

**CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI****PERVENUTI NEL PERCORSO VAS DEL PUMS DEL COMUNE DI LODI**

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE
COMPRESIVO DEL PGTU DEL COMUNE DI LODI PUMS

La documentazione relativa al PUMS del comune di Lodi, comprensivo del PGTU; è stata messa a disposizione sul sito SIVAS della Regione Lombardia e sul sito del Comune di Lodi a partire dal giorno 31/10/2025; entro il termine del 16/12/2025 sono pervenute e sono state protocollate le osservazioni di seguito indicate:

OSSERVAZIONI:

Data	Protocollo	Soggetto proponente	Codice
09/12/2025	87248	GIOIA ENRICA	A
10/12/2025	87704	AP RETI GAS NORTH SPA	B
10/12/2025	87731	PROVINCIA DI LODI	C
11/12/2025	88142	SARONNI ROBERTO	D
11/12/2025	88207	L'ERBOLARIO SRL	E
15/12/2025	88606	AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DIPARTIMENTO DI LODI E PAVIA	F
15/12/2025	88673	CIRCOLO LODIVERDE APS	G
15/01/2026	2596	CONSULTA AMBIENTE TERRITORIO E CLIMA	H1
14/01/2026	2341	ASSOCIAZIONE FIAB LODI CICLODI APS	H2
15/12/2025	88678	GIACOMO ANTONIO	I
15/12/2025	88671	SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI	J
15/12/2025	88860	ATS CITTA' METROPOLITANA DI MILANO	K

OSSERVAZIONI TARDIVE - ULTERIORI CONTRIBUTI:

Data	Protocollo	Soggetto proponente	Codice
16/12/2025		ASSOCIAZIONE LUCA COSCIONI	L
16/12/2026	89000	UFFICIO D'AMBITO	M
16/12/2026	89005	GIOIA ENRICA	N
17/12/2025	89266	MINERO MICHELA	O



