



P. G. dal 2008

N° 0087248 del 09/12/2025 09:34

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 08/12/2025 16:11

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/08

Documento precedente: /

Oggetto: **TRASMISSIONE OSSERVAZIONI AL PUMS**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
GIOIA ENRICA		GIOIA.ENRICA@PEC.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	09/12/2025	11/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Salve, trasmetto di seguito 3 distinte osservazioni al PUMS

1) Proposta per l'istituzione di **parcheggi** di interscambio (Park & Ride) in aree periferiche.

Si propone l'integrazione del PUMS con un sistema strutturato di parcheggi di interscambio (P+R) localizzati in aree periferiche strategiche, finalizzato alla riduzione dei flussi veicolari privati all'interno del centro urbano e alla promozione dell'intermodalità.

A) Localizzazione dei nodi di interscambio

Si suggerisce di individuare e progettare parcheggi di corrispondenza nelle seguenti aree, coerenti con le principali direttrici di accesso a Lodi e con la funzione di intercettare i flussi in ingresso:

- a) Area Ospedale (intervento già previsto, da dimensionare e configurare come nodo intermodale effettivo e non esclusivamente a servizio del polo sanitario);
- b) Via Milano ☐ altezza cimitero, a servizio della direttrice nord e dei flussi provenienti dall'hinterland;
- c) Zona Faustina, in prossimità dei poli sportivi e delle connessioni viarie est ☐ ovest;
- d) Aree oltre l'Adda, idonee a intercettare i flussi extraurbani provenienti dall'est e sud-est.

Le localizzazioni proposte rispondono ai criteri di prossimità alle radiali di accesso, disponibilità di spazi idonei e potenziale riduzione della domanda di sosta in centro.

B) Integrazione con il trasporto pubblico

Ciascun nodo P+R dovrà essere dotato di:

- servizio navetta dedicato, con frequenze programmabili in funzione dei flussi attesi e in coordinamento con il TPL urbano;
- collegamenti diretti con centro, stazione ferroviaria e principali poli attrattori della città.

Si raccomanda di includere nella pianificazione un'analisi di domanda/offerta relativa al fabbisogno di navette, ai tempi di percorrenza e alla sostenibilità operativa del servizio.

C) Politiche tariffarie

Per garantire l'efficacia del sistema, si propone di prevedere:

- integrazione tariffaria tra sosta e navetta, con bigliettazione unica compresa nel costo del parcheggio;
- definizione di una tariffa del P+R tale da coprire almeno i costi di esercizio, inclusi quelli del servizio di navetta;
- posizionamento tariffario inferiore alla sosta nel centro città, per incentivare il trasferimento modale e ridurre la pressione veicolare nelle aree centrali.

L'adozione di una struttura tariffaria competitiva è condizione necessaria per rendere attrattivo il servizio e coerente con gli obiettivi del PUMS.

D) Benefici attesi

L'introduzione dei parcheggi di interscambio consente di:

- ridurre il traffico veicolare privato nelle aree centrali;
- migliorare la velocità commerciale del TPL urbano;
- diminuire la domanda di sosta nel centro storico;
- contribuire al miglioramento della qualità dell'aria e alla sicurezza stradale;
- favorire un uso più razionale dello spazio pubblico.

Considerando che il PUMS indirizza lo sviluppo della città per periodi medio lunghi (l'ultimo infatti è del 2009) si propone pertanto che il PUMS includa esplicitamente la progettazione, il dimensionamento, la tariffazione e la messa in esercizio di un sistema di parcheggi di interscambio in tali aree, quale misura strutturale per l'attuazione degli obiettivi di riduzione del traffico e promozione della mobilità sostenibile.

2) Intersezione Mazzini Secondo Cremonesi. In riferimento a quanto previsto dal PUMS, che contempla la modifica del funzionamento del semaforo all'intersezione tra via Mazzini e via Secondo Cremonesi, si ritiene errata la proposta. Già oggi i veicoli in direzione Porta Cremona impegnano nelle ore di punta l'incrocio senza accertarsi di poterlo liberare. Un verde continuo, interrotto solo in caso di necessità, rischia di peggiorare la situazione e, inoltre, rende difficile l'uscita dal passo carraio prospiciente il semaforo. Infine andrebbe inserito un pulsante per il passaggio pedonale di attraversamento di c.so Mazzini

3) Infine si segnala che non sono stati definiti in modo chiaro gli interventi che consentano di aumentare la sicurezza dei ciclisti all'incrocio Rimembranze /Milite Ignoto alla luce del fatto che lo stesso PUMS rileva gravi rischi per la scarsa visibilità che le automobili hanno approcciando l'incrocio. Tale rischio non è quindi dovuto a comportamenti dei conducenti dei veicoli ma alla conformazione dei luoghi.



P. G. dal 2008

N° 0087704 del 10/12/2025 14:50

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 10/12/2025 14:12

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/08

Documento precedente: /

Oggetto: **PROCEDURA DI VAS RELATIVA ALL'APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE AVVISO DI MESSA A DISPOSIZIONE PUMS RAPPORTO AMBIENTALE E SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
AP RETI GAS NORTH SPA	PIEVE DI SOLIGO	APRETIGASNORTH@PEC.APRETIGA S.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	10/12/2025	11/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	Lettera ENTI convocazione VAS.pdf.p7m	

In riferimento alla Vs comunicazione del 03/11/2025, qui allegata, segnaliamo che

NULLA OSTA da parte della Scrivente.

Si segnala però che qualsiasi modifica strutturale alle infrastrutture viarie dovranno essere comunicate in fase progettuale a mezzo PEC al seguente indirizzo: apretigasnorth@pec.apretigas.it .

AP RETI GAS NORTH S.p.A. in qualità di gestore dell'impianto di distribuzione gas metano nella Città di Lodi, al fine di individuare eventuali interferenze, e conseguentemente valutare le eventuali modifiche agli impianti esistenti.

Cordiali Saluti

AP RETI GAS NORTH S.P.A.



P. G. dal 2008

N° 0087731 del 10/12/2025 15:16

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 10/12/2025 14:47

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/08

Doc. Esterno n° 41976 del 10/12/2025 00:00

Documento precedente: /

Oggetto: **PIANO URBANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE DEL COMUNE DI LODI PUMS
TRASMISSIONE CONTRIBUTO AGLI ELABORATI PUBBLICATI CONGIUNTAMENTE AL
RAPPORTO AMBIENTALE ED ALLA SINTESI NON TECNICA**

Documento principale: Contributo_Provincia_di_Lodi_PUMS_
Comune_di_Lodi.pdf.p7m

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
PROVINCIA DI LODI	LODI	PROVINCIA.LODI@PEC.REGIONE.LOMBARDIA.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	10/12/2025	11/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA



PROVINCIA
DI LODI

U.O. TUTELA AMBIENTALE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Tutela Ambientale, Energia e fonti rinnovabili, Pianificazione territoriale,
Rigenerazione Urbana e Paesaggio, Sostenibilità Ambientale, Protezione Civile

Provincia di Lodi Via Fanfulla, 14 – 26900 Lodi
C.F. 92514470159
tel. 0371.442.1 fax. 0371.416027
Pec: provincia.lodi@pec.regione.lombardia.it

CI 7.3, F. 14 - 2025

Lodi, 10.12.2025

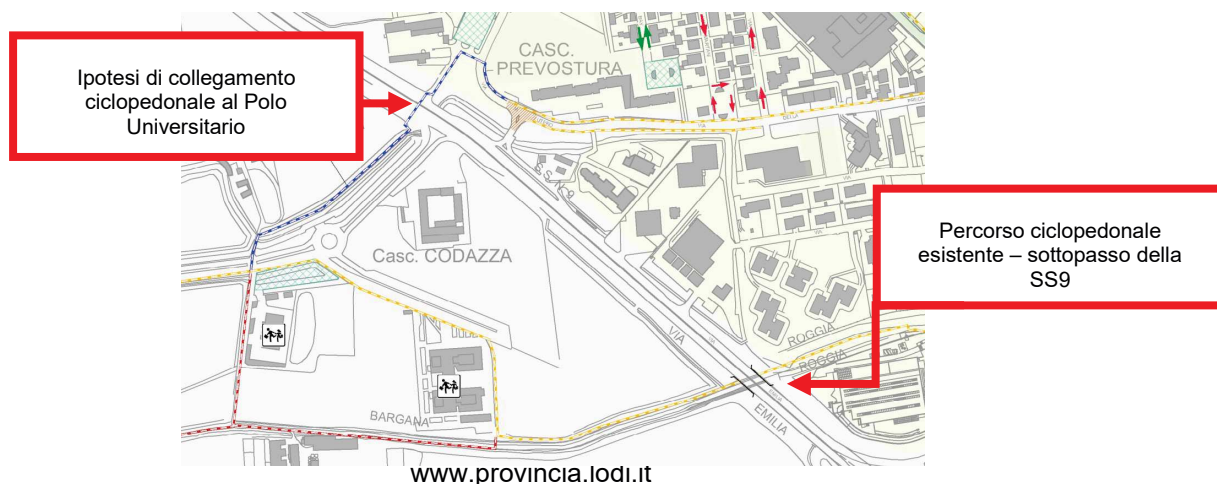
Spett.le
Comune di Lodi
Piazza Mercato, 5
26900, Lodi (LO)
comunedilodi@legalmail.it

Oggetto: Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi (PUMS).

Trasmissione contributo agli elaborati pubblicati congiuntamente al Rapporto Ambientale ed alla Sintesi non tecnica.

In riferimento alla nota pervenuta in data 03.11.2025, prot. provinciale n. 36319, relativa alla procedura di VAS per l'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi, avviso di messa a disposizione del PUMS, del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica, si formulano le seguenti osservazioni:

- **Stalli di sosta in prossimità del polo universitario:** si ritiene opportuno segnalare di valutare la possibilità di incrementare il numero degli stalli di sosta liberi nelle aree prossime al polo universitario eventualmente prevedendo la realizzazione di un nuovo parcheggio. L'Università ha infatti rappresentato, sia al Comune che alla Provincia, l'esigenza di disporre di ulteriori spazi destinati a parcheggio, anche in considerazione della distanza dell'ateneo dalle sedi di residenza, dei differenziati orari laboratoriali e del fatto che numerosi studenti e docenti utilizzano l'automobile come mezzo di trasporto.
- **Collegamento ciclopeditonale in prossimità della Cascina Prevostura:** con riferimento all'ipotesi di un nuovo collegamento ciclopeditonale verso il polo universitario, riportata come "intervento previsto da altri strumenti/Enti", si chiede di esplicitare se è inteso reperire forme di finanziamento per la concretizzazione dell'ipotesi ed in tal senso è riferibile la dicitura utilizzata in quanto tale proposta non risulta attualmente prevista nel PUMS provinciale. Ad oggi il polo universitario risulta già servito da un asse ciclo-pedonale, che consente di raggiungerlo dal centro cittadino e dalla stazione ferroviaria in condizioni di adeguata sicurezza.





PROVINCIA
DI LODI

U.O. TUTELA AMBIENTALE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE
Tutela Ambientale, Energia e fonti rinnovabili, Pianificazione territoriale,
Rigenerazione Urbana e Paesaggio, Sostenibilità Ambientale, Protezione Civile

Provincia di Lodi Via Fanfulla, 14 – 26900 Lodi
C.F. 92514470159
tel. 0371.442.1 fax. 0371.416027
Pec: provincia.lodi@pec.regione.lombardia.it

Relativamente alla procedura di VAS del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi (PUMS), si comunica che è necessario trasmettere istanza di screening di incidenza alla Provincia di Lodi in qualità di Autorità competente ex art. art. 25 bis, comma 5, lettera b) della legge regionale 86/83 trasmettendo l'*allegato F – Modulo per lo screening di incidenza per il proponente* ai sensi delle DGR n. 4488/2021 e n. 5523/2021.

Rimanendo a disposizione per qualunque chiarimento, si porgono cordiali saluti.

IL DIRIGENTE

Ing. Michela Binda

*Documento firmato digitalmente, ai sensi del T.U.
n. 445/2000 e del D. Lgs. n. 82/2005 e s.m.i.*

Referente:

arch. Francesco Galli

fax: 0371.442241

e.mail: francesco.galli@provincia.lodi.it



P. G. dal 2008

N° 0088142 del 11/12/2025 14:16

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 11/12/2025 12:00

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02

Documento precedente: /

Oggetto: **OSSERVAZIONI ALLA REVISIONE E ADEGUAMENTO DEL PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE PUMS COMPRENSIVO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO PGTU RAPPORTO AMBIENTALE E SINTESI NON TECNICA**

Documento principale: TestodelMessaggio.txt

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
SARONNI ROBERTO		RSARONNI@SICUREZZAPOSTALE.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	11/12/2025	11/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	Oss_RevPUMS_PGTU_2025_12_11.pdf.p7m	

Gent.mo Sig. Sindaco del Comune di Lodi
Dott. Andrea Furegato
Comune di Lodi
Piazza Broletto 1 - 26900 Lodi
(PEC): comunedilodi@legalmail.it

A

Ufficio Urbanistica
Dirigente Direzione Organizzativa 3 - SETTORE
GESTIONE DEL TERRITORIO
del Comune di Lodi
Ing. Ligi Giovanni
Comune di Lodi
Piazzale Forni, 1 - 26900 Lodi

e p.c.

Gent.mo Arch. Bragonzi Caterina
Autorità Procedente del Comune di Lodi
Servizi Urbanistica, Lavori pubblici, Manutenzioni
patrimonio
Comune di Lodi
Piazzale Forni, 1 - 26900 Lodi

Gent.mo Geom. Di Grandi Fabio
Autorità Competente del Comune di Lodi
Servizi Patrimonio, S.U.E. e S.U.A.P.
Comune di Lodi
Piazzale Forni, 1 - 26900 Lodi

**Osservazioni alla Revisione e Adeguamento del PIANO URBANO
MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) comprensivo del PIANO
GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.), Rapporto
Ambientale e Sintesi non Tecnica**

assunto con delibera G.C. 164/2025 nella seduta del giorno 31/10/2025 e depositata, per le osservazioni di rito a partire dalla data 31/10/2025 e sino al 14/12/2025.

Il sottoscritto Saronni Roberto, nata a Gorla Minore (VA) il 29/01/1965, residente in Montanaso Lombardo (LO), ai sensi dell'art. 9 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e dell'art. 14 comma 2 del D.Lgs. 152/2006, presenta le seguenti osservazioni, rese in carta libera ed in formato digitale;

Premesso che:

- Il PUMS di Lodi (comprensivo del PGTU), in quanto piano strategico di settore, tratta il tema della mobilità in tutti i suoi aspetti, definendo le priorità d'azione e i principi generali a cui tendere nel prossimo futuro;

Detto Piano:

- si propone di conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale (per tutte le componenti della mobilità), la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali e fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda;

- si compone dei seguenti elaborati:

- **Allegato 1 - TAVOLE**

- 1 quadro conoscitivo attuale;
- 2a servizio trasporto pubblico;
- 2b programma dei servizi del trasporto pubblico;
- 3 regolamentazione della sosta;
- 4 quadro conoscitivo (mobilità attiva);
- 5 incidentalità anno 2023;
- 6 rilievo del traffico;
- 7 classificazione funzionale scenario di piano;
- 7a particolare zona 30 scenario di piano;
- 8 sistema della viabilità scenario;

- **Allegato 2 - RELAZIONI**

- 9 quadro conoscitivo;
- 10 quadro progettuale;
- 11 allegati;
- 12 executive summary;

- **Allegato 3 - RAPPORTO AMBIENTALE**

- **Allegato 4 - SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

- dall'esame e visione degli elaborati costituenti gli atti in oggetto, appaiono evidenti alcune incoerenze ed incongruenze che di seguito si illustrano;

TUTTO CIÒ PREMESSO, il sottoscritto, con spirito collaborativo, con la presente, seguendo e facendo propri, nella loro interezza, i principi ispiratori posti alla base del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017, n. 397 e ss.mm. e ii. (*recante "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257)* e dei principi posti a tutela e valorizzazione dell'intero territorio regionale è quindi provinciale e comunale che

richiede l'azione di tutti gli Enti con competenze territoriali di ciascuno in termini pianificatori, programmatori e progettuali nel perseguimento delle finalità di riequilibrio modale della mobilità, conseguendo il soddisfacimento dei principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema della mobilità:

O S S E R V A

quanto segue :

partendo dai macro-obiettivi minimi obbligatori indicati dalle Linee guida ministeriali per la stesura dei PUMS, vengono declinati gli interessi generali di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, di sicurezza della mobilità stradale e di sostenibilità socio-economica, energetica ed ambientale, negli obiettivi specifici che il PUMS del Comune di Lodi intende perseguire per affrontare le criticità evidenziate e per rispondere in modo più adeguato alle esigenze di mobilità delle persone e delle merci sul proprio territorio.

