



CITTÀ DI LODI

Piazza Broletto, 1 - 26900 Lodi

Sito Istituzionale: www.comune.lodi.it - PEC: comunedilodi@legalmail.it

Centralino 0371.4091

C.F. 84507570152 - P.I. 03116800156

**DIREZIONE ORGANIZZATIVA 3 - SETTORE
GESTIONE DEL TERRITORIO
PIANIFICAZIONE E GESTIONE DELLA
SEGNALETICA ORIZZONTALE, VERTICALE E
SEMAFORICA**

**ORDINANZA DIRIGENZIALE
NUMERO 628 DEL 05/12/2024**

OGGETTO: ISTITUZIONE DI N. 22 ZONE 30 ALL'INTERNO DEL CENTRO ABITATO
DEL COMUNE DI LODI

IL DIRIGENTE

Premesso che

- Le linee programmatiche di mandato 2022-2027 approvate dalla Città di Lodi con Deliberazione di C.C. n°62 del 30.06.2022 nel capitolo "Abitare la prossimità e spazi di socialità" indicano che: *"La moderazione della velocità dei veicoli è un aspetto molto importante: ove possibile, le strade, non solo in centro, andrebbero ridisegnate come "Zone 30", in quanto 30 km/h di velocità massima, permette di vivere meglio le strade e con maggiore sicurezza"*

- L'Art. 1 del Codice della strada dispone:

- al comma 1, che *"la sicurezza e la tutela della salute delle persone nella circolazione stradale rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato"*, alle quali deve perciò conformarsi l'attività amministrativa di regolamentazione della circolazione stradale, compresa quella di competenza degli enti locali ai sensi dell'art. 7 del codice;

- al comma 2, che le norme e i provvedimenti attuativi del codice devono ispirarsi *"ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile"*, che guidano pertanto l'esercizio della discrezionalità

amministrativa oggetto del presente atto e dei provvedimenti presupposti, in quanto tutti attuativi delle disposizioni del codice nonché delle previsioni dei piani previsti dal codice stesso (Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale ai sensi dell'Art. 1, comma 3, e Piani Urbani del Traffico ai sensi dell'art. 36);

Vista

- La Deliberazione di G.C. n° 139 del 13.09.2023 avente all'oggetto: LINEE DI INDIRIZZO PER "LODI CITTA' 30"

PRESO altresì atto di quanto disposto:

- dall'Art. 142, commi 1 e 2, del D.Lgs 285/1992e s.m.i. (Nuovo Codice della Strada) a norma del quale gli enti proprietari della strada possono determinare limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati in via generale, lungo tratti stradali di propria competenza quando lo renda opportuno l'applicazione al caso concreto dei criteri di sicurezza della circolazione e di tutela della vita umana;
- L'Art. 135, comma 14, del D.P.R. 495/1992 e s.m.i. (Regolamento di Esecuzione e Attuazione del Codice della Strada), che individua la fattispecie e la segnaletica delle zone a velocità limitata;

Ritenuto pertanto opportuno istituire n°22 Zone 30 - in ragione delle precipue caratteristiche delle strade e tratti di strada in esse ricomprese - denominate

- o **Zona 01 - Centro Storico**
- o **Zona 02 - Porta Regale**
- o **Zona 03 - Bersaglio**
- o **Zona 04 - Martinetta**
- o **Zona 05 - Fanfani**
- o **Zona 06 - San Fereolo**
- o **Zona 07 - Robadello - Stazione**
- o **Zona 08 - Albarola**
- o **Zona 09 - Faustina**
- o **Zona 10 - Italia - Braila**
- o **Zona 11 - Porta Cremonese - San Bernardo**
- o **Zona 12 - Selvagreca**
- o **Zona 13 - Isolabella**
- o **Zona 14 - Revellino**
- o **Zona 15 - Ferrabini**
- o **Zona 16 - Campo di Marte**
- o **Zona 17 - Riolo**
- o **Zona 18 - Fontana**
- o **Zona 19 - San Grato nord**
- o **Zona 20 - San Grato sud**
- o **Zona 21 - Torretta**
- o **Zona 22 - Olmo**

Fermo restando che:

- per ogni singola “Zona 30”, nel perimetro che circonda tutte le strade a velocità limitata contigue viene mantenuta una rete di strade con limite ad almeno 50 km/h tale da garantire i collegamenti con un limite massimo di velocità ad almeno 50 km/h tra punti estremi di detto perimetro

Dato atto che il presente provvedimento dà applicazione nelle specifiche aree considerate, ricorrendone in concreto i presupposti, alla previsione dell’Art. 142, comma 2, del D.Lgs. n°285/1992 e s.m.i. per la tutela della sicurezza della circolazione e della vita umana, nonché alle seguenti previsioni pianificatorie di livello internazionale, europeo, statale e locale:

- o “Piano globale per la decade d’azione per la sicurezza stradale 2021-2030”, adottato dall’Organizzazione Mondiale della Sanità su mandato dell’ONU, in base al quale: *“Nelle aree urbane densamente popolate, c’è forte prova che anche la migliore progettazione delle caratteristiche di strade e veicoli non è in grado di garantire adeguatamente la sicurezza di tutti gli utenti della strada, quando le velocità sono al di sopra del noto livello di sicurezza dei 30 km/h. Per questo motivo, nelle aree urbane, dove esiste un tipico e prevedibile mix di utenti della strada (automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni), dovrebbe essere stabilito un limite massimo di velocità di 30 km/h”*;
- o “Quadro strategico dell’UE per la sicurezza stradale 2021-2030”, approvato dal Parlamento Europeo, che raccomanda di *“applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l’approccio del ‘safe system’ per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 chilometri all’ora come regola generale nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni”*;
- o “Conclusioni del Consiglio Europeo sulla relazione speciale n. 04/2024 della Corte dei conti europea relativa agli sforzi dell’UE per raggiungere i suoi obiettivi in materia di sicurezza stradale” laddove Il Consiglio dell’Unione Europea (...) *“FA RIFERIMENTO alla dichiarazione di Stoccolma del 19 e 20 febbraio 20209, segnatamente alla risoluzione n.11 che incoraggia le autorità pubbliche a stabilire un limite massimo di velocità per la circolazione stradale pari a 30 km/h nelle zone in cui, con frequenza e in modo pianificato, sono presenti sia utenti della strada attivi e vulnerabili sia veicoli, eccetto quando vi sia prova evidente che velocità più elevate siano sicure.”* e *“RILEVA che lo spazio pubblico è per definizione limitato e che la velocità deve essere adeguata di conseguenza, ove del caso, affinché sia garantito l’uso sicuro dello spazio condiviso. ACCOGLIE CON FAVORE le misure adottate in tal senso in tutta l’UE.”*
- o “Piano Nazionale Sicurezza Stradale” (PNSS 2030), approvato con delibera CIPESS n. 13 del 14/04/2022 ai sensi della legge n. 144/1999 e dell’art. 1, comma 3 del Codice della strada, che attribuisce un’importanza centrale alla gestione della velocità per conseguire nel nostro Paese i target di dimezzamento di vittime e feriti gravi sulla strada, prevedendo che: *“Se si vogliono limitare le possibili conseguenze degli incidenti, occorre limitare le velocità, tenendo conto dei possibili eventi e dei soggetti potenzialmente coinvolti. Si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: (...) dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni,*

la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h. (...) In ambito urbano si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone 30 km/h”;

