



PROVINCIA
DI LODI

PUMS

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

ADOTTATO CON DELIBERA DEL PRESIDENTE N. 2 DEL 22.01.2026

CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI E PARERI PERVENUTI

**DM 4 agosto 2017, n. 397, in attuazione dell'art. 3, comma 7, del
decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257**

GIUGNO 2026

CENTRO STUDI
PM

Il presente documento **“PUMS -- Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi. adottato con Delibera del Presidente n. 2 del 22.01.2026:**

Controdeduzioni alle Osservazioni e pareri pervenuti” è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico della Provincia di Lodi (CON_03_24).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

CENTRO STUDI



Centro Studi PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto),

ing. Maria Evelina Saracchi, ing. Matteo Gambino [staff PIM];



Referenti per la Provincia di Lodi

Ing. Michea Binda [Dirigente Area Tutela Ambientale-Pianificazione Territoriale].

arch. Francesco Galli [U.O. Tutela Ambientale-Pianificazione Territoriale]

CONTRODEDUZIONI AL PUMS DELLA PROVINCIA DI LODI ADOTTATO CON DELIBERA DEL PRESIDENTE N. 2 DEL 22.01.2026

ESAME E CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI E PARERI PERVENUTI

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.

Con Determina Dirigenziale n. REGDE / 1738 / 2025 del 05.12.2025 è stato approvato il verbale della seconda Conferenza di Valutazione, inerente la procedura di valutazione ambientale strategica (VAS) relativa alla Proposta di piano, al Rapporto ambientale ed alla Sintesi non tecnica del PUMS della Provincia di Lodi.

Con Determina Dirigenziale n. REGDE / 3 / 2026 del 05.01.2026 è stato approvato il parere motivato finale predisposto dall'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, con la quale esprime parere POSITIVO circa la compatibilità ambientale della proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi, ai sensi dell'art. 15 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 così come modificato dal D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 e ai sensi della D.C.R. 13 marzo 2007, n.VIII/351 e D.G.R. n. VIII/6420 e s.m.i..

In data 22.01.2026 con Delibera del Presidente n. 2, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi è stato adottato.

In data 28.01.2026 è stato pubblicato l'avviso di deposito e pubblicazione degli atti di adozione della proposta di Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi, la documentazione era in libera visione dal 28.01.2026 al 16.03.2026 con pubblicazione n. 99/2026.

Entro il termine del 16.03.2026 sono pervenute e sono state protocollate le osservazioni di seguito indicate:

OSSERVAZIONI:

Data	Protocollo	<i>Soggetto proponente</i>	Codice
21/01/2026	1707	<i>CIRCOLO LEGAMBIENTE LODIVERDE</i>	A
06/02/2026	4041	<i>COMUNE DI OSSAGO LODIGIANO</i>	B
06/02/2026	4096	<i>COMUNE DI OSSAGO LODIGIANO</i>	B1
19/02/2026	5649	<i>COMUNE DI SANTO STEFANO LODIGIANO</i>	C
20/02/2026	5799	<i>COMUNE DI BOFFALORA D'ADDA</i>	D
02/03/2026	6693	<i>COMUNE DI CORNO GIOVINE</i>	E
03/03/2026	6965	<i>COMUNE DI MASSALENGO</i>	F
09/03/2026	7692	<i>COMUNE DI MALEO</i>	G
09/03/2026	7693	<i>COMUNE DI MALEO</i>	G1
09/03/2026	7694	<i>COMUNE DI MALEO</i>	G2
09/03/2026	7695	<i>COMUNE DI MALEO</i>	G3
16/03/2026	8357	<i>COMUNE DI MALEO</i>	G4
16/03/2026	8664	<i>COMUNE DI MALEO</i>	G5

Data	Protocollo	Soggetto proponente	Codice
10/03/2026	8025	COMUNE DI CASALETTO LODIGIANO	H
11/03/2026	8198	COMUNE DI CRESPIATICA	I

PARERI

Data	Protocollo	Soggetto proponente	Codice
12/02/2026	4700	A.R.P.A. LOMBARDIA	01
12/03/2026	8427	ATS MILANO CITTÀ METROPOLITANA	02
16/03/2026	8753	REGIONE LOMBARDIA	03

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 “CIRCOLO LEGAMBIENTE LODIVERDE”		A
A. Stato di Accoglimento: GIA’ PREVISTA	Prot.n. 1707 Del 21.01.2026	
Oggetto dell’osservazione:		
Premessa I “Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS)” nascono in Europa (2013), poi adottati in Italia (D.M. 397/2017 e successive modifiche) con lo scopo per dare alle città poteri e risorse per una mobilità più sostenibile, ponendo le persone al centro e integrando trasporto pubblico, privato, merci e non motorizzato, attraverso un percorso partecipato che coinvolge amministrazioni, cittadini ed esperti per migliorare la qualità della vita urbana nel medio-lungo periodo. La legge e le linee guida nazionali ed europee per la redazione dei PUMS enfatizzano il ruolo strategico nel medio-lungo periodo (10 anni), la sostenibilità (ambientale e sociale) e la dimensione (almeno 100 mila abitanti) al fine di orientare e programmare risorse pubbliche (anche regionali, nazionali o persino europee) per la realizzazione di opere infrastrutturali per promuovere e realizzare il percorso verso una mobilità sostenibile (quindi non solo automobilistica e socialmente accessibile a tutti), con obiettivi quantificati e misurabili nel tempo (viene richiesto un monitoraggio biennale dei piani, per individuare ritardi, criticità e prevedere correzioni di tiro).		
Perché due diversi PUMS? Le associazioni che partecipano alla Consulta Ambiente del Comune di Lodi (AL AUS, Fiab, Legambiente, Movimento contro la Fame nel Mondo, Verde Bottiglia, Animum Ludendo Coles), opportunamente coinvolte dal Comune poco prima delle vacanze di Natale, hanno espresso le seguenti valutazioni: <i>“A Lodi e Provincia si sono aperti due distinti percorsi per due PUMS distinti e, osserviamo, che ad una prima lettura della documentazione disponibile la coerenza tra i due piani si riconosce nella quasi totale assenza di proposte di rilevanza strategica, capaci davvero di governare i cambiamenti epocali della mobilità. Inoltre, emerge la necessità di aggiornare e approfondire il quadro conoscitivo, come fatto osservare persino da alcune osservazioni istituzionali pervenute e pubblicate nei documenti della Provincia (un po’ più avanti rispetto al PUMS della città).”</i> <i>“A questo fine le associazioni della Consulta invitano sia l’amministrazione Comunale di Lodi, che quella Provinciale:</i> <i>• alla collaborazione istituzionale e a condividere anche percorsi partecipativi comuni alla redazione ed elaborazione dei due rispettivi PUMS.</i> <i>• a richiedere di implementare sia i primi documenti strategici che le due simili Relazioni Ambientale strategiche presentati dal PIM con proposte di piano e infrastrutturali di rilevanza strategica, capaci davvero di rendere evidente l’orientamento verso la sostenibilità climatica e sociale del PUMS, definendo e coinvolgendo interlocutori e stakeholders interessati, individuando condizioni, risorse necessarie e tempi di attuazione delle principali proposte.”</i>		
Mancanza di ambizione Legambiente e Fiab hanno presentato proprie proposte di integrazione e modifica ai primi documenti di PUMS resi pubblici dal Comune di Lodi a novembre 2025 (Rapporto Ambientale e documenti strategici). Qui ci limitiamo qui a enunciare le principali osservazioni alle proposte strategiche rese note a settembre 2025 dalla Provincia di Lodi: non abbiamo avuto tempo di rispondere prima, ce ne scusiamo, ma non basta inviare per a decine di indirizzi per assolvere all’obbligo di partecipazione pubblica. I documenti e le proposte contengono senza dubbio proposte ed elaborati di grande interesse e impegno: pensiamo ad esempio al lavoro sulla mobilità ciclabile (in città e provincia), alle proposte di costituzione di un “hub” mobilità sostenibile alla stazione di Lodi, alle zone 30, al riordino della sosta a Lodi. Dotare Lodi (e provincia) di PUMS è importante, la debolezza delle linee strategiche di entrambi i documenti di piano non ci debbono indurre a buttare il bambino con l’acqua sporca. La politica deve intervenire sui tecnici del PIM per arrivare a due documenti di piano coerenti e con proposte ed obbiettivi strategici sufficientemente ambiziosi. Sono in corso cambiamenti radicali nella mobilità delle persone e delle merci: la mobilità automobilistica privata è sempre più cara per le famiglie, l’e-commerce e i nuovi insediamenti logistici, il lavoro a distanza, l’avvento della mobilità elettrica, la crisi del trasporto pubblico e l’inadeguatezza del servizio ferroviario (sia		

persone che merci).

Rispetto alle necessità i due documenti di PUMS sono privi di visione e di proposte strategiche capaci dei cambiamenti necessari, di obiettivi ambiziosi e misurabili nel tempo.

Dobbiamo essere coscienti che già oggi il 30% della popolazione (media nazionale) lamenta rinunce nelle occasioni di lavoro, studio, cure sanitarie o relazione e svago, a causa dei costi o limitazioni dei servizi di mobilità (vedi [Osservatorio Stili Mobilità Legambiente-Ipsos](#)). Il PUMS avrà consenso se da speranza di miglioramento alle nostre vite nei prossimi anni. Se tutto rimane uguale, voglio almeno il parcheggio al portone di casa.

Proposte strategiche

Ci permettiamo a questo proposito di individuare alcune proposte strategiche minime, alcune delle quali neanche nuove, ma assenti dal piano o, se citate, poco valorizzate, con lo scopo di rilanciare un dibattito pubblico positivo, come quello che già si è aperto sui giornali nei giorni scorsi (vedi proposta di terzo ponte e accessibilità dei servizi sanitari dell'Ospedale con un nuovo polo sanitario a firma di Lorenzo Rinaldi):

1. Oltre ai lavori in corso per il doppio binario sulla medio padana (Codogno-Mantova), proponiamo il quadruplicamento della linea ferroviaria Tavazzano - Lodi (già previsto nel piano strategico RFI). Sul tema si sono espressi Comitati pendolari, istituzioni (Consiglio Regionale) e alcune forze politiche. Bene: è possibile che sia l'inizio della "metropolitana" Lodi-Milano? Perché RFI e Trenord e i Comitati Pendolari non sono previsti nel percorso del o dei PUMS?
E' da notare che sulle quasi 70.000 uscite quotidiane dai confini provinciali, oltre 46.000 sono dirette verso la provincia di Milano, 21.000 all'interno del Comune: ma meno di un quarto prende il treno (dati 2020, probabilmente influenzati anche dalle restrizioni Covid).
2. le stazioni ferroviarie del territorio devono divenire hub di mobilità sostenibile (con una strategia unitaria e integrata in tutto il lodigiano (e sud Milano) - quindi non solo grazie alla presenza di parcheggi auto, ma anche TPL, taxi, sharing e una attenzione particolare alla presenza di attività aperte e alla sicurezza. Il PUMS di Lodi presenta proposte importanti, ma tutte le altre stazioni? Nel lodigiano ci sono 12 comuni che gravitano (10 minuti a piedi) attorno a 9 stazioni. E' da prevedere un hub anche a Sant'Angelo Lodigiano (linee bus Lodi-Pavia). L'Agenzia TPL, i Comuni e la Provincia, cosa possono o debbono fare insieme per costruire 10 hub di interscambio per i passeggeri?
3. implementare offerta ferroviaria (non bastano rotaie, ci vogliono treni, orari, biglietteria, abbonamenti integrati, servizi associati): i programmi vanno concordati e negoziati con Trenord, con l'Agenzia TPL e richiederanno risorse locali. Quali innovazioni si debbono introdurre Dell'offerta (integrata) e come sostenere la domanda, specie presso le stazioni più piccole, dove la necessità è più debole?
4. Servizi TPL di linea con deviazioni a domanda e servizi a domanda anche con mini bus e van. Nel cremasco è attivo autobus a chiamata che si chiama MioBus ed è gestito da Autoguidovie. In diversi piccoli comuni sono attivi servizi (per anziani e disabili) gestiti anche con accordi con associazioni, cooperative sociali, volontari. Come sostenerli e estendere tali soluzioni? Quali servizi innovativi istituire (sharing ad esempio), quale forme decentrate e promosse dal basso promuovere?
5. in ambito urbano (come Legambiente e Fiab hanno già osservato per esempio in relazione al PUMS di Lodi) vanno previsti piani per la mobilità pedonale, oltre all'implementazione dell'esistente piano per la mobilità ciclabile. Un piano che preveda il ridisegno dei percorsi e degli spazi pubblici (strade e piazze) a priorità ciclo-pedonale, un programma di cura e manutenzione (anche e soprattutto per l'utenza debole): lo stesso PIM (dati Regione Lombardia) ci fa osservare che la mobilità pedonale rappresenta oggi quasi la metà degli spostamenti interni alla città di Lodi. Ebbene, il PUMS di Lodi non dedica metà della sua attenzione alla mobilità sostenibile ciclopeditonale.
In proposito abbiamo presentato proposte e richieste anche al Comune di Lodi, adottate nei PUMS di altre città: l'accessibilità ai quartieri ed ai servizi deve essere garantita a tutti con tempi di percorrenza massimi di 15 minuti a piedi ("Città dei 15 minuti"). Devono essere rimosse le barriere (attraversamenti pedonali e ciclabili di tangenziali, ferrovie o - quando possibile - corsi d'acqua) oppure demoralizzati servizi (farmacia, scuola o casa Comunità). In tutti gli altri casi (a causa di barriere, necessità occasionali, disabilità) devono essere nuovi servizi di quartiere o una ridondante offerta di servizi TPL, ciclabili, servizi alla domanda (taxi, sharing...) e - ultima ratio - auto private e parcheggio, a condizioni e prezzi accessibili per tutti.
6. parcheggi (anche multipiano) al fine di intercettare le auto dirette nei centri cittadini o presso le stazioni, soprattutto a Lodi e nei centri maggiori.