Tra questi macro-obiettivi emerge il concetto di “riequilibrio modale della mobilità”, ossia la necessità di un riposizionamento delle percentuali di utilizzo delle varie tipologie di mezzi di trasporto, incrementando la quota d'uso di quelli a minore impatto ambientale, ossia le forme più sostenibili della mobilità: quella attiva (piedi e bicicletta), quella pubblica (con l'auspicio che anche questa si avvalga di mezzi a più basse emissioni) e quella condivisa, con una diminuzione del numero di veicoli complessivamente circolanti anche a favore di una diminuzione dei livelli di congestione lungo la rete stradale e nelle aree di sosta.

Il sistema di obiettivi/strategie/azioni del PUMS comunale è organizzato con riferimento ai settori tematici corrispondenti alle diverse forme modali di trasporto o categorie di politiche di governo della mobilità (già così strutturati nella stesura del Quadro Conoscitivo) per i quali sono indicati gli intenti generali che danno conto di come l'Amministrazione comunale intende conseguire il soddisfacimento dei principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica del sistema della mobilità.

Agli intenti generali corrispondono obiettivi specifici, ai quali sono associate le strategie da intraprendere per dare risposta alle criticità da risolvere.

Le strategie si concretizzano poi in azioni, ossia interventi di tipo materiale e/o immateriale che il PUMS dovrà mettere in atto nel suo arco temporale di validità e attuazione, con diversi livelli di priorità ed un diverso coinvolgimento (diretto o indiretto) dell'Amministrazione comunale.

Tra le azioni indicate dal PUMS di Lodi merita certamente attenzione l'azione “**3 - AZIONE DI PIANO PER IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO ED INTERSCAMBIO CON IL FERRO**” (pag. 33, 34, 35 e 36);

In essa Vengono descritte le azioni che attengono strettamente al sistema del trasporto pubblico, che, oltre a quanto previsto in generale del nuovo Programma di Bacino del TPL, riguardano in modo particolare il nodo della stazione ferroviaria, dove è prevista l'organizzazione di due terminal, a nord e a sud del fascio dei binari, con conseguente necessità di riorganizzazione dei percorsi delle autolinee.

Più in particolare all'azione 3.1 - Rivisitazione dei percorsi di TPL e del nodo di stazione viene affermato che: *al fine di ottimizzare ulteriormente l'accessibilità al servizio ferroviario, incentivare il trasferimento modale verso tale modalità e contestualmente ridurre la pressione del traffico veicolare proveniente da fuori Lodi, che interscambia presso la stazione ferroviaria nel cuore della città, il PUMS condivide l'ipotesi di realizzazione di una nuova fermata ferroviaria urbana all'altezza del polo universitario (indicata nel PGT del Comune di Lodi – cfr. Tavola DdP 4.2 “Scenario strategico locale”), nella quale potrebbe ad esempio attestarsi la linea S12, unitamente alla realizzazione di un parcheggio d'interscambio dedicato soprattutto per l'utenza proveniente da fuori Lodi. In attesa delle necessarie interlocuzioni fra Regione Lombardia, RFI, gli Enti territorialmente interessati e dei necessari approfondimenti tecnici in capo ad RFI in merito alla sua effettiva realizzazione, in relazione alla breve distanza dalla stazione ferroviaria esistente, il PUMS richiama l'attenzione sulla necessità che, nel frattempo, nell'ambito della riorganizzazione del sistema delle autolinee urbane, si intensifichi ulteriormente il servizio di collegamento con bus tra la stazione ferroviaria e l'area dell'Università.*

Tuttavia l'azione 3.1 in questione, appare incoerente sia con il PTCP provinciale approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 6 del 13 marzo 2025 efficace dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Avvisi e Concorsi n. 22 di Mercoledì 28 maggio 2025 e sia con l'ERIR comunale approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 11 maggio 2022 efficace dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Avvisi e Concorsi n. 30 di Mercoledì 26 luglio 2023, considerato che il nuovo PUMS prevede tra gli obiettivi da perseguire proprio l'inserimento di una nuova fermata ferroviaria in località Cascina Carazzina/Loc. Polledra, con il nobile intento di incentivare i mezzi di trasporto pubblico migliorando le condizioni del traffico cittadino, ma trascurando la necessità di tutelare gli interessi pubblici della sicurezza e della salute, rispetto ai quali la libertà di potersi muovere e di poter sostenere l'iniziativa economica è cedevole. Tale scelta, peraltro, sarebbe stata adottata all'esito di una complessa attività di programmazione e istruttoria volta a valutarne gli effetti e le possibili ricadute sui cittadini.

OSSERVAZIONE 1:

Il Quadro propositivo/progettuale del PUMS (comprensivo del PGTU) che, a seconda della natura delle azioni (*opere ed interventi di carattere infrastrutturale, politiche di gestione della mobilità, ecc.*), propone schemi di assetto delle reti di mobilità, indicazioni di carattere generale, linee di indirizzo ed altri possibili strumenti che potranno successivamente essere messi in campo per dare attuazione alle azioni previste dal PUMS, in particolare:

- la rifunzionalizzazione del nodo di stazione con la definizione di una porta nord ed una sud migliorando l'interscambio anche con il TPL su gomma con l'individuazione di due terminal;

Tuttavia preme far rilevare e osservazione come la tavola ***DdP 4.2 “Scenario strategico locale”*** costituente il Piano di Governo del Territorio approvato dal Consiglio Comunale con deliberazioni n. 35 del 13/03/2011, n. 36 del 15/03/2011, n. 38 del 16/03/2011 e vigente dal 17.08.2011 e ss. mm. e ii., richiamata negli elaborati del nuovo PUMS, risale a un'epoca precedente l'introduzione della variante “**ERIR**”, e presenta caratteristiche e finalità che nell'arco di poco meno di 15 anni si sono notevolmente modificate, sia a livello normativo ma ancor più, sia a livello di pianificazione sovracomunale, rendendo alcuni degli obiettivi strategici del Piano di Governo del Territorio (2011) irrealizzabili.

Tra gli elementi e obiettivi strategici rilevanti individuati dal Piano di Governo del Territorio del 2011 e ss. mm. e ii. vi era una seconda stazione ferroviaria in località Cascina Carazzina/Loc. Polledra in Comune di Lodi, ma che detta previsione, risulta posta a confine con uno stabilimento soggetto a Rischio d'Incidente Rilevante (SPRI651) di cui al D.Lgs. 334/99 e (ND357) di cui al D.Lgs. 105/2015.

Successivamente con l'approvazione definitiva dell'ERIR Comunale la nuova fermata ferroviaria, originariamente prevista in località Cascina Carazzina/Loc. Polledra, risulta ricadere in prossimità dei *contour* di danno ove si producono effetti esterni ai confini di stabilimento, e che ai fini della verifica della compatibilità territoriale di stabilimento, è stato assunto per tali porzioni di territorio che corrispondano conservativamente alla categoria territoriale “E”, di cui al DM 09/05/2001 “Insediamenti industriali, artigianali, agricoli e zootecnici” e alla categoria “F”, di cui al DM 09/05/2001 “Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone”.



Le attività di Innocenti Depositi a rischio di incidente rilevante rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs 105/2015 riguardano lo stoccaggio di:

- Gas di Petrolio Liquefatti;
- Detergenti a base di soluzioni di ipoclorito di sodio (di recente introduzione);
- Aerosol a base propano in piccole confezioni;

Il deposito si trova lungo la circonvallazione Sud di Lodi, in località Cascina Carazzina, e confina, oltre che con la SS 9, con la linea ferroviaria Bologna-Milano, la quale attraversa il Comune di Lodi.

Estratto Elaborato Tecnico RIR - Comune di Lodi - VERIFICA DELLA COMPATIBILITÀ TERRITORIALE PER GLI STABILIMENTI A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE (DM 09/05/2001) di Aprile 2022.

E' utile ricordare che ai sensi delle disposizioni della DGR n. IX/3753 dell'11 luglio 2012 "Linee Guida per la predisposizione e l'approvazione dell'Elaborato Tecnico Rischi incidenti Rilevanti (ERIR) nei comuni con stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante" par. 3.3, che l'elaborato ERIR costituisce un allegato del PGT e come tale deve essere recepito all'interno degli strumenti di pianificazione territoriale, in particolare PGT e PTCP. Inoltre, la DGR n. IX/3753/2012 precisa anche le modalità di recepimento dell'ERIR all'interno del PGT:

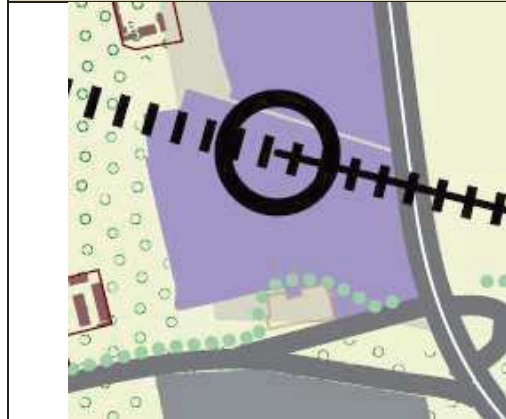
- nel Documento di piano "le aree a rischio territoriale e ambientale dovranno comparire tra le aree che limitano gli ambiti di trasformazione del PGT, poiché rappresentano a tutti gli effetti vincoli ambientali sovraordinati, definiti a livello locale"; a tal proposito si fa presente che risulta opportuno riportare nell'elaborato cartografico dei vincoli ambientali tutte le aree di danno individuate nell'ERIR;
- nel Piano delle regole "le norme tecniche dovranno essere riportate tra le norme di regolamento dell'uso del suolo". Si suggerisce di riportare il documento tecnico quale allegato al Piano delle Regole introducendo prescrizioni specifiche riguardanti le fasce di danno potenziale dei tre insediamenti a Rischio di Incidente Rilevante e le relative categorie territoriali compatibili in seguito al recepimento dell'E.R.I.R.

Oggi dal confronto tra la tavola **DdP 4.2 - "Scenario strategico locale"** richiamata dal nuovo PUMS e la **"Tavola 4 - Compatibilità territoriale Innocenti Depositi"** risulta evidente come la nuova fermata ferroviaria (quale luogo pubblico soggetto a potenziale affollamento rilevante di persone con frequentazione giornaliera) verrebbe a collocarsi sia all'interno della zona I (di elevata letalità) e sia all'interno della zona III (di lesioni irreversibili) nello scenario Jet Fire di GPL dell'intorno dello stabilimento Innocenti Depositi s.p.a., con esposizione ad elevato rischio per l'incolumità dei potenziali frequentatori;

ERIR – estratto “Tavola 4 Compatibilità territoriale Innocenti Depositi” approvato:



Documento di Piano [PGT] vigente - estratto DdP 4.2 “Scenario strategico locale”:



Inoltre la previsione di nuova stazione ferroviaria non risulta neppure ricompresa negli strumenti di pianificazione sovraordinata quali il :

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 6 del 13 marzo 2025 efficace dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Avvisi e Concorsi n. 22 di Mercoledì 28 maggio 2025;
- Piano Territoriale Regionale (PTR) di indirizzo della programmazione di settore della Lombardia e di orientamento della pianificazione territoriale dei Comuni e delle Province, aggiornato annualmente mediante il Programma Regionale di Sviluppo (PRS), oppure dal Documento Strategico Annuale (DSA) o dal Documento Economico e Finanziario Regionale (DEFR);
- Piano Paesaggistico Regionale [PPR];
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica [PRMC] - L.R. 7/2009;
- Programma Regionale Mobilità e Trasporti [PRMT];
- Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria (DSMF) di durata quinquennale illustra le esigenze in materia di mobilità passeggeri e merci per ferrovia approvato con decreto MIT il 29/04/2022;
- Documento di Programmazione Pluriennale (DPP) - Allegato Infrastrutture - al Documento di Economia e Finanza 2022 quale documento programmatico che definisce anno per anno, la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti;
- Piano Commerciale 2023-2027 (lug.2023) di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), gestore dell'Infrastruttura nazionale;

Osservando, per la facoltà concessagli dall'art. 9 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e dall'art. 14 comma 2 del D.Lgs. 152/2006e ss.mm. e ii., quanto segue :

che il Comune di Lodi, in accoglimento delle precedenti motivazioni ed osservazioni:

(OSSERVAZIONE 1): voglia modificare il capitolo “3 - AZIONI DI PIANO PER IL SISTEMA DEL TRASPORTO PUBBLICO ED INTERSCAMBIO CON IL FERRO” dell’elaborato tecnico al nuovo PUMS denominato “QUADRO PROGETTUALE”, più in particolare nell’azione “3.1 Rivisitazione dei percorsi di TPL e del nodo di stazione” assunto con delibera G.C. 164/2025 nella seduta del giorno 31/10/2025, stralciando la previsione di una nuova fermata ferroviaria in località Cascina Carazzina/Loc. Polledra:

~~Più in particolare stralciare la previsione riportata a pag. 35 e 36: *al fine di ottimizzare ulteriormente l’accessibilità al servizio ferroviario, incentivare il trasferimento modale verso tale modalità e contestualmente ridurre la pressione del traffico veicolare proveniente da fuori Lodi, che interseambia presso la stazione ferroviaria nel cuore della città, il PUMS condivide l’ipotesi di realizzazione di una nuova fermata ferroviaria urbana all’altezza del polo universitario (indicata nel PGT del Comune di Lodi cfr. Tavola DdP 4.2 “Scenario strategico locale”), nella quale potrebbe ad esempio attestarsi la linea S12, unitamente alla realizzazione di un parcheggio d’intercambio dedicato soprattutto per l’utenza proveniente da fuori Lodi. In attesa delle necessarie interlocuzioni fra Regione Lombardia, RFI, gli Enti territorialmente interessati e dei necessari approfondimenti tecnici in capo ad RFI in merito alla sua effettiva realizzazione, in relazione alla breve distanza dalla stazione ferroviaria esistente, il PUMS richiama l’attenzione sulla necessità che, nel frattempo, nell’ambito della riorganizzazione del sistema delle autolinee urbane, si intensifichi ulteriormente il servizio di collegamento con bus tra la stazione ferroviaria e l’area dell’Università.*~~

Tenuto conto che la previsione di una nuova fermata ferroviaria in questo contesto non trova riscontro negli strumenti di pianificazione sovraordinata, né nelle strategie regionali di sviluppo della rete ferroviaria e la sua eliminazione garantisce coerenza con gli atti di programmazione e vincoli esistenti.

L’area designata per la nuova fermata RFI presenta problematiche significative e gravi in termini di sicurezza, accessibilità e compatibilità ambientale. Le condizioni territoriali e infrastrutturali non permettono di garantire un’adeguata realizzazione dell’opera senza elevati costi di mitigazione e di messa in sicurezza, inoltre la presenza della fermata non apporterebbe un contributo significativo al miglioramento della mobilità sostenibile, poiché la zona non rappresenta un nodo strategico per l’intermodalità regionale.