Soggetto Proponente “GIOIA ENRICA”	A
Prot.n. 87248 del 09.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: propone l’istituzione di parcheggi di interscambio (Park & Ride) in aree periferiche (ospedale, via Milano, zona Faustina, oltre Adda), integrati con navette e tariffe competitive, per ridurre il traffico privato in centro. Segnala inoltre criticità al semaforo di via Mazzini/Secondo Cremonesi e la mancanza di misure concrete per la sicurezza dei ciclisti all’incrocio Rimembranze/Milite Ignoto. <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Per quanto riguarda la necessità di parcheggi di interscambio e l’integrazione con il trasporto pubblico: il PUMS contempla quanto richiesto dall’ Osservante ossia il potenziamento dei parcheggi esistenti con possibilità di realizzazione multipiano non solo per soddisfare le esigenze delle funzioni circostanti ma anche come parcheggi sulle direttrici di penetrazione della città. Si ricorda che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica della mobilità e non uno strumento urbanistico, e quindi fornisce un’indicazione, a livello strategico e localizzativo di massima, di dove potrebbe essere opportuno realizzare nuovi parcheggi, un’indicazione che ha però valore di indirizzo pianificatorio, non di previsione urbanistica cogente. L’introduzione della previsione di dettaglio della nuova offerta di sosta su nuove aree sarà di competenza del PGT (Piano di Governo del Territorio), anche in relazione all’eventuale L’integrazione con il Trasporto Pubblico è fondamentale ed è prevista dal PUMS. Si precisa però che il collegamento tra parcheggi di interscambio periferici ed il resto della città non è necessario che avvenga per mezzo di navette dedicate, in quanto questa funzione può essere espletata dalla normale rete urbana, estesa ed adattata secondo le necessità, con una migliore sostenibilità economica rispetto alle navette dedicate, che avrebbero costi molto elevati, e con una maggiore comodità per l’utente. La Politica tariffaria dei parcheggi è un tema proprio del PUMS. Nel caso specifico, tra l’altro, Il Piano Particolareggiato della Sosta che è un altro strumento di settore del PUMS, è già disponibile e recentemente fatto proprio dalla Giunta e dal Consiglio Comunale. La politica tariffaria relativa al trasporto pubblico compete all’Agenzia del TPL (Trasporto pubblico Locale). Al fine di ridurre le criticità esistenti dell’intersezione Cremonesi-Mazzini il PUMS propone una riqualificazione dell’intersezione semaforizzata e dei relativi tempi. Le modalità di funzionamento, la durata delle rispettive fasi è demandata alle fasi successive e ai necessari approfondimenti progettuali. Analogamente le modalità di messa in sicurezza dell’intersezione Milite Ignoto-Rimembranze affinché siano garantite la sicurezza della componente attiva ed adeguata visibilità ai conducenti dei veicoli a motore è demandata alle fasi successive e ai necessari approfondimenti progettuali.	
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 “ AP RETI GAS NORTH SPA ”	B
Prot.n. 87704 del 10.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Esprime nulla osta, chiedendo che eventuali modifiche infrastrutturali vengano comunicate in fase progettuale per verificare interferenze con le reti del gas.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS; pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Si ricorda che è demandata alle successive fasi della progettazione delle singole opere con potenziali interferenze con la rete di distribuzione del gas metano oggetto dell’osservazione, la verifica puntuale dell’eventuale sussistenza di interferenza e la valutazione delle conseguenti necessarie modifiche agli impianti esistenti.	
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 “PROVINCIA DI LODI”	C
Prot.n. 87731 del 10.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Formula tre osservazioni al PUMS del Comune di Lodi. In primo luogo, chiede di valutare l'incremento degli stalli di sosta liberi in prossimità del polo universitario, eventualmente con la realizzazione di un nuovo parcheggio, in considerazione della distanza dell'ateneo dalle residenze e dell'uso diffuso dell'auto da parte di studenti e docenti. In secondo luogo, riguardo all'ipotesi di collegamento ciclopedonale presso la Cascina Prevostura, chiede di chiarire se siano previste forme di finanziamento per realizzarlo, segnalando che tale intervento non risulta attualmente nel PUMS provinciale e che il polo universitario è già servito da un asse ciclopedonale dal centro e dalla stazione. Infine, sul piano procedurale, la Provincia comunica che è necessario trasmettere un'istanza di screening di incidenza alla Provincia stessa, in qualità di Autorità competente, con l'allegato E previsto dalle DGR n. 4488/2021 e n. 5523/2021.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. In linea di massima si condivide il contenuto dell’osservazione, si ritiene che un nuovo parcheggio nella zona dell’università, possa essere utile in relazione alla proposta di una nuova stazione ferroviaria a servizio dell’univesità e comunque come servizio di interscambio. Il percorso prioritario di collegamento dalla città di Lodi verso l’università si conferma essere garantito dal percorso esistente con sottopasso alla SS9 Emilia, oltre al miglioramento del collegamento in località via del Sandone. Altri ipotesi richiamate dal PUMS dovranno certamente essere adeguatamene approfondite e supportate nelle fasi successive sia in termini localizzativi che tipologici, oltre al necessario reperimento di forme di finanziamento per la concretizzazione dell’ipotesi stessa. Si segnala, inoltre, che l’ALLEGATO E Modulo per la verifica di corrispondenza con la prevalutazione regionale, relativo alla procedura di VINCA, è stato inviato alla Provincia di Lodi in data 18/02/2026 (Prot. 11079/fasc. 5). Pertanto, l’osservazione non comporta una modifica agli elaborati di piano.	
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 “SARONNI ROBERTO”	D
Prot.n. 88142 del 11.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Chiede lo stralcio della previsione di una nuova fermata ferroviaria in località Cascina Carazzina/Loc. Polledra, in quanto ricadrebbe all'interno delle zone di danno dello stabilimento Innocenti Depositi (a rischio di incidente rilevante, D.Lgs. 105/2015), in contrasto con l'ERIR comunale e con gli strumenti di pianificazione sovraordinata (PTCP, PTR, piani RFI).</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell'Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Sono chiare ed evidenti le indicazioni del PTCP provinciale vigente e il PUMS non è in contrasto con il medesimo, ne pone in secondo piano il tema della sicurezza, in quanto la possibilità di verificare l’effettiva percorribilità dell’istituzione di una nuova fermata ferroviaria e la sua effettiva localizzazione sono demandate agli organi sovralocali e competenti, ricomprendendo Regione Lombardia ed RFI, ecc.. Il PUMS non individua infatti sulle tavole cartografiche la nuova fermata ferroviaria proprio in virtù di quanto innanzi citato. Si richiama il cap. 3.1, pagina 35 del PUM (2009) che, per quanto attiene alla localizzazione della stazione ferroviaria riprende le previsioni del PGT, il quale individua nella tavola tematica la stazione ferroviaria, non avendo alcuna valenza di effettiva localizzazione, trattandosi di possibile scenario.	
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 “L'ERBOLARIO SRL”	E
Prot.n. 88207 del 11.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Segnala problemi per le zone industriali di Viale Milano/San Grato: chiede potenziamento del TPL con orari compatibili con i turni di lavoro, colonnine di ricarica elettrica, bike/car sharing, manutenzione stradale, sicurezza delle piste ciclabili e un attraversamento pedonale su Viale Milano.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell'Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Il PUMS tiene conto della programmazione dell’offereta di trasporto pubblico effettuata dall’autorità di bacino quale soggetto competente e contempla quegli interventi volti a favorire e incentivarne l’uso. Orari di lavoro così specifici, come indicati dall’osservante, richiedono anche proposte di compartecipazione da parte delle stesse imprese interessate che dovranno essere formulate in coordinamento dai rispettivi mobility manager di ogni azienda al fine di individuare di concerto con il Comune e l’Agenzia di Bacino del TPL le possibili soluzioni percorribili. Il PUMS contempla la progressiva realizzazione e predisposizione di postazioni di bike-sharing; localizzazione ed individuazione puntuale è demandata alle fasi attuative del Piano stesso e ai necessari approfondimenti progettuali. Per quanto riguarda la ricarica di veicoli elettrici sul suolo pubblico l’area a parcheggio davanti all’azienda è privata e quindi non può essere considerata dall’azione comunale, che può riguardare solo le installazioni negli spazi pubblici. Quanto richiamato sotto la voce sicurezza riguarda aspetti puntuali e di dettaglio propri delle fasi attuative del Piano e dei necessari approfondimenti progettuali. A livello generale, in coerenza con la normativa vigente, il Piano contempla la messa in sicurezza degli attraversamenti ciclo pedonali alle intersezioni.	
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 “AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE DIPARTIMENTO DI LODI E PAVIA”	F
Prot.n. 88606 del 15.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Fornisce un contributo tecnico articolato: apprezza l'analisi di coerenza esterna, ma chiede l'aggiornamento dei dati sulla qualità dell'aria (al 2024), la revisione della classificazione acustica alla luce delle nuove circolazioni stradali, l'adozione di soluzioni basate sulla natura per le mitigazioni, l'uso di specie autoctone per il verde e il rispetto della normativa sull'illuminazione pubblica (L.R. 31/2015). Si rinvia per completezza al testo integrale dell'Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: Il contrubuto di ARPA Lombardia al PUMS del Comune di Lodi ripercorre il Rapporto Ambientale, condividendo, in primo luogo, l’inquadramento normativo del PUMS stesso ed i suoi obiettivi specifici, e l’esautività dell’analisi di coerenza esterna con gli strumenti di pianificazione/programmazione di livello sovraordinato e dell’analisi di coerenza interna fra macro-obiettivi del DM 396/2019, obiettivi generali e obiettivi specifici del PUMS stesso. Per quanto riguarda le analisi ambientali, si recepisce la richiesta di ARPA, aggiornando i dati della qualità dell’aria con quelli più recenti riferiti al 2024. Per quanto riguarda la Componente “Rumore”: si condivide quanto richiamato dall’osservante, demandando, alle specifiche fasi attuative del PUMS la verifica circa la necessità di variare la Classificazione Acustica comunale delle relative aree interessate, anche alla luce delle azioni del PUMS stesso che, come esplicitato anche nel Rapporto Ambientale, nel loro complesso concorrono ad un contenimento dei livelli di inquinamento acustico. Per quanto riguarda il risparmio energetico e l’inquinamento luminoso, si sottolinea come tali tematiche non siano di competenza del PUMS, ma si demanda, comunque, alle successive fasi progettuali per il rispetto della normativa vigente in materia. Per quanto riguarda le azioni di mitigazione, si condivide l’osservazione di ARPA sulle indicazioni di possibili misure volte alla mitigazione degli effetti derivanti dall’attuazione delle azioni di Piano, quali Nature Based Solutions. Si ricorda che il Comune di Lodi si sta dotando del primo Piano del Verde, che prevede numerose azioni per il miglioramento della gestione delle aree verdi della città, e ha recentemente realizzato piani straordinari di piantumazioni, alcuni dei quali riguardano filari alberati ridosso di assi stradali.	
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Modifica nel Rapporto Ambientale dei dati relativi alla qualità dell’aria dell’anno 2023 con quelli del “Rapporto sulla qualità dell’aria di Lodi – Anno 2024” (giugno 2025), pubblicato da ARPA Lombardia nel giugno 2025. Integrazione del capitolo relativo agli effetti di Piano con indicazioni di possibili misure Nature Based Solutions.	
Valutazione VAS: L’accoglimento dell’osservazione di ARPA non comporta valutazioni diverse sulla sostenibilità ambientale del PUMS del Comune di Lodi, rispetto a quanto già evidenziato nel Rapporto Ambientale e depoistato ai fini VAS	