- o “Piano Generale della Mobilità Ciclistica” (PGMC 2022-2024), approvato con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 23/08/2022 ai sensi della Legge n. 2/2018, che prevede tra le azioni di competenza delle amministrazioni locali l’adozione della *“Città 30 km/h, dove i vincoli di efficienza e sicurezza stradale, delineati nel PNSS, evidenziano come la disciplina del limite massimo di velocità a 30 km/h sulle strade urbane (in tutta la rete classificata di quartiere, interzonale e locale), salvo gli assi primari di scorrimento veloce, confermano come esso sia un provvedimento che migliora la sicurezza stradale e la qualità ambientale per tutti i cittadini”*;
- o Il Piano della Mobilità Urbana (PUM) vigente della città di Lodi che riconosce in più passaggi l’importanza della moderazione della velocità massima, laddove si evidenzia come *“con l’applicazione di strumenti di moderazione, si ottiene la riduzione della congestione, il miglioramento della sicurezza delle strade, gradevolezza e sicurezza della mobilità non motorizzata, riduzione dell’inquinamento e un miglioramento dell’ambiente urbano”* indicando come *“Sugli itinerari secondari e in particolare sulle strade locali e locali interzonali, in relazione al ruolo di adduzione ad uno specifico ambito e generalmente alle limitate sezioni stradali, devono essere adottati interventi di moderazione (Zone 30) che permettano la coesistenza in sicurezza di tutte le componenti veicolari e non.”*

Tenuto conto che

In coerenza con il D.lgs 285/1992 e s.m.i. (Codice della Strada) ed il vigente PUM, la rete stradale urbana della Città di Lodi è classificata differenziando i diversi itinerari specializzandoli per le differenti tipologie di spostamenti, al fine di minimizzare le interferenze tra esigenze diverse e di migliorare le caratteristiche degli itinerari in funzione delle tipologie di traffico ad essi destinate.

A tal fine, sono individuate:

- o **Strade di inter-quartier e di quartiere**: itinerari portanti che rappresentano gli assi di accesso alla città, di collegamento fra i quartieri e che sono destinati ad assorbire la quota di traffico veicolare di attraversamento (veicoli leggeri e pesanti)
- o **Strade locali interzonali**: itinerari di puntuale distribuzione ai singoli insediamenti, destinati ad assorbire i flussi di traffico volti ad alimentare la viabilità locale (in parte anche interessati dal transito dei vettori TPL su gomma), che vedono frequenza di contesti “in affaccio”, presenza di funzioni sensibili ed assenza di marciapiedi pur essendo caratterizzati dalla presenza di intensi flussi pedonali.
- o **Strade locali**: itinerari destinati ad assorbire esclusivamente i movimenti veicolari dei residenti e degli utenti delle molteplici funzioni sensibili presenti nelle singole zone. Detti tratti viari risultano spesso caratterizzati da sezioni ridotte, assenza di marciapiedi e risultano sovente (soprattutto nell’ambito del Centro Storico) realizzati in selciato (o naloga pavimentazione in

pietra naturale); a ciò si aggiunga la rilevante (ed in alcuni casi predominante) presenza di c.d. “utenza debole” (pedoni e cicli).

Tenuto conto inoltre che

le strade e i tratti di strada specificamente oggetto del presente atto:

- o sono strade individuate in virtù delle peculiari caratteristiche del contesto urbano di riferimento, dove, nel caso di specie è possibile rilevare un’importante incidenza di traffico ciclo pedonale determinato in particolare dalla concomitante presenza in un ambito prettamente residenziale ad alta densità abitativa anche di altre funzioni destinate all’utilizzo pubblico quali insediamenti di tipo commerciale/direzionale, servizi civici, plessi scolastici, presidi socio sanitari, parchi, etc., nonché per la gran parte caratterizzati dalla presenza di infrastrutture specificatamente destinate alla mobilità ciclo-pedonale ovvero interessati dal transito dei vettori utilizzati per i servizi TPL;
- o sono esclusivamente tratti stradali classificati quali strade locali o inter-zonali e rappresentando di fatto itinerari di puntuale distribuzione ai singoli insediamenti;
- o non appartengono alla cd. rete stradale portante/di connessione (strade di quartiere e inter-quartiere) ossia alla rete viaria in cui, ai sensi del sopra richiamato P.N.S.S. il limite massimo di velocità rimane quello ordinario di 50 km/h;
- o la disciplina della circolazione verrà attuata mediante l’installazione della prevista segnaletica stradale in corrispondenza delle intersezioni tra i tratti viari in cui risulterà vigente, dopo l’adozione del presente atto, un limite di velocità massimo pari a 50 km/h ed i tratti viari compresi all’interno di ogni singola “Zona 30”. Non dovrà essere collocato nessun segnale di zona a velocità limitata in corrispondenza delle intersezioni tra tratti viari compresi all’interno di una medesima “Zona 30” ovvero se un medesimo tratto viario funga da collegamento (senza soluzione di continuità) tra due “Zona 30” contigue se non separate da tratti stradali ove risulti vigente un differente limite di velocità;
- o l’installazione della necessaria segnaletica stradale, interessando tutti i varchi di accesso di ogni singola “Zona 30” necessiterà di un congruo arco di tempo per il suo completamento. In ragione di ciò si procederà per fasi successive completando di volta in volta l’intervento per ogni singole “Zona 30” dando priorità agli ambiti dove maggiormente, durante la fase istruttoria ed in seguito nel corso della fase progettuale, si sono riscontrate le maggiori criticità e più impellente la necessità di adottare la nuova regolamentazione;
- o I limiti di velocità lungo i tratti viari interni ad ogni singola “Zona 30” in cui risulti vigente un limite di velocità massimo inferiore ai 30 km/h rimarranno inalterati. La segnaletica stradale verrà adeguata di conseguenza;

