






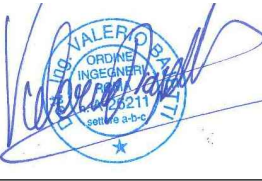




# S.S. N. 9 "VIA EMILIA"

## VARIANTE DI CASALPUSTERLENGO ED ELIMINAZIONE PASSAGGIO A LIVELLO SULLA S.P. EX S.S. N.234

### PROGETTO ESECUTIVO

  Ing. Renato Vaira <small>(Ordine degli Ingg. di Torino e Provincia n° 4663 W)</small>	ING. <b>RENATO DEL PRETE</b>  Ing. Renato Del Prete <small>Ordine degli Ingg. di Bari e provincia n° 5073</small>	DOTT. GEOL. <b>DANILO GALLO</b>  Dott. Geol. Danilo Gallo <small>Ordine dei Geologi della Regione Puglia n° 588</small>	INTEGRAZIONE PRESTAZIONI	PROGETTISTA	
			Ing. Renato Del Prete	Ing. Valerio Bajetti <small>(I.T. S.r.l.)</small>	
  Ing. Valerio Bajetti <small>Ordine degli Ingg. di Roma e provincia n° A-26211</small>	<b>SETAC</b> Srl Servizi & Engineering Trasporti Ambiente Costruzioni  Prof. Ing. Luigi Monterisi <small>Ordine degli Ingg. di Bari e provincia n° 1771</small>	  E&G Engineering & Graphics S.r.l.  Ing. Gabriele Incecchi <small>Ordine degli Ingg. di Roma e provincia n° A-12102</small>	PROGETTAZIONE STRADALE	PROGETTAZIONE IDRAULICA	
			Ing. Gaetano Ranieri <small>(Ga&amp;M S.r.l.)</small>	Ing. Fabrizio Bajetti <small>(I.T. S.r.l.)</small>	
   Prof. Ing. Matteo Ranieri <small>Ordine degli Ingg. di Bari e provincia n° 1137</small>	<b>ECOPLAN</b> <small>Studio di Ingegneria e Architettura</small>  Arch. Nicoletta Frattini <small>Ordine degli Arch. di Torino e provincia n° A-8433</small>	<b>ARKE'</b> INGEGNERIA s.r.l. <small>Via Imperatore Traiano n. 4 - 20129 Bari</small>  Ing. Gioacchino Angarano <small>Ordine degli Ingg. di Bari e provincia n° 5970</small>	PROGETTAZIONE OPERE D'ARTE MAGGIORI	PROGETTAZIONE OPERE D'ARTE MINORI	
			Ing. Renato Vaira <small>(Studio Corona S.r.l.)</small>	Ing. Nicola Ligas <small>(I.T. S.r.l.)</small>	
VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO    Dott. Ing. Fabrizio CARDONE	IL RESPONSABILE DELLA INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE    Ing. Renato DEL PRETE	PROGETTISTA    Ing. Valerio BAJETTI	GEOLOGO    Dott. Danilo GALLO	IL COORDINATORE DELLA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE    Ing. Gaetano RANIERI	
					COMPUTI
GEOLOGIA	GEOTECNICA	AMBIENTE	SICUREZZA	Dott. Danilo Gallo	Ing. Gianfranco Sodero <small>(Studio Corona S.r.l.)</small>
				Dott. Emilio Macchi <small>(ECOPLAN S.r.l.)</small>	Ing. Gaetano Ranieri <small>(Ga&amp;M S.r.l.)</small>

A016

### A - ELABORATI GENERALI

PTCP DELLA PROVINCIA DI LODI - INQUADRAMENTO STRATEGICO  
TERRITORIALIE - SCHEMA VIABILISTICO CONDIVISO DEL SISTEMA  
INFRASTRUTTURALE DI CASALPUSTERLENGO E CODOGNO -  
DGP 127/09

CODICE PROGETTO  PROGETTO      LIV. PROG.      N. PROG. <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">COMI</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">E</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1701</span> </div>	NOME FILE A016-T00EG00CTRRE01_B.dwg  CODICE ELAB. <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">T</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">E</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">G</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">C</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">T</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">R</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">R</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">E</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</span> <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">1</span>	REVISIONE  <div style="border: 1px solid black; width: 20px; height: 20px; text-align: center; margin: 0 auto;">B</div>	SCALA:  -----		
D					
C					
B	EMISSIONE A SEGUITO ISTRUTTORIA	GIUGNO 2018	ING. GIUSEPPE CRISA'	PROF. ING. LUIGI MONTERISI	ING. VALERIO BAJETTI
A	EMISSIONE	DICEMBRE 2017	ING. GIUSEPPE CRISA'	PROF. ING. LUIGI MONTERISI	ING. VALERIO BAJETTI
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO



# Anas SpA

DIREZIONE CENTRALE PROGETTAZIONE

## S.S. N. 9 "Via Emilia" Variante di Casalpusterlengo ed eliminazione passaggio a livello sulla SP ex S.S. N. 234

### PROGETTO DEFINITIVO

#### CONTRIBUTI SPECIALISTICI

**TECNOSTUDIO BIEFFE S.R.L.**  
VIA MAZZETTI 7  
FONTANELLATO (PR)

COMPONENTE STRADALE E STRUTTURALE; SICUREZZA, COORDINAMENTO, FASAGGI DI CANTIERE, MOVIMENTAZIONE DI CAVA; RILIEVI E COMPUTAZIONE

**CONSORZIO MUZZA BASSA LODIGIANA**  
VIA NINO DALL'ORO, 4 - LODI

COMPONENTE IDRAULICA

**ARCH. MADDALENA GIOIA GIBELLI**  
VIA SENATO, 45  
MILANO

COMPONENTE PAESAGGISTICA ED AMBIENTALE

**P I GIOVANNI PERRI**  
VIA PRIORATO, 16  
FONTANELLATO (PR)

COMPONENTE IMPIANTISTICA, TECNOLOGICA ED ILLUMINOTECNICA

**CI.TRA S.R.L.**  
VIALE LOMBARDBIA, 5  
MILANO,  
IN COLLABORAZIONE CON  
**L.C.E. SRL**  
VIA DEI PLATANI, 7  
OPERA

COMPONENTE TRASPORTISTICA ED ACUSTICA

#### I PROGETTISTI

**Arch. Savino GARILLI** PROVINCIA DI LODI  
Iscritto all'Ordine degli Architetti della Provincia di Piacenza al n° 280

**Ing. Antonio SIMONE** COMUNE DI CASALPUSTERLENCO  
Iscritto all'ordine degli Ingegneri della provincia di Foggia al n° 1270

#### IL GEOLOGO

**Dott. Geol. Gianluca CANTARELLI**  
Iscritto all'Ordine dei Geologi dell' Emilia Romagna al n° 359  
via Malpeli, 2  
FIDENZA (PR)

#### COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

**Geom: Fiorenzo BERGAMASCHI**  
Iscritto al Collegio dei Geometri della Provincia di Parma al n° 1606  
via Mazzetti, 7  
FONTANELLATO (PR)

**VISTO:IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**  
**Ing Massimo SIMONINI**

DATA

PROTOCOLLO

PTCP DELLA PROVINCIA DI LODI - INQUADRAMENTO STRATEGICO TERRITORIALIE - SCHEMA VIABILISTICO CONDIVISO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI CASALPUSTERLENCO E CODOGNO - DGP 127/09

CODICE PROGETTO

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

<b>D</b>	RECEPIMENTO PRESCRIZIONI ISTRUTTORIA ANAS				
<b>C</b>	RECEPIMENTO PRESCRIZIONI CONFERENZA DEI SERVIZI	FEBBRAIO 2011			
<b>B</b>	VERIFICA DI OTTEMPERANZA AL DECRETO VIA	APRILE 2010			
<b>A</b>	PRIMA CONSEGNA PROGETTO	MARZO 2009			
REV.	DESCRIZIONE	DATA	VERIFICATO RESP. TECNICO	CONTROLLATO RESP. D'ITINERARIO	APPROVATO RESP. DI SETTORE
Codice Elaborato	0000 0014	Data Revisione: MARZO 2009	REV. C	FOGLIO 01 DI 01	Scala: ELABORATO DI TESTO
NOME FILE	0000-0014 svc casalecodogno.doc				



Provincia di Lodi

Settore  
**Viabilità, Trasporti, Strade e Urbanistica**

Lodi, 21 dicembre 2007

**Allegato A – Proposta di Schema Viabilistico Condiviso – SVC del Sistema infrastrutturale di Casalpuusterlengo e Codogno tra i comuni di Casalpuusterlengo, Codogno, Somaglia, Maleo, Cavacurta, Terranova Dei Passerini e Ospedaletto Lodigiano**

**PREMESSA**

Lo Schema Viabilistico Condiviso del Sistema infrastrutturale di Casalpuusterlengo e Codogno costituisce il vero fulcro di tutto il sistema pianificatorio ed infrastrutturale del comparto centro meridionale del Lodigiano.

L'esperienza di integrazione tra sviluppo infrastrutturale e pianificazione territoriale, contenuta nella procedura di condivisione dello SVC assume pertanto caratteri e modalità che, oltre ad essere assolutamente innovative, sia per l'obiettivo di coordinare lo sviluppo insediativo con la rete infrastrutturale, sia perché rendono concreto un modo di lavorare nuovo, basato sulla condivisione delle scelte, la concertazione delle decisioni e delle problematiche, il coordinamento delle iniziative, la coesione territoriale, grazie al forte, autorevole e concreto ruolo che la Provincia può assumere nel governo del territorio, pongono le basi per la definizione e la condivisione di un documento programmatico per la realizzazione di importanti progetti infrastrutturali e l'istituzione di un Tavolo per il governo del territorio che, attraverso lo strumento della concertazione d'ambito, consenta di governare e valorizzare le forti tensioni insediative ed infrastrutturali che caratterizzano questo comparto.

Nella consapevolezza che solo Attraverso un concreto percorso di pianificazione, condivisa, concertata e coordinata sarà possibile scomporre, ricomporre e gestire gli elementi di un conflitto territoriale tra sollecitazioni di portata continentale e la dimensione locale di un territorio che ancora vive la quotidianità di una realtà di piccolo sviluppo.

Conciliare lo sviluppo del territorio quindi nella consapevolezza che questa esperienza debba porsi almeno due obiettivi fondamentali:

- √ definire un assetto pianificatorio “compiuto”, equilibrato e condiviso per il comparto centro meridionale del Lodigiano
- √ Avviare una fase nuova della pianificazione territoriale dove l’attenzione alle specificità, alle opportunità, alle criticità del territorio diventi la materia di confronto, coordinamento e concertazione delle scelte di trasformazione, in un contesto di nuova responsabilizzazione dei soggetti che a vario titolo possono contribuire a determinare i destini del territorio stesso

## **CONCILIARE LO SVILUPPO DEL TERRITORIO - IL QUADRO STRATEGICO**

La particolare collocazione geografica del comparto centro meridionale del Lodigiano conferisce a quest’area caratteri di elevata complessità. Un territorio attraversato da infrastrutture di rilevanza continentale e lambito dal maggiore fiume italiano (il Po) e da uno dei suoi maggiori affluenti (l’Adda), assume una dimensione pianificatoria che supera il livello provinciale. Una dimensione che, parafrasando le definizioni del PTCP, potremmo definire **Superesogena**.

Inevitabilmente, questo forte ruolo strategico conferisce al comparto anche un ruolo di preminenza nel contesto provinciale, determinando anche nella dimensione **esogena** una posizione di preminenza. Coerentemente il PTCP individua in questo sistema il maggiore tra gli ambiti insediativi rilevanti (il centro ordinatore AIR A1) e ben quattro ambiti insediativi complessi (AIR B1, B2, B4, B6). Più sfumata e travagliata è la dimensione locale, la dimensione **endogena** della pianificazione prevista dal PTCP, che in questo quadro, pur presentando una rilevanza fondamentale nel carattere culturale costitutivo del territorio, si vede schiacciata e destrutturata sotto il peso di una dimensione insediativa che, perseguendo solo in parte o non perseguendo la composizione delle tensioni, anche socioeconomiche, ha causato pesanti ricadute sia in termini pianificatori, sia in termini ambientali, caratterizzando la domanda di identità delle comunità locali coinvolte.

Il primo e fondamentale assunto di questa esperienza sarà quindi quello di trovare le chiavi di lettura di questo conflitto attraverso l’attenzione e l’adeguatezza delle scelte; introducendo una trasparente ed efficace perequazione territoriale (che costituisce oggi, in un contesto di pianificazione concertata, lo strumento principe per tentare di giungere ad una effettiva conciliazione dello sviluppo del territorio) e attivando processi di valutazione ambientale strategica per la definizione ed il monitoraggio delle scelte e dei loro effetti.

### **La dimensione superesogena.**

### **Il quadro strategico ed infrastrutturale**

Il comparto centro meridionale del territorio lodigiano è caratterizzato dalla presenza di due fasci infrastrutturali che si intersecano. Questi sistemi, siano essi stradali o ferroviari presentano un respiro di livello europeo rispetto ai seguenti corridoi:

√ Corridoio 1 Berlino – Palermo  
√ Via dei due mari Genova – Rotterdam e Berlino Palermo che insieme costituiscono la cosiddetta **Banana Blu**.

√ Corridoio 5 Lisbona – Kiev che lungo il mediterraneo assume il toponimo di **Arco Latino**.

La dorsale nord – sud, costituita dall'autostrada A1 e dalla SS9 - via Emilia, è intersecata dalla ex SS 234 che attraversa il territorio provinciale da est a ovest, collegando Mantova e Cremona a Pavia, mentre il corridoio ferroviario, formato dalla linea Milano Bologna e dalla linea ferroviaria ad alta capacità, è tagliato dalla linea Pavia Mantova, destinata a diventare la gronda merci meridionale del comparto metropolitano

### **Le grandi polarità e le aree in crisi e/o dismesse**

Cogliendo le opportunità offerte dal quadro infrastrutturale, il comparto si è costellato negli anni di significativi poli per insediamenti produttivi. Le maggiori industrie del Lodigiano, che oggi assumono spesso la veste di aree in crisi o dismesse, sono distribuite nel comparto centrale della Provincia.