Soggetto Proponente “CIRCOLO LODIVERDE APS”	G
Prot.n. 88673 del 15.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Critica la scarsa attenzione del PUMS alla mobilità pedonale (già al 50% degli spostamenti interni) e alla "città dei 15 minuti". Contesta l'apertura del sottopasso di via Piermarini al traffico veicolare, l'assenza di obiettivi quantificati sulle emissioni e la mancanza di un orientamento strategico reale. Propone quartieri a 30 km/h, revisione del piano della sosta, miglioramento del TPL e potenziamento della mobilità ciclopedonale.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Tuttavia, a mero contributo si rappresenta quanto segue. Gli obiettivi strategici del PUMS sono in piena coerenza con le disposizioni ministeriali e sono stati anticipatamente illustrati e discussi, non solo in occasione della prima conferenza di VAS ma anche in momenti distinti in aula Consiliare del Comune di Lodi (2024 e 2025) e in incontri pubblici. Analogamente è stato fornito ampio spazio alla partecipazione attraverso l’attivazione di Tavoli diffusi nei quartieri finalizzati a raccogliere le aspettative dei cittadini, delle associazioni e dei fruitori dei servizi in anticipo rispetto alla predisposizione del Piano stesso. Il PUMS, contrariamente a quanto affermato dall’Osservante, dedica ampio spazio alla mobilità pedonale, tant’è che contempla la realizzazione in ogni strada di adeguati marciapiedi, la realizzazione di aree pedonali, la realizzazione di ambiti a precedenza pedonale tra loro connessi e, a titolo esemplificativo, il PUMS contempla che tutto il Centro storico di Lodi ricompreso fra le vie Dalmazia, Defendente, Passeggio, Cremonesi sia un ambito a precedenza pedonale così come per gli spazi / tratti stradali antistanti gli edifici scolastici. In tal modo non è affatto vero che si fornisce priorità all’auto; viceversa, si rende più lento e meno conveniente il suo utilizzo al fine di favorire la mobilità attiva ed incentivarne conseguentemente un aumento del trasferimento modale verso questa componente. Tra gli ulteriori elementi deterrenti all’uso dell’auto privata, il PUMS contempla ad esempio l’installazione di telecamere come varchi in ingresso ed in uscita dall’attuale ZTL, per un miglior controllo e riduzione dei flussi veicolari e la riduzione della durata e dell’entità della sosta fuori dagli spazi delimitati. ZTL che in parte diventa esclusivamente pedonale e comunque, per tutta la sua estensione, a precedenza pedonale. La deterrenza all’uso dell’auto è, inoltre, indotta attraverso la politica della sosta del PUMS, estesa con caratteristiche diverse a tutta la città, volta ad orientare i flussi in relazione alla durata della sosta, a potenziare l’offerta di sosta negli ambiti più esterni, ma comunque accessibili per adeguata distanza dalle funzioni e dai servizi o serviti adeguatamente dal trasporto pubblico locale. A tutto ciò si aggiunge una rete di itinerari/percorsi capillari volti ad incentivare ulteriormente la mobilità attiva. Il cambiamento e un sempre maggior trasferimento modale verso la mobilità attiva è quindi un obiettivo concreto di Piano che va oltre l’aspetto teorico di definire percentuali di trasferimento modale, per altro difficilmente valutabili, ma che trova invece riscontro oggettivo negli interventi contemplati dal PUMS, nella Politica della Sosta e nella proposta di riorganizzazione del terminale BUS. Il PUMS contempla una città a misura d’uomo senza far espresso riferimento a slogan “Città 15 minuti”: la tavola del Trasporto pubblico, ad esempio, mostra l’ambito di accessibilità alle fermate del trasporto pubblico, che evidenzia una buona copertura della quasi totalità del territorio urbanizzato della città. Va considerato che, in alcuni ambiti, per la ristrettezza dei calibri stradali non è possibile garantire un	