7. sicurezza stradale: i dati provinciali (2021 e 2022) misurano un aumento di tutti gli indicatori: incidenti lievi, incidenti con feriti e morti, che coinvolgono soprattutto automobili, ma anche e soprattutto ciclisti, più dei motociclisti e i pedoni. La strada più (frequentata e per questo più) pericolosa è la statale della via Emilia, soprattutto nel tratto a doppia corsia tangenziale a Lodi. Urge la messa a dimora di telecamere di controllo (contro le gare notturne) e la predisposizione di attraversamenti pedonali e ciclabili, oltre al sovrappasso della rotatoria della Faustina, vero nodo di traffico che provoca un aumento del traffico di attraversamento parassitario del centro cittadino.
8. mobilità delle merci e logistica: il PUMS, come già prima il PTCP, sembra ignorare completamente la ferrovia. Si fa notare che il raddoppio dei binari lungo la tratta Codogno-Mantova è parte di un corridoio ferroviario pensato anche per le merci (Pavia-Cremona-Mantova), che si connette con Genova, Piacenza a sud e con Milano a nord ovest e Verona a nord est. Si potrebbero così valorizzare le derivazioni ferroviarie e gli scali esistenti a Casale, Codogno, Bertonico e persino a Lodi. Invece il PTCP e il PUMS si concentrano solo sul trasporto merci su gomma, con la previsione di nuovi grandi capannoni di logistica e logistica industriale (e relativo consumo di suolo) disseminati anche a dieci o più chilometri attorno alle uscite autostradali (Melegnano a nord, tra Lodi e Sant'Angelo, a Casalpusterlengo e attorno a Guardamiglio a sud).

Come si può notare da tutte queste proposte, la salvaguardia del ruolo strategico e di programmazione infrastrutturale dei Piani obbligano a lavorare insieme sui due PUMS della Provincia e del Comune di Lodi, e all'apertura di interlocuzioni "forti" con le istituzioni maggiori, ricerca e accesso di finanziamenti nazionali ed europei, in presenza persino di un forte sostegno degli stakeholders, della politica e dell'opinione pubblica, come qualsiasi PUMS che si rispetti.

Sostenibilità sociale

Ci permettiamo di sottolineare un aspetto spesso trascurato nei PUMS, la sostenibilità sociale, che deve accompagnare quella ambientale, altrimenti non esiste. La mobilità per tutti e in tutti i territori urbanizzati è un valore e un diritto che deve essere garantito da adeguate politiche pubbliche, è parte del welfare.

Purtroppo, in particolare in Italia, l'esercizio di tale diritto è soprattutto a carico delle famiglie. È la famiglia che acquista gran parte delle automobili e che ne paga i costi di gestione (carburanti, assicurazioni, manutenzione, garage). È con l'automobile privata che in Italia si risponde al bisogno di mobilità delle persone. I costi di acquisto di un'utilitaria nuova sono cresciuti in 25 anni dell'80%, così come il costo dei carburanti, mentre il reddito medio disponibile delle famiglie italiane è fermo alla fine dello scorso secolo e le ingiustizie sociali sono cresciute. E la transizione dall'energia fossile alla mobilità elettrica è appena agli inizi e non incide ancora sui costi medi di trasporto.

Ecco perché la libertà di movimento (per lavorare, studiare, curarsi, relazionarsi con gli altri o viaggiare per piacere) non può più essere garantita dal possesso dell'automobile, specie nelle aree urbane abitate. Ecco perché è necessario un forte cambiamento culturale, sociale e nelle politiche di welfare locale e nazione, una forte innovazione tecnologica per sostenere un nuovo welfare eco-sociale per garantire il diritto alla mobilità e l'accessibilità dei servizi e dei territori per tutti.

Partecipazione, come?

Se si vuole fare un PUMS (cambiare la mobilità in senso sostenibile), e non un semplice PUM (gestire l'esistente), quindi incidere sugli investimenti, le scelte degli attori istituzionali e di mercato, come sulle scelte quotidiane dei cittadini, non si può farlo senza la necessaria informazione e, persino, la partecipazione e il consenso. Cosa ha fatto la provincia sino ad ora?

Il Comune di Lodi ha promosso tante assemblee informative e raccolto indistinta di segnalazioni anche puntuali ed individuali (con App e assemblee di quartiere). "Ci vuole una partecipazione vera", ci hanno segnalato anche altre associazioni, come tutte quelle che rappresentano la "mobilità debole": disabilità, anziani, chi si occupa di bambini, scuole, assistenza, altre alle associazioni ambientaliste (anche non riconosciute), ciclistiche, sportive, volontariato. Così come dei soggetti sociali coinvolti: aziende, con e senza mobility manager, sindacati, comitati pendolari. La partecipazione non può solo esprimersi in forma assembleare: le assemblee non permettono approfondimenti, la comprensione delle motivazioni, la ricerca di sintesi condivise o l'esplorazione di proposte nuove o mediane. La partecipazione esplicita solo con metodo assembleare, spesso divide, polarizza le posizioni, non accompagna la comunità verso l'accettazione sociale di percorsi di valorizzazione dello spazio urbano, di accessibilità ai quartieri e ai servizi, non aiuta l'adozione di nuove abitudini di "mobilità sostenibile".

I percorsi di partecipazione necessari al PUMS debbono invece favorire il dialogo tra l'amministrazione e i portatori di interessi e debbono far incontrare e dialogare tra loro i diversi stakeholders perché intendano le

ragioni degli altri. Compito degli estensori tecnici dei PUMS non è solo quello di studiare i problemi e trovare soluzioni (come nei vecchi PUT o PUM), ma anche quello di cercare convergenze di interessi e accettazione sociale alle scelte quanto più possibile condivise. Deve essere parte del loro compito, della loro professionalità.

Controdeduzione:

Il PUMS utilizza un approccio diverso rispetto ai precedenti strumenti di pianificazione della mobilità e dei trasporti, focalizzando l'attenzione non più su politiche di "offerta" (incentrate solo su infrastrutture e servizi), ma su politiche di "gestione della domanda", proponendo una visione integrata ed inter/multisetoriale. Il PUMS rappresenta atto di indirizzo anche per la programmazione dei Comuni e uno strumento di riferimento per tutti i Comuni.

Il PUMS propone il raggiungimento di obiettivi condivisi di sostenibilità energetica, ambientale, sociale ed economica attraverso azioni orientate a migliorare l'efficienza, l'efficacia e la sicurezza del sistema della mobilità e a garantire la sua integrazione con l'assetto urbanistico-territoriale e con lo sviluppo socio-economico, anche di scala comunale e regionale.

Non vi è obbligo di predisposizione dei PUMS da parte delle Province, che ne hanno, comunque, facoltà su base volontaristica, conseguentemente ciò non esime le Province più virtuose dal potersi dotare di tale atto pianificatorio, per migliorare la gestione della mobilità delle persone e la vivibilità del territorio.

Con il PUMS, la Provincia di Lodi, con riferimento in particolar modo alle seguenti tematiche, si propone di:

RETE STRADALE

Disporre di una più efficace programmazione della distribuzione territoriale delle risorse disponibili e delle richieste di reperimento di finanziamenti per la realizzazione di interventi sulla rete stradale, tenendo conto delle priorità nelle esigenze di risoluzione delle criticità rilevate e della necessità di migliorare le relazioni intercomunali e interprovinciali.

Individuare le priorità di intervento in funzione della classificazione funzionale e del ruolo gerarchico della rete viaria provinciale, dei flussi di traffico, dei livelli di incidentalità, dello stato di manutenzione di strade e manufatti, dei fronti in affaccio, della localizzazione delle principali polarità territoriali che generano/atraggono spostamenti e di macro-ambiti intercomunali.

CICLABILITÀ

Rafforzare il sistema della ciclabilità nel territorio provinciale e per le relazioni con i territori esterni, con azioni relative agli itinerari, alle attrezzature di supporto e ai nodi presso i quali favorire l'interscambio e l'integrazione modale, al fine di aumentare l'attrattività di questa modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro e per quelli turistici/naturalistici.

Individuare le priorità di intervento in funzione dello schema di assetto complessivo della rete degli itinerari ciclabili e della localizzazione dei nodi del trasporto pubblico, delle principali polarità territoriali da servire e dei luoghi della fruizione territoriale.

SISTEMA FERROVIARIO

Individuare di elementi da utilizzare anche ai tavoli di confronto regionale nella definizione delle priorità d'intervento delle opere sostitutive stradali e/o ciclo-pedonali per la soppressione dei passaggi a livello, in funzione della localizzazione, della classificazione funzionale e del ruolo gerarchico della rete viaria provinciale interessata, dei flussi di traffico, dei livelli di incidentalità, della localizzazione delle principali polarità territoriali che generano/atraggono spostamenti e dei macro-ambiti intercomunali.

LOGISTICA

Definire i presupposti per lo sviluppo di un sistema della logistica più sostenibile, con riferimento, sia alla logistica dell'ultimo miglio nelle città, che degli spostamenti delle merci sulle lunghe percorrenze.

Individuare criteri per l'ottimizzazione dell'accessibilità dei mezzi operativi e requisiti per una migliore localizzazione ed un più sostenibile inserimento degli insediamenti logistici nel territorio.

POLITICHE DI GOVERNO DELLA MOBILITÀ

Definire le linee di indirizzo e azioni/interventi per migliorare la diffusione dei veicoli elettrici (privati e in sharing) e la fruibilità del trasporto pubblico su gomma, con riferimento al Programma di Bacino del TPL, al fine di migliorare l'interscambio e la capillarità del trasporto pubblico.

Ciò premesso i PUMS della Provincia di Lodi e del Comune di Lodi, presentano i medesimi obiettivi, sono coerenti ed in sinergia fra loro, ma necessariamente sono distinti perché le aree territoriali di riferimento sono diverse, quella provinciale più vasta, quella comunale in relazione ad una diversa scala territoriale, da un lato necessariamente recepisce i contenuti del PUMS Provinciale e dall'altro affronta le tematiche con

maggior attenzione al riflesso cittadino/urbano, basti pensare che il PUMS del Comune di Lodi è comprensivo del PGTU. Ne deriva quindi la necessità di due PUMS distinti ma non diversi che attraverso il dialogo fra le Amministrazioni massimizzino i benefici per il territorio nella sua interezza.

L'Osservante effettua richiami propri e soprattutto afferibili all'ambito cittadino: Zone 30, riordino della sosta, parcheggi multipiano, Piano della mobilità Pedonale, ecc. che sebbene condivisi sono tematiche proprie della scala urbana comunale.

Punti 1-2-3-4-8

Il tema del quadruplicamento ferroviario è certamente importante ma è di competenza dei tavoli regionali, a livello provinciale del PTCP e a livello locale del PGT Piano di Governo del Territorio, strumento che determina il regime dei suoli.