Considerato infine che:

il comma 2 dell’Art. 142 del D.Lgs. 285/1992 e s.m.i. dispone che “...*gli enti proprietari delle strade possono fissare...limiti di velocità massimi diversi da quelli fissati dal comma 1 (del medesimo articolo) in determinate strade e tratti di strada quando l’applicazione al caso concreto dei criteri indicati al comma renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trsporti....*”

Vista in particolare la Direttiva adottata ai sensi dell'articolo 142, comma 2 del Codice della Strada di cui al D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (e s.m.i.), sulla disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano. (Prot. 0004620 del 1° febbraio 2024)

A detti fini, l'abbassamento del limite di velocità all'interno delle "Zone 30" individuate dal presente atto ed estesa a tutti i tratti vari interni al loro perimetro è motivato, tra l'altro, da ragioni ricorrenti (di seguito elencate) che vanno spesso tra loro a sommarsi e cioè:

- *anomali restringimenti delle sezioni stradali;*
- *assenza di marciapiedi pur in presenza di intensi flussi pedonali;*
- *pendenze elevate;*
- *andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati;*
- *consistente presenza di accessi carrabili al servizio di ambiti residenziali, di insediamenti produttivi ed altri ambiti di uso pubblico (plessi scolastici, parchi pubblici, ecc);*
- *pavimentazioni sdrucciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio durante la cattiva stagione o in condizioni metereologiche avverse);*

Resta fermo, pertanto, che il presente provvedimento risponde in ogni sua parte alle indicazioni più recenti rivolte alle Amministrazioni Locali da parte del competente Ministero ed in particolare risulta in linea con le indicazioni contenute nella sopra richiamata Direttiva 01 Febbraio 2024 (Prot. 0004620) in ordine alla disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano, nonché le previsioni già precedentemente citate dei piani "PNSS 2030" e "PGMC 2022-2024", approvati in attuazione del Codice della Strada e normativa in materia;

Valutato che

In conformità a tutto quanto in precedenza premesso si ritiene opportuno adottare un nuovo provvedimento atto ad individuare e nel contempo a definire all'interno del centro abitato del Comune di Lodi il perimetro di n° 22 distinti ambiti classificati "Zona 30" e denominati come segue:

- o **Zona 01 - Centro Storico**
- o **Zona 02 - Porta Regale**
- o **Zona 03 - Bersaglio**
- o **Zona 04 - Martinetta**
- o **Zona 05 - Fanfani**
- o **Zona 06 - San Fereolo**
- o **Zona 07 - Robadello - Stazione**
- o **Zona 08 - Albarola**
- o **Zona 09 - Faustina**
- o **Zona 10 - Italia - Braila**
- o **Zona 11 - Porta Cremonese - San Bernardo**
- o **Zona 12 - Selvagreca**
- o **Zona 13 - Isolabella**
- o **Zona 14 - Revellino**
- o **Zona 15 - Ferrabini**
- o **Zona 16 - Campo di Marte**
- o **Zona 17 - Riolo**

- o **Zona 18 - Fontana**
- o **Zona 19 - San Grato nord**
- o **Zona 20 - San Grato sud**
- o **Zona 21 - Torretta**
- o **Zona 22 - Olmo**

Ai sensi

degli Artt. 5 - 6 - 7 del Decreto Legislativo n. 285 del 30.04.1992 e s.m.i. (Nuovo Codice della Strada) e del D.P.R. n. 495 del 16.12.1992 (Regolamento di Esecuzione e di Attuazione del Nuovo Codice della Strada);

ORDINA

che a decorrere dalla posa della prevista segnaletica stradale, all'interno del Centro Abitato di Lodi vengano individuati n°22 distinti ambiti stradali ognuno dei quali identificato quale "Zona 30".

Di seguito l'elenco puntuale degli ambiti individuati:

"Zona 30 n. 1 - "Centro Storico"

L'ambito centrale e nucleo storico della città è prevalentemente residenziale ma caratterizzato da un movimento pedonale intenso e da una grande densità di funzioni commerciali, direzionali e civiche, ed è caratterizzato dalla presenza di strade di limitata sezione carrabile e di limitati spazi dedicati alla mobilità attiva (pedoni e cicli). Sono emerse nell'ambito della fase analitica criticità relative alla sicurezza della circolazione conseguente all'interazione tra i residenti, i fruitori dei principali servizi quali l'Ospedale, il Municipio, il Tribunale nonché dei numerosi plessi scolastici (di ogni ordine e grado) presenti all'interno del Centro Storico e i flussi veicolari di attraversamento. Le criticità rilevate hanno già in precedenza portato all'istituzione di una Z.P.R.U. e la conseguente istituzione di un limite massimo di velocità pari a 30 km/h lungo tutti tratti viari compresi all'interno del perimetro circoscritto dalle mura storiche e ad un limite di velocità inferiore in alcuni tratti viari interni alla ZTL caratterizzati dalla predominanza di traffico ciclo-pedonale.

Al fine di aumentare il livello di sicurezza per tutte le componenti della mobilità, la "Zona 30" in oggetto viene istituita nell'area delimitata dalle strade di quartiere/inter-quartiere denominate: Via Defendente Lodi - Corso Adda - Via San Giacomo V.le Savoia - L.go Donatori del Sangue - Via Cremonesi - C.so Mazzini (tratto Via Cremonesi ÷ P.le Zaninelli) - P.le Zaninelli (limitatamente al tratto viario di collegamento tra C.so Mazzini e V.le Agnelli) - V.le Agnelli – P.le Medaglie d'Oro – V.le Vignati - P.le Fiume - V.le Dalmazia- P.le 3 Agosto (limitatamente al tratto viario di collegamento con V.le Miano ovvero Via Defendente Lodi) lungo le quali il limite massimo di velocità viene stabilito in 50 km/h.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **3 Agosto (P.le)**
- o **Adda (C.so)**
- o **Archinti (C.so)**
- o **Bassi (Via)**
- o **Battaggio (Via)***
- o **Barzaghi (P.le)**

