



Comune di Lodi

PIANO DELLA MOBILITA' URBANA (Piano Generale del Traffico Urbano)

Controdeduzioni alle Osservazioni gennaio 2009





PIANO DELLA MOBILITA' URBANA

(Piano Generale del Traffico Urbano)

Controdeduzioni alle Osservazioni

Il presente documento **“Piano della Mobilità Urbana. (Piano Generale del Traffico Urbano). Controdeduzioni alle Osservazioni”** (CON_07_06) è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico del Comune di Lodi.

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

Centro Studi PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto), ing. Maria Evelina Saracchi (staff PIM)
arch. Graziella Marcotti, arch. Roberto Fusari, ing. junior Luca Sterpi (collaboratori esterni)

Referenti per il comune di Lodi

Ass. Viabilità e Trasporti Leonardo Rudelli,
Ass. Mobilità Sostenibile Simone Uggetti,
Comandante Polizia Locale Salvatore Miccichè.

INDICE

Premessa	4
Osservazioni e relative Controdeduzioni	5

PREMESSA

Come previsto dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico (art. 36 del DL 30/04/92 n. 285 Codice della Strada), a seguito della adozione da parte della Giunta Comunale del Piano della Mobilità Urbana - Piano Generale del Traffico Urbano (delibera n. 216 del 27/12/2007) e della relativa Pubblicazione (dal 14/02/2008 al 15/03/08), è stata possibile la presentazione di Osservazioni, al Piano stesso, anche da parte di singoli cittadini, fino al 14/04/2008.

Il presente documento mostra in sintesi il contenuto di ogni Osservazione presentata e predispone per ognuna la relativa Controdeduzione.

Le Osservazioni presentate, che sono state recepite integralmente, sono spesso sintetizzate al solo scopo di rendere più chiare le Controdeduzioni.

Le Controdeduzioni sono comunque riferite al testo integrale dell'Osservazione, così come protocollata e allegata alla Delibera di Consiglio Comunale, e non già alla sintesi riportata nella proposta di Controdeduzione.

Il documento è organizzato in forma tabellare, ogni riga fa riferimento ad una singola Osservazione ed è suddivisa in 7 campi:

- 1. numero di protocollo;*
- 2. data di presentazione;*
- 3. progressivo numerico relativo all'Osservante;*
- 4. soggetto che ha formulato l'Osservazione;*
- 5. contenuto sintetico dell'Osservazione;*
- 6. Controdeduzione;*
- 7. esito dell'Osservazione: accolta / respinta / parzialmente accolta / che rimanda a successivi strumenti di pianificazione / già prevista non dà luogo a procedere / già attuata.*



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
5708	19/02/08	1	CC Cremonese	Si segnalano come generatori di traffico non considerati dal Piano: Soc. Astem, in via Vecchia Cremonese; soc. Star, viale Italia 100, Centro Didattico Grande Foresta di Pianura (in fase di completamento) e si richiede un approfondimento e proposte di riduzione del traffico e dell'inquinamento	Il deposito Star è indicato dal PUM come uno degli attuali generatori di traffico ma la sua delocalizzazione, da concordarsi con la proprietà, è di competenza del PGT. Per la soc. Astem sono in corso di valutazione con ANAS alcune soluzioni per consentire l'accesso diretto dalla tangenziale sud che comporterà anche un miglioramento dell'accessibilità al centro Didattico Grande Foresta di Pianura.	accolta
5708	19/02/08	2	CC Cremonese	Si richiede di esplicitare puntualmente la tipologia di intervento nella Frazione Olmo, con un progetto complessivo che riguardi viabilità, parcheggi e servizi, inclusi spazi ricreativi	Il Piano Particolareggiato dell'Isola Ambientale della Frazione Olmo è indicato fra le priorità del Piano e affronterà i problemi di mobilità e di sosta. La questione dei servizi è invece di competenza del Piano dei Servizi, in corso di elaborazione. I due strumenti dovranno essere coerenti tra loro oltre e con il PGT.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
5708	19/02/08	3	CC Cremonese	In merito al sottopasso di via Zalli, l'unica ipotesi sostenibile è quella che prevede un uso ciclo-pedonale, da realizzare solamente dopo la sistemazione complessiva dell'intero asse di via San Colombano e la riqualificazione della rotonda con la tangenziale Ovest; si preveda la messa in sicurezza dell'incrocio di via Zalli con V.le Rimembranze-Italia e la possibilità fin da ora di transito ai mezzi di soccorso e/o l'apertura per eventi straordinari	Gli interventi relativi al sottopasso potranno, nel medio periodo, limitarsi alla messa in sicurezza per i pedoni e per i ciclisti e del piazzale antistante. La riqualificazione ad un uso pedonale-ciclabile del sottopasso comporta caratteristiche geometriche che ne precludono l'uso veicolare in occasione di eventi particolari e di pronto intervento (Vigili del fuoco, ambulanze) in quanto diverse risultano le sezioni e le pendenze ammesse. Gli interventi sono collocati in terza fase di attuazione, come la riqualificazione dell'asse San Colombano e comunque successivi alla sistemazione dell'intersezione tra l'Emilia e via San Colombano. E' previsto l'avvio di studi di fattibilità per la sistemazione delle intersezioni critiche di via Zalli con v.le Rimembranze/Italia Il Piano inoltre propone di avanzare alla Provincia/ANAS la richiesta di realizzare una connessione in uscita in destra in corrispondenza dell'innesto fra la strada provinciale per San Martino e la SS9, da utilizzarsi in occasione di eventi sportivi.	parzialmente accolta
5708	19/02/08	4	CC Cremonese	L'ipotesi di un collegamento di via Mons. Beccaria e Via Cosentino alla rotonda VVFF/V.le Piacenza dovrebbe trovare completamento nel riordino viabilistico della zona "musicisti" e al riassetto di V.le Toscana. Da verificare la possibilità di istituire con appositi spazi di sosta una fermata di autobus urbano.	Il Piano propone una soluzione da approfondire con apposito progetto e da coordinare con lo studio dell'Isola ambientale di San Bernardo. In quanto alla nuova fermata del Trasporto Pubblico, si terrà presente la proposta in occasione dell'aggiornamento del Piano relativo e si inserisce nella Relazione un riferimento in tal senso.	accolta
5708	19/02/08	5	CC Cremonese	Si richiede un collegamento ciclabile fra la frazione Olmo al cimitero S. Bernardo/V.le Toscana, lungo il lato sinistro direzione Lodi costeggiando la SS9 via Emilia	Si riconosce l'opportunità che il Piano indichi fra gli interventi da studiare nel Piano della rete ciclabile il collegamento fra la frazione Olmo e il cimitero di V.le Toscana, rinviando a quello strumento la individuazione del percorso più idoneo e sicuro, attraverso ad esempio la riqualificazione/completamento delle strade bianche esistenti.	accolta
5708	19/02/08	6	CC Cremonese	Nell'attuazione del Piano si richiama la necessità di attenzione verso le persone di ridotta capacità motoria	Si accoglie	accolta
5708	19/02/08	7	CC Cremonese	Non si condivide l'intervento di apertura di via dell'Acquedotto tra via Dante /Rotatoria P.le Fiume a causa dell'estrema vicinanza dell'Istituto scolastico Bassi	E' un'ipotesi del Piano che intende affrontare la conflittualità esistente e finalizzata alla maggior tutela di ciclisti e pedoni. La soluzione che maggiormente potrebbe risolvere le conflittualità esistenti si ritiene quella di inserire detta via tra quelle ricomprese nella ZTL. In subordine qualora si intenda mantenere aperta alla viabilità la Via dell'Acquedotto appare più opportuno che il transito avvenga nella direzione da Piazzale Fiume verso i Giardini.	accolta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
5708	19/02/08	8	CC Cremonese	Si auspica il miglioramento del servizio del parcheggio di P.le Matteotti con una revisione della modalità di accesso/pagamento più funzionale	Fra gli interventi urgenti del Piano si prevede l'introduzione di diverse tipologie di abbonamento nei parcheggi in struttura di piazza Matteotti e via Polenghi e l'ottimizzazione delle modalità di accesso e di pagamento.	già prevista - non dà luogo a procedere
6636	25/02/08	1	CC Centro	Si sostiene la necessità di ampliare le zone pedonali, i parcheggi alla periferia della città, l'introduzione di autobus elettrici o a combustibile ecologico.	Sono obiettivi del Piano e rientrano negli interventi previsti	già prevista - non dà luogo a procedere
6636	25/02/08	2	CC Centro	Si afferma l'opportunità dell'acquisizione dell'area ex Cetem in V.le Mazzini per la realizzazione di un parcheggio, a servizio e a riduzione dell'inquinamento della zona V.le IV Novembre, V.le Dante, via Vignati e V.le Agnelli	Il Piano indica che nel progetto di riqualificazione dell'area ex-Cetem venga verificata la fattibilità di un parcheggio multipiano.	già prevista - non dà luogo a procedere
6636	25/02/08	3	CC Centro	Si ritiene augurabile la costruzione di Parcheggi sotterranei in zona Passeggio.	L'ipotesi del parcheggio sotterraneo è stata definitivamente accantonata dal Piano e dal progetto di riqualificazione dei Giardini	respinta
6636	25/02/08	4	CC Centro	Si chiedono chiarimenti a proposito del Parcheggio Multipiano in V.le Dalmazia, ritenuto una valida opportunità	La realizzazione di un parcheggio multipiano in V.le Dalmazia è un obiettivo primario del Piano; all'Amministrazione Comunale compete la verifica della modalità di attuazione anche con la procedura del project financing con la partecipazione di privati.	già prevista - non dà luogo a procedere
7865	05/03/08	1	C.C. Porta Regale	si auspica che la realizzazione delle Isole Ambientali previste nella zona (Madre Cabrini, San Bassiano e Torretta) avvenga nei tempi stabiliti "Interventi urgenti e realizzabili in tempi brevi (entro giugno 2009)	Si ribadisce che la progettazione e i primi interventi relativi alle Isole ambientali prioritarie dovranno essere avviati entro la prima fase di attuazione del Piano.	già prevista - non dà luogo a procedere
7865	05/03/08	2	C.C. Porta Regale	Si chiede che l'Isola Ambientale Madre Cabrini venga estesa a tutta via Lodivecchio e alla zona della Camolina	La verifica dei confini dell' Isola ambientale rientra nei compiti del Piano Particolareggiato.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
7865	05/03/08	3	C.C. Porta Regale	Si conferma la contrarietà all'apertura al traffico automobilistico del sottopasso ciclopedonale in fondo a via Lodivecchio	Il Piano prevede che il sottopasso rimanga ad uso esclusivo dei cicli e dei pedoni	già prevista - non dà luogo a procedere
7865	05/03/08	4	C.C. Porta Regale	Si ritiene non funzionale al decongestionamento del traffico il cambiamento di alcuni sensi di marcia veicolare nella zona di via San Bassiano - via Gandini	L'innesto attuale a doppio senso di marcia di via Baroni in via San Bassiano è fonte di elevata congestione e di forte conflittualità veicolare. L'istituzione dell'anello circolatorio in destra Baroni-Gandini, di fatto riduce le conflittualità alle intersezioni e i relativi accodamenti. Ogni ipotesi dovrà comunque essere valutata alla luce delle previste trasformazioni urbanistiche negli ambiti limitrofi (area Consorzio Agrario)	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
7865	05/03/08	5	C.C. Porta Regale	si sottolinea la situazione di forte criticità dei parcheggi in zona san Bassiano-Pratello per il parcheggio parassitario dei pendolari che utilizzano il treno. Si spera che l'estensione della ZPRU a tale area possa migliorare la situazione	La ZPRU è l'intervento attuabile a breve, per proteggere la zona. Interventi più incisivi sono previsti con l'aumento dei parcheggi a servizio dei pendolari nelle aree in prossimità della stazione (ex scalo merci, area ex ABB, via Villani).	già prevista - non dà luogo a procedere
7865	05/03/08	6	C.C. Porta Regale	si ritiene che la via dell'Acquedotto debba diventare zona pedonale anche per l'elevato transito di pedoni e ciclisti che accedono al centro storico oltre che all'istituto Bassi e alla Questura	E' un'ipotesi del Piano che intende affrontare la conflittualità esistente e finalizzata alla maggior tutela di ciclisti e pedoni. La soluzione che maggiormente potrebbe risolvere le conflittualità esistenti si ritiene quella di inserire detta via tra quelle ricomprese nella ZTL. In subordine qualora si intenda mantenere aperta alla viabilità la Via dell'Acquedotto appare più opportuno che il transito avvenga nella direzione da Piazzale Fiume verso i Giardini.	accolta
7865	05/03/08	7	C.C. Porta Regale	Si ritiene assolutamente urgente che, non appena aperto il terminal Bus presso la stazione ferroviaria, venga ripristinato il doppio senso di circolazione in viale Dante	L'intervento di apertura al doppio senso di marcia di Via Dante è previsto dal Piano	già prevista