Il PTCP della Provincia di Lodi attualmente in vigore, traguardando, come obiettivo strategico di primaria importanza il sapersi correlare e connettere con i sistemi infrastrutturali, in modo da cogliere tutte le opportunità che essi offrono, contenendo contemporaneamente le tensioni da essi generate a livello territoriale, individua nel comparto centro meridionale del Lodigiano il più esteso ed articolato sistema di insediamenti produttivi della Provincia, che presenta inoltre significative continuità, prevalentemente nella direttrice est-ovest nelle Province di Pavia e Cremona

Tale sistema è costituito dai seguenti ambiti insediativi rilevanti.

AIR A1 – AMBITO DI CODOGNO E CASALPUSTERLENGO

AIR B1 - AMBITO DI CONNESSIONE CON IL SISTEMA EMILIANO

AIR B2 - AMBITO DI OSPEDALETTO LODIGIANO – SENNA LODIGIANA

AIR B4 - AMBITO DEL SISTEMA DELLE FORTIFICAZIONI DELL'ADDA

AIR B6 - AMBITO DEL POLO PRODUTTIVI DI BERTONICO - TERRANOVA DEI PASSERINI

POLI PRODUTTIVI DI RILEVANZA PROVINCIALE:

√ Casalpusterlengo – Somaglia (EIR A4)

√ Bertonico – Turano Lodigiano – Terranova dei Passerini (EIR B1)

√ Casalpusterlengo – Lever

POLI PRODUTTIVI DI RILEVANZA SOVRALocale

√ Brembio e Secugnago: (EIR C2)

√ Livraga

- √ Ospedaletto
- √ Guardamiglio (EIR C4)
- √ Castelnuovo Bocca d'Adda

### **L'intermodalità delle merci**

La presenza di ben otto stazioni ferroviarie e due interconnessioni tra la linea AC e la ferrovia storica, oltre ai numerosi raccordi ferroviari, che servono le maggiori polarità produttive, completano un quadro infrastrutturale che si apre ad uno scenario estremamente interessante in termini di occasioni per l'intermodalità. Soprattutto alla luce delle tendenze attuali, caratterizzate da una sempre maggiore attenzione all'intermodalità quale strumento indispensabile, tanto per la movimentazione delle merci sul territorio, in costante e continuo incremento, quanto per la mobilità delle persone che nell'area padana assume ormai da tempo caratteri di emergenza, con ricadute anche sulla salute delle popolazioni e sulla tutela delle riserve naturali.

Il territorio lodigiano è oggi caratterizzato dalla presenza di centri di scambio modale di ridotte dimensioni e di movimentazioni non rilevanti, ma contestualmente la collocazione strategica del comparto centro meridionale, in un'area estremamente ricca di infrastrutture rende il territorio molto appetibile per gli insediamenti di tipo logistico che caratterizzano la maggior parte della domanda insediativa di questi ultimi anni. Domanda caratterizzata dalla ridotta dimensione di contesto territoriale e da soluzioni sociali di basso profilo, bassa qualità progettuale, assenza di relazioni se non rispetto all'accessibilità (infrastrutture e nodi) e superficie necessaria per l'insediamento

Tutte le polarità di livello provinciale sovralocale di cui al punto precedente sono attrezzate o attrezzabili con raccordi ferroviari. Questa circostanza arricchisce il quadro e consente potenziali ed interessanti sviluppi.

Il PTCP nello specifico individua un progetto strategico di rilevanza provinciale a cavallo del nodo infrastrutturale di Casalpusterlengo – Somaglia denominato :

EIR A4 Attrezzatura di nodo asse medio padano – Area di rilevanza provinciale di Somaglia.

### **I corridoi ambientali sistemici**

Il territorio Lodigiano è lambito a sud dal Fiume Po e ad Est dal fiume Adda. I corridoi ambientali disegnati dai due corsi d'acqua costituiscono una risorsa ambientale e naturalistica di livello continentale. La pianificazione ambientale di livello nazionale e regionale riconoscono ai sistemi disegnati da questi corsi d'acqua la massima rilevanza, testimoniata dall'istituzione del Parco Adda Sud finalizzato alla salvaguardia, alla gestione ed alla valorizzazione del corso meridionale del fiume Adda. Il PTCP a sua volta riconosce questi sistemi quali corridoi di primo livello dei sistemi ambientali

che, per definizione, presentano un regime vincolistico invariante rispetto alle indicazioni del Piano stesso.

Su questi inoltre il Piano imposta la struttura della progettualità strategica ambientale individuando i principali Sistemi Naturalistici Complessi di cui tre sul fiume Adda (SNC A1, A2, A3 ) e uno sul Fiume Po (SNC A4 – corridoio delle golene del fiume Po).

La loro rilevanza infatti non è determinata solo dall'alto valore ambientale e naturalistico intrinseco, ma determina i caratteri di naturalità, paesaggio ed ambiente dell'intera Provincia.

Un territorio in cui l'acqua ed il reticolo idrico superficiale costituiscono l'elemento caratterizzante della propria storia, della propria cultura, dell'assetto del paesaggio e della struttura del sistema agrario.

Il comparto oggetto dello schema è caratterizzato dal corridoio del fiume Po che determina con andamento sinuoso il confine meridionale della Provincia, caratterizzando con le ampie anse cospicue porzioni del territorio da Ovest ad Est.

Si può dire che, come la aste infrastrutturali medio lodigiane, connesse strutturalmente con le reti europee determinano e caratterizzano la vocazione produttiva del territorio, il Po, intrinsecamente connesso con i sistemi ambientali continentali, determina il carattere di grande valore naturalistico del territorio meridionale della Provincia, costituendo un'enorme risorsa di valorizzazione ambientale e naturalistica, ma anche di integrazione tra mobilità, trasporti e ambiente attraverso lo sviluppo della navigazione fluviale e della fruizione turistica anche del patrimonio agricolo e culturale.

## **Le reti ciclabili**

La collocazione infrastrutturale strategica, il grande potenziale naturalistico e ambientale, e proprio i due maggiori corsi d'acqua fanno del Lodigiano un territorio vocato alla fruizione turistica di tipo naturalistico, ambientale e fluviale. La rete ciclabile che oggi nel Lodigiano è una splendida realtà, ha potuto svilupparsi proprio su queste basi, le stesse su cui si è sviluppata la pianificazione della rete Eurovelo che individua due percorsi sul nostro territorio:

la "**Route Eurovelo 5 - London Rome**", che attraversa il territorio lungo l'Adda

la "**Route Eurovelo 2 - Route Mediterranee**, che si articola lungo il Po interrelandosi con le alzaie degli argini del fiume."

a questi si aggiunge la via Francigena che attraversando il territorio da Nord a Sud conduce al guado di Sigerico in Comune di Somaglia.

## **La dimensione Esogena**

### **Un comparto al centro della Lombardia - Le arterie stradali e le ferrovie**

La dimensione continentale del sistema infrastrutturale del comparto, per effetto della tipologia delle

infrastrutture interessate, (Autostrada e linea ferroviaria ad Alta capacità), è solo parzialmente percepibile a livello provinciale. In questa dimensione infatti assumono maggiore rilevanza le connessioni viabilistiche di tipo ordinario di cui la SS 9 via Emilia, e la ex SS 234 “Codognese”, come integrate ed interconnesse a livello provinciale dai collegamenti:

- Borghetto Lodigiano - Ospedaletto Lodigiano – Secugnago
- Maleo - San Rocco al Porto

oggetto rispettivamente degli Schemi Viabilistici Condivisi del Medio Lodigiano e della Bassa Lodigiana, costituiscono la rete portante e servizio della mobilità delle persone e delle merci, e quali interconnessioni dell’articolato sistema di polarità produttive.

In questo quadro assumono grande rilevanza la rete ferroviaria ed il servizio ferroviario regionale, che diventa elemento essenziale della vita di un territorio dove oltre il 30% degli spostamenti quotidiani per lavoro si sviluppa verso Milano e che assorbe i flussi originati nelle limitrofe Provincie di Piacenza, Cremona.e Mantova.

### **il sistema delle relazioni d’ambito e l’intermodalità delle persone**

Se la mobilità delle merci a livello provinciale deve tragguardare ed interconnettersi ai sistemi di livello superiore per raccordarsi alle reti globali e scontare la centralità della metropoli milanese nel sistema della composizione e scomposizione dei carichi, non esistendo un sistema di mobility center articolato e distribuito, la mobilità delle persone e le relazioni d’ambito si collocano in una dimensione che si rivolge più verso il livello locale e la quotidianità.

La particolare costituzione del comparto, che vede due centri abitati (Casalpusterlengo e Codogno) di medie dimensioni a brevissima distanza tra loro, determina un altrettanto significativo sistema di relazioni a livello sovralocale. La presenza nei due centri di plessi scolastici di istruzione secondaria, di centri ospedalieri, impianti sportivi e rilevanze culturali, ma soprattutto le stazioni, ferroviarie, fanno di queste realtà i terminali naturali del sistema delle relazioni che, oltre alla rete stradale ordinaria, si strutturano sulla rete di Trasporto Pubblico Locale e sulla mobilità ciclistica.

Ma mentre l’accessibilità di scuole e ospedali è già oggi oggetto di un’attenzione particolare a livello di Trasporto Pubblico Locale, l’accessibilità alle stazioni è solo parzialmente strutturata, spesso priva di adeguate vie d’accesso e di parcheggi sufficientemente capienti, di strutture di accoglienza, così come il materiale rotabile che denuncia le carenze che presenta oggi il servizio ferroviario.

### **Le polarità provinciali e sovralocali**

L’articolato sistema di insediamenti produttivi che il PTCP individua nel comparto in questa dimensione non presenta significative differenze rispetto alla dimensione superiore. Questo dato, se da un lato conferma l’elevato valore strategico della collocazione territoriale del lodigiano centro meridionale, dall’altro testimonia la necessità di recuperare una dimensione locale al sistema



produttivo, sia in termini di funzioni e dimensioni (artigianato e Pmi), sia in termini di governo degli effetti di questi sistemi sul territorio.

L'obiettivo di controllare e gestire a livello infrastrutturale, Insediativo, Occupazionale, Sociale e Architettonico lo sviluppo produttivo del comparto è uno degli elementi caratterizzanti questo schema viabilistico.

Di conseguenza lo sviluppo infrastrutturale in esso contenuto non è finalizzato ad un incondizionato incremento dell'offerta di mobilità su gomma a servizio di un sistema di polarità produttive, ma vuole e deve costituire occasione per un ricupero della vivibilità dei centri urbani, per l'incremento della sicurezza stradale e, nella misura in cui risulta essere la rete di supporto dei sistemi produttivi, prevedere strumenti di controllo e governo delle ricadute in termini di flussi e tipologia dei traffici indotti.

### **il sistema dei servizi d'ambito.- Gli sportelli unici**

I due ospedali, i plessi scolastici di istruzione secondaria, le strutture sportive, i centri commerciali che si distribuiscono tra i due centri urbani di Casalpusterlengo e Codogno, fanno del sistema una sorta di conurbazione nella quale le due identità urbane si intergrano ed a volte si sovrappongono, come centro di riferimento di tutto il comparto centro meridionale.

Tale particolarità del sistema trova conferma e specificazione anche a livello pianificatorio. Il PTCP individua nel comparto due progetti strategici di livello provinciale :

EIR A5 – Centri di Ricerca e Produzione Culturale a Somaglia.

EIR B3 – Polo Fieristico di Codogno

Entrambi i centri, inoltre, sono sede di sportelli unici per le attività produttive in convenzione con gli altri comuni del comparto.

Questo dato assume una particolare rilevanza alla luce delle considerazioni sui sistemi produttivi ed evidenzia, oltre alla centralità dei due comuni, le notevoli opportunità che possono derivare dalla gestione condivisa e concertata anche dello strumento dello sportello unico per il governo e la gestione degli insediamenti produttivi e dei loro effetti.

### **I corridoi ambientali**

L'esogena è la prima e più rilevante dimensione della pianificazione ambientale strategica del PTCP. La progettualità del Piano si sviluppa infatti su quattro diversi livelli della rete dei valori ambientali di cui il primo afferisce al livello regionale e quindi, nell'accezioni del presente lavoro, alla sfera superesogena, mentre il secondo ed il terzo sono propriamente riferiti al livello provinciale e sovralocale.

In particolare nel comparto si riconoscono:

- Il corridoio di connessione tra i corridoi ambientali sovrasistemici delle golene del fiume Po e dell'Adda ed i seguenti ambiti e sistemi naturalistici rilevanti
- ANC A5 Riserva Naturale delle Monticchie
- ANC C3 PLIS del Brembiolo
- SNC C5 della roggia Venere
- SNC C7 della roggia Guardalobbia

Il quadro che ne deriva è di un elevatissimo valore strategico del comparto, che racchiuso tra i due corridoi ambientali sovrasistemici di rilevanza regionale delle golene del fiume Po e dell'Adda, diviene elemento fondamentale per la connessione e la valorizzazione ambientale e naturalistica del territorio. Questo sistema che si struttura sui maggiori corsi d'acqua di rilevanza storica del territorio si spinge poi, con il quarto livello della rete dei valori ambientali alla valorizzazione ambientale del paesaggio agrario che in questo contesto assume la funzione di tessuto connettivo, ed interferisce strutturalmente con le opere previste dallo SVC.

### **La rete ciclopedonale provinciale**

Anche per la rete ciclabile la dimensione esogena è quella della progettualità provinciale. Coerentemente, nel comparto centro meridionale la lettura del territorio ed il riconoscimento della rete dei valori ambientali ha portato allo sviluppo ed alla definizione del sistema dei percorsi ciclabili delle golene del Po e dell'Adda, che si sviluppa da ovest ad est, innervando tutto il territorio a sud del tracciato della ex SS 234.

La forte interrelazione tra la struttura territoriale e gli elementi di naturalità che hanno costituito la base per la progettualità della rete ciclabile trovano un'ulteriore e rilevante sintesi nella lettura intermodale del sistema. La rete ciclabile tocca infatti tutte le stazioni ferroviarie e gli attracchi fluviali esistenti e previsti, arrivando a costituire una rete di fruizione turistica ambientale caratterizzata da un sistema di intermodalità della mobilità dolce.