- o **Benedetti (Via)**
- o **Carducci (Via)**
- o **Castello (P.za)**
- o **Castelfidardo (Via)**
- o **Cavour (Via)**
- o **Cingia (Via)**
- o **Colle Eghezzone (Via)**
- o **Defendente Lodi (Via)**
- o **De Lemene (Via)**
- o **del Guasto (Via)**
- o **del Tempio (Via)**
- o **dell'Acquedotto (Via)**
- o **della Costa (Via)**
- o **della Vittoria (P.za)**
- o **Fanfulla (Via)***
- o **Fissiraga (Via)**
- o **Fiume (P.le)**
- o **Gabba (Via)**
- o **Gaffurio (Via)**
- o **Garibaldi (Via)**
- o **Giambelli (Via)**
- o **Gorini (Via)**
- o **Incoronata (Via)**
- o **Indipendenza (Via)**
- o **Isella (Via)**
- o **IV Novembre (V.le)**
- o **Legnano (Via)**
- o **Lodino (Via)**
- o **Maddalena (Via)**
- o **Maffeo Vegio (Via)**
- o **Magenta (Via)***
- o **Marsala (Via)**
- o **Medaglie d'Oro (P.le)**
- o **Mercato (P.za)**
- o **Oldrado da Ponte (Via)**
- o **Orfane (Via)**
- o **Ospitale (P.za)**
- o **Ottone Morena (Via)**
- o **Pallavicino (Via)**
- o **Piazza (Via)***
- o **Roma (C.so)**
- o **Rossetti (Via)**
- o **S.Francesco d'Assisi (Via)**
- o **S.Lorenzo (P.za)**
- o **S.Maria del Sole (Via)***
- o **S.Martino (Via)**

- o **Serravalle (Via)**
- o **Solferino (Via)***
- o **Streponi (Via)**
- o **Umberto I (C.so)**
- o **Verdi (Via)**
- o **Vistarini (Via)**
- o **Vittorio Emanuele II (C.so)***
- o **Volturmo (Via)**
- o **XX Settembre (Via)**
- o **Zaninelli (P.le)**

*** Lungo i tratti viari così identificati vige e rimane in vigore anche successivamente all'adozione del presente atto un limite massimo di velocità pari a 20 Km/h. (in Via Solferino il limite di velocità indicato risulta vigente esclusivamente nel tratto compreso tra C.so Archinti e Via Fanfulla)**

“Zona 30 n°2 - Porta Regale”

L'ambito Porta Regale si colloca a est del “Q.re Fanfani”, idealmente separato dal discrimine dato dallo sviluppo dell'asse viario di inter-quartiere denominato Via Sforza. Si tratta di un quartiere residenziale che ospita differenti plessi scolastici con particolare riguardo per la Scuola Primaria “Don Gnocchi” e per l'Istituto Maria Ausiliatrice delle Salesiane di Don Bosco. Le strade della zona sono frequentate in maniera rilevante costante da pedoni e ciclisti dato lo spiccato carattere residenziale della zona nonché data la presenza sia dell'oratorio parrocchiale che di numerosi negozi di vicinato (il che determina tra l'altro l'individuazione di numerosi attraversamenti pedonali).

La “Zona 30” è delimitata dalle strade di quartiere: Dalmazia, San Bassiano e all'atto della sua realizzazione dal nuovo collegamento Via Sforza - Via dei Visconti - Via Abate Anelli (previsto nel comparto ex Consorzio Agrario attualmente in fase di riqualificazione), dove il limite massimo di velocità rimane fissato a 50 km/h.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Abate Anelli (Via)**
- o **Agostino da Lodi (Via)**
- o **Baroni (Via)**
- o **Beata Lucrezia (Via)**
- o **Bocconi (Via)**
- o **Cadamosto (Via)**
- o **Castellotti (Via)**
- o **Cavezzali (Via)**
- o **Ciseri (Via)**
- o **Croce (Via)**
- o **D'Azeglio (Via)**
- o **dei Visconti (Via)**
- o **del Pratello (Via)**
- o **della Cá Alta (Via)**
- o **Federico Barbarossa (Via)**
- o **Fogazzaro (Via)**

- o **Fra Simonetto da Camerino (Via)**
- o **Foscolo (Via)**
- o **Gandini (Via)**
- o **Gramsci (Via)**
- o **Lodivecchio (Via)**
- o **Montale (Via)**
- o **Monte Bianco (Via)**
- o **Monte Cervino (Via)**
- o **Monti (Via)**
- o **Oldi (Via)**
- o **Oehl (Via)**
- o **Orfino Giudice (Via)**
- o **Pace di Lodi (Via)**
- o **Pompeo Strabone (Via)**
- o **S.Alberto (Via)**
- o **S.Bassiano (Via)**
- o **S.Giovanni da Lodi (vicolo)**
- o **Scacchi (Via)**
- o **Sforza (Via)**
- o **Sobacchi (Via)**
- o **Tansini (Via)**
- o **Tondini (Via)**
- o **Uguccione da Lodi (Via)**
- o **Ungaretti (Via)**
- o **Veneroni (Via)**
- o **Vertua Gentile (Via)**

“Zona 30 n. 3 - “Bersaglio”

Si tratta di un ambito prettamente residenziale, appena oltre il perimetro del centro storico nella direzione del fiume Adda, con una parte che costituisce un tratto di lungo fiume molto utilizzato da pedoni e ciclisti e nel quale, in corrispondenza dell’intersezione Via Defendente Lodi - P.le 3 Agosto - V.le Milano, è ubicata la sede del Tribunale di Lodi . La zona, caratterizzata in larga parte dall’assenza di marciapiedi, è utilizzata, soprattutto nei fine settimana e nel periodo estivo, da pedoni e cicli a scopo ricreativo, per raggiungere il lungo fiume sia accedendo da Via Vecchio Bersaglio sia provenendo da Via dei Pescatori.

L’ambito Bersaglio è delimitato a sud da Via Defendente Lodi, a est dal Ponte Napoleone Bonaparte a nord ed a ovest da Via del Capanno tramite la quale si collega alla “Zona 30 n. 4 Martinetta”.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Arrigoni (Via)**
- o **dei Cavaloro (Via)**
- o **dei Pescatori (Via)**
- o **del Capanno (Via)**

- o **Ferrari C. (Via)**
- o **Mattei (Via)**
- o **Taramelli (Via)**
- o **Vecchio Bersaglio (Via)**
- o **X Maggio (Via) - *limitatamente al tratto compreso tra Via Mattei e Via Defendente Lodi* -**

“Zona 30 n° 4 - “Martinetta”

L’ambito Martinetta è localizzato a nord dell’asse viario di V.le Milano. Si tratta di un ambito prettamente residenziale, che conduce ad una zona di primario interesse ricreativo (Centro Belgiardino). Per questo la zona è utilizzata, in particolare d’estate e nei week end, da flussi di pedoni, runner e ciclisti.