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
7865	05/03/08	8	C.C. Porta Regale	Necessaria una maggiore sicurezza dell'asse via Sforza Cadamosto. Nel piano c'è una scarsa presenza di note e interventi previsti. Il CdZ ha già stanziato fondi per tale messa in sicurezza	Si condivide l'osservazione formulata; la puntuale definizione degli interventi deve trovare attuazione negli strumenti di progettazione particolareggiata	parzialmente accolta
7865	05/03/08	9	C.C. Porta Regale	Necessaria la sistemazione completa di viale Milano per la sicurezza di pedoni e ciclisti. Venga realizzata la pista ciclabile in viale Milano e lungo l'asse via Cavezzali via del Polignano, Torretta e retro Cimitero	Gli interventi sono previsti nel Piano in prima fase (asse Cavezzali, Polignano, Torretta, Cimitero) e in seconda fase (viale Milano).	già prevista - non dà luogo a procedere
12857	14/04/08	1	C.C. San Fereolo	via Marescalca: eliminare l'attuale situazione che inibisce ingresso da via San Fereolo. Realizzare marciapiedi o comunque passaggio protetto sul lato Chiesa. Delimitare parcheggi lato supermercato. Verificare ipotesi di istituzione senso unico direzione viale Pavia-viale Europa. Si evidenzia la situazione di pericolo costituita dall'attraversamento pedonale di viale Europa posto proprio in angolo buio di via Marescalca. A tal proposito si chiede di studiare la soluzione più idonea (attraversamento rialzato, semaforo a chiamata, rotatoria...)	La soluzione proposta dal Piano che prevede il senso unico in via Marescalca in direzione nord con una riqualifica dell'intera intersezione per evitare la presenza ravvicinata di un'intersezione a "T" su Viale Europa è la soluzione ottimale che dal punto di vista tecnico consente di ottenere la maggior sicurezza anche nella rotatoria di viale Pavia. E' però possibile il mantenimento della situazione attuale (doppio senso di marcia) con opportuna sistemazione/riqualificazione della rotatoria (al fine di indurre i veicoli ad impegnarla a velocità moderata) e realizzando un passaggio pedonale protetto sul lato Chiesa. L'attraversamento pedonale di viale Europa non può essere rialzato, perché ciò è incompatibile con il livello gerarchico del viale, ma deve essere meglio illuminato e segnalato, nella riqualifica proposta per viale Europa dovrà essere posta particolare attenzione a tale problematica. Si inserisce una indicazione in questo senso in Relazione.	parzialmente accolta
12857	14/04/08	2	C.C. San Fereolo	Zona Albarola. Si evidenzia sin da ora la mancanza di parcheggi nell'area compresa tra via Maestri del Lavoro - via Saragat - via Codazzi - via Moro. Tale situazione è destinata a peggiorare in conseguenza delle nuove edificazioni. Si suggeriscono modifiche viabilistiche, realizzazione di nuovi parcheggi e possibilità di accedere al parcheggio già esistente del Centro commerciale direttamente da via Maestri del Lavoro. Ulteriori problematiche deriveranno dall'aumento dei rifiuti e dalla presenza di una rete fognaria già saturata.	Si rimanda alla progettazione dell'isola ambientale e alla definizione complessiva del comparto. Il Piano prevede che i Piani di dettaglio (piani particolareggiati, esecutivi e di settore), vengano formulati attraverso forme organizzate di progettazione partecipata da parte della cittadinanza.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
12857	14/04/08	3	C.C. San Fereolo	Sottopasso via Zalli. Si evidenzia la criticità di una eventuale apertura del sottopasso in entrambe le direzioni. Al limite potrebbe essere aperto con apposito congegno solo come via di fuga in occasione di eventi limitati. Ove aperto in direzione Bassiana creerebbe un ulteriore incremento di traffico in un'area prettamente residenziale. Ogni eventuale decisione dovrebbe, in ogni caso, coordinarsi con la realizzazione del nuovo svincolo della tangenziale in prossimità di via San Colombano. In assenza di uno scorrimento più veloce in tale punto, si rischierebbe di congestionare la zona.	Gli interventi relativi al sottopasso potranno, nel medio periodo, limitarsi alla messa in sicurezza per i pedoni e per i ciclisti e del piazzale antistante. La riqualificazione ad un uso pedonale-ciclabile del sottopasso comporta caratteristiche geometriche che ne precludono l'uso veicolare in occasione di eventi particolari e di pronto intervento (Vigili del fuoco, ambulanze) in quanto diverse risultano le sezioni e le pedene ammesse. Gli interventi sono collocati in terza fase di attuazione, come la riqualificazione dell'asse San Colombano e comunque successivi alla sistemazione dell'intersezione tra l'Emilia e via San Colombano. E' previsto l'avvio di studi di fattibilità per la sistemazione delle intersezioni critiche di via Zalli con viale Rimembranze/Italia.	parzialmente accolta
12857	14/04/08	4	C.C. San Fereolo	Via Piermarini. Si chiede di valutare l'ipotesi di apertura della via verso la tangenziale, quantomeno come valvola di sfogo in occasione di eventi sportivi presso il Palazzetto dello Sport. Contrarietà ad una apertura in senso contrario poiché rischierebbe di essere utilizzata come scorciatoia per evitare lo svincolo della tangenziale di via San Colombano portando traffico in una zona residenziale.	Il Piano propone di avanzare a Provincia/ANAS la richiesta di realizzare una connessione in uscita in destra in corrispondenza dell'innesto fra la strada provinciale per San Martino e la SS9, da utilizzarsi in occasione di eventi sportivi.	accolta
12857	14/04/08	5	C.C. San Fereolo	Nuovo ingresso da tangenziale. Si evidenzia come tale nuovo accesso immetterebbe traffico su via Haussmann, il cui sbocco necessario è in via Maestri del Lavoro, già soggetta a problematiche di traffico e parcheggi. Si segnala inoltre come un analogo accesso posto poche centinaia di metri più avanti (via Marescalca) sia stato recentemente chiuso. Sempre con riferimento all'innesto di via Haussmann su via Maestri del Lavoro, si ribadisce la necessità di creare un varco nell'aiuola spartitraffico di via Maestri del Lavoro in modo da consentire la svolta a sinistra.	Il nuovo accesso dalla ex-SS9 al Centro Commerciale, avendo il solo scopo di migliorare l'accessibilità al parcheggio del Centro Commerciale, non è condiviso dal Piano. Per quanto riguarda il varco in via Maestri del Lavoro, esso dovrà essere coordinato con la più complessiva sistemazione della viabilità della zona.	accolta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
12857	14/04/08	6	C.C. San Fereolo	Zona Chiosino-Sandone. Si ribadisce la necessità di uno spostamento esterno alla città dello scalo merci. Inoltre l'espansione del polo universitario comporterà inevitabilmente l'afflusso di ulteriore traffico sul quartiere tramite via del Sandone, una volta ultimata. Si ravvisa pertanto la necessità di valutare ipotesi che consentano a chi arriva da via del Sandone di raggiungere il centro storico senza intasare via San Fereolo e Viale Pavia. Sempre in zona Chiosino, si chiede di valutare la fattibilità dell'istituzione di sensi unici di marcia nel comprensorio via Mancini-Chiosino-Bay-Lutero.	Il tema della delocalizzazione dello scalo merci verrà affrontato dal PGT. Il Piano Particolareggiato dell'Isola ambientale dovrà affrontare sia il problema del traffico proveniente dalla via del Sandone sia quello della regolamentazione della circolazione nel quartiere. Il Piano prevede che i Piani di dettaglio (piani particolareggiati, esecutivi e di settore), vengano formulati attraverso forme organizzate di progettazione partecipata da parte della cittadinanza. Le strade del comprensorio hanno un buon calibro stradale tale da consentire il doppio senso di marcia e la realizzazione di marciapiedi. L'introduzione di sensi unici, che deve essere accompagnata da una riqualifica e ricalibrazione degli assi stradali, in particolare lungo le vie Bay (da nord verso sud) nel tratto Chiosino-Mancini e in senso opposto nel tratto Lutero-Mancini, in via Mancini (da ovest verso est), in via Martani (da nord verso sud) e in via Folli (da sud verso nord) in modo da creare anelli circolatori in destra, dovrà essere attentamente valutata nell'ambito di Piano Particolareggiato e Isola Ambientale.	parzialmente accolta
12857	14/04/08	7	C.C. San Fereolo	Via San Fereolo. L'ultimazione del rifacimento della rete fognaria in via San Fereolo determinerà la riqualificazione della stessa con trasformazione in via di quartiere, incompatibile con il transito di traffico pesante. Si richiede quindi indispensabile adottare quei provvedimenti che consentano ad una via residenziale di potere mantenere tali caratteristiche. Al fine di alleviare il traffico sulla via, si chiede di verificare la fattibilità di una corsia che colleghi direttamente l'innesto della tangenziale (rotonda per Autostrada) con lo svincolo di via Lutero, senza doversi innestare sulle due corsie della Tangenziale in direzione nord.	Le problematiche di accessibilità e attraversamento del quartiere in particolare dei mezzi pesanti dovranno essere puntualmente affrontati tenuto conto della sistemazione della Via S. Fereolo. La complessità, di cui anche il PGT deve farsi carico è insita inoltre nella localizzazione stessa delle attività produttive frammiste alla residenza. Per quanto attiene l'innesto alla tangenziale da Via Lutero non è comprensibile la richiesta formulata.	parzialmente accolta
12857	14/04/08	8	C.C. San Fereolo	Piste ciclabili. L'attuale conformazione del tratto di pista ciclabile di viale Pavia dall'incrocio con via Sforza al sottopasso con via Nino dall'Orto è altamente pericoloso. Punti critici sono l'attraversamento dell'intersezione con via Sforza e gli innesti laterali, oltre al fatto che numerosi automezzi utilizzano la pista ciclabile come parcheggio. Si chiede la messa in sicurezza delle piste ipotizzando, lungo gli innesti laterali, segnaletica orizzontale "acustica" che preallerti gli automobilisti. Con riferimento agli altri progetti ipotizzati, si chiede di realizzare una rete continua e articolata di percorsi, non tratti a se stanti. Si segnala l'opportunità di prendere avvio dagli adeguamenti proposti dalle scuole del quartiere (percorsi protetti).	La messa in sicurezza della pista ciclabile di via Sforza è collocata fra le priorità del Piano, in prima fase. Fra gli obiettivi c'è quello di connettere le piste e i percorsi ciclabili in modo da costituire una rete. Le specifiche degli interventi saranno definite dai progetti, tenendo conto anche dei suggerimenti degli utenti e delle scuole. Il Piano prevede che i Piani di dettaglio (piani particolareggiati, esecutivi e di settore), vengano formulati attraverso forme organizzate di progettazione partecipata da parte della cittadinanza.	già prevista - non dà luogo a procedere
12857	14/04/08	9	C.C. San Fereolo	Linee autobus. Si segnala la mancanza di linee permanenti fra l'estrema periferia (Chiosino e Albarola) e il sottopasso della Stazione, molto utili per studenti e pendolari soprattutto la mattina e al termine della giornata lavorativa e/o scolastica. Quanto al collegamento con altri punti principali (Piazza Vittoria, Ospedale) si segnala la necessità di rivedere il tragitto in modo da coprire quelle zone del quartiere di recente espansione attualmente lontane dalle fermate degli autobus. Si ritiene inoltre necessario razionalizzare le linee di trasporto extraurbano facendo in modo che dal terminal bus di via Fascetti partano esclusivamente le linee dirette a sud della città.	Nella prima fase di attuazione del Piano è prevista la definizione dei contenuti del nuovo contratto di servizio per il Trasporto Pubblico Urbano, in coerenza con le indicazioni del Piano e tenendo conto delle indicazioni emerse nelle fasi di consultazione. Il Piano propone che il terminal di via Fascetti venga riservato alle linee LINE provenienti da sud.	già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	1	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Il Piano Urbano della Mobilità, per sua natura, formula previsioni di breve e medio periodo. A tale suddivisione temporale, a giudizio dell'Osservante, dovrebbe corrispondere un conseguente differente approccio propositivo. a-1) Previsioni di breve periodo: riguardano un diverso utilizzo delle infrastrutture esistenti, al massimo interessate da limitate rettifiche, conseguenti agli obiettivi proposti; ovvero riguardano l'introduzione di nuove forme di mobilità e di sosta, che, comunque, utilizzino le infrastrutture esistenti. In questo ambito sono comprese tutte le proposte di regolamentazione e moderazione del traffico previste dal Codice della Strada; la previsione di nuove o diverse linee di trasporto pubblico collettivo o individuale, di nuovi percorsi ciclabili, di nuove zone pedonali, di regolamentazione della sosta ecc. a-2) Previsioni di medio periodo: riguardano, al contrario, la proposta di nuove infrastrutture o di rilevanti modifiche di quelle esistenti; con ovvie interconnessioni con la pianificazione urbanistica, la progettazione architettonica, paesaggistica, viaria, impiantistica ecc., e con ripercussioni sulla vivibilità, sul tessuto economico, sull'ambiente. In questo secondo ambito, a nostro giudizio, il Piano della Mobilità dovrebbe collocarsi esclusivamente come contributo specialistico di una successiva progettazione di carattere più generale, limitandosi a rappresentare in termini qualitativi e quantitativi le esigenze individuate (ad esempio: nuovo percorso di scorrimento fra i punti A e B; nuovo parcheggio di n° tot. posti nell'intorno C); pertanto, eventuali proposte progettuali di dettaglio, contenute nel piano, non dovrebbero rivestire carattere vincolante, ma semplicemente esemplificativo.	Gli schemi progettuali contenuti nel Piano sono appunto "schemi" non sono vincolanti e prevedono fasi successive di progettazione, definitiva e esecutiva, e sono comunque subordinati agli strumenti di piano sovraordinati, che sono in primo luogo il PGT.	già prevista - non dà luogo a procedere