Anche l'implementazione dell'offerta ferroviaria è un tema importante ma di pertinenza di altri tavoli/strumenti.

L'aumento e l'ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico su gomma è di competenza delle Agenzie di Bacino; il PUMS ricomprende tale programmazione e contempla quegli interventi volti a favorire e incentivarne l'uso, valorizzando le stazioni ferroviarie presenti nel territorio provinciale quali hub per l'attestamento delle linee di forza del Trasporto Pubblico locale su gomma e le principali dorsali della rete ciclabili.

Gli elaborati cartografici di piano sono integrati con l'indicazione anche dei raccordi ferroviari industriali di Casalpusterlengo e di Tavazzano e la piattaforma logistica di Lodi, per meglio evidenziare che vi sono opportunità per il trasporto delle merci su ferro.

Punto 5

I contenuti fanno riferimento alle tematiche proprie del PUMS del Comune di Lodi a cui si rimanda, in tema di ciclabilità il PUMS fornisce ampio spazio individuando una rete connessa ciclabile, attraverso la ricucitura dei percorsi esistenti, la realizzazione di nuovi percorsi e la riconversione di strade esistenti prettamente locali e di ridotto calibro stradale in itinerari/percorsi esclusivamente riservati alle biciclette e ai pedoni vietandone il transito ai veicoli a motore (fatta eccezione per i frontisti e i mezzi di soccorso). Il dettaglio sul ridisegno dei percorsi e degli spazi per la mobilità ciclabile e pedonale alla scala locale, in particolare per gli altri nuclei urbani di attrazione a livello provinciale, è demandata a strumenti propri di scala comunale.

Punto 6

La proposta di realizzazione di parcheggi multipiano e la realizzazione di nuovi parcheggi è certamente importante, ma assume una valenza a livello comunale. Si ricorda, per altro, che il PUMS non determina il regime dei suoli, pertanto, l'introduzione della previsione di ampliamento dell'offerta di sosta su nuove aree è propria del PGT (Piano di Governo del Territorio) di ciascun comune, in relazione anche al connesso consumo di suolo che tale previsione comporterebbe.

Punto 7

Si condivide il tema della sicurezza stradale, il PUMS attraverso la gerarchizzazione della rete stradale, l'individuazione delle priorità di intervento orienta verso una maggiore sicurezza. Gli interventi richiamati dall'Osservante come ad esempio il sovrappasso della rotatoria della Faustina, sono recepiti dal PUMS, in altri casi si tratta di interventi puntuali operativi propri delle fasi successive ed attuative quali ad esempio le velocità sostenute sull'Emilia nel tratto a doppia carreggiata, la cui risoluzione è demandata all'ente gestore della strada ad esempio con l'installazione del medesimo sistema presente su un tratto della Tangenziale di Brescia.

Infine per quanto riguarda il tema della sostenibilità sociale questa è connessa con la modifica della propensione all'uso dell'auto privata e all'uso dei veicoli più sostenibili. A tal fine il PUMS identifica nello sviluppo della rete di ricarica una delle principali leve per accelerare il processo di decarbonizzazione del parco veicolare circolante e per dare impulso alla mobilità elettrica.

Analogamente le previsioni del PUMS di rafforzamento della rete per la ciclabilità unitamente al trasporto pubblico locale e l'interscambio presso i nodi ferroviari potranno favorire il cambiamento culturale auspicato.

A queste azioni dovranno necessariamente affiancarsi misure a livello regionale/nazionale volte a sostenere

ed incentivare tale cambiamento in quota parte della popolazione, oltre a interventi operativi di agevolazioni prettamente locali fino se economicamente sostenibile alla gratuità di alcuni servizi per i più giovani e specifiche fasce della popolazione.

In relazione alla scala provinciale del PUMS la partecipazione è avvenuta attraverso il coinvolgimento sistematico di tutti i comuni della Provincia attraverso due cicli di incontri per ogni Comune tenutesi nelle diverse fasi di avanzamento di stesura degli elaborati del PUMS. Sono stati coinvolti anche altri interlocutori esterni. Si condivide la necessità del coinvolgimento anche dei portatori di interesse locale e della popolazione, e come correttamente richiamato dall'Osservante per il Comune di Lodi è demandata agli strumenti pianificatori locali di dettaglio.

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”		B
B. Stato di Accoglimento: ACCOLTA	Prot.n. 4041 Del 06.02.2026	
Oggetto dell’osservazione: Gent.mi tutti, con la presente mi permetto di reiterare le osservazioni presentate nei pregressi incontri ed osservazioni scritte in merito al V.A.S. e al P.U.M.S. per quanto riguarda il territorio comunale di cui sono Sindaco. Dissento 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. A mio avviso la SP 107 è una delle strade provinciali più trafficate del territorio e necessita pertanto di una priorità di intervento elevato. Per questo motivo sono a richiedere che nel quadro progettuale provinciale venga modificato il valore di assegnazione priorità da “medio” a “medio-alto”. Certo dell’accoglimento della mia proposta, colgo l’occasione per porgere i miei migliori saluti.		
Controdeduzione: I livelli di priorità attribuiti agli interventi derivano da valutazioni effettuate a partire dalle informazioni oggettive disponibili. Tuttavia, alla luce degli elementi integrativi emersi, si ritiene opportuno accogliere l’istanza di rivalutazione. In particolare, si rileva che, a seguito della chiusura della SP 23 al traffico pesante, si è registrato un incremento dei flussi veicolari lungo la viabilità alternativa interessata dagli interventi in oggetto. Inoltre, il distributore Tamoil risulta attualmente caratterizzato da un elevato livello di utilizzo, anche in relazione alle dinamiche di razionalizzazione della rete distributiva attuate dalle principali compagnie petrolifere, che hanno comportato la dismissione di alcune stazioni di servizio nel territorio. Si evidenzia, altresì, come l’area sia stata interessata da episodi incidentali, elemento che, pur senza configurare un quadro di particolare criticità, contribuisce a rafforzare l’esigenza di miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione. Alla luce di tali considerazioni, si ritiene congruo procedere ad una rimodulazione del livello di priorità degli interventi 8.q e 8.r (relativi alle rotatorie sulla SP107 e all’accesso al distributore Tamoil), elevandolo da “medio” a “medio-alto”. Resta fermo, in ogni caso, che l’effettiva programmazione e realizzazione degli interventi potrà essere suscettibile di aggiornamenti in funzione delle risorse disponibili e delle priorità complessive dell’Ente, nonché che, indipendentemente dal livello di priorità assegnato, non è preclusa la possibilità di attuare interventi con priorità inferiore in anticipo rispetto ad altri classificati con priorità maggiore.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità degli interventi 8.q e 8.r.		
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “COMUNE DI OSSAGO LODIGIANO”		B1
B1. Stato di Accoglimento: ACCOLTA	Prot.n. 4096 Del 06.02.2026	
Oggetto dell’osservazione: Gent.mi tutti, con la presente mi permetto di reiterare le osservazioni presentate nei pregressi incontri ed osservazioni scritte in merito al V.A.S. e al P.U.M.S. per quanto riguarda il territorio comunale di cui sono Sindaco. Vista la comunicazione di avvenuta adozione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Lodi, P.U.M.S. sono a dissentire 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. A mio avviso la SP 107 è una delle strade provinciali più trafficate del territorio e necessita pertanto di una priorità di intervento elevato. Per questo motivo sono a richiedere che nel quadro progettuale provinciale venga modificato il valore di assegnazione priorità da “medio” a “medio-alto”. Certo dell’accoglimento della mia proposta, colgo l’occasione per porgere i miei migliori saluti.		

Controdeduzione:

I livelli di priorità attribuiti agli interventi derivano da valutazioni effettuate a partire dalle informazioni oggettive disponibili. Tuttavia, alla luce degli elementi integrativi emersi, si ritiene opportuno accogliere l'istanza di rivalutazione. In particolare, si rileva che, a seguito della chiusura della SP 23 al traffico pesante, si è registrato un incremento dei flussi veicolari lungo la viabilità alternativa interessata dagli interventi in oggetto. Inoltre, il distributore Tamoil risulta attualmente caratterizzato da un elevato livello di utilizzo, anche in relazione alle dinamiche di razionalizzazione della rete distributiva attuate dalle principali compagnie petrolifere, che hanno comportato la dismissione di alcune stazioni di servizio nel territorio.

Si evidenzia, altresì, come l'area sia stata interessata da episodi incidentali, elemento che, pur senza configurare un quadro di particolare criticità, contribuisce a rafforzare l'esigenza di miglioramento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

Alla luce di tali considerazioni, si ritiene congruo procedere ad una rimodulazione del livello di priorità degli interventi 8.q e 8.r (relativi alle rotatorie sulla SP107 e all'accesso al distributore Tamoil), elevandolo da "medio" a "medio-alto".

Resta fermo, in ogni caso, che l'effettiva programmazione e realizzazione degli interventi potrà essere suscettibile di aggiornamenti in funzione delle risorse disponibili e delle priorità complessive dell'Ente, nonché che, indipendentemente dal livello di priorità assegnato, non è preclusa la possibilità di attuare interventi con priorità inferiore in anticipo rispetto ad altri classificati con priorità maggiore.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità degli interventi 8.q e 8.r.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI SANTO STEFANO LODIGIANO”		C
C. Stato di Accoglimento: PARZIALMENTE ACCOLTA	Prot.n. 5649 Del 19.02.2026	
Oggetto dell’osservazione: 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.		
Controdeduzione: I livelli di priorità attribuiti agli interventi sono stati definiti sulla base delle informazioni oggettive disponibili al momento della valutazione. Pur in assenza di rilievi di traffico specificamente condotti lungo la SP116, una considerazione più articolata delle condizioni effettive di circolazione su tale tratto — desumibile da elementi conoscitivi indiretti, dal contesto territoriale e dalle caratteristiche funzionali dell’asse viario — consente di ritenere plausibili le criticità segnalate dall’osservante. Per tali motivi, si ritiene condivisibile, seppur solo parzialmente, la richiesta formulata, procedendo a una revisione della priorità dell’intervento 10.d da “bassa” a “media”. Non risultano, tuttavia, disponibili ulteriori elementi oggettivi tali da giustificare l’attribuzione di una priorità “alta”. Si precisa, infine, che l’ordine di priorità individuato ha natura programmatica e non vincolante, restando		

ferma la possibilità di anticipare la realizzazione di interventi classificati con priorità inferiore rispetto ad altri con priorità più elevata, in funzione di esigenze operative, opportunità di finanziamento o ulteriori valutazioni tecnico-amministrative.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità dell'intervento 10.d.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI BOFFALORA D’ADDA”		D
D. Stato di Accoglimento: ACCOLTA	Prot.n. 5799 Del 20.02.2026	

Oggetto dell’osservazione:
Richiamata la Vs. nota assunta al protocollo comunale N. 261 del 29.01.2026 ad oggetto “COMUNICAZIONE DI AVVENUTA ADOZIONE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI LODI, PUMS” con la quale è stato comunicato che la Provincia di Lodi con Delibera del Presidente n. 2 del 22.01.2026 ha adottato il PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.
Preso atto che i termini per la presentazione di osservazioni al PUMS sono stabiliti in 30 (trenta) giorni che decorreranno dalla data di pubblicazione sul BURL dell’avviso di adozione (11.02.2026) e quindi entro il 16.03.2026 ore 12:00.

TAV.-8 INTERVENTI-PREVISTI-RETE-CICLABILE_QUARO-PROGETTUALE-1

Itinerari di 1° livello e di connessione con i nodi di interscambio ferroviario

- esistenti
- su strada di 4° livello riservata a frontisti e ciclisti
- da realizzare
- da approfondire (proposte di ricucitura della rete)

Itinerari di 2° e di 3° livello

- esistenti
- su strada di 4° livello riservata a frontisti e ciclisti
- da realizzare
- da approfondire (proposte di ricucitura della rete)

Il territorio di Boffalora d’Adda ha, in convenzione con Consorzio.IT nell’ambito della “Realizzazione del tratto di ciclabile nel contesto della rete ciclabile cremasca” la progettazione del collegamento ciclo pedonale con il Comune di Spino d’Adda.
A tal proposito, si propone:

- che il tratto sulla provinciale angolo Via Vittorio Veneto fino ad angolo Via Roma rientri nei tratti “esistenti”;
- che il tratto sulla provinciale angolo Via Roma in direzione Spino d’Adda rientri nei tratti “DA REALIZZARE”.