La Zona 30 è delimitata dagli assi V.le Milano e dal tratto di competenza comunale della S.P.202 (dove rimane in vigore il limite di velocità massimo vigente), a nord dal fiume Adda e si collega tramite Via del Capanno (strada di grande interesse ricreativo) la quale pur se di limitata sezione trasversale e priva di percorsi dedicati e marciapiedi risulta ugualmente intensamente frequentata da pedoni e ciclisti) alla “Zona 30 n. 3 “Bersaglio” e tramite Via Napoli, connessa al richiamato Centro Ricreativo “Belgiardino”.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Aosta (Via)**
- o **Bari (Via)**
- o **Bologna (Via)**
- o **della Martinetta (P.za)**
- o **Firenze (Via)**
- o **Genova (Via)**
- o **Napoli (Via)**
- o **Perugia (Via)**
- o **Savarè (P.za)**
- o **Torino (Via)**
- o **Venezia (Via)**

“Zona 30” n. 5 - “Fanfani”

Il Q.re “Fanfani” si colloca nella parte ovest del comune, in adiacenza al centro storico e separato da esso dal parco dell’Isola Carolina. Sono presenti molte funzioni di supporto alla residenza quali, negozi di vicinato, l’ufficio postale, nonché diversi istituti scolastici sia dell’infanzia che primari. Anche quest’ambito è caratterizzato da vie strette, spesso prive di marciapiede, il cui calibro stradale, in riferimento alla normativa vigente, non permette di individuare un sedime specificatamente dedicato a ciascuna componente della mobilità: veicoli a motore, biciclette, pedoni. La zona risulta intensamente frequentata da parte di pedoni e ciclisti in quanto, tramite Via Lodivecchio, ambito stradale di connessione con il Polo Universitario ovvero utilizzato per raggiungere per motivi ricreativi il vicino Parco del Pulignano.

La “Zona 30” di cui al presente punto è delimitata dagli assi viari denominati V.le Milano, Via Cadamosto e Via Sforza, dove il limite massimo di velocità rimane fissato a 50km/h. Tramite Via

del Pulignano (tratto viario questo ove risulta già vigente un limite massimo pari a 30km/h) ovvero attraverso l'asse viario costituito da Via da Verrazzano e Via Fè. si collega alla "Zona 30 - n° 21 – "Torretta" Entrambi i percorsi indicati risultano ugualmente intensamente frequentati sia da pedoni che da ciclisti.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **1° Maggio (P.le)**
- o **alle Baste (Via)**
- o **Calipari (Via)**
- o **del Pulignano (Via)**
- o **della Camolina (Via)**
- o **Da Verrazzano (Via)**
- o **Don Maggi (Via)**
- o **Fermi (Via)**
- o **Fleming (Via)**
- o **Gabiano (Via)**
- o **Galilei (Via)**
- o **Lodivecchio (Via)**
- o **Madre Cabrini (Via)**
- o **Magellano (Via)**
- o **Marconi (Via)**
- o **Negri (Via)**
- o **Polo (Via)**
- o **Sartorio (Via)**
- o **Vespucci (Via)**
- o **XXV Aprile (P.za)**

"Zona 30 n. 6 - "San Fereolo"

L'ambito San Fereolo si colloca nel quadrante ovest della città, a sud della linea ferroviaria. Presenta insediamenti prevalentemente residenziali, intervallati da comparti produttivi, questi ultimi localizzati principalmente tra Via Precacesa e la Tangenziale Sud di Lodi ed in affaccio lungo Via San Fereolo. L'area è caratterizzata dalla presenza di diverse aree verdi molto frequentate. Si segnala inoltre la presenza della scuola primaria "Arcobaleno".

L'ambito è delimitato a nord dalla ferrovia, a est da Via Sforza, a sud da Viale Europa, a ovest dalla tangenziale dove si attesta il limite della zona in corrispondenza degli accessi di Via del Sandone e Via Martin Lutero.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Baggi (Via)**
- o **Bay (Via)**
- o **Bramante (Via)**
- o **Cosway (Via)**

- o **del Chiosino (Via)**
- o **del Sandone (Via)**
- o **della Marescalca (Via)**
- o **della Precacesa (Via)**
- o **della Prevostura (Via)**
- o **Folli (Via)**
- o **Giotto (Via)**
- o **Leonardo da Vinci (Via)**
- o **Lutero (Via)**
- o **Mancini (Via)**
- o **Marchi (Via)**
- o **Marini (Via)**
- o **Martani (Via)**
- o **Michelangelo Buonarroti (Via)**
- o **Omegna (P.za)**
- o **Oppizzio (Via)**
- o **Pavia (V.le)**
- o **Raffaello Sanzio (Via)**
- o **S.Fereolo (Via)**
- o **Tavazzi Catenago (Via)**
- o **Tortini (Via)**

“Zona 30” n. 7 - “Robadello-Stazione”

L’area della stazione ferroviaria, situato a stretto contatto con l’ambito del Centro Storico”, con cui condivide la prevalenza residenziale, si trova nella parte centrale del territorio comunale, in adiacenza agli ambiti di San Fereolo, Fanfani, Centro e San Bernardo. Questo ambito è caratterizzato da flussi ciclopeditoni intensi legati anche alla presenza della stazione ferroviaria FS di Lodi, del terminal bus e da diverse attività del terziario, tra cui l’ufficio postale di Poste Italiane, l’INPS di Lodi, l’ufficio territoriale dell’Agenzia delle Entrate di Lodi e la scuola media Don Milani. È altresì presente lo stadio comunale e diversi hotel.

L’ambito è delimitato dagli assi: Via dei Visconti, Via Abate Anelli, Via Polenghi Lombardo, Via San Bassiano, P.le Fiume, V.le Vignati, Via San Colombano, Via S. Angelo, V.le Europa, Via Colombo, Via Sforza, dove il limite massimo di velocità rimane fissato a 50 km/h con la sola eccezione di Via S. Bassiano dove rimarrà in vigore il limite massimo di velocità già a tutt’oggi stabilito in 30 km/h. Tale provvedimento trova motivazione principalmente dalla presenza di intensi flussi ciclabili (Via S. Bassiano rappresenta uno dei principali assi stradali di collegamento tra i quartieri a maggiore densità abitativa ed i principali ambiti di aggregazione - Centro Storico e Stazione Ferroviaria) e dalla concomitante presenza di numerose attività commerciali nonché dalla parziale assenza, lungo un lato della strada, di una pista ciclabile separata,

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Agello (Via)**
- o **Bergognone (Via)**
- o **Besana (Via)**
- o **Biancardi (Via)**

- o **Cervi (Via)**
- o **Colombo (Via)**
- o **dei Tigli (Via)**
- o **Dall'Oro (Via)**
- o **Dante Alighieri (V.le)**
- o **dei Platani (V.le)**
- o **della Dossenina (Via)**
- o **della Stazione (P.le)**
- o **Fascetti (Via)**
- o **Fatebenefratelli (Via)**
- o **Gobetti (P.za)**
- o **Griffini (Via)**
- o **Locatelli (Via)**
- o **Lombardo (Via)**
- o **Manzoni (Via)**
- o **Parini (Via)**
- o **Pavia (V.le)**
- o **S.Angelo (Via)**
- o **Salvemini (Via)**
- o **Spelta (Via)**
- o **Sordi (Via)**
- o **Tommaseo (Via)**
- o **Trento Trieste (V.le)**
- o **Vanazzi (Via)**
- o **Vignati (V.le)**

“Zona 30” n. 8 - “Albarola”

L'ambito Albarola si colloca nel quadrante sud della città. Prevalentemente residenziale, è caratterizzato dalla presenza di numerosi plessi scolastici che si concentrano soprattutto lungo l'asse di V.le Papa Giovanni XXIII. Sono presenti, inoltre, diversi parchi urbani e zone verdi molto frequentate. Nella zona sono presenti anche rilevanti funzioni terziarie quali la sede locale di Regione Lombardia, la locale CC.I.AA. l'erigendo “Zucchetti Village”, il Comando Provinciale dei Carabinieri nonché di strutture alberghiere. Alcune vie dell'ambito più a ovest non sono dotate di marciapiedi.