### **La dimensione Endogena**

#### **I Centri di pianificazione**

Il valore strategico del comparto nella dimensione locale è da leggersi nella dimensione pianificatoria. Come già evidenziato a livello d'ambito i comuni di Casalpusterlengo e Codogno sono sedi di Sportello Unico per le attività produttive, con una dimensione pianificatoria che supera il livello locale. Ma anche nella dimensione più locale il valore strategico posizionale conferisce all'attività pianificatoria dei due centri una valenza determinante per l'assetto di tutto il comparto. La pianificazione comunale in questo quadro diventa momento per la definizione delle scelte di una porzione territoriale che arriva a superare anche la dimensione d'ambito.

È pertanto fondamentale in un'ottica di governo delle trasformazioni concertata e condivisa riconoscere questa dimensione ed estendere anche al livello locale gli strumenti della concertazione.

### **La rete stradale locale - L'infrastruttura contro la città**

Il conflitto non risolto tra lo sviluppo del territorio assume a livello infrastrutturale connotati estremamente gravi.

Le arterie stradali di rilevanza nazionale, regionale e provinciale infergono gravi ferite ai centri abitati attraversati di cui determinano l'abbattimento delle condizioni di vivibilità e di degrado ambientale.

Pertanto accanto ai gravi problemi di sicurezza stradale determinati dalle inadeguate caratteristiche geometriche delle sezioni stradali e soprattutto dalle intersezioni e dagli accessi privati, per effetto del transito di infrastrutture di elevato valenza connettiva all'interno dei centri edificati, è divenuto sempre più grave il problema della vivibilità negli abitati attraversati dalla viabilità ordinaria principale, quali:

- Casalpusterlengo
- Codogno
- Maleo
- Ospedaletto

a cui si aggiungono i centri abitati di

- Livraga,
- Brembio
- Castelnuovo B.A.
- Meleti

attraversati da viabilità minore ma non meno critica in termini di traffico.

Da qui la necessità di conciliazione e recupero della dimensione locale della rete stradale tanto per la vivibilità e la rivitalizzazione dei centri storici, quanto per la valorizzazione e qualificazione di una rete stradale minore che, a fronte di elevati valori storici e paesaggistici, assume oggi la funzione di valvola di sfogo per la congestione viabilistica delle tratte urbane delle arterie principali.

### **I nuclei edificati storici**

La dimensione locale del tematismo ambientale è qui riconosciuta nei nuclei edificati storici.

Questo senza ridurre il valore ed il significato locale delle reti dei valori ambientali, che pure assumono grande rilevanza a livello locale, ma che, in quanto inseriti un sistema complesso non sono quasi mai leggibili alla dimensione locale vera e propria.

Riconoscere nella realtà dell'edificato storico il valore ambientale locale significa compiere, in piena coerenza, il passo successivo rispetto alla conciliazione del problema viabilistico . Restituire la

dimensione pedonale e ciclabile ai centri storici significa oltre che recuperare vivibilità e valore ambientale, anche porre le basi per un diverso sviluppo dei centri in termini di accessibilità, servizi, vitalità urbana.

### **La mobilità dolce**

Proprio per la dimensione “umana” della mobilità ciclabile, il livello locale è quello più proprio della pianificazione delle reti ciclabili ed in definitiva quello determinante.

È questa la dimensione in cui si giocano la maggior parte degli spostamenti ciclabili, (12 % del totale in provincia di Lodi). È la dimensione della fruizione della città liberata dal traffico, della città dei centri storici rivitalizzati, è in questo ambito che si determina l'efficienza della rete ciclabile provinciale che, priva delle infrastrutture necessarie all'attraversamento dei centri urbani perde parte del proprio valore.

Ma è soprattutto nella dimensione del trasporto alternativo e dell'intermodalità delle persone che la mobilità ciclabile diventa oggi fondamentale in ambito locale,

l'accessibilità alle stazioni, le strutture per il deposito e la custodia dei velocipedi ed una rete di percorsi capillari e sicuri diventano condizione fondamentale per lo sviluppo di un sistema integrato della mobilità che deve puntare sul servizio ferroviario e pertanto deve garantire la massima accessibilità ai centri di interscambio, a maggior ragione attraverso la mobilità ciclistica.

## GLI STRUMENTI DELLA CONCILIAZIONE

Un comparto così ricco di complessità e contraddizioni non può che essere punto di riferimento e centro delle politiche di assetto del territorio e del suo sviluppo strategico, così come queste politiche devono diventare occasione e strumento per tentare la conciliazione dello sviluppo del territorio che costituisce l'obiettivo primario e fondamentale di questo lavoro.

### **Le occasioni del territorio – I progetti del Piano Strategico –**

Il Piano Strategico per lo Sviluppo della Provincia di Lodi è uno strumento di Programmazione strategica di sviluppo territoriale basato sulla spontanea aggregazione degli Enti territoriali, attraverso un accordo negoziale finalizzato all'attuazione di una serie di progetti strategici strettamente coordinati e interrelati con il PTCP, le sue linee guida ed i suoi obiettivi strategici.

La selezione dei progetti del Piano Strategico per lo Sviluppo della Provincia di Lodi che segue dimostra come, tanto l'attenzione delle politiche, quanto i tematismi trattati pongono il Lodigiano centro meridionale in una posizione di grande rilevanza nel quadro strategico di sviluppo territoriale.

In progetti sono stati selezionati nell'ordine che presentano nelle schede di Piano Strategico e raggruppati, in coerenza agli assunti di questo lavoro, in base alla loro portata dimensionale e quindi suddivisi in dimensione **Superesogena, esogena, endogena**.

### **I progetti del Piano Strategico – la dimensione superesogena**

Definizione di criteri per la razionalizzazione degli insediamenti produttivi, distributivi e logistici (1.6.1)

Corridoio delle Golene del fiume Po (2.4.8)

Sistema Turistico Po di Lombardia: (3.1.1)

Navigazione turistica del Po e dell'Adda (3.1.4)

Implementazione del processo di Agenda 21 (Lodi Commitments) 2.4.10

Sostegno creditizio alla produzione di energia elettrica da fonti alternative 2.5.4

Azioni per l'internazionalizzazione delle Imprese 3.2.3

### **I progetti del piano strategico - La dimensione esogena**

Azioni di supporto alla pianificazione locale e d'ambito (2.1.1)

Attivazione linea ferroviaria suburbana Milano-Piacenza 2.2.1

Potenziamento della rete stradale di livello provinciale (2.2.2)

Creazione di una rete ciclopedonale provinciale (2.2.3)

Parco locale di interesse sovracomunale del Brembiolo (2.4.5)

Accordo di programma per la riqualificazione degli Sportelli Unici per le imprese (2.6.1)  
Realizzazione di progetti pilota nell'ambito del Piano Energetico Provinciale (2.7.2)  
Promozione di pacchetti localizzativi (3.3.1)  
Potenziamento e riqualificazione delle infrastrutture alberghiere 3.1.5  
Istituzione di ( I.A.T.) nei Comuni di Lodi, Codogno e Sant'Angelo Lodigiano 3.1.11  
Accordi per l'equa ripartizione degli effetti derivanti da insediamenti energetici e logistici (4.2.2)  
Integrazione del sistema dei trasporti ed incentivo al Trasporto Pubblico Locale (4.2.3)  
Valorizzazione ambientale del territorio agricolo 2.4.2  
Implementazione del Piano di Indirizzo Forestale 2.4.1  
Marchio Lodigiano Terra Buona: adozione nuovi disciplinari sui processi di produzione e trasformazione; azioni di marketing per la valorizzazione del marchio sul mercato; vendita diretta di prodotti tradizionali trasformati (filiera corta) 1.2.3  
Realizzazione di Progetti pilota nell'ambito del Piano Energetico Provinciale 2.7.2  
Sistemi di produzione di energia alternativa attraverso l'uso di biomasse di aziende agricole 1.2.4  
Valorizzazione degli agriturismi 3.1.6  
Costruzione della Società di gestione del ciclo idrico integrato e affidamento di servizi 2.7.1  
Realizzazione di un Sistema Fieristico Provinciale 3.2.2  
Estensione della banda larga con copertura totale dei Comuni del Lodigiano 2.3.2  
Sistema Informativo Territoriale: portali tematici accessibili ai Cittadini 2.6.2  
Valorizzazione e comunicazione dell'identità territoriale 3.3.2

### **I progetti del piano strategico - La dimensione endogena**

Adeguamento dei collegamenti viabilistici dei Comuni isolati 4.3.1  
Valorizzazione dell'Ospedale Soave di Codogno 3.1.8  
Valorizzazione beni architettonici del territorio: Castello di Somaglia 3.1.10  
Servizi commerciali nei centri storici e creazione di "Centri Commerciali Naturali" (2.2.4)  
Istituzione del servizio di Trasporto Pubblico a chiamata (4.3.3)  
Promozione di un accordo-protocollo di conciliazione per l'attivazione di specifiche politiche di armonizzazione tra orari e bisogni familiari 4.2.5  
Strumenti operativi per la gestione dei servizi alla persona 4.2.6  
Centro Servizi Territoriali dei Comuni (e- government) 2.6.3

### **L'Accordo Quadro per lo Sviluppo Territoriale**

Sulla base del Quadro conoscitivo e leve d'azione per lo sviluppo della provincia di Lodi", il documento con il quale Regione Lombardia, Provincia di Lodi, Comune di Lodi e Camera di

Commercio hanno definito e condiviso, sulla base dell'analisi delle caratteristiche distintive del territorio nelle sue diverse componenti, la vision, gli obiettivi strategici e le relative linee d'azione specifiche per lo sviluppo del sistema territoriale lodigiano. La Giunta Regionale ha promosso l'Accordo Quadro di Sviluppo territoriale.

L'esperienza maturata nell'ambito del partenariato locale, a partire dall'attivazione nel 2001 del Tavolo Territoriale di Confronto, unitamente ai processi messi in atto nel territorio in ordine alla pianificazione strategica, ha portato ad elaborare il documento in modo tale che, a partire dall'analisi SWOT e dall'elaborazione della vision e delle conseguenti strategie collocate in un disegno organico, è stato possibile derivare precise indicazioni sui progetti, interventi ed attività, ed in alcuni casi già individuarli in maniera puntuale.

Sulla base di questi presupposti è risultato pertanto più facile il percorso di definizione delle singole progettualità, la cui realizzazione va nella direzione segnata dai due binomi chiave ai quali si è condiviso debba ricondursi lo sviluppo del Lodigiano:

- tradizione e innovazione, che punta a metter in valore la storia sociale ed economica lodigiana di fronte alle nuove sfide della competitività internazionale;
- difesa del patrimonio naturalistico e sostegno al sistema produttivo locale, che coniuga la forte vocazione ecologico - ambientale con una struttura produttiva diffusa e differenziata, seppure con ridotte presenze di grandi imprese industriali.

Assumendo quindi come quadro di riferimento i quattro macro – obiettivi strategici definiti nel documento sopra citato e le relative linee d'azione e raccordando questo quadro con le più aggiornate scelte programmatiche degli Enti sottoscrittori del presente Accordo, sono stati definiti e condivisi i progetti suddivisi per obiettivo strategico.

In considerazione del diverso livello di definizione delle progettualità, le stesse sono state distinte nei due seguenti Programmi:

il Primo programma di Azione, comprendente progetti, interventi ed azioni di interesse comune che già si trovano ad un avanzato livello di progettazione e di programmazione finanziaria

il Programma d'Azione Integrativo comprendente progetti, interventi ed azioni per i quali, pur in presenza di una condivisione di massima, non sono ancora stati compiutamente definiti tutti gli aspetti procedurali.

L'Accordo Quadro di Sviluppo territoriale è pertanto uno strumento che coniuga condivisione ed operatività per la realizzazione dei progetti già avviati e finanziati e costituisce occasione strategica per l'acquisizione di occasione di sviluppo e finanziamento sui progetti solo programmati o pianificati. Nella loro dimensione strategica tutte le componenti dello SVC trovano riscontro all'interno dell'AQST, sia nel programma operativo, sia in quello integrativo, che diventa quindi uno strumento fondamentale di pianificazione strategica per il Medio Lodigiano.

## **Le linee programmatiche di sviluppo delle vocazioni del Lodigiano del PTCP**

In sede di approvazione del percorso di attuazione e adeguamento del PTCP alla legge regionale 12/05, avvenuto con atto di Consiglio provinciale il 18 luglio 2006, è stato approvato il “Documento di sintesi sulle linee programmatiche di sviluppo delle vocazioni del Lodigiano”, predisposto in coerenza con il Piano Strategico per lo Sviluppo.

Tali principi rappresentano la traduzione operativa dei punti cardine della Pianificazione provinciale e dei progetti di Piano Strategico messi a punto e definiti in un’ottica di sperimentazione del percorso di attuazione e adeguamento del PTCP. In questo senso costituiscono il punto di partenza per lo sviluppo di tutte le politiche di pianificazione provinciale ed informano.

I punti cardine attengono a:

Consapevole controllo del consumo di suolo

Governo della Logistica

Valorizzazione dell’Agricoltura

Valorizzazione Ambientale, Paesaggistica e Turistica

Politiche infrastrutturali.

### **Le politiche infrastrutturali**

Le recenti trasformazioni dell’economia mondiale e le loro ripercussioni sulla società, dalla città diffusa al villaggio globale, assegnano alla mobilità una funzione ormai essenziale. La mobilità intesa non solo come fattore di spostamento delle persone e delle merci, ma anche, e soprattutto, delle informazioni, tende a diventare il vero tessuto connettivo della realtà socioeconomica mondiale. Ma mentre la grande offerta di mezzi e reti trasporto (anche delle informazioni) ha costituito la base sulla quale si fonda la globalizzazione, è oggi la domanda di mobilità, indotta proprio da questa offerta, a costituire uno dei maggiori problemi della nostra società. A fronte della molteplicità dei mezzi e delle modalità di trasporto si registra una compresenza di reti che troppo poco si interrelano e dialogano tra loro. Questo comporta rilevanti ed ormai insostenibili diseconomie tanto in termini di efficienza (supporto allo sviluppo, equità sociale) quanto in termini di impatto ambientale (inquinamento) e sociale (incidentalità stradale).