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13323	17/04/08	2	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Vengono individuate le <u>priorità della città</u> , sia in termini socio-economici che in termini urbanistici ed infrastrutturali, che costituiscono la logica che sottende alle osservazioni formulate: b-1) <u>Politiche di crescita socio-economica e di capacità di attrazione</u> , individuando al riguardo quattro poli principali: centro storico (commercio, cultura, turismo); intorno della stazione F.S. (terziario direzionale); direttrice Lodi – casello autostradale (terziario, università); direttrice San Grato – Tavazzano (attività produttive). b-2) <u>Valorizzazione del fiume</u> : percorsi ciclo-pedonali sulle due sponde; parco e polo culturale – ricreativo in zona piazzale Crema – ex SICC; connessione fiume – centro storico, in particolare attraverso il ponte ottocentesco; foresta di pianura; navigazione turistica. b-3) <u>Rivitalizzazione dei quartieri</u> ; città diffusa: trasformazione dei vecchi assi di penetrazione radiali in spina centrale ed assi di vita dei diversi quartieri; conseguente deviazione del traffico di scorrimento ed interquartiere su una rete esterna a tali assi; collegamento ciclo-pedonale in prossimità della stazione ferroviaria e ad alta valenza architettonica fra le due porzioni della città separate dalla ferrovia; tale infrastruttura dovrebbe essere inserita in un più lungo percorso mediano in direzione nord-sud, comprendente Via Cavallotti, vecchio ponte, Corso Adda, Corso Umberto, Piazza della Vittoria, Corso Vittorio Emanuele, Viale Dante, Viale Pavia, vera struttura portante di una città riunificata. b-4) <u>Armonizzazione con le previsioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale</u> : pianificazione a livello sovracomunale; recepimento delle proposte più rilevanti del Piano Provinciale (direttrici Lodi – Tavazzano – Lodivecchio; Lodi – autostrada – Pieve Fissiraga ; Lodi – San Martino; foreste di pianura; cintura agricola periurbana; fascia dell'Adda). b-5) <u>Infrastrutture di collegamento con Milano, la Lombardia, l'Europa</u> : adeguare la città e l'hinterland all'imminente Servizio Ferroviario Regionale (riordino della stazione di Lodi e degli spazi circostanti, trasferendo all'esterno lo scalo merci; previsione di nuove fermate ferroviarie a San Martino in Strada e nella zona università/PIP); prevedere le modificazioni ai flussi di traffico nel territorio, indotte dalla costruzione dell'autostrada Bre.Be.Mi. e dalla TEM; incentivazione dei collegamenti con l'aeroporto di Linate.	Il PUM costituisce uno strumento tecnico-amministrativo di breve/medio periodo, finalizzato a conseguire il miglioramento delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico e il contenimento dei consumi energetici, nel rispetto dei valori ambientali. Non può quindi assumere obiettivi generali che devono essere definiti in particolare in occasione dell'elaborazione del Piano di Governo del Territorio, che ha procedure di formulazione, consultazione e decisione proprie. Il PUM assume, in coerenza con il PTCP, gli aspetti infrastrutturali sovracomunali e le nuove polarità in Lodi, generatrici di traffico. Gli aspetti viabilistici delle nuove eventuali stazioni del Servizio Ferroviario Regionale e del nuovo scalo ferroviario verranno presi in considerazione dal PUM nel momento in cui il PGT ne verificasse l'opportunità socio-economica e urbanistica.	già prevista - non dà luogo a procedere già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	3	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Alla impostazione esclusivamente viabilistica del piano, che prevede la seguente gerarchia della rete stradale: strade di grande scorrimento, strade di collegamento fra i quartieri, strade locali, isole ambientali, si <u>deve affiancare un approccio più specificatamente urbanistico</u> , suddividendo le strade locali / isole ambientali in <u>zone esclusivamente residenziali</u> (dove avrà assoluta preminenza la tutela della tranquillità e della sicurezza, realizzabile anche con semplici provvedimenti viabilistici) ed in <u>aree destinate ad assi di vita, poli dei servizi urbani e di quartiere, ambiti di prevalente interesse architettonico / ambientale / comunitario</u> (in tale quarto livello di spazi l'organizzazione del traffico non può precedere, ma deve conseguire alle scelte delle funzioni che vi si riterranno compatibili; e spesso la soluzione dovrà essere di maggiore respiro, mentre ipotesi di semplici provvedimenti viabilistici potrebbero costituire un inutile spreco di risorse). Fra gli spazi ascrivibili a tale quarto livello, si individuano: Via Cavallotti, Corso Mazzini, Viale Pavia, Via San Bassiano, quali centri di quartiere; l'area dei Passeggi, Viale Dante, Piazza Barzaghi, Piazza Crema, il vecchio ponte, il perimetro della originaria circonvallazione interna, quali ambiti di prevalente interesse architettonico / ambientale; mentre il centro storico ed alcuni nuclei storici periferici possono rientrare in entrambe le predette categorie.	La classificazione della rete stradale è una parte fondamentale del PUM. Pur tenendo in considerazione le caratteristiche urbanistiche dei singoli elementi, la maglia stradale deve essere considerata come sistema integrato. Quindi via Cavallotti e Corso Mazzini non possono essere collocati nel livello "locale" della classificazione della rete stradale urbana, perchè hanno un insostituibile ruolo principale di collegamento urbano: ciò non impedisce tuttavia che la circolazione su questi assi debba essere compatibile con un loro ulteriore ruolo, ma subordinato, più strettamente di quartiere. L'interesse architettonico/ambientale dell'area dei Passeggi, di via Dante, delle piazze Barzaghi e Crema, con il vecchio ponte, deve essere salvaguardato e valorizzato conservando la loro attuale appartenenza al sistema della viabilità urbana. Una declassificazione comporterebbe oggi un inaccettabile trasferimento di volumi di traffico (che oggi possono essere resi fluidi e meno impattanti con interventi di moderazione), nella rete stradale del tessuto residenziale adiacente, che è più fragile e deve essere protetta. Le isole ambientali individuate dal PUM sono comunque oggetto di piani particolareggiati, che stabiliranno provvedimenti viabilistici non "a priori", ma prendendo in considerazione tutti i fattori sociali, ambientali, architettonici e urbanistici.	già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	4	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si giudicano con perplessità le rotonde di Viale Dante e Piazza Medaglie d'Oro, spartitraffici di Piazza Zaninelli, che inciderebbero pesantemente sull'unità compositiva fra giardini ed edifici circostanti della fascia dei Passeggi, come progettata originariamente e come sembrerebbe essere prevista nell'attuale progetto di valorizzazione, e che male si concilierebbero con la fruizione prevalentemente pedonale degli attraversamenti.	Le rotonde proposte sono di tipo urbano e quindi anche gli elementi (spartitraffico) dovranno nelle fasi successive della progettazione essere scelti con particolare cura ed attenzione al fine di garantire sia la funzionalità dell'asse veicolare che l'inserimento nel contesto urbano, ma soprattutto moderare la velocità dei veicoli e rendere più sicura quella dei pedoni e dei ciclisti. In ogni caso il Piano prevede nel medio/lungo periodo l'eventuale modifica delle altre intersezioni sull'asse Vignati/Agnelli e comunque successiva ad ulteriori verifiche della situazione viabilistica nella zona.	già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	5	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si giudicano con perplessità le rotonde di Viale Pavia, che a partire dalla ferrovia fino alla chiesa di San Fereolo dovrebbe divenire un grande asse di vita del quartiere, dal quale eliminare quanto più possibile il traffico di attraversamento; inoltre si riterebbe più opportuno che il traffico di via San Fereolo venisse portato a gravitare su Viale Europa in zona discoteca, mentre l'area antistante la chiesa parrocchiale divenisse una piazza di quartiere; l'intersezione con Via Sforza (strada di scorrimento molto importante), se risolta con una rotonda, non conferirebbe né continuità, né sicurezza allo stesso viale Pavia, obiettivo al contrario meglio ottenibile in via provvisoria con un semaforo, in via definitiva con un sottopasso (vedi quanto realizzato nell'analogo incrocio di Via Sforza con Via San Bassiano)	Viale Pavia ha perso lo storico ruolo di asse di attraversamento (ex strada statale 235 di Orzinuovi), ora assunto da viale Europa, ed ha una vocazione prettamente locale. Le proposte progettuali del PUM intendono rendere più chiara tale destinazione funzionale. La realizzazione di un sottopasso all'intersezione fra via Sforza e viale Pavia è ritenuta eccessivamente impattante e controproducente rispetto all'obiettivo di moderare la velocità dei veicoli in via Sforza, che rappresenta già ora un grave problema a causa dei lunghi tratti rettilinei.	respinta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13323	17/04/08	6	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si giudicano con perplessità le modifiche alle rotonde di Viale Europa, che distruggerebbero una zona verde di un certo pregio; la moderazione della velocità potrebbe essere attuata, intervenendo con ristrutturazioni della pavimentazione e della carreggiata presso il sagrato della chiesa di Robadello, presso lo sbocco di Via Raffaello e presso l'attraversamento di Via Marescalca (in tali zone, come del resto prevede il Piano della Mobilità, potrebbero essere inserite le soste delle autolinee extraurbane, a servizio del polo scolastico di viale Giovanni 23°); si propone, invece, una rotonda all'intersezione con l'estremità sud di viale Pavia, presso la discoteca; le intersezioni con Via Raffaello e Via Marescalca (direzione San Fereolo) potrebbero essere messe in sicurezza istituendo sensi unici solo in uscita da Viale Europa	La proposta progettuale relativa alla riorganizzazione delle rotonde di viale Europa ha come obiettivo anche la conservazione massima possibile delle zone verdi e delle alberature esistenti. Nelle fasi successive di progettazione tale obiettivo dovrà essere ulteriormente tenuto in considerazione. Sono assolutamente da respingere ipotesi di interventi di ristrutturazione della pavimentazione, incompatibili con le caratteristiche del traffico e con la classificazione gerarchico funzionale del Viale. Una rotonda all'intersezione con l'estremità sud di viale Pavia non è proponibile perché troppo prossima allo svincolo con la Tangenziale sud. Per quanto riguarda i sensi unici in uscita da viale Europa, quindi orientati verso nord, è una delle ipotesi del Piano una eventualità ipotizzabile per via Marescalca, mentre per via Raffaello, in considerazione delle dimensioni della via (nella quale come previsto dal Piano devono essere realizzati i marciapiedi) e dell'intersezione a rotatoria con viale Europa, l'istituzione di un senso unico potrebbe penalizzare eccessivamente le uscite dei residenti.	respinta
13323	17/04/08	7	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si giudica con perplessità la rotonda di Viale Europa - Via Sant'Angelo; lo spazio meriterebbe di diventare una piazza articolata, non di rimanere un semplice spartitraffico, pertanto sarebbe ammissibile una rotonda di limitate dimensioni, che tuttavia lasci al suo esterno ampie aree a disposizione per un centro di vita nella località	Le dimensioni proposte per la rotonda sono le minime adeguate per una circolazione in sicurezza di cicli, mezzi pubblici e vetture. La soluzione prospettata recupera ampi spazi per i pedoni e per le aree a verde. Si prevede comunque una sua verifica in sede di definizione della viabilità interessata dall'area di trasformazione urbanistica ex ABB / Linificio	respinta
13323	17/04/08	8	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Sarebbe opportuno individuare delle soluzioni, che, allontanando il traffico di attraversamento, consentano di trasformare in centri di quartiere: Via San Bassiano (la prevista bretella fra Via Sforza e la nuova autostazione dovrebbe essere aperta a tutti i veicoli, non soltanto agli autobus), Corso Mazzini (la "tangenzialina" di Selvagreca ha scarsa utilità, se non viene prolungata alla zona ex CETEM ed ex Lanificio e se non viene direttamente connessa con il previsto posteggio ampliato di Corso Mazzini; in ogni caso l'eliminazione del traffico di penetrazione in Corso Mazzini rimane fra i grandi problemi urbanistici in attesa di soluzione), Via Cavallotti (occorrerebbe rivedere il tratto di collegamento fra piazzale Crema ed il vecchio ponte aumentando gli spazi pedonali, agevolare l'utilizzo veicolare di Viale Piave, modificando la geometria della attuale rotonda con Via Cavallotti, aumentare gli spazi pedonali di piazza Barzaghi, in attesa di un più generale riordino urbanistico delle testate del vecchio ponte)	Si ribadisce quanto già affermato nella controdeduzione all'osservazione 3 prot.13323. Via San Bassiano, corso Mazzini, via Cavallotti non possono essere definiti "centri di quartiere" in termini viabilistici, perché essi appartengono a livelli gerarchici della rete viaria urbana superiori a quello "locale", ma che in fase di progettazione delle isole ambientali e degli interventi di riqualificazione dell'asse di via Cavallotti dovranno essere tenuti in considerazione tutti gli aspetti ambientali e urbanistici della zona Il PUM ha indicato la necessità di prevedere un prolungamento della "tangenzialina dei Laghi" per garantire l'accessibilità all'area ex-Cetem (in relazione ai possibili sviluppi di quest'area) e di realizzare attraverso tale nuova strada l'ingresso/uscita principale al parcheggio multipiano previsto in sostituzione del parcheggio esistente di Corso Mazzini. Per quanto riguarda l'accessibilità ciclo-pedonale del percorso Piazza Barzaghi - Ponte - Piazza Crema, gli interventi realizzati soddisfano le esigenze segnalate.	accolta