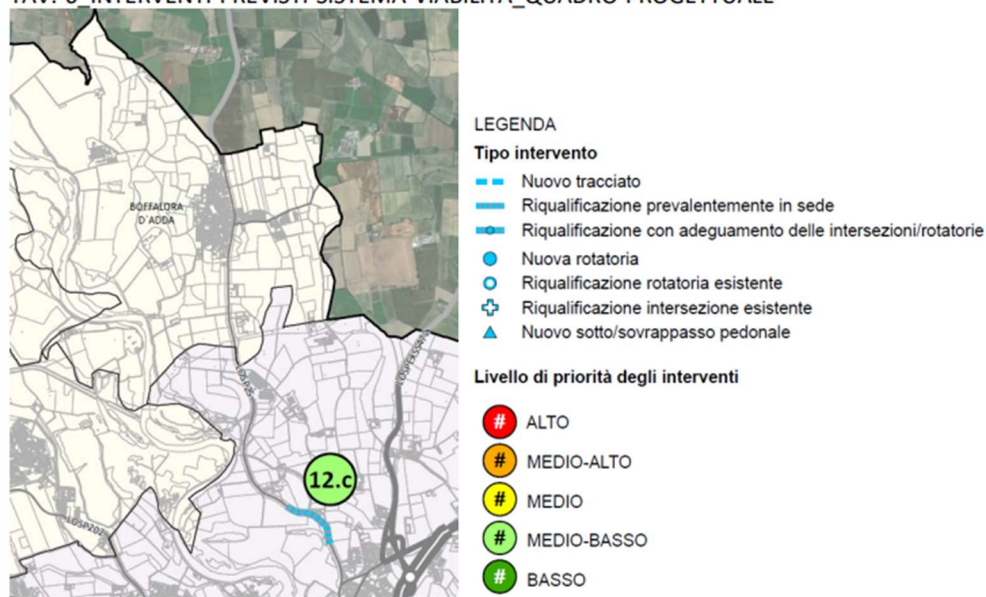
Si allega la mappa del tratto “Spino d’Adda – Boffalora d’Adda”

Il territorio di Boffalora d’Adda, ha inoltre un tratto di ciclabile esistente dalla SP N. 25 su Via Roncadello e fino a Via delle Fontane; il tratto da Via delle Fontane al congiungimento alla ciclabile realizzata dalla Provincia di Cremona in convenzione con il Comune di Dovera deve invece essere inserito come “da realizzare”.

È opportuno evidenziare che la Provincia di Lodi ha in essere la progettualità e la realizzazione di un percorso ciclo pedonale denominato “Le Vie dell’Acqua” che permette di collegare il centro abitato di Boffalora d’Adda con la viabilità che porta in direzione della Cascina Mezzanino. Si ritiene quindi opportuno l’inserimento nella cartografia del P.U.M.S.

Si ricorda, in ultimo, che lungo la sponda sinistra del Fiume Adda dalla località Cava fino ad oltre il Comune di Boffalora d’Adda, esiste una ciclo pedonale denominata “Green Way”.

TAV.-6 INTERVENTI-PREVISTI-SISTEMA-VIABILITA_QUADRO-PROGETTUALE

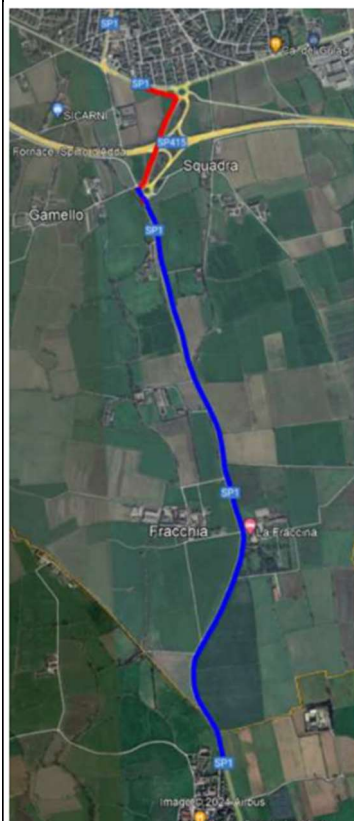


Pur consapevoli che il tratto di strada evidenziato nella tavola in oggetto con la denominazione 12.c è situato nel Comune di Lodi, risulta di notevole importanza per la sicurezza stradale dei cittadini boffaloresi mettere in sicurezza la “curva del Curletto” in quanto presenta sempre più spesso incidentalità elevata. Si chiede quindi di elevare il grado di priorità degli interventi da “medio-basso” ad almeno “medio-alto”. Rimanendo ad ogni buon fine a disposizione porgo cordiali saluti.

ALLEGATO 1_ MAPPA TRATTA “SPINO D’ADDA - BOFFALORA”

La tratta fa parte del collegamento dei comuni di Spino d’Adda e Boffalora d’Adda, come da immagine di inquadramento generale sotto riportata. In rosso il tratto esistente, in blu l’ipotesi di percorso progettuale.

Inquadramento generale



In questa ipotesi di percorso una parte di circa 160 mt ricade in territorio comunale di Boffalora d’Adda, come di seguito indicato.



Nelle immagini viene mostrato il percorso indicativo. Nel corso della progettazione, in funzione di eventuali

vincoli e prescrizioni normative e/o di Enti, verrà sviluppato il progetto del percorso effettivo.
Per quanto attiene al percorso in comune di Boffalora d'Adda e oggetto della delibera si rimanda alla seguente tabella

Nome tratta	Riferimenti	Lunghezza stimata (m)	Note
Spino d'Adda - Boffalora	Strada provinciale 1	160	

Controdeduzione:

Si prende atto del PFTE relativo all'itinerario ciclabile "Le vie dell'acqua", provvedendo a inserirlo tra gli interventi del PUMS con la sigla 2.h e attribuendogli una priorità "medio-alta". Analogamente, si prende atto delle indicazioni relative ai tratti esistenti e a quelli previsti per quanto attiene ai collegamenti tra Boffalora d'Adda, Spino d'Adda e Roncadello (intervento 2.a).

I livelli di priorità assegnati agli interventi derivano da valutazioni basate sulle informazioni oggettive disponibili. Una più approfondita analisi delle condizioni di sicurezza del tratto in curva della SP25, in relazione al contesto territoriale, consente di accogliere la richiesta dell'osservante, aggiornando la priorità dell'intervento 12.c da "medio-bassa" a "medio-alta".

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 7, della Tav. 8 e della tabella nel testo al cap. 9.2 – Azione CIC.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda l'inserimento del nuovo intervento ciclabile indicato con la sigla 2.h e per quanto riguarda le rettifiche in merito ai tratti previsti dell'intervento 2.a.

Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità dell'intervento 12.c.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI CORNO GIOVINE”		E
E. Stato di Accoglimento: PARZIALMENTE ACCOLTA	Prot.n. 6693 Del 02.03.2026	
Oggetto dell’osservazione: 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 la SP193 e la SP194 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.		
Controdeduzione: I livelli di priorità attribuiti agli interventi sono stati definiti sulla base delle informazioni oggettive disponibili al momento della valutazione. Pur in assenza di rilievi di traffico specificamente condotti lungo la SP116, una considerazione più articolata delle condizioni effettive di circolazione su tale tratto — desumibile da elementi conoscitivi indiretti, dal contesto territoriale e dalle caratteristiche funzionali dell’asse viario — consente di ritenere plausibili le criticità segnalate dall’osservante. Per tali motivi, si ritiene condivisibile, seppur solo parzialmente, la richiesta formulata, procedendo a una revisione della priorità dell’intervento 10.d da “bassa” a “media”. Non risultano, tuttavia, disponibili ulteriori elementi oggettivi tali da giustificare l’attribuzione di una priorità “alta”. Si precisa, infine, che l’ordine di priorità individuato ha natura programmatica e non vincolante, restando ferma la possibilità di anticipare la realizzazione di interventi classificati con priorità inferiore rispetto ad altri con priorità più elevata, in funzione di esigenze operative, opportunità di finanziamento o ulteriori valutazioni tecnico-amministrative.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità dell’intervento 10.d.		
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “COMUNE DI MASSALENGO”		F
F. Stato di Accoglimento: PARZIALMENTE ACCOLTA	Prot.n. 6965 Del 03.03.2026	
Oggetto dell’osservazione: Carissimo Presidente e funzionari, vorrei porre l'attenzione su quanto approvato nel PUMS riguardo il territorio di Massalengo e più precisamente sulla tangenziale di Motta Vigana. 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. Inoltre, con la realizzazione del sovrappasso della Faustina, opera importantissima e molto attesa, si determinerà un ulteriore aumento di traffico nel territorio di Massalengo. 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. Ricordo inoltre che: - 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). Non dimentichiamo poi che ogni estate è indispensabile ottemperare alla richiesta di chiusura notturna ai mezzi pesanti, determinando una diatriba politico-istituzionale con i comuni limitrofi e con gli organi sovracomunali. 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 variate della S.P.23 risulta di più urgente realizzazione rispetto alla variante della S.P. 196. 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. 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". 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? Riporto sinteticamente i dati per far capire meglio i miei dubbi		

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	<u>EXTRAURBANA</u> <u>SECONDARIA CAT. C1</u>	LOCALE CAT. F
T.G.M.	12.466	1554
TRAFFICO PESANTE	12%	6%
LIVELLO DI SERVIZIO STRADA ESISTENTE	<u>F nelle ore di punta</u> <u>Flusso forzato, con velocità ridotta, flusso instabile e code</u>	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 espresse 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:

I livelli di priorità attribuiti agli interventi derivano da valutazioni condotte sulla base delle informazioni oggettive disponibili. Gli elementi forniti dall'osservante sono stati considerati nell'ambito dell'analisi complessiva e hanno contribuito all'individuazione del quadro conoscitivo di riferimento. Si ribadisce, come già evidenziato negli elaborati "Pianificazione alternative progettuali messa in sicurezza risoluzione criticità SP23 tratto urbano (SP187-SP167) Comune di Massalengo. Documento di fattibilità", che la priorità principale resta la riqualificazione del tratto urbano dell'attuale SP23, che pertanto assume un livello di priorità alto. Tale intervento è ritenuto strategico per la risoluzione delle criticità esistenti e per garantire condizioni di sicurezza e funzionalità adeguate. Le intersezioni sulla variante alla SP23 devono inoltre risultare coerenti e funzionali rispetto agli sviluppi dei comparti produttivi previsti a nord-est e a sud-est della frazione Motta. In assenza di tali adeguamenti, la sola realizzazione della variante rischierebbe di non produrre i benefici attesi; al contrario, l'attivazione dei comparti senza una revisione delle intersezioni potrebbe accentuare le criticità attuali.