Da ultimo si ritiene che quanto sin qui esposto evidenzia la presenza di elementi meritevoli di riesame rispetto ai contenuti della VAS sin qui esaminati e che non paiono trattati.

Fiducioso nell'accoglimento delle presenti osservazioni in seno alla procedura di VAS avviata in data 30/09/2024 ed alla conseguente approvazione del nuovo PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) comprensivo del PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.), poste nell'interesse della collettività, coglie l'occasione per porgere Cordiali saluti.

firmato

Saronni Roberto

Documento firmato digitalmente



P. G. dal 2008

N° 0088207 del 11/12/2025 15:36

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 11/12/2025 14:15

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02

Documento precedente: /

Oggetto: **OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE E IL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
L'ERBOLARIO SRL	LODI	ERBOLARIO.ERBOLARIO@LEGALMAIL.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	11/12/2025	11/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	076SG_Att ped_Agg2025.12.02_HP1.pdf	
	Allegato	076SG_Att ped_Agg2025.12.02_SDF.pdf	

Gentilissimo Ingegnere Reale,

con riferimento al nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e il Piano generale del Traffico Urbano con la presente inviamo alcune segnalazioni e appunti in riferimento alle zone industriali in cui opera L'Erbolario SB Srl: Viale Milano 74-76-78 e Via dell'Agricoltura 8, area San Grato.

Alcuni di questi temi sono stati oggetto di precedenti incontri tra alcune aziende dell'area artigianale e l'Amministrazione Comunale (Signor Sindaco - Dottor Andrea Furegato e Comandante del Corpo di Polizia Locale della Città di Lodi - Dottoressa Destefani Elena in data 19/04/2023 e in data 25/07/2023, in forma più ristretta).

Tema viabilità TPL:

● *Potenziamento delle linee autobus in termini di quantità ma soprattutto di disponibilità (nello specifico per la tratta Stazione - aree industriali San Grato) in orari compatibili con gli orari delle linee ferroviarie e il lavoro a turni (6-14; 14-22); in base ai dati riportati nel nostro Piano Spostamenti Casa-Lavoro (PSCL) quest'azione mira a supportare il 52% dei dipendenti che, secondo il questionario, si dichiarano disponibili a utilizzare il trasporto pubblico e il 6% che già ne fa uso abitualmente*

Tema miglioramento/mobilità condivisa:

● *Creazione di aree di sosta con colonnine ricarica veicoli elettrici nel parcheggio pubblico esistente di Via dell'Agricoltura e in parcheggi di Viale Milano (es. area zona Cimitero)*

● *Creazione di aree di bike sharing/car sharing nei parcheggi di cui sopra*

Tema sicurezza:

● *Manutenzione generale di strade, marciapiedi, verde, parcheggi, scarichi, illuminazione, segnaletica verticale ed orizzontale (via dell'Agricoltura e viale Milano)*

● *Messa in sicurezza delle piste ciclabili esistenti che collegano il Centro alle Aree industriali*

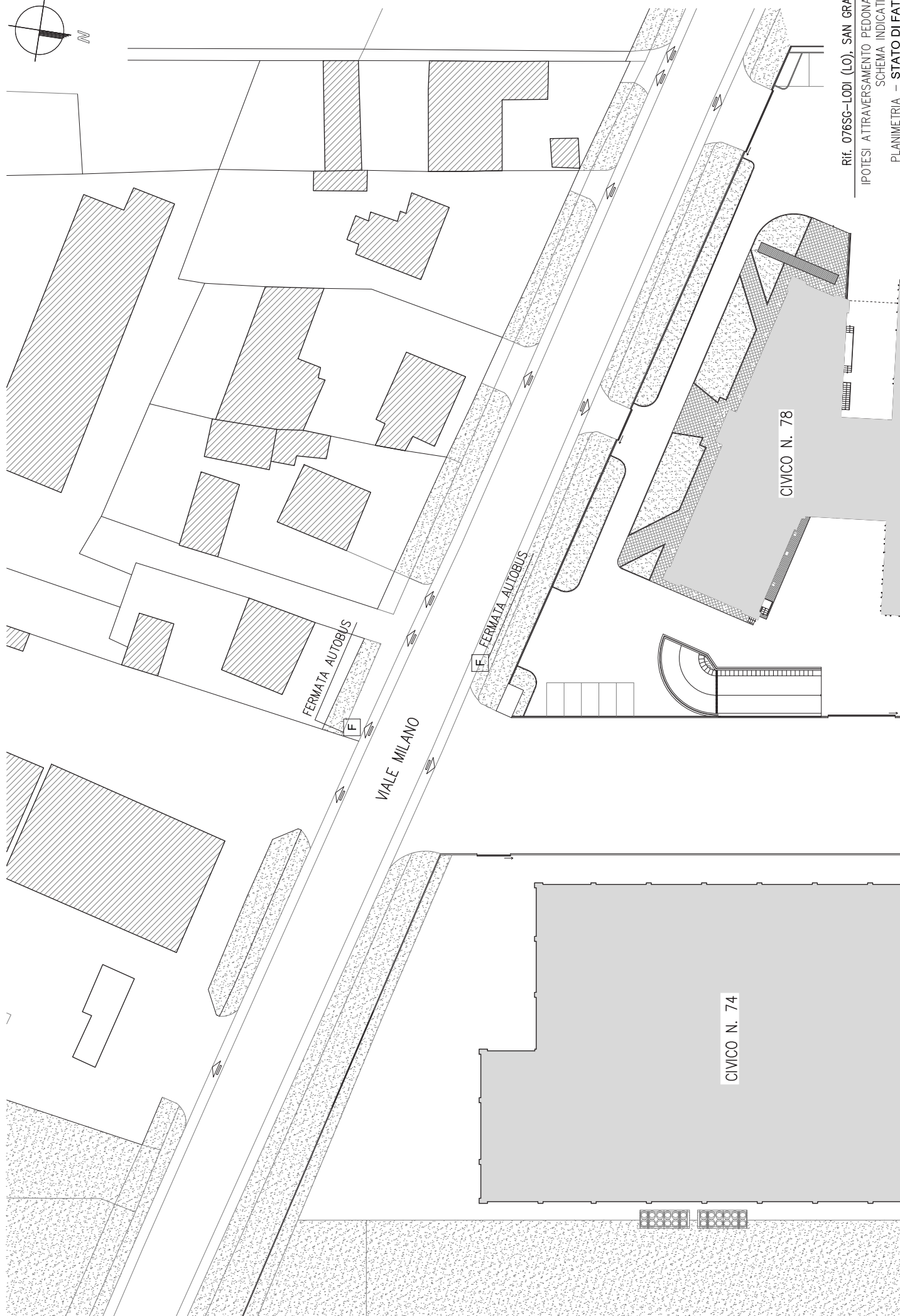
● *Ampliamento della rete ciclo-pedonale laddove non presente, ma necessaria*

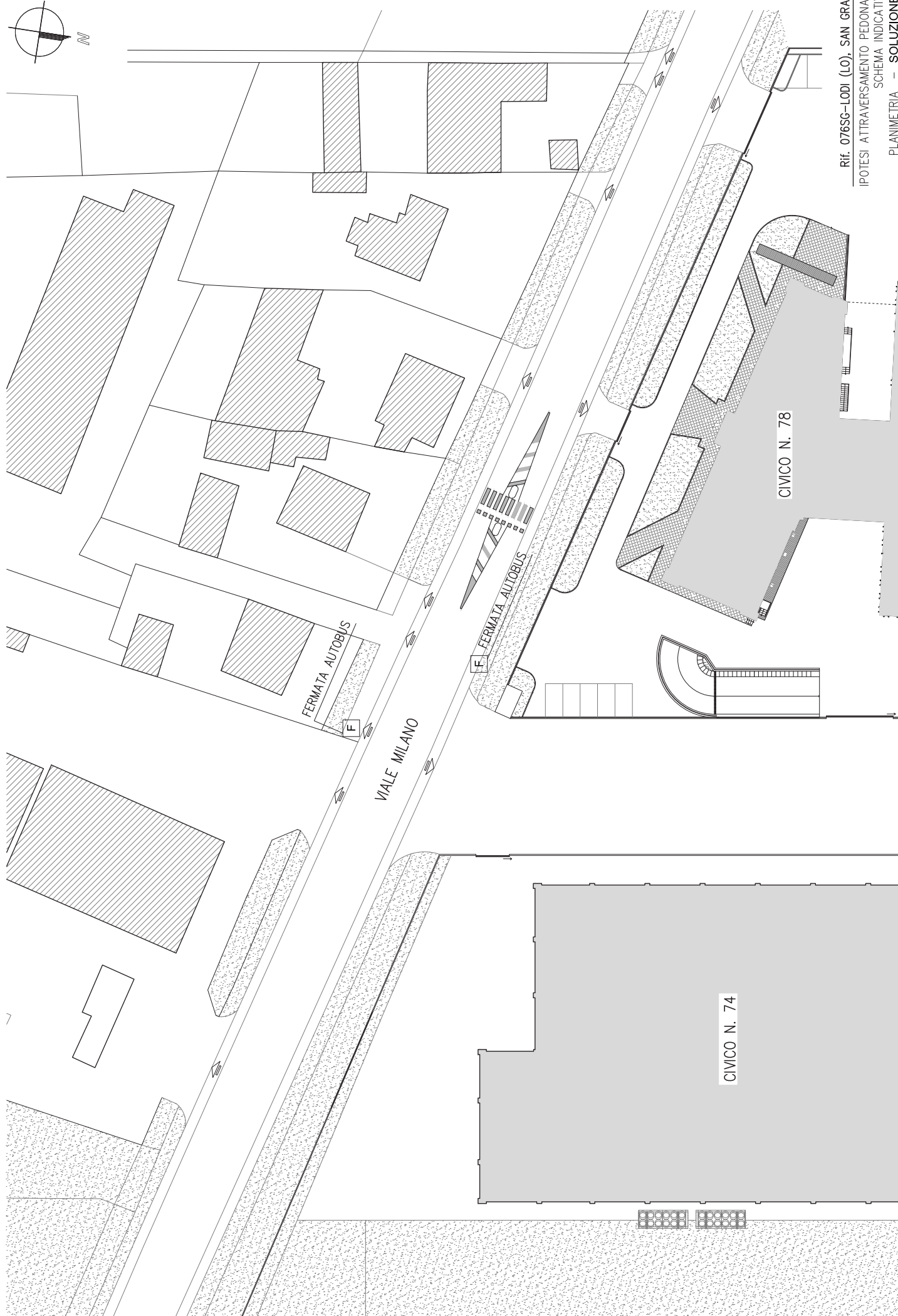
● *Revisione della segnaletica esistente per migliorare l'identificazione più immediata dell'area ai mezzi pesanti e non;*

● *Rinnovo della richiesta per la realizzazione di un attraversamento pedonale in viale Milano, in corrispondenza del sito de L'Erbolario SB Srl e delle fermate dell'autobus; in allegato la situazione attuale e la soluzione 1 proposta*

In attesa di un cortese riscontro, ringraziamo per l'attenzione e porgiamo i più cordiali saluti.

L'Erbolario SB Srl





Rif. 076SG-LODI (LO), SAN GRATO
IPOTESI ATTRAVERSAMENTO PEDONALE
SCHEMA INDICATIVO
PLANIMETRIA - SOLUZIONE 1
SCALA: 1:500 02.12.2025
076SG_Att_ped_Agg2025.12.02

DA SOTTOPORRE A VERIFICA DELL'UFFICIO COMUNALE DI COMPETENZA (VIABILITA')



P. G. dal 2008

N° 0088606 del 15/12/2025 08:17

Movimento: Arrivo Data Sped Mail: 12/12/2025 16:11

Tipo Documento: Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02 Fascicolo: 2024/22

Doc. Esterno n° 203679 del 12/12/2025 00:00 Documento precedente: /

Oggetto: **PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA VAS DEL PIANO URBANO
PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE PUMS DEL COMUNE DI LODI VALUTAZIONI DI
COMPETENZA SUL RAPPORTO AMBIENTALE**

Documento principale: ARPA_ARPAAOO_2025_468.pdf.p7m

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DIPARTIMENTO DI LODI E PAVIA	LODI	DIPARTIMENTOPAVIA.ARPA@PEC.RE GIONE.LOMBARDIA.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	15/12/2025	15/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	Contributo_Rapporto Ambientale - PUMS_Comune_LO.pdf.p7m	

Class. 6.3 Fascicolo 2025.7.43.53

Spettabile

COMUNE DI LODI

P.ZZA MERCATO, 5

Email: comunedilodi@legalmail.it

Oggetto : Procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Lodi. Valutazioni di competenza sul Rapporto ambientale

Con riferimento all'oggetto (*ARPA prot. 177000 del 31/10/2025*), si invia in allegato il contributo redatto dalla scrivente Agenzia.

Per quanto di competenza si rimane a disposizione per ulteriori chiarimenti.

Distinti saluti.

Il Responsabile della Unità Organizzativa
GIOVANNI TOCCALINI

Visto il Direttore del Dipartimento: dr.ssa Beatrice Melillo

Allegati:

File Contributo_Rapporto Ambientale -PUMS_Comune_LO.pdf.p7m

Responsabile del procedimento: Giovanni Toccalini
Responsabile dell'istruttoria: Paola Rosa

mail: g.toccalini@arpalombardia.it
mail: p.rosa@apalomardia.it

Contributo in merito al Rapporto ambientale della VAS del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi.

In data 31/10/2025, è pervenuta alla scrivente Agenzia una nota del Comune di Lodi con la quale si convocava per il giorno 16/12/2025 la seconda Conferenza di valutazione nell'ambito del procedimento di "Valutazione Ambientale Strategica (VAS)" relativo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi. Al riguardo si esprime il seguente contributo a seguito dell'esame della documentazione pubblicata sul sito web regionale SIVAS.

Si ricorda che ARPA, in accordo con la normativa vigente in materia di valutazione ambientale strategica¹, partecipa ai processi di VAS e di Verifica di Assoggettabilità a VAS in qualità di Soggetto competente in materia ambientale in particolar modo formulando osservazioni finalizzate a *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente a contribuire all'integrazione delle considerazioni di carattere ambientale all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione di piani e programmi"*.

Con riferimento alla documentazione pubblicata su SIVAS, redatta anche a seguito del parere espresso da questa Agenzia (ARPA prot. 173408 del 0502/2025) sul Documento di Scoping, il cui contenuto si richiama integralmente, si evidenziano le seguenti osservazioni.

Inquadramento

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è stato redatto nel rispetto della normativa vigente nel settore dei trasporti e della mobilità (Linee guida Eltis della Commissione Europea, Legge n.340/2000, D.Lgs 16/12/2016, n. 257 e Decreto 4 agosto 2017 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Linee Guida PUMS), coerentemente con gli obiettivi di programmazione settoriale sovraordinata.

La normativa prevede che il PUMS sviluppi una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali. Esso contiene l'insieme organico di interventi riguardanti la gestione della mobilità delle persone e delle merci, delle infrastrutture e dei parcheggi.

Le azioni proposte dal PUMS si distinguono in azioni di carattere generale che riguardano l'intero territorio comunale e azioni di tipo specifico nei diversi quartieri cittadini con l'intento di:

- fluidificare e ridurre il traffico cittadino
- favorire l'integrazione modale presso il nodo di stazione e promuovere il trasporto pubblico su gomma;
- promuovere la mobilità attiva;
- contenere l'uso del mezzo privato motorizzato.
- efficientare il sistema della mobilità interna al Comune con obiettivi di riduzione delle emissioni in atmosfera e di tutela dell'ambiente esterno ed abitativo dall'inquinamento acustico, maggiormente legati al traffico veicolare
- sviluppare la logistica sostenibile dell'ultimo miglio²

Le azioni previste interessano i seguenti settori tematici viabilità, parcheggio, ciclabilità, trasporto pubblico locale e ferrovie

Quadro di riferimento programmatico -Analisi coerenza interna ed esterna

Il rapporto ambientale ha sviluppato o in modo esaustivo la richiesta analisi di coerenza esterna con i contenuti del quadro programmatico e pianificatorio:

- regionale (PTR, PPR, PAI, PGRA, Sistema delle aree protette, PRIA, PRMT, PRMC PGMC, PRSS, PREAC);
- provinciale (PTCP, PROGRAMMA DEI SERVIZI DI BACINO DEL TPL – TRASPORTO PUBBLICO LOCALE DI MILANO, MONZA E BRIANZA, LODI E PAVIA);
- comunale (PGT, PUM).