13323	17/04/08	9	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si ricorda che l'Ordine degli Ingegneri si fece promotore, in un recente passato, di uno studio circa la migliore collocazione di un terzo ponte sull'Adda, comparando costi e benefici di diverse proposte, e soprattutto dibattendolo se il terzo ponte dovesse avere una valenza solo urbana, oppure di chiusura dell'anello delle circonvallazioni esterne. Si ricorda, altresì, che il terzo ponte era proposto solo in connessione con la pedonalizzazione dell'attuale vecchio ponte, come parte di un asse pedonale di attraversamento di tutto il centro storico, collegato con le rive del fiume; pertanto, di fatto, ai fini del servizio veicolare, i ponti sarebbero rimasti solo due; ed in tale ottica andrebbe valutato il volume di traffico previsto per il nuovo ponte. Ovviamente, l'ipotesi di pedonalizzare, o meno, il vecchio ponte può essere più o meno condivisa; comunque essa deve essere tenuta in considerazione, quale alternativa alla costruzione di nuove passerelle pedonali sul fiume.	Come puntualmente indicato nel Piano, si ribadisce che dal punto di vista del corretto funzionamento del sistema della circolazione veicolare nel breve-medio periodo, il PUM ritiene né necessaria né opportuna la realizzazione di un terzo ponte sull'Adda. La previsione di un terzo ponte per la città riveste carattere di opera di interesse sovracomunale e pertanto è necessaria una sua approfondita valutazione negli strumenti di pianificazione urbanistica (PGT e PTCP)	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13323	17/04/08	10	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si condivide la proposta di accantonare la realizzazione di un parcheggio sotto i Giardini del Passeggio, per le note difficoltà di ordine archeologico, ambientale, viabilistico; tuttavia occorre ricordare che la necessità di un grande posteggio sul versante sud del centro storico esiste. A nostro giudizio essa dovrebbe trovare risposta negli indispensabili piani particolareggiati a cavaliere della stazione ferroviaria (Consorzio Agrario, ex ABB, ex Linificio	Nel PUM si prevede la realizzazione di nuovi parcheggi, a servizio degli utenti della ferrovia, anche al fine di incentivarne l'utilizzo, in vista dell'introduzione del Servizio Ferroviario Regionale: in superficie nell'area dell'ex scalo ferroviario, multipiano nell'area ex ABB/Linificio, con tariffe agevolate per i possessori di abbonamento ferroviario, multipiano in via Villani (in parte per residenti, in parte pubblico a pagamento), anche a servizio del centro storico.	accolta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13323	17/04/08	11	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Il nuovo posteggio e l'autostazione nell'ex scalo merci possono essere accettabili solo come soluzione parziale, ma la zona richiede interventi di maggiore qualità, nell'ambito di uno studio urbanistico più ampio	Un assetto definitivo e più funzionale dell'area sarà possibile con la progettazione della trasformazione urbanistica dell'area del Consorzio Agrario e delle aree ex ABB/Linificio.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13323	17/04/08	12	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si esprime perplessità sulla realizzazione di posteggi multipiano in elevazione nelle zone a corona del centro storico (Corso Mazzini, Via Villani, ex Macello, Via D'Azeglio); tali posteggi sono accettabili solo se inseriti in più ampi progetti urbanistici, altrimenti come episodi isolati sono preferibili posteggi a raso; alla localizzazione di Via Villani, si preferirebbe un posteggio in zona ex Linificio, meglio servita viabilisticamente	I progetti dei parcheggi multipiano dovranno affrontare anche l'inserimento urbanistico. I parcheggi a raso negli ambiti menzionati, di fatto già esistenti, non risolvono la domanda di sosta nelle rispettive zone e pertanto la modalità di parcheggi "multipiano" appare necessaria.	parzialmente accolta
13323	17/04/08	13	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si propone l'eliminazione del piccolo parcheggio sterrato sorto (spontaneamente ?) alla base degli spalti di Via Defendente, presso la Questura, e di sostituirlo con un'area verde	Il piccolo parcheggio richiede di essere sistemato e regolamentato, ma può essere riconfermato. L'eventuale soppressione può essere finalizzata alla modifica dell'intersezione con la Via Vecchio Bersaglio.	respinta
13323	17/04/08	14	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	circa la fluidificazione del traffico sulla cosiddetta circonvallazione interna, si riterrebbe utile la formazione di terze corsie per la svolta a sinistra in corrispondenza delle intersezioni lungo Via Defendente, Viale Dalmazia, Via Secondo Cremonesi	Sulla circonvallazione interna, è necessario fluidificare (ridurre gli accodamenti) ma nello stesso tempo moderare le velocità. La formazione di terze corsie, aumenta di fatto la superficie carrabile e di conseguenza le velocità soprattutto nelle ore di morbida; nei casi citati inoltre spesso non è possibile la loro realizzazione per i ridotti spazi carrabili disponibili, senza dover ulteriormente sacrificare gli esigui spazi pedonali, o come nel caso di via Defendente per la presenza di alberature.	respinta
13323	17/04/08	15	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si riscontra la tendenza ad una proliferazione delle intersezioni e dell'autorizzazione all'apertura di passi carrabili sulle strade di scorrimento (Via Sforza, Viale Europa, Viale Milano); occorrerebbe una normativa più rigorosa	Di fatto gli strumenti normativi esistono; è necessaria una più puntuale verifica delle richieste e un miglior coordinamento fra gli Uffici preposti al rilascio delle autorizzazioni e quelli della Pianificazione.	accolta
13323	17/04/08	16	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Forse come "astuto" provvedimento per scoraggiare il traffico di attraversamento, si è attuata una progressiva eliminazione della segnaletica di indicazione e di preincanalamento sulla rete stradale interna di scorrimento principale; si teme a scapito della sicurezza e della scorrevolezza del traffico	Il Piano sottolinea l'importanza della presenza di una chiara segnaletica di indirizzo e prevede, fra i suoi strumenti di attuazione, il Piano della Segnaletica.	già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	17	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	In previsione dell'attivazione del Servizio Ferroviario Regionale che certamente porterà ad un incremento del traffico veicolare diretto all'interscambio di Lodi, si suggeriscono due provvedimenti:- l'uno di breve periodo inteso a scoraggiare l'accesso dei mezzi privati dei pendolari nell'intorno della stazione ferroviaria, mediante l'istituzione di corse di autobus dirette e gratuite da e per i parcheggi periferici più importanti (Massena, Faustina, Centro Commerciale, Martinetta), in coincidenza con gli orari più frequentati dei treni per Milano;- l'altro di lunga portata, che preveda la creazione di due nuove fermate ferroviarie, a San Martino in Strada e in zona Polledra (università, PIP), dotate di parcheggi di interscambio; non è questa la sede per approfondire questa proposta, la cui importanza parrebbe indiscutibile, oltre che a livello viabilistico, per l'intero assetto del territorio.	La navetta gratuita Massena-centro-Stazione FS, già istituita, risulta oggi utilizzata soprattutto dai residenti in alternativa al bus di linea e, in quanto tale, rappresenta un ingiustificato privilegio e non un incentivo all'utilizzo del parcheggio Massena come interscambio auto-treno. Per questo motivo si è proposto in alternativa di istituire un collegamento Massena-centro-Stazione FS modificando i percorsi delle linee attuali con particolari frequenze durante le ore di maggiore afflusso alla Stazione. Una volta istituito il Servizio Ferroviario Regionale, potranno essere prese in considerazione altre soluzioni nel contratto di servizio del Gestore e valutata nelle sedi più opportune la istituzione di ulteriori fermate e la realizzazione di parcheggi di interscambio.	parzialmente accolta
13323	17/04/08	18	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	I cosiddetti "assi di vita" devono coincidere sia con gli assi portanti del sistema ciclabile, sia con le linee dell'autotrasporto urbano	Tale opportunità/possibilità sarà verificata nella progettazione delle isole ambientali, dove ci si propone di raggiungere una forte compatibilità fra tutte le componenti di traffico, in coerenza con il Piano di settore e l'aggiornamento del Piano del Trasporto Pubblico.	accolta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13323	17/04/08	19	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Centro Storico, ZTL: si nutre qualche perplessità circa le proposte di viabilità per Viale Dante; come dimostra la costante inosservanza dell'attuale normativa, tenuto anche conto che, obiettivamente, l'utilizzo di viale Dante risponde ad esigenze importanti sia per il commercio che per la promozione turistica del centro storico (Viale Dante Alighieri è la "porta" del centro storico), si propone di sottoporre a verifica una proposta di senso unico lungo la direttrice stazione F.S. – Piazza Castello (con sosta a pagamento, di durata limitata a non più di un'ora, a pettine su uno dei lati ed alcuni stalli riservati agli autobus turistici; corsia contromano riservata ai soli automezzi della polizia; piste ciclabili ricavate da una porzione degli ampi marciapiedi, come del resto è recentemente avvenuto), con inversione del senso di marcia in Viale IV Novembre (fino a Piazza Medaglie d'Oro) ed in Via del Guasto e idonee modifiche alla zona Archinti – Magenta – Solferino; tale soluzione scoraggerebbe anche il traffico abusivo in Corso Vittorio Emanuele, mentre l'inversione di percorrenza di Viale IV Novembre non dovrebbe caricare eccessivamente Via del Guasto	L'inosservanza della ZTL come spiegato nel Piano sarà fortemente scoraggiata dall'installazione delle telecamere. La proposta del Piano di estendere la ZTL all'ingresso di via Dante (intersezione Dalmazia-Vignati) è finalizzata a valorizzare il ruolo di asse pedonale-commerciale e porta del Centro in relazione anche alla presenza dei Giardini del Passeggio. I pulmann turistici non devono poter giungere e parcheggiare in via Dante ma devono essere indirizzati nell'area ex-scalo merci o negli altri parcheggi a protezione del centro storico. La proposta avanzata dall'osservante di inversione dei sensi unici di via Del Guasto e Viale IV Novembre (nel tratto fino a P.za Medaglie d'Oro) da un lato complicherebbe gli spostamenti dei residenti (i tre assi Guasto, Vittorio Emanuele, Garibaldi sarebbero tutti orientati verso nord) dall'altro peggiorerebbe le criticità esistenti all'intersezione con le vie Castelfidardo-XX Settembre-Piazza Medaglie e all'intersezione con piazzale 3 Agosto e non eliminerebbe l'uso improprio dell'asse Dante-Archinti in alternativa a Dalmazia.	respinta
13323	17/04/08	20	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Si propone l'estensione della ZTL a tutto Corso Adda ed in Via Fanfulla (zona monumentale, Musei, Provincia); si propone la pedonalizzazione di piazza San Lorenzo e stradelle circostanti; la pedonalizzazione (eccetto gli autobus urbani) di Corso Umberto	Gli ambiti indicati possono sicuramente essere oggetto sia di aree Pedonali che di estensione della ZTL, alcuni sono già individuati dal Piano (Piazza San Lorenzo) altri sono sicuramente da approfondire e da valutarne la fattibilità in fase successiva rispetto all'esigenza di regolarizzare e valorizzare l'attuale ZTL e le aree Pedonali esistenti	già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	21	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Le modifiche viabilistiche in Piazza Medaglie d'Oro potrebbero avere pesanti effetti sull'incrocio Via Venti Settembre – Viale IV Novembre; analoga perplessità suscita l'apertura di Viale dell'Acquedotto sul lato di piazzale Fiume (peraltro inutile se si attuasse la proposta per Viale Dante di cui sopra)	Nell'ambito dei lavori di sistemazione dei giardini l'Amministrazione Comunale, anche in ossequio ai vincoli imposti dalla Sopraintendenza, ha inteso mantenere la situazione nell'intersezione di Piazzale Medaglie d'Oro. Per quanto riguarda la modifica di Via dell'Acquedotto è un'ipotesi del Piano che intende affrontare la conflittualità esistente e finalizzata alla maggior tutela di ciclisti e pedoni. La soluzione che maggiormente potrebbe risolvere le conflittualità esistenti si ritiene quella di inserire detta via tra quelle ricomprese nella ZTL. In subordine qualora si intenda mantenere aperta alla viabilità la Via dell'Acquedotto appare più opportuno che il transito avvenga nella direzione da Piazzale Fiume verso i Giardini.	accolta
13323	17/04/08	22	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Trasporto extraurbano pubblico su gomma: si concorda con la proposta di fare percorrere tutti i transiti lungo la "circonvallazione interna"; sarebbe opportuno istituire delle fermate in corrispondenza di tutti i principali sbocchi pedonali diretti al centro storico	Si inserisce in Relazione un riferimento in tal senso .	accolta
