



LEGAMBIENTE

Osservazioni PUMS Provincia Lodi

Relazione Ambientale e documenti strategici

Premessa

I “Piani urbani per la mobilità sostenibile (PUMS)” nascono in Europa (2013), poi adottati in Italia (D.M. 397/2017 e successive modifiche) con lo scopo per dare alle città poteri e risorse per una mobilità più sostenibile, **ponendo le persone al centro** e integrando trasporto pubblico, privato, merci e non motorizzato, attraverso un percorso partecipato che coinvolge amministrazioni, cittadini ed esperti per migliorare la qualità della vita urbana nel medio-lungo periodo. La legge e le linee guida nazionali ed europee per la redazione dei PUMS enfatizzano il **ruolo strategico** nel medio-lungo periodo (10 anni), la **sostenibilità (ambientale e sociale)** e la **dimensione** (almeno 100 mila abitanti) al fine di orientare e programmare **risorse pubbliche** (anche regionali, nazionali o persino europee) per la realizzazione di **opere infrastrutturali** per promuovere e realizzare il percorso verso una mobilità sostenibile (quindi non solo automobilistica e socialmente accessibile a tutti), con **obiettivi quantificati e misurabili nel tempo** (viene richiesto un monitoraggio biennale dei piani, per individuare ritardi, criticità e prevedere correzioni di tiro).

Perché due diversi PUMS?

Le associazioni che partecipano alla Consulta Ambiente del Comune di Lodi (AL AUS, Fiab, Legambiente, Movimento contro la Fame nel Mondo, Verde Bottiglia, Animum Ludendo Coles), opportunamente coinvolte dal Comune poco prima delle vacanze di Natale, hanno espresso le seguenti valutazioni:

*“A Lodi e Provincia si sono aperti due distinti percorsi per due PUMS distinti e, osserviamo, che ad una prima lettura della documentazione disponibile la coerenza tra i due piani si riconosce nella quasi totale **assenza di proposte di rilevanza strategica, capaci davvero di governare i cambiamenti epocali della mobilità**. Inoltre, emerge la necessità di aggiornare e approfondire il quadro conoscitivo, come fatto osservare persino da alcune osservazioni istituzionali pervenute e pubblicate nei documenti della Provincia (un po’ più avanti rispetto al PUMS della città).”*

*“A questo fine le associazioni della Consulta **invitano sia l’amministrazione Comunale di Lodi, che quella Provinciale:***

- alla **collaborazione istituzionale** e a **condividere anche percorsi partecipativi** comuni alla redazione ed elaborazione dei due rispettivi PUMS.
- a richiedere di **implementare** sia i primi documenti strategici che le due simili Relazioni Ambientale strategiche presentati dal PIM con **proposte di piano e infrastrutturali di rilevanza strategica**, capaci davvero di rendere evidente l’orientamento verso la sostenibilità



LEGAMBIENTE

climatica e sociale del PUMS, definendo e coinvolgendo interlocutori e stakeholders interessati, individuando condizioni, risorse necessarie e tempi di attuazione delle principali proposte.”

Mancanza di ambizione

Legambiente e Fiab hanno presentato proprie proposte di integrazione e modifica ai primi documenti di PUMS resi pubblici dal Comune di Lodi a novembre 2025 (Rapporto Ambientale e documenti strategici). Qui ci limitiamo qui a enunciare le principali le principali osservazioni alle proposte strategiche rese note a settembre 2025 dalla Provincia di Lodi: non abbiamo avuto tempo di rispondere prima, ce ne scusiamo, ma non basta inviare per a decine di indirizzi per assolvere all’obbligo di partecipazione pubblica.

I documenti e le proposte contengono senza dubbio **proposte ed elaborati di grande interesse e impegno**: pensiamo ad esempio al lavoro sulla mobilità ciclabile (in città e provincia), alle proposte di costituzione di un “hub” mobilità sostenibile alla stazione di Lodi, alle zone 30, al riordino della sosta a Lodi. Dotare Lodi (e provincia) di PUMS è importante, la debolezza delle linee strategiche di entrambi i documenti di piano non ci debbono indurre a buttare il bambino con l’acqua sporca. La politica deve intervenire sui tecnici del PIM per arrivare a due documenti di piano coerenti e con proposte ed obiettivi strategici sufficientemente ambiziosi.

