

OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI ALLA VAS DEL P.U.M.S. DELLA PROVINCIA DI LODI

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI LODI PUMS, COMUNICAZIONE MESSA A DISPOSIZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO, DEL RAPPORTO AMBIENTALE COMPRENSIVO, DELLA SINTESI NON TECNICA E DELLO SCREENING VINCA PER LA CONSULTAZIONE

Con Delibera del Presidente n. 73 del 05.11.2024 è stato dato avvio al procedimento di formazione del P.U.M.S. Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi ed alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.), in raccordo con la procedura di Valutazione di Incidenza (Vinca).

Con Determina Dirigenziale n. REGDE / 916 / 2025 del 02.07.2025 è stato approvato il verbale relativo alla prima conferenza di valutazione (Scoping) inerente alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

In data 29.09.2025 è stato pubblicato l'avviso di messa a disposizione della proposta del P.U.M.S., del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica, la documentazione era in libera visione dal 29.09.2025 al 13.11.2025 con pubblicazione n. 1619/2025.

Entro il termine del 13.11.2025 sono pervenute e sono state protocollate le osservazioni di seguito indicate:

OSSERVAZIONI:

Data	Protocollo	Soggetto proponente	Codice
01/10/2025	32653	COMUNE DI MALEO	A
01/10/2025	32679	COMUNE DI MALEO	B
01/10/2025	32696	COMUNE DI MALEO	C
01/10/2025	32712	COMUNE DI CASALETTO LODIGIANO - UNIONE LODIGIANA GRIFONE	D
03/10/2025	33088	COMUNE DI SANTO STEFANO LODIGIANO	E
06/10/2025	33238	SOGGETTO PRIVATO	F
09/10/2025	33702	COMUNE DI FOMBIO	G
15/10/2025	34518	COMUNE DI MASSALENGO	H
06/11/2025	37026	COMUNE DI OSSAGO LODIGIANO	I
10/11/2025	37367	A.R.P.A. LOMBARDIA	J
11/11/2025	37620	CONSORZIO DI BONIFICA MUZZA BASSA LODIGIANA	K
12/11/2025	37836	ATS MILANO CITTA' METROPOLITANA	L
12/11/2025	37861	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI	M

13/11/2025	37950	<i>CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI</i>	N
14/11/2025	38102	<i>REGIONE LOMBARDIA - DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E OPERE PUBBLICHE</i>	O
17/11/2025	38246	<i>COMUNE DI CODOGNO</i>	P
17/11/2025	38250	<i>COMUNE DI CASELLE LANDI</i>	Q

Modalità di recepimento:

Esito	Descrizione
ACCOLTA	L'osservazione contribuisce positivamente alla definizione degli obiettivi del procedimento; viene integralmente accolta e comporta modifica della documentazione agli atti .
PARZIALMENTE ACCOLTA	L'osservazione contribuisce positivamente alla definizione degli obiettivi del procedimento solo in parte; viene accolta parzialmente e comporta modifica della documentazione agli atti.
NON ACCOLTA	L'osservazione contrasta con gli obiettivi del procedimento; non viene accolta e non comporta alcuna modifica della documentazione agli atti .
NON PERTINENTE	L'osservazione riguarda contenuti assolutamente estranei alla competenza del procedimento; non comporta alcuna modifica della documentazione agli atti.
GIÀ PREVISTA	L'osservazione riguarda contenuti pertinenti ai disposti del procedimento. Essa trova risposta all'interno delle procedure di gestione previste; può non comportare alcuna modifica della documentazione agli atti .

Soggetto Proponente “COMUNE DI MALEO”

A

A. Stato di Accoglimento: Parzialmente Accolta

Prot.n. 32653
Del 01.10.2025

Oggetto dell’osservazione:

Consultando la cartografia tav 5 – SISTEMA DELLA VIABILITÀ: CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE ESISTENTE E IN REALIZZAZIONE – scenario di piano con riferimento al territorio del Comune di Maleo si rilevano le seguenti incongruenze:

- La SP 193, strada con carreggiata a due corsie è riportata di rango inferiore alla SP 194, mulattiera asfaltata;
- La SS ex 234, tra la rotonda di intersezione tra la nuova SS 234 e Pizzighettone (CR), è classificata come extraurbana comunale mentre dovrebbe essere classificata come extraurbana provinciale in quanto allaccio principale alla rete stradale regionale di un capoluogo comunale seppure di altra provincia di seimila abitanti.

Si propongono le opportune modifiche



Secondaria di 3° livello

- Extraurbana provinciale
- Extraurbana comunale

Secondaria di 4° livello

- Extraurbana provinciale
- Extraurbana comunale

Si richiede un approfondimento

Controdeduzione:

L’osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si condivide quanto richiamato dall’osservante per la parte relativa alle SP193 e SP194 e si provvede già in questa fase ad adeguare gli elaborati di piano.

Per quanto riguarda l’osservazione relativa alla SS ex SP234, il tratto stradale richiamato non è di competenza provinciale, pertanto l’osservazione non comporta, in questa fase, una modifica agli elaborati di piano. Nella fase successiva all’adozione del PUMS e relativa pubblicazione e, in particolare, nella fase di analisi delle

osservazioni che perverranno, si provvederà all'eventuale ritrattazione di quanto richiesto.
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica della Tavola 5 per quanto riguarda la classificazione delle SP193 e SP194.
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “ COMUNE DI MALEO ”	B
B. Stato di Accoglimento: Non Accolta	

Oggetto dell'osservazione:

Consultando la cartografia SISTEMI DELLA VIABILITÀ: INTERVENTI PREVISTI E LIVELLO DI PRIORITÀ REALIZZATIVA – quadro progettuale, con riferimento alla comunità di Maleo si formulano le seguenti osservazioni:

- La priorità assegnata al n. **10.d** – variante di Santo Stefano Lodigiano, appare non corrispondere alla necessità percepita: si presume che il ruolo gerarchico risulti sottostimato perchè non è misurato il livello del traffico, serve una direttrice Piacenza – cremonse/cremasco, in generale ed è collegamento principale dalla bassa per Piacenza. Una sua realizzazione avvicinerrebbe proficuamente Piacenza, città che esercita inequivocabilmente la sua attrattività commerciale e culturale;
- La priorità assegnata all'intervento **11.i** ex SS 234, tratte Maleo – Codogno, pare non corrispondere, forse frutto di sottostima del traffico effettivamente sopportato (da una parte vi insistono direttamente: Ospedale, diversi centri commerciali, un importante istituto superiore, dall'altra: un capoluogo comunale, seppur di altra provincia, di seimila abitanti).

Si chiedono le più opportune verifiche

N.	COMUNE DIRETTAMENTE INTERESSATO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO DI INTERVENTO	LIVELLO DI TRAFFICO	LIVELLO DI INDICENTRALITÀ LUNGO L'ASSE STRADALE	RUOLO GERARCHICO DELLA STRADA	ALTRI FATTORI CONSIDERATI (es. avanzamento progettuale, contesto territoriale, ecc.)	PRIORITÀ INTERVENTO
10.a	Santo Stefano Lodigiano	Riduzione SP261 - 3 km di strada della SPA	riqualificazione	nu	basso	medio-bassa	in avanzato stato realizzativo	medio-bassa
10.d	Santo Stefano Lodigiano	SP116 variante di Santo Stefano Lodigiano	nuovo tracciato	ND	alto	bassa		bassa
10.e	Santo Stefano	Messa in funzione di strada SP116	riqualificazione	nu	alto	bassa		media-bassa
11.i	Maleo	SPexSS234 (riclassificazione tratte Maleo-Codogno e nuova SP234-frazione di Gera di Pizzighetone)	riqualificazione	medio-basso	medio	medio-bassa		media
11.o	Maleo	Opere sostitutive dei passaggi a livello di via Casa	nuovo tracciato	medio-basso	medio	medio-bassa	In avanzato stato realizzativo	alta

Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS. I livelli di priorità scaturiscono dalle informazioni oggettive disponibili e, conseguentemente, potranno variare a fronte di ulteriori nuovi dati oggettivi forniti. Inoltre, indipendentemente dall'ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità più bassa venga realizzato prima di uno con priorità maggiore. Pertanto, l'osservazione non comporta, in questa fase, una modifica agli elaborati di piano. Nella fase successiva all'adozione del PUMS e relativa pubblicazione e, in particolare, nella fase di analisi delle osservazioni che perverranno, si provvederà all'eventuale ritrattazione di quanto richiesto.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Nessuna modifica agli elaborati.
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI MALEO”		C
C. Stato di Accoglimento: Accolta	Prot.n. 32696 Del 01.10.2025	
Oggetto dell’osservazione:		
<p>Consultando la cartografia tav 7 SISTEMA DELLA CICLABILITA': CLASSIFICAZIONE GERARCHICA DELLA RETE quadro progettuale, con riferimento al territorio di Maleo si formulano le seguenti osservazioni:</p> <p>il collegamento tra Corno Giovine (attracco fluviale dei Morti della Purchera) e Pizzighettone (sede attracco fluviale sull’Adda), parrebbe meritevole di classificazione superiore: oltre a collegare due attracchi fluviali cortocircuita la ciclovia nazionale Vento con la ciclovia regionale Brezza.</p>		
		