¹ Cfr. in particolare d.lgs. 152/2006 'Norme in materia ambientale' -Parte II e sue s.m.i., L.r. 12/2005 'Legge per il Governo del territorio'-art. 4, d.g.r. 9/761/2010 'Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi – VAS'.

² Cfr. Rapporto ambientale pag. 133-134

Inoltre, è stata verificata la coerenza con le Strategie di sviluppo sostenibile e adattamento ai cambiamenti climatici. L'analisi della coerenza interna ha inoltre evidenziato la rispondenza tra i macro-obiettivi del DM 396/2019, gli obiettivi generali, gli obiettivi specifici del PUMS.

Il Rapporto Ambientale ha verificato, per ciascuno degli strumenti di pianificazione e programmazione considerati, una generale coerenza e corrispondenza dei contenuti con il PUMS, in conformità a quanto previsto dalla Parte Seconda del D.Lgs 152/2006 in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), che richiede la verifica di coerenza tra piani e programmi e l'integrazione delle considerazioni ambientali nei processi decisionali strategici.

Valutazione delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale

Nel documento in esame viene precisato che nel "Nel territorio comunale di Lodi non ricadono siti di Rete Natura 2000. I siti più vicini sono le 'Spiagge fluviali di Boffalora' e la 'Lanca di Soltarico'"³. Al riguardo, si prende atto che nel proseguo dell'iter verranno effettuate verifiche per valutare l'interferenza o l'assenza di interferenze con i suddetti siti di Rete Natura 2000 sopra indicati, nonché la conseguente necessità di attivare o di non attivare le procedure di Valutazione di Incidenza secondo quanto previsto dalla DGR 4488/2021 e s.m.i.. È stata effettuata un'analisi ambientale del territorio comunale, in particolare precisando che sono state analizzate le componenti ambientali sui cui presumibilmente potrebbero avere effetti positivi o negativi le azioni proprie del PUMS⁴: "Aria e cambiamenti climatici", "Uso del suolo", "Rumore".

Con riferimento alla componente "Aria", si segnala che a pagina 25 del Rapporto Ambientale vengono riportati dati relativi alla qualità dell'aria dell'anno 2023. Si raccomanda pertanto di aggiornare tali informazioni, facendo riferimento al 'Rapporto sulla qualità dell'aria di Lodi – Anno 2024' (giugno 2025)⁵, pubblicato da ARPA Lombardia nel giugno 2025 e disponibile nella sezione dedicata alla qualità dell'aria del sito web dell'Agenzia.

Già intenti generali e gli obiettivi specifici del PUMS sono descritti a pag. 57 del rapporto ambientale, inoltre per ciascun obiettivo, come richiesto, sono esplicitati strategie e azioni di piano

A seguito dell'analisi del contesto territoriale e ambientale il Rapporto ambientale individua, come richiesto, obiettivi di sostenibilità⁶ per le seguenti tematiche ambientali: qualità dell'aria, rumore, cambiamenti climatici ed energia.

Valutazione degli effetti sull'ambiente attesi dal Piano

Il rapporto ambientale valuta i possibili effetti ambientali attesi dalle azioni del PUMS che dovrebbero "portare ad una conseguente diminuzione delle emissioni inquinanti almeno in specifiche aree urbane" derivanti dal traffico veicolare, almeno in specifiche aree urbane"⁷, Inoltre, è stata valutata, come richiesto, la sostenibilità del PUMS sulle componenti ambientali "Aria e Atmosfera", "Rumore" ed "Energia".

Aria e atmosfera

Per verificare gli effetti derivanti in termini di inquinamento atmosferico, è stato utilizzato il software EMISLOB, prendendo in esame la situazione di traffico nello Stato di fatto al 2025 e nello Scenario di progetto al 2035, dal quale si ricava un quadro complessivo di miglioramento rispetto allo stato attuale.⁸

Rumore

Per quanto riguarda il Piano di azionamento acustico⁹, si invita a valutare l'aggiornamento delle vigenti classificazioni acustiche, approvate con Delibera del Consiglio Comunale n. 39 del 16/03/2011, alla luce delle modifiche introdotte dal PUMS che variano lo schema di circolazione stradale con conseguente redistribuzione

³ Cfr. Rapporto Preliminare pag.82

⁴ Cfr. Rapporto ambientale pag. 20

⁵ Cfr. www.arpalombardia.it/temi-ambientali/aria/relazioni-e-approfondimenti/

⁶ Cfr. Rapporto ambientale pag. 130

⁷ Cfr. Rapporto ambientale pag. 136

⁸ Cfr. Rapporto ambientale pag. 150

⁹ Rapporto ambientale pag. 38

dei flussi di traffico. Si suggerisce di quantificare con misure fonometriche la situazione ante-operam e post-operam per verificare gli aspetti migliorativi previsti in termini di inquinamento acustico.

Risparmio energetico e Inquinamento luminoso

Al fine di realizzare una corretta ed efficiente illuminazione di strade, parcheggi, piste ciclabili, si ricorda di adottare le disposizioni previste dalla L.R. 5 ottobre 2015, n. 31 “Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell’inquinamento luminoso”, in sostituzione dell’abrogata L.R. 17/00, seguendo le norme tecniche definite del Regolamento di cui all’art. 4 della citata L.R., inerenti l’impiego di sorgenti luminose a ridotto consumo e ad elevate prestazioni illuminotecniche, con un aumento del risparmio energetico e una riduzione dell’inquinamento luminoso.

Azioni di mitigazione

Si prende atto che *“al momento, non si si propongono azioni mitigative e misure compensative in rapporto alle proposte di piano. Azioni e misure mitigative/compensative andranno eventualmente riconsiderate e progettate nel momento in cui durante l’attuazione del PUMS, dovessero emergere situazioni di criticità e impatti negativi imprevisti sull’ambiente”*¹⁰.

Si ritiene tuttavia opportuno, al fine di incrementare la sostenibilità di alcune azioni (quali il completamento delle piste ciclabili, la realizzazione di parcheggi e la riqualificazione degli assi stradali), prevedere, nel prosieguo dell’iter di definizione del piano, l’inserimento di possibili misure volte alla mitigazione degli impatti derivanti dalle trasformazioni previste, da attuarsi in fase esecutiva. Si suggerisce pertanto di valutare l’adozione di soluzioni basate sulla natura (Nature-Based Solutions), quali l’impiego di materiali drenanti per incrementare le superfici permeabili e l’integrazione di elementi di verde urbano, anche in un’ottica di prevenzione dei rischi connessi ai cambiamenti climatici e di miglioramento della resilienza territoriale.

Per eventuali mitigazioni a verde si raccomanda l’impiego di specie erbacee, arbustive ed arboree autoctone e idonee al contesto ecologico e territoriale in cui verrà realizzata l’opera, escludendo tassativamente le specie alloctone infestanti di cui all’elenco delle liste nere aggiornate con D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019 (che sostituiscono integralmente gli allegati D ed E della D.g.r. n. VIII/7736 del 24/07/2008).

Per la progettazione delle piste ciclabili si consiglia di fare riferimento all’Abaco delle buone pratiche del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

Monitoraggio del Piano

Come richiesto, sono stati individuati specifici indicatori (di processo, di contesto e specifici) per il monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi di piano¹¹, al proposito si ritiene adeguata la frequenza di monitoraggio prevista e la restituzione degli esiti mediante rapporti biennali. Si sottolinea l’importanza di definire adeguati target di misurazione per ciascun indicatore individuato, al fine di verificare l’efficacia delle azioni attuate nel conseguimento degli obiettivi e, ove necessario, introdurre le necessarie azioni correttive.

Pavia, 11/12/2025

Responsabile dell’istruttoria
Paola Rosa

Responsabile del procedimento
Giovanni Toccalini

Documento firmato digitalmente

¹⁰ Cfr. Rapporto ambientale pag. 155

¹¹ Cfr. Rapporto ambientale pag. 157



P. G. dal 2008

N° 0088673 del 15/12/2025 09:51

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 14/12/2025 15:37

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02

Documento precedente: /

Oggetto: **TRASMISSIONE OSSERVAZIONI AL PUMS RAPPORTO AMBIENTALE**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
CIRCOLO LODIVERDE APS	LODI	ANDREAPOGGIO@PEC.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	15/12/2025	15/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	PUMS_Osservaz_VAS_strategia_2.pdf	



Osservazioni alla VAS PUMS Lodi

(documento reso disponibile a novembre 2025)

1. Le carenze del rapporto preliminare

All'avvio della procedura PUMS del Comune di Lodi (2023), il circolo Legambiente ha presentato al Comune di Lodi (nelle mani dell'Assessore e del Sindaco) proposte di orientamento strategico, individuando quattro macro obiettivi e loro possibili declinazioni:

Un sistema di mobilità efficace ed efficiente	La prossimità, ovvero tutto a 15 minuti a piedi	Abbattere le barriere e la mappa della città a 15 minuti a piedi
Sostenibilità energetica e ambientale	Spostarsi a (quasi) zero emissioni e rumore	Per un piano che dia la priorità alla mobilità pedonale e ciclabile: ponti e passaggi pedonali per attraversare l'Adda e la ferrovia
Sicurezza sulla strada	20 o 30 all'ora	Riducendo la necessità uso auto privata nei percorsi urbani e parcheggi per chi entra a Lodi
Sostenibilità socio economica	Soddisfazione e minori costi per tutti	Trasporto collettivo e condiviso per tutte le esigenze residue

Nel contempo abbiamo sottolineato l'importante, nel complesso procedimento del PUMS, della condivisione, del confronto pubblico e della partecipazione alla definizione degli obiettivi strategici del primo elaborato di piano. **Senza contezza e condivisione pubblica degli obiettivi e delle principali strategie del piano, difficile poi un confronto pubblico sulle singole misure e progetti.**

Un anno fa (fine 2024) è stato presentato il Rapporto Ambientale Preliminare (documento di Scoping): lo scopo di documento, su cui aprire adeguato confronto pubblico (istituzionale, portatori interessi, associazioni, cittadini) è definire gli assi strategici del PUMS per 10 anni. Con nostro grande stupore il documento di Scoping (ed ora il Rapporto Ambientale), dopo aver riassunto i riferimenti programmatori regionali e provinciali, si è limitato al taglia-incolla delle tabelle pubblicate sulla gazzetta Ufficiale dei "Macro-obiettivi minimi obbligatori ministeriali" (vedi pag. 56 del Rapporto Ambientale). A leggere il DM eravamo capaci anche senza il documento di scoping.

La pagina successiva si elencano gli "intent generali e obiettivi specifici" del pUMS di Lodi: un nuovo elenco di obiettivi privi di qualsiasi quantificazione. Significativo il primo: "fluidificazione e riduzione del traffico cittadino". Bene, come a Lodi? Entità, priorità, opportunità, rischi, attenzioni. Nel testo ci si limita genericamente a citare il "riequilibrio modale della mobilità", ma declinandolo esclusivamente all' "utilizzo delle varie tipologie di mezzi di trasporto", dimenticandosi totalmente della mobilità pedonale (pag. 102 del documento di Scoping): nel Rapporto Ambientale scompare persino la citazione del riequilibrio modale!

In questo modo nel PUMS di Lodi si preannuncia una attenzione prioritaria al trasporto privato su gomma e **si trascura la mobilità pedonale**, che invece è prevalente negli spostamenti interni oggi a Lodi.



2. La mobilità pedonale al centro del PUMS di Lodi

Perché la mobilità pedonale a Lodi è centrale? **Perché è già prevalente negli spostamenti interni.** A pag. 52 del Rapporto Ambientale (Spostamento delle persone, matrice O/D) si deduce che il 50% degli spostamenti interni avvengono in modalità sostenibile (pedoni e ciclisti), mentre purtroppo il 35% si avvale di veicoli privati a motore. Cosa si può fare per invogliare chi viene o parte da Lodi (il 43% degli spostamenti complessivi) a spostarsi a piedi all'interno della città?

Perché Lodi è già potenzialmente quasi tutta una "città dei 15 minuti". Il nucleo urbano denso è concentrato, la gran parte dei servizi essenziali è presente nell'abitato, è una città di Pianura vocata alla mobilità sostenibile (come si deduce anche dai capitoli di inquadramento 2, 3 e 4 del Rapporto).

La domanda che il PUMS si deve porre è allora: **è possibile una maggior accessibilità pedonale e ciclabile ai servizi cittadini, ai residenti e ai pendolari? E cosa può fare il PUMS?**

E' possibile accrescere ancora significativamente la mobilità pedonale e ciclabile per tutti gli spostamenti interni (**ipotizziamo un passaggio dal 50% al 65% nel 2035**). Anche in presenza di una crescita degli spostamenti urbani: Lodi in gran parte delle ore del giorno è poco frequentata. Si può agire sugli orari della città: si è già fatto.

E' possibile accrescere anche gli spostamenti non automobilistici interni alla città dei pendolari o di chi entra ed esce dalla città? Oggi usa l'auto il 52% di chi deve recarsi fuori o di chi entra a Lodi (dati 2020): non è poco. Anche se temiamo che oggi (2025) siano cresciuti (di quanto? Il piano non azzarda neanche una stima).

Nello specifico, come esempio: **gli spostamenti per lo studio.** Dei 129 mila spostamenti quotidiani citati, il 57% sono interni (non escono dal Comune), che salgono all'86% per ragioni di studio. Su un totale di 12 mila spostamenti quotidiani per ragioni di studio, la maggior parte degli studenti va a scuola a piedi, in bici o con i mezzi pubblici: ma è sufficiente che il 10% sia accompagnato in auto, per portare su strada oltre mille auto in più concentrate nello stesso orario e in alcuni nodi viabilistici. **Dal punto di vista della "fluidificazione" del traffico automobilistico mille auto in più fanno la differenza tra congestione e scorrevolezza.** Per l'inquinamento o la sostenibilità generale cambiano poco. Altro esempio: se **parte degli spostamenti interni al Comune (57% di 129 mila)** per recarsi alla stazione (ferroviaria o degli autobus extraurbani), si toglierebbero alcune centinaia di auto che cercano parcheggio in città nelle ore di punta del mattino o della sera.

E infine: per **esigenze di lavoro valutano circa 30 mila spostamenti interni in auto**, tutti indispensabili? Cosa si può fare e cosa può fare il Comune e la Provincia per gli spostamenti che induce sul centro città (uffici pubblici)? E i privati? Basta appellarsi ad una non precisato coinvolgimento dei mobility manager? Zucchetti sta spostando dal centro al suo nuovo Zucchetti Center 900 posti di lavoro. Entro un paio d'anni (forse) aprirà l'Esselunga in prossimità della stazione: cosa succederà?