13323	17/04/08	23	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Occorre eliminare le ancora esistenti fratture fra la rete ciclabile urbana e quella extraurbana, soprattutto in corrispondenza degli svincoli del sistema delle tangenziali; in particolare occorre risolvere il problema dell'attraversamento ciclabile della tangenziale sud per le direttrici Lodi – Università e Lodi – Lodivecchio (in attesa di più impegnativi interventi, istituire un senso unico in uscita da Lodi nel sottopasso del Sandone, ricavando lo spazio per una sicura doppia pista ciclabile); analogo problema esiste per la direttrice Lodi – San Colombano e per il collegamento San Grato – PIP	Le segnalazioni corrispondono alle priorità del Piano in relazione alla rete dei percorsi ciclabili, che potranno essere affrontate in particolare in sede di progettazione della riqualificazione della via del Sandone e della messa in sicurezza degli itinerari ciclabili che collegano il centro storico di Lodi con la frazione S. Grato, e con il Piano del Settore	accolta
13323	17/04/08	24	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Completare con segnaletica e protezioni il collegamento Lodi – Fontana, inspiegabilmente abbandonato	Intervento già attuato	già attuato
13323	17/04/08	25	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Anziché istituire nuove piste ciclabili, probabilmente è più opportuno scoraggiare l'uso di alcuni percorsi prevalentemente veicolari (sottopasso di Via San Colombano, Viale Europa, Viale Milano) da parte dei ciclisti, creando percorsi più protetti lungo strade parallele (Viale Pavia, Via del Pulignano, Via Cavezzali).	L'alta percentuale di movimenti in bicicletta e la volontà di incentivare questa mobilità richiedono che anche su alcune importanti direttrici varie vengano realizzati, se esistono le condizioni geometriche, piste ciclabili riservate, non escludendo i percorsi alternativi, quali quelli indicati nell'Osservazione.	parzialmente accolta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13323	17/04/08	26	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Collegare l'esistente rete ciclopedonale della zona sportiva della Faustina con l'intorno della stazione ferroviaria - Linificio	Pur in fasi di intervento successive, il Piano prevede di realizzare tale collegamento	già prevista - non dà luogo a procedere
13323	17/04/08	27	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Non si è affrontato (ma forse il Piano della Mobilità non era la sede più opportuna) il tema di un ampio, sicuro ed architettonicamente decoroso collegamento ciclo - pedonale fra le due zone della città, a cavallo della stazione ferroviaria, fra Viale Dante e Viale Pavia (è questo un altro grande problema urbanistico di Lodi, in connessione con le nuove, più gravose, funzioni che rivestirà la stazione, come polo del Servizio ferroviario Regionale)	Si condivide la necessità di una migliore ricucitura del tessuto urbano in corrispondenza delle vie Dante e Pavia. Il Piano indica la necessità di individuare un altro sottopasso ciclo-pedonale che colleghi l'area sud Parcheggio Griffini-Stadio con i binari e l'area a nord parcheggio ex-scalo ferroviario. La trasformazione urbanistica dell'area ex ABB/Linificio dovrà offrire l'occasione di affrontare anche questo tema. Si inserisce in Relazione un riferimento in tal senso.	accolta
13323	17/04/08	28	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Lodi	Migliorare gli accessi ciclopedonali al vecchio ponte (Piazza Barzagli, Piazza Crema), rendendoli parte di un itinerario continuo fra Corso Adda e Via Cavallotti	Per quanto riguarda l'accessibilità ciclo-pedonale del percorso Piazza Barzagli - Ponte - Piazza Crema, gli interventi realizzati soddisfano le esigenze segnalate.	non dà luogo a procedere
13230	17/04/08	1	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Spiace constatare che l'analisi delle criticità, proprie di alcune zone periferiche, evidenziate in sede di partecipazione, si sia limitata, nella maggior parte delle ipotesi, ad una mera presa d'atto e non si sia, invece, tradotta in una puntuale strategia di azione. Emblematica in tal senso è la tematica dei generatori di traffico (deposito STAR) relativamente alla quale il PUM adempie ad una mera funzione notarile, delegando poi al PGT la ricerca di soluzioni specifiche. Ed esemplare è anche la situazione del quartiere Torretta, dove l'azione del PUM si esaurisce con l'effettuazione di rilevazioni statistiche dei flussi di traffico, peraltro, ritenuti dal Piano non significativi e con la delega a piani attuativi particolareggiati senza, tuttavia, fornire indicazioni strategiche di merito. Riteniamo, al contrario, che la situazione di Torretta meritava d'essere affrontata! Inoltre, alcune aree periferiche, quali il Pratello e la Frazione Olmo, interessate da recenti trasformazioni urbanistiche, risultano ancora sostanzialmente ignorate dal documento.	Il PUM non ha gli strumenti e la competenza per intervenire sul tema di una eventuale delocalizzazione delle attività produttive e di altri generatori di traffico, come il deposito STAR e pertanto non si ritiene che il Piano debba prevedere una puntuale strategia di azione in tal senso. Pratello è oggetto di un Piano attuativo, che il PGT deve verificare nelle sue dimensioni e destinazioni e nell'assetto urbanistico. Anche la riqualificazione delle frazioni Torretta e Olmo rappresenta un tema importante oggetto del PTC per i loro caratteri di frammissione funzionale e di porosità dell'edificato. Gli aspetti viabilistici e le criticità della circolazione verranno presi in considerazione in concomitanza con la definizione dell'assetto urbanistico, utilizzando anche gli strumenti del piano particolareggiato.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13230	17/04/08	2	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Il piano continua a fornire un'analisi dettagliata e a proporre soluzioni progettuali particolareggiate di singole situazioni viabilistiche contingenti, probabilmente efficaci ma, tuttavia, mancanti di una visione d'insieme.	Le proposte progettuali inserite nel Piano hanno come propria visione di insieme la classificazione gerarchico funzionale della rete e gli obiettivi della protezione delle aree "sensibili", dal punto di vista funzionale e ambientale, la riduzione dell'incidentalità e dell'inquinamento.	respinta
13230	17/04/08	3	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si osserva che la maggior parte dei dati relativi ai rilievi di traffico sono risalenti al 2003 e che le ultime rilevazioni non contemplano l'asse di Via Defendente. Si ritiene importante effettuare rilievi di traffico anche per tale asse.	Le modifiche viabilistiche successive ai rilievi non sono state giudicate tali da giustificare nuove rilevazioni. Nuove rilevazioni verranno fatte in occasione dei piani particolareggiati e di settore e per verificare l'efficacia degli interventi previsti dal piano.	respinta
13230	17/04/08	4	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Continua, inoltre, a mancare un serio rapporto fra mobilità e luoghi di socializzazione. Il Piano, al di là di qualche eccezione, non entra nel merito della tematica legata all'accessibilità di parchi e impianti sportivi. In particolare, con riferimento al progetto relativo alla nuova piscina coperta si sottolinea la necessità di prendere in considerazione la possibilità di una riqualificazione del sottopasso pedonale di viale Calabria, oggi abbandonato al degrado.	La riqualificazione del sottopasso di Viale Calabria è un intervento necessario da inserire nella programmazione delle opere pubbliche.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13230	17/04/08	5	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Particolare attenzione merita, inoltre, il tema dell'incidentalità in ambito urbano, che ha visto negli ultimi mesi una preoccupante escalation proprio con riferimento alla componente debole. A tal proposito, si richiede un aggiornamento dei dati statistici, unitamente alla predisposizione di uno studio dei flussi e dei percorsi relativi alla pedonabilità, atto alla definizione di percorsi pedonali protetti.	La Vigilanza urbana tiene aggiornate le analisi dell'incidentalità e deve segnalare all'Ufficio del Piano le nuove emergenze. Si inserisce nel Piano un impegno esplicito in tal senso. Il tema della pedonalità rientra in primo luogo nella progettazione delle isole ambientali, nella definizione delle aree pedonali e della ZTR, e nella progettazione di ogni intervento della viabilità urbana. Non si ritiene di dovere invece prevedere un piano di settore specifico.	parzialmente accolta
13230	17/04/08	6	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Nel Piano, inoltre, si sarebbero potuti affrontare, o almeno anticipare, alcuni temi legati alla mobilità sostenibile e all'intermodalità, quali: il collegamento dell'ABB Adda con l'Ex-scalo merci; la riqualificazione della Stazione Ferroviaria in rapporto alla mobilità ciclabile.	I temi segnalati, che rivestono particolare importanza per la strategicità degli ambiti, saranno oggetto di analisi negli altri strumenti di pianificazione che in dettaglio si occupano di detti ambiti.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13230	17/04/08	7	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Residua continua ad essere l'attenzione dedicata alla mobilità dei disabili, alla quale viene dedicato solo qualche accenno all'interno della soluzione progettuale proposta per Viale Agnelli e il richiamo al progetto socio-urbanistico "Percorsi di vita per l'accessibilità edilizia ed urbana". Si osserva che il tema principale affrontato dal documento continua ad essere, quello legato al rilascio dei pass disabili. Curiosa è l'accezione utilizzata nel testo "Mobilità dei portatori di handicap deambulanti", che suggeriamo di modificare in quanto errata ed inopportuna, soprattutto in relazione ai contenuti, anche culturali, del progetto socio-urbanistico di cui sopra e che, peraltro, vede l'Amministrazione Comunale quale parte attrice. Si richiede, pertanto, di sostituire l'accezione in oggetto con la seguente: "Mobilità delle persone con disabilità motoria e/o sensoriale".	Alla mobilità dei disabili il Piano assegna una grande importanza, tanto da prevedere uno specifico Piano di settore. La definizione "Mobilità dei portatori di handicap deambulanti" è quella ufficiale, delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico", del Ministero dei lavori pubblici. Tuttavia, essendo quella suggerita dall'Osservante assolutamente equivalente a quella stabilita dalle Direttive, si ritiene di poterla adottare, in attesa di una verifica con le Associazioni con cui verrà redatto il progetto. E' opportuno inoltre evidenziare l'esistente rapporto di collaborazione tra l'Amministrazione Comunale e l'Associazione Lodigiana Amici degli Handicappati Onlus (A.L.A.H.) e con il Comitato Regionale per l'Abolizione delle Barriere Architettoniche (C.R.A.B.A.) finalizzato anche alla tutela della mobilità dei diversamente abili.	parzialmente accolta
13230	17/04/08	8	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si richiede, inoltre, che in sede di rinnovo del parco mezzi pubblici, accennato nel Piano, sia prevista l'adozione di dispositivi e accorgimenti per consentire l'accesso ai mezzi pubblici dei portatori di disabilità sensoriale. Si ritiene opportuno l'inserimento di tal richiamo nel documento.	Si inserisce nel Piano una indicazione esplicita in tal senso	accolta
13230	17/04/08	9	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Il PUM predisposto dall'Amministrazione Comunale continua ad essere inutile sotto il profilo del rapporto mobilità e urbanistica. Si prende atto del fatto che il PUM è strutturato come Piano Generale del Traffico Urbano ed è strumento sott'ordinato al Piano di Governo del Territorio, ad oggi, formalmente inesistente. Tuttavia, la L.R. 12/2005 demanda sostanzialmente al PUM le scelte strategiche legate all'assetto funzionale del territorio: scelte che, allo stato degli atti, non possono che essere rinviate al PGT o demandate a Piani di settore. Il Piano in esame, pertanto, sconta una carenza di fondo e la sofferenza del mancato legame col PGT, si ripercuote su gran parte del documento e ne segna il limite.	La Legge Regionale 12/2005, all'art.8, comma 2, lettera c, cui fa riferimento l'Osservante, stabilisce che il documento di piano determini, in coerenza con le politiche per la mobilità, le politiche di intervento per la residenza, le attività produttive primarie, secondarie e terziarie, della distribuzione commerciale, ecc. Ciò non significa che "le scelte strategiche legate all'assetto funzionale del territorio" siano delegate dal PGU, perchè ciò sarebbe non compatibile con il suo essere strumento tecnico/amministrativo di breve/media durata e subordinato al PGT.	respinta
13230	17/04/08	10	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Area artigianale in zona Torretta: la problematica relativa al traffico indotto dalle attività artigianali presenti nell'area viene completamente affidata al tema dell'istituzione di isole ambientali in sede di progettazione partecipata, mentre viene completamente ignorato il tema di una possibile delocalizzazione delle attività produttive presenti nel quartiere. Si richiede, pertanto, l'inserimento dell'area artigianale fra i generatori di traffico e il richiamo/ rinvio della problematica al PGT.	Il PUM ha segnalato, nell'analisi dei rilievi di traffico, la rilevanza della quota attratta dalla zona Torretta e ha posto fra le priorità la sistemazione delle situazioni puntuali di maggiore pericolosità o disagio, per la mobilità dei pedoni e dei cicli, e l'avvio della progettazione dell'Isola Ambientale. La possibile delocalizzazione delle attività produttive in Torretta non è però tema di competenza del PUM. Si accoglie la proposta di inserire nella relazione un più esplicito richiamo alla problematica e la segnalazione al PGT, che ha comunque già in cantiere lo studio degli interventi di riqualificazione delle frazioni (Torretta, Riolo, Fontana, Olmo e San Grato).	parzialmente accolta