Si richiede un approfondimento		
Controdeduzione:		
L’osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si condivide quanto richiamato dall’osservante e si provvede già in questa fase ad adeguare gli elaborati di piano.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:		
Modifica delle Tavole 7 e 8.		
Valutazione VAS:		
Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “ COMUNE DI CASALETTO LODIGIANO – UNIONE LODIGIANA GRIFONE ”		D
D.Stato di Accoglimento: Non Accolta	Prot.n. 32712 Del 01.10.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>L'Amministrazione Comunale di Casaleto Lodigiano in quanto ente territorialmente coinvolto nel procedimento di VAS del PUMS in corso, in risposta alla comunicazione della Provincia di Lodi in merito all'avvenuta pubblicazione della documentazione tecnica e del relativo Rapporto Ambientale sul portale SIVAS di Regione Lombardia invia il presente parere di competenza.</p> <p>Visionata la documentazione tecnica di proposta del PUMS e, in particolare la tavola 6 - Sistema della viabilità: interventi previsti e livello di priorità realizzativa - quadro progettuale rileva quanto segue.</p> <p>Dal 2023 sono attive interlocuzioni con l'ente provinciale, ed in particolare con il settore strade, in merito alla risoluzione delle problematiche connesse alla sicurezza nella percorribilità della SP 166, sia da parte dei veicoli a motore, sia da parte di ciclisti e pedoni.</p> <p>Sulla base di tali interlocuzioni è stato approvato dalla Provincia di Lodi un progetto di fattibilità delle alternative progettuali denominato "Realizzazione della pista ciclopedonale lungo la S.P. 166 in Comune di Casaleto Lodigiano" che prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a margine della S.P. 166 per una lunghezza complessiva di circa 3,5 km.</p> <p>Obiettivo del progetto è mettere in collegamento fra loro le frazioni con il capoluogo, di connetterle alla rete ciclopedonale di rilevanza provinciale esistente lungo l'asse nord-sud della S.P. 17 Mairano - Sant'Angelo Lodigiano e di creare connessioni con il territorio della provincia di Pavia. Tale progettualità è stata correttamente recepita sia dal PTCP vigente sia dalla tavola 8 della proposta di PUMS.</p> <p>Ciò che tuttavia non sembra essere stato recepito dalla documentazione prodotta è che, oltre alla progettazione del nuovo tracciato ciclopedonale, lo studio di fattibilità contiene la seguente enunciazione: Il tracciato ciclo-pedonale di progetto è previsto in affiancamento alla S.P. 166, che attualmente presenta una sezione molto ridotta (circa 3 m).</p> <p>Questa dimensione stradale impedisce il transito di due mezzi che si incrociano nei due sensi di marcia, oltre a determinare una situazione di potenziale pericolosità per pedoni e ciclisti che percorrono la strada unitamente al traffico veicolare.</p> <p>La SP 166 è comunemente utilizzata anche dagli autobus del trasporto pubblico e da mezzi agricoli di grosse dimensioni, che occupano essi stessi l'intero sedime stradale.</p> <p>Unitamente al RUP si è pertanto ipotizzata la possibilità di un futuro adeguamento della S.P.166 dalla sezione attuale a quella di una strada di tipo F2 - locale extraurbana con una larghezza complessiva di 8,5 m per i tratti esterni ai centri abitati, che si riduce a 6,5 m per i tratti urbani.</p> <p>Analogamente il raggio di curvatura per l'eventuale futuro l'adeguamento, con una velocità di progetto di 50 km/h (limite attualmente esistente sulla S.P. 166) è previsto in 45 m per i tratti extraurbani e 20 m per i tratti urbani.</p> <p>La definizione del percorso ciclo-pedonale di progetto ha pertanto tenuto conto delle dimensioni sopra indicate, oltre che delle interferenze con la rete irrigua, i manufatti idraulici e le numerose linee di servizio interrato esistenti lungo la S.P. 166.</p> <p>Alla luce di quanto riportato si chiede pertanto di considerare la riqualificazione e l'ampliamento della SP 166 come opera infrastrutturale allo stato di programmazione all'interno della tavola 6 - Sistema della viabilità: interventi previsti e livello di priorità realizzativa - quadro progettuale considerando che tale intervento non dovrebbe avere incidenze particolari sulle risultanze delle valutazioni contenute nel Rapporto Ambientale, trattandosi di un miglioramento delle condizioni di percorribilità della rete stradale con contestuale incremento delle condizioni di sicurezza e, dunque, avendosi complessivamente un incremento dei livelli di sostenibilità.</p>		
Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS.		
Sebbene si condivida, in linea generale, quanto richiamato dall'osservante, un eventuale accoglimento comporta necessariamente la disponibilità e il recepimento da parte degli uffici tecnici provinciali del progetto di potenziamento dell'infrastruttura stradale in oggetto. Pertanto, l'osservazione non comporta, in		

questa fase, una modifica agli elaborati di piano. Nella fase successiva all'adozione del PUMS e relativa pubblicazione e, in particolare, nella fase di analisi delle osservazioni che perverranno, si provvederà all'eventuale ritrattazione di quanto richiesto.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Nessuna modifica agli elaborati.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “ COMUNE DI SANTO STEFANO LODIGIANO ”		E
E.Stato di Accoglimento: Non Accolta	Prot.n. 33088 Del 03.10.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>In merito all'oggetto e nei termini previsti, si formula la seguente osservazione relativamente all'intervento identificato al n. 10d "Variante Santo Stefano Lodigiano": il livello di priorità "basso". come assegnato non è corrispondente alla necessità percepita. Si rileva infatti che il ruolo gerarchico attribuito è sottostimato, non essendo commisurato al carico veicolare che insiste sulla strada comunale del Chiavicone. Si rimarca l'assenza, tra le documentazioni della scheda di sintesi, di rilevazioni sul livello del traffico. La strada comunale del Chiavicone, di carreggiata ristretta e con abitazioni ed attività che vi si immettono a raso, è il tratto di congiunzione tra la SP 116 e la SP 145, in difformità dalla norma, e costituisce il percorso obbligato per tutti i veicoli e mezzi pesanti che dal cremonese, attraverso i paesi di Castelnuovo Bocca d'Adda, Meleti, Corno Giovine, Corno Vecchio, Caselle Landi, si dirigono verso Piacenza e l'autostrada o viceversa. Alla luce di quanto sopra si chiede che venga attribuito all'intervento 10d il livello di priorità ALTA in conseguenza all'adeguamento del livello di traffico e del ruolo gerarchico della strada.</p>		
Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS. I livelli di priorità scaturiscono dalle informazioni oggettive disponibili e, conseguentemente, potranno variare a fronte di ulteriori nuovi dati oggettivi forniti. Inoltre, indipendentemente dall'ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità più bassa venga realizzato prima di uno con priorità maggiore. Pertanto, l'osservazione non comporta, in questa fase, una modifica agli elaborati di piano. Nella fase successiva all'adozione del PUMS e relativa pubblicazione e, in particolare, nella fase di analisi delle osservazioni che perverranno, si provvederà all'eventuale ritrattazione di quanto richiesto.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:		
Nessuna modifica agli elaborati.		
Valutazione VAS:		
Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “ SOGGETTO PRIVATO ”		F
F.Stato di Accoglimento: Non pertinente	Prot.n. 33238 Del 06.10.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>La presente per chiedere di integrare gli interventi descritti nel piano con un'azione di miglioramento dell'inserimento in rotonda che risulta oggi difficoltoso e, in certe condizioni di traffico, pericoloso. Si tratta della rotonda che dalla tangenziale di Lodi consente da un lato di andare verso Piacenza, dall'altro di entrare a Lodi dove si trova la caserma dei pompieri.</p> <p>Allego due immagini a supporto. In una si vede dall'alto il tracciato della rotonda che consente a chi, percorrendo la tangenziale di Lodi e arrivando da Milano, desidera entrare in Lodi all'altezza della caserma dei pompieri.</p> <p>Nella seconda si vede la situazione dal punto di vista del conducente. Il cartello sulla destra informa che si sta approcciando una rotonda con obbligo di precedenza. A causa dell'angolo di incidenza molto acuto, per entrare in rotonda e procedere verso i pompieri bisogna però di fatto andare avanti di qualche metro (come se si volesse andare a San Martino) e poi svoltare a sinistra per entrare in rotonda. Non agevole e anche pericoloso quando c'è molto traffico.</p> <p>Se ho ben compreso il piano, si prevede di intervenire sulla rotonda per una pista ciclabile, i due interventi possono essere integrati.</p>		
<div style="display: flex; justify-content: space-around;">  </div>		
<p>Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS.</p> <p>Si condivide quanto richiamato dall'osservante, però, essendo l'infrastruttura di competenza ANAS, la risoluzione delle criticità rilevate non è di competenza del PUMS provinciale. La Provincia e il Comune di Lodi potranno congiuntamente segnalare tali criticità note all'ente gestore della strada, al fine di una loro risoluzione.</p>		
<p>Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:</p> <p>Nessuna modifica agli elaborati.</p>		
<p>Valutazione VAS:</p> <p>Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS</p>		