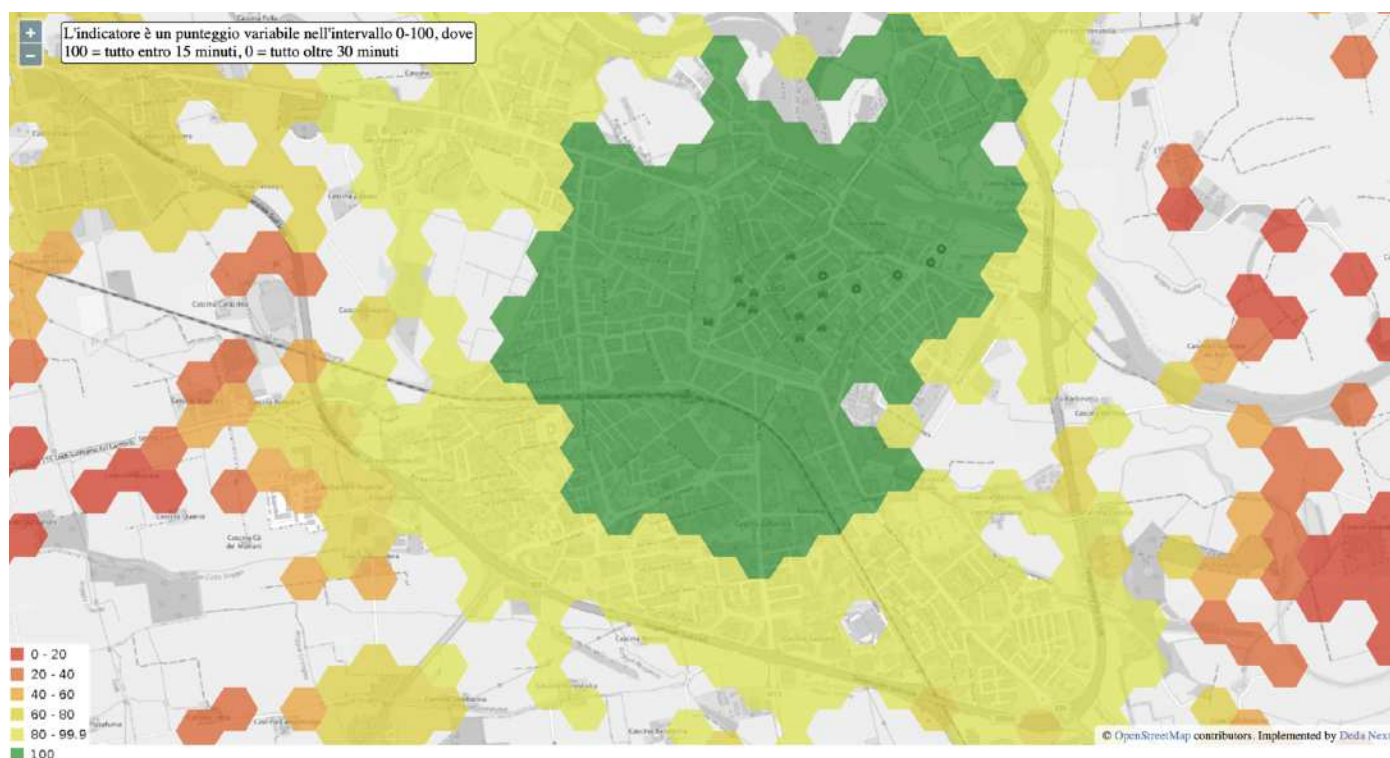
Facciamo fatica a trovare traccia di tutto ciò nella attuale documentazione di Piano. Soprattutto **non troviamo un orientamento strategico** che metta nelle condizioni il Comune, anche dopo l'approvazione del PUMS, di cercare di orientare se non di governare il cambiamento.



3. Lodi città dei 15 minuti: se rimuoviamo le barriere

La proposta di Carlos Moreno della Città dei 15 minuti non è in primo luogo una proposta ambientalista, ma di democrazia, di uguaglianza: si propone di rendere accessibile a tutti (tutti i quartieri, tutti gli strati sociali) i servizi indispensabili alla vita urbana quotidiana. A quindici minuti si deve poter raggiungere a piedi (e quindi ancor meno in bici) il luogo di lavoro, la scuola, i negozi alimentari, il giardino pubblico, il servizio sanitario (ambulatorio o farmacia) e, ad orari diversi, cinema, teatro o il luogo di aggregazione. Dove non si arriva a piedi deve essere disponibile l'alternativa all'auto: trasporto pubblico o sharing mobility. E, infine, in carenza di altre soluzioni, l'accessibilità automobilistica, il più caro e ingiusto tra le modalità di movimento (si leggano in proposito gli obietti dei PUMS relativi alla sostenibilità socio-economica, i rapporti dell'Osservatorio Nazionale Povertà Energetica sui trasporti e le ricerche Ipsos-Legambiente sulla mobility poverty).

Per Lodi, c'è una buona notizia. **Lodi è già (per 2/3 degli abitanti almeno) una "città dei 15 minuti a piedi"**. Per calcolare un percorso a piedi o con qualsiasi mezzo si può usare il cellulare. Ecco una rappresentazione, basata su dati open source (ringraziamo Deda Group che ci ha concesso l'elaborazione grafica), dell'accessibilità delle zone residenziali di Lodi (nella prima figura graduatoria di prossimità - 100 = tutto a 15 minuti a piedi, media dei servizi).



Gli esagoni rappresentano uno spostamento di circa 100 metri e rappresenta la distanza da una serie di servizi cittadini per i diversi quartieri residenziali. E' evidente che la mappa nazionale qui rappresentata andrebbe poi rielaborata con dati di dettaglio, disponibili al Comune, come le residenze, le fermate dei mezzi pubblici, gli orari, ecc.



Tra i quartieri degli "esclusi" dalla città accessibile per tutti, che abitano tra i 15 e i 30 minuti a piedi dall'insieme dei servizi, troviamo:

- quasi tutti i **quartieri oltre Adda (salvo i pochi che abitano in prossimità del ponte napoleonico)**;
- gran parte di chi abita **oltre la ferrovia** (salvo in prossimità dei sotto passi pedonali e ciclabili della stazione e di via Piermarini);
- lungo **Via Milano**, allontanandosi dal centro, sino a San Grato;
- lungo **Viale Piacenza**, dopo Villa Braila sino a San Bernardo.

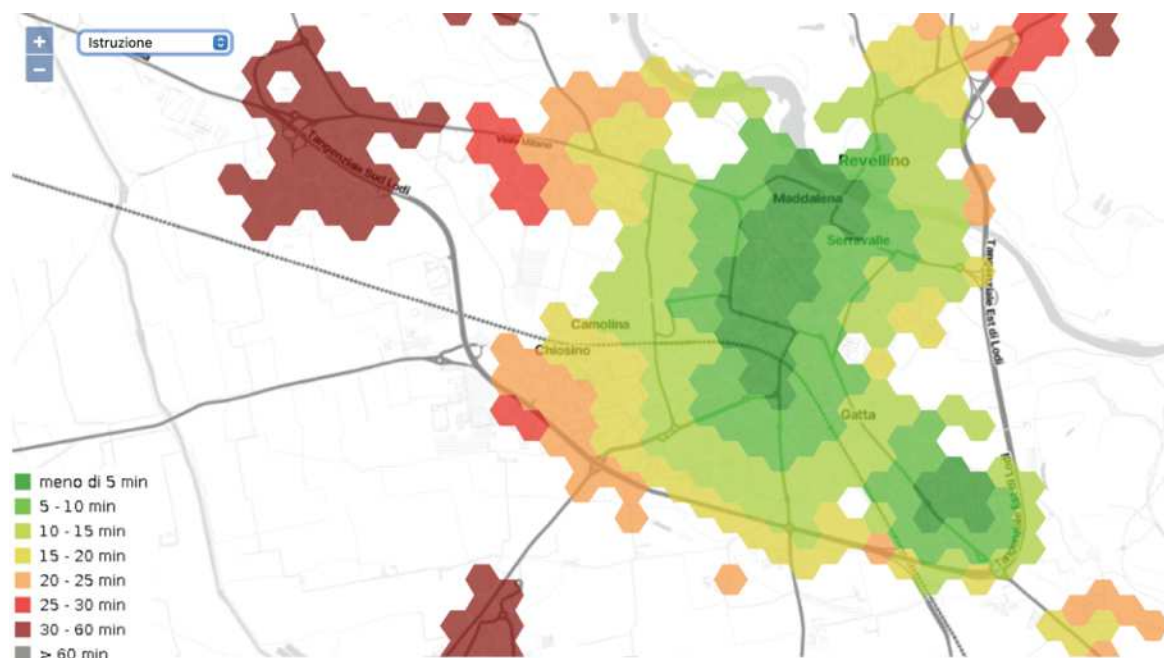
Oltre i 60 minuti, risiedono i "condannati" all'auto privata, c'è l'Olmo e al di là della tangenziale.

Analisi dell'accessibilità urbana ai diversi servizi

L'analisi dell'accessibilità della città per tutti va tutta approfondita: stupisce l'**assenza nel PUMS di valutazioni**, che invece ne dovrebbero essere il cuore, **la cifra distintiva tra un vecchio "piano del traffico" e un PUMS**.

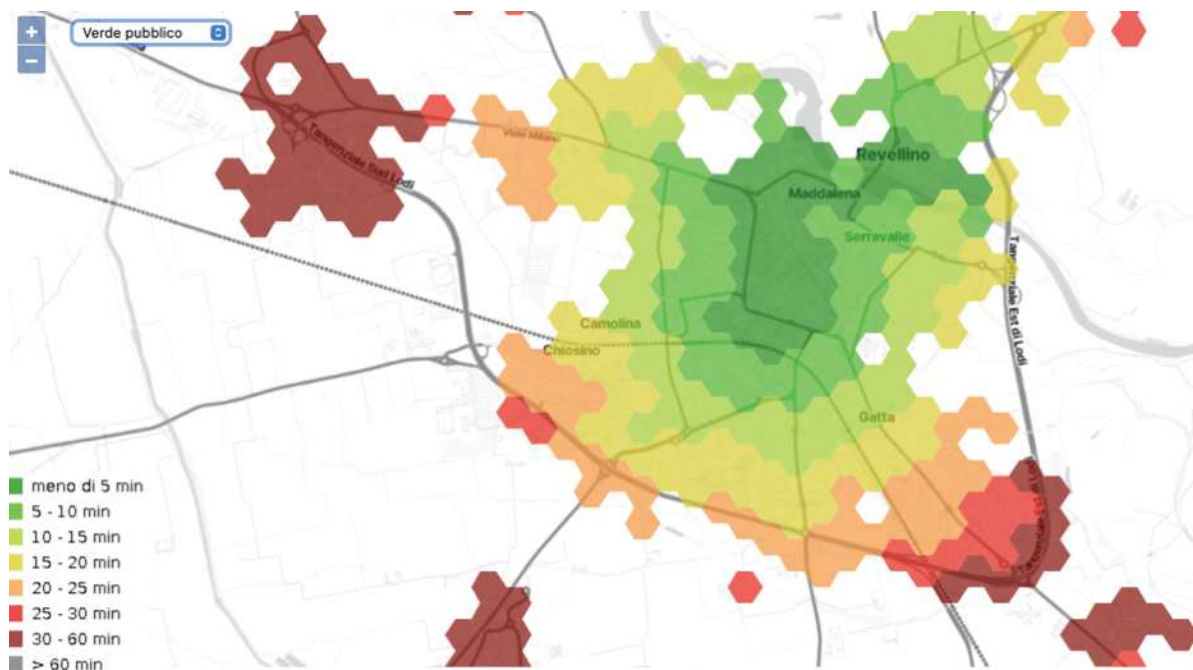
Evidenziamo a titolo esemplificativo (non tocca a noi elaborare il PUMS, ma fare proposte sì):

- scendendo di scala (intervalli di 5 minuti) ecco come si presenta l'accessibilità della **città delle scuole e dell'istruzione** (Università esclusa):

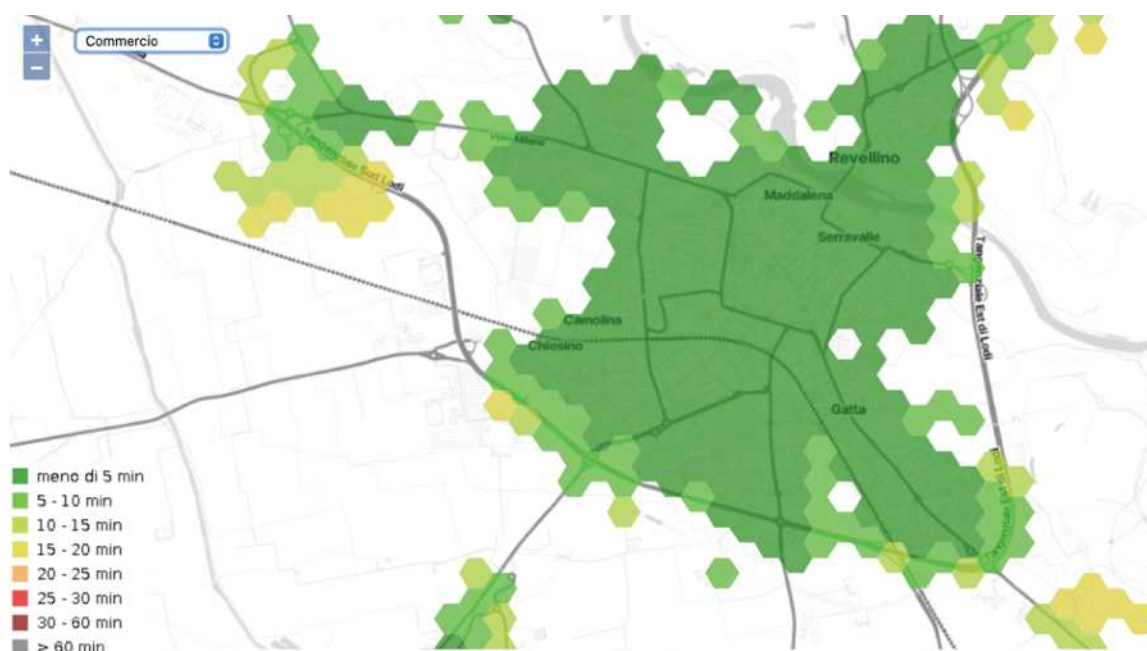




- oppure della città del verde pubblico fruibile (a cui si sta ponendo rimedio anche con il progetto Green Way):



- e invece non ci sono quartieri che non abbiano almeno un supermercato di prossimità:





Il grande tema delle barriere alla mobilità pedonale per tutti

Non ci sono a Lodi barriere alla mobilità dell'auto, se si esclude la congestione. In auto è raggiungibile qualsiasi servizio cittadino (salvo limitata ZTL centrale), ad una velocità media di 20-30 km/h come in tutte le città. Quindi in un tempo massimo di 10 + 5 minuti a piedi da un parcheggio consentito.

Ben diversa la situazione delle **barriere pedonali e ciclabili**: raggiungere l'unico ponte urbano, oppure uno dei sottopassi pedonali (non buio ed angusti) delle ferrovie o della tangenziale, comporta spesso un tempo di percorrenza di 10 o 15 minuti per raggiungere un ponte o un sottopasso, a cui si deve aggiungere il tempo per il raggiungimento della destinazione finale.

Il sottopasso nuovo di via Nino Dall'Oro è molto più frequentato da quando è stato allargato e si è separata la mobilità ciclabile da quella pedonale. **Intervento di separazione tra pedoni e cicli, che dovrebbe interessare anche il sottopasso di via Piermarini.** Oltre a telecamere per segnalare e multare trasgressori con moto o quadricicli leggeri.

Sarebbe stato interessante leggere nel piano **qualche dato, qualche numero di confronto tra la fruibilità ciclo - pedonale dei sottopassi dedicati** (via Nino dall'Oro e Via Piermarini) **e degli altri sottopassi prevalentemente carrabili**: il sottopasso di via San Colombano è molto meno frequentato sia dai ciclisti che dai pedoni, per trovandosi in mezzo ad entrambi e più veloce. Ma, come la letteratura sull'urbanistica e la mobilità documenta in tutto il mondo, è meno gradevole e sicuro per la mobilità attiva, forse a causa del rumore, dell'inquinamento, delle velocità delle auto. La mobilità interquartiere richiede un ambiente più favorevole alla socialità, richiede il sentirsi più sicuri e protetti. Non è poco. Ecco perché riteniamo **sbagliato aprire al traffico automobilistico il sottopasso di via Piermarini.**

Sperimentare cosa?

