazioni di risposta:

- nella prima colonna è identificato il numero progressivo dell'osservazione formulata;
- nella seconda colonna è riportato il testo dell'osservazione;
- nella terza colonna sono inserite le controdeduzioni/argomentazioni di risposta;
- nella quarta colonna trovano esplicitazione i riferimenti degli elaborati relazionali e grafici qualora previsti a completamento ovvero a supporto dei contenuti di risposta.

N° progr.	Osservazioni	Argomentazioni di risposta	Elaborato di riferimento (eventuale)
<p>Bricoman Italia Srl OSSERVAZIONI RELATIVE ALLE OPERE INFRASTRUTTURALI FUNZIONALI AL POTENZIAMENTO E ALL'ACCESSIBILITÀ DELLE FIERE - NODO STRADALE ALL'USCITA DEL CASELLO DELL'AUTOSTRADA A1 DI PARMA (Prot. 03/12/2025.0340929.E)</p>			
<p>[...] Bricoman, come sopra rappresentata, con la presente osservazione chiede la valutazione delle seguenti osservazioni al fine di poter contribuire al miglioramento della qualità progettuale e alla piena funzionalità del nodo viabilistico e della viabilità circostante il Compendio e gli accessi a questo, tenuto conto di dati precisi, aggiornati, puntuali e significativi. In particolare si evidenziano le seguenti criticità e proposte:</p>			
<p>1.1</p>	<p>1. Aggiornamento dei dati di traffico Si rileva che i dati di traffico utilizzati per le simulazioni fanno riferimento a rilievi effettuati nel settembre dell'anno 2023 nell'ambito dello studio sviluppato dalle Fiere di Parma. Si ritiene opportuno valutare l'integrazione di ulteriori rilievi aggiornati all'anno 2025 (e/o 2026) per tener conto dell'evoluzione della domanda di mobilità (negli ultimi anni si sono registrati cambiamenti significativi nei comportamenti di spostamento, legati a fattori socio-economici, nuove polarità urbane e modifiche infrastrutturali locali) e delle possibili interferenze con nuovi insediamenti sviluppatasi nell'ultimo biennio (l'apertura di nuove attività commerciali e l'evoluzione del tessuto urbano potrebbero aver generato variazioni anche significative nei percorsi preferenziali e nei volumi di traffico).</p>	<p>Gli studi ed approfondimenti di natura trasportistica sviluppati nel corso dell'iter progettuale di PFTE dell'intervento in oggetto sono stati principalmente elaborati a partire dall'autunno 2024. In riferimento a tale periodo, i rilievi messi a disposizione da Fiere di Parma risalivano a poco più di un anno prima, quindi, in quella sede, decisamente recenti, essendo stati effettuati nel settembre 2023 nel periodo antecedente e concomitante con uno degli eventi fieristici di maggior richiamo (nella fattispecie trattavasi dell'evento fieristico denominato "Salone del camper"). Le motivazioni che hanno portato all'utilizzo dei rilievi messi a disposizione da Fiere di Parma sono da ricercarsi anche nell'eshaustività degli stessi, i quali sono risultati ben strutturati e completi. Per tale ragione si è deciso di comune accordo con l'Amministrazione comunale di utilizzarli quali dati di input delle modellazioni trasportistiche. Una ricognizione del contesto di riferimento contermina al nodo non ha inoltre portato all'evidenza di mutamenti di natura infrastrutturale o insediativa di rilievo. A maggior precisazione di quanto asserito, si è rilevata l'apertura, nell'autunno 2025 del polo Mutti a nord dell'autostrada, che tuttavia non è ancora entrato a regime.</p>	<p>PR51.25.A.PFTE.02. GEN.RES.001.R02 Studio del traffico Capp. 3 e 4</p>



COMUNE DI PARMA

Opere infrastrutturali funzionali al potenziamento e all'accessibilità delle Fiere
Nodo stradale all'uscita del casello dell'Autostrada A1 di Parma
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

ELABORATI GENERALI
Relazione di risposta al quadro di osservazioni formulato
nell'ambito del Procedimento Unico ex art.53 della L.R. 24/2017