servizio di trasporto pubblico più capillare.

Il PUMS prevede per tutta la rete cittadina una ridefinizione dei calibri stradali, sempre più restringenti in relazione al ruolo della strada unitamente alla realizzazione/ampliamento dei marciapiedi al fine di ridurre la velocità dei veicoli, ridurre le emissioni climalteranti, garantire maggior sicurezza e spazi alla mobilità attiva anche con la realizzazione di attraversamenti rialzati e protetti.

Per il sottopasso di via Piermarini si rimanda a quanto controdedotto con la scheda "I".

Il PUMS coerentemente alla normativa vigente prevede una congrua ed estesa realizzazione di Zone 30 oltre ad interventi mirati sulla rete portante della città; rete che racchiude/perimetra le Zone 30. Interventi volti a riqualificare anche questi assi, al fine di evitare velocità maggiori a 50 Km/h, ridurre l'ampiezza degli attraversamenti. Anche su questi assi come via Gorini, che contrariamente a quanto indicato è già compresa nelle strade a 30 km/h, possono esser previsti interventi puntuali tipo attraversamenti o incroci rialzati.

La riduzione delle emissioni climalteranti è sicuramente indotta dalla riduzione del numero di veicoli in circolazione, dall'aumento del numero di veicoli ibridi/elettrici e, soprattutto, dalla riduzione delle accelerazioni e delle velocità elevate di percorrenza. La progressiva sostituzione dei semafori con sistemi di rotatorie o semplici intersezioni rialzate porta ad una riduzione delle velocità di punta veicolari sui rettilinei e riduce i tempi di attesa alle intersezioni.

L'aumento e l'ampliamento dell'offerta di trasporto pubblico è di competenza delle Agenzie di Bacino, il PUMS ricomprende anche tale programmazione e contempla quegli interventi volti a favorirne ed incentivarne l'uso.

Il Piano Particolareggiato della Sosta è un altro strumento di settore del PUMS. Si tratta di uno strumento già disponibile, recentemente adottato dalla Giunta e dal Consiglio Comunale.