Alle condizioni date siamo anche contrari alla sperimentazione all'apertura alle auto del sottopasso di via Piermarini semplicemente perché non sono stati chiariti, dai "tecnici" estensori della Piano né gli obiettivi né gli indicatori della sperimentazione. Anzi, a dire il vero, nel Piano si non di sperimentazione si parla, si da per scontata l'apertura, come eredità del vecchio piano, senza neppure citare dal piano del 2009 la contrarietà (parzialmente accolta) del Consiglio di Zona.

Ma cosa si vuol "sperimentare"? A quali condizioni la dimostrazione sarebbe un successo? Se passeranno tante auto, provenienti da Viale Piacenza, tali da decongestionare Corso Mazzini (negli orari di punta 800 auto all'ora), la valutazione finale della sperimentazione, sarà considerata positiva? E se diminuirà il traffico ciclo-pedonale (a patto che qualcuno lo quantifichi prima), l'esito sarà considerato positivo? Anche se il traffico poi si riversasse sulle colonne di auto di via San Colombano? E positivo per chi?

Il PUMS si fa per condividere una mobilità nuova, una città più accessibile per tutti, non per spostare il traffico da un incrocio all'altro.

Crediamo che il problema della congestione (in determinate ore) della tangenziale o degli accessi in auto in centro (rotatorie - ex semafori - lungi i passeggi di via IV novembre) si possono risolvere solo con la sopraelevata della tangenziale alla rotatoria della Faustina, una maggior offerta di parcheggi prima di entrare nel centro e limitando gli accessi in centro per recarsi a scuola e al lavoro. E anche per i turisti, visitatori. Come in tutti i centri urbani delle città storiche.



4. Sicurezza, marciapiedi e ridisegno spazio pubblico

La "città dei 15 minuti", la priorità alla mobilità pedonale e attiva, si costruisce anche ripensando lo spazio pubblico disponibile, come hanno saputo fare tante altre città italiane ed europee. Richiamiamo, principi generali, che siamo felici di aver visto ripresi nelle proposte presenti nei documenti allegati al Rapporto Ambientale del PUMS, soprattutto in relazione ai quartieri 30 all'ora o Mobilità Attiva. Riteniamo invece che debbano essere azioni di piano che riguardano tutta la città, non solo il centro o quartieri "sperimentali":

1. Completamento marciapiedi e percorsi pedonali, specie nei quartieri residenziali periferici, dove spesso mancano del tutto.
2. Le rotatorie, salvo nelle vie a scorrimento veloce periferiche, allungano i percorsi pedonali e non offrono le stesse garanzie di sicurezza dei semafori, negli incroci frequentati del centro. Per le ore di morbida e incroci poco frequentati, esistono anche i semafori a chiamata. Particolarmente assurdo, per esempio, l'interruzione del percorso ciclabile e pedonale lungo i "passeggi" di Viale IV novembre per allargare la rotatoria: così i pedoni, i ciclisti, i bambini e i disabili, lungo i "passaggi" alberati, debbono aggirare l'intera piazza, per permettere lo scorrimento del traffico in pieno centro. Ma per mezz'ora al giorno, all'uscita dalle scuole, la colonna di auto si forma comunque, semaforo o no.
3. Strade, incroci e percorsi a priorità pedonale vanno disegnati ad hoc sia per le zone centrali che per i quartieri residenziali, creando ostacoli alla mobilità carrabile veloce e rimuovendo ostacoli alla mobilità per bambini, anziani e disabilità. In caso di dislivelli si possono pensare a scale mobili anche all'aperto (vedi foto di seguito).
4. Per limitare incidentalità (con morti e feriti soprattutto tra pedoni e ciclisti, anche a Lodi, vedi capitolo PUMS sull'incidentalità) vanno ridisegnate le intersezioni con le "direttrici" più pericolose e estesa la limitazione a 30 km/h della velocità anche ad alcune strade che sono state escluse: vedi ad esempio via Paolo Gorini. Provare a percorrerla in sicurezza ad una velocità superiore ai 30 all'ora!

Alleghiamo alcune delle suggestioni che avevamo proposto all'avvio del PUMS (Legambiente, incontro pubblico del 23 settembre 2023, foto da città basche e Lodi).





LEGAMBIENTE

Sicurezza sulla strada



- A 30 all'ora, da San Grato all'Olmo, ci si mette 5 minuti di più che a 50.
- PNSS al 2030: azzerare decessi dei minori
- Solo a Lodi si apre una piazza pedonale all'entrata e all'uscita dalle scuole (indovinate?), in tutto il mondo si fa il contrario.

LEGAMBIENTE

l'accessibilità per tutti

- Non solo rimuove tutte le barriere architettoniche per l'utenza debole (pedoni, disabili, bambini e anziani)
- ma promuovere l'accesso ai mezzi pubblici, scale e tappeti mobili (stazione o la salita di via Lodino).
- Nelle zone a priorità pedonale nessuna rotatoria





LEGAMBIENTE

attiva, collettiva, elettrica, condivisa,

- 2/3 degli spostamenti al 2030 dovrà essere a zero emissioni
- Al 2030 anche l'80% delle auto nuove saranno elettriche
- Cresceranno spostamenti intermodali
- L'accessibilità a piedi e bici alla stazione sarà cruciale
- ♦ Cioè a piedi, in bici e con mezzi elettrici condivisi
- ♦ Avremo bisogno di punti di ricarica e servizi sharing
- ♦ La stazione "hub" (ferrovia, bus, sharing, bici e parcheggi auto)
- ♦ Varianti Esselunga e ex ABB





5. Inquinamento da traffico

Lodi ha due centrali di rilevazione dell'inquinamento, una in via Anelli, in centro, l'altra a Sant'Alberto, più periferica. Il che consente una valutazione delle cause. Che consente al Rapporto Ambientale di concludere: "La banca dati regionale INEMAR, aggiornata all'anno 2021, fornisce i valori stimati (a scala regionale, provinciale e comunale) delle emissioni dei principali inquinanti atmosferici suddivise per macrosettori di attività, elaborati allo scopo di definire i contributi emissivi delle singole sorgenti. Il trasporto su strada rappresenta **la principale fonte di inquinamento per numerosi inquinanti (contribuendo alla maggior parte delle emissioni di NOX, CO, PTS; PTS; PM2.5 e PM10)**..." (pag 11 della sintesi non tecnica).

Poi però si dà per scontato, citando in modo non corretto fonti della Regione Lombardia e, più discutibili; dell'Automobil Club, che il problema in via di soluzione grazie al lento rinnovo del parco automobilistico. Non è così per le seguenti ragioni:

1. I **valori limite citati appartengono alla normativa superata**: entro il 2030, a metà dell'orizzonte di attuazione del PUMS i valori limiti di inquinamento si abbasseranno per il PM₁₀ a 45 micro grammi giornalieri per non più di 18 giorni all'anno (contro i 50 micro g per 35 giorni attuali), e per il biossido d'azoto i giorni di superamento del valore di 50 micro grammi non potrà essere superato per più di 18 giorni, contro i 35 attuali. In ogni caso sempre il doppio del valore di soglia sanitaria prevista dall'OMS. Quindi è infondato il trionfalismo del PUMS: c'è ancora molto da fare e si deve fare entro 5 anni.
2. Illusorio, anche prendendo per buoni le fantasiose previsioni dell'ACI sull'evoluzione del parco automobilistico circolante, un calo delle emissioni grazie all'evoluzione tecnologica: i veicoli "euro 5" ed "euro 6" in circolazione oggi e per i prossimi anni sono quelli del "disselgate", con le **emissioni ben maggiori di quanto previsto e dichiarato**. Non basta attendere l'evoluzione tecnologica e l'elettrificazione: si devono ridurre le percorrenze urbane con veicoli a motore almeno dovunque questa misura favorisce la socialità e l'accessibilità: in tutte le zone residenziali, di servizi e commercio.
3. Nel Rapporto ambientale si afferma che ben il 34% delle **emissioni di CO2** a Lodi sono provocate dai trasporti. Si ricordano gli obiettivi di riduzione previsti nella pianificazione regionale: nel settore dei trasporti "-42,9% rispetto al 2005 (-27,7% rispetto al 2019)", da attuarsi entro il 2030. Ma poi ci si dimentica di spiegare come sia possibile, anche a Lodi: sembra proprio che **il PUMS di Lodi non si preoccupi di comprendere di ridurre le emissioni** climalteranti da traffico.

Dal Rapporto Ambientale del PUMS possiamo solo fare delle deduzioni: la mobilità veicolare è prevista in crescita del 6,25%, in assenza di misure di mitigazione da oggi al 2035. Il PUMS afferma che l'insieme delle azioni previste riduca il traffico del 5% (come non si spiega, quanto una misura, quanto un'altra...). Quindi è prevista una **crescita del traffico veicolare "solo" del 1,25%**. E allora come sarà possibile ridurre del 27,7% le emissioni da traffico rispetto al 2019? Solo grazie alla penetrazione delle auto elettriche? Vuol dire che un quarto delle auto circolanti saranno elettriche già nel 2030?

A nostro parere il PUMS di Lodi, per ragioni di sostenibilità sociale e ambientale, non può che darsi **obiettivi significativi di miglioramento dell'accessibilità ai servizi e a tutti i quartieri e proporzionale riduzione significativa (15-20%?) della domanda di mobilità privata automobilistica almeno nel centro abitato**.



6. Procedere con il PUMS, completando le lacune

Sai chiaro, non richiediamo alcun allungamento dei tempi, anzi! Dopo due anni siamo appena alla VAS. Si può benissimo coprire al più presto le gravi lacune segnalate in corsa (punti 2 e 3 di questo documento in particolare).

Anche e soprattutto perché vanno approfondite, **come giustamente prevede il PUMS**, alcune importanti proposte di azioni programmatiche, come:

- 1) **completamento del Piano della mobilità attiva** (ciclabile e pedonale). A proposito: come mai scompare la corsia ciclabile (di rilevanza regionale) lungo via Vignati e Anelli (lungo i passeggi)?
- 2) **miglioramento dell'offerta TPL**, già intrapresa con il rinnovo degli autobus, e il rilancio dell'offerta di **sharing mobility**. Da considerare anche abbonamenti o agevolazioni nell'uso dei taxi per la popolazione dei grandi anziani, l'accesso all'ospedale e negli orari di morbida. Ma sia chiaro che nessun mezzo pubblico o servizio di sharing potrà mai vincere la "competizione" con l'auto privata a parità di condizioni e limitazioni: se l'auto può percorrere la stessa strada e sperare di trovare un parcheggio disponibile a buon prezzo, **l'auto vincerà sempre. E chi non la vuole o non può permettersela perderà.**
- 3) **la proposta di quartieri a 30 km/h e il temperamento progressivo ridisegno dello spazio pubblico**. Con le osservazioni citate in precedenza (punto 4 di questo documento).
- 4) **il piano della sosta**. Lodi deve crescere: non ha senso che il centro storico possa diventare il parcheggio parassitario per i chi ci lavora o vuole fare shopping ed è troppo pigro per farsi 10 minuti con le proprie gambe: persino nei centri commerciali si posteggia fuori e si entra a piedi! Ma nello stesso tempo non è possibile limitare gli accessi al centro o nei quartieri residenziali, solo regolamentando o facendo pagare la sosta. **Dobbiamo agire su tutte le diverse leve possibili:** se per andare a scuola o sul posto di lavoro, si arriva prima e a minor prezzo facendo tutta la strada o l'ultimo miglio a piedi, in bici o l'autobus o mezzo a noleggio, sono allora si cadrà l'ultima tentazione di provarci ad usare l'auto sperando di trovare spazio per un parcheggio senza essere multati.

7. E per concludere: piazza San Francesco e varie

E' l'unica bella piazza d'Europa, chiusa al traffico, che si apre esclusivamente negli orari di entrata ed uscita della scuola. Dovunque, al più, si fa il contrario: all'orario di scuola si chiude al traffico: non solo per evitare la congestione, ma soprattutto per garantire la sicurezza dei bambini. Nel PUMS del 2009 non era prevista l'apertura. Forse, invece di non parlarne e rischiare di non cambiare le cose, vale la pena una riflessione pubblica: cosa vogliamo fare per animare vivere, usare la bellissima piazza senza le auto?

A conclusione delle nostre osservazioni, ribadiamo la centralità dell'accessibilità pedonale e la "città dei 15 minuti" per Lodi. Noi cittadini, se non riusciamo a raggiungere in sicurezza (stato marciapiedi, percorsi ciclopedonali protetti, "scorciatoie" e accessi privilegiati) le principali destinazioni quotidiane a piedi o con modalità sostenibile, pretenderemo sempre di potere raggiungere ogni destinazione in auto e trovare parcheggio di fronte all'ingresso. Anche se mancherà sempre una corsia o un'area libera per tutti.



Pensiamo che sia necessaria, accanto al percorso di PUMS, una azione politica, promossa dal Comune di Lodi, dalla Provincia, gli altri Comuni e alle forze sociali e alle associazioni tutte (compresi Comitati Pendolari) per aprire un confronto con la Regione Lombardia, TreNord e Agenzia di bacino: **non si può fare un PUMS mentre il TPL arretra e perde utenti!**

Ci riserviamo infine di poter studiare attentamente e provare a presentare osservazioni o proposte puntuali su:

1. Accesso all'Ospedale: ztl su Viale Savoia.
2. Accessibilità alla stazione, con particolare attenzione ai cambiamenti (Esselunga, Spostamento Zucchetti, nuovo quartiere ABB).
3. Accessibilità alle funzioni cittadine per chi abita fuori Lodi: la tangenziale.
4. La città alla sera e di notte.

Il Circolo Legambiente LodiVerde aderisce alle osservazioni proposte dal Comitato cittadini per il sottopasso ciclopedonale della Bassiana.

Lodi, 13 dicembre 2025

Circolo Legambiente LodiVerde APS



P. G. dal 2008

N° 0088676 del 15/12/2025 09:55

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 14/12/2025 15:12

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02

Documento precedente: /

Oggetto: **RICHIESTA DI PROROGA RELATIVA AL PUMS**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
ASSOCIAZIONE FIAB LODI CICLODI APS	LODI	FIABLODI@PEC.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	15/12/2025	15/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	Richiesta di proroga.docx.pdf	Richiesta di proroga.docx.pdf
	Allegato	Verbale Consulta 02_2025.docx.pdf	
	Allegato	Verbale Consulta 03_2025.docx.pdf	

Consulta Ambiente, Territorio e Clima
Comune di Lodi

Spett. Sindaco, Andrea Furegato
e
Spett. Ass. all'Ambiente, Stefano Caserini

Buongiorno,

scrivo a nome della Consulta Ambiente Territorio e Clima che svolgendo il suo compito di attività di partecipazione, si è riunita due volte nel breve volgere di un mese. Il 26 novembre 2025 per ascoltare dall'Assessore Caserini e dal progettista ing. Barzizza, una sintesi del Rapporto Ambientale del PUMS di Lodi e successivamente il giorno 11 dicembre 2025, per scambiarsi valutazioni e capire come poter promuovere e animare la partecipazione pubblica a questo importante strumento di disegno futuro della nostra città.

Dagli interventi è emerso la necessità di avere più tempo per dibattere su una questione così importante ma anche complessa. Per quest'ultima ragione chiediamo al Comune di Lodi, in qualità di amministrazione referente del piano, di dare un mese di tempo in più (14 gennaio 2026) per poter presentare Osservazioni e proposte alla fase di VAS.

Formuliamo tale richiesta non solo a nome delle Associazioni partecipanti a questa Consulta, ma anche di altre realtà che non dubitiamo essere interessate all'argomento che non hanno ancora potuto esprimere una valutazione.

Riteniamo che l'incontro, il lavoro di elaborazione, di osservazione e proposta da parte dei soggetti intermedi, quali le associazioni dei cittadini, sia essenziale per la promozione della partecipazione agli strumenti di pianificazione come il PUMS.