Strutturandosi come supporto allo sviluppo territoriale, il sistema della mobilità deve divenire strumento di equità sociale. Deve garantire le più elevate condizioni di accessibilità e sicurezza negli spostamenti in un’ottica di sostenibilità ambientale, di compatibilità. I due termini devono divenire complementari: l’efficienza della mobilità deve coniugarsi con la sua sostenibilità ambientale e la sicurezza per le persone



Lo sviluppo della mobilità deve quindi essere caratterizzato da reti di trasporto anche viabilistico, efficienti, fluide e sicure ma, parallelamente, da politiche di sviluppo ed incentivazione all'uso di modalità di trasporto diverse, quali il ferro, l'acqua, la bicicletta, in un sistema integrato che massimizzi l'efficienza ed incentivi l'uso dei mezzi più sicuri e meno impattanti.

Mobilità, infatti, non è solo spostamento. Significa sviluppo, ma anche inquinamento, impatto ambientale. L'infrastruttura abbatte le distanze ma contemporaneamente genera rischi.

**In questa ottica il fondamento è che non si possa rispondere puntualmente alla domanda di trasporto, ma che si debbano trovare le condizioni per ottimizzare la dotazione esistente attraverso l'integrazione delle varie modalità di trasporto, in un'ottica pianificatoria interdisciplinare, integrata e sistemica.**

Per il perseguimento di questo obiettivo di valore primario, che caratterizza tanto le strategie per lo sviluppo (Piano Strategico) quanto la pianificazione territoriale (PTCP), la Provincia di Lodi si sta dotando del piano per la mobilità integrata e la sicurezza stradale quale insieme di politiche, azioni interventi ed opere infrastrutturali finalizzate alla gestione articolata di un sistema di mobilità compatibile, sostenibile, sicura, efficace ed efficiente.

### **Potenziamento della rete stradale di livello provinciale (2.2.2)**

Alla luce del quadro programmatico di cui sopra la politica di potenziamento della rete stradale provinciale si è limitata all'attuazione della rete infrastrutturale prevista dal piano per la mobilità di bacino del 1994, che aveva già posto le basi per il potenziamento e lo sviluppo infrastrutturale del comparto, prevedendo una rete stradale, quasi integralmente recepita nella pianificazione attuale. Nella consapevolezza che lo sviluppo infrastrutturale, in coerenza con le linee guida del processo di attuazione ed adeguamento del PTCP, oltre a limitare all'essenziale l'indispensabile consumo di suolo, deve sempre privilegiare, nelle scelte tecniche e di tracciato, la mitigazione delle problematiche sociali (sicurezza e vivibilità) che oggi la rete stradale pone in maniera sempre più grave.

Gli interventi che interessano direttamente il comparto e che possono costituire occasione per risolvere il conflitto tra le dimensione globale delle infrastrutture stradali e la dimensione locale del territorio sono i seguenti:

#### **SS 9 via Emilia**

- **Adeguamento da Guardamiglio a Fombio**
- **Variante di Casalpusterlengo**
- **Intersezione a due livelli in località Faustina**
- **Tangenziale di Tavazzano**

ex SS 234 Codognese

- **Variante di Codogno**
- **Variante di Ospedaletto**

Collegamento Maleo - San Rocco al Porto

Collegamento Borghetto Lodigiano - Ospedaletto Lodigiano - Secugnago

Attivazione linea ferroviaria suburbana Milano-Piacenza 2.2.1

Con l'attivazione della linea ferroviaria ad alta capacità Milano Bologna il traffico ferroviario a lunga percorrenza sarà trasferito su tale infrastruttura liberando significativamente la linea storica.

Questo consentirà l'attivazione del servizio ferroviario suburbano tra Milano e Lodi con l'attivazione della linea S1, che consentirà un servizio cadenzato con frequenza compresa tra quindici e trenta minuti.

Il servizio potrà essere esteso anche alla tratta ferroviaria successiva – la Lodi - Piacenza con un servizio denominato Regio Express, con frequenze comprese tra 30 e sessanta minuti. Tale servizio in quanto cadenzato in termini di orario consentirà l'individuazione di centri di scambio modale, ove i treni circolanti nelle due direzioni potranno incontrarsi contemporaneamente consentendo così l'interscambio con il servizio di Trasporto Pubblico Locale sia in arrivo sia in partenza.

Questo progetto incrementerà notevolmente l'efficienza del servizio ferroviario rendendo molto più appetibile l'utilizzo del trasporto su ferro.

Casalpusterlengo e Codogno sono le stazioni maggiormente vocate a divenire centro di interscambio nella tratta Lodi Piacenza

### **La gronda ferroviaria merci sud**

Se l'attivazione della linea ferroviaria ad alta capacità è ormai scontata per il 2008, assai più incerta è invece la prospettiva di transito delle merci su tale infrastruttura in tempi brevi. La necessità di adeguare il parco del materiale rotabile alle velocità operative richiede investimenti estremamente rilevanti che solo in presenza di grandi strutture logistiche divengono convenienti.

La grande ferita inferta al territorio con questa infrastruttura deve comunque trovare un termine compensativo, attraverso lo sviluppo di un sistema di mobilità delle merci che utilizzi appieno le potenzialità offerte dalla linea ferroviaria ad Alta Capacità che, tuttavia, per divenire effettivamente

operativa in questo senso deve necessariamente vedere la rinnovazione del materiale rotabile e la strutturazione di un sistema strutturato ed efficiente di intermodalità delle merci.

In questo senso è da leggere il progetto di realizzazione della cintura sud della gronda merci. Il progetto di rilevanza regionale, da tempo all'attenzione ma mai concretamente strutturato, né dotato di una progettualità effettiva, prevede la realizzazione di una serie di gronde ferroviarie che evitino il transito delle merci trasportate su ferro attraverso il nodo di Milano, contribuendo alla sua decongestione.

Nel lodigiano l'ipotesi di traduzione di questo progetto si concretizza nel potenziamento della linea ferroviaria Pavia Mantova con la realizzazione di una variante che all'altezza di Casalpusterlengo o Codogno si stacchi per raggiungere la linea Cremona Treviglio. L'intervento se attuato comporterebbe l'individuazione di centri di interscambio costituendo occasione estremamente rilevante per la gestione della logistica, delle merci e delle loro mobilità. Il progetto, assume una rilevanza particolare se visto alla luce dell'imminente attivazione di un importante centro intermodale in territorio cremonese al confine con la Provincia di Lodi.

### **La navigazione fluviale**

È difficile dire se la navigazione commerciale del Po possa divenire una realtà. Il tema è oggi di grande attualità ed il progetto di bacinizzazione del fiume Po da una parte e più o meno verosimili riprese del progetto del canale navigabile Milano Cremona vengono evocati.

È tuttavia certo che il quadro infrastrutturale di tutto il lodigiano centro meridionale sarebbe decisamente condizionato da uno sviluppo delle navigazione fluviale a fini commerciali, che tuttavia, dato l'elevato valore naturalistico e ambientale dei territori interessati è da guardare con estrema attenzione e strumenti di governo efficaci e condivisi.

### **I servizi alle infrastrutture L'intermodalità**

#### **L'intermodalità delle persone**

Con l'avvio del servizio ferroviario suburbano da Milano a Lodi nel 2008 il modello di mobilità lodigiana, oggi improntata sul collegamento diretto su Milano potrà cambiare. L'asse ferroviario assumerà un ruolo di centralità diventando il collettore degli spostamenti verso le metropoli e verso l'asse emiliano-romagnolo. Si adotterà un modello cosiddetto a pettine, dove le autolinee del Trasporto Pubblico Locale, il traffico privato su gomma e, grazie alla articolata rete ciclopedonale, anche il traffico ciclistico, tenderanno a confluire sulle stazioni ferroviarie dove saranno organizzati centri di interscambio. Questi dovranno a loro volta essere facilmente da raggiungere. Questo sistema sulla base delle stime provinciali dovrà consentire il trasferimento dalla gomma al ferro del 15% del traffico privato. Le stazioni ferroviarie di Casalpusterlengo e Codogno, collocate al crocevia delle due linee ferroviarie storiche del Lodigiano costituiscono una grande opportunità in questo

senso. Conciliare lo sviluppo del territorio significa quindi in questo ambito governare lo sviluppo, che potrà presentare anche caratteri spontanei, dei centri intermodali, garantendone l'accessibilità da parte di tutte le categorie di utenti, di tutti le modalità di trasporto e soprattutto, organizzando e strutturando un servizio coordinato tra tutte le modalità di trasporto pubblico, che garantisca coincidenze e puntualità diventando competitivo in termini di tempistiche, confort ed efficienza rispetto all'uso di altri mezzi di trasporto.

## **L'intermodalità delle merci**

L'efficientizzazione delle reti di trasporto non può e non deve tralasciare il trasporto merci.

Se la mobilità delle persone è un problema strutturale dell'area padana e un problema sociale nella città diffusa lungo gli assi infrastrutturali dove la mobilità è un bisogno vitale, la mobilità delle merci è sempre più un'esigenza strutturale del sistema produttivo che tuttavia lascia margini di discrezionalità. In termini di scelte insediative.

La funzione produttiva tipicamente correlata alla movimentazione delle merci è la logistica

Partendo dal presupposto che l'impatto della logistica si manifesta principalmente su quattro fronti:

Infrastrutturale: alto numero di mezzi pesanti su gomma.

Insediativo: enormi volumi di magazzinaggio.

Pianificatorio – consumo di suolo di pregio (agricolo produttivo)

Occupazionale: ridotto numero di addetti per unità di slp insediata.

Sociale: tendenza ad occupare nei magazzini personale di basso profilo, spesso extra comunitario.

L'individuazione di aree e comparti adatti al suo insediamento è assai complessa e rischiosa.

La condizione fondamentale è che le ricadute in termini di traffico su gomma siano limitate sia in termini di veicoli, sia in termini di percorrenza.

Di qui la necessità di sviluppare un modello di integrazione modale, previsto dalla pianificazione territoriale ed infrastrutturale della Provincia di Lodi che si basa su una politica insediativa di localizzazione degli insediamenti in prossimità dei grandi nodi infrastrutturali, legando la dimensione dell'insediamento alla distanza dall'infrastruttura di riferimento con un rapporto di proporzionalità inversa.

Questo comporterà la concentrazione dei maggiori traffici merci in corrispondenza dei nodi limitando le ricadute sulla rete stradale ordinaria. Ma solo a condizione che siano individuati ed realizzati centri di scambio modale nei nodi nevralgici di intersezione delle grandi infrastrutture territoriali

La particolare collocazione del comparto che si vede attraversato da tracciati autostradali, linee ferrate di diversa valenza ipotesi di navigazione fluviale, aprirebbe uno scenario estremamente fecondo in termini di governo e assetto della pianificazione.

L'imminente apertura della linea ad alta capacità Milano Bologna, attrezzata per il traffico merci ed i programmi di sviluppo infrastrutturale ferroviario che prevedono la gronda merci sud di Milano, il rinnovato interesse per il trasporto fluviale ed i progetti di sviluppo infrastrutturale di questa modalità di trasporto, potranno modificare il quadro, introducendo elementi di compatibilità e qualità ambientale ed efficienza del trasporto merci che, adeguatamente governate potranno avere significative ricadute sul territorio.

### **Creazione di una rete ciclopedonale provinciale (2.2.3)**

Per l'attuazione di questo obiettivo strategico la Provincia di Lodi si è dotata del Piano provinciale "Rete ciclopedonale" che risponde ad un'esigenza sempre più avvertita da parte di chi, dovendosi spostare per motivi di lavoro e di studio, intende optare, quando possibile, per questo mezzo di locomozione, pratico, popolare e assolutamente non inquinante.

La bicicletta è dunque una riscoperta. Rappresenta una modalità di trasporto che può contemporaneamente essere hobby, mezzo di trasporto alternativo, strumento di lettura del territorio, occasione esercizio fisico, sport amatoriale o agonistico.

Con questa consapevolezza la Provincia di Lodi ha strutturato un proprio piano con l'obiettivo di individuare una serie di percorsi omogenei per interesse ambientale e turistico, che si relazionano in un complessivo sistema provinciale, sempre con una particolare attenzione alla possibilità di scambio modale.

La rete ciclabile così individuata, infatti, oltre a connettersi con le reti ciclo ambientali delle province limitrofe, tocca quasi tutte le stazioni ferroviarie e gli attracchi fluviali del territorio, costituendo un sistema intermodale, con enormi potenzialità di sviluppo tanto in un quadro di mobilità integrata quanto in un sistema di fruizione turistica del territorio.

La pianificazione consente per definizione l'ottimizzazione ed il controllo degli investimenti. Analogamente all'eterogeneità degli usi della bicicletta, lo sviluppo della mobilità ciclistica sono molteplici. Così la rete ciclabile può divenire il mezzo per un'esplorazione ed una fruizione turistica del territorio anche di rango europeo, mentre sulle medie distanze diventa mezzo di trasporto alternativo per studio o lavoro. Così nella dimensione locale, quella che le è più propria, diventa elemento fondamentale del sistema di mobilità integrata ma soprattutto mezzo di trasporto di una città recuperata alla dimensione umana.

### **La pianificazione integrata concertata e perequata**

La pianificazione rappresenta la dimensione strategica determinate per l'obiettivo che si pone questo lavoro: **conciliare lo sviluppo del territorio.**

Ma perché questo strumento abbia efficacia è necessario focalizzare alcune concetti fondamentali:

- √ **la concertazione:** il processo di pianificazione al fine di pervenire a scelte condivise e sostenibili deve coinvolgere tutti gli attori del territorio. Questo coinvolgimento non può essere nella coercizione normativa, ma nella validità concreta di un percorso partecipato, in un sistema di regole e di indicazioni unanimemente riconosciute e condivise, nella volontà concreta di cooperare per il raggiungimento di un obiettivo comune. Ma più che individuare e condividere i percorsi e lo sviluppo del percorso di pianificazione, concertare significa riconoscersi nella globalità, significa avere coscienza della propria posizione nel contesto delle relazioni. Significa sentirsi parte del tutto e voler entrare in relazione. Solo attraverso questa consapevolezza, questo modo di porsi e di mettersi in gioco sarà possibile pervenire a scelte insediative e forme della pianificazione che, nell'interesse condiviso, riescano a raggiungere la conciliazione
- √ **l'integrazione:** Alla complessità delle "questioni territoriali" si risponde con la complessità delle soluzioni, dei procedimenti e dei progetti individuati. La lettura semplicistica di un problema complesso potrà forse portare a soluzione apparentemente più percorribili ma che nella realtà si allontanano dal problema vero, non riuscendo a coglierne tutti gli aspetti e le sfaccettature. Da qui la necessità, se si vuole cogliere questa occasione, di intraprendere percorsi pianificatori e procedurali di complessità adeguata al problema che si affronta, sia nello sviluppo della pianificazione, sia nella dimensione e complessità territoriale. Integrare le pianificazioni significa allargare lo sguardo, considerare aree e territori più ampi, vedere i problemi in tutta la loro complessità e trovare il filo comune di un percorso di pianificazione tra tutte le problematiche settoriali traguardando un assetto di pianificazione che riesca a dare risposte esaustive, adeguate alla complessità del territorio
- √ **perequazione** Non può esistere pianificazione condivisa e concertata, non possono esistere obiettivi comuni al di fuori di un quadro di perequazione territoriale degli effetti delle scelte di trasformazione del territorio. Gli effetti positivi e negativi, delle trasformazioni che non si esauriscono nell'ambito territoriale devono trovare un percorso di redistribuzione e di perequazione sul territorio. Questo per un principio di equità ma soprattutto per perseguire l'equilibrio delle scelte, per garantire le condizioni indispensabili per l'assetto concertativo della pianificazione, per garantire eguali opportunità a tutto il territorio. Perché questo percorso sia credibile sarà necessario che la perequazione interessi non solo gli interventi e le pianificazioni future ma ovunque possibile anche gli interventi già attuati o e prodottesi anche al di fuori dell'ambito territoriale oggetto degli interventi. I meccanismi di perequazione dovranno essere supportati in maniera determinante dagli esiti del processo di valutazione Ambientale Strategica che assume anch'essa, in questo quadro un valenza che va ben oltre le prescrizione e la coercizione normativa.

Solo alla luce della consapevolezza degli assunti di cui sopra, che si possono riassume gli strumenti che seguono potranno avere un'effettiva efficacia e diventeranno strumento ed occasione per la conciliazione dello sviluppo del territorio:

## **Il piano d'area**

Questo strumento sarà applicabile dove l'estensione territoriale e la omogeneità delle problematiche che lo interessano, ancorché complesse, richiedano un unico strumento di pianificazione che, sebbene finalizzato a tematiche e problemi specifici, possa dare le risposte all'interno di un quadro strategico di riferimento sovralocale che è quello proprio del territorio che si sta indagando. In questo senso la condivisione, il coordinamento, la concertazione sono elementi dati dalla dimensione dell'area considerata. È lo strumento per la gestione della complessità, ma che richiede un elevato grado di consapevolezza, coesione e coordinamento degli attori. Nel caso di specie potrebbe essere lo strumento per la pianificazione, in termini insediativo - infrastrutturali dell'asta della SP ex SS 234, nel suo valore connettivo sovralocale ed interprovinciale

## **Ambiti di concertazione**

Se il piano d'area affronta e gestisce problematiche puntuali di territori più o meno vasti l'ambito di concertazione, previsto dal PTCP, pur aggregando le realtà locali attorno a problematiche comuni, definisce i raggruppamenti con una pluralità di significati che vanno dalla gestione della trasformazione puntuale del territorio, che presenta elementi di sovralocalità, alla gestione coordinata delle scelte di PGT, quale traguardo finale e concreto del processo di pianificazione. L'ambito di concertazione è la dimensione pianificatoria del PTCP. rappresenta l'estensione minima entro la quale attivare e promuovere i percorsi concertativi. Ai nostri fini gli ambiti interessati potranno essere disaggregati e riaggregati su problematiche specifiche ovvero considerati nella loro completezza

## **Il Piano di Governo del Territorio**

Rappresenta la dimensione endogena della pianificazione. Ma nell'esplicitazione delle aspirazioni, dei progetti, delle aspettative delle attenzioni di una porzione circoscritta di territorio, che è la dimensione propria dello strumento. Non può assumere efficacia concreta in un'ottica di sviluppo territoriale sostenibile e compatibile se non guardando fuori di sé.

Il piano non dovrà pertanto introiettare le proprie problematiche per cercare percorsi e soluzioni rigorosamente endogeni, ma aprirsi andando a determinare la dimensione delle proprie problematiche all'esterno, nella dimensione più sovralocale, confrontandosi con il sistema delle relazioni anche apparentemente lontane e non afferenti.

In questo modo il piano fornirà risposte concrete ai bisogni ed alle domande dei propri cittadini che sono prima che del comune cittadini del modo,

l'obiettivo, la grande occasione è il coordinamento dei PGT, la lettura a rete delle problematiche sovralocali ed il coordinamento delle risposte e delle soluzioni.

## **Il piano dei servizi**

Nella misura in cui il piano dei servizi è elemento costitutivo del piano di governo del territorio valgono le stesse considerazioni svolte sopra. Ma il piano dei servizi assume ai nostri fini una valenza particolare. Da un lato perché tra gli strumenti della pianificazione comunale proprio quello su cui si misura il sistema delle relazioni d'ambito, la capacità di confronto e lettura delle complessità dei bisogni del territorio, dall'altro perché è lo strumento attraverso il quale si gestiscono gli effetti delle trasformazioni del territorio.

L'integrazione dei piani dei servizi in questa ottica assume una rilevanza che pur all'interno di un tematismo specifico, risulta determinante per la ripartizione sul territorio degli effetti delle trasformazioni sovralocali. L'integrazione del Piano dei Servizi è in definitiva lo strumento attraverso il quale si attua e trova concretizzazione il percorso di perequazione territoriale

## **La negoziazione**

Per effetto del regime di sperimentazione, a cui l'instabilità del quadro normativo attuale, è portato il percorso attuativo del PTCP, la negoziazione è probabilmente lo strumento più efficace attualmente a disposizione per la gestione di problematiche complesse con differenziati elementi di puntualità. Di fatto ad oggi è lo strumento più usato attraverso percorsi di sperimentazione portati ad indagare in termini concreti ed operativi il regime transitorio introdotto dalla legge regionale 12/05. Il grande valore della dimensione della negoziazione ai nostri fini consiste nel confronto e nella relazione. Che è elemento costitutivo di qualsiasi percorso negoziale. In questo quadro l'attuazione del Piano vigente, che è esso stesso generatore di scelte pianificatorie, che, nella complessità e fragilità di questo quadro normativo, assumono una dimensione progettuale di sperimentazione condivisa, assume un'enorme rilevanza proprio perché consente di tracciare i contorni di validità concreta di un percorso partecipato, in un sistema di regole e di indicazioni riconosciute e condivise nell'ambito territoriale e pianificatorio che interessa.

È in questa dimensione di regole condivise. di patto territoriale che questo strumento assume efficacia nel quadro operativo del nostro lavoro dove per la complessità e la dimensione delle problematiche è indispensabile utilizzare strumenti complessi, dove è vitale cercare e trovare i percorsi di concertazione e condivisione delle scelte, dove solo su accordi chiari e concreti è possibile trovare i percorsi risolutivi.

## **Le sperimentazioni – gli Schemi Viabilistici Condivisi**

la sperimentazione rappresenta la dimensione concreta entro cui si muove la pianificazione territoriale oggi in Provincia di Lodi. in coerenza con la concretezza la sperimentazione è stata applicata a quanto di più concreto il territorio possa misurare le infrastrutture.

Dalla consapevolezza che anche in Provincia di Lodi il gap tra pianificazione e programmazione infrastrutturale assume valori tali da far apparire il rapporto tra i due ambiti con caratteri di assoluta



alterità .si è sviluppato un progetto di integrazione tra sviluppo infrastrutturale e pianificazione territoriale lo **Schema Viabilistico Condiviso**, con caratteri e modalità assolutamente innovative, non tanto e non solo per l'obiettivo che si pongono, ovvero coordinare lo sviluppo insediativo con la rete infrastrutturale, ma perché rendono concreto un modo di lavorare nuovo, basato sulla condivisione delle scelte, la concertazione delle decisioni e delle problematiche, il coordinamento delle iniziative, la coesione territoriale, grazie al forte, autorevole e concreto ruolo che la provincia può assumere nel governo del territorio.

La compresenza di problematiche infrastrutturali che vanno dalla definizione di un tracciato alla risoluzione di problemi puntuali ostativi all'iter realizzativo dell'opera, e di problematiche urbanistiche tutte con elementi di puntualità afferenti all'infrastruttura,. hanno portato ad intraprendere un percorso che riuscisse a leggere i due momenti in maniera coordinata, che riuscisse a leggere le relazioni tra l'infrastruttura ed il territorio, la pianificazione.

da qui l'avvio di un percorso sperimentale che facesse delle incertezze normative procedurali il suo punto di forza, andando a definire regole e procedure puntuali. un percorso che traguardando l'obiettivo concreto di allineare la pianificazione territoriale e la programmazione infrastrutturale, attivasse, in attuazione del PTCP, i primi percorsi concertativi. i primi tavoli operativi di confronti discussione, esame e definizione delle scelte .

un percorso che riuscisse a definire i primi caratteri di quello che è lo strumento fondamentale per la pianificazione di trasformazioni del territorio con caratteri sovralocali: la perequazione territoriale, Grazie a queste esperienze esistono già oggi fondi di perequazione, gestiti dalla provincia, che forte del suo autorevole ruolo di coordinamento territoriale. si fa garante degli equilibri territoriali.

la realizzazione delle infrastrutture di cui il territorio ha bisogno, la costante verifica ed attenzione alle compatibilità degli interventi. la condivisione e la concertazione delle scelte, la perequazione territoriale concretamente sperimentata, fanno di questo strumento la più rilevante occasione per tentare di conciliare le dimensione del territorio.

## LO SVILUPPO CONCILIATO

La complessità dello sviluppo e dei tematismi che afferiscono al comparto in esame, la specificità ed il grande valore strategico che le opportunità e le occasioni offerte al territorio comportano. Il quadro degli strumenti di Pianificazione, le opportunità che offrono, portano ad individuare nel **Protocollo d'Intesa Quadro** lo strumento di pianificazione negoziata più consono per il raggiungimento dell'obiettivo di questo lavoro:

### CONCILIARE LO SVILUPPO DEL TERRITORIO

attraverso l'integrazione delle politiche e delle scelte infrastrutturali con i sistemi insediativo, agricolo e ambientale, verso la valorizzazione dell'unicità delle risorse ambientali e agricole del contesto, "in potenziale stato di conflitto" in un territorio "conteso" da una pluralità di funzioni e tensioni insediative, anche fra loro contrastanti, e, soprattutto, perseguendo il miglioramento delle condizioni di vivibilità e di socialità delle Comunità locali coinvolte, secondo una visione equa e solidale;

Il Protocollo d'intesa quadro opera per e la valorizzazione e lo sviluppo dei tematismi che, nel quadro delle **occasioni del territorio** rappresentano i più fecondi e proficui ambiti di lavoro:

#### 1) LA COMPONENTE INFRASTRUTTURALE

rappresentata dallo Schema Viabilistico Condiviso del sistema infrastrutturale di Casalpusterlengo e Codogno, costituito e definito dai seguenti interventi:

- **Tangenziale di Casalpusterlengo della SS 9 via Emilia (allegato 5);** comprendente
  - o **Cavalcavia ferroviario lungo la ex SS 234 in Comune di Ospedaletto Lodigiano;**
- 
- **Variante di Codogno della ex SS 234 (allegato 4);** comprendente i seguenti ulteriori interventi
  - o **Rotatoria tra la ex SS 591 e la SP 213;**
  - o **Pista ciclabile Casalpusterlengo – Codogno**
- **Pista ciclabile Codogno – Cavacurta**
- **Raccordo viabilistico tra la SP 22 e la ex SS 234,** con funzioni di sviluppo dell'integrazione modale sulla stazione di Casalpusterlengo; (allegato 6)
- **Allargamento della SP 141 da Zorlesco alla ex SS 234 con funzione di pista ciclabile;** (allegato 7)
- **Adeguamento intersezione tra la SP 126 e la rampa di innesto alla SS 9 –in Comune di Codogno (allegato 8);**

2) LA COMPONENTE INSEDIATIVA, caratterizzata dalla volontà di operare per:

- **L'attuazione coordinata e condivisa delle grandi scelte di scala provinciale e sovracomunale;**
- **La creazione dello Schema di riferimento di rilevanza sovracomunale dei Piani di Governo del Territorio – P.G.T.;**
- **La declinazione degli obiettivi strategici d'Ambito, con eventuale impulso alla predisposizione di Piani d'Ambito;**
- **L'implementazione e diffusione del Sistema della conoscenza, condiviso e dinamico, sia in fase costruttiva sia nel monitoraggio delle scelte.**

ha come obiettivo specifico l'attivazione di un **tavolo di governo del territorio**, nel quale definire e declinare, in attuazione dei principi di sussidiarietà ed adeguatezza, in una visione coordinata, ma rispettosa della specificità, e dell'identità e dell'autonomia di ciascun Soggetto Istituzionale interessato, un quadro territoriale e urbanistico di scala sovracomunale, caratterizzato dai seguenti principali obiettivi di riferimento:

- minimizzazione del consumo di suolo;
- coerenza con il quadro infrastrutturale del territorio esaminato;
- compatibilità paesistico ambientale degli interventi;
- mantenimento, tutela e rafforzamento della rete ecologica e dei valori ambientali.