La zona è delimitata dagli assi principali: Via San Colombano, Via Sant'Angelo, V.le Europa, S.S.9 Tangenziale Sud, dove rimarrà invariato il vigente limite massimo di velocità.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Albarola (P.za)**
- o **Alessandrini (Via)**
- o **Amendola (Via)**
- o **Buozzi (Via)**
- o **Caduti di Nassiriya (P.za)**

- o **Codazzi (Via)**
- o **Danelli (L.go)**
- o **delle Caselle (Via)**
- o **Dalla Chiesa (Via) D'Acquisto (Via)**
- o **della Baroncina (Via)**
- o **della Marescalca (Via)**
- o **della Repubblica (P.za)**
- o **Di Vittorio (Via)**
- o **Dunieri (Via)**
- o **Europa (V.le)**
- o **Galli (Via)**
- o **Giovanni XXIII (V.le)**
- o **Grandi (Via)**
- o **Hausmann (Via)**
- o **Kennedy (Via)**
- o **Maestri del Lavoro (Via)**
- o **Marzagalli (Via)**
- o **Moro (Via)**
- o **Rossa (Via)**
- o **S.Angelo (Via)**
- o **S.Barnaba (Via)**
- o **S.Colombano (Via)**
- o **Saragat (Via)**
- o **Tobagi (Via)**
- o **Todisco (Via)**
- o **Vittime della Violenza (Via)**

“Zona 30” n. 9 - “Faustina”

L’ambito Faustina si colloca nel quadrante sud della città, tra la linea ferroviaria e Via San Colombano. Presenta insediamenti prevalentemente residenziali di relativa recente edificazione, oltre a un’ampia area a est, lungo la linea ferroviaria, dedicata allo sport, con la presenza di diverse strutture dedicate: impianto natatorio, palestra, Palazzetto dello Sport, Pista Atletica Leggera, Campo da Baseball oltre a numerosi campi prioritariamente dedicati al calcio. I tratti viari della zona sono privi, in larga parte, di marciapiedi e sono caratterizzati da flussi prettamente “residenziali” e da movimenti pedonali di vicinato, anche per il collegamento con il vicino quartiere Albarola.

La zona è delimitata a ovest da Via San Colombano a ovest a sud dalla S.S.9 (Tangenziale Sud) - dove rimangono vigore gli attuali limiti massimi di velocità – mentre a est l’ambito è definito dalla linea ferroviaria.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Bulloni (Via)**
- o **Benaglia (Via)**
- o **degli Sport (P.le)**
- o **Dossena (Via)**

- o **De Gasperi (Via)**
- o **Gnocchi (Via)**
- o **La Malfa (Via)**
- o **Minzoni (Via)**
- o **Olimpia (V.le)**
- o **Pagani (Via)**
- o **Piermarini (Via)**
- o **Pollaiolo (Via)**
- o **Terzi (Via)**
- o **Timolati (Via)**
- o **Togliatti (Via)**
- o **Turati (Via)**
- o **Zalli (Via) - tratto Via S.Colombano ÷ Via Piermarini -**

“Zona 30” n. 10 - “Italia-Braila”

Delimitata lateralmente dalla linea ferroviaria, dalla S.S.9 Tangenziale Sud (dove rimane in vigore l'attuale limite di velocità) a est dall'asse viario V.le Piacenza - C.so Mazzini e a nord da Viale Agnelli. L'area è caratterizzata da una forte densità abitativa e dalla presenza di numerose attività commerciali, frequenti attraversamenti pedonali e numerosi accessi carrabili, nonché dalla presenza di aree verdi (fra cui spicca il Parco di Villa Braila) e altre rilevanti punti di aggregazione quale la scuola elementare Pascoli, una delle più grandi della città.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Battisti (Via)**
- o **Cadore (Via)**
- o **Casentino (Via)**
- o **Abruzzi (V.le)**
- o **Barni (V.lo)**
- o **Casentino (Via)**
- o **delle Rimembranze (V.le)**
- o **Emilia (V.le)**
- o **Friuli (Via)**
- o **Italia (V.le)**
- o **Lazio (Via)**
- o **Liguria (V.le)**
- o **Lombardia (V.le)**
- o **Lomellina (Via)**
- o **Lunigiana (Via)**
- o **Maineri (V.lo)**
- o **Milite Ignoto (V.le)**
- o **Monferrato (Via)**
- o **Olivari (V.lo)**
- o **Perla (V.lo)**
- o **Piemonte (V.le)**
- o **Romagna (V.le)**

- o **Sardegna (Via)**
- o **Sicilia (V.le)**
- o **Speri (V.lo)**
- o **Toscana (V.le)**
- o **Umbria (V.le)**
- o **Veneto (Via)**
- o **Versilia (Via)**
- o **Villani (Via)**
- o **XXIV Maggio (Via)**
- o **Zalli (Via) - tratto Via Piermarini ÷ V.le Italia -**

“Zona 30 n. 11 - “Porta Cremonese-San Bernardo”

L’ambito Porta Cremonese-San Bernardo, situato ad est di V.le Piacenza, è un quartiere residenziale caratterizzato dalla presenza di strade anche di grandi dimensioni ma prevalentemente senza marciapiedi e con frequenti accessi carrabili. L’ambito comprende una zona con istituti scolastici di grandi dimensioni ed in determinate fasce orarie si riscontrano importanti flussi pedonali riguardanti l’intero ambito. Si rileva inoltre la presenza di un asse viario (Strada Vecchia Cremonese) molto utilizzato anche per scopi ricreativi.