Restiamo a disposizione per ogni chiarimento.

Cordialmente,

Lodi 14/12/2025

Giuseppe Mancini
Consulta ATeC – Lodi

Consulta Ambiente, Territorio e Clima – Comune di Lodi (LO)

Verbale della riunione del 26 novembre 2025

Il giorno 26 novembre 2025 alle ore 18:00 si è riunita la Consulta Ambiente, Territorio e Clima, presso la Sala dei Capigruppo del Comune di Lodi.

Presenti:

Andrea Poggio (LEGAMBIENTE)

Antonio Brescia (Amici dell'Adda)

Carlo Benelli (VERDE BOTTIGLIA)

Eugenia Chiapparini (AL AUS)

Giuseppe Mancini (FIAB)

Paola Maestroni (ANIMUM LUDENDO COLES)

Assessore all'Ambiente: Stefano Caserini

Progettista Centro Studi PIM: Mauro Barzizza

O.d.G.

- Presentazione del PUMS

Il Sig. Mancini prende la parola, ringrazia i presenti e l'assessore Caserini che ha ospitato l'incontro della Consulta. Dopo una breve introduzione Caserini lascia la parola all'ing. Barzizza del Centro Studi PIM che ha elaborato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che è attualmente in fase di fase di adozione e approvazione.

Nella sua esposizione Barzizza illustra i criteri che a seguito per redigere il Piano e presenta un'anteprima di alcune soluzioni viabilistiche.

Ne segue una breve discussione tra i rappresentanti delle Associazioni presenti che non potendo esaurirsi nel tempo residuo, sarà oggetto della prossima riunione in cui si valuterà anche l'eventualità di presentare osservazioni, come singole associazioni o Consulta, prima della chiusura della fase di VAS fissata per il giorno 14 dicembre. Su richiesta di LEGAMBIENTE la Consulta si riserva di avanzare la richiesta di posticipare la scadenza per la presentazione delle osservazioni alla VAS relativa al PUMS di ulteriori 1 mese pertanto, rinviando la suddetta al 14/01/2026 considerando il periodo di festività in essere.

Viene altresì fissata la data del prossimo incontro per giorno 11 dicembre alle ore 18.00 presso la sede di LEGAMBIENTE in via Garibaldi 69 Lodi.

- nomina di un nuovo Presidente della Consulta a seguito delle dimissioni di Giuseppe Mancini

Questo punto dell' O.d.G. non viene trattato e rimandato alla prossima riunione

Non essendoci altri punti da discutere, la seduta è tolta alle ore 19:45

Verbalizzante della riunione
Giuseppe Mancini

Consulta Ambiente, Territorio e Clima – Comune di Lodi (LO)

Verbale della riunione del 11 dicembre 2025

Presenti: ANIMUM LUDENDO COELS – CIRCOLO LEGAMBIENTE – FIAB LODI CICLODI– AMICI DELL'ADDA

Assenti motivati: ADICA – ALAUS – VERDE BOTTIGLIA – MLFM

Assenti non partecipanti: DELEGAZIONE FAI – ACLI – UNIONE ITALIANA CIECHI E IPOVEDENTI

Odg:

1. Approvazione del Verbale della riunione del 26.11.2025
2. Osservazioni da parte delle Associazioni in merito al PUMS presentato
3. Nomina di un nuovo presidente della Consulta a seguito delle dimissioni di Giuseppe Mancini
4. Varie ed eventuali

-
1. Viene aggiornato il Verbale della scorsa riunione (26.11.2025), inserendo come proposto da LEGA AMBIENTE la richiesta al Comune di Lodi di posticipare la scadenza per la presentazione delle osservazioni alla VAS relativa al PUMS di ulteriori 1 mese pertanto, rinviando la suddetta al 14/01/2026 considerando il periodo di festività in essere. Il Verbale con tale integrazione viene approvato dai presenti.
 2. Il presidente (dimissionario) Giuseppe Mancini (FIAB LODI CICLODI), prende la parola e descrive quello che è stato l'impegno della propria Associazione e dei volontari di altre realtà in merito al rilievo dei dati e di tutte quelle azioni che sono state utili alla stesura del PUMS. Sottolinea che ogni Associazione può e deve presentare le proprie osservazioni senza attendere l'emissione di un documento unico della Consulta. Auspica che si possa trovare un modo per coniugare le istanze della Consulta e le tempistiche delle procedure.
Il dott. Andrea Poggio (LEGAMBIENTE) evidenzia che l'utilità della Consulta è proprio quella di concertare e raccogliere la partecipazione della cittadinanza attraverso le Associazioni stesse, in questo senso viene condivisa una relazione che chiede appunto maggiore coinvolgimento per migliorare l'attuale PUMS; un esempio è la possibilità di rimuovere alcune barriere pedonali che non permettono di rendere Lodi una **città 15'** poiché alcune zone sono tagliate fuori da questa opportunità; in sostanza, non si individua in maniera chiara gli obiettivi e finalità che si vogliono effettivamente raggiungere con tale strumento (PUMS).
I presenti concordano nel chiedere al Comune un rinvio della scadenza, attualmente prevista del 14/12/2025, per potere coinvolgere altre Associazioni (ad es. terzo settore, invalidi, ecc.) e raccogliere ulteriori osservazioni e miglioramenti all'attuale proposta di VAS del PUMS da sottoporre all'Amministrazione, a questo la Consulta affiancherà momenti di condivisione e coinvolgimento delle stesse (Associazioni) poter concretizzare effettivamente la fase di coinvolgimento pubblico.
 3. L'Associazione AMICI DELL'ADDA presenta la candidatura dell'ing. Antonio Brescia, verrà condiviso con le associazioni un CV del candidato. I rappresentanti delle Associazioni prendono atto del numero dei presenti e concordano di convocare una seduta monotematica finalizzata all'elezione del nuovo presidente, permettendo anche la modalità remota.

Verbalizzante della riunione
Antonio Brescia

Presidente della riunione
Mancini Giuseppe



P. G. dal 2008

N° 0088678 del 15/12/2025 10:06

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 14/12/2025 22:52

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02

Documento precedente: /

Oggetto: **TRASMISSIONI OSSERVAZIONI PROCEDURA DI VAS PUMS DA PARTE DEL GRUPPO CITTADINI PER IL SOTTOPASSO CICLOPEDONALE DELLA BASSIANA**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
GIACOMO ANTONIO		GIACOMOANTONIO.PIDES@PEC.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	15/12/2025	15/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	Osservazioni al PUMS rev finale.pdf	

PROCEDURA DI VAS PER IL PIANO URBANO MOBILITÀ/PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE - COMUNE DI LODI - FASE DI CONSULTAZIONE art. 14 D.Lgs. 152/06

Gruppo cittadini per il sottopasso ciclopeditonale della Bassiana

Osservazioni al Quadro Progettuale

Con particolare all'apertura del sottopasso della Bassiana (azione 9.9 a pag 91).

1. L'apertura del sottopasso non era stata decisa nel precedente PUM del 2009 come erroneamente asserito nel testo del PUMS a pagina 91. Si cita dal PUM 2009: "Per quanto riguarda l'eventualità della riapertura del sottopasso al transito veicolare per le sole autovetture, è ipotizzabile l'apertura del sottopasso a senso unico da est verso ovest [...] L'eventuale apertura al traffico veicolare è collocata in terza fase di attuazione, come la riqualificazione dell'asse San Colombano e comunque successivamente alla sistemazione dell'intersezione tra l'Emilia e via S. Colombano" (Rotonda in tangenziale della Faustina). Tale approccio è inoltre confermato dall'allegato 16 "Osservazione e controdeduzioni", dove il Consiglio di zona Porta Cremonese a pag. 5/17 osservava che "l'unica ipotesi percorribile è quella che prevede l'uso ciclopeditonale". Le controdeduzioni presentate dall'Amministrazione Comunale accoglievano tali input, ribadendo che "la riqualificazione a uso pedonale ciclabile del sottopasso comporta caratteristiche geometriche che ne precludono l'uso veicolare in occasione di eventi particolare e di pronto intervento (VdF, ambulanze) in quanto diverse risultano le sezioni e le pendenze ammesse."
2. Sulla base delle informazioni fornite a pag.91 paragrafo 9.9, si evince che la motivazione per l'apertura risiederebbe nell'idea di alleggerire il traffico sulla direttrice di Corso Mazzini. Tale soluzione non prende in considerazione l'alto livello di traffico che già insiste su Via San Colombano. Il flusso proveniente dal sottopasso ciclopeditonale della Bassiana andrebbe a peggiorare la situazione, in quanto congestionerebbe la rotonda di Via Zalli-San Colombano.
3. I rilievi e l'analisi del traffico di Corso Mazzini sono lacunosi e non presentano conteggi aggiornati. Le informazioni presentate sul traffico che insiste sulla Rotonda di piazza Zaninelli (e che poi si impegna il sottopasso di S. Colombano in uscita dalla città), non rilevano che parte del traffico in parola proviene anche da via Secondo Cremonesi (Montadone), e non solo dalla zona C.so Mazzini / Braila. Sarebbe pertanto necessario approfondire anche tale aspetto per valutare l'eventuale impatto sulle code di via Mazzini.
4. La misura proposta vorrebbe alleggerire una tipologia di traffico che, secondo i principi di mobilità sostenibile, andrebbe in primis scoraggiata e/o reindirizzata per

un passaggio extra cittadino (via tangenziale). Il PUMS infatti, tra gli obiettivi, indica la diminuzione del traffico inutile, come quello che caratterizzerebbe uno spostamento veicolare tra due quartieri attigui.

5. L'analisi non tiene conto dell'impatto negativo che la misura potrebbe avere sull'interscambio tra i quartieri attuale attraverso la mobilità attiva, e in particolare quanti dei pedoni e cicli che attualmente usano il sottopasso in virtù della natura ciclo-pedonale utilizzerebbero invece l'automobile, in ragione delle condizioni più sfavorevoli (sicurezza, smog). Anche su tale aspetto, si segnala che mancano i rilievi sullo stato attuale della fruizione ciclo-pedonale, necessari per avere una baseline di comparazione. In tal senso, la misura appare incoerente con quanto citato a pag. 121: si va a detrimento della circolazione ciclopedonale pertanto non la si incentiva, inoltre l'azione di apertura è in contrasto con la prefissata campagna di sensibilizzazione sui benefici del ricorso alla mobilità attiva.
6. Il modello di studio dell'impatto ambientale non ha fatto rilievi in loco acustici e di qualità dell'aria. In particolare, volendo cambiare de facto l'utilizzo del sottopasso, da esclusivo uso ciclopedonale a mobilità veicolare, occorre eseguire una valutazione previsionale di impatto acustico, tenendo conto che i ricettori sensibili sono i fruitori del sottopasso: ciclisti e pedoni. Per fare ciò, occorre eseguire una campagna di misure in loco onde valutare in maniera adeguata l'impatto che avrebbe il cambio di destinazione. Stessa considerazione per la qualità dell'aria. Con l'apertura essa diventa strada urbana locale interzonale.
7. A livello di sicurezza, l'impatto del traffico veicolare sulla qualità dell'aria e del clima acustico appare estremamente problematico, in particolare nella zona di passaggio sotto la ferrovia, ove si può facilmente prevedere un accumulo di gas incombusti ed il rischio che si verifichi un livello di pressione sonora pericoloso per la salute dei passanti (danno permanente) a causa delle dimensioni ridotte del manufatto e delle caratteristiche fortemente riflettenti delle superfici componenti le pareti ed il soffitto.
 - a. Forte rischio di aumento di incidentalità dell'area già attualmente teatro di incidenti, anche con feriti, come evidenziato dai rilievi dell'annesso 6
 - b. In caso d'incidente, forte problematicità di accesso per intervento delle forze dell'ordine, dato dalle geometrie ridotte del manufatto.
 - c. Rischio di collisione tra detriti veicolari e pedoni e ciclisti.
8. Per quanto riguarda i problemi di natura tecnica, si segnala che la pendenza eccessiva degli accessi pedonali compromette l'utilizzo da persona con mobilità ridotta.
 - d. Ulteriore aggravio alle code sull'asse Via San Colombano – Viale Pavia – sottopassaggio di Via San Colombano nell'orario di punta.
 - e. Aumento della presenza di auto in Via Piermarini, riconosciuta nello stesso PUMS come vocata a verde/sport e fruizione ciclo-pedonale.
 - f. Mancanza di spazi per poter realizzare corsie pedonali e ciclabili sufficienti per l'utilizzo nelle due direzioni contemporaneamente, considerando anche

la presenza di carrozzine per bimbi e sistemi di ausilio per persone a mobilità ridotta. Ricordando che il manufatto attualmente viene fortemente interessato da traffico pedonale e ciclistico diretto alla zona sportiva di Via Piermarini ed ai plessi scolastici Via San Giovanni XXIII.

- g. Altezza minima del manufatto e necessità di richiesta di nulla osta dei Vigili Del Fuoco e del comando.
- h.

Osservazioni al Rapporto Ambientale (PUMS 2025).

9. Capitolo 5. OBIETTIVI, STRATEGIE E AZIONI DEL PUMS DEL COMUNE DI LODI (pag. 55 e seguenti). Il documento presenta una limitata coerenza tra gli “Intenti generale del PUMS Comune di Lodi” e gli “Obiettivi specifici del PUMS Comune di Lodi”. Il PUMS indica come obiettivi principali: “Favorire la mobilità ciclo-pedonale”, “Ridurre l’uso dell’auto privata per gli spostamenti brevi”, “Ampliare la sicurezza degli utenti deboli”, “Ridurre emissioni e congestione”. Tuttavia, la misura dell’apertura del sottopasso della Bassiana aumenta la capacità veicolare della rete; incentiva gli spostamenti intrazonali in auto, mette in competizione pedoni/ciclisti con flussi motorizzati, rischiando di peggiorare la sicurezza in un punto già sensibile. Questa incoerenza è metodologicamente rilevante poiché il DM 397/2017 richiede piena coerenza tra obiettivi e azioni del PUMS.
10. Il PUMS, nonostante la sua vocazione ad incentivare e supportare la mobilità attiva (a piedi e in bici) si concentra principalmente sui problemi veicolari e trascurando gli impatti che le misure individuate sul traffico veicolare avrebbero sulla mobilità attiva stessa.
11. Tale debolezza si manifesta altresì nel sistema degli indicatori proposti, che non appare idoneo allo stato attuale a identificare se e in che termini una azione del piano può essere considerata in linea con le aspettative o meno. Non riprendono, infatti, le caratteristiche necessarie per un indicatore, che deve essere specifico, misurabile, accessibile, realistico e temporale. Mancano infatti la baseline e il target che l’amministrazione si dovrebbe prefiggere per considerare l’obiettivo/output come positivamente raggiunto. Tale aspetto non è solo valido il settore tematico “CICL – Sistema della mobilità attiva” e i relativi obiettivi, ma si ripropone in tutti gli altri settori tematici e tabelle indicate nella Sintesi Non Tecnica, paragrafo 9 “Monitoraggio”.
12. Per quanto riguarda l’applicativo LAUS APP, a pag. 10, il documento indica – tra i suggerimenti ricevuti riguardo la mobilità – quanto segue: “Aprire veicolarmente il sottopasso di via Zalli”. Si contesta l’affermazione perché, a differenza di quanto affermato nel testo: i) non è possibile accedere ai risultati della consultazione online; ii) contrariamente a quanto asserito, e finché è stato possibile accedere alla piattaforma, un gran numero di commenti presentati da cittadini lodigiani a riguardo era contrario all’apertura.

13. Il Gruppo Cittadini per il Sottopasso Ciclopedonale della Bassiana aderisce alle osservazioni proposte dal Circolo Legambiente LodiVerde.