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13230	17/04/08	11	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Nuove urbanizzazioni in zona Albarola e Piano di edilizia economica convenzionata a San Fereolo: il documento ignora le tematiche connesse ai relativi carichi insediativi e nella migliore delle ipotesi rinvia a Piani di settore. Pratello: il Piano sembra continuare ad ignorare le nuove urbanizzazioni in essere nell'area e relativi carichi insediativi.	Pratello è oggetto di un Piano attuativo del vigente PRG, che il PGT deve verificare nelle sue dimensioni e destinazioni e nell'assetto urbanistico. Il PUM, in quanto Piano Generale di Traffico Urbano ha le caratteristiche di un piano di inquadramento. Progetti di dettaglio, come le Isole Ambientali Albarola e San Fereolo, sono Piani Particolareggiati rinviati alle fasi successive di attuazione.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13230	17/04/08	12	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Viale Piermarini/Via Zalli: il Piano contiene alcune proposte progettuali relative all'apertura del sottopassaggio di Via Zalli e alla riqualificazione del nodo viabilistico di Viale Piermarini, relativamente alle quali restano, tuttavia, le incognite del carico insediativo che sarà determinato dal progetto di nuove edificazioni nella c.d. area degli Arcieri e da quello della nuovo impianto natatorio in zona Faustina, relativamente ai quali la possibilità introdotta dal Piano in merito all'apertura di Viale Piermarini in occasione di eventi sportivi non può costituire risposta sufficiente.	L'eventuale apertura alle auto del sottopasso di via Zalli è prevista nel PUM in terza fase, "a seguito della sistemazione dell'intersezione tra la Via Emilia e la Via S.Colombano, la definizione della regolamentazione del sottopasso di via Zalli (pedonalizzazione o apertura della circolazione a senso unico da est verso ovest) e conseguente realizzazione.". E' evidente che ogni valutazione dovrà tenere conto di eventuali nuovi insediamenti residenziali in zona e dal traffico indotto dal nuovo impianto natatorio previsto alla Faustina.	accolta
13230	17/04/08	13	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Business Park:tale modello di sviluppo viene citato (giustamente) nel documento come generatore di traffico. Si comprende il rinvio al PGT, tuttavia, azioni di merito quale la previsione di una VAS preventiva che sviluppi il tema dell'impatto viabilistico, ben poteva qui essere anticipata.	Il progetto del Business Park affronterà con un "Documento di impatto" il tema del traffico generato e delle soluzioni viabilistiche e di circolazione da adottare.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13230	17/04/08	14	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Università e Casa dello Studente: al di là di qualche accenno, nell'ambito del paragrafo dedicato ai grandi generatori di traffico, il Piano sembra sostanzialmente ignorare il tema della mobilità "da" e "per" il Polo Universitario.	L'accessibilità all'Università è oggi assicurata dalla Linea 4 del trasporto pubblico urbano (percorso e orari dovranno essere adeguati allo sviluppo del polo) che la collega alla Stazione ferroviaria e da un collegamento diretto alla tangenziale sud. Nel progetto definitivo della Provincia di Lodi di via Del Sandone è prevista la realizzazione di una pista ciclabile verso il Polo Universitario. Il Piano di settore della mobilità ciclabile dovrà affrontare il tema prevedendo altri interventi. Le dimensioni previste dal polo Universitario rendono opportuna la previsione di una fermata sulla linea del Servizio Ferroviario Regionale, dove localizzare anche un parcheggio di interscambio; tale previsione è tra l'altro già contenuta nell'A.D.P. per lo sviluppo della mobilità su ferro legato alla realizzazione della TEM. Si inserisce nella Relazione una indicazione in tal senso.	parzialmente accolta
13230	17/04/08	15	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Il vero banco di prova del PUM sarà la coerenza delle soluzioni prospettate dal documento in esame come risolutive delle grandi questioni relative al futuro assetto della nostra città, quali quelle legate alla riqualificazione delle aree dimesse, in rapporto ai futuri Piani Integrati di Intervento, le cui linee sono contenute nel Documento di Inquadramento del Comune di Lodi.Un esempio per tutti: Area ex ABB: il Piano prevede la realizzazione di 150 posti auto a servizio dell'area. Ci si chiede quale sia la coerenza di tale scelta rispetto al nuovo carico insediativo dell'area. In questo, come in altri casi, il Piano sconta il fatto di un mancato rapporto con l'urbanistica.	Il parcheggio di 150 posti è relativo all'intervento nell'ex scalo ferroviario ed è in funzione delle attuali esigenze di interscambio. In quanto alle dimensioni dell'offerta di parcheggi da realizzare con l'intervento di trasformazione urbanistica dell'area ex ABB/Linificio, si dovrà tenere conto anche delle nuove destinazioni funzionali. Saranno gli strumenti di pianificazione puntuale già in elaborazione a dare indicazioni a proposito.	respinta
13230	17/04/08	16	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si prende atto delle difficoltà economiche in cui versano gli Enti Locali a causa della progressiva diminuzione delle contribuzioni da parte dello Stato, delle regole del patto di stabilità e dell'impossibilità di impegnare avanzo di amministrazione 2006; così come si prende atto dell'intenzione dell'Amministrazione Comunale di giungere ad una puntuale programmazione economica finanziaria tale da consentire la realizzazione degli interventi previsti nel Piano entro il proprio mandato.Si osserva, tuttavia, che tale affermazione addotta a parziale giustificazione dall'A.C in sede di partecipazione, contrasta con alcune previsioni contenute nel Piano e relative alle fasi di attuazione, alcune delle quali si spingono fino al 2012 (ben oltre quindi il proprio mandato). Si osserva, inoltre, che a parte l'individuazione del project financing quale strumento di finanziamento per la realizzazione dei parcheggi multipiano, il documento, ancora oggi, non presenta alcun tipo di relazione con le previsioni di bilancio. Si ritiene opportuno recuperare almeno il legame con il Piano Triennale delle OO.PP. 2008-2010.	Esiste una discrasia nella legislazione degli Enti Locali tra la volontà di pianificazione e programmazione e le norme finanziarie con particolare riferimento ai limiti che le stesse prevedono (es. Patto di Stabilità).	non dà luogo a procedere