Sono in corso **cambiamenti radicali** nella mobilità delle persone e delle merci: la mobilità automobilistica privata è sempre più cara per le famiglie, l’e-commerce e i nuovi insediamenti logistici, il lavoro a distanza, l’avvento della mobilità elettrica, la crisi del trasporto pubblico e l’inadeguatezza del servizio ferroviario (sia persone che merci). Rispetto alle necessità i due documenti di PUMS sono privi di visione e di proposte strategiche capaci dei cambiamenti necessari, di obiettivi ambiziosi e misurabili nel tempo. Dobbiamo essere coscienti che già **oggi il 30% della popolazione (media nazionale) lamenta rinunce nelle occasioni di lavoro, studio, cure sanitarie o relazione e svago, a causa dei costi o limitazioni dei servizi di mobilità** (vedi [Osservatorio Stili Mobilità Legambiente-Ipsos](#)). Il PUMS avrà consenso se da speranza di miglioramento alle nostre vite nei prossimi anni. Se tutto rimane uguale, voglio almeno il parcheggio al portone di casa.

Proposte strategiche

Ci permettiamo a questo proposito di individuare alcune **proposte strategiche minime**, alcune delle quali neanche nuove, ma assenti dal piano o, se citate, poco valorizzate, con lo scopo di rilanciare un confronto positivo, che non si limiti allo scontro di piccoli interessi locali:

- 1) Oltre ai lavori in corso per il doppio binario sulla medio padana (Codogno-Mantova), chiediamo di introdurre nel PUMS il **quadruplicamento della linea ferroviaria Tavazzano - Lodi** (già previsto nel piano strategico RFI). Sul tema si sono espressi Comitati pendolari, istituzioni (Consiglio Regionale) e alcune forze politiche. Bene: è possibile che sia l’inizio della “metropolitana” Lodi-Milano? Perché RFI, Trenord e i Comitati Pendolari non sono previsti nel percorso del o dei PUMS?



LEGAMBIENTE

E' da notare che sulle quasi 70.000 uscite quotidiane dai confini provinciali, oltre 46.000 sono dirette verso la provincia di Milano, 21.000 all'interno del Comune: ma meno di un quarto prende il treno (dati 2020, probabilmente influenzati anche dalle restrizioni Covid).

- 2) **Le stazioni ferroviarie** del territorio devono divenire **hub di mobilità sostenibile** (con una strategia unitaria e integrata in tutto il lodigiano (e sud Milano) - quindi non solo dotati di capienti parcheggi auto, ma anche fermate TPL, taxi, sharing e una attenzione particolare alla presenza di servizi aperti e alla sicurezza. Il PUMS di Lodi presenta proposte importanti, ma tutte le altre stazioni? Nel lodigiano ci sono 12 comuni che gravitano (10 minuti a piedi) attorno a 9 stazioni. E' da prevedere un hub anche a **Sant'Angelo Lodigiano** (linee bus Lodi-Pavia). L'Agenzia TPL, i Comuni e la Provincia, cosa possono o debbono fare insieme per costruire 10 hub di interscambio?
- 3) Implementare **offerta ferroviaria** (non bastano rotaie, ci vogliono treni, orari, biglietteria, abbonamenti integrati, servizi associati): i programmi vanno concordati e negoziati con Trenord, con l'Agenzia TPL e richiederanno risorse locali. Quali innovazioni si debbono introdurre nell'offerta (integrata) e come sostenere la domanda, specie presso le stazioni più piccole, dove la necessità è più debole?
- 4) **Servizi TPL di linea con deviazioni a domanda e servizi a domanda anche con mini bus e van.** Nel cremasco è attivo autobus a chiamata che si chiama MioBus ed è gestito da Autoguidovie. In diversi piccoli comuni sono attivi servizi (per anziani e disabili) gestiti anche con accordi con associazioni, cooperative sociali, volontari. Come sostenerli e estendere tali soluzioni? Quali servizi innovativi istituire (sharing ad esempio), quale forme decentrate e promosse dal basso promuovere?
- 5) In ambito urbano (come Legambiente e Fiab hanno scritto al Comune di Lodi) vanno previsti **piani per la mobilità pedonale, oltre all'implementazione del piano per la mobilità ciclabile.** Un piano che preveda il **ridisegno dei percorsi e degli spazi pubblici** (strade e piazze) a priorità ciclo-pedonale, un programma di cura e manutenzione (anche e soprattutto per l'utenza debole): lo stesso PIM (dati Regione Lombardia) ci fa osservare che la mobilità pedonale rappresenta oggi **quasi la metà degli spostamenti interni** alla città di Lodi. Ebbene, il PUMS di Lodi non dedica metà della sua attenzione alla mobilità sostenibile ciclo-pedonale. Abbiamo presentato la richiesta di garantire l'accessibilità ai quartieri ed ai servizi a tutti con tempi di percorrenza massimi di 15 minuti a piedi ("**Citta dei 15 minuti**"). Devono essere rimosse le barriere (attraversamenti pedonali e ciclabili di tangenziali, ferrovie o - quando possibile - corsi d'acqua) oppure aperti nuovi servizi (come farmacie, scuole o Casa di Comunità). In tutti gli altri casi (a causa di barriere, necessità occasionali, disabilità) devono essere garantita una ridondante offerta di servizi TPL, ciclabili, servizi alla domanda (taxi, sharing...) e - ultima ratio - l'accessibilità con auto privata e parcheggio, a condizioni e prezzi calmierati.
- 6) Si debbono progettare **parcheggi (anche multipiano) al fine di intercettare le auto dirette nei centri** cittadini o presso le stazioni, soprattutto a Lodi e nei centri maggiori.
- 7) **Sicurezza stradale:** i dati provinciali (2021 e 2022) misurano un **aumento di tutti gli indicatori: incidenti lievi, incidenti con feriti e morti**, che coinvolgono soprattutto