Soggetto Proponente “**COMUNE DI FOMBIO**”

G

G.Stato di Accoglimento: Accolta

Prot.n. 33702
Del 09.10.2025

Oggetto dell’osservazione:

il sottoscritto geom. Matteo Uccellini, in qualità di Responsabile dell’Area Tecnica del Comune di Fombio ed in riferimento alla Vs. nota prot. n. 32226 del 29 settembre 2025 avente ad oggetto la convocazione per il giorno 18 novembre p.v. della Conferenza di Valutazione nell’ambito della procedura in oggetto, a seguito della consultazione della documentazione e degli elaborati resi disponibili attraverso la piattaforma applicativa regionale “SIVAS” con ID n. 144820 con la presente propone all’attenzione dell’Autorità Procedente e dell’Autorità Competente il seguente contributo:

Documento di riferimento:

Sistema di Obiettivi/Strategie e Quadro Progettuale (bozza luglio 2025)

Informazioni preliminari:

Nell’ambito degli incontri tematici promossi dalla Provincia di Lodi per la condivisione della prima versione di tale documento lo scrivente Comune di Fombio ha proposto un aggiornamento della proprietà di intervento dell’opera contraddistinta alla sigla “9.a”, corrispondente alla costruzione di una rotatoria tra la S.P. n. 126 ed il ramo di svincolo della S.S. n. 9 in Comune di Codogno, al fine di addivenire alla messa in sicurezza di tale snodo stradale.

In particolare si è richiesta la definizione di una priorità di intervento “alta” (anziché “medio-alta” come originariamente assegnato), in funzione di un elevato grado di pericolosità dell’attuale intersezione stradale a raso e di un già avviato percorso di valutazione delle alternative progettuali da parte della Provincia di Lodi, la quale ha allo stato attuale introitato le risorse finanziarie all’uopo richieste ad operatore privato nell’ambito delle azioni di sviluppo dell’approvato e vigente Protocollo di Intesa tra la Provincia di Lodi ed i Comuni di Fombio, Codogno, San Fiorano per il piano attuativo di rigenerazione urbana denominato “Deposito merci” a Fombio in Via ex Emilia (ex comparto “Akzo Nobel Coatings”).

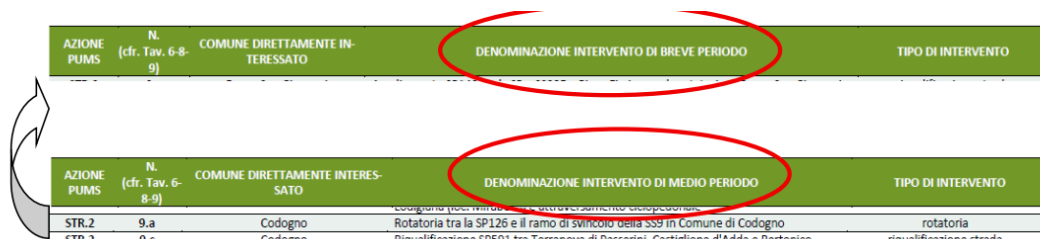
Il paragrafo “9.1 Azioni di piano per la rete stradale (STR)” alla sezione “STR.2 – Previsioni di intervento per la rete stradale” recepisce la richiesta sopra formulata e le considerazioni espresse, individuando per l’opera “9.a” priorità di intervento “alta”.

9 Codogno Fombio	9.a	Codogno	Rotatoria tra la SP126 e il ramo di svincolo della SS9 in Comune di Codogno	rotatoria	basso	alto	medio-bassa	In avanzato stato progettuale e finanziata	alta
	9.c	Codogno	Riqualificazione SP591 tra Terranova di Passerini, Castiglione d’Adda e Bertonico	riqualificazione	basso	medio-basso	medio-bassa	In avanzato stato progettuale	medio-alta

Contributo/proposta di modifica:

Considerando quanto sopra illustrato, si chiede che l’opera “9.a – Codogno – rotatoria tra le S.P. n. 126 e il ramo di svincolo della SS9 in Comune di Codogno” sia espressamente ricompresa nella tabella illustrativa delle “Azioni di breve periodo” riportata al paragrafo “9.6 Fasi di attuazione del PUMS”, anziché nell’ambito delle “Azioni di medio periodo” come attualmente indicata.

9.6 Fasi di attuazione del PUMS



Motivazione:

La proposta è avanzata in quanto l'intervento è pienamente rientrante nella definizione che il Sistema di Obiettivi/Strategie illustra per le "Azioni di breve periodo", che ad ogni buon fine si riporta di seguito:

Azioni di breve periodo

Si può ritenere che nel breve periodo (ossia entro 2/5 anni dall'approvazione del PUMS) verranno attuate, o comunque avviate, le previsioni di intervento per la rete stradale (azione STR.2), per la rete della ciclabilità (azione CIC.2) e per la soppressione dei passaggi a livello ferroviari (azione FER.1) alle quali è stata attribuita una priorità alta.

Si tratta degli interventi già in avanzato stato progettuale o che risultano funzionali a risolvere le criticità di maggior rilievo, per i quali dovrà essere avviato al più presto l'iter progettuale.

A seconda dei casi, l'Amministrazione Provinciale avrà la responsabilità diretta dell'attuazione delle opere infrastrutturali (in sinergia con RFI per quanto riguarda specificatamente le opere funzionali alla soppressione dei passaggi a livello ferroviari) o avrà un coinvolgimento di tipo indiretto, assumendo il ruolo di coordinamento sovracomunale.

Nel caso in argomento infatti l'opera:

- ricade nella classificazione "STR.2" ed è classificata con priorità "alta";
- rientra nell'ambito di interventi "in avanzato stato progettuale", è "funzionale a risolvere le criticità di maggior rilievo" ed individua in capo alla Provincia di Lodi "la responsabilità diretta dell'attuazione delle opere infrastrutturali";
- non è classificabile nel novero delle "Azioni di medio periodo" in quanto la definizione di tale tipologia individua opere alle quali è stata attribuita priorità "medio-alta" o "media", quindi diversa dalla fattispecie in argomento.

Ulteriori valutazioni:

Il recepimento della modifica proposta persegue il fine di una integrale coerenza delle azioni proposte con gli obiettivi specifici del PUMS, senza in alcun modo costituire un elemento peggiorativo (o la necessità di aggiornamenti e revisioni) delle valutazioni, analisi e conclusioni espresse nella proposta di Rapporto Ambientale formulata, andando invece ad incidere positivamente sulle tempistiche di sua attuazione e sul perseguimento degli obiettivi specifici.

La previsione di un più rapido arco temporale di sua esecuzione consentirebbe altresì una efficace e tempestiva fruizione delle risorse economiche già disponibili, dato che una dilazione temporale nell'effettiva esecuzione dell'opera condurrebbe ad un incremento delle spese da sostenersi anche solo in funzione dell'annuale indicizzazione/aggiornamento delle voci di costo costituenti il Prezziario Regionale, che costituisce lo strumento di riferimento per la determinazione, nei contratti relativi a lavori, del costo dei prodotti, delle attrezzature e delle lavorazioni, in adempimento alle disposizioni di cui all'art. 41, comma 13, e dell'allegato I.14 "Criteri di formazione ed aggiornamento dei prezziari regionali" del D. Lgs. 36/2023 e succ. mod. (Codice dei contratti pubblici).

In subordine e separatamente alla disamina nell'ambito della procedura V.A.S. in argomento, considerata la notevole importanza che l'opera riveste per la comunità locale e per i residenti dei Comuni limitrofi che quotidianamente fruiscono dell'arteria stradale S.P. n. 126, si chiede un aggiornamento in ordine allo stato di avanzamento della progettazione esecutiva dell'opera ed un cronoprogramma in ordine alle tempistiche di indizione della conferenza dei servizi istruttoria, per la quale in sede di incontri preliminari si era ipotizzata riunione entro la presente stagione autunnale.

Restando a disposizione per eventuali informazioni che si rendessero necessarie e confermando la presenza dell'Ente alla riunione indetta della Conferenza di Valutazione, porgo distinti saluti.

Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante si condivide quanto richiamato dall'osservante e, in ragione delle risorse finanziarie disponibili da parte dell'operatore privato nell'ambito delle azioni di sviluppo dell'approvato e vigente Protocollo di Intesa tra la Provincia di Lodi ed i Comuni di Fombio, Codogno, San Fiorano per il piano attuativo di rigenerazione urbana denominato "Deposito merci" a Fombio in Via ex Emilia (ex comparto "Akzo Nobel Coatings"), si provvede già in questa fase ad adeguare gli elaborati di piano.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tavola 6.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “ COMUNE DI MASSALENGO ”		H
H. Stato di Accoglimento: Non Accolta	Prot.n. 34518 Del 15.10.2025	
Oggetto dell’osservazione:		
<p>Carissimo Presidente e Funzionari,</p> <p>vorrei porre l'attenzione su quanto approvato nel PUMS riguardo il territorio di Massalengo e più precisamente sulla tangenziale di Motta Vigana.</p> <p>Premettendo che il territorio di cui sono Sindaco è uno dei più popolosi del lodigiano (ad esclusione delle città) ed è circondato sia da insediamenti logistici sia da strade principali tra le più trafficate del territorio (SP 107, SS 9 via Emilia, S.P. 235) che recapitano buona parte del traffico leggero e pesante del lodigiano: pertanto mi chiedo come mai la tangenziale di Massalengo sia stata valutata con una priorità bassa, a differenza di altre infrastrutture previste in territori con problemi oggettivamente minori.</p> <p>Inoltre, con la realizzazione del sovrappasso della Faustina, opera importantissima e molto attesa, si determinerà un ulteriore aumento di traffico nel territorio di Massalengo.</p> <p>Questa scelta, dal mio punto di vista, non trova alcun fondamento tecnico anche alla luce del fatto che la mia Amministrazione sta procedendo con il progetto della tangenziale di Motta Vigana sulla S.P. 23 a giorni sarà depositato lo Studio di fattibilità tecnico-economico in Bim, a seguito del quale si potrà dare avvio alla conferenza dei servizi di VIA e poi a quella tecnica.</p> <p>Ricordo inoltre che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - l'opera è prevista già sia nel PTCP che nel PGT; - il precedente piano degli espropri era già stato firmato da 3 agricoltori su 5; - tra oneri privati (4,6 milioni - fermi a bilancio) e la disponibilità di mutuo del comune (2 milioni) l'opera ha già una copertura di bilancio al 75/80% (6,6 milioni di euro). <p>Non dimentichiamo poi che ogni estate è indispensabile ottemperare alla richiesta di chiusura notturna ai mezzi pesanti, determinando una diaframma politico-istituzionale con i comuni limitrofi e con gli organi sovracomunali.</p> <p>A riprova di quanto sopra ho messo a confronto la variante della S.P. 23 e la variante della S.P. 196, per cercare di approfondire alcuni parametri tecnici. Nella tabella sotto riportata vengono esposti alcuni numeri e/o dati dai quali si evince come dal punto di vista della criticità la variante della S.P. 23 risulta di più urgente realizzazione rispetto alla variante della S.P. 196.</p> <p>I dati più significativi sono il T.G.M. (quello della S.P. 196 è 1/10 rispetto a quello della S.P. 23) e il bacino di abitanti potenzialmente coinvolto, evidenziando che la strada si collega con il capoluogo di provincia</p> <p>Ricordando che le opere delle due provinciali sono entrambe varianti, non è da sottovalutare anche il livello di servizio delle due strade: risulta che la S.P. 23 ha un “Flusso forzato, con velocità ridotta, flusso instabile e code”.</p> <p>Ultima, ma non meno importante, è la questione economica. La domanda che sorge spontanea è la seguente: come si può mettere a priorità bassa l'unico intervento di tutto il PUMS finanziato al 75% e mettere a priorità alta interventi che non vedono copertura economica e probabilmente non la vedranno mai?</p> <p>Riporto sinteticamente i dati per far capire meglio i miei dubbi</p>		

Tabella confronto S.S.P.P.	VARIANTE S.P. 23	VARIANTE S.P. 196
CLASSIFICAZIONE REGIONALE (scala da 1 a 5)	4	2
TIPOLOGIA SECONDO IL CODICE	<i>EXTRAURBANA SECONDARIA CAT. CI</i>	LOCALE CAT. F
T.G.M.	12.466	1.554
TRAFFICO PESANTE	12%	6%
LIVELLO DI SERVIZIO STRADA ESISTENTE	<i>F nelle ore di punte Flusso forzato, con velocità ridotta, flusso instabile e code</i>	B sempre Circolazione ancora libera, ma con modesta riduzione di velocità e manovrabilità
COSTO INTERVENTO	8.000.000,00	4.000.000,00
DI CUI FINANZIATI	6.600.000,00	0,00
BACINO ABITANTI POTENZIALMENTE COINVOLTI	65.000 abitanti	4.100 abitanti
STRATEGICITA'	Collega Lodi al casello autostradale di Castel Sangiovanni e Ospedaletto Lodigiano con scambio merci verso il porto di Genova.	Se non viene eseguita la variante di Castelnuovo B.A. e sistemato il ponte sul fiume PO della S.P. 27 la strada non ha interessi strategici, se non quelli agricoli.

Pertanto, alla luce delle considerazioni esposte e dei dati sopra riportati, sono a formulare istanza di revisione al rialzo del livello di priorità assegnato alla variante alla S.P. 23 in Comune di Massalengo, frazione Motta Vigana.

Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS.

I livelli di priorità scaturiscono dalle informazioni oggettive disponibili e, conseguentemente, potranno variare a fronte di ulteriori nuovi dati oggettivi forniti. Inoltre, indipendentemente dall'ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità più bassa venga realizzato prima di uno con priorità maggiore. Pertanto, l'osservazione non comporta, in questa fase, una modifica agli elaborati di piano. Nella fase successiva all'adozione del PUMS e relativa pubblicazione e, in particolare, nella fase di analisi delle osservazioni che perverranno, si provvederà all'eventuale ritrattazione di quanto richiesto.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Nessuna modifica agli elaborati.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “ COMUNE DI OSSAGO LODIGIANO ”		I
I.Stato di Accoglimento: Non Accolta	Prot.n. 37026 Del 06.11.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>Gent.mi tutti,</p> <p>con la presente mi permetto di reiterare le osservazioni presentate nei pregressi incontri tecnici in merito al V.A.S. e al P.U.M.S. per quanto riguarda il territorio comunale di cui sono Sindaco.</p> <p>Dissentito dalla priorità di intervento assegnata alle rotatorie di ingresso nord e sud e delle risoluzioni delle criticità ingresso/uscita del distributore Tamoil, entrambi insistenti sulla SP 107.</p> <p>A mio avviso la SP 107 è una delle strade provinciali più trafficate del territorio e necessita pertanto di una priorità di intervento elevato.</p> <p>Per questo motivo sono a richiedere che nel quadro progettuale provinciale venga modificato il valore di assegnazione priorità da “medio” a “medio-alto”.</p> <p>Certo dell'accoglimento della mia proposta, colgo l'occasione per porgere i miei migliori saluti.</p>		
Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS.		
<p>I livelli di priorità scaturiscono dalle informazioni oggettive disponibili e, conseguentemente, potranno variare a fronte di ulteriori nuovi dati oggettivi forniti. Inoltre, indipendentemente dall'ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità più bassa venga realizzato prima di uno con priorità maggiore. Pertanto, l'osservazione non comporta, in questa fase, una modifica agli elaborati di piano. Nella fase successiva all'adozione del PUMS e relativa pubblicazione e, in particolare, nella fase di analisi delle osservazioni che perverranno, si provvederà all'eventuale ritrattazione di quanto richiesto.</p>		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:		
Nessuna modifica agli elaborati.		
Valutazione VAS:		
Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “ A.R.P.A. LOMBARDIA ”		J
J.Stato di Accoglimento: Accolta	Prot.n. 37367 Del 10.11.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>In data 29/09/2025, è pervenuta alla scrivente Agenzia una nota della Provincia di Lodi con la quale si convocava per il giorno 18/11/2025 la seconda Conferenza di valutazione nell'ambito del procedimento di “Valutazione Ambientale Strategica (VAS)” relativo al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi.</p> <p>In riferimento al processo di VAS del Piano urbano della mobilità sostenibile avviato dalla Provincia di Lodi, si esprime il seguente contributo a seguito dell'esame della documentazione pubblicata sul sito web regionale SIVAS.</p> <p>Si ricorda che ARPA, in accordo con la normativa vigente in materia di valutazione ambientale strategica, 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”.</p> <p>Con riferimento alla documentazione pubblicata su SIVAS, redatta anche a seguito del parere espresso da questa Agenzia (ARPA prot. 22189 del 13/02/2025) sul Documento di Scoping, il cui contenuto si richiama integralmente, si evidenziano le seguenti osservazioni.</p>		

Analisi coerenza interna ed esterna.

Sono state verificate, come richiesto, la coerenza esterna orizzontale e la coerenza interna, ossia la congruità fra gli obiettivi del PUMS e le relative azioni esplicitando il rapporto che lega gli obiettivi di sostenibilità ambientale e gli obiettivi generali.

Con riferimento al Sistema delle aree protette si raccomanda di verificare, come indicato a pag. 94 del Rapporto ambientale, le eventuali interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 (SIC e ZPS), secondo i contenuti della Dgr. n. XI-4488 del 29 marzo 2021.

Definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale

È stata sviluppata, come richiesto, un'analisi ambientale del territorio provinciale, in particolare precisando che sono state analizzate le componenti ambientali sui cui presumibilmente potrebbero avere effetti positivi o negativi le azioni proprie di un PUMS2: "Aria e cambiamenti climatici", "Uso del suolo", "Rumore" ed "Energia".

Con riferimento alla componente "Aria", si segnala che a pagina 24 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), pubblicato da ARPA Lombardia nel giugno 2025 e disponibile nella sezione dedicata alla qualità dell'aria del sito web dell'Agenzia.