Ai margini della zona ha sede il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Beccaria (Via)**
- o **Bellini (Via)**
- o **Boito (Via)**
- o **Carnovali (Via) - compreso vicolo A -**
- o **Cavanna (Via)**
- o **Costeo (Via)**
- o **Cremonesi (Via)**
- o **Donizzetti (Via)**
- o **Ferretti (Via)**
- o **Lanzani (Via)**
- o **Leoncavallo (Via)**
- o **Loretz (Via)**
- o **Marchesi (Via)**
- o **Mascagni (Via)**
- o **Paganini (Via)**
- o **Palestrina (Via)**
- o **Pergolesi (Via)**
- o **Perosi (Via)**
- o **Pomis (Via)**
- o **Puccini (Via)**
- o **Rossini (Via)**
- o **Scarlatti (Via)**
- o **Spezzaferri (Via)**
- o **Vecchia Cremonese (Strada)**

- o **Vecchia Lodi (Via)**
- o **Vivaldi (Via)**

“Zona 30” n. 12 - “Selvagreca”

L’ambito Selvagreca è un quartiere residenziale caratterizzato dalla presenza di strade per la gran parte prive di marciapiedi, con numerosi parcheggi che portano pedoni a percorrere la parte centrale della carreggiata. Si alternano in tale ambito zone verdi ad uso pubblico, istituti ed attività commerciali, ed è a breve distanza sono raggiungibili sia l’Ospedale Maggiore che la zona artigianale “Selvagreca”.

L’ambito è individuato al margine sud della città, ed è percorso anche da pedoni e ciclisti che hanno la necessità di raggiungere le limitrofe zone rurali.

La Zona 30 è delimitata dagli assi di quartiere e inter-quartiere: Via Secondo Cremonesi, Via Massena, Tangenzialina “Selvagreca”. Nel tratto fra Via Selvagreca e lo svincolo della tangenziale est (uscita ospedale - carreggiata est)/Via Massena rimane invariato il vigente limite di velocità.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **della Selvagreca (Via)**
- o **Finoli (Via)**
- o **Fugazza (Via)**
- o **Gemello Villa (Via)**
- o **Lago d'Iseo (Via)**
- o **Lago d'Orta (Via)**
- o **Lago di Como (Via)**
- o **Lago di Costanza (Via)**
- o **Lago di Garda (Via)**
- o **Lago di Pusiano (Via)**
- o **Lago di Varese (Via)**
- o **Lago Gerundo (Via)**
- o **Lago Maggiore (Via)**
- o **Lago Trasimeno (Via)**
- o **Massena (Via)**
- o **Molino della Madonna (Via)**
- o **Morti della Barbina (Via)**
- o **Tresseni (Via)**
- o **S.Savina (Via)**
- o **Sottocorno (Via)**
- o **Terzaghi (Via)**
- o **Tibaldi (Via)**
- o **Tre Martiri (Via)**
- o **Valetti (Via)**

“Zona 30” n. 13 - “Isolabella”

“Isolabela”, situato sulla sponda destra dell’Adda è un quartiere residenziale con strade di ridotto calibro e frequenti accessi carrabili, sede di importanti flussi pedonali per la vicinanza all’Ospedale Maggiore, alla scuola elementare “Barzaghi” e dei parchi pubblici Lavandaie e Isolabella che portano al lungofiume.

È delimitata a est dal fiume Adda, a nord da Corso Adda, a ovest da Via San Giacomo e Viale Savoia

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Bastioni (Via)**
- o **Bianchi (Via)**
- o **Borgo Adda (Via)**
- o **Gariboldi (Via)**
- o **Isola Caprera (Via)**
- o **Lungo Adda Bonaparte (Via)**
- o **Melzi d'Eril (Via)**
- o **Padre Granata (Via)**
- o **Silvani (Via)**
- o **X Maggio (Via) - *limitatamente al tratto compreso tra P.le Barzaghi e Via Lungo Adda Bonaparte* -**

“Zona 30 n. 14” - “Revellino”

Questo ambito è situato sulla sponda sinistra dell’Adda, ed è caratterizzato prevalentemente dalla presenza di residenze e dell’oratorio S. Maria Addolorata, mentre i comparti produttivi, compreso il deposito della Star Mobility (concessionaria del servizio TPL Urbano), sono localizzati nella porzione a nord-est della zona. Sono inoltre presenti diverse aree verdi e il centro ricreativo Canottieri Adda che costituisce un polo di aggregazione molto frequentato non solo nel periodo estivo. Le strade sono di ridotto calibro e caratterizzate dalla presenza di frequenti accessi carrabili, dall’assenza pressoché totale di marciapiedi e hanno spesso intersezioni con limitata visibilità. La zona è frequentata anche a scopo ricreativo per raggiungere le aree rurali e le zone del lungo fiume presenti a breve distanza.

La zona è delimitata a sud dal fiume Adda, a ovest e nord da Via Cavallotti, V.le Piave e Via Ramelli e a est dalla Tangenziale.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Arisi (Via)**
- o **Campi (Via)**
- o **Canottieri Adda (Via)**
- o **Carloni (Via)**
- o **Cavallotti (Via)**
- o **Cazzulani (Via)**
- o **Crema (P.za)**
- o **del Contarico (Via)**
- o **Della Chiesa (Via)**
- o **della Codignola (Via)**
- o **Dolcebuono (Via)**

- o **Ferrari F. (Via)**
- o **Gilardo da Lodi (Via)**
- o **Hayez (Via)**
- o **Lupi (Via)**
- o **Mazzucotelli (Via)**
- o **Orsini (Via)**
- o **Palazzo (Via)**
- o **Passerini (Via)**
- o **Procaccini (Via)**
- o **Po (Via)**
- o **Romero (Via)**
- o **Sauro (Via)**
- o **Scuri (Via)**
- o **Segre (Via)**
- o **Taddeo da Lodi (Via)**
- o **Vaghi (Via)**

“Zona 30” n. 15 - “FERRABINI”

La “Zona 30” in oggetto è di fatto costituita da un solo tratto viario privo di marciapiedi. Oltre all’ambito residenziale si riscontra la presenza sia di un erigendo impianto natatorio che di attività di ristorazione trovandosi l’area nell’immediata prossimità del fiume Adda.

I tratti viari sono di limitata dimensione trasversale e privi di marciapiede; solo nel tratto iniziale più prossimo all’intersezione con Via Cavallotti risulta individuato, su un solo lato, un breve percorso ciclo-pedonale.

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Ferrabini (Via)**

“Zona 30 n. 16 - “Campo di Marte”

Campo di Marte è un ambito residenziale caratterizzato da strade con sezioni trasversali ridotte e nella quasi totalità prive di marciapiede rialzato. La “Zona 30” in oggetto è situata a nord- est dell’abitato cittadino ed è interessato dalla presenza di plessi scolastici ed altri servizi pubblici. La destinazione prettamente residenziale e la caratteristica degli immobili presenti determina lungo tutti i tratti viari una frequente presenza di accessi carrabili.