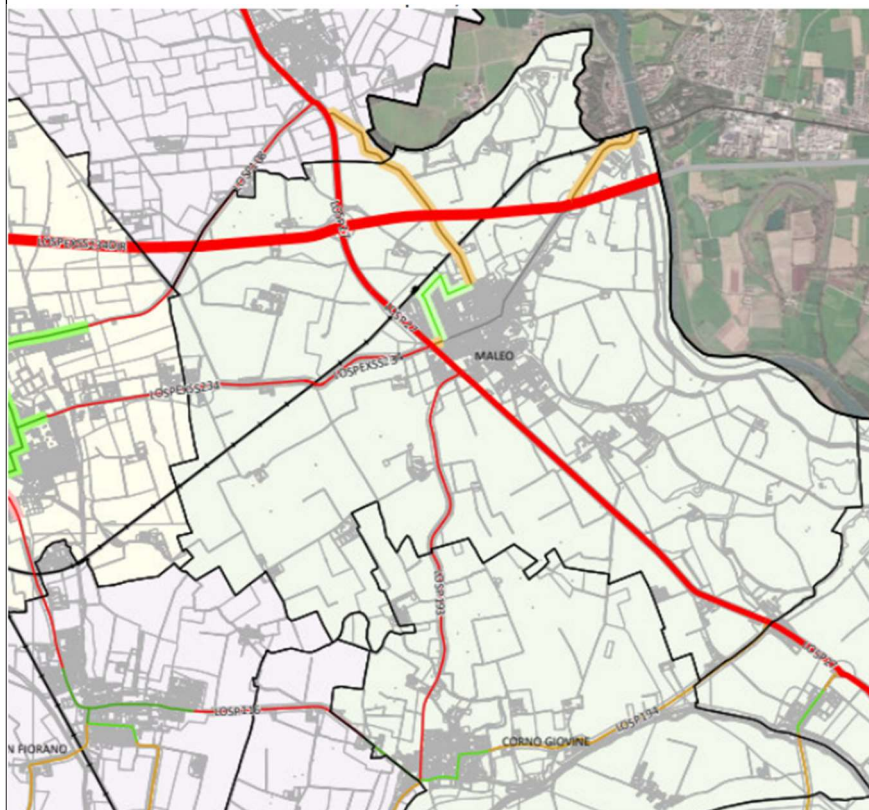
Alla luce di tali considerazioni, si evidenzia che la nuova tangenziale (variante alla SP23), anche in ragione del parziale finanziamento già disponibile e dello stato di avanzamento progettuale, può essere opportunamente riclassificata con un livello di priorità medio-alto. Resta fermo che, indipendentemente dalla scala delle priorità, nulla preclude la possibilità che un intervento classificato con priorità inferiore venga realizzato anticipatamente rispetto ad altri con priorità superiore, in funzione di opportunità finanziarie, procedurali o attuative. Infine, con riferimento al Documento di fattibilità sopra richiamato, si precisa che gli elaborati del PUMS recepiscono gli approfondimenti effettuati, individuando quale itinerario riservato a frontisti e ciclisti il tratto storico della SP187 posto poco più a nord, in sostituzione del tratto di variante alla SP187 precedentemente previsto.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità dell'intervento 4.e. Modifica della Tav. 7 e della Tav. 8 per quanto riguarda la giacitura dell'intervento 4.l.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI MALEO”		G
G. Stato di Accoglimento: PARZIALMENTE ACCOLTA	Prot.n. 7692 Del 09.03.2026	
Oggetto dell’osservazione: Buongiorno, consultando la cartografia Tav. 5 - SISTEMA DELLA VIABILITA': CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE ESISTENTE E IN REALIZZAZIONE - scenario di piano, con riferimento al territorio del comune di Maleo		
		
A mente della seguente legenda: Secondaria di 3° livello — Extraurbana provinciale — Extraurbana comunale Secondaria di 4° livello — Extraurbana provinciale — Extraurbana comunale		
Si rileva la seguente incongruenza: La ex SS 234, tra la rotonda d’intersezione tra la nuova SS234 e Pizzighettone (CR), è classificata come extraurbana comunale mentre dovrebbe essere classificata superiormente in quanto costituente l’allaccio principale, alla rete stradale regionale, di un capoluogo comunale, seppur di altra provincia, di 6 mila abitanti.		
Controdeduzione: Il tratto stradale richiamato dall’osservante non è di competenza provinciale, pertanto non si può dare seguito alla richiesta di modifica degli elaborati di piano per quanto attiene al cambio della competenza amministrativa, non essendo il PUMS lo strumento deputato a tale attribuzione. Per altro, condividendo il ruolo di connessione di tale tratto stradale indicato dall’osservante, si provvede a modificare la classe gerarchica della strada in oggetto, da “secondaria di 4° livello” a “secondaria di 3° livello”.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica della Tav. 5 per quanto riguarda la classe gerarchica del tratto stradale oggetto dell’osservazione.		
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “COMUNE DI MALEO”	G1
G1. Stato di Accoglimento: PARZIALMENTE ACCOLTA	Prot.n. 7693 Del 09.03.2026

Oggetto dell'osservazione:
Buongiorno,
consultando la cartografia SISTEMA DELLA VIABILITA': INTERVENTI PREVISTI E LIVELLO DI PRIORITA' REALIZZATIVA - quadro progettuale, con riferimento alla comunità di Maleo

N.	COMUNE DIRETTAMENTE INTERESSATO	DENOMINAZIONE INTERVENTO	TIPO DI INTERVENTO	LIVELLO DI TRAFFICO	LIVELLO DI INCIDENTALITÀ LUNGO L'ASSE STRADALE	RUOLO GERARCHICO DELLA STRADA	ALTRI FATTORI CONSIDERATI (es. avanzamento progettuale, contesto territoriale, ecc.)	PRIORITÀ INTERVENTO
10.d	Santo Stefano Lodigiano	SP116 variante di Santo Stefano Lodigiano	nuovo tracciato	ND	alto	bassa		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.a	Maleo	Opere sostitutive dei passaggi a livello di via Casa	manutenzione	medio-basso	medio	medio-bassa	in avanzato stato realizzativo	alta

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, forse perché non è stato misurato il livello di traffico; integra la direttrice piacenza – cremonese/cremasco, in generale, ed il collegamento principe dalla bassa bassa per Piacenza. Una sua solerte realizzazione avvicinerrebbe proficuamente Piacenza, grande città universitaria che esercita inevitabilmente la sua polarità 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 ben 6 mila abitanti).

Controdeduzione:
I livelli di priorità attribuiti agli interventi derivano da valutazioni effettuate a partire dalle informazioni oggettive disponibili.
Sebbene non siano disponibili rilievi di traffico specificatamente effettuati lungo la SP116, una più circostanziata considerazione del reale stato della circolazione su questo tratto stradale porta ad una rivalutazione della priorità dell'intervento 10.d, condividendo parzialmente la richiesta dell'osservante, ossia introducendo la modifica della priorità dell'intervento da “bassa” a “media” (non essendovi, per altro, ulteriori elementi oggettivi sufficienti per l'attribuzione di una priorità “alta”). Si precisa, comunque, che, indipendentemente dall'ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità inferiore venga realizzato prima di uno con priorità maggiore.
Per quanto riguarda, invece, l'intervento 11.i, la rivalutazione degli elementi oggettivi considerati (traffico, incidentalità, stato progettuale) rispetto alle condizioni del contesto non sono tali da indurre (come richiesto dall'osservante) ad una modifica della priorità rispetto a quella già attribuita. Si precisa, comunque, che, indipendentemente dall'ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità inferiore venga realizzato prima di uno con priorità maggiore.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:
Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la priorità dell'intervento 10.d.

Valutazione VAS:
Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “**COMUNE DI MALEO**”

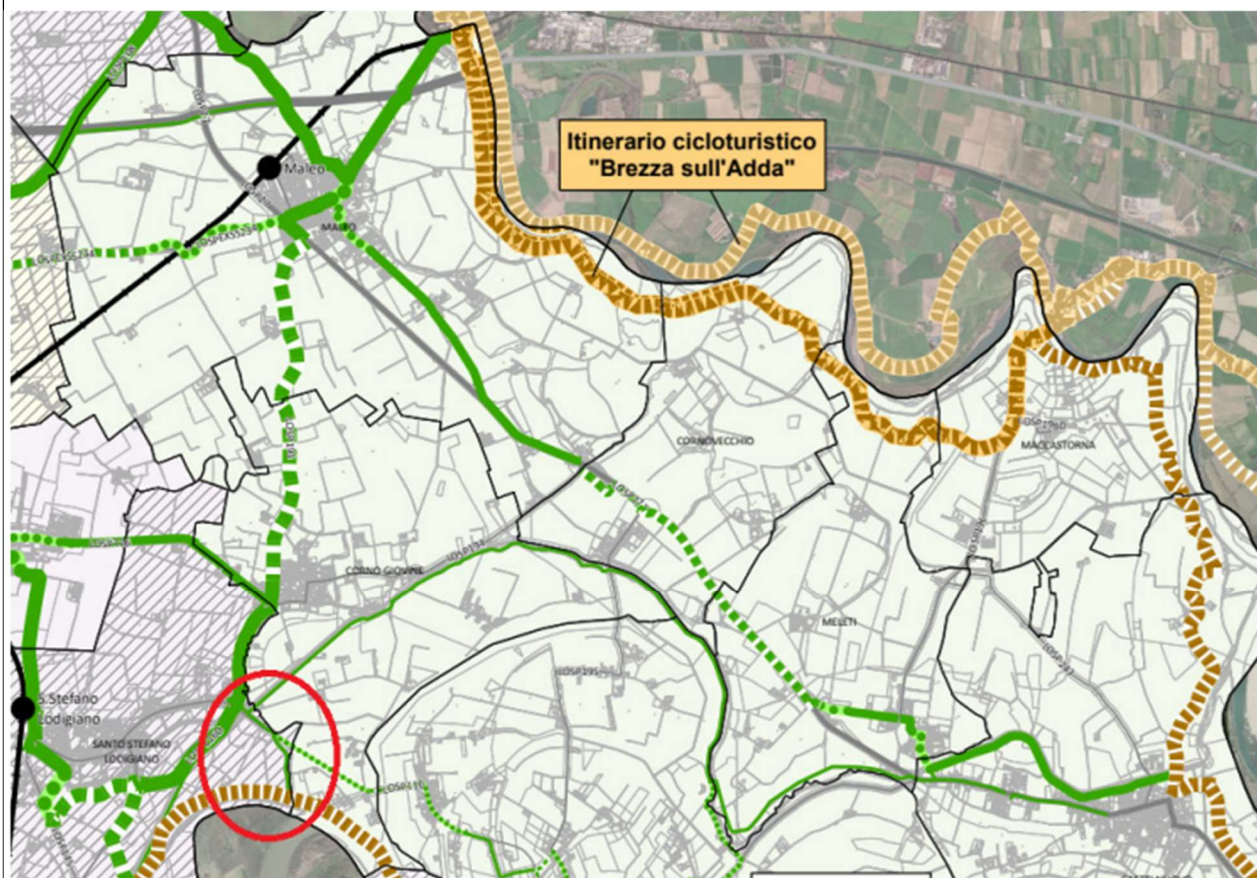
G2

G2. Stato di Accoglimento: ACCOLTA

Prot.n. 7694
Del 09.03.2026

Oggetto dell'osservazione:

Buongiorno,
consultando la cartografia tav 7 SISTEMA DELLA CICLABILITA': CLASSIFICAZIONE GERARCHICA DELLA RETE quadro progettuale, si formula la seguente osservazione: l'intero percorso tra l'attracco fluviale sul Po dei Morti della Porchera e l'attracco fluviale sull'Adda di Gera, parrebbe meritevole di classificazione superiore: oltre a collegare due attracchi fluviali cortocircuita la ciclovia nazionale Vento con la ciclovia regionale Brezza.



Si propone opportune modifica.

Controdeduzione:

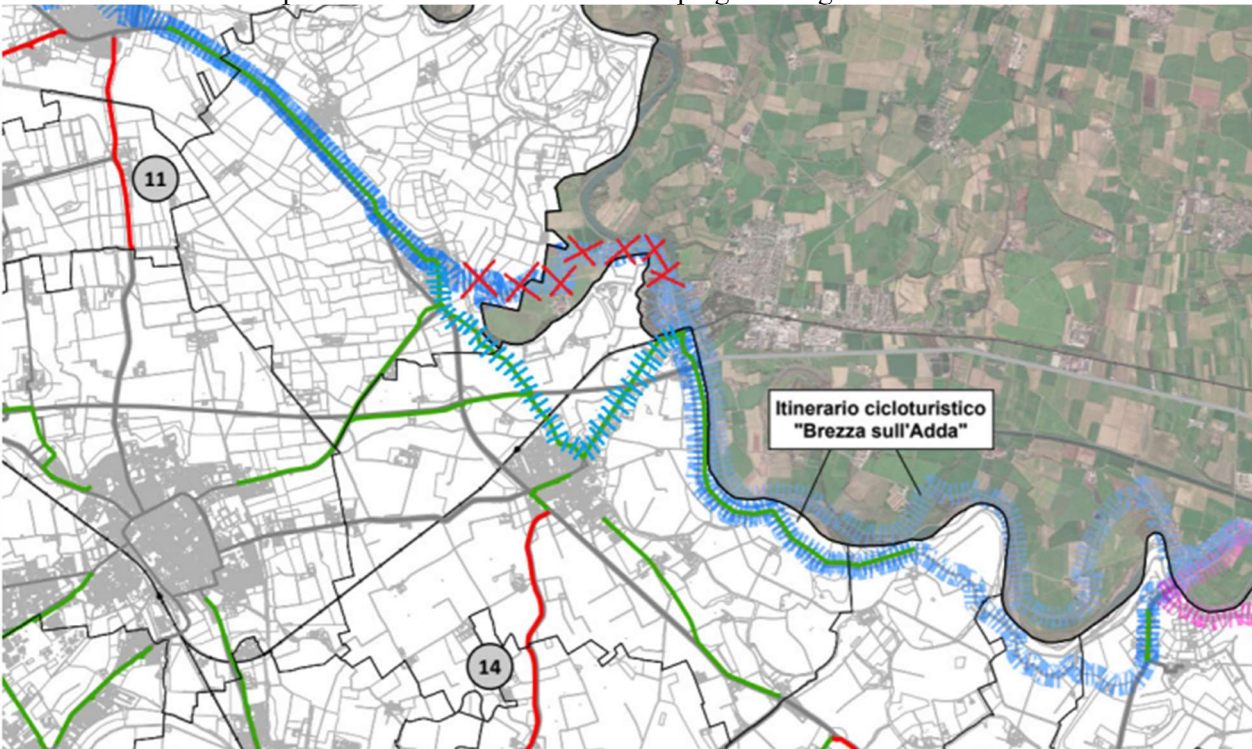
Medesima osservazione era pervenuta nell'ambito della procedura di VAS, venendo recepita già in quella sede, con adeguamento degli elaborati di piano e attribuzione del livello gerarchico di “itinerario ciclabile di 1° livello” alla tratta estesa tra l'Adda e il Po. In questa fase si recepisce l'ulteriore puntualizzazione indicata dall'osservante, attribuendo lo stesso livello gerarchico anche al tratto di itinerario ciclabile di accesso diretto all'attracco fluviale sul Po dei Morti della Porchera.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica delle Tav. 7 e Tav. 8 per quanto riguarda la classe gerarchica del tratto di itinerario ciclabile oggetto dell'osservazione.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI MALEO”		G3
G3. Stato di Accoglimento: ACCOLTA	Prot.n. 7695 Del 09.03.2026	
Oggetto dell’osservazione: Buongiorno, sono a richiedere di verificare il tracciato della ciclovia Brezza in quanto è stata approvata, in Commissione Regionale Territorio, una proposta di variante al Piano Regionale Mobilità Ciclistica, circa la ciclovia regionale n.3 – Adda, tesa ad ottimizzare il percorso: a fronte di un leggero allungamento si fruirà, in continuità con il resto dell’itinerario, di un percorso ciclopeditonale, in sede dedicata e pavimentata, anziché di un percorso su strade sterrate. La modifica, senza escludere altre località caposaldo (Cavacurta e Pizzighettone), condurrà i cicloturisti a toccare Maleo, un compatto centro abitato, di 3 mila abitanti, peraltro dotato di stazione ferroviaria, in grado di fornire servizi utili (dal ristoro al pernottamento) in un contesto gradevole: l’antico Borgo di Maleo, con la sua lunga storia, offre diverse emergenze: Castello Trecchi, Collegiata Insigne, imponente torre campanaria e l’adiacente loggiato comunale, Villa Trecchi, Chiesa dell’Annunciata, Arco Trecchi, Chiesa di San Pietro Martire, oltre a diverse altre composizioni architettoniche civili di pregio stratigrafico		
		
si propone opportuna modifica.		
Controdeduzione: Si prende atto della segnalazione dell’osservante in merito alla modifica del tracciato della ciclovia regionale n.3 – Adda nel tratto in Comune di Maleo, la cui proposta in variante al Piano Regionale Mobilità Ciclistica è stata approvata in Commissione Regionale Territorio, provvedendo a modificare il percorso dell’itinerario cicloturistico riportato nella cartografia del PUMS.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica delle Tav. 7 e Tav. 8 per quanto riguarda il tracciato del tratto di itinerario ciclabile oggetto dell’osservazione.		
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “**COMUNE DI MALEO**”

G4

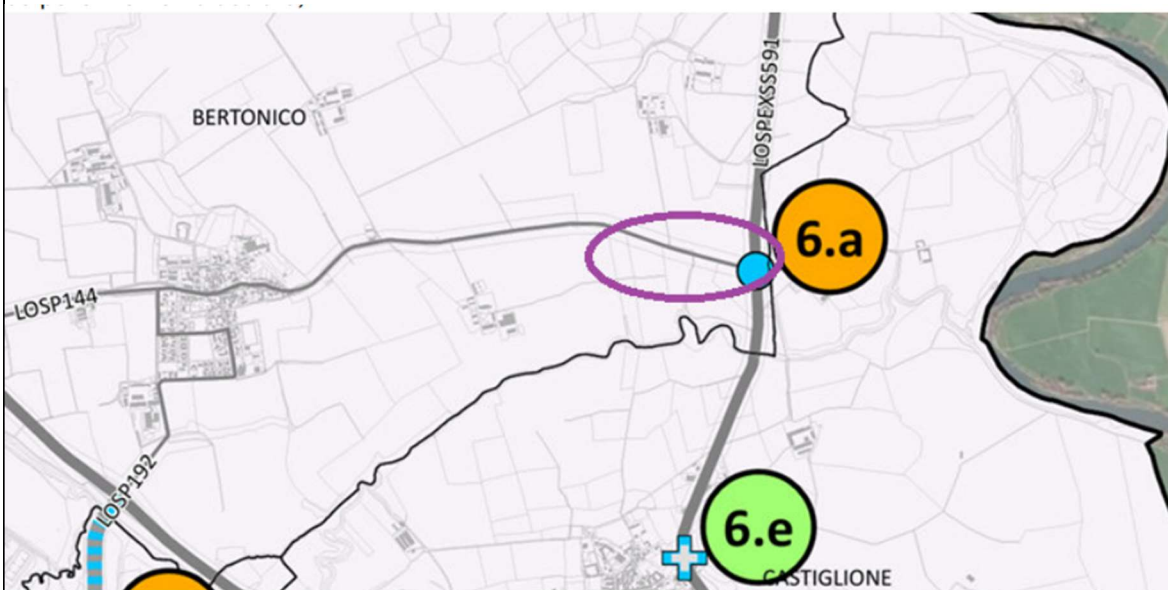
G4. Stato di Accoglimento: ACCOLTA

Prot.n. 8357
Del 16.03.2026

Oggetto dell'osservazione:

Buonasera,

con riferimento alla tavola 6, sono a chiedere di elevare l'urgenza dell'intervento 6.a prevedendo, ancor prima della rotatoria, l'allargamento dell'ultimo chilometro della SP144, già per troppo tempo colpevolmente tralasciato,



in quanto deputato a servire anche il TPL, anche futuro: non è tollerabile l'ipotesi di far transitare 64 corse al giorno su una carreggiata larga, si fa per dire, 3 metri e mezzo.



Linea di forza LEN7 “Codogno-Castiglione-Lodi” al servizio dei Comuni di Maleo, Castelgerundo,

Castiglione d'Adda, Bertonico, Turano Lodigiano, Mairago e S.Martino in Strada, collegandoli sia a Codogno (staz.FS), sia a Lodi (staz.FS).

Si propone quindi di prevedere, insieme alla rotatoria, anche il raddoppio dell'ultimo chilometro di SP 144 e di riconoscerne la debita priorità.

Controdeduzione:

Si recepiscono le indicazioni del PFTE dell'intervento relativo alla rotatoria tra la SPexSS591 e la SP144 che prevede anche la riqualificazione ed allargamento della sede stradale del tratto di SP144 che si innesta sull'intersezione stessa. L'intervento 6.a, alla luce della soluzione di cui al citato PFTE, di fatto soddisfa la richiesta avanzata dal proponente che, pertanto, viene così recepita negli elaborati del PUMS.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda la rappresentazione e la descrizione dell'intervento 6.a.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente **“COMUNE DI MALEO”**

G5

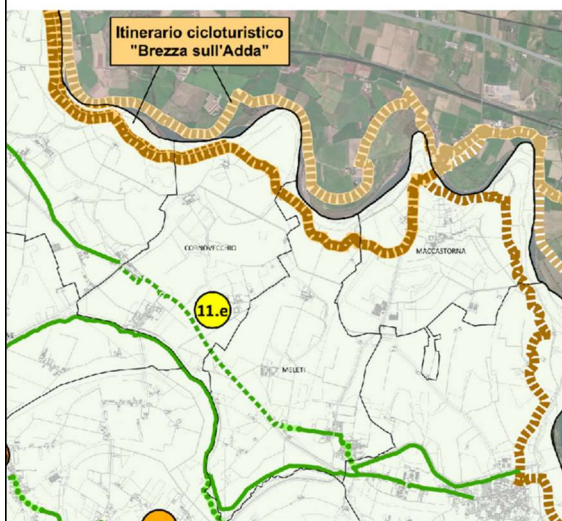
G5. Stato di Accoglimento: ACCOLTA

Prot.n. 8664
Del 16.03.2026

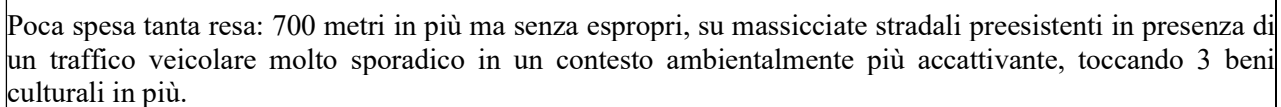
Oggetto dell'osservazione:

Buonasera,

con riferimento alla tavola 8, in riferimento all'intervento 11.e sono a richiedere di elevare l'urgenza, anche in relazione alla semplicità ed economicità realizzativa: anziché prevederne la realizzazione in affiancamento alla sp 27, in un tratto privo di banchina sterrata laterale, per cui sarebbero necessari dispendiosi espropri, propongo di prendere in considerazione l'attraversamento di Cornovecchio, anche per lambire la Chiesa della Purificazione della Beata Vergine Maria (Centro Parrocchiale) e la Villa Gattoni/Cattaneo, fino all' Antica Trattoria della Costa dove infilare la Strada Vicinale (quindi soggetta al pubblico transito) delle Fontane, attualmente interrotta ma ancora catastalmente presente (come strada), fino ad affiancarsi nuovamente alla SP 27 per raggiungere la località Santa Giuditta, frazione di Meleti.



Seguono stralci catastali:



Si condivide la proposta di modifica del tracciato dell'itinerario ciclabile di cui all'intervento 11.e, recependo negli elaborati del piano la soluzione del proponente.

Modifica delle Tav. 7 e Tav. 8 per quanto riguarda il tracciato dell'intervento ciclabile 11.e.

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Soggetto Proponente “COMUNE DI CASALETTO LODIGIANO”		H
H. Stato di Accoglimento: ACCOLTA	Prot.n. 8025 Del 10.03.2026	
Oggetto dell’osservazione: L'Amministrazione Comunale di Casaletto Lodigiano in quanto Ente interessato dal procedimento del PUMS in corso di redazione, In risposta alla comunicazione della Provincia di Lodi in merito all'avvenuta adozione della documentazione tecnica invia la presente osservazione. 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. 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. 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 Casaletto Lodigiano", successivamente confermato anche da un progetto esecutivo, che prevede la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a margine della S.P. 166 per con una lunghezza complessiva di circa 3,5 km. Obiettivo del progetto è mettere in collegamento fra loro le frazioni con il capoluogo, di connetterle alla rete ciclo-pedonale 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. 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). 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. 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. 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. 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. 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. 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.		
Controdeduzione: Si prende atto della proposta di riqualificazione ed ampliamento della SP166 avanzata dall’osservante, inserendo tale nuova opera tra gli interventi del PUMS con la sigla 4.j, con priorità “media”.		
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica della Tav. 6 e della tabella nel testo al cap. 9.1 – Azione STR.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda l’inserimento del nuovo intervento stradale indicato con la sigla 4.j.		
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS		

Soggetto Proponente “**COMUNE CRESPIATICA**”