N° progr.	Osservazioni	Argomentazioni di risposta	Elaborato di riferimento (eventuale)
		<p>Al fine di intercettare comunque le naturali variazioni evolutive della domanda di mobilità si è provveduto a simulare, nell'ambito della riemissione del documento "Studio del traffico" (elab.PR51.25.A.PFTE.02.GEN.RES.001.R02) uno scenario progettuale a medio termine denominato Scenario a regime (posto a dieci anni dall'apertura del nodo riconfigurato, e quindi all'anno 2037) che si fa carico di verificare il nodo di progetto qualora assoggettato alla domanda attesa all'anno 2037, stimata secondo i tassi di crescita definiti dal PUMS di Parma (a loro volta coerenti con le previsioni contenute nello strumento di settore regionale vigente - PRIT 2025). Nell'ambito di tale previsione di traffico (che in particolare si traduce in un incremento a tale orizzonte temporale del 7% per i veicoli leggeri e del 15% per i veicoli pesanti) si ritiene che le variazioni di domanda afferenti al contesto prefigurate dal Soggetto osservante possano essere adeguatamente assorbite e rappresentate da tale scenario.</p>	
1.2	<p>2. Estensione delle fasce orarie analizzate</p> <p>Le analisi del citato studio del traffico del 2023 si concentrano esclusivamente sull'ora di punta infrasettimanale mattutina. Tale approccio non consente di cogliere le variazioni significative che si verificano in altre fasce orarie. Si propone pertanto di includere:</p> <ul style="list-style-type: none">• l'ora di punta serale: questa fascia oraria presenta caratteristiche di traffico diverse, con flussi più orientati verso il rientro e la distribuzione verso le aree residenziali.• Analizzare il fine settimana: Il sabato e la domenica possono generare picchi di traffico legati alla mobilità commerciale e ricreativa.	<p>Il cosiddetto "Studio fiere" del 2023, redatto da altro Soggetto per Fiere di Parma, è stato sviluppato sulla base di una estesa campagna di monitoraggio del traffico sul nodo oggetto del previsto intervento. I rilevamenti hanno coperto il giorno feriale medio (intervallo di punta della mattina e del tardo pomeriggio) ed i giorni del fine settimana in occasione di un evento fieristico di grande richiamo.</p> <p>L'assetto di domanda corrispondente alla configurazione di maggior carico del nodo si è riscontrato nella fascia oraria della mattina del giorno feriale. La punta serale, di entità inferiore, ha evidenziato alcuni fenomeni di accodamento, oggetto di rapida risoluzione e non ha mostrato apprezzabili fenomeni di criticità.</p> <p>Durante i giorni prefestivo e festivo con evento fieristico, la domanda al nodo è sensibilmente inferiore rispetto alla mattina e le condizioni di maggior impegno del nodo afferiscono principalmente all'ambito del casello, mentre le altre porzioni del nodo stesso risultano in grado di gestire in modo soddisfacente la domanda di traffico afferente.</p> <p>Per tale ragione lo scenario di domanda fieristico è stato cautelativamente definito aggiungendo alla punta ordinaria del giorno feriale il picco di domanda riconducibile all'evento fieristico riscontrato nella giornata del sabato.</p> <p>In sintesi, in sede di PFTE, le verifiche del nodo complesso si sono concentrate sulla</p>	



COMUNE DI PARMA

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

ELABORATI GENERALI

Relazione di risposta al quadro di osservazioni formulato
nell'ambito del Procedimento Unico ex art.53 della L.R. 24/2017