L’ambito sopra descritto risulta delimitato a sud da Via Cavallotti e Via Ramelli, a est da Via Caponnetto e a ovest da SP25 Lodi-Boffalora d’Adda, tratti viari questi ove rimarrà invariato il vigente limite massimo di velocità (50km/h).

I tratti viari compresi all’interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Basile (Via)**
- o **Borsellino (Via)**
- o **Brunetti (Via)**

- o **Campo di Marte (Via)**
- o **Cavalleggeri di Lodi (Via)**
- o **Falcone (Via)**
- o **Grassi (Via)**
- o **Maiocchi (Via)**
- o **Scotti (Via)**

“Zona 30” n. 17 - “Riolo”

Si tratta di una frazione separata dal nucleo cittadino, caratterizzata da strade di limitata sezione trasversale, prive di marciapiede, frequenti accessi carrabili e dalla presenza di una scuola primaria.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **de Carli (Via)**
- o **F.ne Riolo (tratto dismesso ex SS 472 Bergamina)**
- o **Strada della Fontana**

“Zona 30 n. 18 - Fontana”

È una frazione separata dell'abitato cittadino di fatto costituita da un solo tratto viario privo di marciapiedi. Oltre all'ambito residenziale si riscontra la presenza del Santuario della Madonna della Fontana meta privilegiata (soprattutto durante il periodo estivo) di ciclisti e pedoni e provenienti dalla città.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **della Gera d'Adda (Via)**

“Zona 30 n. 19 - San Grato nord”

L'ambito San Grato nord si colloca nella parte ovest del comune, affacciato sull'asse di V.le Milano, caratterizzato dalla presenza nel medesimo ambito sia di comparti produttivi che residenziali.

La Zona 30 ha lo scopo di proteggere l'ambito residenziale, costituito da un unico tratto stradale denominato Via San Grato caratterizzato da una ridotta sezione trasversale e dall'assenza di marciapiedi.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **S.Grato (Via)**

“Zona 30” n. 20 - “San Grato sud”

La zona San Grato sud si colloca a sud di Viale Milano, ed è ugualmente caratterizzata dalla commistione fra comparti produttivi e residenziali. Le strade non hanno marciapiedi, con parcheggi nella sede stradale, quindi i pedoni sono portati a convivere con un traffico anche di mezzi commerciali a servizio degli insediamenti produttivi.

La zona è delimitata a nord da Viale Milano e ad est è collegata tramite Via Cavalieri di Vittorio Veneto, una strada stretta e tortuosa, molto utilizzata da ciclisti e pedoni, e in parte chiusa al traffico automobilistico, a Via del Pulignano e alla “Zona 30 - 21 “Torretta”.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Cavalieri di Vittorio Veneto (Via)**
- o **Della Tovaiera (Via)**
- o **Russ (Via)**
- o **Sacchi (Via)**
- o **Sturzo (Via)**
- o **Valvassori (Via)**

“Zona 30 n. 21 Torretta”

La frazione Torretta è un abitato composto da strade di diverso calibro, con la presenza di alcune strettoie e da una commistione di funzioni sia residenziali che produttive. L'area produttiva più a sud della zona non ha un accesso autonomo alle direttrici principali, di conseguenza il traffico attraversa la zona, dove non sono presenti marciapiedi. La zona, in cui è anche presente un istituto scolastico, è collegata alle zone 30 limitrofe da strade di dimensioni ridotte e senza marciapiedi, Via del Pulignano, Via Vigna Alta e Via Fé, utilizzate spesso a scopo ricreativo da ciclisti e pedoni, per le quali permane invariato il limite massimo di velocità pari a 30 km/h.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della Zona 30 in oggetto sono i seguenti:

- o **Bignami (Via)**
- o **Bonaiuti (Via)**
- o **del Pulignano (Via)**
- o **della Calca (Via)**
- o **Fè (Via)**
- o **Landriani (Via)**
- o **Marx (Via)**
- o **Mezzabarba (Via)**
- o **Minoia (Via)**
- o **Murri (Via)**
- o **S.Gualtero (Via)**
- o **Sommariva (P.za)**
- o **Torretta (Via)**
- o **Vigna Alta (Via)**

“Zona 30 n. 22 Olmo”

La “Zona 30” in oggetto coincide con l'intero abitato della F.ne Olmo ed è situata oltre la Tangenziale Sud in direzione Piacenza in un ambito quasi totalmente asservito all'attività agricola. Le strade, fatta eccezione per via 2 Giugno, sono sostanzialmente quelle del borgo originario e pertanto caratterizzate da sezione trasversale ridotta e dalla mancanza di marciapiedi. La zona è delimitata a ovest dalla S.S.

9 “Emilia”, a nord-est dalla Strada Vecchia Cremonese, un asse ciclabile di valenza provinciale in cui permane il limite a 30 km/h mentre il resto dei confini è costituito da aree rurali.

I tratti viari compresi all'interno del perimetro della “Zona 30” in oggetto sono i seguenti:

- o **2 Giugno (Via)**
- o **Arbasi (Via)**
- o **dell'Olmo (Via)**
- o **Scarampo (Via)**

L'entrata in vigore dei provvedimenti viabilistici istitutivi di ogni singola “Zona 30” decorre dal momento dell'effettiva posa in opera della segnaletica verticale di riferimento (Figura II 323/a “Zona a Velocità Limitata” e Figura II 323/b “Fine Zona a Velocità Limitata”) in corrispondenza di tutte le intersezioni tra i tratti viari compresi all'interno del perimetro di ogni singola “Zona 30” e gli altri tratti stradali in precedenza definiti di “quartiere” e/o di “inter-quartiere” ed in ogni caso in corrispondenza di tratti stradali dove risulti vigente un limite massimo di velocità differente da 30 Km/h.

R E V O C A

Tutte le precedenti Ordinanze e/o disposizioni che lungo i sopra indicati tratti viari indichino un limite di velocità superiore ai 30 Km/h. Nel caso risultino in vigore limiti di velocità inferiori gli stessi verranno mantenuti inalterati anche all'atto dell'entrata in vigore del presente atto.

Avverso il presente provvedimento è ammesso:

- ☞ ricorso al Tribunale Amministrativo Regionale della Lombardia entro sessanta giorni, dalla data di pubblicazione all'albo pretorio nei termini e modi previsti dall'art. 2 e seguenti della L.1034/1971 e s.m. e i,
- ☞ ricorso al Presidente della Repubblica entro centoventi giorni dalla data di pubblicazione all'albo pretorio, nei termini e modi previsti dall'art. 8 e seguenti del D.P.R. 1199/1971

Sottoscritto dal Dirigente
LIGI GIOVANNI
con firma digitale