3) COMPONENTE INFRASTRUTTURALE E INSEDIATIVA quale combinazione, nel “dialogo interrelazionale” delle due suddette componenti, che ha al centro:

- **la definizione, sostegno e valorizzazione dei POLI INTERMODALI**, innervati principalmente sul sistema delle Stazioni di Casalpusterlengo e Codogno;
- **l'emersione, gerarchizzazione e caratterizzazione della RETE DEI SERVIZI DI RILEVANZA PROVINCIALE E SOVRALocale;**
- **l'individuazione, valorizzazione e caratterizzazione delle FASCE PERIURBANE** dei Comuni di Casalpusterlengo e Codogno;
- **la diffusione e sostegno della MOBILITA' DOLCE.**

e presenta quali obiettivi specifici:

- attivazione del nuovo Progetto Provinciale E.I.R. A6: ATTREZZATURA DI NODO. SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE E POLI INTERMODALI DI CASALPUSTERLENGO E DI CODOGNO, in attuazione con variazione al PTCP vigente, ai sensi della lettera b) dell'articolo 31 – Direttive e criteri per la redazione di varianti e l'accoglimento di modifiche al piano, degli Indirizzi Normativi – I.N.;

- Progetto Provinciale di promozione e valorizzazione del sistema agricolo provinciale attraverso l'integrazione del sistema aziendale produttivo con il sistema della mobilità dolce e il sistema della rete ecologica e dei valori ambientali, teso all'INSERIMENTO PAESAGGISTICO – AMBIENTALE DELL'ASSETTO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI DELLO S.V.C. e strutturato sui servizi strategici sovracomunali E.I.R. A5 – CENTRO DI RICERCA E DI PRODUZIONE CULTURALE A SOMAGLIA e E.I.R. B3 - POLO FIERISTICO – CODOGNO
- attivare AZIONI DI PEREQUAZIONE TERRITORIALE, interrelate all'attuazione dello S.V.C. in oggetto.

### **COMPONENTE INFRASTRUTTURALE:**

Il sistema infrastrutturale del comparto centro meridionale del territorio provinciale, trova il suo baricentro sulle realtà di Codogno e Casalpusterlengo. In questa area convergono tutte le arterie del comparto e tutte confluiscono sui centri abitati. **Il sistema infrastrutturale di Codogno e Casalpusterlengo**, evidenziato nelle tavole allegati 3.1, 3.2, 3.3 assume quindi la valenza di vero e proprio sistema ordinatore di tutta la viabilità dell'area.

La rete infrastrutturale del comparto prevista dal PTCP si articola in ulteriori sistemi di diversa importanza tra essi correlati. e diversamente correlati al sistema di cui sopra:

- **il sistema infrastrutturale di Castelnuovo Bocca d'Adda e Meleti**, con funzione di collegamento dei ponti sul Po lungo la SP 27 e sull'Adda lungo la SP 196;
- **lo schema viabilistico condiviso della Bassa Lodigiana** che interessa i comuni di Maleo, Corno Giovine, S.Fiorano, S.Stefano, S.Rocco, Caselle Landi, con funzione di presidio dei centri abitati in caso di rischio di esondazione del fiume Po e di tangenziale sud esterna di Codogno;
- **lo schema viabilistico condiviso del Medio Lodigiano** che interessa i comuni di Secugnago, Brembio, Livraga, Ospedaletto e Orio Litta. con funzione di tangenziale nord esterna di Casalpusterlengo.

### **LO SCHEMA VIABILISTICO CONDIVISO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE DI CODOGNO E CASALPUSTERLENGO**

#### **Descrizione dello schema**

Il sistema, già elencato quale componente infrastrutturale dello SVC si articola nelle singole realtà comunali come di seguito specificato

#### **Comune di Casalpusterlengo**

- Tangenziale di Casalpusterlengo della S.S. 9 via Emilia
- Raccordo viabilistico tra la S.P. 22 e la ex S.S. 234
- Allargamento della S.P. 141 da Zorlesco alla ex S.S. 234 con funzione di pista ciclabile
- Pista ciclabile Casalpusterlengo – Codogno

### **Comune di Codogno**

- Variante di Codogno della ex S.S. 234
- Adeguamento intersezione tra la SP 126 e la rampa di innesto alla SS 9 –in Comune di Codogno
- Pista ciclabile Casalpusterlengo - Codogno
- Pista ciclabile Codogno – Cavacurta

### **Comune di Cavacurta**

- Variante di Codogno della ex SS 234
- Pista ciclabile Codogno – Cavacurta

### **Comune di Maleo**

- Variante di Codogno della ex S.S. 234

### **Comune di Ospedaletto Lodigiano**

- Cavalcavia ferroviario lungo la ex S.S. 234 in Comune di Ospedaletto Lodigiano

### **Comune di Somaglia:**

- Tangenziale di Casalpusterlengo della S.S. 9 via Emilia
- Allargamento della SP 141 da Zorlesco alla ex S.S.234 con funzione di pista ciclabile

### **Comune di Terranova Dei Passerini**

- **Rotatoria tra la ex S.S. 591 e la S.P. 213**

Le varianti della SS 9 “Via Emilia” e della ex SS 234 “Codognese” si pongono nel quadro generale del sistema viabilistico provinciale del medio lodigiano, elemento dominante delle trasformazioni future delle dinamiche stradali e trasportistiche del territorio provinciale, in particolare nel Comune di Casalpusterlengo e Codogno.

L'ex SS 234 “Codognese”, che rispetto all'arteria statale attraversa perpendicolarmente il territorio lodigiano da est a ovest e collega le Province di Cremona e Pavia, costituisce la viabilità extraurbana di adduzione al casello autostradale dell'A1 di Casalpusterlengo mentre la SS 9, nel suo sviluppo da nord a sud, consente nella parte settentrionale la congiunzione con l'area metropolitana Milanese e in quella meridionale il servizio di collegamento con il casello autostradale dell'A1 di Piacenza Sud, l'unione con la Provincia di Piacenza e più in generale con la Regione Emilia Romagna.

Di seguito sono elencati i punti di contatto tra la viabilità statale e provinciale esistente e di nuova realizzazione, sviluppate le osservazioni e considerazioni circa le opportunità, offerte dalla

realizzazione delle due arterie stradali, di mettere a sistema la rete stradale secondaria provinciale e definire uno schema infrastrutturale viabilistico in grado di soddisfare le esigenze di servizio del territorio del medio lodigiano

## **Tangenziale di Casalpusterlengo Variante della SS. 9 “Via Emilia”**

### **SP 141 “Brembio – Somaglia”**

Lo sviluppo della variante della SS 9 “Via Emilia”, staccandosi dall’abitato di Zorlesco, all’altezza del cavalcavia ferroviario di scavalco della linea ferroviaria Cremona Mantova, interseca la SP 141 “Brembio – Somaglia” arteria extraurbana provinciale che consente il collegamento della Frazione con i comuni di Brembio e Somaglia.

L’interferenza viabilistica è stata risolta attraverso l’introduzione di uno svincolo a livelli sfalsati che collega la nuova carreggiata stradale della SS. 9 Via Emilia con il vecchio tracciato in attraversamento all’abitato di Zorlesco, l’introduzione di un sistema di rotatorie a disciplina delle intersezioni tra la nuova strada di servizio all’abitato di Zorlesco posta in affiancamento alla SS.9 con la SP 141 in entrata e uscita dall’abitato in direzione Brembio e Somaglia;

l’introduzione di n° 2 sottopassi a servizio della Cascina San Nazzaro e della rete stradale comunale in uso all’edificato cittadino;

la trasformazione del vecchio tracciato stradale della SP 141 in direzione Somaglia, con destinazione prevalente ad itinerario ciclo pedonale di collegamento tra l’abitato di Zorlesco e Somaglia, e l’ipotetica regolamentazione del senso di marcia veicolare a senso unico verso uno dei due centri edificati.

il vecchio tracciato potrà essere destinato prevalentemente alla funzione ciclo pedonale, in promiscuità dato il ridotto livello di traffico locale. Sarebbe garantita l’integrazione e il completamento della connessione con i percorsi ciclabili a fruizione spontanea provenienti da Brembio e Somaglia, lungo la SP 141, e Casalpusterlengo attraverso la viabilità comunale in attraversamento la Frazione Borasca la quale attualmente durante il fine settimana, è preclusa al transito veicolare dei non residenti e vocata alla fruizione ciclo pedonale.

### **SP 22 “Casalpusterlengo – Castiglione d’Adda**

Nel progetto di realizzazione della Variante della SS. 9 è previsto il prolungamento della SP 22 “Casalpusterlengo – Castiglione d’Adda “ sino ad intersecare il nuovo tracciato della Via Emilia. L’ipotesi progettuale prevede l’ordinamento dell’interferenza con la nuova tangenziale mediante uno

svincolo a livelli sfalsati, la realizzazione di una rotatoria all'intersezione con il vecchio tracciato dell'arteria statale e con la strada comunale per la Fraz. Borasca.

La soluzione prevista per il prolungamento della SP 22 sino ad intersecare il nuovo tracciato stradale della SS. 9, in attraversamento il parco del Brembiolo in località Borasca, svolge la funzione di collegamento veloce del bacino sud orientale con il casello autostradale dell'A1 nel territorio del comune di Ospedaletto Lod..

Ex SS. 234 "Codognese"

Lungo la strada provinciale ex SS 234 "Codognese", che collega la Provincia di Pavia e Cremona, s'innestano alcune tra le direttrici fondamentali della rete stradale provinciale, in particolare la SP 107 "Lodi – Ospedaletto Lod." la quale costituisce uno degli assi principali della rete viaria d'interesse provinciale. Partendo dalla SS. 9 in comune di Lodi valica il territorio provinciale da Nord a Sud e attraversando numerosi centri abitati, tra cui San Martino in Strada, Ossago Lod. e Livraga, s'innesta lungo la SP ex SS. 234 "Mantovana" nel territorio di Ospedaletto Lodigiano, mettendo in rapporto la rete stradale provinciale alla viabilità primaria statale e autostradale e collegando il capoluogo provinciale con i comparti produttivi delle zone meridionali della provincia e i territori pavesi, piacentini e cremaschi. La variante della SS. 9 "Via Emilia" interseca l'ex 234 al limite esterno dell'edificato di Casalpusterlengo. In tale posizione in occasione dell'insediamento della polarità industriale artigianale e di logistica del Comune di Casalpusterlengo è stata predisposta preliminarmente la rotatoria che costituisce parte dello svincolo a livelli sfalsati necessario per la disciplina dell'interferenza.

### **SP 142 Casalpusterlengo - Somaglia**

La SP 142 strada di collegamento locale tra l'abitato di Casalpusterlengo e Somaglia per la sua conformazione è destinata al servizio puntuale della realtà agricole locali e al completamento della rete dei percorsi ciclo pedonali a fruizione spontanea presenti sul territorio. Per tale motivo durante il fine settimana, è preclusa al transito veicolare dei non residenti e vocata alla fruizione ciclo pedonale. In prossimità dell'abitato costituisce il peduncolo di collegamento tra il centro urbano e la periferia di Casalpusterlengo ove è situato l'ospedale cittadino.

Per l'importante ruolo di smistamento del traffico da e verso il servizio ospedaliero l'interferenza con la variante della SS. 9 è stata progettata mediante l'introduzione di uno svincolo a livelli sfalsati e la realizzazione di una rotatoria a disciplina dell'intersezione con il tratto diretto a Somaglia.

Nel suo sviluppo totale il tracciato della variante Via Emilia si relaziona con realtà rurali e agricole esistenti in particolare, in fase di congiungimento con il tracciato attuale della SS. 9, interferisce pesantemente con l'edificato rurale della Cascina Molino dell'Alberone e della Cascina San Giovannino. Nel tratto finale inoltre si pone a ridosso dell'edificato di Casalpusterlengo correndo parallelamente al limite di costruzione dell'edificato.

### **Lavori di Realizzazione della Variante di Codogno**

Il punto critico dell'attraversamento dell'abitato di Maleo è stato risolto con la realizzazione del tracciato alternativo che consente di scaricare il centro urbano dal traffico veicolare.

Il tratto in variante al tracciato dell'ex SS 234 attuale attraversa aree molto diverse tra loro per vocazione urbanistica, insediativa o agricole. La soluzione assunta di realizzare l'arteria a nord dell'abitato di Codogno garantisce la necessaria relazione tra sicurezza e sostenibilità dell'intervento. Lungo lo sviluppo del tracciato tangenziale all'abitato di Codogno è previsto:

l'inserimento di quattro rotatorie a raso a disciplina delle intersezione con la viabilità provinciale SP 108 "Codogno – Cavacurta", SP Ex SS 591 "Codogno – Castiglione – Montodine" e SP ex SS 234 "Codognese (tracciato esistente) e comunale in uscita dall'abitato di Codogno;

lo scavalco dell'attuale ex SS 234, mantenendo inalterato il percorso dell'attuale sede stradale in entrambe le direzioni di marcia;

l'introduzione di un sottopasso per il collegamento della Frazione Maiocca;

il collegamento tra la variante di Codogno alla Variante della SS. 9 Via Emilia con realizzazione di uno scavalco per sovrappassare l'arteria statale;

la realizzazione di manufatti in sottopasso per il collegamento delle numerose strade campestri e vicinali esistenti;

la realizzazione dei collegamenti ciclo pedonali lungo la SP 108 "Codogno – Cavacurta e la Ex SS 234 Codogno Casalpusterlengo, oltre alla realizzazione della rotatoria tra la ex SS 591 e la SP 213;

Nel progetto di Variante dell'ex SS 234 sono stati previsti i seguenti collegamenti ciclo pedonali:

Codogno e Cavacurta: composto da un tratto di nuova costruzione in fregio alla SP 108 e da un tratto che utilizza il vecchio tracciato della strada statale opportunamente declassata a collegamento comunale, prevalentemente destinato al transito dei veicoli residenti locali; in ogni caso si ritiene utile ipotizzare, in tempi e modi da concordare con gli enti interessati, le condizioni per la definizione del completamento del tracciato lungo la vecchia sede stradale di collegamento all'abitato di Codogno con la definizione dell'interferenza del passaggio a livello posto circa a metà del tracciato;

Codogno – Casalpusterlengo: tratto di nuova costruzione in fregio al tracciato esistente dell'ex SS 234;



Entrambi i percorsi soddisfano le esigenze di mobilità ciclabile comunale e consentono ampiamente la connessione dei territori di Casalpusterlengo e Codogno alla rete ciclo pedonale provinciale.