Firmatari (ordine alfabetico):

Bellocchio Mario

Boerci Ferruccio

Brunati Nico

Buoni Irina

Cattani Lucia

Cattani Paolo

Dassisti Annamaria

Giacobone Giuseppe

Grassi Rossella

Peduzzi Bruno

Pides Giacomo Antonio

Vagni Rita

Zanella Luisa



P. G. dal 2008

N° 0088771 del 15/12/2025 12:00

Movimento: Arrivo

Data Sped Mail: 15/12/2025 10:00

Tipo Documento:

Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02

Documento precedente: /

Oggetto: **PROCEDURA DI VAS RELATIVA ALL'APPROVAZIONE DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE AVVISO DI MESSA A DISPOSIZIONE PUMS, RAPPORTO AMBIENTALE E SINTESI NON TECNICA DEL RAPPORTO AMBIENTALE CONVOCAZIONE DELLA CONFERENZA CONCLUSIVA DI VALUTAZIONE**

Documento principale: TestodelMessaggio.html

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI	MANTOVA	SABAP-MN@PEC.CULTURA.GOV.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	15/12/2025		PROTOCOLLO	COMPETENZA

Allegati

Q.tà	Tipo Allegato	Titolo	Descrizione
	Allegato	25-12366_ComuneLO_PUMS- PGTU_VAS-signed.pdf	25-12366_ComuneLO_PUMS- PGTU_VAS-signed.pdf



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI

-MANTOVA-

Mantova, si veda intestazione digitale

M

Comune di Lodi

PEC: comunedilodi@legalmail.it

Prot. n. si veda intestazione digitale

Class 34.28.10 Fasc. 2025/LO_30 Sub. 25-00149

Risposta a Vs. prot. n. 77421 del 31/10/2025

ns. prot. 12366 del 03/11/2025

Oggetto: **LODI - procedura di VAS relativa all'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile avviso di messa a disposizione PUMS, rapporto ambientale e sintesi non tecnica del Rapporto Ambientale.**
Convocazione della Conferenza conclusiva di valutazione
Proponente: Comune di Lodi.

Con riferimento alla Convocazione conferenza di servizi conclusiva della Valutazione Ambientale Strategica acquisita al protocollo d'Ufficio con n. 12366 del 03/11/2025, riguardante il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi P.U.M.S.;

VISTA la documentazione tecnico-descrittiva relativa all'intervento di cui all'istanza richiamata in oggetto;

Tutto ciò richiamato e premesso questa Soprintendenza, per quanto di propria competenza, trasmette le seguenti osservazioni:

Sotto il profilo della tutela monumentale e paesaggistica:

- in linea generale si rammenta che vie, piazze e spazi pubblici dei centri storici sono tutelati *ope legis* ai sensi dell'art. 10, comma 1 e 4 lettera g) del D. Lgs. 42/2004 e ss. mm. e ii., pertanto qualsiasi intervento ricadente in tali casistiche dovrà essere preventivamente autorizzato da questa Soprintendenza;
- venga posta particolare attenzione alle interferenze con il patrimonio culturale vincolato ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004. Si anticipa che la presenza di eventuali opere appartenenti alla categoria dei Beni Culturali ai sensi del citato articolo, siano essi *ope legis* o decretati, interessati dal PUMS (solo ad esempio: manufatti idraulici, ponti, attraversamenti, cappelle votive, cippi, ecc.) richiede che qualsiasi intervento da eseguire sugli stessi o che possa generare interferenze con essi debba essere preventivamente autorizzato da questa Soprintendenza sulla base di una progettazione dettagliata e dedicata. A tal proposito si richiamano i disposti dell'art. 20 del D. Lgs. 42/2004 e ss. mm. e ii., secondo il quale i beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione. Si suggerisce, già in fase preliminare, di verificare e documentare la presenza di tali manufatti;
- rispetto alla mobilità ciclistica sia preventivamente verificata la qualità degli ambiti paesaggistici soggetti a trasformazione proponendo eventuali alternative di sede viaria nei contesti dove le peculiarità monumentali e/o paesaggistiche necessitano di maggiore cautela al fine di conservarne i valori culturali.



MINISTERO
DELLA
CULTURA

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI

Piazza Paccagnini, 3 – 46100 Mantova – tel. (+39) 0376 1709686

PEC: sabap-mn@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-mn@cultura.gov.it

- tutti i successivi approfondimenti progettuali siano condotti ponendo la massima attenzione alla salvaguardia e alla conservazione delle linee fisionomiche del paesaggio e dei beni culturali vincolato ai sensi del D. Lgs. 42/2004 e ss. mm. e ii.

Sotto il profilo della tutela archeologica:

- si rammenta che tutti i progetti pubblici comportanti scavi o altri interventi nel sottosuolo devono essere trasmessi allo scrivente Ufficio per l'espressione del parere di competenza e l'eventuale programmazione di indagini archeologiche preliminari, come previsto ai sensi del D. Lgs. n. 36/2023 e ss. mm. e ii., art. 41, co. 4. A tale proposito, si ricorda che la verifica della compatibilità delle realizzazioni urbanistiche ed edilizie con la salvaguardia dei depositi archeologici è infatti prevista oltre che dal D. Lgs. n. 42/2004 e ss. mm. e ii., anche dalla Direttiva Europea 1985/337/CEE, art.5, par. 1, All. III, punto 3 e successive modifiche e dalla Direttiva Europea 2001/42/CE, art. 5, par. 1, All. I, punto f, che prescrivono la “*valutazione preventiva degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e sul patrimonio architettonico e archeologico*”.

Questo Ufficio rimane a disposizione per qualsiasi chiarimento.

I funzionari responsabili dell'istruttoria

Arch. Astrid Ragnoli

Dott. Simone Sestito

per il DIRETTORE GENERALE

Dott. Fabrizio Magani,

la DELEGATA

Dott.ssa Debora Trevisan

Il presente documento informatico è sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs. 7 marzo 2005 n. 82 e ss.mm. ii..

Firmato digitalmente da

Debora Trevisan

CN = Debora
Trevisan
O = MINISTERO
DELLA CULTURA
C = IT



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI

Piazza Paccagnini, 3 – 46100 Mantova – tel. (+39) 0376 1709686

PEC: sabap-mn@pec.cultura.gov.it

PEO: sabap-mn@cultura.gov.it



P. G. dal 2008

N° 0088860 del 15/12/2025 13:43

Movimento: Arrivo Data Sped Mail: 15/12/2025 13:35

Tipo Documento: Tramite: Posta certificata

Classificazione: 06/02 Fascicolo: 2024/22

Doc. Esterno n° 265334 del 15/12/2025 00:00 Documento precedente: /

Oggetto: **PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DEL COMUNE DI LODI
SECONDA CONFERENZA DI VALUTAZIONE**

Documento principale: 4668807.pdf

Mittenti

Denominazione	Comune di Residenza	PEC
ATS CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	MILANO	DIPARTIMENTOPREVENZIONE@PEC.ATS-MILANO.IT

Smistamenti

In carico a	dal	Data ricev.	Trasmesso da	Smistamento per
EQ - LAVORI PUBBLICI - MANUTENZIONI PATRIMONIO E DEMANIO - RIFIUTI, BONIFICA SITI INQUINATI E TUTELA ARIA - SERVIZI DI RETE - GESTIONE CALORE	15/12/2025		PROTOCOLLO	COMPETENZA
EQ - VALUTAZIONE AMBIENTALE E PAESAGGIO - TUTELA ACQUE - SUE E SUAP - MOBILITA' URBANA E VIABILITA' - VALORIZZAZIONE PATRIMONIO E DEMANIO	15/12/2025		PROTOCOLLO	COMPETENZA
PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE	15/12/2025	15/12/2025	PROTOCOLLO	COMPETENZA



Milano, il 15/12/2025

Class. 2.3.05



LC/CB/vb/U111/25

Al Comune di Lodi
Direzione Organizzativa 3 – Servizi Tecnici
c.a. Arch. Bragonzi
comunedilodi@legalmail.it

e p.c. All'Arpa Lombardia - Dipartimento di Lodi e Pavia
U.O.S. Attività Produttive Agricoltura, Emissioni, Scarichi,
VIA e VAS
c.a. D. Toccalini
dipartimentolodi.arpa@pec.regione.lombardia.it

Oggetto: Procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile del Comune di Lodi (LO).
Seconda conferenza di valutazione.
Prot. ATS Milano n. 197228 del 30/09/2025.

In riferimento a quanto in oggetto, esaminata la documentazione pubblicata sul portale regionale SIVAS e valutata per gli aspetti di specifica competenza dell'Agenzia scrivente, visto anche il contributo tecnico della Struttura Semplice Urban Health (prot. ATS Milano n. 260437 del 09/12/2025), si comunica quanto segue.

La Parte ha dato riscontro alle osservazioni formulate dall'Agenzia scrivente con propria nota tecnica del 06/02/2025 (prot. ATS Milano n. 28805). Tuttavia, pur prendendo atto dell'adeguamento degli obiettivi del Piano alle realtà e peculiarità locali, caratterizzanti il Comune di Lodi, allo scopo di rendere più efficaci le azioni previste, si osserva quanto segue.

1. Si prende favorevolmente atto dello sviluppo dell'applicativo "Laus App" finalizzato alla raccolta di suggerimenti, osservazioni, segnalazioni e proposte di miglioramenti della mobilità cittadina. Si osserva che le segnalazioni più numerose riguardano le forme di mobilità lenta (mobilità ciclistica e pedonale) che, pertanto, viene vissuta come critica da parte dei cittadini e per la quale il Piano prevede diversi interventi di miglioramento. Si suggerisce di valutare la possibilità di mantenere attivo tale strumento, anche a conclusione della redazione del PUMS, al fine di facilitare i cittadini nelle comunicazioni con l'Amministrazione comunale e poter eventualmente intervenire, in tempi celeri, in caso di criticità.
2. In merito al consumo di suolo, nel Rapporto Ambientale viene indicato che l'indice di urbanizzazione del Comune di Lodi risulta essere contenuto (il 27,63%), poiché il territorio si presenta prevalentemente agricolo (le aree agricole/naturali rappresentano circa il 70% del territorio comunale). Al fine di mantenere la vocazione agricola del territorio comunale, in linea con gli obiettivi a medio e lungo termine previsti dalla "Strategia UE per il Suolo", a detta dell'Agenzia scrivente dovrà essere preservata tale percentuale. È oramai noto, infatti, che l'impermeabilizzazione di suolo incide non solo sul benessere psico-fisico della popolazione, andando ad influire sull'effetto isola di calore e sulla riduzione delle aree naturali, ma anche sul ciclo delle acque (es. mancata lisciviazione nel sottosuolo e ricarica delle acque di falda, effetto mitigativo in caso di eventi meteorologici estremi). Il valore che il suolo riveste è strettamente legato alla sua natura esauribile e non rinnovabile; i processi geologici coinvolti nella formazione del suolo, di natura fisica, chimica e biologica, necessitano infatti di tempi molto lunghi (centinaia/migliaia di anni) per attuarsi. A tal proposito si deve perciò considerare che le azioni compensative di de-pavimentazione di aree cementificate/impermeabilizzate non sono

AGENZIA DI TUTELA DELLA SALUTE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria

SC Salute e Ambiente – SS Siti Contaminati e Governo del Territorio

Via Statuto, 5 – Milano – 20121 – Tel. 02 8578 9556 - 9557 fax 02 8578 9649

e-mail: saluteambiente@ats-milano.it – pec: dipartimentoprevenzione@pec.ats-milano.it

Sede Legale: Milano, 20122, Corso Italia 52 - Codice fiscale e P.IVA 09320520969



in grado di restituire terreni che possiedono lo stesso valore ecologico di quelli consumati, in quanto il suolo "nuovo" utilizzato per la compensazione non è in grado di fornire gli stessi servizi ecosistemici di un suolo già "maturo".

Si ricorda, pertanto, che per la realizzazione delle nuove infrastrutture andranno predilette porzioni di territorio già urbanizzate, sottoutilizzate o in disuso, in modo da contrastare gli effetti sanitari e ambientali derivanti dal consumo di suolo stesso.

3. In merito alla tematica del rumore, si ritiene che le previsioni di Piano debbano essere compatibili con la classificazione acustica comunale (approvata con DCC n. 39 del 16/03/2011) e con quanto previsto dal DPCM del 14/11/1997, ai fini della tutela del confort acustico dei recettori. Si ricorda, inoltre che dovranno essere valutati, in maniera prioritaria, gli interventi alla sorgente, solo successivamente quelli necessari all'interruzione della propagazione del suono (es. barriere fonoassorbenti e/o a verde, ecc.) e in ultimo le misure mitigative a livello dei recettori. Relativamente alle azioni di risanamento individuate nel "Piano di risanamento acustico" comunale, si ritiene di prioritaria importanza il monitoraggio dello stato di attuazione e la verifica dell'efficacia delle misure intraprese, anche se non di competenza comunale (es. installazione di una barriera antirumore in corrispondenza degli edifici residenziali di località Cascina Secondina e lungo la SS9, all'altezza dello svincolo di viale Europa).
4. In riferimento all'obiettivo del PUMS di promozione dell'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale (TPL), e in considerazione del progressivo invecchiamento della popolazione, si suggerisce di effettuare un focus relativo allo stato di accessibilità sia delle fermate che dei mezzi di TPL (es. presenza di rampe di accesso, segnalazioni chiare e di facile comprensione, ecc.), in modo da garantirne l'utilizzo anche alle fasce di popolazione più anziane e/o con difficoltà motorie.
5. In merito alla possibilità di realizzazione di Centri di Distribuzione Urbana e micro-piattaforme urbane di prossimità, si ricordano i disposti della Legge Regionale 15/2024 "Disciplina degli insediamenti logistici di rilevanza sovracomunale", nonché le normative relative alla tutela della matrice suolo, come già indicato al punto 2 della presente nota tecnica.
6. Al fine di promuovere ulteriormente l'utilizzo dei servizi di mobilità collettiva/in sharing, si suggerisce la possibilità di valutare l'attivazione di convenzioni e/o l'emissione di abbonamenti a prezzo calmierato. Tale possibilità, in sinergia con le differenti azioni di Piano, potrebbe contrastare ulteriormente l'utilizzo di mezzi privati, che ad oggi rappresenta una quota significativa degli spostamenti giornalieri per motivi di studio/lavoro (50,7% del totale) e apportare diversi benefici sia alla qualità dell'aria che allo stato di salute della popolazione. Si ricorda l'importanza delle azioni volte alla promozione della mobilità sostenibile e dell'ottimizzare gli spostamenti casa-lavoro rivolte alla popolazione e alle aziende presenti sul territorio (es. con il coinvolgimento della figura dei Mobility Manager aziendali, come proposto nel documento).
7. In merito al Piano di monitoraggio proposto, si ricorda che dovranno essere identificate le responsabilità del monitoraggio ed essere previsti i limiti di accettabilità dei vari indicatori proposti. Ciò permetterà di intervenire, in maniera tempestiva, con le più opportune azioni correttive in caso di scostamento dai valori attesi.

Si trasmette il presente contributo all'Autorità Competente, in sostituzione della partecipazione alla Conferenza di Valutazione indetta da codesta Amministrazione per il giorno 16/12/2025.

Distinti saluti,

La Responsabile
SS Siti Contaminati e Governo del Territorio
Laura Colombo

Responsabile procedimento: C. Brama - tel. 02 8578 2773
Responsabile istruttoria: V. Brivio - tel. 02 8578 9550

AGENZIA DI TUTELA DELLA SALUTE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria

SC Salute e Ambiente – SS Siti Contaminati e Governo del Territorio

Via Statuto, 5 – Milano – 20121 - Tel. 02 8578 9556 - 9557 fax 02 8578 9649

e-mail: saluteambiente@ats-milano.it – pec: dipartimentoprevenzione@pec.ats-milano.it

Sede Legale: Milano, 20122, Corso Italia 52 - Codice fiscale e P.IVA 09320520969