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13230	17/04/08	17	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Il Piano, continua a delegare la soluzione dei problemi legati alla ZTL all'installazione delle telecamere. Tale modalità di intervento, risolutiva forse della problematica del controllo degli accessi, non permette, tuttavia, di agire efficacemente sui presupposti che lasciano spazio a comportamenti di sosta abusiva da parte delle molteplici categorie di utenza della ZTL. A tal proposito si osserva che la previsione di eventuali modifiche delle modalità di rilascio e utilizzo dei contrassegni per i disabili non costituisce risposta adeguata, né sufficiente. Si ritiene che relativamente a questa partita, il tema nodale sul quale richiamare l'impegno dell'Amministrazione Comunale sia quello della revisione sostanziale dell'attuale Regolamento. Coerentemente con le azioni tese all'ampliamento ZTL e dell'area pedonale si ribadisce l'opportunità di mantenere la natura pedonale dell'ambito di Via Cingia e di Via Morena, relativamente al quale il Piano in esame non sembra delineare una volontà precisa.	Oltre all'introduzione delle telecamere, il Piano indica alcuni provvedimenti, tra i quali interventi di riqualificazione urbana, miglioramento della segnaletica, coinvolgimento dei residenti e dei commercianti nella progettazione, aumento della sorveglianza. Inoltre sono previste estensioni della ZTL e la sperimentazione di ulteriori ampliamenti spaziali e di orario/calendario. Per quanto riguarda l'ambito di via Cingia e via Morena, si riconosce la necessità che il Piano esprima una posizione netta in favore del mantenimento della sua pedonalità e del miglioramento dell'arredo urbano per impedire la sosta selvaggia. Non si condivide la parte dell'osservazione nella quale si richiede una radicale modifica del Regolamento posto che non si ritiene il Regolamento in quanto tale la causa delle violazioni alla ZTL quanto piuttosto la necessità di un più puntuale controllo (con conseguenti sanzioni) delle violazioni stesse. L'eventuale revisione del Regolamento della sosta potrà nel caso avvenire successivamente alle modifiche che verranno introdotte nella gestione della ZTL, previa verifica dell'efficacia delle stesse.	parzialmente accolta
13230	17/04/08	18	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Da segnalare, inoltre, alcuni passi indietro rispetto ad alcune intuizioni della prima stesura. Non esiste una proposta seria di valorizzazione e ampliamento della ZTL. La previsione di un ampliamento della stessa al 2012 non può infatti considerarsi tale. L'estensione della ZTL a Via Lodino e Corso Adda viene considerata solo come eventuale e comunque l'adozione rimandata in una fase diversa. La semplice proposta di sperimentazione di ulteriori limitazioni di traffico nella attuale ZTL in determinati orari e/o giorni (sabato e festivi) ovvero in determinati periodi dell'anno, non costituisce una risposta convincente. La stessa proposta di definizione della circolazione in Piazza della Vittoria (unica isola pedonale esistente in città) al fine di migliorarne la pedonalità, costituisce un' inversione di rotta rispetto alla scelta sottesa all'accezione "ampliamento dell'area pedonale", contenuta nella versione precedente. Si ritiene, pertanto, insoddisfacente la proposta. Si ribadisce la contrarietà all'apertura al traffico di Via dell'Acquedotto (benché a senso unico) e se ne suggerisce la pedonalizzazione: alternativa, peraltro, contemplata dal Piano. Nel complesso si valuta, pertanto insufficiente e poco significativa l'estensione dell'area pedonale come prevista dal Piano. Si osserva pertanto che: Una politica convincente a sostegno della mobilità ciclo-pedonale richiederebbe la trasformazione in isola pedonale di parte della ZTL.	L'estensione della ZTL alla via Del Guasto, Piazza Castello, via Dante, via Lodino e Corso Adda è da realizzarsi successivamente alla realizzazione del parcheggio multipiano D'azeglio-Dalmazia, quando sarà possibile compensare la sottrazione di aree per la sosta. Da ciò deriva la sua collocazione nella terza fase. Si ribadisce la necessità che gli ampliamenti della ZTL, ulteriori rispetto alle indicazioni del Piano, vengano sperimentati prima di divenire definitivi. Si riconosce l'opportunità che tali sperimentazioni vengano previste anche in relazione all'ampliamento delle zone riservate ai cicli e ai pedoni. Attualmente Piazza della Vittoria (che nel pensiero generale è un ambito pedonale) in realtà è percorsa e utilizzata dai veicoli. La proposta del Piano mira a ridurre l'uso improprio e ne permette l'uso solo in parte per non penalizzare eccessivamente i residenti nell'intorno di Piazza della Vittoria. Il passo successivo sarà quello di giungere ad una effettiva pedonalizzazione completa.	parzialmente accolta
13230	17/04/08	19	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	La scelta della realizzazione di un parcheggio presso l'area dei Padri Barnabiti, (sostanzialmente localizzato nel centro storico e a poca distanza da un luogo di cura), benché contrasti con gli orientamenti base delle scelte di fondo del Piano in oggetto, quali la realizzazione di parcheggi a protezione del centro storico e la riduzione delle emissioni inquinanti dannose per la salute, si ritiene possa, tuttavia, rendere praticabile una scelta coraggiosa a sostegno della pedonalità del centro storico, quale la trasformazione di Piazza Mercato in isola Pedonale. Si richiede di valutare l'ipotesi.	Il progetto relativo all'area dei Padri Barnabiti, in relazione alla localizzazione e alla sezione delle strade afferenti, evidenzia alcuni aspetti critici che dovranno essere attentamente valutati. L'ipotesi della chiusura di Piazza Mercato a seguito della realizzazione del parcheggio nell'area dei Padri Barnabiti potrà essere presa in considerazione anche a seguito dell'ampliamento delle altre aree di sosta a protezione del centro storico.	parzialmente accolta
13230	17/04/08	20	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Al di là della scelta, contenuta nel documento, di affidare ad un Piano di settore espressamente dedicato alla mobilità ciclistica la definizione delle linee progettuali e delle priorità del PUM, ribadiamo che il completamento della rete ciclabile costituisce, a nostro parere, uno degli elementi sul quale valutare la reale efficacia del presente Piano. Si ritiene quindi necessaria un'accelerazione dell'iter di progettazione e di realizzazione delle opere funzionali a tale obiettivo: Selvagreca, Corso Mazzini, Viale Italia, San Grato-centro storico. Le fasi di attuazione indicate dal Piano per lo sviluppo della mobilità ciclabile non appaiono, pertanto, pienamente condivisibili.	In prima fase il Piano colloca la elaborazione del Piano di settore della mobilità ciclistica e la realizzazione degli interventi più urgenti e che hanno già disponibile un progetto definitivo. L'eventuale modifica delle priorità degli interventi successivi alla prima fase sarà compito del Piano di Settore. Non si ritiene opportuno per ora modificare le indicazioni del Piano.	respinta
13230	17/04/08	21	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si osserva, inoltre, che a parte la realizzazione di parcheggi per le biciclette nei pressi della Stazione e l'installazione di postazioni informative del servizio "C'entro in bici" relativo al Progetto LODIMOBILE, il tema dell'intermodalità non viene adeguatamente sviluppato. Il Piano non contempla, infatti, alcuna ipotesi di riqualificazione dell'attuale stazione ferroviaria in merito all'accessibilità dei velocipedi al sistema del trasporto pubblico su ferro, (oggi, di fatto, inaccessibile) a sostegno dell'uso della bicicletta quale mezzo di scambio intermodale, non solo in entrata, ma anche in uscita dalla città. Nel merito del progetto "C'entro in bici" si richiede di valutare la possibilità di prevedere l'installazione di una postazione informativa e di ricovero per le biciclette anche all'interno del Polo Universitario. Si auspica, inoltre, che il servizio "noleggio biciclette" avvenga tramite l'ausilio di card magnetiche in sostituzione delle attuali chiavi pubbliche	Il Piano propone la realizzazione di un collegamento diretto pedonale-ciclabile tra l'area ex-scalo ferroviario e i binari 2 e 3 della stazione. Con l'introduzione del Servizio Ferroviario Regionale e con la trasformazione urbanistica delle aree exAbb e Consorzio agrario, il tema della ricucitura e riqualificazione dei percorsi pedonali e ciclabili, di connessione alla stazione e ai due lati della città, dovrà essere affrontato come uno dei più importanti. Si rimanda al Piano di settore per la mobilità ciclistica l'esame delle indicazioni formulate a proposito del progetto "C'entro in bici" e della adozione di un diverso sistema di noleggio attraverso card magnetiche e/o carte di credito (Sistema adottato ad esempio a Parigi, Bruxelles e recentemente a Milano).	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione



protocollo	data	progressivo	osservante	osservazione	controdeduzione	esito
13230	17/04/08	22	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si prende, infine, atto della scelta di delegare a Piani di Settore lo sviluppo della tematica, accennata all'interno della fase analitica del documento, degli itinerari cicloturistici localizzati lungo le sponde del fiume Adda e dei percorsi aventi valenza naturalistico-ambientale. Si ritiene, tuttavia, che alcune linee potevano qui almeno essere accennate	Il Piano segnala la problematica, peraltro già affrontata dallo Schema di Piano per la rete ciclabile Comunale del 2001, individuando i percorsi extraurbani principali. Essendo il Piano di settore previsto in prima fase, tracciati, caratteristiche e priorità verranno proposti al più presto.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13230	17/04/08	23	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Spiace constatare che diversamente da quanto risulta dall'allegato relativo all'iter partecipativo, in cui si afferma che il Piano prevede la periferizzazione di tutti i transiti extraurbani sull'anello Dalmazia-Defendente-San Giacomo-Cremonesi-Agnelli-Vignati-S.F, le linee guida dettate dal Piano relativamente al trasporto pubblico prevedono ancora la "periferizzazione" dei transiti extraurbani e la revisione dei relativi percorsi, ad eccezione della linea Lodi-Crema della LINE. Si ribadisce, che consentire il transito dei mezzi LINE (linea Lodi-Crema) lungo l'asse di corso Vittorio Emanuele - Umberto I, contrasta palesemente con la logica sottesa a tal operazione.	Si premette che la linea Lodi/Crema svolge a tutti gli effetti servizio di TPL locale nel tratto urbano; la periferizzazione di detta linea, del tutto condivisibile, dovrà essere supportata da idonee integrazioni nel nuovo programma di esercizio del TPL, per il quale è in corso di definizione il bando di gara. Si inserisce nella Relazione un esplicito accenno alla questione.	accolta
13230	17/04/08	24	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	la soluzione progettuale di medio periodo proposta dal PUM, risulta in contrasto con il progetto di riqualificazione dei giardini di Viale IV Novembre approvato dalla Giunta, oggi, in corso d'opera. Si osserva, inoltre, che il Piano propendendo per un miglioramento della permeabilità per pedoni e ciclisti, non prende in considerazione l'ipotesi della realizzazione di un percorso ciclabile lungo l'asse di Viale Agnelli. Si richiede di prendere in considerazione anche tal ipotesi.	Nell'ambito dei lavori di sistemazione dei giardini l'Amministrazione Comunale, anche in ossequio ai vincoli imposti dalla Sopraintendenza, ha inteso mantenere la situazione esistente nell'intersezione di Piazzale Medaglie d'Oro. Per quanto riguarda il percorso ciclabile lungo viale Agnelli non si ritiene lo stesso necessario.	respinta
13230	17/04/08	25	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si prende favorevolmente atto dell'intenzione dell'Amministrazione, annunciata in sede consiliare, di procedere alla riprogettazione dell'area in oggetto e di realizzare una pista ciclabile in sede propria che colleghi l'area verde di Selvagreca con il tessuto della Zona Laghi, con il Parco Isolabella ed, eventualmente, un secondo lotto di collegamento con Via Vecchia Cremonese. Si ritiene utile procedere ad un aggiornamento in tal senso delle linee progettuali di PUM.	Il Piano contiene già queste indicazioni (tavola 19b)	già prevista - non dà luogo a procedere
13230	17/04/08	26	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Al di là della prevista riqualificazione di Via del Sandone, (nel 2012) Il Piano non contempla ancora alcuna proposta seria relativamente al collegamento ciclabile tra la città di Lodi, il Polo Universitario e la nuova Casa dello Studente.	Il collegamento ciclopedonale per l'Università è garantito primariamente dalla riqualificazione della Via del Sandone; eventuali ulteriori collegamenti, attualmente non ritenuti comunque prioritari, potranno essere verificati all'interno di altri strumenti di pianificazione.	che rimanda a successivi strumenti di pianificazione
13230	17/04/08	27	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si osserva che nella Relazione di Piano compaiono riferimenti temporali che si spingono ben oltre il termine del mandato di questa Amministrazione. Nello specifico: il rinvio dell'ampliamento della ZTL al 2012 e l'introduzione di fasi sperimentali, rende l'efficacia del provvedimento molto aleatoria e contrasta con l'affermazione contenuta nel documento che definisce il PUM quale strumento di breve periodo.	I tempi di progettazione e approvazione sono tali da fare sì che un arco di quattro anni sia classificabile come breve/medio periodo. La scadenza dell'amministrazione non può rappresentare un ostacolo ad una programmazione che traguardi tempi successivi. Altrimenti, piani di più ampia portata e durata, come il PGT, non potrebbero essere formulati da alcuna amministrazione.	respinta
13230	17/04/08	28	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Analogamente, si esprime perplessità circa la scelta di collocare alcuni interventi relativi alla sistemazione di assi viari particolarmente insidiosi per l'utenza debole in Seconda (2010) e Terza Fase (2012). Nello specifico: il rinvio al 2010 della realizzazione dell'intersezione Massena-Cremonesi-Largo donatori di Sangue e degli assi Milano-Sforza-Cadamosto. Il rinvio al 2012 della riqualificazione di Viale Rimembranze- Italia. Riqualificazione di Via del Sandone prevista solo per il 2012.	Il Piano dà il via agli interventi urgenti, fra i quali il Piano di settore, e propone alcune priorità successive, che sono state verificate e coordinate con l'Amministrazione Comunale tenuto conto della pianificazione finanziaria richiesta dalle opere previste.	respinta
13230	17/04/08	29	Gruppo Consiliare Verdi per la Pace	Si ritiene che per dare al PUM credibilità ed efficacia sia necessario: Anticipare l'ampliamento della ZTL e predisporre, in tempi brevi, una revisione sostanziale del relativo Regolamento. Istituire una reale isola pedonale. Istituire fin da subito le isole Ambientali: in particolare in Zona Torretta. Completare velocemente la rete ciclabile cittadina. Predisporre in tempi brevi una proposta seria in merito al rilancio del trasporto pubblico e al car-sharing. Recuperare il rapporto con l'urbanistica, almeno per quanto riguarda i progetti già in essere. Riteniamo siano questi gli elementi essenziali sui quali concentrare l'azione amministrativa per far sì che il PUM non si riduca ad un mero adempimento normativo.	Tutte le indicazioni formulate trovano adeguato riscontro e giustificazione nel Piano che nella stesura predisposta ovviamente si ritiene credibile ed efficace. Pur riconoscendo la validità delle indicazioni suggerite appare però evidente una impostazione differente con una differente valutazione delle priorità che probabilmente prescinde da un effettivo riscontro con la pianificazione finanziaria che l'attuazione del Piano prevede.	respinta