La proposta di un'eventuale ZTL su viale Savoia non essendo una previsione del documento di piano non viene valutata nel rapporto ambientale e pertanto non valutabile nella presente atto di controdeduzione.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Non comporta modifiche agli elaborati di Piano

Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS



Soggetto Proponente “CONSULTA AMBIENTE TERRITORIO E CLIMA”	H1
Prot.n. 2596 del 15.01.2026	
Oggetto dell’osservazione: <i>Chiede percorsi di partecipazione strutturati con i portatori di interesse deboli (anziani, disabili, bambini), e propone sei interventi strategici: quadruplicamento della linea ferroviaria Tavazzano-Lodi, stazioni come hub multimodali, potenziamento dell'offerta ferroviaria, piani per la mobilità pedonale e ciclabile, sovrappasso tangenziale alla Faustina, parcheggi multipiano.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Il PUMS del Comune di Lodi, in sinergia con il Programma di Bacino dell’Agenzia del Trasporto Pubblico Locale mette a sistema e riorganizza l’accessibilità per tutte le componenti della mobilità: PEDONI e CICLISTI: oltre al potenziamento realizzato del sottopasso di via Nino Dall’Oro, include la proposta di realizzazione di un secondo sottopasso di stazione di connessione fra i due fronti della città e di connessione diretta ai binari; una connessione più diretta e sicura verso il Terminal Bus. TPL: individuazione di due terminal bus uno a nord (riqualificazione di quello esistente) e uno nuovo sul fronte sud riduzione dei tempi di percorrenza degli autobus e di accessibilità alla stazione con il nuovo terminal. Il tema del quadruplicamento ferroviario è certamente importante, ma è di competenza dei tavoli regionali e al 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. Il PUMS contrariamente a quanto affermato dall’Osservante dedica ampio spazio alla mobilità pedonale, tant’è che contempla la realizzazione in ogni strada di adeguati marciapiedi, la realizzazione di aree pedonali, la realizzazione di ambiti a precedenza pedonale tra loro connessi e ad esempio a titolo esemplificativo il PUMS contempla che tutto il Centro storico di Lodi ricompreso fra le vie Dalmazia, Defendente, Passeggio, Cremonesi sia un ambito a precedenza pedonale così come per gli spazi / tratti stradali antistanti gli edifici scolastici. A tutto ciò si aggiunge una rete di itinerari e percorsi capillari volti a incentivare ulteriormente la mobilità attiva. Itinerari nei quartieri e tra i quartieri al fine di migliorare e implementare la rete dedicata o comunque con priorità per la mobilità attiva relativamente alla quale sono state avviate le fasi di redazione della pianificazione. La proposta di realizzazione di parcheggi multipiano e la realizzazione di nuovi parcheggi è contemplata dal PUMS (Ospedale, Tangenzialina, D’Azeglio, Via Vecchio Bersaglio, Via Defendente, ecc.). Si ricorda che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica della mobilità e non uno strumento urbanistico, e quindi fornisce un’indicazione, a livello strategico e localizzativo di massima, di dove potrebbe essere opportuno realizzare nuovi parcheggi, un’indicazione che ha però valore di indirizzo pianificatorio, non di previsione urbanistica cogente. L’introduzione della previsione di dettaglio della nuova offerta di sosta su nuove aree sarà di competenza del PGT (Piano di Governo del Territorio), anche in relazione all’eventuale connesso consumo di suolo.	