LEGAMBIENTE

automobili, ma anche e soprattutto ciclisti, più dei motociclisti e i pedoni. La strada più (frequentata e per questo più) pericolosa è la statale della via Emilia, soprattutto nel tratto a doppia corsia tangenziale a Lodi. Urge la messa a dimora di telecamere di controllo e la predisposizione di attraversamenti pedonali e ciclabili, oltre al **sovrappasso della rotatoria della Faustina**, vero nodo di traffico che provoca un aumento del traffico di attraversamento parassitario del centro cittadino.

- 8) **Per la mobilità delle merci e logistica, il PUMS, come già prima il PGTP, sembra ignorare completamente la ferrovia.** Il raddoppio dei binari lungo la tratta Codogno-Mantova è parte di un corridoio ferroviario pensato anche per le merci (Pavia-Cremona-Mantova), che si connette con Genova, Piacenza, Milano e Verona. Si potrebbero così valorizzare gli scali esistenti e le derivazioni ferroviarie di Casale, Codogno, Bertinico e, persino Lodi. Invece il PGTP e il PUMS si concentrano solo sul trasporto merci su gomma, con la previsione di nuovi grandi capannoni di logistica e logistica industriale (e relativo consumo di suolo) disseminati anche a dieci o più chilometri attorno alle ben 4 uscite autostradali (Melegnano, Lodi e Sant'Angelo, Casalpusterlengo e Guardamiglio).

I PUMS degni di questo nome devono avere un ruolo strategico e di programmazione infrastrutturale all'altezza delle necessità di chi vive e lavora nel lodigiano. I due piani, coerenti e forti, obbligano **Provincia e del Comune di Lodi a lavorare insieme**, all'apertura di interlocuzioni "forti" con le istituzioni maggiori (Regione), a **cercare bandi e finanziamenti nazionali ed europei** e, prima ancora, **conquistare il forte sostegno degli stakeholders, dell'opinione pubblica e, quindi, della politica nel territorio**. Senza ambizione non si fanno grandi passi avanti, al più si regola il traffico.

Sostenibilità ambientale e climatica

Nel Rapporto ambientale si afferma che ben il 34% delle **emissioni di CO2** a Lodi sono provocate dai trasporti, solo 18% su scala provinciale per effetto del record nazionale di centrali fossili presenti sul suolo Provinciale. Si ricordano gli obiettivi di riduzione previsti nella pianificazione regionale: nel settore dei trasporti "-42,9% rispetto al 2005 (-27,7% rispetto al 2019)"entro il 2030. Ma poi ci si dimentica del tema: sembra proprio che il PUMS non si preoccupi di comprendere come ridurre **le emissioni** climalteranti da traffico.

Dai due PUMS (identici, con frequenti taglia e incolla) possiamo solo fare delle deduzioni: la mobilità veicolare è prevista in crescita del 6,25% in assenza di misure di mitigazione da oggi al 2035. Il PUMS afferma che l'insieme delle azioni previste riduca il traffico del 5% (essenzialmente grazie alla mobilità ciclopedonale, non si capisce come). Quindi una crescita del traffico veicolare "solo" del 1,25%. Quindi, come è possibile ridurre del 27,7% le emissioni da traffico rispetto al 2019? Solo grazie alla penetrazione delle auto elettriche? Vuol dire che un quarto delle auto circolanti saranno elettriche già nel 2030?



LEGAMBIENTE

Sostenibilità sociale

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

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

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

Partecipazione, come?

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

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

I percorsi di partecipazione necessari al PUMS debbono invece favorire il dialogo tra l'amministrazione e i portatori di interessi e debbono far incontrare e dialogare tra loro i diversi stakeholders perché intendano le ragioni degli altri. Compito degli estensori tecnici dei PUMS



LEGAMBIENTE

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

Lodi, 21/01/2026

Circolo Legambiente LodiVerde APS