In riferimento alla componente "Rumore", si sottolinea l'importanza che il PUMS rappresenti un'occasione utile per effettuare una ricognizione sullo stato di aggiornamento dei Piani di Classificazione Acustica comunali. Tali piani dovrebbero essere costantemente allineati con l'evoluzione delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio, in modo da rifletterne adeguatamente gli sviluppi."

Si auspica, pertanto, che nell'ambito del PUMS vengano individuate opportune azioni che siano da stimolo per le Amministrazioni per una verifica e, se necessario, l'aggiornamento del proprio Piano di Classificazione Acustica comunale.

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

Si ritiene opportuno che tra gli obiettivi del PUMS venga inclusa anche la qualità ecosistemica del contesto ambientale; in tal senso, l'attuazione degli interventi di trasformazione dovrebbe favorire l'integrazione funzionale e la coerenza sotto il profilo ecologico del PUMS con la Rete ecologica provinciale e comunale, il sistema delle aree protette e gli eventuali esistenti Piani del Verde. Le trasformazioni rappresentano infatti opportunità per la realizzazione di Nature Based Solutions (NBS) progettate come misure di mitigazione e compensazione degli impatti ambientali prodotti dalla rete infrastrutturale (inquinamento atmosferico e acustico, isola di calore, impermeabilizzazione dei terreni, squilibrio idrogeologico, frammentazione ecologica), favorendo l'incremento della biodiversità e coinvolgendo attivamente gli enti territoriali.

Valutazione degli effetti sull'ambiente attesi dal Piano

Il rapporto ambientale valuta, come richiesto, gli effetti attesi dal piano sulle componenti ambientali individuate ("Aria e cambiamenti climatici", "Uso del suolo", "Rumore" ed "Energia").

Si ritiene opportuno che, nel prosieguo dell'iter di definizione del Piano, la valutazione sia estesa anche agli aspetti relativi alla qualità ecosistemica e alla biodiversità.

Monitoraggio del Piano

Come richiesto sono stati individuati specifici indicatori di monitoraggio del raggiungimento degli obiettivi di piano e si ritiene congrua la frequenza di monitoraggio previsto.

Si ritiene opportuno che, nel proseguo dell'iter di definizione del PUMS, sia valutato l'inserimento di indicatori specifici per monitorare il raggiungimento di obiettivi inerenti aspetti di qualità ecosistemica e di biodiversità.

Controdeduzione:

1. Componente "Aria": si recepisce la richiesta di ARPA, aggiornando i dati della qualità dell'aria con quelli più recenti riferiti al 2024.
2. Componente "Rumore": si condivide quanto richiamato dall'osservante, demandando alle fasi di

monitoraggio del PUMS la disamina sullo stato di progressivo aggiornamento dei Piani di Classificazione Acustica comunali e la verifica del loro allineamento con l'evoluzione delle infrastrutture di trasporto presenti sul territorio, anche in attuazione delle azioni del PUMS stesso che, come esplicitato anche nel Rapporto Ambientale, nel loro complesso concorrono ad un contenimento dei livelli di inquinamento acustico.

3. Componente "Qualità ecosistemica" e suo monitoraggio: la valutazione dei possibili effetti sulla componente ecosistemica è stata assolta con lo Screening di Incidenza, che ha riguardato non solo la valutazione sui Siti di Rete Natura 2000 presenti nel territorio provinciale di Lodi, ma anche su tutti gli elementi primari della Rete Ecologica Regionale (elementi areali e corridoi ecologici), che interessano gran parte della superficie territoriale provinciale. In tale Screening sono state esaminate nel dettaglio tutte le proposte progettuali di nuove/riqualificazione/potenziamento infrastrutture andando ad evidenziare l'Entità dell'interferenza con Siti di Rete Natura 2000 ed elementi della RER, escludendo in prima istanza incidenze negative sugli habitat prioritari presenti nei Siti di Rete Natura 2000. Per quanto riguarda le previsioni infrastrutturali si è fatto riferimento alle indicazioni del PTCP della Provincia di Lodi, individuate dallo specifico Rapporto ambientale (Nuovo PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lodi: revisione e adeguamento alla legge sul consumo di suolo. Approvazione con DCP n. 6 del 13.03.2025) e destinate a migliorare la sostenibilità ambientale del Piano, ovvero attivazione di screening di VINCA per le nuove strade: - Variante S.P. 27 - Comune di Castelnuovo Bocca d'Adda - Variante S.P. 196 - Comune di Meleti - Variante S.P. 23 - Comune di Massalengo - Variante S.P. 185 - Comune di Crespiatica. Tali indicazioni sono confermate dal Decreto sullo Screening di Incidenza (Decreto N. 15152 del 10/10/2024 DIREZIONE GENERALE TERRITORIO E SISTEMI VERDI).

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica a pagina 24 del Rapporto Ambientale dei dati relativi alla qualità dell'aria dell'anno 2023 con quelli del "Rapporto sulla qualità dell'aria di Lodi – Anno 2024" (giugno 2025), pubblicato da ARPA Lombardia nel giugno 2025.

Integrazione del Sistema di indicatori di monitoraggio con un indicatore specifico inerente aspetti di qualità ecosistemica e di biodiversità.

Valutazione VAS:

L'accoglimento dell'osservazione di ARPA non comporta valutazioni diverse sulla sostenibilità ambientale del PUMS della Provincia di Lodi, rispetto a quanto già evidenziato nel Rapporto Ambientale e depositato ai fini VAS.

Soggetto Proponente "CONSORZIO DI BONIFICA MUZZA BASSA LODIGIANA"		K
K.Stato di Accoglimento: Parzialmente Accolta	Prot.n. 37620 Del 11.11.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>Con riferimento alla nota Prot. 0032226 - del 29/09/2025 di Codesta Amministrazione Provinciale si forniscono alcune indicazioni in merito alla documentazione consultata, evidenziando, nello specifico, le necessarie prescrizioni con lo scopo di fornire il più utile contributo all'aggiornamento del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS).</p> <p>Con particolare riferimento alle tematiche più affini alla competenza ed alle attività svolte da questo Consorzio in materia di Polizia Idraulica si ritiene opportuno far rilevare alcune criticità riguardanti il possibile utilizzo delle strade alzaie ai fini fruitivi.</p> <p>Le piste di servizio presenti lungo il canale Muzza, lo scaricatore Belgiardino ed altri derivatori irrigui del territorio, sono a tutti gli effetti delle pertinenze idrauliche aventi come finalità l'esercizio, il monitoraggio e la sorveglianza dei corsi d'acqua e vengono altresì utilizzate per attuare tutti gli interventi di manutenzione, ordinaria e straordinaria, che si rendono necessarie per il corretto deflusso idrico. L'eventuale utilizzo pedonale e ciclabile delle stesse non le configura come piste ciclabili, in quanto non sussistono le necessarie condizioni di sicurezza allo scopo, costituendo altresì, tale utilizzo,</p>		

un'interferenza con le sopra elencate attività consortili.

Per tale motivo, questo Consorzio negli ultimi anni ha installato una specifica cartellonistica, che informa comunque gli eventuali utilizzatori circa le inidonee condizioni strutturali dei luoghi, i pericoli intrinseci ed i conseguenti divieti che gli stessi sono tenuti a conoscere in consapevolezza, nel caso di uso a proprio rischio e responsabilità delle alzaie consortili.

Alla luce di quanto sopra, è necessario indicare, all'interno dei documenti "Quadro conoscitivo e Strategie e Quadro progettuale" la natura delle strade alzaie con specifico riferimento alle indicazioni sopra espresse.

Venendo agli aspetti più specifici per i quali si trasmette la presente nota e demandando comunque l'approfondimento di quanto sopra sinteticamente descritto alla piena disponibilità dello scrivente Consorzio nella condivisione delle soluzioni da individuarsi, si suggeriscono nel seguito i principali approfondimenti e le integrazioni che si ritiene opportuno che vengano recepite sulla scorta delle valutazioni condotte sugli elaborati grafici, nel quadro normativo di riferimento contenuto nelle relazioni alfanumeriche allegate al Piano:

TAV.1 - _ Sistema della viabilità e trasporto su ferro quadro conoscitivo Nulla da segnalare

TAV.2 - _ Rete della mobilità quadro conoscitivo

Si rimanda a quanto già specificato in relazione all'utilizzo fruitivo delle strade alzaie dei canali consortili, in particolare per quanto concerne l'itinerario cicloturistico "Brezza sull'Adda" riportato nell'elaborato, che coincide con l'alzaia del Canale Muzza dal nodo idraulico di Cassano d'Adda sino all'intersezione con la S.P. 115.

TAV.3 - _ Nodi di interscambio quadro conoscitivo

Si informa, in tale contesto, che il Consorzio ha sviluppato il progetto di fattibilità "Canale Navigabile Milano Cremona", redatto nel luglio 2015 a seguito di specifica convenzione con l'Agenzia Interregionale per il fiume Po.