I

I. Stato di Accoglimento: PARZIALMENTE ACCOLTA

Prot.n. 8198
Del 11.03.2026

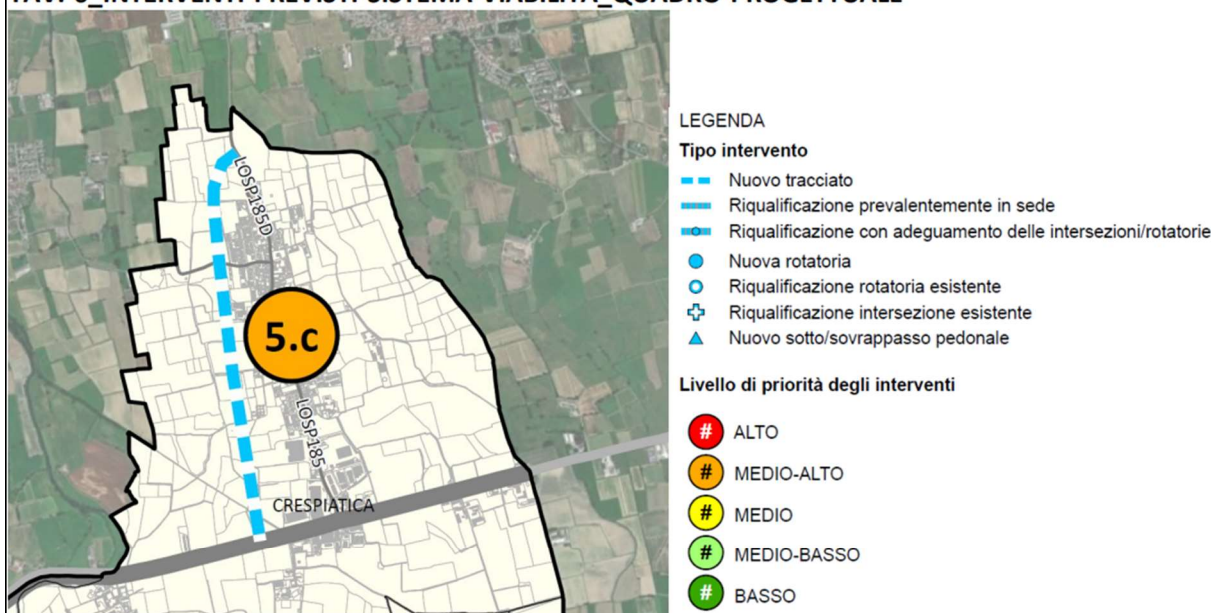
Oggetto dell'osservazione:

Richiamata la Vs. nota assunta al protocollo comunale N. 542 del 30.01.2026 ad oggetto “COMUNICAZIONE DI AVVENUTA ADOZIONE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLA PROVINCIA DI LODI, PUMS” con la quale è stato comunicato che la Provincia di Lodi con Delibera del Presidente n. 2 del 22.01.2026 ha adottato il PUMS, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Preso atto che i termini per la presentazione di osservazioni al PUMS sono stabiliti in 30 (trenta) giorni che decorreranno dalla data di pubblicazione sul BURL dell'avviso di adozione (11.02.2026) e quindi entro il 16.03.2026 ore 12:00.

Tutto ciò premesso, si espone quanto segue:

TAV.-6 _INTERVENTI-PREVISTI-SISTEMA-VIABILITA _QUADRO-PROGETTUALE



5 Abbadia Cerreto Corte Palasio Crespiatica	5.a	Abbadia Cerreto	Riqualficazione SP124 tra Corte Palasio-Abbadia Cerreto-Casaleto Ceredano (CR)	riqualificazione	ND	medio-basso	bassa	Funzionale all'aumento della sicurezza (anche ai fini fruttivi), tenendo conto delle difficoltà realizzative dovute alle condizioni del contesto	alta
	5.b	Corte Palasio	SP124 variante di Corte Palasio - Fraz. Cadilana	nuovo tracciato	ND	basso	bassa	Funzionale all'aumento della sicurezza (anche ai fini fruttivi), tenendo conto delle difficoltà realizzative dovute alle condizioni del contesto	alta
	5.c	Crespiatica	SP185 variante di Crespiatica	nuovo tracciato	ND	medio-basso	bassa	Funzionale all'aumento della sicurezza in considerazione delle condizioni del contesto	medio-alta

Al riguardo si ritiene opportuno precisare quanto segue:

- la S.P. N. 185 che attraversa l'abitato di Crespiatica è una strada a doppio senso di marcia che, dall'incrocio con via dei Marzi e l'incrocio con via Dall'Oro, vede un consistente ripetersi di restringimenti e allargamenti di carreggiata. In merito si richiama ed allega la nota prot. 1222 del 04.03.2025 inviata a Regione Lombardia nella quale è ben evidenziato il problema di sicurezza e viabilistico che questa situazione comporta. A ciò si aggiunge che, dove la strada si restringe, la percorrenza resta comunque aperta in doppio senso (anche a mezzi pesanti del trasporto pubblico locale ed agricoli) in promiscuità alla viabilità ciclo-pedonale, fatto che mette quotidianamente in pericolo chi percorre il centro del paese. Si aggiunge inoltre che molte sono state le segnalazioni di tamponamenti e sfregamenti da parte di mezzi di vario genere dei muri privati che affacciano sulle vie Roma e Dall'Oro, questo ad ulteriore dimostrazione della pericolosità della situazione viabilistica in essere.
- negli ultimi mesi la viabilità centrale di Crespiatica (Via Dante, Via Roma e Via Dall'oro) è stata fortemente stravolta a causa delle opere di rifacimento della condotta fognaria.

La limitazione parziale, e per alcune settimane completa interruzione della viabilità carrale, ha evidenziato tutti i limiti dell'avere un'unica strada che percorre l'abitato. Questa situazione ha anche portato alla luce quanto la S.P. N.185 sia un percorso che risulta strategico non solo per i residenti di Crespiatica, ma anche per i limitrofi Comuni di Dovera, Monte Cremasco e Vaiano Cremasco che sono collegati alla S.P. N. 235 proprio dalla S.P. N. 185.

In questi mesi di lavori stradali, chi abita a nord di Crespiatica ed aveva necessità di raggiungere la parte sud del paese anche per lavoro (la zona industriale ed artigianale si trova in prossimità della S.P. N. 235) ha dovuto obbligatoriamente raggiungere il limitrofo territorio di Bagnolo Cremasco e successivamente Monte Cremasco, nonché passare da Lodi e Dovera per bypassare tale cantiere.

Viceversa chi abita a sud e per qualche motivo ha dovuto raggiungere in auto la zona nord ha dovuto percorrere il medesimo percorso passando da Bagnolo Cremasco o Lodi.

La completa mancanza di una viabilità alternativa ha creato un forte disservizio per quanto concerne il trasporto pubblico scolastico e non scolastico, oltretutto per i mezzi di soccorso, costretti a prevedere nelle loro uscite un tragitto ben più lungo.

Oltre ai problemi di ristrettezza della carreggiata, il recente blocco del traffico ha dato evidenza di come la S.P. N. 185 non sia una viabilità meramente vissuta dalla cittadinanza di Crespiatica, bensì arteria strategica per il collegamento dai limitrofi comuni (Dovera, Monte Cremasco e Vaiano Cremasco) con la S.P. N. 235 "Lodi-Crema".

Negli orari di apertura degli uffici comunali, molte sono state le lamentele ricevute da cittadini residenti e anche non residenti, il tutto senza contare le comunicazioni giunte a mezzo email e social. Tutto ciò premesso, con la presente ci preme evidenziare come non si comprenda come la "variante di Crespiatica" venga classificata dal P.U.M.S. come "medio-alta" rispetto alle criticità evidenziate, ponendola come terza (ed ultima) in ordine di priorità rispetto agli interventi da svolgersi nel comparto 5 del piano.

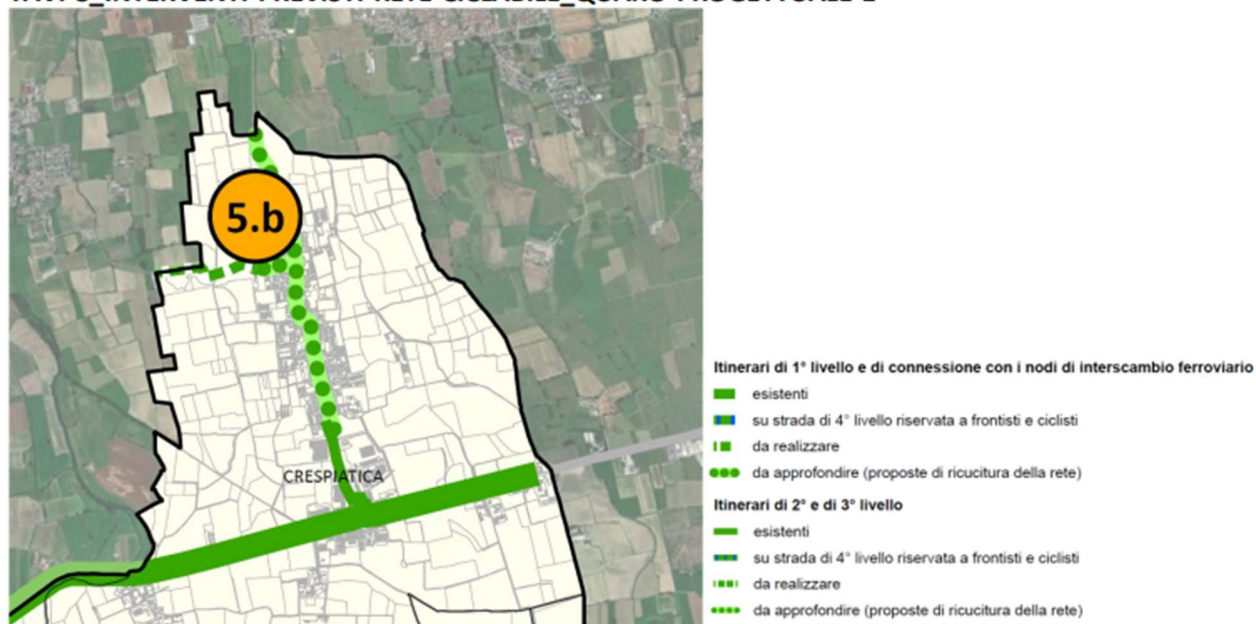
Il bacino servito dalla S.P. N. 185 risulta avere una consistenza di residenti di circa 11.756 abitanti (Crespiatica 2.222 abitanti, Dovera 3.729 abitanti, Monte Cremasco 2.241 abitanti, Vaiano Cremasco 3.564 abitanti, dati ISTAT al 01.01.2025), ben più alta rispetto al comparto Abbazia Cerreto – Corte Palasio (totale 1.783 abitanti, dati ISTAT al 01.01.2025) servito dalla S.P. N. 124. Gli interventi però qui hanno ricevuto una valutazione di priorità più alta rispetto alla "Variante di Crespiatica".

Altresì, a supporto della tesi sopra evidenziata, con risorse proprie, il Comune di Crespiatica ha svolto nel febbraio del 2025, una rilevazione dei volumi di traffico lungo la S.P. N. 185 con un dispositivo posto all'altezza del civico 76, per otto giorni consecutivi 24h/24h. I dati scaturiti, fanno emergere che, in otto giorni, sono transitati 21.730 veicoli.

A fronte di quanto espresso si ritiene di proporre una revisione dei parametri con i quali sono state definite la priorità delle opere previste per la viabilità nell'ambito del bacino 5 del territorio, poiché è inaccettabile che la situazione di pericolosità e disagio evidenziata risulti avere una priorità inferiore rispetto agli altri interventi previsti nel P.U.M.S. come "medio-alta" rispetto alle criticità evidenziate, ponendola come terza (ed ultima) in ordine di priorità rispetto agli interventi da svolgersi nel comparto 5 del piano.

Il bacino servito dalla S.P. N. 185 risulta avere una consistenza di residenti di circa 11.756 abitanti (Crespiatica 2.222 abitanti, Dovera 3.729 abitanti, Monte Cremasco 2.241 abitanti, Vaiano Cremasco 3.564 abitanti, dati ISTAT al 01.01.2025), ben più alta rispetto al comparto Abbazia Cerreto – Corte Palasio (totale 1.783 abitanti, dati ISTAT al 01.01.2025) servito dalla S.P. N. 124. Gli interventi però qui hanno ricevuto una valutazione di priorità più alta rispetto alla "Variante di Crespiatica".

TAV.-8_INTERVENTI-PREVISTI-RETE-CICLABILE_QUARO-PROGETTUALE-1



Il territorio di Crespiatica ha, in convenzione con il Comune di Monte Cremasco e su incarico affidato a Consorzio.IT la progettazione del collegamento ciclo pedonale tra i due comuni.

A tal proposito, si propone che il tratto menzionato rientri NON tra i tratti “da approfondire (proposte di ricucitura della rete)” ma nei tratti “DA REALIZZARE”.

Al seguente link è possibile scaricare l’attuale fase di elaborazione del progetto in corso:

https://drive.google.com/drive/folders/15j_0iL8UwNXfsQOpFtH0-WeCuvsRtaaN?usp=drive_link

In allegato all’osservazione è presente la nota trasmessa all’Assessore alle Infrastrutture e Opere Pubbliche di Regione Lombardia in data 04.03.2025.

Controdeduzione:

I livelli di priorità attribuiti agli interventi derivano da valutazioni effettuate a partire dalle informazioni oggettive disponibili. La rivalutazione degli elementi oggettivi considerati per l’intervento 5.c in variante alla SP185 non è tale da indurre (come richiesto dall’osservante) ad una modifica della priorità rispetto a quella già attribuita. Si precisa, comunque, che, indipendentemente dall’ordine di priorità, nulla vieta che un intervento di priorità inferiore venga realizzato prima di uno con priorità maggiore.

Si prende atto del PFTE del tracciato ciclabile indicato dall’osservante, provvedendo a inserirlo tra gli interventi del PUMS con la sigla 5.c e attribuendogli una priorità “medio-alta”.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 7, della Tav. 8 e della tabella nel testo al cap. 9.2 – Azione CIC.2 del Quadro Progettuale per quanto riguarda l’inserimento del nuovo intervento ciclabile indicato con la sigla 5.c.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

PARERI

Soggetto “A.R.P.A. LOMBARDIA”		01
PARERE POSITIVO	Prot.n. 4700 Del 12.02.2026	
Con riferimento alla Vostra richiesta di espressione di parere della scrivente Agenzia, pervenuta con nota acquisita al prot. ARPA n. 15172 del 30/01/2026, relativamente al Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile, adottato con deliberazione del Delibera del Presidente n. 2 del 22.01.2026, si comunica quanto segue. In coerenza con la normativa vigente in materia di Valutazione Ambientale Strategica (d.lgs. 152/2006, Parte II; L.R. 12/2005, art. 4; D.G.R. 9/761/2010), ARPA, in qualità di Soggetto competente in materia ambientale, ha partecipato al procedimento di Verifica di assoggettabilità a VAS relativo al piano in oggetto, trasmettendo il proprio contributo tecnico sui documenti di Rapporto preliminare e di Rapporto Ambientale (protocolli ARPA n. 22189 del 13/02/2025 e n. 181467 del 07/11/2025). Si prende atto che i contenuti dei contributi sopra citati risultano essere stati recepiti nella scheda “J” del documento di osservazioni/controdeduzioni allegato al parere motivato pubblicato sul portale regionale SILVIA di Regione Lombardia, pertanto, non si ritiene di dover aggiungere ulteriori elementi.		
Commento: L’ Ente conferma il corretto recepimento dei contenuti del precedente contributo trattato nell’ambito della procedura di VAS.		
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 “ATS MILANO CITTÁ METROPOLITANA”		02
PARERE POSITIVO	Prot.n. 8427 Del 12.03.2026	
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. 55101 del 12/03/2026), si ritiene che la Provincia di Lodi abbia dato riscontro alle richieste effettuate con nota del 12/11/2025 (prot. ATS Milano n. 238630). Visto quanto sopra, non si rilevano ulteriori osservazioni in merito.		
Commento: L’Ente conferma il corretto recepimento dei contenuti del precedente contributo trattato nell’ambito della procedura di VAS.		
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 “REGIONE LOMBARDIA”		03
PARERE POSITIVO CON OSSERVAZIONI	Prot.n. 8753 Del 16.03.2026	
In riferimento al parere trasmesso con nota Protocollo S1.2025.0001395 del 17/02/2025, si ribadisce la richiesta di integrare gli elaborati cartografici di piano, dando evidenza della dotazione infrastrutturale relativa agli impianti ferroviari merci. In particolare, si richiede di rappresentare in cartografia i due raccordi industriali di Casalpusterlengo, il raccordo industriale di Tavazzano e la piattaforma logistica di Lodi, impianti tutti afferenti al corridoio Ten-T Mediterraneo. Al riguardo vi rimandiamo agli approfondimenti sull’argomento al seguente link: https://epir.rfi.it/arcgis/apps/sites/#/epir. Al fine di garantire coerenza con gli obiettivi del PRSS e, soprattutto, con le strategie del PRMT (adottato con DGR XII/5025 del 22/09/2024), in materia di intermodalità, si chiede, inoltre, di sviluppare un’analisi che metta in evidenza la piattaforma logistica di Lodi come nodo presupposto per l’individuazione di ulteriori ATI, previa la necessaria valutazione della sostenibilità del carico urbanistico e dei flussi di traffico generati sulla viabilità dal nodo. Vi invitiamo inoltre a rettificare quanto riportato a pag. 59 del quadro progettuale, siccome nel territorio milanese non è presente alcun interporto, ma bensì sono presenti terminal intermodali.		
Commento: Come richiesto da Regione Lombardia, si provvede ad integrare gli elaborati cartografici di piano con l’indicazione dei raccordi ferroviari industriali di Casalpusterlengo e di Tavazzano e la piattaforma logistica di Lodi. Si provvede, inoltre a rettificare quanto riportato a pag. 59 del quadro progettuale, specificando la presenza di terminal intermodali nel territorio milanese e non di interporti. In merito alla richiesta formulata da Regione Lombardia, volta a sviluppare un’analisi che individui la piattaforma logistica di Lodi quale nodo presupposto per l’individuazione di ulteriori Ambiti Territoriali di Intervento (ATI), si rappresenta quanto segue. Il PUMS, in coerenza con le scelte strategiche già consolidate nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ha assunto un’impostazione fondata su criteri di sostenibilità territoriale e trasportistica che non identificano un unico polo logistico quale elemento generatore di ulteriori ambiti, bensì una rete distribuita di localizzazioni potenziali. In particolare, il PTCP ha già individuato le ATI a vocazione logistica privilegiando: • la prossimità ai caselli autostradali, al fine di minimizzare l’impatto del traffico pesante sulla viabilità ordinaria; • il riuso e la rifunzionalizzazione di aree dismesse o sottoutilizzate, anche in ambito periurbano e in prossimità della città di Lodi, in un’ottica di contenimento del consumo di suolo. Tale impostazione risponde pienamente agli obiettivi di sostenibilità del carico urbanistico e di mitigazione degli impatti viabilistici, in quanto evita la concentrazione eccessiva dei flussi su un unico nodo infrastrutturale, che potrebbe determinare criticità rilevanti in termini di congestione e pressione sulla rete locale. Con riferimento specifico alla piattaforma logistica di Lodi, si evidenzia che essa rappresenta certamente un’infrastruttura rilevante nel sistema provinciale, ma non può essere assunta quale unico elemento ordinatore per l’individuazione di ulteriori ATI. Una simile impostazione risulterebbe infatti: • non coerente con la logica policentrica già adottata dal PTCP; • potenzialmente critica sotto il profilo della sostenibilità dei flussi di traffico, in quanto determinerebbe una polarizzazione degli spostamenti merci su un unico ambito; • meno efficace rispetto a una distribuzione equilibrata delle funzioni logistiche sul territorio, in grado di intercettare direttamente i flussi in prossimità della rete autostradale primaria. Si sottolinea inoltre che il PUMS già integra, a livello strategico, i principi di intermodalità richiamati dal PRMT, promuovendo il rafforzamento dei nodi esistenti e il miglioramento delle connessioni tra le diverse		

modalità di trasporto, senza tuttavia vincolare lo sviluppo degli ATI a un'unica piattaforma. Alla luce di quanto sopra, si ritiene che l'impostazione adottata dal PUMS, in continuità con il PTCP, garantisca un adeguato equilibrio tra sviluppo logistico, sostenibilità territoriale e gestione dei flussi di traffico, risultando coerente con gli obiettivi regionali senza necessità di ulteriori approfondimenti centrati esclusivamente sulla piattaforma logistica di Lodi. Resta ferma la disponibilità ad approfondire, in sede di modifica del PTCP o attuativa di particolari contesti, specifiche valutazioni di sostenibilità dei singoli ambiti, qualora ne ricorrano le condizioni.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Modifica della Tav. 4 con l'inserimento dei raccordi e della piattaforma logistica richieste.

Modifica nel testo a pag. 59 del Quadro progettuale.

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS

Specifiche tecniche e precisazioni

In merito al contributo del **Consorzio di Bonifica Muzza Bassa Lodigiana** (Prot. n. 37620 del 11.11.2025), si conferma quanto evidenziato nell'ambito della procedura di VAS. A fini chiarificatori, si riportano le seguenti precisazioni:

- **TAV.2** – Con riferimento alle strade alzaie dei canali consortili richiamate dall'osservante, si evidenzia che il PUMS recepisce sostanzialmente la programmazione di livello regionale, alla quale si rinvia. Si precisa inoltre che tali tracciati sono individuati quali "itinerari ciclabili" e non come "piste ciclabili" in senso stretto; le modalità di utilizzo e le eventuali regolamentazioni sono demandate alle successive fasi di concertazione e progettazione, da svilupparsi in coordinamento tra i soggetti competenti.
- **TAV.3** – Pur condividendo le finalità e la rilevanza dell'intervento richiamato, si evidenzia che la tavola in oggetto è finalizzata prioritariamente all'individuazione di interventi volti a incrementare la diversificazione e la funzionalità degli spostamenti casa-lavoro, migliorando la competitività del trasporto pubblico, riducendo i tempi di percorrenza e contribuendo alla diminuzione delle emissioni climalteranti.
- **TAV.4** – Si prende atto di quanto evidenziato dall'osservante. Si demanda alle successive fasi progettuali delle singole opere previste dal PUMS la verifica puntuale delle eventuali interferenze con il reticolo idrico, nonché la conformità alle disposizioni normative e regolamentari vigenti in materia di polizia idraulica e di invarianza idraulica e idrogeologica.
- **TAV.8** – I tracciati individuati costituiscono itinerari ciclabili finalizzati alla valorizzazione e fruizione del territorio. Anche in questo caso, le modalità di utilizzo saranno definite nelle successive fasi di concertazione e progettazione, attraverso il coinvolgimento dei soggetti competenti.

In merito al contributo del **Comune di Codogno** (Prot. n. 38246 del 17.11.2025), si conferma quanto già riportato nella procedura di VAS. A fini chiarificatori, si evidenzia che l'eventuale accoglimento delle richieste formulate presuppone la trasmissione e la disponibilità, da parte degli uffici tecnici provinciali, dei relativi progetti delle infrastrutture ciclabili. In assenza di tali elaborati progettuali, le richieste avanzate non determinano modifiche agli elaborati di piano.

Tenuto conto dei **Criteri regionali per la classificazione funzionale delle strade provinciali** e del confronto con i criteri adottati dal PUMS per la classificazione gerarchica della rete stradale esistente (di cui alla tabella seguente), si procede alla modifica della **Tav. 5**, con particolare riferimento alla riassegnazione del livello gerarchico di alcune strade provinciali. Tale aggiornamento è finalizzato a garantire una maggiore coerenza tra la classificazione regionale e quella del PUMS, fermo restando che quest'ultima presenta un maggiore livello di dettaglio e articolazione alla scala provinciale.

Gerarchia strada PUMS Prov. LO	Requisiti	Corrispondenza con la classificazione funzionale regionale e (DGR n. XII/4645/2025) e con il Codice della Strada
Extraurbana principale	- Tipo A da Codice della Strada. - Tipo B da Codice della Strada. - Di competenza di Autostrade per l'Italia, ANAS o Città Metropolitana di Milano.	Interesse regionale R1 Tipologia Codice della Strada: A – B
Secondaria di 1° livello	- Dorsali di attraversamento del territorio provinciale. - Collegamento principale con le Province contermini. - Competenza provinciale o di ANAS, extraurbana.	Interesse regionale R2 Tipologia Codice della Strada: C – D
Secondaria di 2° livello	- Connessione principale tra gli Ambiti territoriali. - Collegamento ulteriore con le Province contermini. - Competenza provinciale, extraurbana o urbana.	Interesse provinciale P1 Tipologia Codice della Strada: C – E
Secondaria di 3° livello	- Connessione reciproca tra Ambiti territoriali limitrofi. - Competenza provinciale o comunale, extraurbana o urbana.	Interesse provinciale P2 Tipologia Codice della Strada: C – E

Secondaria di 4° livello	- Collegamenti intercomunali all'interno di ciascun Ambito territoriale. - Competenza provinciale o comunale, extraurbana o urbana.	Interesse locale L Tipologia Codice della Strada: E – F
--------------------------	--	---