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 “ASSOCIAZIONE FIAB LODI CICLODI APS”	H2
Prot.n. 2341 del 14.01.2026	
Oggetto dell’osservazione: <i>Chiede l'ampliamento dell'offerta di sosta esterna al centro, il collegamento ciclopedonale con la frazione Olmo e un passaggio ciclopedonale sulla tangenziale alla Faustina verso San Colombano.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. La proposta di ampliare l’offerta di parcheggi è contemplata dal PUMS (Ospedale, Tangenzialina, D’Azeglio, Via Vecchio Bersaglio, Via Defendente, ecc.). Si ricorda che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica della mobilità e non uno strumento urbanistico, e quindi fornisce un’indicazione, a livello strategico e localizzativo di massima, di dove potrebbe essere opportuno realizzare nuovi parcheggi, un’indicazione che ha però valore di indirizzo pianificatorio, non di previsione urbanistica cogente. L’introduzione della previsione di dettaglio della nuova offerta di sosta su nuove aree sarà di competenza del PGT (Piano di Governo del Territorio), anche in relazione all’eventuale connesso consumo di suolo. Per quanto riguarda il collegamento ciclopedonale con la frazione Olmo, non essendo una previsione del PUMS e quindi contemplata nel rapporto ambientale, non risulta pertinente. Il PUMS recepisce la realizzazione del progetto Ministeriale dello svincolo a due livelli sulla tangenziale in Zona Faustina, il cui progetto dovrà assicurare anche la continuità del percorso dedicato alla mobilità attiva, come indicato nelle tavole di piano.	
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 “GIACOMO ANTONIO e altri”	I
Prot.n. 88678 del 15.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Si oppone con forza all'apertura del sottopasso di via Piermarini ai veicoli motorizzati: segnalano non coerenza con gli obiettivi del PUMS, rischi di incidentalità, problemi acustici e di qualità dell'aria, dati di traffico incompleti, difficoltà per utenti a mobilità ridotta, e contestano che il PUM 2009 avesse mai deciso tale apertura.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Per il sottopasso di via Piermarini, in relazione alla sua larghezza il PUMS propone la sperimentazione dell’apertura di un flusso monodirezionale di traffico veicolare, separando fisicamente gli spazi dedicati ai pedoni e ai ciclisti unitamente alla ridefinizione dei percorsi, tuttora non adeguati, di accesso a tale infrastruttura. Come indicato anche nel PUM vigente del 2009, l’assenza di un collegamento veicolare costituisce una forte barriera in termini di mobilità veicolare locale fra i due quartieri della città, pertanto, il PUMS ne ripropone anche un uso limitato a basse velocità anche di tipo veicolare, per soddisfare una domanda che oggi contribuisce a congestionare la viabilità del passeggio. L’apertura al traffico veicolare, analogamente e anche in misura più puntuale rispetto al PUM 2009, va comunque contestualizzata alla realizzazione degli interventi al contorno previsti dal PUMS oltre alle necessarie interlocuzioni con la cittadinanza, dando priorità agli interventi per l’utenza attiva (pedoni e cicli). Non possiamo inoltre dimenticare che parte della cittadinanza ha necessità, in relazione anche al progressivo invecchiamento della popolazione, di essere accompagnata veicolarmene; pertanto, gli interventi di Piano non possono essere esclusivamente volti alla mobilità attiva, ma devono necessariamente contemplare interventi, seppur limitati, per la componente veicolare. Al riguardo si è ricorso ad una specifica assistenza per una ulteriore valutazione degli effetti dell’apertura al transito monodirezionale dei veicoli leggeri resa in data aprile 2026. La stessa a seguito di analisi dei flussi di traffico attuali svolta tra metà gennaio e metà febbraio 2026 e delle valutazioni condotte, evidenzia che l’apertura potrebbe dare un beneficio, seppur modesto, per gli incolonnamenti che si registrano nelle ore di punta e che l’aumento del volume di traffico, relativamente alle emissioni, potrebbe essere controllato con la limitazione ai soli autoveicoli con livelli emissivi molto bassi e comunque adottando limitazioni orarie e con necessaria separazione del transito veicolare tra ciclisti, pedoni e autoveicoli. Tutti gli approfondimenti necessari, e le modalità di realizzazione, sono comunque demandati alle necessarie ed indispensabili successive fasi di concertazione e progettazione. Si suggerisce di valutare, prima dell’adozione, un aggiornamento della relazione in ragione delle ulteriori analisi e approfondimenti condotti con il ricorso alla ultima assistenza di gennaio 2026. In specifica sede di concertazione e di sviluppo progettuale sarà possibile, oltre a verificare in concreto i benefici complessivi attesi, sviluppare e proporre alternative progettuali in merito alla giacitura e alle caratteristiche della viabilità pedonale e ciclabile, con il coinvolgimento dei fruitori e dei residenti. In tale sede si potrà e dovrà inoltre tener conto dei riflessi sul traffico della riqualificazione dell’intersezione fra la tangenziale e la SP 23.	
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Nessuna modifica agli elaborati e/o aggiornamento degli atti, fatto salvo quanto suggerito.	



Valutazione VAS:

Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS



Soggetto Proponente “SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LE PROVINCE DI CREMONA, MANTOVA E LODI”	J
Prot.n. 88671 del 15.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Ricorda che interventi in centri storici e su beni culturali vincolati (ponti, manufatti idraulici, ecc.) richiedono preventiva autorizzazione ai sensi del D.Lgs. 42/2004, e che tutti i progetti con scavi devono essere trasmessi per valutazione archeologica preventiva</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione Si condivide quanto richiamato dall’osservante, demandando alle successive fasi della progettazione delle singole opere previste dal PUMS la verifica della loro rispondenza al quadro normativo in tema di tutela monumentale, paesaggistica e archeologica, provvedendo, in tali fasi, agli adempimenti richiesti al fine dell’ottenimento delle autorizzazioni necessarie.	
Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare: Nessuna modifica agli elaborati.	
Valutazione VAS: Non vi sono elementi da rilevare rispetto ai contenuti della VAS	



Soggetto Proponente “ATS CITTA' METROPOLITANA DI MILANO”	K
Prot.n. 88860 del 15.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Osserva che, pur prendendo atto degli adeguamenti del Piano, occorre: mantenere attivo l'applicativo "Laus App" anche dopo l'approvazione del PUMS come canale permanente di dialogo con i cittadini; preservare la vocazione agricola del territorio evitando consumo di suolo e privilegiando aree già urbanizzate per le nuove infrastrutture; garantire la compatibilità delle previsioni di piano con la classificazione acustica comunale, dando priorità agli interventi alla sorgente del rumore; migliorare l'accessibilità delle fermate e dei mezzi TPL per anziani e persone con difficoltà motorie; rispettare la L.R. 15/2024 per i centri di distribuzione urbana; valutare convenzioni e abbonamenti agevolati per la mobilità condivisa, anche coinvolgendo i Mobility Manager aziendali; definire infine nel piano di monitoraggio le responsabilità e i limiti di accettabilità degli indicatori, per poter intervenire tempestivamente con azioni correttive. Si rinvia per completezza al testo integrale dell'Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: 1. Si prende atto del suggerimento, che si condivide, l’Amministrazione comunale di concerto con la struttura tecnica, valuterà la possibilità di estendere temporalmente tale applicativo o di valutare l’attivazione di una modalità simile atta a facilitare la comunicazione con i cittadini. 2. Consumo di suolo: si condivide l’osservazione demandando alle successive fasi progettuali delle azioni previste dal Piano (nuove rotatorie, piste ciclabili) il rispetto della normativa vigente (regionale e provinciale) in materia di consumo di suolo. 2. Rumore: si condivide quanto richiamato dall’osservante, demandando alle fasi di monitoraggio del PUMS la valutazione sull’evoluzione del clima acustico derivante dall’attuazione delle azioni del piano stesso che, come esplicitato anche nel Rapporto Ambientale, nel loro complesso concorrono ad un contenimento dei livelli di inquinamento acustico. 4. Il PUMS contempla la riqualificazione degli assi stradali nella loro interezza, comprendendo quindi anche la messa in sicurezza dei marciapiedi, dei percorsi ciclabili e delle fermate del trasporto pubblico locale. Quanto segnalato riguarda una tematica puntuale da demandarsi alle fasi successive della progettazione e a strumenti di settore specifici quali, ad esempio, il PEBA. 5. Il PUMS contempla la possibilità di realizzare Centri di Distribuzione Urbana e micro-piattaforme urbane di prossimità, al fine di ridurre il traffico privato (ingombrante ed inquinante) connesso alla distribuzione delle merci in città. La modalità di attivazione, le caratteristiche e quant’altro ad essi connesso è demandato alle fasi successive della progettazione nel rispetto della normativa vigente. 6. In merito allo sharing, il PUMS contempla la definizione di politiche finalizzate all’integrazione funzionale e tariffaria tra la mobilità condivisa, i sistemi di trasporto pubblico e il sistema di gestione della sosta, al fine di incentivare ulteriormente la mobilità condivisa rispetto a quella privata. La modalità di attivazione, le caratteristiche e quant’altro possano maggiormente orientare la domanda di spostamento verso l’utilizzo dello sharing sono demandati alle fasi successive della progettazione e alla necessaria sostenibilità economica del sistema. 7. Piano di monitoraggio: Innanzi tutto, si ritiene necessario, ove non già effettuato, identificare le responsabilità del monitoraggio, con particolare riferimento agli “Indicatori di processo” (cfr. capitolo 9.3 del Rapporto Ambientale, prima tabella). Inoltre, si ritiene necessario, per quanto possibile rispetto alle caratteristiche degli indicatori di monitoraggio e delle informazioni effettivamente disponibili in questa fase, definire target per gli indicatori di monitoraggio selezionati al fine di disporre di un valore di riferimento per l’attività di monitoraggio. In particolare, in prima ipotesi si ritiene possibile individuare target per i seguenti indicatori di monitoraggio (anche interpretandoli come obiettivi/fini perseguiti dalla redazione e dalle valutazioni del PUMS): A. Indicatori di contest:	



- Estensione rete stradale di competenza del Comune di Lodi;
 - Flussi veicolari per tipologia;
 - Quota modale di utilizzo di trasporto pubblico;
 - Lunghezza e lunghezza pro capite delle piste ciclabili;
- B. Indicatori di processo (prima tabella, relativa ad indicatori riferiti a ciascuno degli obiettivi specifici del PUMS):
- Tutti;
- C. Indicatori di processo (seconda tabella, relativa ad indicatori riferiti ai Macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS di cui all'Allegato 2 del DM n. 396/2019):
- Indicatori relativi a A2. Riequilibrio modale della mobilità;
 - A4.f – Sistema di regolamentazione complessivo ed integrato (merci e passeggeri) da attuarsi mediante politiche tariffarie per l'accesso dei veicoli (accessi a pagamento ZTL) premiale di un ultimo miglio ecosostenibile;
 - Indicatori relativi a A6. Miglioramento della qualità dello spazio stradale ed urbano;
 - Indicatori relativi a D1. Miglioramento della inclusione sociale (accessibilità fisico-ergonomica).

Si ritiene comunque condivisibile che i target definiti possano essere rivalutati a seguito delle attività di monitoraggio che saranno condotte, in relazione all'effettiva disponibilità del dato e al maggior dettaglio delle informazioni che potranno essere raccolte.

Modalità di recepimento e degli elaborati da modificare:

Integrazione del Sistema di indicatori di monitoraggio con l'individuazione delle responsabilità del monitoraggio e dei target di sostenibilità dei vari indicatori proposti (come sopra specificato).

Si prescrive tale integrazione avvenga in sede attuativa del Piano per il tramite delle Parti interessate, estensore del Piano e uffici, che dovranno selezionare tra gli indicatori elencati in controdeduzione quelli attivabili in funzione dell'ordine di possibile ed effettivo monitoraggio e relativa misurabilità.

Valutazione VAS:

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



Soggetto Proponente “ASSOCIAZIONE LUCA COSCIONI”	L
E- MAIL - del 16.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Apprezza il processo partecipativo avviato dal Comune, ma segnala una lacuna significativa: nonostante il PUMS citi spesso la mobilità inclusiva e l'accessibilità universale, mancano interventi concreti nelle sezioni attuative. Si chiede l'inserimento di misure specifiche per persone con disabilità motorie e sensoriali (segnalatori acustici, strisce a rilievo, mappe in Braille, marciapiedi accessibili, ecc.), anche in relazione ai lavori previsti per la Stazione Ferroviaria. L'associazione auspica che il PUMS diventi un'occasione reale di miglioramento dell'accessibilità urbana per tutti.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione. Si condivide quanto richiamato dall’osservante, sebbene si tratti di aspetti puntuali e di dettaglio propri delle fasi attuative del Piano e dei necessari successivi approfondimenti progettuali.	
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 “UFFICIO D’AMBITO”	M
Prot.n. 89000 del 16.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>L'ufficio segnala la propria impossibilità a partecipare alla Conferenza e dichiara l'assenza di rilievi di propria competenza. Rimanda al Gestore del Servizio Idrico Integrato (SAL S.r.l.) la valutazione delle eventuali interferenze tra il Piano e le reti idriche gestite.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione E’ demandata alle successive fasi della progettazione delle singole opere con potenziali interferenze con la rete e gli impianti del servizio idrico integrato oggetto dell’osservazione, la verifica puntuale dell’eventuale sussistenza di interferenze con la rete e gli impianti esistenti.	
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 “GIOIA ENRICA”	N
Prot.n. 89005 del 16.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Segnala un problema di sicurezza stradale in Corso Mazzini, dove le uscite dei passi carrai — in particolare al civico 76/C — non garantirebbero la visibilità prevista dal Codice della Strada (triangolo di visibilità). Ostacoli come alberi, cartelli pubblicitari e veicoli in sosta rendono pericolose le manovre di uscita. Propone interventi correttivi quali riduzione dei limiti di velocità, zebraure di rispetto, rimozione/spostamento degli ostacoli e sostituzione dello specchio stradale esistente, giudicato inadeguato.</i> <i>Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione Quanto richiamato dall’osservante riguarda aspetti puntuali e di dettaglio propri delle fasi attuative del Piano e dei necessari successivi approfondimenti progettuali.	
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 “MINERO MICHELA”	O
Prot.n. 89266 del 16.12.2025	
Oggetto dell’osservazione: <i>Sostiene la proposta di realizzare una nuova fermata ferroviaria urbana nei pressi del polo universitario, prevista nel PGT di Lodi. Richiama aggiornamenti regionali sul quadruplicamento della tratta Milano–Lodi e sottolinea i benefici in termini di sostenibilità e connessione con le sedi universitarie milanesi. Chiede particolare attenzione alla progettazione di un collegamento pedonale sicuro (passerella o tunnel sopraelevato) tra la futura stazione e il Dipartimento di Veterinaria, distante circa 460 metri. Si rinvia per completezza al testo integrale dell’Osservazione stessa così come protocollata.</i>	
Controdeduzione: L’osservazione non riguarda la documentazione della procedura di VAS, pertanto, non comporta modifiche agli elaborati di piano. Si riportano di seguito alcune valutazioni sui contenuti esposti nell’osservazione Il PUMS contempla la possibilità di localizzazione di una nuova fermata della ferrovia nei pressi della sede di Lodi dell’Università di Milano, al fine di ridurre l’elevato utilizzo delle autovetture da parte di studenti e personale docente e tecnico amministrativo. L’effettiva fattibilità e localizzazione della stessa sarà valutata in accordo con altri enti sovralocali e competenti in materia, fra cui Regione Lombardia e RFI. Nel caso in cui si dovesse concretizzare, si concorda che il progetto della nuova stazione e della viabilità ad essa associato dovrà contenere idonei collegamenti pedonali, ciclabili e di interscambio con il trasporto pubblico su gomma verso il quartiere dell’università e gli altri comparti nell’intorno. Si ricorda che il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica della mobilità e non uno strumento urbanistico, e quindi fornisce un’indicazione, a livello strategico e localizzativo di massima, di dove potrebbe essere opportuno realizzare nuove infrastrutture a servizio della mobilità; un’indicazione che ha però valore di indirizzo pianificatorio, non di previsione urbanistica cogente. L’introduzione della previsione di dettaglio della nuova stazione ferroviaria sarà di competenza del PGT (Piano di Governo del Territorio), anche in relazione all’eventuale connesso consumo di suolo.	
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	



L'autorità Procedente

Arch. Caterina Bragonzi

Documento firmato digitalmente

L'autorità Competente

Geom. Fabio Di Grandi

Documento firmato digitalmente