Lo studio individua la possibilità di collegare Milano con il Po e le idrovie connesse, quindi dalla Svizzera all'Adriatico, mediante una idrovia per la maggior parte in sede propria ed in minima parte sul Canale Muzza, che da molto tempo è stata oggetto di interesse e di approfondimenti condotti a vari livelli e da più figure che hanno indagato, anche attraverso differenti ipotesi di tracciato, la realizzazione, l'efficacia e la sostenibilità dell'opera.

Sarebbe pertanto opportuno richiamare quanto sopra nell'elaborato, con disponibilità di questo Consorzio all'illustrazione della tematica.

TAV.4 – Sistema della logistica quadro conoscitivo

Si ritiene fondamentale che nella documentazione venga esplicitamente richiamata la normativa Regionale vigente in materia di Polizia Idraulica, con particolare riferimento al R.D. n. 523 del 25 luglio 1904 "Testo unico delle opere idrauliche", alla Legge Regionale n. 31 del 5 dicembre 2008 "Testo unico delle leggi regionali in materia di agricoltura, foreste, pesca e sviluppo rurale", al Regolamento Regionale n. 3 dell'8 febbraio 2010, alla Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016 "Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua" ed alla Delibera di Giunta Regionale n. N°XII/3668 del 16/12/2024 "Riordino dei reticoli idrici di Regione Lombardia e revisione dei canoni di polizia idraulica - aggiornamento della D.G.R. n.1615 del 18 dicembre 2023 e dei relativi allegati tecnici", che normano le attività e le opere da realizzarsi in prossimità dei corsi d'acqua.

È inoltre importante rilevare che Regione Lombardia ha approvato i criteri ed i metodi per il rispetto del principio dell'invarianza idraulica ed idrologica mediante l'adozione del Regolamento Regionale n. 7 del 23 novembre 2017 e ss.mm.ii., con lo scopo di assicurare un progressivo riequilibrio del regime idrologico e idraulico naturale, conseguendo la riduzione quantitativa dei deflussi superficiali di origine pluviale, con particolare riferimento ai colmi di piena e conseguentemente attenuare il rischio idraulico.

Tale regolamento, nelle trasformazioni d'uso del suolo, si occupa della gestione delle acque meteoriche non contaminate ed ha lo scopo di ridurre lo scarico nei corsi d'acqua recettori, eliminando l'incremento di piena dovuto all'impermeabilizzazione.

A tal fine, il Regolamento Regionale individua, come noto, una serie di interventi urbanistico edilizi nonché relativi alle infrastrutture stradali e autostradali, loro pertinenze e parcheggi, tenuti al rispetto del principio dell'invarianza idraulica.

Detto regolamento trova applicazione su tutto il territorio regionale con limiti allo scarico che devono essere diversificati, in funzione del livello di criticità idraulica dei bacini e dei corsi d'acqua recettori. In considerazione di quanto sopra, il territorio regionale è stato suddiviso in tre tipologie di aree: alta, media e bassa criticità idraulica.

Questo Consorzio ritiene di prioritaria quanto strategica rilevanza la sinergia con gli Enti territoriali nella pianificazione della trasformazione del territorio, nell'ottica di limitare il più possibile il consumo del suolo agricolo, quindi permeabile, essendo ormai praticamente saturata la capacità ricettiva della rete drenante.

Tale circostanza è divenuta negli ultimi anni, di quotidiana attenzione, in relazione ai notevoli apporti idrici indotti alla rete idrografica Lodigiana dalla crescente impermeabilizzazione dei suoli, di natura abitativa commerciale e produttiva.

TAV.5 - _Classificazione rete esistente ed in previsione – scenario di piano - Nulla da segnalare

TAV.6 – Viabilità interventi previsti – scenario di piano

Si segnalano due interventi afferenti al reticolo consortile:

- Int. 2b Si chiede di specificare cosa si intende per “passaggio sul canale Muzza”, fermo restando quanto specificato in precedenza;

- Int. 2d Si precisa che quanto indicato come “passaggio sul canale Muzza” non interessa il canale Muzza, bensì lo Scaricatore Belgiardino; anche in questo caso necessita un approfondimento circa la natura dell'opera.

- Relativamente a tutti gli interventi infrastrutturali di nuova realizzazione e riqualificazione, si richiamano tutti i riferimenti normativi citati per l'elaborato grafico TAV04.

TAV.7 – Classificazione rete ciclabile – scenario di piano

Come già indicato per l'elaborato grafico “TAV.2”, si rimanda a quanto già specificato in relazione all'utilizzo fruitivo delle strade alzaie dei canali consortili. Richiamando invece gli interventi di nuova realizzazione si rimanda a quanto prescritto dal Regolamento Regionale di Polizia Idraulica n. 3/2010, nonché dal Regio Decreto 523/1904 ed alla stipula dei relativi atti concessori, previa valutazione da parte dell'Autorità Idraulica, ai sensi della L.R. 31/2008.

TAV.8 – Rete ciclabile interventi previsti- scenario di piano

Si segnalano in particolare due interventi afferenti al reticolo consortile:

- Int. 2f Si chiede di informare questo Consorzio in merito a cosa si intende per “collegamento ciclabile canale Muzza”

- Int. 2g Si chiede di informare questo Consorzio in merito a cosa si intende per “Percorsi ciclabili del Belgiardino”

- Int. 8a/4q Si informa che la fonte progettuale di tale intervento è il Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana, che ha supportato la Provincia di Lodi nella valutazione della scelta del tracciato e della relativa quantificazione della spesa; pertanto, si rimane a disposizione per qualsiasi necessità in merito, anche di natura tecnica collaborativa ai fini dell'attuazione e della realizzazione dell'opera.

TAV.9 – Passaggi a livello - Nulla da segnalare.

Confidando di riuscire a contribuire alla miglior stesura del documento in oggetto, si rimandano ulteriori chiarimenti all'incontro del 18 novembre p.v., al quale questo Consorzio parteciperà.

Controdeduzione:

TAV.2 – L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si segnala che il PUMS, per quanto riguarda le strade alzaie dei canali consortili richiamate dall'osservante, riporta sostanzialmente quanto programmato a livello regionale, a cui si rimanda. In ogni caso, si ribadisce che si tratta di semplici “itinerari” per la ciclabilità e non di “piste ciclabili”, le cui modalità di utilizzo sono demandate alle necessarie interlocuzioni tra i soggetti competenti e interessati, nelle successive fasi di concertazione e progettazione delle opere stesse.

TAV.3 – L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, pur condividendo le finalità e

<p>l'importanza dell'opera richiamata dell'osservante, la tavola in oggetto richiama essenzialmente quegli interventi volti a garantire una maggiore diversificazione/funzionalità degli spostamenti casa-lavoro, aumentando la competitività del trasporto pubblico, riducendo i tempi di percorrenza, oltre a contribuire alla riduzione delle emissioni climalteranti.</p> <p>TAV.4 – L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si condivide quanto richiamato dall'osservante, demandando alle successive fasi della progettazione delle singole opere previste dal PUMS la verifica puntuale delle interferenze dirette con il reticolo idrico e l'eventuale loro necessaria rispondenza al quadro normativo e ai regolamenti regionali in materia di polizia idraulica e di invarianza idraulica ed idrogeologica.</p> <p>TAV. 6 – L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si condivide quanto richiamato dall'osservante in merito ai chiarimenti sugli interventi riportati nella tavola e si provvede già in questa fase a riportare negli elaborati di piano una loro migliore e più corretta denominazione.</p> <p>TAV.8 – L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si ribadisce che si tratta di itinerari ciclabili finalizzati a garantire una maggiore fruizione del territorio, le cui modalità di utilizzo sono demandate alle necessarie interlocuzioni tra i soggetti competenti e interessati, nelle successive fasi di concertazione e progettazione delle opere stesse.</p>
<p>Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica della Tavola 6 e della relativa tabella.</p>
<p>Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS</p>

Soggetto Proponente “ATS MILANO CITTÀ METROPOLITANA”		L
L.Stato di Accoglimento: Accolta	Prot.n. 37836 Del 12.11.2025	
<p>Oggetto dell'osservazione:</p> <p>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. 28596 del 04/11/2025), si comunica quanto segue.</p> <p>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 favorevolmente atto dell'adeguamento degli obiettivi del Piano alle diverse realtà e peculiarità locali, tipiche del territorio della provincia di Lodi (es. Lodigiano e colline San Colombano, Lodigiano sud e Casalese), allo scopo di rendere più efficaci le azioni previste, si osserva quanto segue.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. In merito al consumo di suolo, nel Rapporto Ambientale viene indicato che l'indice di urbanizzazione della provincia di Lodi risulta essere basso (circa il 13%), poiché il territorio si presenta come prevalentemente rurale e a forte connotazione agricola. A detta dell'Agenzia scrivente tale percentuale dovrà essere mantenuta prevedendo, qualora necessario, misure compensative per contrastare il nuovo consumo di suolo. Si ricorda, a tal proposito, che per la realizzazione delle nuove infrastrutture andranno, pertanto, 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. 2. In merito alla tematica del rumore, si ritiene che le previsioni di Piano debbano essere compatibili con quanto previsto dal DPCM del 14/11/1997 per la tutela del confort acustico dei recettori. Si ricorda, inoltre che dovranno essere valutati, in maniera prioritaria, gli interventi alla sorgente e 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. 3. Il Rapporto Ambientale attribuisce una diversa priorità di attuazione dei vari obiettivi del PUMS al fine di stabilire la calendarizzazione delle opere. In considerazione delle tempistiche necessarie al raggiungimento degli obiettivi del piano, la cui attuazione potrebbe richiedere tempi lunghi e pertanto, in considerazione delle possibili modifiche territoriali e demografiche, si suggerisce di 		

effettuare, in corso d'opera, verifiche intermedie del loro stato di avanzamento prevedendo, se necessario, l'eventuale adeguamento puntuale della classe di priorità.