N° progr.	Osservazioni	Argomentazioni di risposta	Elaborato di riferimento (eventuale)
		configurazione di domanda maggiormente critica (condizioni ordinarie e condizioni con evento fieristico determinato come sopra descritto), considerando opportune ipotesi prudenziali volte a prefigurare scenari di verifica cautelativi.	
1.3	<p>3. Configurazione dell'accesso dalla SP343R e funzionalità della rotatoria su viale Europa all'intersezione con la Strada Casello Poldi</p> <p>Il ramo di uscita dalla SP343R verso l'intersezione oggetto di riqualifica sarà riservato ai soli mezzi del Trasporto Pubblico. Tale scelta comporta che i veicoli privati provenienti da nord debbano proseguire fino alla rotatoria a sud su viale Europa (intersezione con la Strada Casello Poldi) per effettuare poi una manovra di inversione. Si propone di valutare l'impatto di tale configurazione sulla fluidità del traffico e sulla sicurezza stradale, analizzando la capacità della rotatoria a sud su viale Europa di gestire i nuovi flussi generati da questa soluzione, verificando tempi di attesa, livelli di servizio e possibili criticità di congestione.</p>	<p>Come noto, la rotatoria su viale Europa posta all'intersezione con via Casello Poldi è un'intersezione che può essere definita "fittizia" per lo scarsissimo apporto del ramo di via Casello Poldi, risultando infatti prevalenti, se non esclusive, le manovre "di dritto" Europa sud→nord e viceversa.</p> <p>La riemissione del documento "Studio del traffico" (elab.PR51.25.A.PFTE.02.GEN.RES.001.R02) ha comunque previsto l'inserimento a modello dell'intersezione in oggetto, evidenziando per le varie manovre su viale Europa un Livello di Servizio A con riferimento a tutti gli scenari di domanda considerati</p>	PR51.25.A.PFTE.02.GEN.RES.001.R02 Studio del traffico Par. 2.1.1, Cap. 4, Par. 4.3.6
1.4	<p>4. Approfondimento analisi via San Leonardo</p> <p>Il citato studio del 2023 non ha visto delle rilevazioni di verifica delle condizioni di traffico su via S. Leonardo, arteria di traffico che riveste un ruolo strategico per la funzionalità complessiva del nodo, in quanto questa direttrice costituisce uno degli accessi principali al centro urbano di Parma per i veicoli provenienti dal casello autostradale nonché vede la presenza di numerose attività commerciali, sportive e di servizio alle persone (es. ristorazione).</p> <p>Le simulazioni microscopiche relative alle fasce orarie indicate in precedenza dovrebbero considerare:</p> <ul style="list-style-type: none">• Lunghezza e durata delle code: Quantificare le code in corrispondenza delle intersezioni e degli accessi, sia nello scenario attuale sia in quello di progetto, per le ore di punta infrasettimanali mattutina e serale e per la punta del fine settimana;• Interferenze con accessi privati e attività commerciali/ristorazione: Verificare se le code possano ostacolare l'ingresso/uscita dalle attività commerciali/ristorazione presenti lungo la via;• Eventuali misure mitigative: Qualora le rilevazioni e simulazioni dei rilievi traffico	<p>Nel ribadire quanto riportato in risposta all'osservazione di cui al punto 1.2, si precisa quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none">- l'asse di via San Leonardo è già allo stato attuale interessato in alcune fasce orarie della giornata da fenomeni di accodamento che si verificano fra l'anello tangenziale e lo svincolo oggetto del presente progetto, per lo più non imputabili direttamente alla capacità del nodo stesso di assorbire la domanda;- i fenomeni di accodamento non sono statici ma sono da ascrivere più correttamente a rallentamenti del deflusso;- la nuova configurazione di svincolo favorisce l'immissione da via San Leonardo verso nord laddove i veicoli in immissione si rapportano con flussi veicolari più lenti rispetto alla configurazione attuale che vede i veicoli circolanti sull'anello caratterizzati da velocità considerevoli le quali comportano una minor durata dell'intervallo critico di accettazione (intervallo di <i>gap acceptance</i>), a misura della difficoltà di immissione, rispetto a quella che si avrà in condizioni di progetto;- le simulazioni prodotte in riferimento alla configurazione infrastrutturale di progetto sottoposta alla domanda anch'essa di progetto (sia nello scenario "Anno base"	PR51.25.A.PFTE.02.GEN.RES.001.R02 Studio del traffico Par. 4.3.4



COMUNE DI PARMA

Opere infrastrutturali funzionali al potenziamento e all'accessibilità delle Fiere
Nodo stradale all'uscita del casello dell'Autostrada A1 di Parma

PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA

ELABORATI GENERALI

Relazione di risposta al quadro di osservazioni formulato
nell'ambito del Procedimento Unico ex art.53 della L.R. 24/2017

N° progr.	Osservazioni	Argomentazioni di risposta	Elaborato di riferimento (eventuale)
	evidenzino criticità su via San Leonardo, valutare eventuali soluzioni correttive.	<p>che nello scenario a regime "Anno 2037") mostrano l'efficienza della manovra di immissione di via San Leonardo nel nodo che si caratterizza per un livello di servizio adeguato (LdS pari a B-C nell'ora di punta simulata);</p> <ul style="list-style-type: none">- i citati esercizi di ristorazione non sembrano rappresentare una potenziale problematica rispetto al deflusso del nodo in quanto le fasce orarie di maggior carico veicolare non corrispondono a quelle di apertura (o comunque di maggior affluenza) di tali esercizi. <p>Preme, infine, evidenziare che l'intervento in progetto non comporta un aumento della domanda di traffico e che, anzi, esso stesso si configura quale intervento mitigativo delle note problematiche attuali legate alla funzionalità ed alla sicurezza del nodo.</p>	