Considerato inoltre che il nuovo tracciato interseca e divide in tronchi senza più valenza di collegamento provinciale la SP ex SS 234 e la SP ex SS 591 si ritiene utile alla sottoscrizione dei protocolli quadro inserire tra le azioni di Questa Amministrazione l'attivazione delle procedure di trasferimento dei tronchi di strada generati dall'intersezione con il nuovo tracciato della variante e l'impegno dei comuni ad acquisire al proprio demanio stradale le tratte delle strade declassate con le relative opere accessorie connesse esistenti o in fase di realizzazione (piste ciclabili).

Nei paragrafi che seguono sarà descritto lo schema infrastrutturale rispetto a tutte le tematiche di riferimento più sopra evidenziate ed in particolare:

1. Completamento della rete infrastrutturale di livello regionale e connessione delle polarità produttive individuate dal PTCP;
2. Riduzione del transito veicolare all'interno dei centri abitati - miglioramento delle condizioni generali di vivibilità;
3. Messa in sicurezza delle intersezioni a raso – miglioramento delle condizioni generali di sicurezza;
4. sistema insediativo
5. sviluppo dell'intermodalità
6. Valorizzazione del sistema agricolo provinciale attraverso l'integrazione del sistema aziendale produttivo con il sistema della mobilità dolce e il sistema della rete ecologica e dei valori ambientali.
7. sviluppo del sistema della mobilità dolce e completamento della rete ciclabile provinciale
8. Inquadramento urbanistico quadro delle variazioni e delle varianti
9. Articolazione programmatica e finanziaria

## **COMPLETAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE DI DI LIVELLO REGIONALE CONNESSIONE DELLE POLARITÀ PRODUTTIVE INDIVIDUATE DAL PTCP**

Le arterie principali interessate dallo SVC (SP ex SS 234 e SS 9), costituiscono assi fondamentali di innervamento del territorio provinciale, nello loro funzione connettiva transregionale.

La distribuzione delle polarità produttive nel comparto in esame è articolata mediante un forte radicamento su tali infrastrutture.

L'attrazione di traffico che questo ha comportato si manifesta quotidianamente nelle criticità viabilistiche che assillano i centri abitati di Codogno e Casalpusterlengo.

Il PTCP prevede le seguenti polarità produttive nella porzione occidentale del comparto centrale del Lodigiano:

AIR A1 – AMBITO DI CODOGNO E CASALPUSTERLENGO

AIR B1 - AMBITO DI CONNESSIONE CON IL SISTEMA EMILIANO

AIR B2 - AMBITO DI OSPEDALETTO LODIGIANO – SENNA LODIGIANA

AIR B4 - AMBITO DEL SISTEMA DELLE FORITIFICAZIONI DELL'ADDA

AIR B6 - AMBITO DEL POLO PRODUTTIVI DI BERTONICO - TERRANOVA DEI

POLI PRODUTTIVI DI RILEVANZA PROVINCIALE:

√ Bertonico – Turano

√ Casalpusterlengo – Somaglia

√ Casalpusterlengo – Lever

POLI PRODUTTIVI DI RILEVANZA SOVRALocale

√ Brembio e Secugnago:

√ Livraga

√ Ospedaletto

√ Guardamiglio – Fombio

L'attuazione della componente infrastrutturale dello SVC garantirà la funzione connettiva di livello transregionale della rete stradale con caratteri di maggiore fluidità, consentirà un'adeguata ed articolata rete di connessione del sistema delle polarità produttive nel comparto, ma nel contempo salvaguarderà la vivibilità e la sicurezza dei centri abitati attualmente attraversati dalle arterie.

## **RIDUZIONE DEL TRANSITO VEICOLARE ALL'INTERNO DEI CENTRI ABITATI - MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI GENERALI DI VIVIBILITÀ PER LA CITTADINANZA**

La SS 9 – via Emilia, attraversa il centro abitato di Casalpusterlengo, lambendo il centro storico in una zona densamente edificata. I volumi di traffico in attraversamento raggiungono valori superiori a 700 veicoli nell'ora di punta, in entrambe le direzioni di marcia.

La SP ex SS 234 attraversa il centro abitato di Codogno, costituendo parte della tangenziale interna all'abitato, attraversando una zona densamente edificata. I volumi di traffico anche in questo caso superano i 700 veicoli nell'ora di punta, in entrambe le direzioni di marcia.

L'attuazione degli interventi infrastrutturali contenuti nello SVC avrà effetti di grande rilevanza sulla vivibilità dei due centri abitati attualmente attraversati dalle principali arterie interessate dallo Schema Viabilistico.

Infatti i flussi di traffico che si registreranno a regime saranno dovuti essenzialmente al traffico locale e presenteranno valori notevolmente inferiori.

La traversa urbana della Via Emilia a Casalpusterlengo, per effetto della realizzazione della Tangenziale esterna all'abitato, presenterà un valore pari a circa 150 veicoli nell'ora di punta in entrambe le direzioni.

L'intervento consentirà inoltre di realizzare l'; **allargamento della SP 141 da Zorlesco alla ex ss 234 con funzione di ciclopista in transito promiscuo, pure inserito tra le opere dello SVC.**

.La tratta urbana della SP ex SS 234 nell'abitato di Codogno, per effetto della realizzazione della Tangenziale esterna all'abitato, presenterà un valore pari a circa 500 veicoli nell'ora di punta in entrambe le direzioni; la ridotta riduzione del flusso di traffico è dovuto alla funzione di tangenziale urbana che l'arteria svolge, che comunque catalizza, su una realtà come Codogno, valori di traffico comunque elevati.

## **MESSA IN SICUREZZA DELLE INTERSEZIONI A RASO**

### **MIGLIORAMENTO DELLE CONDIZIONI GENERALI DI SICUREZZA PER LA CITTADINANZA**

#### **Comune di Terranova dei Passerini --**

la realizzazione della nuova rotatoria a regolamentazione dell'intersezione tra la SP ex SS 591 e la SP 213 consentirà un netto miglioramento delle condizioni di sicurezza per la cittadinanza, consentendo nel contempo un notevole incremento della fluidità del traffico e della sicurezza dei veicoli lungo le ex SS 591.

#### **Comune di Somaglia**

L'adeguamento dell'intersezione di accesso alla Via Emilia dalla SP 126 in Comune di Somaglia sarà realizzata valorizzando la rotatoria già esistente all'intersezione tra la SP 126 e la viabilità comunale in località Mirandolina di Codogno. La rotatoria sarà in grado di assorbire la manovre di svolta a sinistra da Somaglia verso la via Emilia sull'intersezione in esame, consentendo un netto un netto miglioramento delle condizioni di sicurezza dell'intersezione e dei veicoli che transitano lungo la SP 126.

#### **Sistema insediativo**

la componente insediativa: tavolo di governo del territorio si manifesta attraverso la volontà di attivare un TAVOLO DI GOVERNO DEL TERRITORIO, nel quale definire e declinare, in attuazione dei principi di sussidiarietà ed adeguatezza, in una visione coordinata, ma rispettosa della specificità e dell'identità di ciascun Soggetto Istituzionale interessato, un Quadro territoriale e urbanistico di scala sovracomunale, caratterizzato dai seguenti principali obiettivi di riferimento:

- minimizzazione del consumo di suolo;
- coerenza con il quadro infrastrutturale del territorio esaminato;

- compatibilità paesistico ambientale degli interventi;
- mantenimento, tutela e rafforzamento della rete ecologica e dei valori ambientali.

A questa declinazione di obiettivi principali di riferimento si può accompagnare la seguente declinazione più articolata:

- promuovere e rafforzare il sistema territoriale come sistema reticolare e di relazioni;
- garantire la qualità dell'abitare, contenere il consumo di suolo e compattare la forma urbana;
- razionalizzare il sistema della mobilità;
- promuovere la difesa e la valorizzazione degli spazi rurali e delle attività agricole;
- attivare politiche per un territorio più vivibile e sicuro;
- perseguire la valorizzazione del paesaggio e la costruzione delle reti ecologiche;
- valorizzare il sistema turistico e integrare i valori plurali del territorio;
- promuovere il sistema economico, valorizzando il legame tra territori e produzioni;
- incrementare le occasioni di capacità di cooperazione, programmazione e progettazione tra gli Enti locali;
- garantire l'uso razionale e l'efficienza distributiva delle risorse energetiche.

La restituzione del Quadro territoriale e urbanistico di scala sovracomunale dovrà essere caratterizzato dall'implementazione delle seguenti attività:

- Attuazione coordinata e condivisa delle grandi scelte di scala provinciale e sovracomunale;
- Creazione dello Schema di riferimento di rilevanza sovracomunale dei Piani di Governo del Territorio – P.G.T.;
- Declinazione degli obiettivi strategici d'Ambito, con eventuale impulso alla predisposizione di Piani d'Ambito;
- Implementazione e diffusione del Sistema della conoscenza, condiviso e dinamico, sia in fase costruttiva sia nel monitoraggio delle scelte.

La strategicità e la forza del Quadro territoriale e urbanistico di scala sovracomunale risiedono nell'essere parte integrante e integrata di un circuito processuale, di condivisione, implementazione, valorizzazione, monitoraggio e ri-orientamento di obiettivi, di "filieri progettuali" e di azioni, declinate alle varie scale territoriali, in una visione interistituzionale coordinata: dal Piano Territoriale Regionale – P.T.R. e dal Piano Paesaggistico Regionale – P.P.R., a scala regionale, al P.T.C.P., P.S.S. e A.Q.S.T., alla scala provinciale, ai Piani d'Ambito, agli S.V.C., ai P.L.I.S. e ai Piani dei Servizi di rilevanza sovralocale, alla scala sovracomunale, infine, ai Piani di Governo del Territorio – P.G.T., alla scala comunale (Cfr. successivo diagramma processuale allegato).

L'attivazione del suddetto TAVOLO DI GOVERNO DEL TERRITORIO può essere occasione anche per coordinare e mettere a sistema sperimentazioni già avviate (ad esempio, Tavolo di Governo del Territorio, di cui all'Articolo 7 del P.dl.Q. dello S.V.C. del Medio Lodigiano, relativo ai Comuni di Brembio, Livraga, Orio Litta, Ospedaletto Lodigiano e Secugnago, approvato con atto di Giunta Provinciale n. 8 del 10 Gennaio 2007) e attuazioni di livello locale (ad esempio, iniziativa g) Corridoio S.P. ex S.S. 234, di cui all'Articolo 7 - Risultati attesi e progetti proposti dal P.G.T. del P.dl. tra la Provincia di Lodi e il Comune di Somaglia per la pianificazione concertata degli aspetti sovracomunali del redigendo Piano di Governo del Territorio – P.G.T., sottoscritto in data 9 Marzo 2007).

In tale ambito potrà essere verificata la fattibilità e la possibilità di intraprendere azioni di perequazione territoriale condivise e concertate, sia rivolte agli Enti territoriali interessati allo S.V.C., sia dirette a Enti territoriali afferenti ad altri ambiti di pianificazione concertata o ad altre sperimentazioni condivise, con meccanismi da concordare, anche mediante l'attivazione di un Fondo di perequazione territoriale interrelato alle ricadute eventuali, in termini di trasformazioni urbanistiche e territoriali, che la realizzazione delle opere infrastrutturali, elencate nel precedente Articolo 2 del presente P.dl.Q., potrebbero comportare sul territorio.

### **Sviluppo dell'intermodalità**

Nell'ambito delle politiche provinciali per lo sviluppo della mobilità integrata il nodo ferroviario costituito dalle stazioni di Casalpusterlengo e Codogno è di assoluta rilevanza. Lo schema viabilistico condiviso del sistema infrastrutturale di Casalpusterlengo e Codogno prevede pertanto, nella sua dimensione di accordo quadro per il governo dello sviluppo del territorio in coerenza con lo sviluppo infrastrutturale, lo sviluppo di uno specifico **Progetto Provinciale E.I.R. A6: ATTREZZATURA DI NODO. SISTEMA FERROVIARIO REGIONALE E POLI INTERMODALI DI CASALPUSTERLENGO E DI CODOGNO**

Il progetto e la sua denominazione prendono spunto dalla spiccata vocazione intermodale del comparto, che era già stata registrata dal PTCP con l'introduzione del progetto provinciale EIR A4 – Attrezzatura di nodo asse medio – padano e area di rilevanza Provinciale di Somaglia, con la differenza che il primo si rivolge essenzialmente alla mobilità delle persone, traguardando un concreto contributo alla creazione di un sistema della mobilità integrata.

A tal fine la proposta di SVC contiene il progetto del **Raccordo viabilistico tra la S.P. 22 e la ex S.S. 234**, con funzioni di sviluppo dell'integrazione modale sulla stazione di Casalpusterlengo, conferendo adeguata accessibilità al lato est della linea ferrata in corrispondenza della stazione.

Il raccordo assume rilevanza anche in funzione della scelta relativa alla bretella di collegamento tra l'attuale innesto tra la SP 22 e la via Emilia e la Tangenziale.

## **VALORIZZAZIONE DEL SISTEMA AGRICOLO PROVINCIALE ATTRAVERSO L'INTEGRAZIONE DEL SISTEMA AZIENDALE PRODUTTIVO CON IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DOLCE E IL SISTEMA DELLA RETE ECOLOGICA E DEI VALORI AMBIENTALI.**

Il tracciato delle Varianti della ex SS 234 e della SS 9 attraversano territori di elevato interesse naturalistico, costituito dal più antico e rilevante intreccio di vie d'acqua del lodigiano, ancorché frammisto ad insediamenti produttivi, rurali e vaste aree a vocazione e destinazione agricola.

Il progetto di realizzazione della variante esterna all'abitato di Casalpusterlengo della SS 9 via Emilia è stato sottoposto alla procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale in data 2 novembre 1999 ed ha ottenuto il Decreto di Compatibilità Ambientale con atto n° 383 del 20 giugno 2003, emanato di concerto dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e dal Ministro dei Beni e delle Attività Culturali.

Il Decreto di Compatibilità Ambientale pone in prima evidenza le criticità di carattere ambientale che il tracciato comporta e, nell'ambito di una generale revisione del progetto nel suo sviluppo esecutivo al fine di ridurre sensibilmente l'impatto paesaggistico ed ambientale ed il consumo di suolo, prescrive una particolare attenzione alla salvaguardia della Valle del Brembiolo e del Parco Locale di Interesse Sovralocale ivi costituito, fortemente interferito dall'infrastruttura ed in particolare dalla bretella di connessione tra l'innesto SP 22 / SS 9 e la Tangenziale in progetto..

La prescrizione del Decreto VIA trova piena coerenza con le attenzioni previste dal PTCP sull'area in questione. Il Piano Territoriale Provinciale infatti prevede per la valle del Brembiolo lo sviluppo di un progetto strategico (ANC C3) di rilevanza sovralocale che pone particolare attenzione, tra l'altro, proprio all'interferenza con le infrastrutture in progetto per le quali indica la necessità di specifici, articolati ed approfonditi studi di carattere ambientale.

Il progetto di realizzazione della variante di Codogno della ex SS 234 con Decreto del Dirigente dell'Unità Organizzativa Pianificazione e Programmazione della Direzione Generale Territorio e Urbanistica della Regione Lombardia n° 20139 del 18 11 2004, è stato escluso con prescrizioni dalla procedura di VIA regionale;

la risposta alle prescrizioni relative all'inserimento paesaggistico e ambientale delle opere sopraccitate può divenire, nell'ambito dello SVC occasione per valorizzare lo sviluppo delle reti e dei corridoi ecologici nel territorio lodigiano.

A tal fine è stato previsto di sviluppare all'interno del Progetto Provinciale di promozione e valorizzazione del sistema agricolo provinciale attraverso l'integrazione del sistema aziendale produttivo con il sistema della mobilità dolce e il sistema della rete ecologica e dei valori ambientali, l'INSERIMENTO PAESAGGISTICO – AMBIENTALE DELL'ASSETTO DELLE OPERE INFRASTRUTTURALI DELLO S.V.C. con i seguenti obiettivi generale:

- **Salvaguardia del patrimonio agricolo esistente**, anche attraverso l'applicazione della metodologia ad analisi multicriteri;

- **Sviluppo e modernizzazione del settore agricolo e zootecnico;**
- **Mantenimento delle aree agricole produttive compatte;**
- **Incentivare l'insediamento di attività economiche legate al settore agriturismo (attrezzature ricettive, vendita prodotti, attività ricreative, ecc.);**
- **Promuovere e rafforzare il sistema dei servizi come sistema reticolare e di relazioni;**
- **Valorizzazione delle ricchezze locali;**
- **Salvaguardia dei valori paesistico-ambientali;**
- **Realizzazione di una rete ciclopedonale locale interconnessa con quella provinciale e con gli itinerari culturali di rilevanza sovracomunale;**
- **Creazione di infrastrutture compatibili per la valorizzazione dei "luoghi unici", dei centri minori e dei Comuni isolati;**
- **Promuovere la valorizzazione turistica integrata del territorio, con particolare riferimento al sistema paesaggistico, dei centri urbani e dei manufatti storici diffusi nelle aree rurali.**

Piu puntualmente declinati nei seguenti obiettivi specifici:

- **Perseguire politiche di tutela e salvaguardia paesaggistica ed ambientale del territorio interessato dai tracciati dei nuovi assi infrastrutturali;**
- **Realizzare a garantire linee di connettività ambientale finalizzate anche all'incremento di biodiversità degli ambiti inedificati;**
- **Permettere una corretta fruizione attraverso percorsi ciclopedonali che colleghino i nuclei edificati con luoghi panoramici, mulini e cascate, ed eventuali altri spazi attrezzati;**
- **Garantire il mantenimento dei varchi della rete ecologica locale organizzando definitivamente ed attrezzando gli spazi inedificati lungo i tracciati infrastrutturali;**
- **Definire i margini urbani delle frazioni e riqualificare gli elementi di frangia urbana;**
- **Valorizzare gli elementi di interesse testimoniale quali mulini e nuclei rurali anche con l'eventuale insediamento di attività compatibili con le funzioni agricole e zootecniche;**
- **Promuovere interventi di riequipaggiamento arboreo (filari, siepi, fasce alberate) lungo le sponde, gli argini e in corrispondenza degli elementi di separazione degli appezzamenti;**
- **Tutelare elementi di interesse ecologico, ambientale e paesaggistico;**
- **Riqualificare gli ambiti interessati dai corsi d'acqua e dal reticolo idrico, anche quali elementi del paesaggio rurale;**
- **Dare un continuità fisica tra gli ambiti del P.L.I.S. Brembiolo, Oasi delle Monticchie e ambito Fluviale del Po;**

- **Favorire l'istituzione e l'ampliamento di P.L.I.S. come elementi trainanti di un processo di valorizzazione ambientale, che coinvolge tutti i comuni appartenenti all'Ambito Territoriale in oggetto**

## **COMPLETAMENTO DEL PIANO DELLA RETE CICLOPEDONALE A LIVELLO PROVINCIALE**

Il piano della rete ciclopedonale della Provincia di Lodi prevede la realizzazione di una serie di percorsi ciclabili che innervino Le Glene del Po e dell'Adda

Il progetto di SVC prevede l'attuazione dei percorsi settentrionali di tale sistema con la realizzazione delle seguenti piste ciclabili:

**Pista ciclabile Casalbusterlengo Codogno**

**Pista ciclabile Codogno Cavacurta**

**Allargamento della sp 141 da Zorlesco alla ex ss 234 con funzione di ciclopista**

## **INQUADRAMENTO URBANISTICO**

Nella tabella che segue è riportato sinteticamente il grado di modificazione degli strumenti di pianificazione necessario per l'attuazione dell'iniziativa.

L'assenza di varianti ordinarie al PTCP dimostra la coerenza dello schema viabilistico con le scelte strutturali del Piano rispetto al quale si opererà solo una variazione con procedura semplificata determinata dalla necessità di adeguare le scelte infrastrutturali a nuove prospettive di sviluppo intermodale. Ognuna delle iniziative prevede la procedura di variante comunale, rispetto alla quale la documentazione allegata fornisce un quadro procedurale e normativo certo, univoco e codificato. Se da una parte questo evidenzia un elevato grado di scostamento tra le scelte infrastrutturali e la pianificazione comunale dall'altra evidenzia come tale gap possa essere colmato con procedure celeri ed efficaci attraverso l'azione coordinata dei comuni e della Provincia.

I dati di cui sopra sono rilevabili nelle seguenti tavole allegate alla presente:

- TAV 1 Previsioni degli Strumenti Urbanistici scala 1:10000
- TAV 2 Sistema Fisico – Naturalistico e Paesaggistico scala 1:10000

mentre il quadro delle variazioni. Aggiornamenti e rettifiche la PTCP è contenuto nell'allegato b)

- quadro delle variazioni

### **Comune di Casalbusterlengo**

- Tangenziale di Casalbusterlengo della SS 9 via Emilia
- Raccordo viabilistico tra la SP 22 e la ex SS 234
- Allargamento della SP 141 da Zorlesco alla ex SS 234 con funzione di pista ciclabile
- Pista ciclabile Casalbusterlengo – Codogno



<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL P.T.C.P. VIGENTE - IN VARIANTE AL P.R.G.</b>	<b>EFFETTI</b>	<b>NOTE</b>
Tangenziale di Casalpusterlengo della S.S. 9 via Emilia	Super esogena	- In rettifica al P.T.C.P.  - In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C. - Senza effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	
Raccordo viabilistico tra la S.P. 22 e la ex S.S. 234	Esogena	- In variazione al P.T.C.P.  - In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C. - Senza effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	
Allargamento della S.P. 141 da Zorlesco alla ex SS 234 con funzione di pista ciclabile	Esogena	- In variante al P.R.G.	-Con effetti immediati dall'adozione e/o dall'approvazione dello S.V.C.	
Pista ciclabile Casalpusterlengo – Codogno	Esogena	- In variante al P.R.G.	Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	

### **Comune di Codogno**

- Variante di Codogno della ex S.S. 234
- Adeguamento intersezione tra la SP 126 e la rampa di innesto alla SS 9 –in Comune di Codogno
- Pista ciclabile Casalpusterlengo - Codogno
- Pista ciclabile Codogno – Cavacurta

<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL P.T.C.P. VIGENTE - IN VARIANTE AL P.R.G.</b>	<b>EFFETTI</b>	<b>NOTE</b>
Variante di Codogno della ex S.S. 234	Esogena	- In rettifica al P.T.C.P.  - In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C. - Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	
Adeguamento intersezione tra la SP 126 e la rampa di innesto alla SS 9	Esogena	In variante al PRG	Con effetti immediati dall'adozione e/o dall'approvazione dello SVC	
Pista ciclabile Casalpusterlengo – Codogno	Esogena	- In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	
Pista ciclabile Codogno – Cavacurta	Esogena	- In variante al P.R.G.	Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	

### **Comune di Cavacurta**

- Variante di Codogno della ex SS 234
- Pista ciclabile Codogno – Cavacurta

<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL P.T.C.P. VIGENTE - IN VARIANTE AL P.R.G.</b>	<b>EFFETTI</b>	<b>NOTE</b>
Variante di Codogno della ex S.S. 234	Esogena	- In rettifica al P.T.C.P.  - In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C. - Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	
Pista ciclabile Codogno – Cavacurta	Esogena	- In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	

#### **Comune di Maleo**

- Variante di Codogno della ex S.S. 234

<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL P.T.C.P. VIGENTE - IN VARIANTE AL P.R.G.</b>	<b>EFFETTI</b>	<b>NOTE</b>
Variante di Codogno della ex S.S. 234	Esogena	- In rettifica al P.T.C.P.  - In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C. - Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	

#### **Comune di Ospedaletto Lodigiano**

- Cavalcavia ferroviario lungo la ex S.S. 234 in Comune di Ospedaletto Lodigiano

<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL PTCP VIGENTE - IN VARIANTE AL PRG</b>	<b>NOTE PROCEDURALI</b>	<b>NOTE</b>
Cavalcavia ferroviario lungo la ex .S.S. 234 in Comune di Ospedaletto Lodigiano	Esogena	- In variante al P.R.G.	- Senza effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	

**Comune di Somaglia:**

- Tangenziale di Casalpusterlengo della S.S. 9 via Emilia
- Allargamento della SP 141 da Zorlesco alla ex S.S.234 con funzione di pista ciclabile

<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL P.T.C.P. VIGENTE - IN VARIANTE AL P.R.G.</b>	<b>EFFETTI</b>	<b>NOTE</b>
Tangenziale di Casalpusterlengo della S.S. 9 via Emilia	Super esogena	- In rettifica al P.T.C.P.  - In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati all'approvazione dello S.V.C. - Senza effetti immediati all'approvazione dello S.V.C.	
Allargamento della S.P. 141 da Zorlesco alla ex S.S. 234 con funzione di pista ciclabile	Esogena	- In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati dall'adozione e/o dall'approvazione dello S.V.C.	

**Comune di Terranova Dei Passerini**

- Rotatoria tra la ex S.S. 591 e la S.P. 213

<b>INTERVENTO</b>	<b>SCALA INTERVENTO</b>	<b>- IN VARIAZIONE E/O RETTIFICA AL P.T.C.P. VIGENTE - IN VARIANTE AL P.R.G.</b>	<b>EFFETTI</b>	<b>NOTE</b>
Rotatoria tra la ex S.S. 591 e la S.P. 213	Endogena	- In variante al P.R.G.	- Con effetti immediati dall'adozione e/o dall'approvazione dello S.V.C.	

#### ARTICOLAZIONE PROGRAMMATICA E FINANZIARIA

Programmi di Riferimento:

- Programmazione decennale ANAS
- 112/98
- PTOOPP 2007/2009

<b>INTERVENTO</b>	<b>PROGRAMMAZIONE</b>	<b>COSTO</b>	<b>NOTE</b>
Tangenziale di Casalpusterlengo della SS 9 via Emilia	Contratto di programma ANAS 2007 2009	85 MEURO	Progettazione subordinata ad ANAS – Direzione Centrale Progetti. In attesa della convocazione della Conferenza a cura del Provveditorato OO.PP. del Ministero dei LL.PP.. Il Progetto ha acquisito la compatibilità ambientale con prescrizioni
Variante di Codogno della ex SS 234	PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI PRIRITARI SULLA RETE STRADALE DI INTERESSE REGIONALE IN ATTUAZIONE DEL Dlgs 112/98	25 MEURO	
Raccordo viabilistico tra la SP 22 e la ex SS 234	PTOOPP 2007/2009 ANNUALITÀ 2009	6 MEURO	- In asset concertativo con il Comune di Casalpusterlengo e i Comuni afferenti agli Ambiti di Pianificazione Concertata, previsti dal PTCP vigente. Subordinato alla definizione del Progetto Provinciale EIR A6 e al nuovo assetto del Sistema

INTERVENTO	PROGRAMMAZIONE	COSTO	NOTE
			Ferroviario Regionale - SFR
Rotatoria tra la ex SS 591 e la SP 213	INSERITA IN PROGETTO VARIANTE DI CODOGNO	N.D.	
Cavalcavia ferroviario lungo la ex SS 234 in Comune di Ospedaletto Lodigiano	INSERITA IN PROGETTO VARIANTE DI Casalpusterlengo	3 MEURO	Opera inserita nel Quadro economico della Variante di Casalpusterlengo. Realizzazione subordinata a finanziamento dlla variante alla SS 9
Allargamento della SP 141 da Zorlesco alla ex SS 234 con funzione di pista ciclabile	PTOOPP 2006/2008 ANNUALITÀ 2006	172.649 €	
Pista ciclabile Casalpusterlengo - Codogno	INSERITA IN PROGETTO VARIANTE DI CODOGNO	N.D.	
Pista ciclabile Codogno - Cavacurta	INSERITA IN PROGETTO VARIANTE DI CODOGNO	N.D.	
Adeguamento intersezione tra la SP 126 e la rampa di innesto alla SS 9	Da inserire in programmazione		