4. 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 della mobilità in ingresso e in uscita dal territorio provinciale.

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 (esempio con il coinvolgimento della figura dei Mobility Manager aziendali).

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 18/11/2025.

Controdeduzione:

1. Consumo di suolo: si condivide l'osservazione demandando alle successive fasi progettuali delle nuove/riqualificazione/potenziamento infrastrutture previste dal Piano (strade e piste ciclabili) il rispetto della normativa vigente (regionale e provinciale) in materia di consumo di suolo.

2. Rumore: si condivide quanto richiamato dall'osservante, demandando alle fasi di monitoraggio del PUMS la valutazione sull'evoluzione del clima acustico derivante dall'attuazione delle azioni del piano stesso che, come esplicitato anche nel Rapporto Ambientale, nel loro complesso concorrono ad un contenimento dei livelli di inquinamento acustico.

3. Priorità interventi: si condivide quanto richiamato dall'osservante, rimarcando che, come previsto dalle stesse Linee guida ministeriali per la redazione dei PUMS, le fasi di monitoraggio periodico del piano sono finalizzate anche ad una eventuale riconsiderazione critica delle priorità delle azioni, alla luce degli effettivi risultati perseguiti nel tempo dalla loro attuazione.

4. Convenzioni e azioni di Mobility Management: l'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si precisa che il PUMS ha focalizzato l'attenzione sugli obiettivi ministeriali ritenuti prioritari per il territorio provinciale nella sua interezza. Ciò premesso, in linea generale quanto richiamato è condivisibile e potrà essere contemplato nelle fasi di monitoraggio dell'attuazione del PUMS, quali ulteriori elementi funzionali alla promozione della mobilità sostenibile.

5. Piano di monitoraggio: vengono identificate le responsabilità del monitoraggio. In questa fase non si ritiene di individuare Target di sostenibilità dei vari indicatori proposti, ma si riserva tale individuazione a valle dell'approvazione definitiva, una volta avviate le prime azioni di Piano.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Integrazione del Sistema di indicatori di monitoraggio con l'indicazione delle responsabilità del monitoraggio

Valutazione VAS:

L'accoglimento dell'osservazione di ATS non comporta valutazioni diverse sulla sostenibilità ambientale del PUMS della Provincia di Lodi, rispetto a quanto già evidenziato nel Rapporto Ambientale e depositato ai fini VAS.

Soggetto Proponente "SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI"		M
M.Stato di Accoglimento: Accolta	Prot.n. 37861 Del 12.11.2025	

Oggetto dell'osservazione:

Con riferimento alla Convocazione conferenza di servizi conclusiva della Valutazione Ambientale Strategica

acquisita al protocollo d'Ufficio con n. 10915 del 30/09/2025, riguardante il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della provincia 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:

- 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;
- vengano incentivati gli interventi di recupero, restauro, conservazione e riuso del patrimonio culturale dismesso vincolato ai sensi dell'art. 10 del D. Lgs. 42/2004 e ss. mm. e ii.;
- si prevedano adeguati interventi di mitigazione per gli ambiti soggetti ad interventi di trasformazione in modo da limitare il loro impatto paesaggistico sul contesto circostante. Tali interventi siano adeguatamente descritti e coerenti con il contesto di riferimento;
- 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.
- 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".

Controdeduzione: Si condivide quanto richiamato dall'osservante, demandando alle successive fasi della progettazione delle singole opere previste dal PUMS la verifica della loro rispondenza al quadro normativo in tema di tutela monumentale, paesaggistica e archeologica, provvedendo, in tali fasi, agli adempimenti richiesti al fine dell'ottenimento delle autorizzazioni necessarie.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Nessuna modifica agli elaborati.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “ CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI ”		N						
N.Stato di Accoglimento: Accolta	Prot.n. 37950 Del 13.11.2025							
Oggetto dell'osservazione:								
<p>A riscontro della Vs. nota prot. 32226 del 29.09.2025 per quanto in oggetto, a seguito dell'analisi della documentazione messa a disposizione, premesso che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regione Lombardia promuove e organizza l'attività di bonifica e di irrigazione come strumento essenziale e permanente per garantire la sicurezza idraulica del territorio, l'uso plurimo e la razionale utilizzazione a scopo irriguo delle risorse idriche, la provvista, la regimazione e la tutela quantitativa e qualitativa delle acque irrigue, il risparmio idrico, l'attitudine alla produzione agricola del suolo e lo sviluppo delle produzioni agro-zootecniche e forestali, la salvaguardia e la valorizzazione del territorio attraverso i Consorzi di bonifica, per la realizzazione delle finalità assegnate dalla l.r. n. 31 del 5 dicembre 2008 . • l'appartenenza dei corsi d'acqua al reticolo idrico di competenza dei Consorzi di bonifica (di seguito RIB) è definita dall'allegato C della delibera n. 7581 del 18 dicembre 2017, pubblicata sul BURL SO N. 51 del 22 dicembre 2017. Sui corsi d'acqua del RIB, i Consorzi di bonifica svolgono il ruolo di Autorità idraulica ed esercitano tutte le funzioni di polizia idraulica. • il Reticolo Idrico di Bonifica è soggetto normativamente al Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica, approvato con DGR n. X/6037 del 19/12/2016, pubblicata sul BURL Serie Ordinaria n. 52 del 30/12/2016 e trasmesso al Comune in indirizzo con nota prot. n. 3154 del 06/04/2017; • il Regolamento succitato individua: i canali di competenza del Consorzio elencati nell'allegato A, le fasce di rispetto riassunte nell'allegato B e misurate come illustrato nell'allegato C, oltre alle norme di polizia idraulica e all'iter di rilascio di concessioni, autorizzazioni, nulla-osta, ecc.; • nel territorio oggetto del PUMS di Lodi, sono presenti i seguenti canali appartenenti al RIB: 								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Nome Canale</th> <th style="text-align: center;">Tipo</th> <th style="text-align: center;">Fascia di rispetto</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">CAVO LISONE</td> <td style="text-align: center;">SECONDARIO</td> <td style="text-align: center;">10 m</td> </tr> </tbody> </table>			Nome Canale	Tipo	Fascia di rispetto	CAVO LISONE	SECONDARIO	10 m
Nome Canale	Tipo	Fascia di rispetto						
CAVO LISONE	SECONDARIO	10 m						
<p>Nel confermare i contenuti di cui al contributo espresso dallo scrivente Consorzio in sede di prima conferenza di valutazione di cui al precedente protocollo n. 2372 del 17.02.2025, e nel rilevare che l'area interessata dagli interventi previsti nel PUMS si caratterizza grazie alla presenza di un ricco sistema di acque, naturali e artificiali, a tutela degli ambiti rurali sottesi, nonché del comparto agricolo servito dagli stessi, si richiede che:</p> <p>relativamente alla rete ciclabile prevista nei Comuni di Caselle Lurani, Marudo e Castiraga Vidardo, e agli interventi previsti in progetto, così come esplicitato nella TAV 8_68, qualora vi fossero interferenze dirette col RIB e relative fasce di rispetto, lo stesso dovrà essere predisposto nel rispetto del quadro normativo di cui al Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica succitato in maniera propedeutica all'ottenimento delle autorizzazioni necessarie per la futura realizzazione.</p> <p>Alla luce di quanto sopra e nello spirito di un'ampia collaborazione, per quanto di propria competenza, si rimane a disposizione per qualsiasi chiarimento e/o informazione.</p>								
<p>Controdeduzione: L'osservazione non riguarda la procedura di VAS, ciò nonostante, si condivide quanto richiamato dall'osservante, demandando alle successive fasi della progettazione delle singole opere oggetto dell'osservazione stessa la verifica puntuale delle interferenze dirette con il Reticolo Idrico di Bonifica e le relative fasce di rispetto e l'eventuale loro necessaria rispondenza al quadro normativo del Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica.</p>								
<p>Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:</p> <p>Nessuna modifica agli elaborati.</p>								

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “REGIONE LOMBARDIA - DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E OPERE PUBBLICHE”		O
O.Stato di Accoglimento: Accolta	Prot.n. 38102 Del 14.11.2025	

Oggetto dell’osservazione:

A riscontro di quanto comunicato con Vs nota PEC n. 32226 del 29.9.2025 (in atti regionali prot. n. S1.2025.0008207, pari data) in ordine alla convocazione della seconda Conferenza di valutazione del procedimento in oggetto, si formulano, per quanto di competenza di questa Direzione Generale, le osservazioni che seguono.

a) Infrastrutture viarie

In riferimento a quanto riportato nella sezione 3.1 del documento Quadro Conoscitivo, che descrive le caratteristiche della viabilità esistente sul territorio della provincia, si ritiene necessario aggiornare il paragrafo relativo alla Classificazione gerarchico-funzionale di cui alla l.r. 9/2001, che fornisce una categorizzazione della rete stradale che interessa il territorio regionale correlata al ruolo gerarchico svolto da ciascun itinerario nel sistema dei collegamenti tra le diverse polarità del territorio, con lo scopo di supportare una corretta programmazione degli interventi infrastrutturali.

Si richiama infatti che Regione Lombardia, con d.g.r. n. XII/4645 dell’1.7.2025, ha aggiornato i criteri di cui alla d.g.r. n. VII/14739/2003 e avviato l’aggiornamento della suddetta classificazione funzionale, che sarà approvata con successiva delibera regionale superando quella definita con d.g.r. n. VII/19709 del 3.12.2004.

Si chiede inoltre che nel medesimo paragrafo del Quadro conoscitivo e nella Tavola 5 – Sistema della viabilità: classificazione della rete stradale esistente e in realizzazione – scenario di piano sia data evidenza della coerenza tra i livelli di classificazione delle strade definiti dalla Provincia (1° livello, 2° livello, 3° livello, 4° livello) con i corrispondenti indicati nella Tabella 4 della suddetta d.g.r. n. XII/4645/2025, sotto riportata:

<i>Tipologia di rete</i>	<i>Primaria</i>	<i>Principale</i>	<i>Secondaria</i>	<i>Locale</i>			
Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade (D.M. n. 6792 del 5.11.2001)	A, B, D	B, D	C, E	F			
Classificazione funzionale regionale (d.g.r. n. XII/4645 dell’1.7.2025)	Autostrade	R1	R1	R2	P1	P2	L
Linee guida per la classificazione funzionale delle strade	A	B, D	B, C, D	B, C, D	C, E	C, E	E, F

b) Infrastrutture di mobilità ciclistica di livello nazionale

A titolo collaborativo si segnala che il tracciato della ciclovia nazionale turistica VENTO riportato nella Tavola 2 - Rete mobilità attiva – quadro conoscitivo necessita di essere aggiornato con le seguenti indicazioni:

- il tratto dal confine con la provincia di Pavia a San Rocco al Porto è relativo alla medesima ciclovia VENTO e non al PCIR;
- il tratto di VENTO da Castelnuovo Bocca d’Adda al confine con la provincia di Cremona è stato erroneamente indicato come PCIR ed è più vicino al fiume Po.

Per una verifica del tracciato si può fare riferimento al seguente link del portale di cartografia:

<https://www.infrastrutturetracciati.servizirl.it/>

c) Accessibilità e intermodalità stazioni ferroviarie

Nello sviluppo della progettazione delle Azioni di Piano previste per il Sistema del trasporto Ferroviario (FER) si raccomanda di riferirsi al cap. 7 dell'Allegato Tecnico al Protocollo d'intesa tra Regione Lombardia e RFI S.p.A. "Definizione programma per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie di RFI" approvato da Regione Lombardia con d.g.r. n. XI/7206 del 24.10.2022.

Controdeduzione:

- a) Si recepisce la richiesta della Regione, inserendo negli elaborati di piano i riferimenti e la corrispondenza con la nuova classificazione funzionale regionale della rete stradale di cui alla d.g.r. n. XII/4645 dell'1.7.2025.
- b) Si recepisce la richiesta della Regione, inserendo negli elaborati di piano, il tracciato aggiornato della ciclovia VENTO (scaricato dal link indicato dalla Regione).
- c) Si recepisce la richiesta della Regione, inserendo negli elaborati di piano i riferimenti agli indirizzi del Protocollo Regione-RFI per l'intermodalità nelle stazioni ferroviarie.

Si recepiscono, inoltre, le richieste della Regione formulate in interlocuzioni successive, relativamente a:

- d) inserimento, negli elaborati di piano, dell'intervento relativo alla SP 235;
- e) correzione della dicitura relativa agli "Ambiti Territoriali Idonei per nuovi poli produttivi ambientalmente sostenibili" (legenda Tavola 5);
- f) inserimento, negli elaborati di piano, del riferimento agli aspetti legati ai raccordi ferroviari industriali per favorire l'intermodalità delle merci.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica delle Tavole 2, 3, 4, 5, 6, 7 e 8.
Modifica dei paragrafi 3.1 del Quadro Conoscitivo.
Modifica dei paragrafi 9.1, 9.4 e 9.5 del Quadro Progettuale.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente " CONUNE DI CODOGNO "		P
P.Stato di Accoglimento: Non accolta	Prot.n. 38246 Del 17.11.2025	
Oggetto dell'osservazione:		
<p>Con riferimento a quanto in oggetto e alla comunicazione in data 29 settembre 2025 (Vs prot. 32226/2025) di convocazione della seconda conferenza di valutazione, pervenuta al protocollo generale dell'ente in data 30 settembre 2025 (prot. 31625); Vista la documentazione pubblicata sul sito della Provincia di Lodi al fine di consentire di presentare pareri, contributi e proposte in merito alla procedura di valutazione ambientale strategica; Con la presente si trasmettono i seguenti contributi relativi al territorio del Comune di Codogno.</p>		
Contributo n. 1 – Estensione pista ciclopedonale Codogno – Somaglia (ex SP 126) – Tratto Viale Duca d'Aosta.		
<p>Si chiede di prevedere nel PUMS la previsione specifica dell'estensione della pista ciclopedonale che collega Codogno al Comune di Somaglia, nel tratto compreso tra Viale Papa Giovanni XXIII a Viale dei Mille/Via Borsa. Nell'immagine seguente si riporta in colore giallo l'indicazione schematica del prolungamento della pista ciclopedonale suddetta. Detto prolungamento garantirebbe un adeguato collegamento tra la pista ciclabile esistente lungo Viale Delle Industrie, l'Info Point in fase di realizzazione in Villa Polenghi e la stazione ferroviaria. mediante l'utilizzo del sottopasso ferroviario di Via Borsa che è oggetto di interventi di riqualificazione,</p>		

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Nessuna modifica agli elaborati.
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “CONUNE DI CASELLE LANDI”		Q
P.Stato di Accoglimento: Non Accolta	Prot.n. 38250 Del 17.11.2025	

Oggetto dell’osservazione:

In merito al programma in oggetto e nei termini previsti con la presente si intende avanzare la presente osservazione relativamente all'intervento identificato al n. 10d “Variante Santo Stefano Lodigiano”.

In particolare per tale opera viene attribuito il livello di priorità “basso” In tal senso, pur considerando che l’opera non ricade sul territorio comunale di Caselle Landi, si ritiene opportuno rilevare che il carico veicolare che insiste sulla strada comunale del Chiavicone quale tratto di congiunzione tra la SP 116 e la SP 145, costituisce un percorso utilizzato sistematicamente anche dai residenti e dalle attività insediate sul nostro territorio comunale e che si dirigono verso Piacenza e l'autostrada o viceversa.

Relativamente invece all’intervento collocato sul territorio comunale di Caselle Landi (codice 11b relativo alla SP 116) attualmente collocato con priorità medio-alta si propone che la stessa venga elevata a livello “alta”, in considerazione sia dell’importanza che tale collegamento già riveste, sia del fatto che il progetto dispone già di un adeguato livello livello progettuale.

Alla luce di quanto sopra si chiede che venga adeguato il livello di priorità della programmazione rispetto alle considerazioni sopra esposte.

Controdeduzione:

L’osservazione presentata non attiene agli aspetti di carattere ambientale oggetto della procedura di VAS, ma riguarda la definizione del livello di priorità attribuito ad alcuni interventi inseriti nella proposta di programmazione del PUMS. Si evidenzia che i livelli di priorità assegnati alle singole opere derivano dall’applicazione di criteri tecnici basati su informazioni oggettive attualmente disponibili. Tali livelli potranno essere aggiornati solo qualora vengano acquisiti ulteriori elementi oggettivi che modifichino il quadro conoscitivo o che giustifichino una diversa graduazione degli interventi. Si precisa inoltre che l’attribuzione di un livello di priorità non assume carattere vincolante rispetto all’effettiva tempistica di realizzazione delle opere: nulla osta, infatti, a che un intervento classificato con priorità inferiore possa essere comunque attuato prima di un’opera collocata in un livello superiore, qualora si rendano disponibili risorse dedicate, si verifichino specifiche condizioni operative, ovvero sussistano motivazioni tecnico-amministrative che ne consentano l’anticipazione. Alla luce di quanto sopra, l’osservazione non determina modifiche agli elaborati di piano in questa fase. Si rinvia pertanto all’iter successivo all’adozione del PUMS e in particolare alla fase di analisi delle osservazioni che perverranno a seguito della pubblicazione , la valutazione di eventuali aggiornamenti o riconsiderazioni dei livelli di priorità sulla base di elementi aggiuntivi che saranno forniti.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Nessuna modifica agli elaborati.
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS