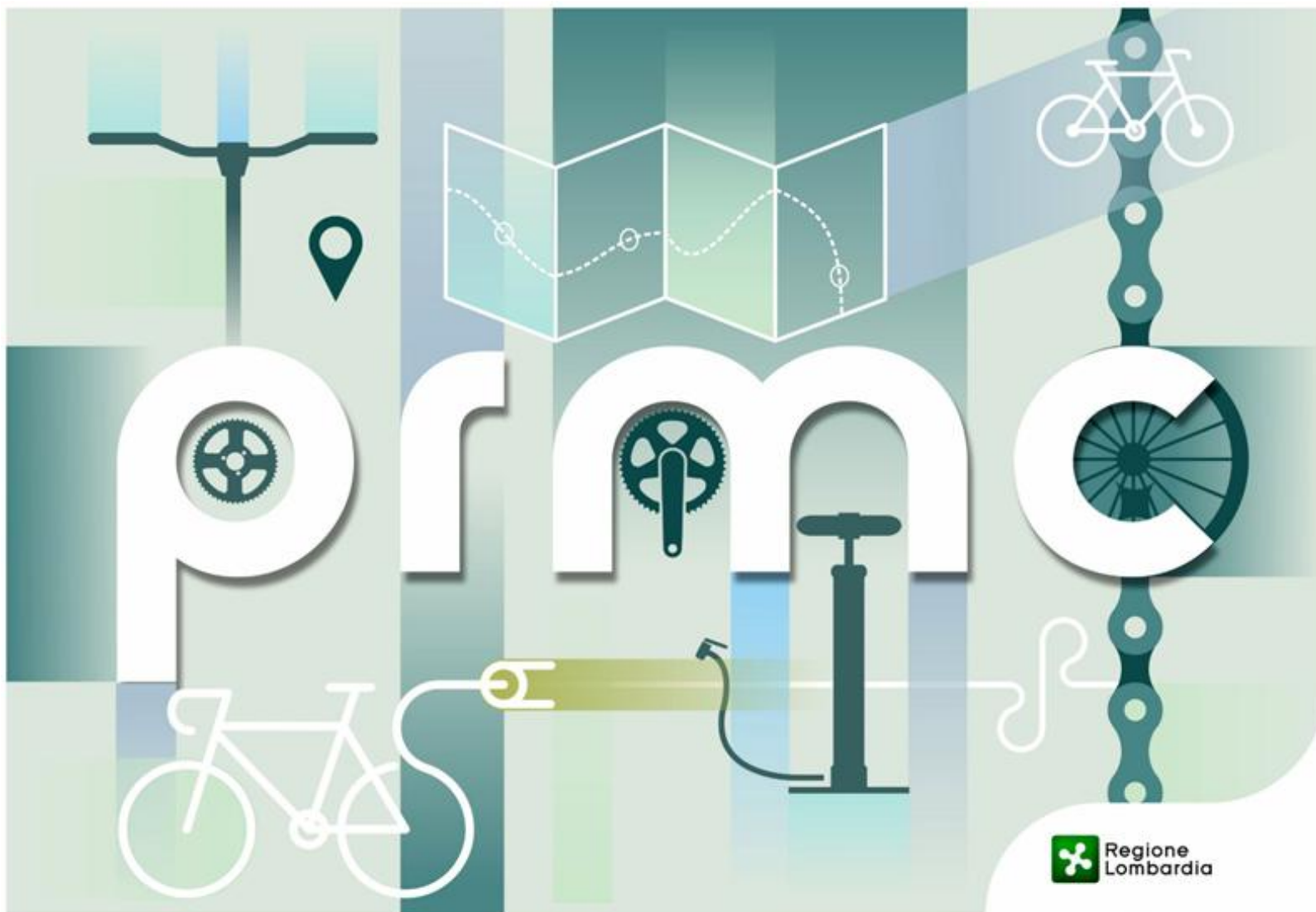




Aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

DOCUMENTO DI PIANO

Aprile 2026



1	Premessa	5
2	Riferimenti normativi e di pianificazione	7
2.1	Livello europeo e nazionale	7
2.2	Regioni e nazioni confinanti	18
2.3	Regione Lombardia	19
2.3.1	Relazione con i contenuti dell'aggiornamento del PRMT	19
2.3.2	Quadro generale della pianificazione regionale	19
2.3.3	Focus sui Piani Territoriali d'Area (PTRA)	22
2.4	Livello provinciale, metropolitano e locale	24
3	L'attuazione del PRMC 2014	25
4	Analisi	31
4.1	Quadro del contesto	31
4.2	Dati di domanda	64
4.3	Offerta ciclabile	86
4.4	Indirizzi per l'aggiornamento delle strategie	101
5	Obiettivi e strategie	104
5.1	Obiettivi generali del programma regionale della mobilità e dei trasporti (PRMT)	104
5.2	Obiettivi specifici del PRMC	105
5.3	Strategie	106
5.3.1	Richiamo delle strategie del PRMT	106
5.3.2	Strategie specifiche del PRMC relative alla ciclabilità turistica e del tempo libero	109
6	Sistema delle azioni	111
6.1	Azioni sulla rete ciclabile	111
6.1.1	L'importanza della sicurezza	114
6.1.2	Azioni per la ciclabilità quotidiana	123
6.1.3	Fabbisogni individuati / ipotesi di azioni che saranno oggetto di studi e approfondimenti	128

6.1.4	Azioni per la ciclabilità turistica e del tempo libero	135
6.1.5	Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo.....	138
6.1.6	Ciclogistica	142
6.2	Attuazione del piano: disposizioni e criteri	147
6.2.1	Percorsi ciclabili in ambiti sensibili	152
6.2.2	Percorsi lungo corsi d'acqua, argini o alzaie	153
6.2.3	Segnaletica	154
6.2.4	Gestione della rete ciclabile e delle dotazioni per la ciclabilità.....	156
6.2.5	Promozione della ciclabilità	160
6.2.6	Indicazioni operative per l'attuazione del Piano	162
7	Monitoraggio integrato PRMC e VAS	169
	Mobilità e trasporti.....	172
	Sicurezza	173
	Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici	174
	Qualità dell'aria	174
	Consumo di suolo	175
	Aree protette e biodiversità	176
	Paesaggio e patrimonio culturale.....	178
	Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici	179
	Ricognizione dei percorsi e costituzione di una base GIS di riferimento	180
	ALLEGATO SCHEDE PERCORSI	185

Scheda Percorso 1 – Ticino.....	190
Scheda Percorso 2 – Pedemontana Alpina.....	204
Scheda Percorso 3 – Adda.....	229
Scheda Percorso 4 – Brescia – Cremona.....	256
Scheda Percorso 5 – Via dei Pellegrini.....	265
Scheda Percorso 6 – Villorresi.....	283
Scheda Percorso 7 – Ciclovia Turistica Nazionale del Sole.....	299
Scheda Percorso 8 – Ciclovia Turistica Nazionale VenTo.....	309
Scheda Percorso 9 – Navigli.....	334
Scheda Percorso 10 – Via delle risaie.....	345
Scheda Percorso 11 – Val Chiavenna.....	368
Scheda Percorso 12 – Oglio.....	375
Scheda Percorso 13 – Via del sale - Via del mare.....	401
Scheda Percorso 14 – Greenway Pedemontana.....	412
Scheda Percorso 15 – Lambro.....	420
Scheda Percorso 16 – Valle Olona.....	432
Scheda Percorso 17 – Tirrenica.....	441
Scheda Percorso 18 – Milano – Monaco.....	450
Scheda Percorso 19 – Ciclovia Turistica Nazionale del Garda.....	468
Scheda Percorso 20 – Lago Maggiore.....	477
Scheda Percorso 21 – Anello lago d’Iseo.....	486
Scheda Percorso 22 – Alpina Valsabbia.....	493
Scheda Percorso 23 – Brescia – Mantova.....	501
Scheda Percorso 24 – Treviso – Ostiglia.....	511
Scheda Percorso 25 – Lomellina (Pavia – Aosta).....	516

Aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Coordinamento generale per la redazione del piano

Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche

Gruppo di lavoro interdirezionale

- DC Presidenza – Programmazione e relazioni esterne
- DG Ambiente e Clima
- DG Cultura
- DG Enti locali, Montagna Risorse energetiche, Utilizzo Risorsa idrica
- DG Sicurezza e Protezione Civile
- DG Territorio e Sistemi verdi
- DG Trasporti e Mobilità sostenibile
- DG Turismo e marketing territoriale e moda
- Aria SPA

Hanno partecipato come consulenti

ARIA SPA (matrici OD e ricognizione percorsi ciclabili), Poliedra - Politecnico di Milano (per la VAS)



Il presente Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), aggiorna a ottobre 2025 il precedente Piano regionale, approvato con delibera n. X/1657 dell'11 aprile 2014, recependo gli indirizzi del *Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024* approvato con Decreto Ministeriale 23 agosto 2022 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.239 del 12-10-2022.

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), approvato con DGR X/1675 dell'11 aprile 2014, redatto ai sensi della L.R. 30 aprile 2009 n. 7 ("Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"), aveva come obiettivo la realizzazione di una rete ciclabile regionale in grado di promuovere l'intermodalità, valorizzare il territorio e garantire l'uso sicuro della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

L'azione principale di Regione Lombardia si è concretizzata nell'individuare i Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR), comprensivi anche delle direttrici di rilevanza europea e nazionale.

Il piano conteneva inoltre sezioni dedicate all'intermodalità e indicazioni operative relative alla segnaletica per i PCIR.

L'aggiornamento del Piano comprende:

- i criteri per lo sviluppo della ciclabilità quotidiana
- i criteri per lo sviluppo della ciclabilità come modo per il "primo e ultimo miglio" di adduzione alle stazioni ferroviarie e agli hub di interscambio modale
- la rappresentazione e la descrizione dell'insieme dei percorsi che costituiscono il livello di rete nazionale-regionale, impostate tramite:
 - una prima individuazione dei tracciati ciclabili a scala regionale, basata sugli itinerari indicativi inseriti nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana, Allegato C;
 - il recepimento dei percorsi di Vento, Sole e Garda, infrastrutture ciclabili prioritarie che il Piano Territoriale Regionale individua come strategiche (Obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovraregionale - art. 20, comma 4 l.r. 12/05)
 - le ipotesi di percorsi ciclabili di interesse regionale identificati nel 2014 (ex-PCIR) integrati con percorsi provinciali e locali nel frattempo realizzati

Si precisa che nell'individuazione della rete, per valorizzare e mettere a sistema i tratti già realizzati, si è cercato di tenere conto delle infrastrutture per la ciclabilità già presenti sul territorio andando a proporre i migliori collegamenti di continuità possibili allo stato di fatto al momento della redazione del piano.

Le proposte sono da intendersi come indicazione della necessità di non interrompere i percorsi.

Nel corso dell'attuazione del piano saranno recepiti all'interno della rete nazionale-regionale le realizzazioni di infrastrutture per la ciclabilità con la medesima funzione di assicurare la continuità dei percorsi, anche se attuate su tracciati diversi dalle ipotesi proposte.

In sintesi, l'aggiornamento del PRMC è stato guidato da **quattro fattori principali**:

- l'evoluzione della mobilità ciclistica a partire dal 2014
- la crescente attenzione verso stili di vita sostenibili e il turismo lento, che ha spinto la diffusione della bicicletta per gli spostamenti quotidiani e nel tempo libero
- il cambiamento culturale nella percezione della bici, ormai riconosciuta come mezzo adatto anche agli spostamenti sistematici, soprattutto in ambito urbano
- lo sviluppo tecnologico dei mezzi (e-bike, cargo bike) che ha ampliato la platea di utenti e reso la bicicletta adatta anche a percorrenze più lunghe o impegnative.

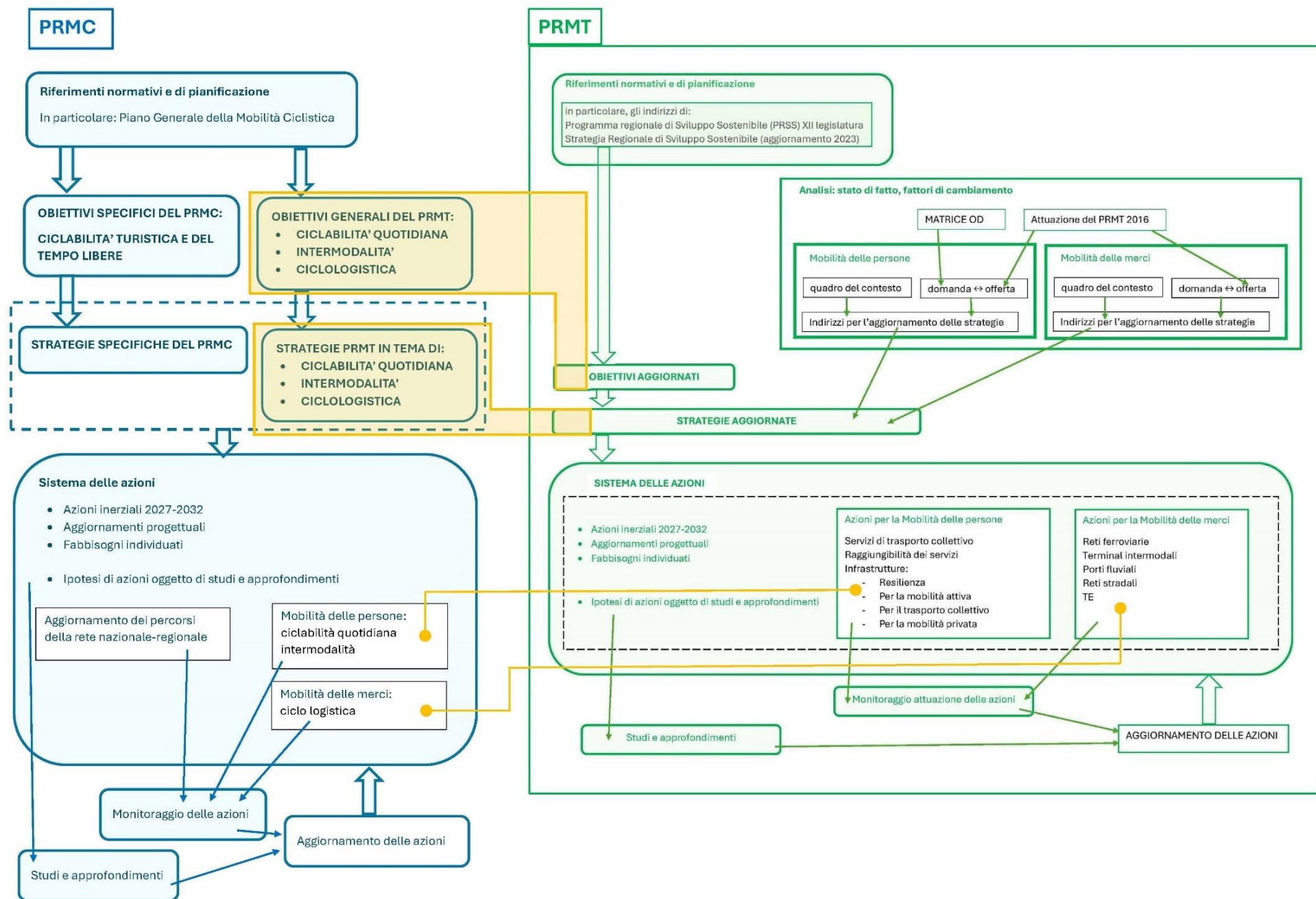


Figura 1 Struttura e contenuti del Piano

2 RIFERIMENTI NORMATIVI E DI PIANIFICAZIONE



2.1 LIVELLO EUROPEO E NAZIONALE

Dal 2014 in avanti, il quadro normativo e pianificatorio nazionale sulla mobilità ciclistica si è evoluto in modo significativo. Di seguito si elencano i principali riferimenti normativi intervenuti:

- **Legge 208 dicembre 2015, art. 1 c. 640 (Legge di stabilità 2016)**
- **Legge 11 gennaio 2018 n. 2 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”**
- **Decreto Ministeriale n. 517 del 29 novembre 2018**
- **Piano Generale della mobilità ciclistica urbana e extraurbana 2022 – 2024, approvato con Decreto Ministeriale 23 agosto 2022, pubblicato in G.U. il 12 ottobre 2022**

ai quali è necessario aggiungere le numerose modifiche e integrazioni apportate al **decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada** e al **decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495**, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada.

Si richiama anche, per completezza di informazione, il vigente **decreto 30 novembre 1999, n. 557 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili**.

Ultimo riferimento, in ordine cronologico, è la **Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377** pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell’Unione Europea il 3 aprile 2024.

Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285)

Prima di riportare alcune sintetiche informazioni sulle norme entrate in vigore dopo il 2014, è opportuno richiamare due articoli del **Codice della Strada (D. Lgs. 30 aprile 1992, n. 285)** che sottolineano l’attenzione posta alla mobilità ciclabile:

Art. 1 comma 2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi:

- di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare;
- di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio;
- di migliorare la fluidità della circolazione;
- di promuovere l'uso dei velocipedi.

Art. 13 comma 4-bis. Le strade di nuova costruzione classificate ai sensi delle lettere C, D, E ed F del comma 2 dell'articolo 2 devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente perché realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.

Legge 208/2015

La **Legge 208/2015**, all' **art. 1 c. 640** individua il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT), specificando i percorsi principali:

“Per la progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, con priorità per i percorsi Verona-Firenze (Ciclovie del Sole), Venezia-Torino (Ciclovie VENTO), da Caposele (AV) a Santa Maria di Leuca (LE) attraverso la Campania, la Basilicata e la Puglia (Ciclovie dell'acquedotto pugliese), Grande raccordo anulare delle biciclette (GRAB) di Roma, ciclovie del Garda, ciclovie Trieste - Lignano Sabbiadoro - Venezia, ciclovie Sardegna, ciclovie Magna Grecia (Basilicata, Calabria, Sicilia), ciclovie Tirrenica e ciclovie Adriatiche, nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018”

In questo atto normativo si ritrovano le tre ciclovie nazionali che interessano il territorio della Lombardia:

- la Ciclovie del Sole
- la Ciclovie VENTO
- la Ciclovie del Garda

L'individuazione di una rete nazionale istituisce, di fatto, una **gerarchia della rete** che troverà specifici riferimenti nelle norme successive.

Legge 11 gennaio 2018 n. 2

L'art. 1 della **Legge 11 gennaio 2018 n. 2** indica:

La presente legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia (...).

Gli obiettivi generali indicati dalla legge sono:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge in materia di ferrovie turistiche.

La legge interviene in modo significativo sull'attività di pianificazione normando il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, il Piano Regionale della Mobilità ciclistica, i Biciplan come piani di settore dei PUMS. Individua la rete nazionale Bicalia e fornisce disposizioni particolari per le città metropolitane, le Province ed i Comuni. Nella norma si prevedono anche definizioni per cercare di limitare l'uso non coerente di termini tecnici.

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)

Il Piano generale della mobilità ciclistica è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo e costituisce parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica.

Il PGMC è articolato con riferimento a due specifici settori di intervento, relativi, rispettivamente, allo sviluppo della mobilità ciclistica in ambito urbano e metropolitano e allo sviluppo della mobilità ciclistica su percorsi definiti a livello regionale, nazionale ed europeo.

Rete ciclabile nazionale Bicalia

La Rete ciclabile nazionale denominata Bicalia, individuata nell'ambito del **PGMC**, costituisce la rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo. Essa è composta dalle ciclovie di interesse nazionale compresi i relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e, in generale, agli utenti non motorizzati. Le infrastrutture della Rete ciclabile nazionale costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale. La rete comprende 13 dei 17 percorsi ex-PCIR, come individuati nel PRMC 2014.

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Le regioni, nell'ambito delle proprie competenze e nel rispetto del quadro finanziario previsto dalla Legge, predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica, il piano regionale della mobilità ciclistica che individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale.

Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale Bicalia.

Biciplan

I comuni non facenti parte di città metropolitane e le città metropolitane predispongono e adottano, nel rispetto del quadro finanziario definito dalla legge e dei suoi eventuali aggiornamenti, i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati biciplan, quali piani di settore dei piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

Legge 11 gennaio 2018 n. 2 art. 5 PIANI REGIONALI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA

[...] le regioni predispongono e approvano con cadenza triennale, in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica il piano regionale della mobilità. Il piano regionale della mobilità ciclistica individua gli interventi da adottare per promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale e per conseguire le altre finalità della presente legge.

[...] il piano è redatto sulla base dei piani urbani della mobilità sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai comuni e dalle città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia».

Il piano regionale della mobilità ciclistica definisce:

- a) la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» ed è caratterizzata dall'integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto;
- b) la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete «Bicitalia»;
- c) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;
- d) il sistema di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati, lungo le infrastrutture di livello provinciale, regionale e nazionale;
- e) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, e i servizi per i ciclisti, con particolare attenzione ai percorsi extraurbani;
- f) gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extraurbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l'uso della bicicletta nelle aree urbane;
- g) la procedura di recepimento degli indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici;
- h) l'eventuale realizzazione di azioni di comunicazione, educazione e formazione per la promozione degli spostamenti in bicicletta e del trasporto integrato tra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

3. Per promuovere la fruizione dei servizi di trasporto intermodali, le regioni e gli enti locali possono stipulare, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, accordi con i gestori del trasporto pubblico regionale e locale e delle relative infrastrutture, anche attraverso l'inserimento di specifiche clausole nei contratti di servizio e di programma, per rimuovere ostacoli e barriere infrastrutturali e organizzativi, favorire l'accessibilità in bicicletta di parcheggi, stazioni ferroviarie, scali fluviali e lacustri, porti e aeroporti e fornire adeguata segnalazione degli appositi percorsi e delle modalità di accesso ai mezzi di trasporto pubblico, anche con riguardo alla possibilità di trasportare la bicicletta sugli altri mezzi di trasporto.

4. Nel piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definiti gli obiettivi programmatici concernenti la realizzazione e la gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi, nel rispetto del quadro finanziario definito ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera e), e dei suoi eventuali aggiornamenti.

5. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione della regione ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2

Decreto Ministeriale n. 517 del 29 novembre 2018

Il **Decreto Ministeriale n. 517 del 29 novembre 2018**, oltre a disporre il riparto delle risorse finanziarie per la realizzazione delle ciclovie nazionali prevede all'art. 7, i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione per le ciclovie nazionali turistiche.

L'**allegato A** del decreto, relativo agli standard tecnici, già previsti nella direttiva del 2017, costituisce il principale riferimento per la pianificazione e la progettazione delle ciclovie nazionali e, in assenza di un'altra norma specifica, diventano anche un riferimento per la progettazione in genere.

Gli standard definiscono:

- requisiti di pianificazione
- requisiti di progettazione

i requisiti sono suddivisi in sotto-requisiti e per ognuno sono stati definiti i livelli "minimi", "buono" e "ottimo".

In questo modo è possibile classificare con livelli differenti singoli tronchi di ciclovie e assegnare una classificazione complessiva all'intera ciclovie sulla base delle classificazioni dei singoli tronchi.

SISTEMA NAZIONALE DELLE CICLOVIE TURISTICHE

Il Sistema nazionale delle ciclovie turistiche di seguito "SNCT" è una rete di ciclovie di interesse nazionale di preminente interesse turistico.

Le ciclovie appartenenti al SNCT sono itinerari di lunghezza variabile, identificati da numeri progressivi, definiti da due terminali corrispondenti con due località del territorio nazionale, ovvero una nel caso in cui si tratti di ciclovie ad anello. Le ciclovie appartenenti al SNCT possono essere interconnesse a rete, connesse alle altre reti di trasporto persone e ad altre reti di "mobilità dolce", ovvero reti riferibili a forme di mobilità lenta, finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, creativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani.

Possono, altresì, essere connesse alle reti ciclabili di rango regionale, provinciale e comunale.

I nodi di connessione delle ciclovie appartenenti al SNCT con le altre reti di trasporto configurano terminali intermedi delle singole ciclovie.

Le ciclovie appartenenti al SNCT possono ricomprendere anche tronchi in variante e/o in diramazione, delimitati da due terminali, anch'essi definiti da un codice alfanumerico.

I tronchi costituiscono l'unità minima a cui corrispondono i progetti e gli interventi che, ai sensi dell'art. 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, sono individuati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e ammessi al finanziamento.

Il singolo tronco ha una lunghezza complessiva non inferiore a 40 km.

Nel seguito si illustrano i requisiti per l'inclusione di una ciclovie nel SNCT.

I requisiti che devono essere posseduti dalle ciclovie appartenenti al SNCT sono stati distinti in "*requisiti di pianificazione*", ricomprendendo in questa classe gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e "*standard tecnici di progettazione*".

I requisiti di pianificazione e gli standard tecnici sono stati suddivisi in ulteriori sotto-requisiti e per ognuno di questi è stato definito un livello "*minimo*", "*buono*" ed "*ottimo*", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT, utili all'utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovie, sia in termini di aspettativa turistica sia in termini di sicurezza.

I sotto-requisiti per i quali non si è proceduto ad una differenziazione tra i tre livelli devono essere soddisfatti ad univoca condizione.

I singoli tronchi delle ciclovie possono avere una graduazione di requisiti differenti tra loro.

La ciclovie si qualifica come "ottima" qualora più del settanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "buono" o qualora più del cinquanta per cento sia composto da tronchi di graduazione "ottimo" per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

La ciclovie si qualifica come "buona" qualora più del cinquanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "buono" per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

La ciclovie si qualifica come "minima" qualora meno del cinquanta per cento dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "buono" e comunque tutti i tronchi siano almeno di graduazione "minima" per ognuno dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici.

Tale suddivisione è finalizzata alla riconoscibilità, da parte dell'utente, della qualità complessiva, delle facilities presenti, della facilità di percorrenza, ecc. della ciclovie o di singoli tronchi facenti parte della stessa.

Il livello ottimo, buono e minimo di ciascun tronco è dichiarato dal responsabile della ciclovie dando evidenza della rispondenza della ciclovie ai sotto requisiti inerenti, sia ai requisiti di pianificazione, sia gli standard tecnici di progettazione.

Elemento di novità, rispetto alla normativa tecnica di progettazione stradale è l'introduzione di livelli, con qualifica "minima", "buona" e "ottima", secondo la graduazione dei sotto requisiti di pianificazione e di progettazione.

A. REQUISITI DI PIANIFICAZIONE

A.1) Attrattività

- a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali

A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità

- a) diretta in bicicletta
- b) parcheggi
- c) da altre infrastrutture
- d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della "mobilità dolce"

A.3) Servizi opzionali

- a) struttura ricettiva attrezzata
- b) servizio bagagli
- c) colonnine SOS
- d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone
- e) parco giochi per bambini

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

B.1) Attrattività

- a) qualità architettonica e paesaggistica

B.2) Sicurezza

- a) protezione dal traffico motorizzato
- b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)
- c) caratteristiche geometriche
- d) accessibilità dei mezzi di soccorso

B.3) Percorribilità

- a) pendenza longitudinale
- b) fondo viabile
- c) linearità, visibilità
- d) copertura telefonica

B.4) Segnaletica e riconoscibilità

- a) conformità segnaletica
- b) identità visiva

B.5) Servizi

- a) area di sosta biciclette
- b) noleggio e assistenza bici
- c) tecnologie smart
- d) servizi igienici
- e) punti di approvvigionamento di acqua potabile

Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)

Il **Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)**, approvato con Decreto 23 agosto 2022, è lo strumento che definisce, sotto il profilo amministrativo, la cornice di politica nazionale per mobilità ciclistica volta alla realizzazione del Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC). Il modello del Piano definisce un quadro di insieme nazionale in cui lo Stato esercita le funzioni di indirizzo generale, controllo, supporto e regolazione.

La finalità del Piano è quella di rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile, con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico.

Il Piano è parte integrante del Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) ed è finalizzato a realizzare il Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC). Il Piano ha durata triennale ed è articolato con riferimento a due specifici settori di sviluppo della mobilità ciclistica: ambito urbano e metropolitano, e ambito extra-urbano (provinciale o intercomunale, regionale, nazionale ed europeo).

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC) è emanato secondo quanto previsto dalla legge 11 gennaio 2018, n. 2 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”.

Il Piano è approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS), di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze (MEF), sentiti il Ministro della transizione ecologica (MITE), il Ministro della cultura (MIC), il Ministro del turismo (MITUR), previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281.

Il Piano definisce:

- 1) il quadro economico e delle risorse, per ciascuno degli anni del periodo di riferimento, degli stanziamenti di bilancio da ripartire per il finanziamento degli interventi identificati nel PGMC, come declinati anche nei piani della mobilità ciclistica delle Regioni e Province autonome delle Città metropolitane e dei Comuni;
- 2) gli obiettivi annuali, su ciascuno degli anni del periodo di riferimento, per realizzare un effettivo sviluppo del SNMC. Gli obiettivi sono fissati per ciascuno dei due richiamati settori di intervento avendo riguardo alla domanda complessiva di mobilità;
- 3) il complesso degli interventi volti a realizzare progressivamente i tracciati di interesse nazionale, a partire dal Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali (SCTN) che sono parte della Rete Ciclabile Nazionale (RCN) Bicalia, di cui all'articolo 4 della legge n. 2/2018. Si fissano altresì gli indirizzi per la definizione e l'attuazione dei progetti di competenza regionale finalizzati alla realizzazione della Rete stessa.
- 4) gli interventi prioritari nell'ottica di definire un modello intermodale nazionale e di integrazione tra sistemi di viabilità stradale, ferroviaria e con il trasporto pubblico locale, pianificando le linee di azione per la realizzazione a livello locale di ciclovie che integrino il disegno della RCN;
- 5) le linee di indirizzo amministrativo e regolamentare necessarie per assicurare un efficace coordinamento dell'azione amministrativa del governo, delle Regioni e Province autonome, delle Città metropolitane e dei Comuni concernente la mobilità ciclistica e le relative infrastrutture;
- 6) le modalità per promuovere la partecipazione degli utenti alla programmazione, realizzazione e gestione della rete cicloviana e le azioni necessarie a sviluppare una cultura della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile;
- 7) l'identificazione delle linee di azione che dovranno essere poste in essere per conseguire gli obiettivi stabiliti dal PGMC e sostenere lo sviluppo del SNMC in ambito urbano (con particolare riferimento alla sicurezza dei ciclisti e all'interscambio modale tra la mobilità ciclistica, il trasporto ferroviario e il trasporto pubblico locale - TPL);
- 8) la definizione del modello di verifica di obiettivi e azioni per consentire il controllo del raggiungimento degli stessi nell'arco di periodo di Piano.

Il documento è articolato nelle seguenti parti:

Capitolo 1: executive summary con la sintesi dei contenuti e la visione di insieme.

Capitolo 2: il quadro delle risorse disponibili. Identifica le risorse finalizzate al finanziamento delle infrastrutture ciclabili, tanto nazionali che locali, a partire dal PNRR, integrando risorse precedentemente stanziati e modalità per reperire ulteriori linee di copertura (europee, nazionali, regionali e locali).

Capitolo 3: analisi del sistema della mobilità ciclistica turistica ed urbana. Fornisce elementi di scenario che inquadrano la mobilità sostenibile e ciclistica e il valore che la stessa riveste in riferimento agli obiettivi di sviluppo economico e sociale.

Capitolo 4: gli obiettivi del PGMC. Vengono illustrati tre ordini di obiettivi: obiettivi strategici, che definiscono la visione di lungo periodo; obiettivi generali, che, discendendo dagli obiettivi strategici, definiscono nel medio periodo l'azione che il Governo intende accentuare; obiettivi specifici, che derivano dagli obiettivi generali e si articolano sui tre anni di validità del Piano. Nel capitolo si definiscono le procedure amministrative per l'implementazione del PGMC a livello centrale e locale.

Capitolo 5: gli strumenti e le azioni per la realizzazione del PGMC. Sono descritte le iniziative previste per lo sviluppo del sistema di mobilità ciclistica a livello nazionale, regionale, urbano e metropolitano.

Capitolo 6: il quadro degli indicatori di performance realizzativa. Si fissano i KPI e gli strumenti di monitoraggio per verificare il raggiungimento degli obiettivi generali del PGMC.

In allegato al PGMC sono riportati tre documenti:

- A) la sintesi delle linee guida per la redazione dei Biciplan;
- B) Progettare ciclabilità sicura
- C) quadro ricognitivo della situazione attuale della RCN

Legge 25 novembre 2024, n. 177

La **Legge 25 novembre 2024, n. 177** introduce la revisione del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285. Nella norma sono previste modifiche alla disciplina della ciclabilità (art. 15) con importanti riflessi sulla pianificazione e progettazione delle infrastrutture ciclabili. Si segnala, in particolare, la nuova definizione della corsia ciclabile: *parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei veloci-pedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile che per le corsie ciclabili*. Le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile e della relativa segnaletica saranno stabilite con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti entro 60 giorni dal 14 dicembre 2024, data di entrata in vigore della legge.

Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377

Pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il 03.04.2024, la dichiarazione comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione europea:
Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377

Prendendo atto che la mobilità ciclistica è essenziale per il conseguimento degli obiettivi UE sul clima, che necessita di infrastrutture adeguate e che svolge un ruolo nel trasporto urbano delle merci, viene indicato che la mobilità ciclistica dovrebbe essere oggetto di adeguate politiche di mobilità a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione di norme per la sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate.

La sicurezza viene riconosciuta come prerequisito per incoraggiare le persone verso la mobilità ciclistica, da attuare tramite la realizzazione di infrastrutture come piste ciclabili separate e tramite norme sulla circolazione stradale per i veicoli motorizzati che condividono la strada con i ciclisti.

La mobilità ciclistica viene inoltre riconosciuta come fattore determinante per il turismo sostenibile e per la connettività in zone rurali e urbane in combinazione con treni, autobus e altri modi.

La dichiarazione recita: *“Intendiamo sfruttare tutto il potenziale della mobilità ciclistica nell’EU. La dichiarazione riconosce che la mobilità ciclistica è una delle forme di trasporto e svago più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e prende atto della sua importanza fondamentale per la società e l’economia europea. La dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative attuali e future sulla mobilità ciclistica”*

I contenuti sono suddivisi in sezioni:

Capo 1 – Sviluppo e rafforzamento delle politiche sulla mobilità ciclistica

Si evidenzia che il capo contiene l’impegno, anche insieme alle autorità regionali e locali, a sviluppare, adottare e rafforzare le politiche e le strategie a tutti i livelli di governance e adottare le misure necessarie il più rapidamente possibile.

Capo 2 – Incoraggiamento a una mobilità inclusiva, salutare e a prezzi accessibili

Capo 3 – Realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose e migliori

Tra i punti, si cita: “aumentare i livelli di sicurezza riservando spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti della strada vulnerabili, in particolare attraverso la separazione fisica delle piste ciclabili dal traffico motorizzato, se del caso, o garantendo velocità sicure nel traffico misto”

Capo 4 – Incremento degli investimenti e instaurazione di condizioni favorevoli per la mobilità ciclistica

Capo 5 – Aumento della sicurezza stradale

Capo 6 – Sostegno ai posti di lavoro di alta qualità e allo sviluppo di un’industria europea della mobilità ciclistica di livello mondiale

Capo 7 – Sostegno alla multimodalità e al cicloturismo

In cui viene riconosciuto il ruolo chiave della mobilità ciclistica per il miglioramento della connettività multimodale e del turismo multimodale e gli impegni a creare maggiori sinergie tra la mobilità ciclistica e altri modi di trasporto e a sostenere i sistemi di bike sharing come soluzioni di primo e ultimo miglio per l’accesso ai servizi di trasporto pubblico

Capo 8 – Miglioramento della raccolta di dati sulla mobilità ciclistica

L’introduzione della dichiarazione sul ciclismo specifica:

“Il nostro obiettivo è liberare tutto il potenziale del ciclismo nell’UE. Questa Dichiarazione riconosce la bicicletta come una delle forme di trasporto e attività ricreative più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e la sua importanza fondamentale per la società e l’economia europee. La Dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative esistenti e future legate al ciclismo”

Gli elementi proposti specificano che la bicicletta ha importanza fondamentale per la società e l'economia europee, concorrendo al raggiungimento di più obiettivi: sostenibilità, accessibilità e inclusività, riduzione dei costi, miglioramento delle condizioni di salute.

L'UE e i suoi Stati membri, insieme alle autorità regionali e locali, hanno tutti un ruolo chiave da svolgere nel sostenere l'ulteriore diffusione della bicicletta e, il capitolo 1 punto 3 prevede un esplicito impegno per l'attività di pianificazione:

“dare priorità alle misure che tengono conto della mobilità ciclistica nella pianificazione della mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane e, ove pertinente, nelle zone rurali”

Altri capi sono direttamente connessi con l'attività di pianificazione della mobilità ciclistica.

Il capo 3 della dichiarazione - Creare maggiori e migliori infrastrutture ciclistiche, indica:

“Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattiva delle infrastrutture ciclistiche è essenziale per promuovere un maggiore utilizzo della bicicletta”

Gli impegni assunti sono:

- 11. aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclistiche sicure e coerenti in tutta Europa;
- 12. sviluppare e utilizzare orientamenti dell'UE sugli standard relativi ai requisiti di qualità relativi agli utenti stradali vulnerabili, compresi i ciclisti, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1936 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- 13. aumentare i livelli di sicurezza concedendo spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti stradali vulnerabili, in particolare separando fisicamente le piste ciclabili dal traffico motorizzato, ove opportuno, o garantendo velocità sicure nel traffico misto;
- 14. lavorare per creare una rete ciclistica coerente nelle città e migliorare la connettività tra le aree suburbane e rurali e i centri urbani, comprese le autostrade ciclabili;
- 15. garantire la fornitura di parcheggi per biciclette sicuri e protetti nelle aree urbane e rurali, comprese le stazioni ferroviarie e degli autobus e gli snodi della mobilità;
- 16. promuovere l'implementazione di punti di ricarica per biciclette elettriche nella pianificazione urbana e nei parcheggi per biciclette.

Il capo 5 richiama gli impegni relativi alla sicurezza stradale, contenuti nella Dichiarazione di La Valletta, vale a dire l'obiettivo di dimezzare il numero di feriti gravi nell'UE entro il 2030 rispetto al livello di riferimento del 2020, e prevede di rafforzare l'applicazione delle norme e della legislazione sulla sicurezza stradale per garantire la coesistenza di diversi mezzi di trasporto, con particolare attenzione alla protezione dei ciclisti e degli altri utenti stradali vulnerabili.

Il capo 7: Sostenere la multimodalità e il cicloturismo riconosce il ruolo chiave della bicicletta nel miglioramento della connettività multimodale e del turismo, soprattutto in combinazione con treni, autobus e altri modi, sia nelle aree urbane che rurali.

2.2 REGIONI E NAZIONI CONFINANTI

Il territorio della Lombardia è interessato da tre delle dieci ciclovie nazionali turistiche istituita ai sensi della legge n.208 del 2015 l'art.1, comma 640:

- Ciclovía del lago di Garda
- Ciclovía VENTO (Venezia-Torino)
- Ciclovía del Sole

I progetti sono stati sviluppati in raccordo con le medesime ciclovie realizzati nelle regioni confinanti.

La **ciclovía del Garda** prevede la realizzazione di un itinerario della lunghezza di circa 140 km dei quali 80 km in Lombardia. Interessa Lombardia, Veneto e Provincia Autonoma di Trento.

La **ciclovía VENTO**, della lunghezza di circa 680 km, dei quali circa 350 in Lombardia, collega Venezia con Torino. Interessa Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

La **ciclovía del Sole** è l'itinerario EuroVelo n.7 (Capo Nord Norvegia – Malta) lungo 7400 km.

Il tratto Lombardo della lunghezza di circa 90 km, collega Ponti sul Mincio, al confine con la regione Veneto a Moglia al confine Emilia-Romagna.

Alle Ciclovie Nazionali Turistiche si aggiunge nella rete BicItalia l'itinerario BI 3 – Francigena è parte di EuroVelo 5, itinerario europeo da Canterbury a Brindisi della lunghezza di circa 2.000 km. Il tracciato arriva dal nord Europa in Lombardia, riproponendo l'antica via Francigena, e prosegue poi in Emilia-Romagna in direzione Roma e Brindisi.

Come elementi di completamento della Rete Ciclistica Nazionale, individuati nel PGMC, con itinerari che escono dai confini lombardi si trovano:

- **Ciclovía Lago Maggiore:** percorso che si collega con Regione Piemonte e Svizzera, lunghezza parte lombarda di circa 100 km
- **Ciclovía Alpina:** percorso che si collega alla Provincia Autonoma di Trento, lunghezza parte lombarda di circa 70 km
- **Ciclovía Milano-Monaco:** percorso che collega Milano con Monaco, tramite il Lago di Endine, il Passo del Tonale e la Provincia Autonoma di Trento, lunghezza parte lombarda di circa 200 km

Come elemento di completamento della rete transfrontaliera è opportuno richiamare anche l'itinerario *MOVE ON - Mobilità Leggera in Valle Olona*, della lunghezza di circa 30 km, che da Castellanza percorre la valle dell'Olona in Provincia di Varese, e raggiunge il valico di Stato con la Svizzera a Gaggiolo, consentendo di connettere la rete del Canton Ticino alla rete italiana.

2.3 REGIONE LOMBARDIA

2.3.1 Relazione con i contenuti dell'aggiornamento del PRMT

I contenuti dell'aggiornamento del PRMC sono correlati ai contenuti dell'**aggiornamento del PRMT** in cui è stata inserita una sezione dedicata alla ciclabilità quotidiana.

La ciclabilità si sta diffondendo sempre più come modo di trasporto quotidiano alternativo ad altre soluzioni di mobilità e fa parte della strategia regionale di trasferimento modale verso una mobilità sostenibile per favorire questo fenomeno e attivare delle azioni mirate.

Per questo motivo, la ciclabilità quotidiana è stata analizzata nell'insieme del sistema dei trasporti oggetto del PRMT analogamente a quanto fatto per gli altri modi sia per la parte strategica sia per la parte attuativa generale a scala regionale.

Oggetto specifico del **PRMC** saranno:

- 1) il dettaglio dell'attuazione delle strategie per la ciclabilità quotidiana individuate dal PRMT, in particolare mettendo a sistema la rete ciclabili realizzata e in corso di realizzazione
- 2) la parte turistica, sportiva e del tempo libero della ciclabilità

Per facilità di lettura e per fornire un quadro completo di tutti gli aspetti della ciclabilità, **all'interno del PRMC sono riportati integralmente i capitoli del PRMT dedicati alla ciclabilità quotidiana.**

2.3.2 Quadro generale della pianificazione regionale

Nel seguito si indicano le relazioni del PRMC con:

- **PRSS XII Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile** (approvato dal Consiglio regionale il 20.06.2023 con DCR n. XII/42) – principale documento programmatico della corrente legislatura, in particolare la parte 1 “Lombardia connessa” e l'ambito strategico 1.1. “reti di mobilità: infrastrutture, servizi e connessioni” in cui sono descritti gli obiettivi strategici e le loro relazioni con la Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile

parte 1 “Lombardia connessa” e l’ambito strategico 1.1. “reti di mobilità: infrastrutture, servizi e connessioni”

estratti:

Parte 1 LOMBARDIA CONNESSA

.....

L’evoluzione della mobilità dovrà avvenire in dialogo con la programmazione territoriale.

In questa logica, risulta fondamentale **potenziare i servizi**, in primis quello ferroviario e il Trasporto Pubblico Locale (TPL), cui devono essere assicurati finanziamenti diretti alla sostituzione dei mezzi maggiormente inquinanti e che deve essere **integrato con servizi di mobilità dolce e di sharing**

.....

Ambito strategico 1.1 reti di mobilità: infrastrutture, servizi e connessioni

1.1.2 Sviluppare l’SFR

A supporto dello sviluppo del sistema dei servizi, proseguiranno il **potenziamento delle aree per l’interscambio tra le diverse modalità di trasporto** (ferro, gomma, acqua) e l’armonizzazione degli orari tra Trasporto Pubblico Locale (TPL) e il Servizio Ferroviario Regionale (SFR). Particolare attenzione sarà riservata ai nodi del trasporto ferroviario, ripensando le stazioni come luoghi accessibili e confortevoli, non solo in grado di integrare le diverse forme di mobilità (**hub multimodali**), ma anche di offrire servizi diversificati a viaggiatori e residenti (hub multiservizi), per favorire processi di rigenerazione urbana a vantaggio della collettività

.....

1.1.4 garantire una rete infrastrutturale sicura e resiliente

Proseguirà l’impegno di Regione Lombardia per rendere le reti di trasporto più affidabili e resilienti, assicurando il **presidio del sistema infrastrutturale** con interventi di verifica, riqualificazione e upgrading tecnologico su ponti e viadotti provinciali e comunali, con particolare attenzione agli itinerari dei trasporti eccezionali. Per programmare gli interventi necessari a garantire la sicurezza della circolazione, Regione Lombardia continuerà a sostenere anche le attività di monitoraggio, essenziali per conservare le caratteristiche e la funzionalità dei componenti critici delle infrastrutture viarie, in particolare dei manufatti presenti lungo le direttrici principali della rete regionale. Punti qualificanti saranno inoltre il potenziamento e il miglioramento della **sicurezza della rete ciclabile**, in particolare con la realizzazione degli itinerari ciclabili di lunga percorrenza (ciclovie turistiche nazionali)

1.1.5 sostenere e potenziare la mobilità green e dolce

L’azione regionale sarà orientata a **diversificare l’offerta di mobilità per garantire maggiore sostenibilità al sistema dei trasporti**. Particolare attenzione sarà riservata all’integrazione dei percorsi ciclabili con il sistema del trasporto pubblico, **progettata in funzione degli spostamenti casa-studio-lavoro-tempo libero**, della copertura dell’ultimo miglio, dei collegamenti tra centri abitati e della valorizzazione e fruizione dei territori. Saranno attivate misure che incentivino l’uso della bicicletta, dei mezzi in condivisione e di altre modalità di trasporto sostenibili, con particolare attenzione alle realtà territoriali periferiche.

....

- la **Strategia Regionale Per Lo Sviluppo Sostenibile** (aggiornamento 2023) – comunicazione in Giunta del 23.01.23 dell'Assessore all'Ambiente, che danno il quadro di riferimento generale e l'orientamento di tutte le pianificazioni specifiche inserendosi nel percorso verso l'European Green Deal (neutralità climatica dell'EU entro il 2050) e che sono il riferimento anche per la VAS e che demanda al PRMT l'insieme delle azioni sul sistema dei trasporti finalizzate alla riduzione dei consumi di combustibili fossili ed emissioni climalteranti anche in coordinamento con gli strumenti di programmazione territoriale;

1.1.5 sostenere e potenziare la mobilità green e dolce

L'azione regionale sarà orientata a diversificare l'offerta di mobilità per garantire maggiore sostenibilità al sistema dei trasporti.

Particolare attenzione sarà riservata all'integrazione dei percorsi ciclabili con il sistema del trasporto pubblico, progettata in funzione degli spostamenti casa-studio-lavoro-tempo libero, della copertura dell'ultimo miglio, dei collegamenti tra centri abitati e della valorizzazione e fruizione dei territori.

Saranno attivate misure che incentivino l'uso della bicicletta, dei mezzi in condivisione e di altre modalità di trasporto sostenibili, con particolare attenzione alle realtà territoriali periferiche.

Parallelamente, per lo sviluppo della mobilità via acqua, continuerà la realizzazione degli interventi di valorizzazione dei laghi lombardi e di rinnovo della flotta sul Lago d'Iseo in chiave di maggiore sostenibilità.

Sia sul fronte della mobilità privata che del trasporto pubblico, si valuteranno le prospettive di produzione, distribuzione e utilizzo dei carburanti alternativi e saranno introdotti treni a idrogeno sulla Linea ferroviaria Brescia – Iseo – Edolo (progetto H2iseO)

Il tema della ciclabilità è fortemente correlato con le politiche regionali in tema di territorio e ambiente, di cui si citano i principali strumenti:

- il **Piano Territoriale Regionale** (PTR) il cui ultimo aggiornamento è stato approvato con D.C.R. n. 2578 del 29 novembre 2022, comprensivo anche del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) e la cui revisione generale è stata approvata in giunta con D.G.R. n. 4931 del 1° agosto 2025 e contestualmente trasmessa al Consiglio regionale per l'approvazione definitiva
- i **Piani Territoriali Regionali d'Area** (PTRA) previsti dall'art. 20 comma 6 della l.r. 12/2005, sono strumenti di pianificazione d'area vasta per il governo del territorio di aree di significativa ampiezza accomunate dalla condivisione di obiettivi socioeconomici e infrastrutturali da perseguire.
- Il **Programma Regionale Energia Ambiente e Clima** (PREAC) approvato con D.G.R. n. XI/7553 del 15 dicembre 2022;
- il **Piano Regionale di Interventi per la Qualità dell'Aria**, il cui aggiornamento è stato approvato con D.G.R. n. XI/449 del 2 agosto 2018;
- il **Documento di azione regionale per l'adattamento al cambiamento climatico della Lombardia** e la D.G.R. n. X/6028 del 19 dicembre 2016 di approvazione del documento stesso;

Il PRMC e la ciclabilità sono inoltre correlati con:

- l'azione regionale in tema di sicurezza stradale
- il "Piano per lo sviluppo del turismo e dell'attrattività" approvato con D.C.R. 20 dicembre 2022 - n. XI/2687
- Programma pluriennale di sviluppo del settore commerciale (PPSSC) DGR 28/12/2023 n. XII/1699, in particolare con le Disposizioni attuative finalizzate alla valutazione delle istanze per l'autorizzazione all'apertura o alla modificazione delle grandi strutture di vendita conseguenti alla d.c.r. 18 ottobre 2022 n. XI/2547

2.3.3 Focus sui Piani Territoriali d'Area (PTRA)

Il **Piano Territoriale Regionale d'Area (PTRA)**¹, previsto dall'art. 20 comma 6 della l.r. 12/2005, rappresenta uno strumento di pianificazione territoriale strategica di area vasta basato su un modello di governance caratterizzato da un approccio multilivello e multisettoriale che, attraverso un processo di co-pianificazione con gli Enti territoriali interessati, nonché sulla base di un confronto con i principali stakeholders, ha l'obiettivo di orientare la pianificazione in aree interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovregionale. Le disposizioni e i contenuti dei Piani Regionali d'Area hanno efficacia diretta e cogente nei confronti di Comuni e Province o della CMM compresi nel relativo ambito, qualora previsto nello stesso piano territoriale regionale d'area.

I Piani Territoriali Regionali d'Area vigenti sono:

- PTRA Franciacorta (approvato con d.c.r. n. 1564 del 18 luglio 2017 e aggiornato con d.c.r. n. 1676 del 28 novembre 2017)
- PTRA Valli Alpine (approvato con d.c.r. n. 654 del 10 marzo 2015, aggiornato con d.c.r. n. 1676 del 28 novembre 2017, con d.g.r. n. 2342 del 30 ottobre 2019 e con d.c.r. n. XII/650 del 26 novembre 2024)
- PTRA Media Alta Valtellina (approvato con d.c.r. n. 97 del 30 luglio 2013 e aggiornato con d.c.r. n. 1676 del 28 novembre 2017)
- PTRA Montichiari (approvato con d.c.r. n. 298 del 6 dicembre 2011 e successivamente aggiornato con d.c.r. n. 2064 del 24 novembre 2021, con d.g.r. 1406 del 20 novembre 2023 e con d.c.r. n. XII/650 del 26 novembre 2024)
- PTRA Navigli Lombardi (approvato con d.c.r. n. 72 del 13 novembre 2010 e aggiornato con d.c.r. n. 1443 del 24 novembre 2020 e con d.c.r. n. XII/650 del 26 novembre 2024)

Nel seguito vengono brevemente descritti i PTRA vigenti.

PTRA Franciacorta, interessa il territorio di 22 comuni della Provincia di Brescia, si prefigge l'obiettivo generale di "Elevare la qualità del territorio, al livello di qualità del brand che lo identifica nel mondo intero" declinato in 3 obiettivi strategici, afferenti ai temi dell'urbanistica, del paesaggio e della mobilità sostenibile. Strettamente correlato con la pianificazione dei trasporti, l'obiettivo 3 del PTRA "Sostenere un sistema integrato di accessibilità e mobilità sostenibile" (rif. Documento di Piano pag. 60) persegue l'integrazione dei servizi di mobilità, la sinergia infrastrutturale tra linee ferroviarie, reti ciclabili e trasporto pubblico. Il PTRA in coerenza con la programmazione in atto dell'Agenzia del TPL di Brescia individua le linee di forza in base alle quali dovrebbe essere riconfigurato il servizio di TPL finalizzato anche al miglioramento delle modalità di interscambio ferro-gomma (rif. elaborato DPT3).

Si segnalano inoltre, al fine della promozione della competitività territoriale, le seguenti azioni previste dal PTRA Franciacorta:

- azione 2.4.1 relativamente alla "Valorizzazione del sistema portante della mobilità lenta e adeguamento e qualificazione paesaggistica della rete ciclo-pedonale e dei percorsi tematici esistenti" (rif. Documento di Piano pag. 55);
- azione 2.4.2 relativamente agli "Interventi di adeguamento presso le stazioni ferroviarie finalizzate all'implementazione dei servizi a favore della mobilità lenta" (rif. Documento di Piano pag. 57).

¹ Approfondimenti al seguente link <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/territorio/pianificazione-regionale/piani-territoriali-regionali-area/piani-territoriali-regionali-area>

Il Piano d'area fornisce inoltre le "Linee guida per la realizzazione dei percorsi ciclabili" con l'obiettivo di offrire indicazioni ai Comuni per la realizzazione di percorsi ciclabili, sia di carattere turistico-ricreativo sia di tipo sistematico (per favorire gli spostamenti casa – lavoro e casa – scuola), nonché per il potenziamento delle possibilità di scambio intermodale.

PTRA Valli Alpine: le Orobie Bergamasche e l'Altopiano Valsassina ha come obiettivo principale la valorizzazione della montagna lombarda, attraverso uno sviluppo economico sostenibile dei territori dei 45 comuni in provincia di Bergamo e di Lecco, interessati perlopiù da una significativa quota di seconde case. Strettamente correlati con la pianificazione dei trasporti vengono segnalati gli obiettivi:

- 1.2 "Valorizzazione di una rete prioritaria intervalliva di livello regionale di sentieristica e mobilità attiva" e le azioni correlate (rif. Documento di Piano pag. 59 - elaborati 3s - 5s);
- 2. "Promuovere un modello di sviluppo basato sul turismo di qualità", attraverso la progressiva realizzazione di un modello sostenibile di trasporto pubblico, accessibile e integrato ed azioni correlate (rif. Documento di Piano pag. 84).

PTRA Media e Alta Valtellina (MAV) interessa il territorio di 18 comuni in provincia di Sondrio. Il Piano d'Area riconosce alla Valtellina un ruolo strategico al centro dello spazio alpino da valorizzare anche in termini di collegamenti transfrontalieri con le regioni alpine. La promozione della MAV come valle "aperta" nel cuore delle Alpi passa dallo sviluppo di connessioni ferroviarie intervallive al servizio sia della mobilità passeggeri locale e pendolare sia della mobilità delle merci, inquadrata nel conteso dei corridoi europei. Sul tema della ciclabilità si segnala l'obiettivo 1.B che promuove la progettazione e realizzazione di una Greenway dell'Adda intesa quale corridoio fluviale multifunzionale lungo il corso dell'Adda. In particolare, il percorso ciclopedonale lungo l'Adda completa il sentiero Valtellina, che da Colico risale fino a Grosio, prolungandolo fino alle sorgenti dell'Adda, assume il ruolo di "dorsale" della mobilità lenta della MAV, dalla quale si dipartono gli "anelli escursionistici" (individuati nell'azione "Valorizzazione degli anelli dei passi e degli anelli escursionistici", obiettivo 2B).

PTRA Aeroporto Montichiari promuove lo sviluppo equilibrato dell'aeroporto e del territorio dei 4 comuni interessati dal sedime dell'aeroporto civile di Montichiari e di quello militare di Ghedi in Provincia di Brescia. Si tratta di un obiettivo strategico, che si inserisce in un quadro di sviluppo potenziale del sistema aeroportuale della Lombardia, dei suoi rapporti con l'organizzazione della mobilità dell'area rispetto ai collegamenti internazionali (Corridoio V, Brennero e TAV, in primo luogo) e con il sistema aeroportuale veneto e delle relazioni con i territori del nord est, uno dei potenziali bacini per l'aeroporto. Strettamente correlato con la pianificazione dei trasporti è l'obiettivo 2 e relativa azione del Piano d'Area, finalizzati alla salvaguardia dei corridoi infrastrutturali funzionali allo sviluppo del sistema aeroportuale e la strategia A relativa all'Infrastrutturazione di interesse regionale (rif. Documento di Piano pag. 21 – 31 – 35 ed elaborati cartografici tav. 8 – tav. 9).

PTRA Navigli Lombardi si prefigge l'obiettivo di promuovere la valorizzazione e lo sviluppo equilibrato del territorio dei 51 comuni rivieraschi dei Navigli: Grande, Martesana, Bereguardo, Pavia, Paderno. In relazione alle sinergie con la pianificazione dei trasporti si rimanda all'obiettivo 3 del Piano "Realizzare una rete ciclabile per valorizzare la mobilità lenta" e l'azione relativa alla "Costruzione della rete ciclabile regionale con piste esistenti e di progetto e individuazione infrastrutture correlate". Ulteriore obiettivo che il PTR A Navigli propone è relativo allo sviluppo della navigazione a sostegno del turismo fluviale (rif. Documento di Piano pag. 133 – 134 – 135 – 136 - 157 ed elaborato cartografico di sintesi progettuale tav. 10).

2.4 LIVELLO PROVINCIALE, METROPOLITANO E LOCALE

Un ruolo fondamentale, di completamento e maggiore articolazione della pianificazione regionale, è attribuito alle Province dalla legge regionale n. 12/2005. Il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)** è l'atto di indirizzo della programmazione socioeconomica della Provincia che ne declina i compiti e l'efficacia. In particolare, l'articolo 15, comma 2. lettera e) della legge regionale stabilisce che i PTCP debbano individuare, "in coerenza con la programmazione regionale e con i criteri di cui alla lettera d), il programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione", secondo la visione di una pianificazione parallela e coordinata fra gli Enti, con una specificità e autonomia di ogni soggetto, che ricorre al confronto e condivisione degli indirizzi di pianificazione e relative scelte, piuttosto che ad un approccio strettamente gerarchico.

I Piani provinciali rappresentano pertanto un punto di riferimento fondamentale per la definizione del PRMC, in particolare in fase di individuazione della rete di percorsi regionali di rilevanza nazionale. La verifica dei percorsi individuati dal PRMC vigente è stata infatti effettuata esaminando anche il livello di pianificazione provinciale, allo scopo di ottimizzare e condividere una rete funzionale e rispondente alle diverse esigenze.

A completamento del quadro della pianificazione, la legge n. 340/2000 e relative linee guida (D.M. n. 396 del 28 agosto 2019) ha stabilito l'obbligo di predisposizione e adozione del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** per le Città Metropolitane, le Province, i Comuni e le Associazioni di Comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, come condizione preliminare per accedere ai finanziamenti statali destinati a nuovi interventi per il trasporto rapido di massa.

Il compito affidato a questi nuovi strumenti è quello di soddisfare le esigenze di mobilità dei territori, individuando opportune strategie di intervento per agire sulla mobilità ma anche sulla qualità ambientale e di vita dei cittadini.

I Biciplan – previsti dalla legge 2/2018 - arricchiscono e specificano ulteriormente il livello della pianificazione in materia di ciclabilità, e prevedono che i Comuni predispongano e adottino piani urbani della mobilità ciclistica quali piani di settore dei PUMS, con l'intento di definire e articolare più dettagliatamente gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a favorire l'uso della bicicletta, oltre che a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni. I Biciplan hanno infatti il compito di regolamentare la mobilità ciclistica sia nell'ottica di utilizzo delle biciclette come mezzo di trasporto ordinario, destinato agli spostamenti quotidiani urbani ed extraurbani, sia per la fruizione turistica e ricreativa, favorendo all'occorrenza modalità di turismo sostenibili di provenienza interna ed esterna all'ambito di riferimento. L'articolo 7 della legge specifica in particolare l'interconnessione fra il Piano regionale e quelli di livello provinciale e metropolitano, prevedendo che le città metropolitane e le province definiscano gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica, e che gli strumenti di pianificazione individuino la rete ciclabile e ciclopeditonale nel territorio di competenza, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate nei Biciplan.

Contribuiscono a definire e realizzare la rete ciclabile regionale nel suo complesso anche i **Piani territoriali dei Parchi Regionali**, nella gran parte dotati di una rete di percorsi ciclabili complementari ai Percorsi Provinciali e Regionali. Anche i parchi Regionali redigono, infatti, i propri Piani Territoriali di Coordinamento (PTC), in base a quanto stabilito dalla l.r. n. 86 del 1983 agli artt. 17 e 19 bis e nel rispetto dei Criteri per la predisposizione dei Piani Territoriali di Coordinamento dei Parchi Regionali definiti con d.g.r. n. 1343 del 7 febbraio 2014. All'interno dei suddetti PTC è quasi sempre riscontrabile una rete di percorsi, di diversa lunghezza e articolazione, che in alcuni casi intercettano e realizzano tratti di rete regionale, completandola con incursioni in ambiti di particolare interesse dal punto di vista ambientale e paesistico.

Le previsioni di mobilità ciclabile degli Enti è inoltre raccolta nell'ambito dei procedimenti di valutazione e approvazione dei piani, programmi e progetti, avendo Regione l'opportunità di conoscere e interloquire con diversi referenti in merito agli assetti di mobilità prefigurati. Tale interlocuzione è stata fondamentale nella fase in corso, di avvio della procedura di aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, allo scopo di individuare una rete ciclabile estesa e condivisa.

3 L'ATTUAZIONE DEL PRMC 2014



Il Piano, approvato con delibera n. X/1657 dell'11 aprile 2014, si compone del Documento di Piano e 3 allegati:

- la Rete ciclabile regionale (Allegato 1)
- i 17 Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR) con Scheda descrittiva (Allegato 2)
- Itinerario di riferimento per la definizione del percorso, in scala 1: 50.000 (Allegato 3)

Il Piano, nel corso del 2023, è stato oggetto di un processo di monitoraggio finalizzato a verificare l'attuazione delle azioni previste e la loro efficacia per il raggiungimento degli obiettivi.

A partire dal 2014, il sistema di mobilità regionale ha subito cambiamenti significativi che hanno modificato profondamente il contesto dei trasporti regionali e non solo.

Questi cambiamenti includono l'adozione del Green New Deal dell'UE, l'impatto della pandemia da Sars-Cov2, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), le nuove linee guida e le normative sulla mobilità ciclabile (legge 2/2018, le Linee Guida per i Biciplan del 2018, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica del 2022, le modifiche/integrazioni al codice della strada). Questi impulsi a livello programmatico e normativo in ambito europeo e nazionale hanno indubbiamente influenzato lo sviluppo del piano sia in termini di risorse previste che di individuazione di ulteriori interventi alle diverse scale territoriali per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica.

LO STATO DI ATTUAZIONE DEI PCIR

Lo stato attuativo dei Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR) fornisce una visione dettagliata delle reti implementate, sia a livello regionale che per ogni singolo PCIR. La base di partenza è costituita dalla rete dei PCIR identificata nel PRMC del 2014, che comprende 17 percorsi per una lunghezza totale di circa 2740 km.

Nel 2019 e nel 2022, sono state utilizzate diverse basi geografiche per valutare lo stato attuativo dei PCIR. Nel 2019, l'analisi si è concentrata sulla mappatura dello stato di avanzamento realizzativo dei percorsi mentre, nel 2022, i PCIR pianificati sono stati classificati in base alla tipologia infrastrutturale per definire lo stato della rete².

Nel 2014, la rete ciclabile realizzata contava 61,45 km, pari al 2,24% del totale previsto dal PRMC. Nel 2019, il 32,67% del piano era stato completato, totalizzando 896 km di piste ciclabili (+30,43%). Nel 2019, 15 PCIR sui 17 programmati mostravano avanzamenti. Al 2022 tutti i tracciati mostrano un processo di attuazione in corso laddove gran parte delle infrastrutture ciclabili è stata considerata "fruibile", facendo riferimento a percorsi su strade a basso traffico o all'interno di zone 30 e consentendo di conseguenza una maggiore sicurezza per i ciclisti. Considerando l'attuato complessivo (realizzato + fruibile) nel 2022 la rete percorribile supera i due terzi del totale previsto dal PRMC.

La rete ciclabile è cresciuta notevolmente, passando da 61,45 km nel 2014 a 2.047 km nel 2022, rappresentando un aumento dal 2,24% al 74,05%. Questo progresso è risultato costante su diverse direttrici, sebbene alcuni tratti siano ancora in fase di realizzazione. Interessante anche il dato che prende in considerazione i tracciati

² Per confrontare le due ricognizioni, sono state introdotte le categorie "realizzati", "non realizzati" e "fruibili". La definizione di "realizzato" include tracciati fisicamente separati o su corsie riservate sulla strada, sul marciapiede, percorsi ciclopedonali misti e aree pedonali. Il termine "fruibile" è stato introdotto per indicare la percorribilità in sicurezza dei percorsi senza modifiche infrastrutturali: i percorsi sono considerati "fruibili" basandosi sulle condizioni funzionali o tecniche, come percorsi misti su strada, zone a limite di velocità ridotta (30 km/h) e strade agricole forestali.

PCIR di valenza europea (parte della rete Eurovelo) che nel 2014 contavano 7 km di percorsi realizzati mentre, nel 2019, il valore raggiunge i 46 km. Nel 2022 infine si contano circa 48 km di percorsi realizzati e 51.5 km di percorsi fruibili per un totale di circa il 14% dei 710 km pianificati di livello Europeo. A tal proposito si segnala che il tratto lombardo della ciclovía SOLE, parte dell'itinerario europeo Eurovelo n.7, è stata inaugurata nel corso del 2024 mentre per le tratte che compongono la ciclovía VENTO, parte dell'itinerario europeo n. 8, sono stati avviate le procedure o sono in corso i lavori di realizzazione.

L'espansione della rete ciclabile ha migliorato l'accessibilità al territorio, aumentando i punti di interesse collegati alla rete; per esempio, l'accessibilità ad un set definito di poli attrattori (scuole superiori, sedi universitarie e ospedali) nel complesso risulta in crescita passando dallo 0,60% dei poli raggiunti dalla rete ciclabile regionale nel 2014 al 4,48% nel 2022. Inoltre, il numero di stazioni/fermate del trasporto pubblico (ferroviarie, di metropolitane, tranvie e per la navigazione) raggiunte dalla rete ciclabile è aumentato significativamente dal 3,64% nel 2014 all'18,86% nel 2022. Questo ha promosso un miglioramento dell'intermodalità e dell'attrattività del trasporto pubblico, specialmente per gli spostamenti a medio-lungo raggio. Un altro punto rilevante è l'estensione della rete ciclabile fino a coprire tutti i siti UNESCO nella regione, promuovendo il cicloturismo e collegando il territorio ai principali luoghi di interesse storico-culturale.

Le principali fonti di finanziamento messe in campo

Dal 2014 a oggi, la mobilità ciclistica ha conosciuto un'evoluzione rilevante sia sotto il profilo normativo sia per quanto riguarda le opportunità di finanziamento. Sono stati introdotti programmi dedicati alla ciclabilità, con l'obiettivo di accelerarne, in misura più o meno marcata, la diffusione e la realizzazione. Un impulso decisivo si è registrato nel 2020, in concomitanza con l'emergenza pandemica, cui è seguito il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Quest'ultimo ha rappresentato un fattore determinante nel promuovere una transizione sostenibile, mettendo a disposizione risorse significative per il raggiungimento degli obiettivi legati alla transizione ecologica, inclusi quelli relativi alla mobilità.

Il livello europeo

A livello europeo, una spinta importante verso l'avanzamento della programmazione del sistema della ciclabilità è stata fornita dal Programma Operativo Regionale Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (POR FESR).

Nel ciclo di programmazione **POR-FESR 2014-2020**, attraverso il bando "Mobilità Ciclistica", Regione Lombardia ha finanziato **24 progetti che interessano il territorio di 45 Comuni**, con **oltre 150 km** di nuovi percorsi ciclabili, prevalentemente di carattere sovralocale, con l'obiettivo di realizzare anche tratte dei percorsi regionali, individuati dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del 2014. Tali tratte sono state progettate per essere integrate sia con le reti ciclabili locali sia con il sistema del trasporto pubblico per favorire l'integrazione modale.

In particolare, il POR FESR 2014-2020 ha destinato risorse specifiche alla realizzazione di 6 percorsi di interesse regionale:

Itinerario (PCIR)	NOME	km	Contributo POR FESR 2014-2020 [€]	Costo intervento [€]
2	Pedemontana Alpina	7	1.472.827	2.300.000
3	Adda	3	991.724	1.416.749
4	Brescia- Cremona	1,7	337.068	674.137
7	Ciclopista del Sole	2	400.000	950.000

Itinerario (PCIR)	NOME	km	Contributo POR FESR 2014-2020 [€]	Costo intervento [€]
10	Via delle Risaie	26,1	2.291.957	4.392.905
13	Via del Mare - Via del Sale	3	377.888	539.840
			5.871.465	10.273.633

Tabella 1 Risorse finanziate dal POR FESR 2014-2020 e costi degli interventi dei PCIR Fonte: Monitoraggio PRMC 2023

Il livello nazionale

A livello nazionale, la Legge di Stabilità 2016, con le sue successive modificazioni e integrazioni, ha definito gli itinerari prioritari del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche. Tra questi rientrano anche percorsi di rilevanza per il territorio lombardo: la ciclovia Venezia-Torino (Ciclovia VENTO), la ciclovia Verona-Firenze (Ciclovia del Sole) e la Ciclovia del Garda. Per ciascuna ciclovia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e le Regioni interessate hanno sottoscritto un protocollo per la progettazione e la realizzazione. Regione Lombardia risulta capofila per la ciclovia VENTO.

NOME CICLOVIA	PERCORSO	FINANZIAMENTI	LUNGHEZZA	ULTIMAZIONE LAVORI
CICLOVIA DEL SOLE	da Moglia a Monzambano	Finanziato con fondi DM 517/2018 e con fondi Regione Lombardia e Piano Lombardia	89 km	Lavori conclusi
	da Chiavica Travata a Governolo	Finanziato con fondi Regione Lombardia	3 km	Lavori conclusi
CICLOVIA DEL GARDA	Lotto 1 da Sirmione a Padenghe sul Garda	Finanziato con fondi DM 517/2018	15 km	30/06/2026
	Lotto 2 da Padenghe sul Garda a Gardone Riviera	Finanziato con fondi DM 4/2022 (PNRR)	21,0 km + 7,0 km opzione Salò e Gardone	30/06/2026
CICLOVIA VENTO	tratta L1 dal confine con il Comune di Milano a Pavia	Finanziato con fondi Regione Lombardia (Piano Lombardia)	32 km	31/12/2025
	tratta L2 dal confine Piemonte/Lombardia a Pavia	Finanziato con fondi Regione Lombardia (Piano Lombardia)	39 km	30/06/2026
	tratta L3 da Pavia a San Rocco al Porto (LO)	Finanziato DM 4/2022 (PNRR) e con fondi Regione Lombardia (Piano Lombardia)	73 km	30/06/2026

NOME CICLOVIA	PERCORSO	FINANZIAMENTI	LUNGHEZZA	ULTIMAZIONE LAVORI
	LOTTO FUNZIONALE PRIORITARIO (tratte L4 e L5 parte) da San Rocco al Porto (LO) a Stagno Lombardo (CR)	Finanziato DM 517/2018 e con fondi Regione Lombardia	61 km	Ciclovia conclusa Passerella Adda 30/06/20236
	tratta L5 COMPLETAMENTO da Stagno Lombardo (CR) a Viadana (MN)	Finanziato DM 4/2022 (PNRR)	54 km	31/12/2025
	tratta L6 da Suzzara (MN) a Quingentole (MN)	Finanziato con fondi Regione Lombardia (Piano Lombardia)	47 km	30/06/2026
	tratta L7 da Quingentole (MN) a confine Emilia-Romagna	Finanziato con fondi Regione Lombardia (Piano Lombardia)	44 km	30/06/2026

Tabella 2 Caratteristiche delle tre ciclovie nazionali che interessano il territorio lombardo Fonte: Monitoraggio 2023

Il livello regionale

A livello regionale, in risposta all'emergenza pandemica, è stato approvato il Programma degli interventi per la ripresa economica con la legge regionale n.9 del 4 maggio 2020, noto come "Piano Lombardia". L'obiettivo del programma è quello di rilanciare l'economia regionale sostenendo i settori produttivi maggiormente colpiti dagli effetti della pandemia.

Nell'ambito della mobilità ciclistica, sono stati previsti finanziamenti regionali per 146,5 milioni di euro. Di questi, una quota è stata destinata alla realizzazione di infrastrutture ciclabili di rilevanza regionale (Tabella 3). Nella Tabella 4 si riportano invece le risorse destinate a interventi di connessione ad alcuni PCIR.

Itinerario (PCIR)	NOME	km	Contributo Piano Lombardia [€]	Costo intervento [€]
1	Ticino	12,75	11.375.000,00	11.575.000,00
2	Pedemontana Alpina	77,45	6.685.000,00	6.760.000,00
3	Adda	14,981	25.982.455,00	25.982.455,00
5	Via dei Pellegrini	22,45	3.050.000,00	3.125.000,00
7	Ciclopista del Sole	91	1.038.362,00	1.038.362,00
8	Po	228,5	48.770.000,00	48.770.000,00
10	Via delle Risaie	0,85	777.000,00	2.277.000,00
12	Oglio	12,13	1.660.000,00	1.670.750,00
14	Greenway Pedemontana	1,9	900.000,00	900.000,00
16	Valle Olona	8	300.000,00	1.779.644,00
Totale complessivo		470,011	100.537.817,00	103.878.211,00

Tabella 3 Risorse finanziate dal Piano Lombardia e costi totali degli interventi per PCIR Fonte: Monitoraggio PRMC 2023

Itinerario (PCIR) di connessione	NOME	km	Contributo Piano Lombardia [€]	Costo intervento [€]
1	Ticino	6,67	666.666,67	666.666,67
2	Pedemontana Alpina	44,3	5.850.000,00	5.850.000,00
4	Brescia - Cremona	2,5	600.000,00	600.000,00
6	Villoresi fino a Brescia	6,67	666.666,67	666.666,67
9	Navigli	0,675	275.000,00	275.000,00
10	Via delle Risaie	4,45	1.615.000,00	2.065.000,00
12	Oglio	0,22	500.000,00	500.000,00
15	Lambro	0,675	275.000,00	275.000,00
16	Valle Olona	6,67	666.666,67	666.666,67
Totale complessivo		72,83	11.115.000,01	11.565.000,01

Tabella 4 Risorse finanziate dal Piano Lombardia e costi totali degli interventi per connessione ai PCIR Fonte: Monitoraggio PRMC 2023

Elementi emersi per l'aggiornamento del PRMC

Il monitoraggio dello stato di attuazione del Piano ha evidenziato importanti progressi, ma ha anche messo in luce alcune tematiche che è necessario valorizzare nell'ambito dell'aggiornamento.

Va inoltre considerata la crescente importanza che la mobilità ciclistica sta assumendo come modo sostenibile alternativo al mezzo privato sia per gli spostamenti quotidiani (lavoro e studio) sia per le attività del tempo libero. Tale evoluzione è favorita da una maggiore consapevolezza collettiva rispetto alle ricadute ambientali delle scelte modali e ai benefici della mobilità attiva per la salute.

In questo contesto, i temi legati alla ciclabilità quotidiana (casa-scuola e casa-lavoro), all'intermodalità bici-trasporto pubblico locale e alla logistica ciclabile di ultimo miglio, costituiscono componenti fondamentali del sistema della mobilità.

I principali aspetti emersi sono approfonditi nel paragrafo dedicato agli "Indirizzi per l'aggiornamento delle strategie".



4.1 QUADRO DEL CONTESTO

Il quadro del contesto esamina i principali fattori di cambiamento che determinano e influenzano la ciclabilità, cercando di individuare le tendenze che si svilupperanno nel periodo di tempo considerato.

L'attenzione è posta alle persone destinatarie delle azioni.

Perché le persone dovrebbero preferire la ciclabilità?

Quanto pesano:

Qualità dell'offerta per la ciclabilità e facilità/difficoltà nell'utilizzo della mobilità privata

Economicità - costo

Informazione sui servizi e immagine

Percezione della sostenibilità della scelta modale, della comodità dei mezzi, della sicurezza

Evoluzioni tecnologiche (nuovi tipi di biciclette: e-bike, cargo bike)

Vincoli normative e restrizioni all'utilizzo di categorie di mezzi

Negli ultimi anni, diversi fattori hanno contribuito all'incremento del ruolo ricoperto dalla mobilità ciclistica all'interno del complesso sistema di relazioni tra trasporti e territorio regionale; il risultato si è tradotto in numerose iniziative supportate da investimenti pubblici e dalla collaborazione tra enti locali, regionali e nazionali con l'obiettivo di creare un ambiente più sicuro e accessibile per i ciclisti, promuovendo al contempo la salute, la riduzione dell'inquinamento e un turismo più sostenibile.

Tra i principali elementi che hanno influenzato il processo attuativo si possono citare:

- la *pandemia di COVID-19* che ha innescato cambiamenti significativi negli stili di vita e nei modelli di mobilità rendendo la mobilità attiva una valida opzione, soprattutto per spostamenti brevi e nei contesti urbani. Ciò ha generato un circolo virtuoso per cui le amministrazioni locali, in base ad una diversa visione dell'utilizzo degli spazi urbani, hanno avviato interventi per lo sviluppo di infrastrutture ciclabili e aree pedonali, attirando ancora più potenziali utenti;
- il *Green New Deal EU* e il pacchetto di misure *Fit for 55* che hanno declinato la necessità di fronteggiare l'emergenza climatica attraverso politiche mirate alla decarbonizzazione del settore dei trasporti per rendere la mobilità più sostenibile;
- il *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR)* che alla Missione 2 «Rivoluzione verde e transizione ecologica», Componente 2 «Energia rinnovabile, idrogeno, rete e mobilità sostenibile», Misura 4 «Sviluppare un trasporto locale più sostenibile», prevede l'Investimento 4.1 «Rafforzamento mobilità ciclistica», al cui interno sono compresi il sub-investimento «Ciclovie turistiche» e il sub-investimento «Ciclovie urbane»; l'intervento M2C2.4.1 finanziato dal PNRR si pone l'obiettivo di facilitare e promuovere la crescita del settore della mobilità ciclistica tramite la realizzazione e manutenzione di reti ciclabili in ambito urbano, metropolitano, regionale e nazionale, sia con scopi turistici o ricreativi, sia per favorire gli spostamenti quotidiani e l'intermodalità, garantendo la sicurezza, tramite la realizzazione di circa 570 km di piste ciclabili urbane e metropolitane e di circa 1.250 km di piste ciclabili turistiche;

- l'introduzione di nuovi riferimenti normativi sul tema della mobilità ciclabile (legge 2/2018, le Linee Guida per i Biciplan del 2018, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica del 2022, l'integrazione/modifica di parti del codice della strada); in particolare, il «Piano nazionale sicurezza stradale 2030», approvato con delibera CIPESS 13/2022 del 14 aprile 2022, che considera i ciclisti tra le categorie di utenti della strada a rischio e individua linee strategiche specifiche per la tutela della loro sicurezza, mediante interventi relativi al miglioramento dell'infrastruttura stradale, al potenziamento dei controlli sul rispetto delle regole e alla comunicazione ed educazione stradale;
- gli investimenti nella mobilità ciclistica, a livello urbano, metropolitano e nazionale, con i primi finanziamenti strutturati a seguito della Legge di Stabilità 2016 (legge 28 dicembre 2015, n. 208, art. 1, co. 640). Negli anni successivi, sono stati individuati ulteriori finanziamenti in diversi provvedimenti di legge (legge 11 dicembre 2016, n. 232, art. 1, commi 140 e 144; legge 27 dicembre 2017, n. 205, art. 1, co. 1072; legge 30 dicembre 2018, n. 145, art. 1, co. 95; legge 27 dicembre 2019, n. 160, art. 1, co. 47).

Da quanto sopra riportato emerge una maggiore consapevolezza del ruolo potenziale che la mobilità ciclabile può svolgere, in primo luogo nei contesti urbani ma, in presenza di adeguate dotazioni infrastrutturali, anche in ambiti peri-urbani come modalità per gli spostamenti sistematici. A tal proposito, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica si pone come obiettivo quello di rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile per l'Italia, con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico.

- **Ciclabilità quotidiana (casa-scuola, casa-lavoro)**

Aspetti demografici

- **La popolazione in Lombardia - stato di fatto**

Si registra una generale diminuzione all'interno della fascia in età lavorativa e un graduale aumento della popolazione più anziana (PoliS-Lombardia, 2021). Per quanto riguarda le fasce più giovani, ad un costante aumento fino al 2015 ha fatto seguito una diminuzione che vede il suo minimo nel 2023 (dato stimato).

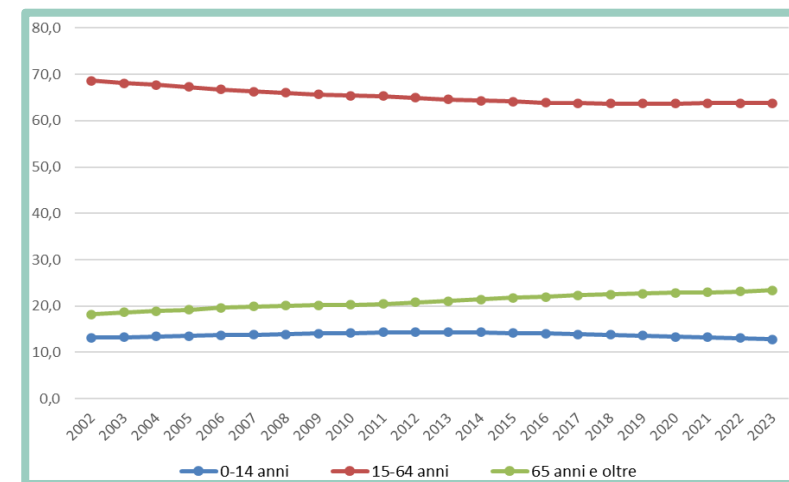


Figura 2 - Struttura popolazione residente 2002 - 2023 per classi di età in percentuale (fonte: elaborazioni su dati ISTAT)

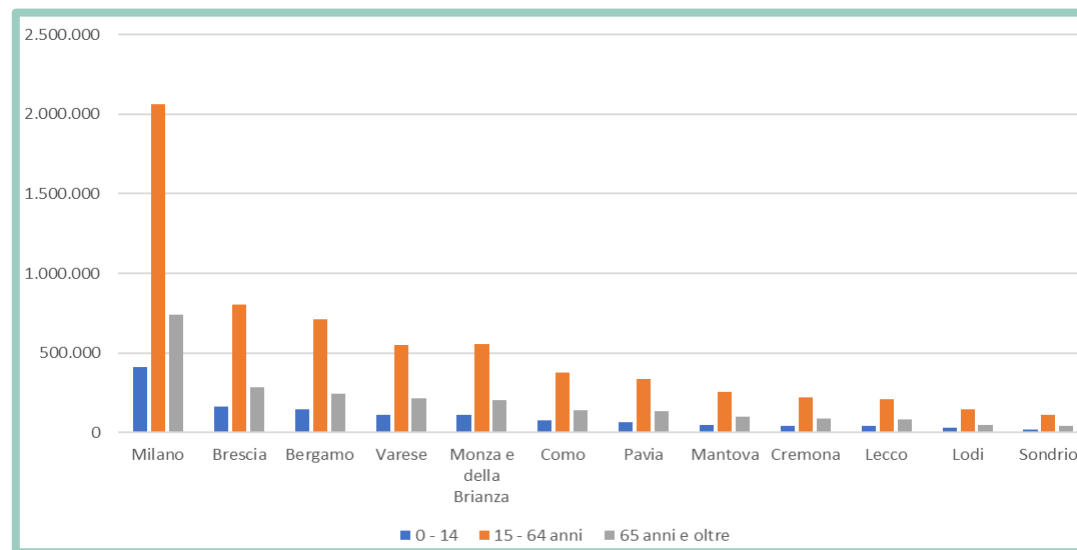
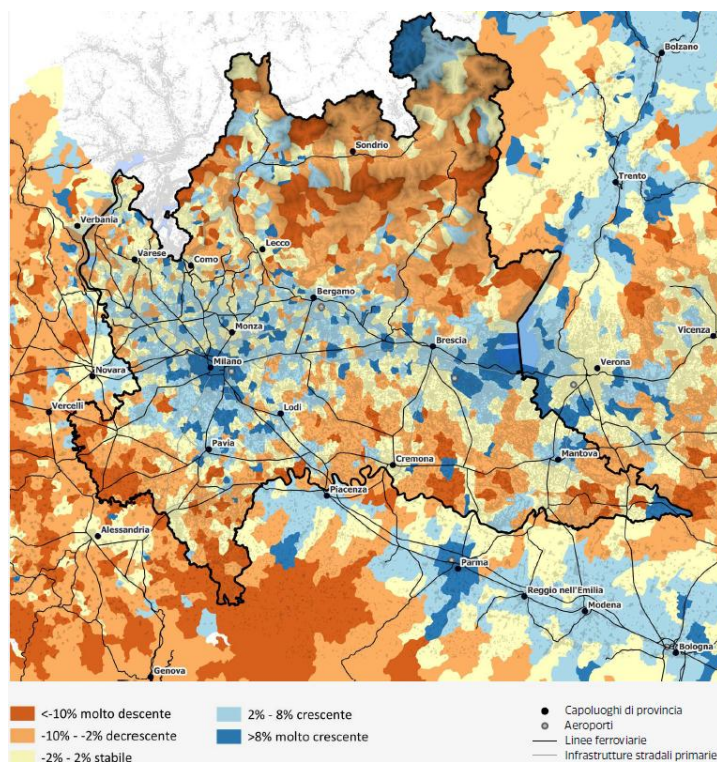


Figura 3 - Popolazione residente in Lombardia al 1° gennaio 2023 (fonte: elaborazioni su dato ISTAT stimato)



(fonte: Polis-Lombardia, 2023)

La figura a sinistra, contenute nel documento elaborato da PoliS-Lombardia (2023) in preparazione del Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile, fornisce una rappresentazione dell'evoluzione registrata nel periodo 2011 – 2022.

È evidente il decremento della popolazione nelle zone montane e delle zone agricole più periferiche. I comuni in maggiore crescita sono quelli di prima cintura e lungo le principali direttrici mentre i comuni di seconda cintura tengono.

Tra i capoluoghi, solo Milano ha avuto un forte aumento di popolazione. Sondrio decresce Lecco Varese e Como rimangono stabili.

Nella zona meridionale della regione i capoluoghi Lodi, Pavia, Mantova crescono ma il resto del territorio si spopola (Polis-Lombardia, 2023).

Figura 4 - Variazione percentuale della popolazione (2011 - 2022), elaborazione dati Istat Censimento Permanente 2022 e Censimento 2011

L'analisi degli indicatori di struttura elaborati da ISTAT, evidenzia tendenze analoghe per le province lombarde sia per l'indice di dipendenza strutturale che per l'indice di dipendenza anziani; la provincia di Monza e della Brianza, insieme a quella di Lecco, hanno registrato una crescita più marcata dei due indicatori.

Indice di dipendenza strutturale

rapporto tra popolazione in età non attiva (0-14 anni e 65 anni e più) e popolazione in età attiva (15-64 anni), moltiplicato per 100.

Indice di dipendenza anziani

rapporto tra popolazione di 65 anni e più e popolazione in età attiva (15-64 anni), moltiplicato per 100.

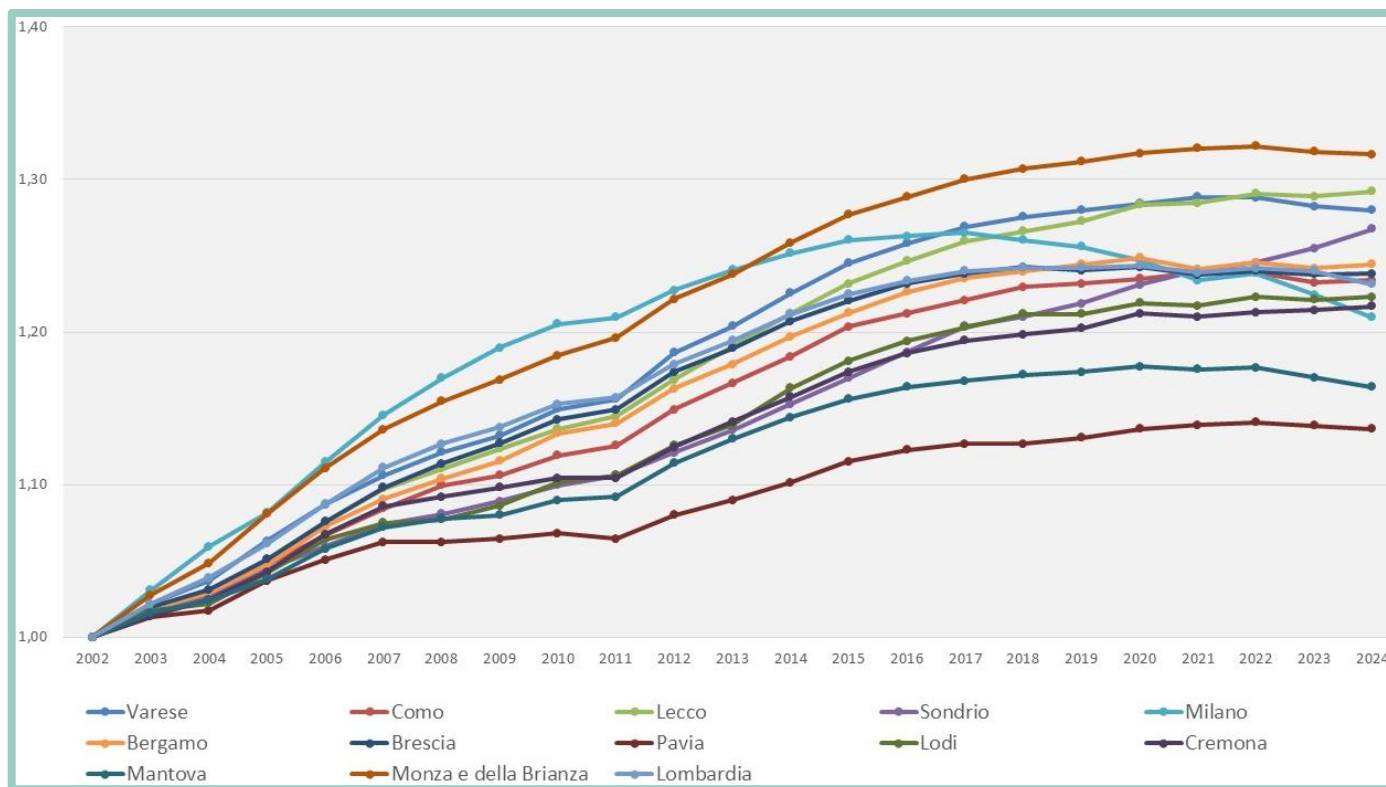


Figura 5 Indice di dipendenza strutturale [valore indice base 2002] (fonte: elaborazioni su dati ISTAT)

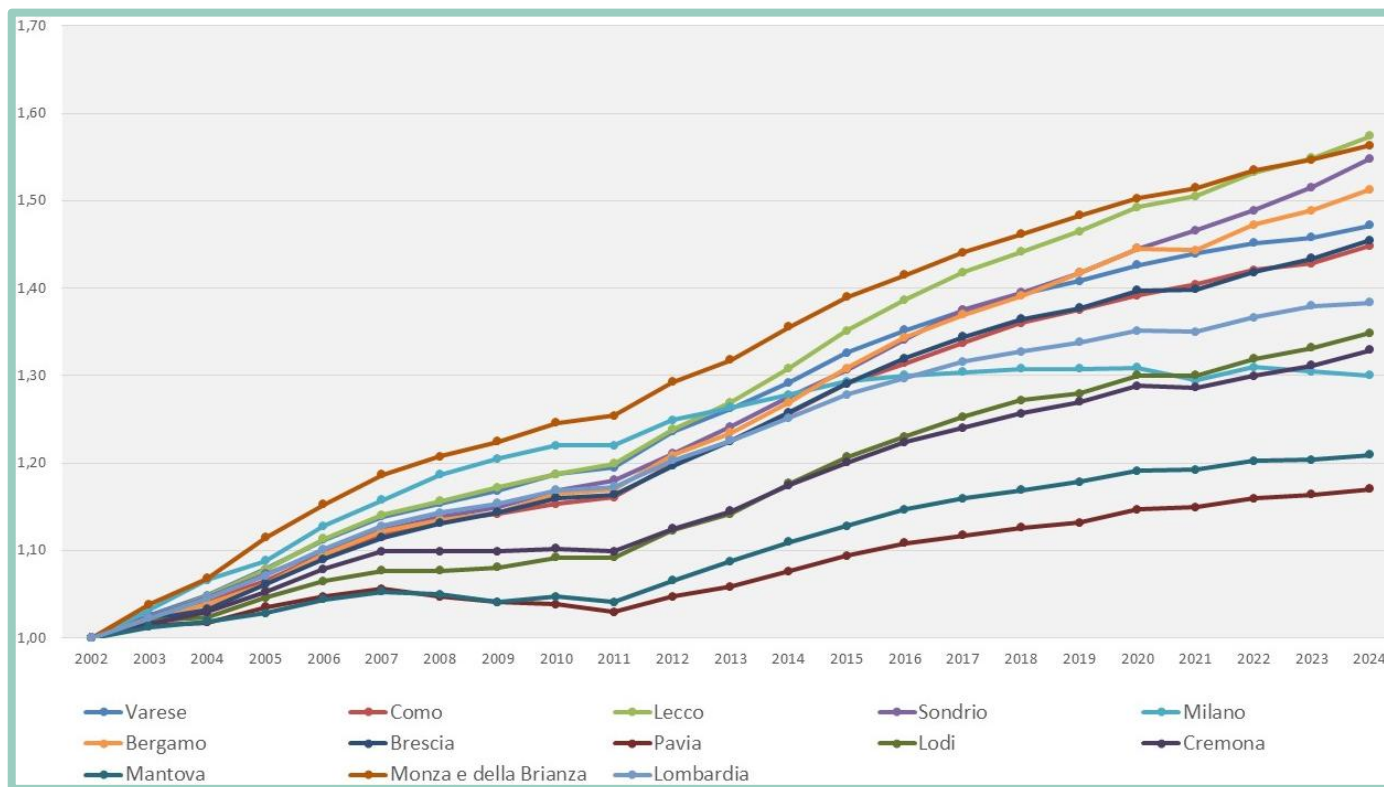


Figura 6 Indice di dipendenza anziani [valore indice base 2002] (fonte: elaborazioni su dato ISTAT)

L'indice di vecchiaia mostra per Sondrio e Lecco i maggiori incrementi, il che si traduce in un aumento della popolazione anziana e una contestuale riduzione della fascia più giovane più elevata rispetto alle altre province.

Indice di vecchiaia = rapporto tra popolazione di 65 anni e più e popolazione di età 0-14 anni, moltiplicato per 100

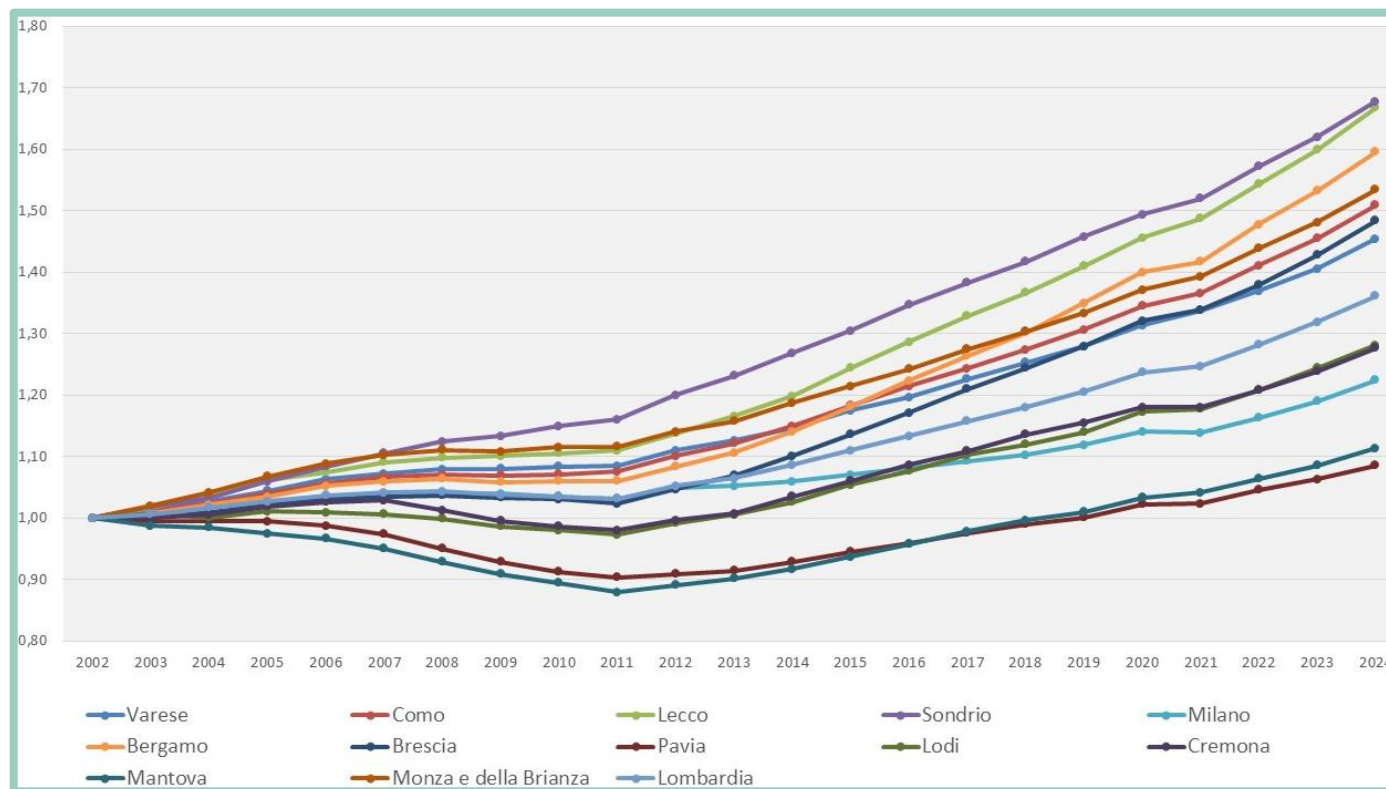


Figura 7 Indice di vecchiaia [valore indice base 2002] (fonte: elaborazioni su dato ISTAT)

- **La popolazione in Lombardia - previsioni**

PoliS-Lombardia (2021), a partire dalle previsioni demografiche regionali diffuse da ISTAT, fornisce stime e indicatori sulla popolazione in Lombardia. Sulla base dello scenario di previsione “mediano” e con l’intervallo di confidenza - o predittivo - al 90%, si prevede, nel breve periodo, una decrescita della popolazione residente: dai 10 milioni e 27 mila residenti al 1° gennaio 2020 (punto base delle previsioni) a 9 milioni 976 mila residenti nel 2030, per un calo di circa 50 mila unità (pari a - 0,5%).

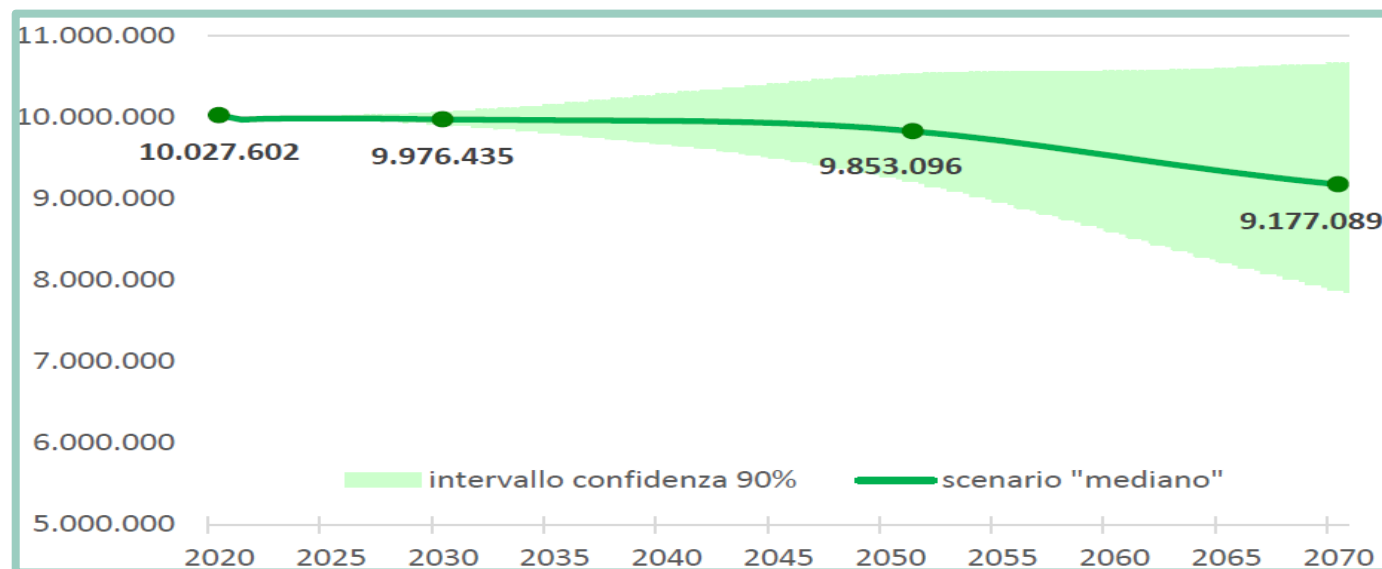


Figura 8 - Popolazione residente. Scenario mediano e intervallo di confidenza al 90%. Anni 2020 - 2070 (fonte: Polis-Lombardia, 2021 su dati ISTAT)

Gli indicatori demografici confermano, anche per la Lombardia, le tendenze previste a livello nazionale con un aumento significativo dell'età media della popolazione sia nel breve che nel medio e lungo periodo. Polis-Lombardia (2021), considerando l'intervallo di confidenza al 90%, prevede che l'età media della popolazione crescerà nel breve e lungo periodo di oltre 3 anni. In particolare, *lo scenario mediano mostra la maggiore incidenza della fascia anziana della popolazione (65 anni e più) che si prevede possa passare dal rappresentare il 22,9% del 2020, al 25,9% del 2030 per crescere ulteriormente nel medio e lungo periodo (rispettivamente 32,1% nel 2050 e 31,5% nel 2070). In parallelo, si prevede una contrazione, soprattutto nel medio periodo, della popolazione in età attiva (15-64 anni) per effetto dell'invecchiamento delle generazioni nate negli anni del baby boom (nati a metà/fine degli anni '60) con conseguente calo dal 63,7% nel 2020 al 55,3% nel 2050. Per effetto di tale contrazione, si stima un aumento dell'indice di dipendenza che dal valore di 57 del 2020 (57 persone convenzionalmente non autonome ogni 100 in età attiva) potrebbe arrivare ad un valore superiore ad 80.*

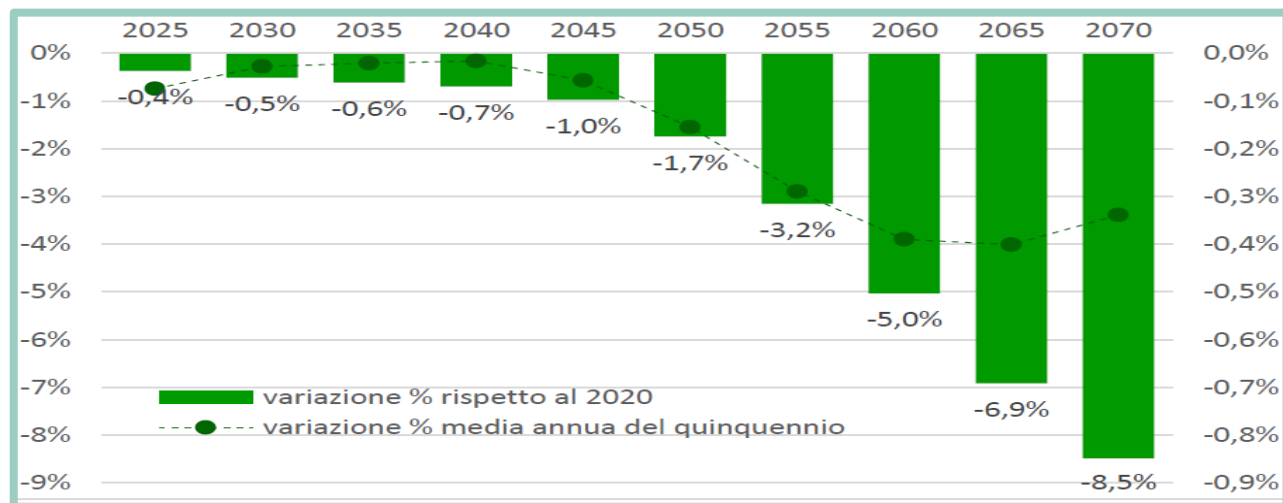


Figura 9 - Variazione percentuale della popolazione residente rispetto al 2020 e variazione media annua del quinquennio precedente. Scenario mediano (fonte: Polis-Lombardia, 2021 su dati ISTAT)

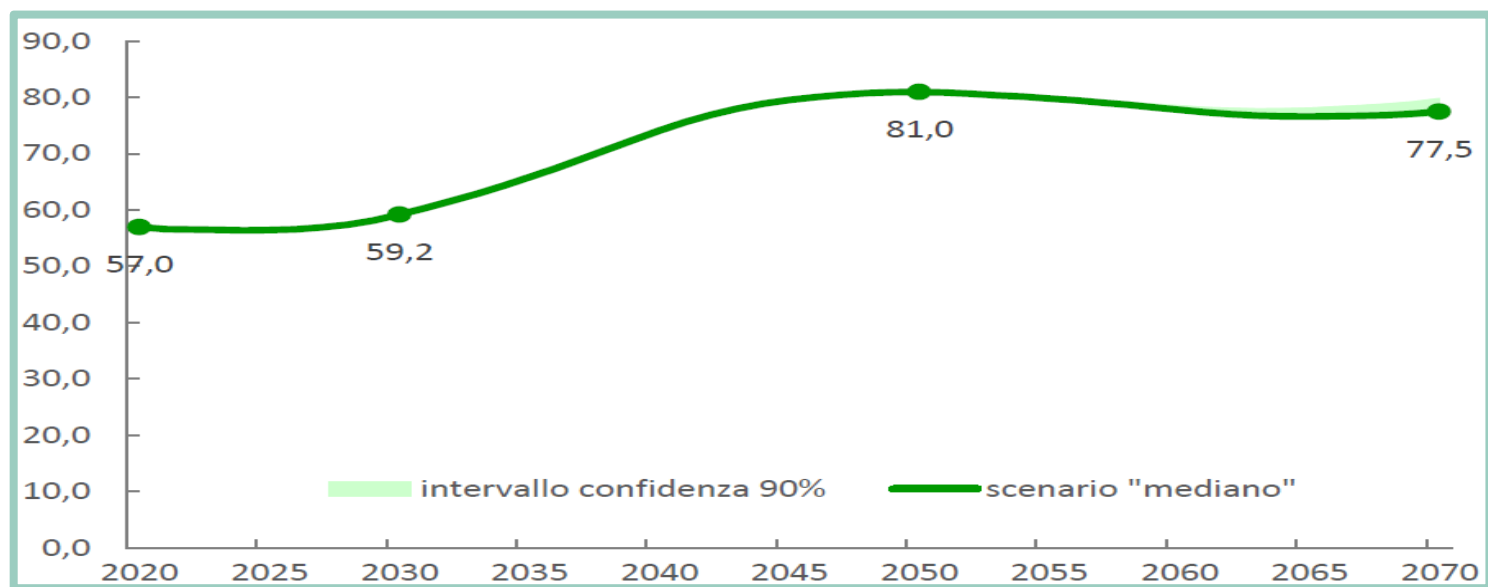
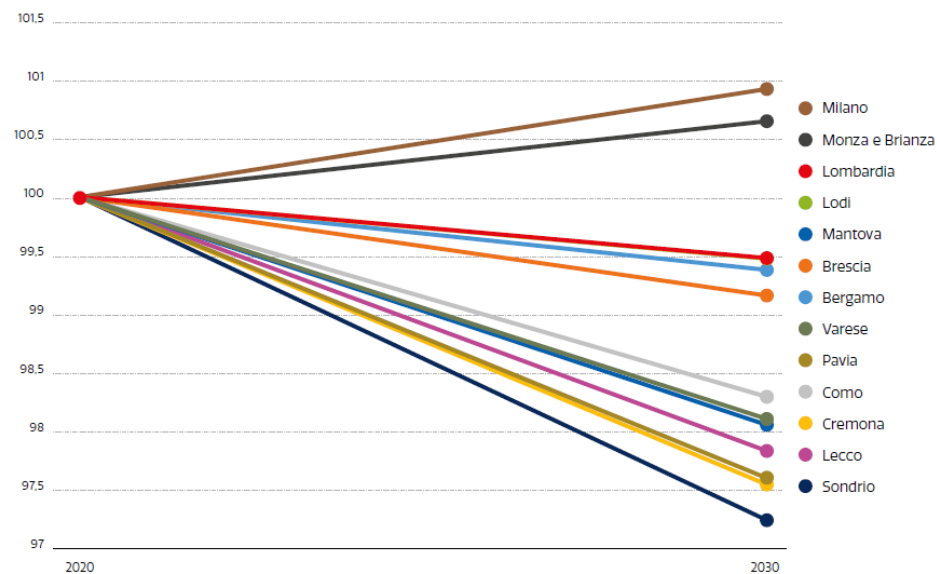
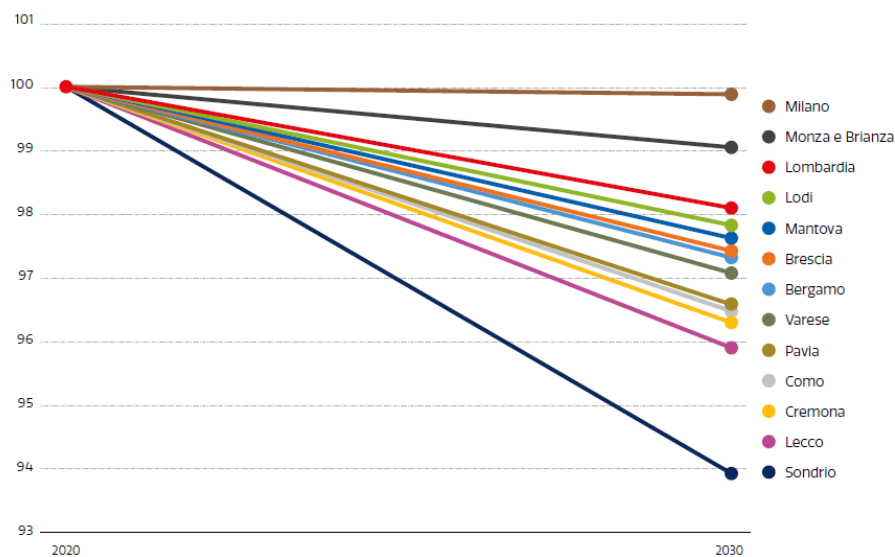


Figura 10 - Indice di dipendenza. Scenario mediano e intervallo di confidenza al 90%. Anni 2020 - 2070 (fonte: Polis-Lombardia 2021 su dati ISTAT)

A livello territoriale, le figure che seguono evidenziano come, fatta eccezione per quelle di Milano e Monza, per tutte le altre province si prevede un calo di popolazione al 2030 e, soprattutto, un calo generalizzato della popolazione in età attiva.



*Figura 11 - Popolazione residente prevista.
Province della Lombardia, anni 2020 e 2030.
Numeri indice [indice base 2020=100]
(fonte: Polis-Lombardia 2023b su dati ISTAT)*



*Figura 12 - Popolazione in età attiva residente prevista.
Province della Lombardia, anni 2020 e 2030.
Numeri indice [indice base 2020=100]
(fonte: Polis-Lombardia 2023b su dati ISTAT)*

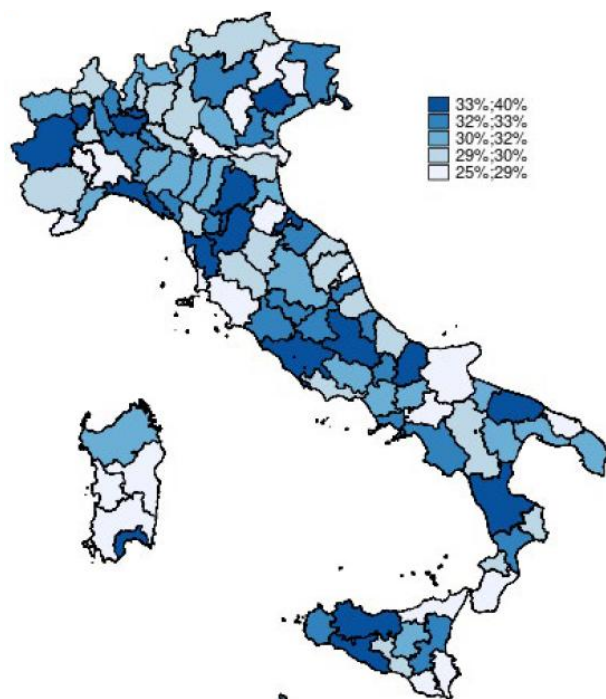
Principali determinanti degli spostamenti

- **Stili di vita emergenti**

La pandemia Covid-19 e le drastiche misure adottate per contrastarla hanno comportato una rivalutazione dei valori, delle priorità e degli standard di vita dei cittadini che hanno richiesto iniziative e reso necessario alcune riflessioni sull'organizzazione del lavoro e dei servizi per fornire risposte alle mutate esigenze e sfide emerse negli ultimi anni.

Le tecnologie digitali hanno apportato numerosi vantaggi e miglioramenti in vari ambiti, dal lavoro alla vita personale e alla sfera sociale. Lo sviluppo dell'e-commerce, la diffusione di piattaforme che offrono servizi (es. acquisto e consegna di cibo, contenuti culturali delle piattaforme di streaming, etc.) e sistemi di pagamento innovativi ed efficaci hanno fortemente impattato il quotidiano dei cittadini. Un forte impulso è stato dato anche al processo di trasformazione digitale della Pubblica Amministrazione per migliorare l'accessibilità ai servizi ai cittadini e imprese con conseguente risparmio di tempo per i primi ed economico per le amministrazioni.

Nel modo del lavoro, la principale conseguenza del post pandemia è stata la maggior diffusione del lavoro agile (o "smart working") e del "telelavoro". Come evidenziato dal MIMS (2022), *il motivo del successo di queste nuove modalità di lavoro è probabilmente legato ai benefici prodotti per le aziende (es. riduzione costi fissi), per i lavoratori (es. maggiore flessibilità e qualità della vita, minore tempo speso per spostamenti pendolari da dedicare, ad esempio, per svolgere altre attività), nonché per la collettività (es. riduzione del numero di spostamenti con conseguente riduzione dell'inquinamento e della congestione).*



Fonte: Elaborazioni della Banca d'Italia su dati Istat.

Figura 13 - Incidenza professioni telelavorabili (fonte: MIMS, 2022)

Si ritiene utile richiamare di seguito quanto riportato dal MIMS (2022) per cui *la sovrapposizione delle tendenze attese per i principali driver della mobilità delle persone potrebbe portare ad un prossimo futuro nel quale:*

- *il livello di domanda di mobilità potrebbe ridursi – qualora le previsioni di un calo demografico sia confermato ed a questo si associ un’ulteriore crescita delle attività eseguibili a distanza, dal lavoro all’accesso ad alcuni servizi (es. smaterializzazione dei servizi pubblici, postali, bancari, ecc); tale flessione sarebbe più accentuata nelle città metropolitane (caratterizzate da una maggiore potenziale diffusione del lavoro a distanza) e nel Mezzogiorno (a causa delle più sfavorevoli tendenze demografiche);*

- *la richiesta di servizi di mobilità (la ripartizione modale) potrebbe mutare e, in particolare l’aumento della popolazione over 65 richiederà sempre più servizi di mobilità dedicati (con la necessità di una massiva e preventiva campagna di alfabetizzazione per queste categorie che, storicamente, sono meno inclini ai servizi di mobilità più innovativi) e la quota degli spostamenti non sistematici potrebbe rendere ancora più necessaria lo sviluppo di un sistema di mobilità più capillare e integrato;*

- *la lunghezza degli spostamenti delle persone potrebbe tanto aumentare – se la tendenza osservata della crescita di domanda tra Comuni peri-urbani dovesse rafforzarsi, ad esempio perché la diffusione del lavoro da remoto potrebbe portare a una maggiore preferenze per le aree periferiche nelle scelte residenziali – che diminuire se modelli urbanistico-sociali come quello della “la città di 15 minuti” dovessero diffondersi anche nel nostro Paese.*

- **Evoluzione del mondo del lavoro**

Il calo e l’invecchiamento della popolazione implicano conseguenze non trascurabili anche per il mercato del lavoro nazionale in termini di incontro tra domanda e offerta sia dal punto di vista quantitativo (carenza di candidati) che della rispondenza dei profili alle necessità dei vari settori lavorativi (scarsa adeguatezza delle competenze e conseguente rischio di disallineamento tra competenze e mansioni svolte).

Cassa Depositi e Prestiti (2023), evidenzia come nel 2022 il 41% delle assunzioni totali ha incontrato difficoltà di reperimento di candidati; lo studio stima al 2030 una contrazione del numero di lavoratori a più bassa qualifica, soprattutto nella fascia d’età tra i 35 e i 54 anni e in modo maggiore il Mezzogiorno e il Nord-Ovest. In parallelo, si prevede una crescita per i lavoratori più qualificati, soprattutto per gli over50 e nel Nord Italia, con probabili necessità di adattamento delle competenze rispetto alle esigenze del mercato. CDP (2023) individua due strategie per favorire l’incontro domanda/offerta, in primo luogo un ricorso più diffuso all’automazione, in particolare per attività ripetitive e prevedibili, insieme con la promozione di politiche migratorie che favoriscano integrazione e formazione dei nuovi residenti. In parallelo, si rende necessario allineare le competenze dei profili ad alta scolarizzazione rispetto alle esigenze di imprese e istituzioni.

Un recente report del McKinsey Global Institute (MGI, 2023), evidenzia tre fattori in grado di modificare il mondo del lavoro: l’automazione, gli investimenti infrastrutturali, in particolare quelli per la transizione ecologica, tendenze di lungo periodo quali l’invecchiamento della popolazione, gli investimenti in tecnologie, la crescita del commercio elettronico e del lavoro da remoto. Il report analizza il mercato del lavoro statunitense e i potenziali impatti dell’automazione su vari settori e fornisce interessanti elementi per comprendere le possibili implicazioni di una maggiore automazione delle attività lavorative e i cambiamenti sulle modalità di lavoro, sull’occupazione e sulla produttività. Lo studio stima come “entro il 2030, le attività che rappresentano fino al 30% delle ore lavorate attualmente nell’economia statunitense potrebbero essere automatizzate” e che tale tendenza è accelerata dall’Intelligenza artificiale (IA) generativa. Tuttavia, i potenziali impatti sul mercato del lavoro derivanti da una maggiore automazione sono differenziati tra le diverse categorie di lavoratori; se per le professioni legate al settore scientifico, ingegneristico, tecnologico, medico e legale l’impatto, in termini di riduzione di lavoratori, sarà contenuto e l’automazione potrebbe tradursi in un miglioramento delle modalità lavorative, diversamente, altre categorie, quali supporto per uffici, servizio clienti, ristorazione risultano potenzialmente più a rischio.

Elementi territoriali e aspetti abitativi

• **La struttura urbana del territorio lombardo**

Lo studio di Polis-Lombardia (2023) fornisce un quadro immediato della concentrazione demografica in Lombardia che vede, a fronte di una popolazione di circa 10 milioni di persone, soltanto quattro comuni con più di 100.000 abitanti – Milano, Brescia, Monza e Bergamo – e 1.077 comuni con meno di 5.000 abitanti (oltre il 70% dei comuni lombardi).

In termini di incidenza della popolazione residente, ai quattro comuni maggiori si aggiungono le città medie con funzioni di capoluogo e alcuni comuni rilevanti in termini demografici quali Busto Arsizio, Sesto San Giovanni, Cinisello Balsamo, Vigevano, Legnano, Gallarate e Rho. Nella figura che segue è *possibile apprezzare (in negativo) il fenomeno di regionalizzazione urbana che interessa non solo il sistema metropolitano milanese, ma tutto l'asse pedemontano e di "alta" pianura che va da Gallarate a Brescia. Allo stesso tempo si nota l'assetto di tipo più tipicamente "provinciale" delle altre città medie lombarde, con una parziale eccezione dei capoluoghi insubrici in quanto raggiunti dagli effetti della "esplosione metropolitana" milanese e brianzola (Polis-Lombardia, 2023).*

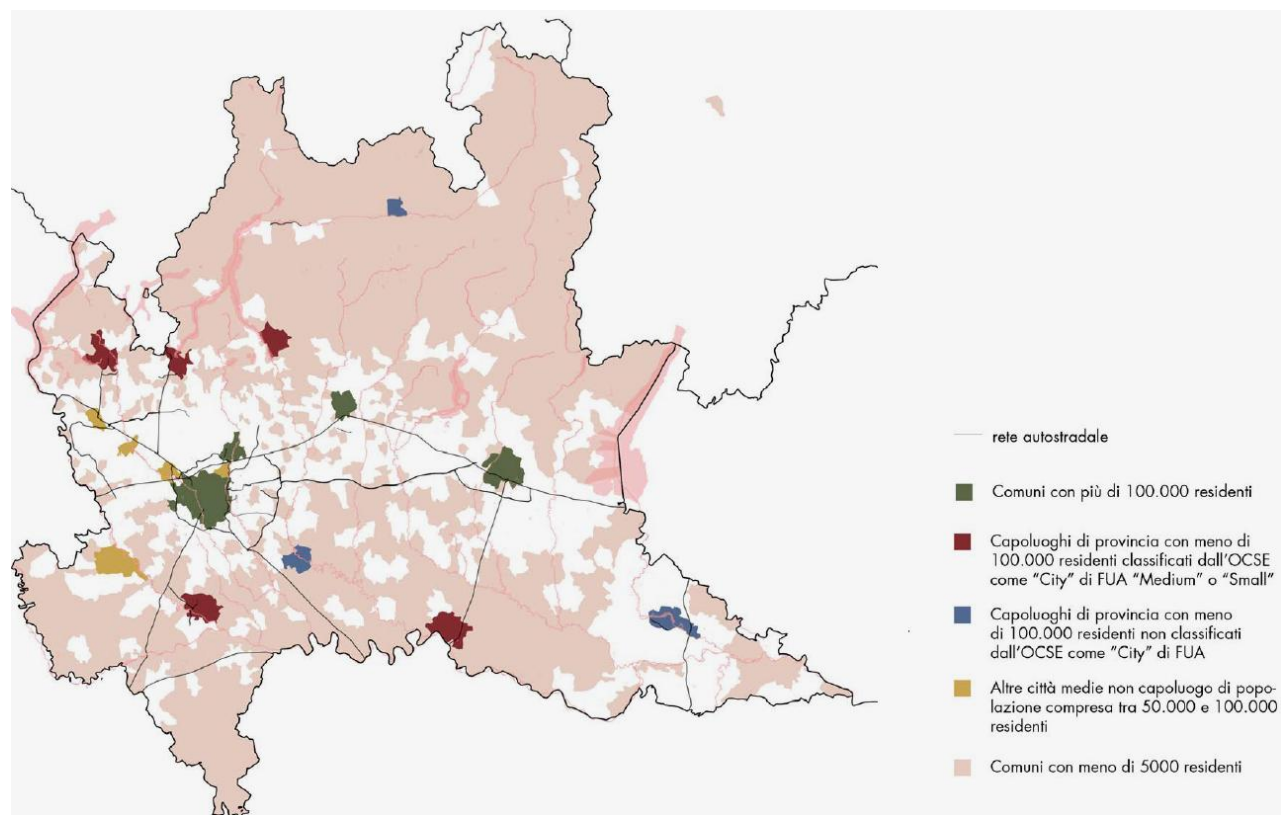


Figura 14 - Mappa sintetica delle città grandi e medie e dei piccoli comuni della Lombardia
(fonte: Polis-Lombardia, 2023)

- **Variazioni demografiche recenti**

Polis-Lombardia (2023), nell'analizzare la variazione della popolazione residente tra 2011 e 2019, evidenzia la perdita di popolazione per circa la metà (740) dei comuni lombardi in particolare per alcuni dei comuni di prima cintura di Milano caratterizzati da un recente processo di contrazione che fa seguito ad una lunga fase di crescita.

Le maggiori variazioni positive, in valore assoluto, non riguardano soltanto i comuni più popolosi ma anche alcuni comuni minori, in particolare in tutto il settore orientale della regione urbana che circonda la città di Milano.

Significative per andamento positivo sono i comuni di prima fascia a nord e ad est di Milano, e alcuni comuni che si collocano lungo i principali corridoi infrastrutturali, come nel caso del tratto lombardo della Strada europea E62, la A4 Serenissima e la A35 Brebemi, consolidando ulteriormente i territori del nord-est della regione lombarda.

Le variazioni positive in termini percentuali segnalano una crescita della prima cintura di Pavia e di alcuni comuni collocati attorno ai laghi prealpini e mostrano soprattutto una tendenza dei capoluoghi nel drenare risorse ai territori limitrofi.

Le variazioni negative, invece, si evidenziano in termini assoluti in tutte le aree interne lombarde, incluse la Lomellina e il Basso Mantovano, ma in termini relativi soprattutto nei territori montani tra le province di Lecco, Bergamo e Sondrio in cui è possibile osservare intere valli montane con andamenti negativi.

- **Auto-contenimento dei comuni lombardi**

L'indice di auto-contenimento è calcolato dividendo i movimenti interni a ciascun comune per motivi di lavoro con la somma dei movimenti interni e in uscita e restituisce la capacità di ciascun comune di trattenere al proprio interno i propri residenti che lavorano.

Si tratta quindi di un indicatore utile per verificare il livello della domanda di lavoro che è soddisfatta grazie alla presenza di unità locali nei comuni di residenza (valori bassi indicano comuni che generano flussi in uscita per motivi di lavoro).

La figura sotto, tratta da Polis-Lombardia (2023) evidenzia per la parte del Sud Milano e, in misura minore, per la porzione settentrionale della Città Metropolitana di Milano un valore basso di tale indice ad indicare la forte influenza di Milano.

Diversamente, i valori più alti si registrano nella parte orientale della regione, a testimonianza di un tessuto produttivo industriale e agricolo che probabilmente garantisce un'offerta di posti di lavoro significativa. Lo stesso fenomeno si osserva in alcune valli della provincia di Brescia e di Bergamo.

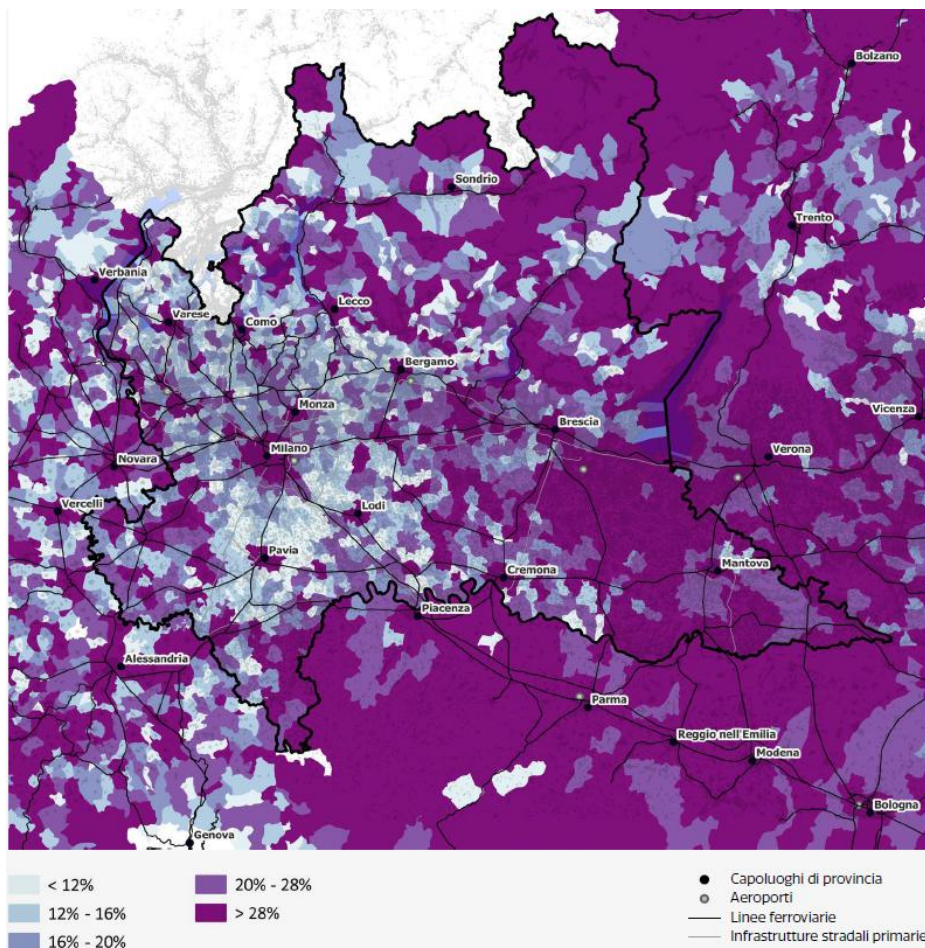


Figura 15 - Auto-contenimento su dati ISTAT 2019
(fonte: Polis-Lombardia, 2023)

• Il contesto abitativo

Polis-Lombardia (2023), nell'analizzare i dati 2019, evidenzia come il 18% delle abitazioni occupate in Regione Lombardia risultino in affitto, dato in linea con quello del 2011.

In particolare, aree della regione (l'area montana, buona parte della CMM e delle province pedemontane) sono caratterizzate da una scarsa dominanza dell'affitto, diversamente, nei capoluoghi e nei centri urbani posizionati lungo le principali linee infrastrutturali, la quota di affitto supera il valore medio regionale e *testimonia una presenza significativa di questo titolo di godimento che può essere da un lato un indicatore di potenziali condizioni di povertà, dall'altro del livello di attrattività per popolazioni che si stabilizzano temporaneamente per ragioni di lavoro o di studio.*

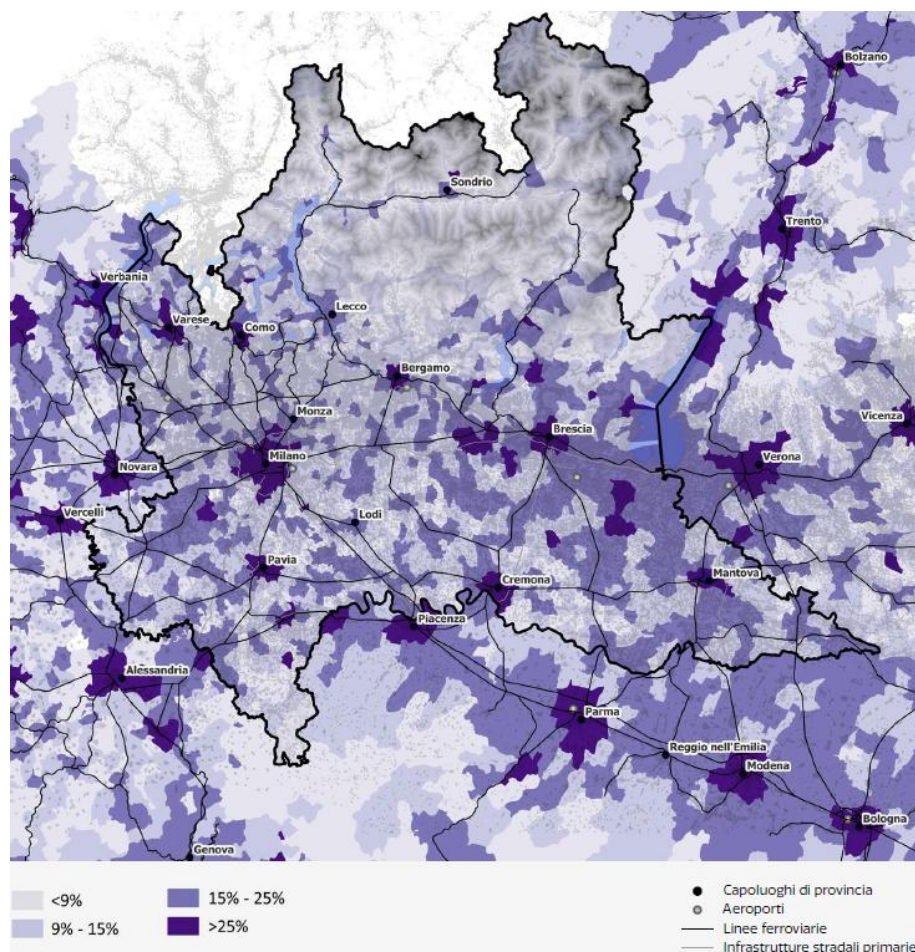


Figura 16 - Titolo godimento: affitto

(fonte: Polis-Lombardia 2023, elaborazioni dati ISTAT censimento permanente 2019)

- **Polarità regionali**

Con la revisione del Piano territoriale regionale (PTR), con l'obiettivo di sostenere e rafforzare lo storico sistema policentrico regionale, vengono individuati 66 nuovi poli di sviluppo regionale (che si aggiungono ai 12 capoluoghi di provincia), alcuni dei quali anche in aree svantaggiate.

Il PTR promuove politiche di coesione oltre che in ambito europeo e interregionale, anche all'interno del territorio regionale sostenendo lo storico policentrismo lombardo mediante azioni di riequilibrio e rafforzamento del ruolo di attrazione di Milano e della sua area metropolitana in connessione con le altre polarità regionali, provinciali e sub-provinciali.

Nel documento PTR Documento di piano (2022) viene richiamato l'assetto multipolare della Lombardia che comprende:

- la conurbazione della fascia pedemontana dove la produzione economica sfrutta i vantaggi dell'agglomerazione urbana e rende necessarie più che altrove un'efficiente erogazione dei servizi e una progressiva diffusione di qualità urbana, affinché i benefici della concentrazione controbilancino i costi da congestione.
- Il sistema metropolitano lombardo dove emerge al rango più elevato Milano, con ruolo di traino di tutto il sistema Regione e principale Competitor nella sfida mondiale tra metropoli e aree urbane.
- i poli di Brescia e dell'asse del Sempione che assurgono rilevanza a scala europea, per i caratteri di dinamicità e per il sistema di relazioni che li contraddistinguono.
- gli storici elementi ordinatori dei capoluoghi di provincia (Bergamo, Monza-Brianza, Como, Lodi, Mantova, Cremona, Pavia, Sondrio, Varese, Lecco) e alcuni sistemi territoriali di rilievo per l'intensità delle relazioni o per le funzioni territoriali svolte (la bassa Val Seriana, Rho e il rhodense, il Vigevanese/Abbiatense).

Come evidenziato dal documento PTR (2023), se da un lato le polarità storiche rimangono l'ossatura portante del sistema insediativo, l'analisi dell'evoluzione dei confini e della struttura del Sistema Metropolitano e dei mutamenti in atto nel tessuto produttivo, evidenziano la tendenza ad una ulteriore espansione delle aree di influenza del sistema, con spinte all'allargamento in direzione est-ovest ma anche nord-sud. È evidente la crescita di numerosi nuclei di condensazione e punti di rarefazione, attorno a nuove polarità. Le polarità emergenti si collocano a nord-ovest di Milano (La Fiera, il progetto del Parco della Scienza, del Sapere e dell'innovazione nell'ex sito EXPO 2015 e aeroporto di Malpensa) in un territorio già fortemente urbanizzato e nel triangolo Brescia-Mantova-Verona (attorno alle infrastrutture aeroportuali di Verona e Montichiari), un'area molto meno urbanizzata e molto più aperta e flessibile ad accogliere nuovi insediamenti. Un'altra polarità che sembra emergere si colloca nel triangolo Lodi-Crema-Cremona. Infine, Mantova, già polo di forte attrattività culturale, si sta attrezzando per diventare anche un polo energetico di rilievo nazionale, per cui la sua posizione può giocare un ruolo nel rinforzare il polo Brescia-Garda.

• **Organizzazione e luoghi del commercio**

Il Programma Pluriennale per lo Sviluppo del Settore Commerciale (PPSSC), approvato con Deliberazione n. XI/2547, contiene le scelte programmatiche per il settore e fornisce un quadro del contesto economico all'interno del quale si muovono gli operatori del commercio insieme con la descrizione della struttura imprenditoriale del settore e le sue dinamiche.

A fine del 2019 in Lombardia, risultavano attive 190.845 imprese registrate relative alla categoria economica ATECO "Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di autoveicoli e motocicli".

Per quanto riguarda il commercio al dettaglio, negli ultimi anni si è registrata una generale contrazione, seppur in modo non uniforme, in quasi tutte le province, ad esclusione della città metropolitana di Milano. Questi cambiamenti mostrano un settore in profonda mutazione costretto ad innovarsi per rispondere alla sempre maggior crescita delle forme non tradizionali di vendita (come, ad esempio, l'eCommerce) e per intercettare le mutate esigenze dei consumatori quali: apertura prolungata dei punti vendita, assistenza ante e post-vendita, informazione, shopping experience, etc.

Il PPSSC fornisce un quadro, di seguito brevemente richiamato, delle tendenze evolutive del settore del commercio italiano e soprattutto lombardo:

- apertura di nuove centralità del commercio e del tempo libero che rappresentano "polarità commerciali"³ dotate di molteplici funzioni e servizi;

³ Per polarità commerciali si intendono quelle strutture che, per la loro dimensione o specificità gravitazionale, presentano una grande attrattività potenziale. Questa attrattività è ridimensionata dalla presenza sul territorio di altre strutture simili nella tipologia dei prodotti e nei servizi erogati.

- tendenza degli operatori ad ampliare alcune delle polarità già esistenti, nell'ottica di un loro rilancio su di un mercato sempre più competitivo che riduce il loro ciclo di vita (in media di 15 anni) e che porta alla chiusura delle strutture meno competitive (nel 2018 si è registrata in Italia la chiusura di 10 centri commerciali).
- tendenza sempre maggiore dei consumatori a utilizzare canali e dispositivi differenti per effettuare acquisti e conseguente adattamento da parte degli operatori che affiancano al canale di vendita tradizionale anche quello online con possibilità di ritiro in negozio o presso i locker posizionati in luoghi di passaggio;
- evoluzione dei format distributivi e mutate strategie localizzative dei punti vendita della GDO (grande distribuzione organizzata) correlata alle nuove esigenze e alle abitudini dei consumatori con la sperimentazione di formati di medie e piccole dimensioni che nascono con l'obiettivo di intercettare i flussi e non di attrarli e tendenza al ritorno dei punti vendita della GDO nei centri urbani e/o in prossimità ad importanti nodi del trasporto pubblico (come le stazioni ferroviarie) o ad importanti servizi di interesse sovracomunale (ospedali, università, tribunali, etc.)
- crescita continua del canale di vendita discount della GDO alimentare
- integrazione della funzione commerciale con altri tipi di attività, legati all'intrattenimento, alla cultura e alla somministrazione di alimenti e bevande.

Fattori che influenzano le scelte di trasporto

- **Incidenza del costo dei trasporti**

I dati del Ministero dell'economia e delle finanze permettono di analizzare a livello comunale del reddito imponibile medio dell'anno 2021. I valori si concentrano intorno ai 22.000 euro e variano da un minimo di 7.300 euro a un massimo di 48.400 euro

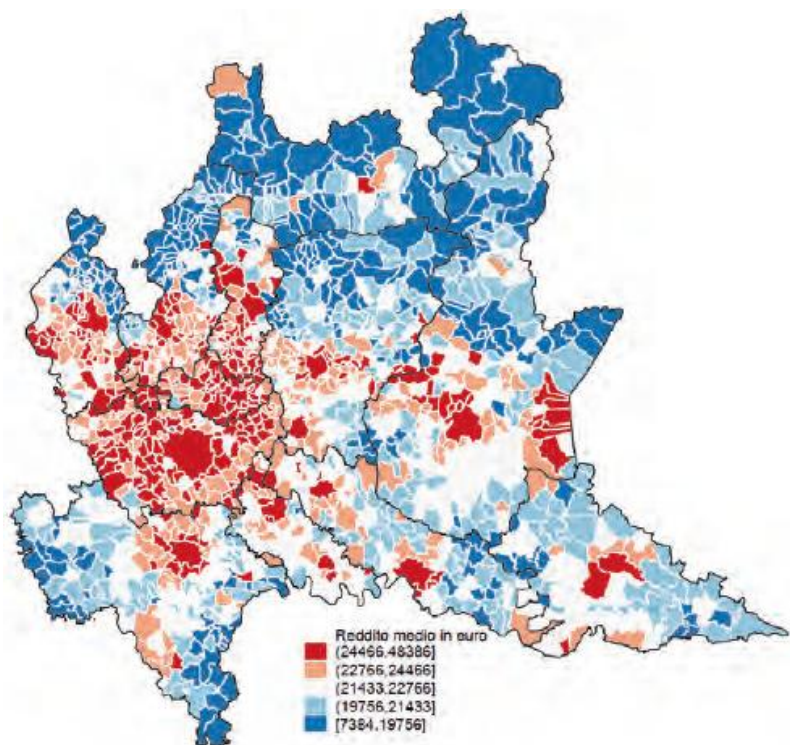
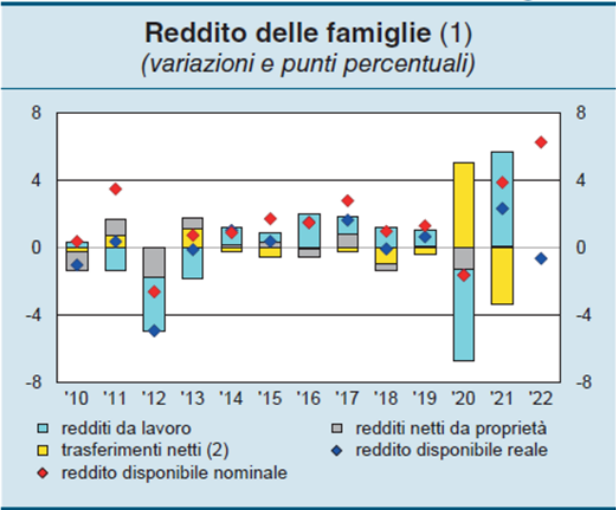


Figura 17 Reddito imponibile medio, comuni lombardi, dichiarazione 2022 [Fonte: PoliS-Lombardia (2023c)]

I redditi medi più bassi (inferiori a 22.000 euro) si concentrano nelle province di Sondrio, Mantova e Pavia e nelle aree settentrionali di Bergamo, Como e Brescia. I redditi medi più elevati si registrano nei comuni della città Metropolitana di Milano e della provincia di Monza e Brianza.

Come evidenziato dalla Banca d'Italia (2023), nel 2022 il reddito delle famiglie lombarde ha beneficiato dei miglioramenti del mercato del lavoro, ma il potere di acquisto si è lievemente ridotto a causa della concomitante crescita dei prezzi. L'aumento dei consumi è stato significativo anche se non sono recuperati i livelli precedenti all'emergenza sanitaria COVID.



Fonte: elaborazioni su dati Istat, *Conti economici territoriali e Prometeia* (per il 2022). Cfr. nelle *Note metodologiche. Rapporti annuali regionali sul 2022* la voce *Reddito e consumi delle famiglie*. (1) Variazioni del reddito disponibile delle famiglie consumatrici residenti in regione e contributi. I valori per il 2022, basati su dati di fonte Prometeia, sono relativi al totale delle famiglie consumatrici e produttrici. I contributi delle componenti, rappresentati dalle barre, si riferiscono al reddito reale. – (2) I trasferimenti corrispondono alle prestazioni sociali e ad altri trasferimenti alle famiglie, al netto dei contributi sociali e delle imposte correnti sul reddito e sul patrimonio.

Figura 18 - Variazione del reddito delle famiglie lombarde
[Fonte: Banca d'Italia (2023)]

Nel 2022 il reddito delle famiglie lombarde è salito del 6,3% beneficiando dell'espansione dell'occupazione. La crescita dei prezzi ne ha eroso il potere di acquisto e, in termini reali, il reddito è diminuito dello 0,6%.

A livello nazionale le spese obbligate delle famiglie italiane continuano ad aumentare. Secondo una stima dell'Ufficio studi della CGIA di Mestre⁴ riferita al 2021, gli acquisti per gli alimentari/bevande, per i trasporti e per la casa sono stati, sul totale della spesa mensile media di una famiglia italiana, pari al 59,6 per cento. In

⁴ Ufficio studi CGIA News del 14 gennaio 2023

termini monetari vuol dire che, a fronte di una spesa mensile media pari a 2.016 euro, 1.202 euro l'anno scorso sono stati "assorbiti" dagli acquisti obbligati: di cui 265 euro per benzina-gasolio e spese su mezzi pubblici; 425 euro per la manutenzione della casa e per le bollette di luce-gas-spesse condominiali e, infine, 511 euro per il cibo e le bevande analcoliche. A causa del rincaro dei prezzi registrato l'anno scorso, rispetto al 2021 si ipotizza che l'incidenza di questa tipologia di spesa sia cresciuta di 3,8 punti percentuali

Tra il 2021 e il 2022, le uscite per le spese obbligate della famiglia media italiana, sono incrementate di 171 euro (+16,6 per cento). Diversamente, quelle complementari (o consumi commercializzabili) languono. Nonostante nel 2022 l'aumento medio dell'inflazione si sia attestato attorno all'8 per cento, in termini assoluti l'incremento di questa tipologia di spesa si stima nullo.

ANNO 2021 (dati in euro)	Nord- ovest	Nord- est	Centro	Sud	Isole	ITALIA
(A) Alimentari e bevande analcoliche	472	454	467	484	473	470
(B) Abitazione, acqua, elettricità, gas e altri combustibili (*)	379	357	326	245	228	319
(C) Trasporti	286	277	236	176	195	241
SPESA per CIBO, CASA e TRASPORTI (A+B+C) = D	1.136	1.087	1.029	905	896	1.030
(E) TOTALE SPESA MENSILE FAMIGLIE (*)	2.063	2.013	1.859	1.531	1.558	1.845
inc. % SPESA per CIBO, CASA E TRASPORTI su SPESA TOTALE (D/E x 100)	55,1%	54,0%	55,3%	59,1%	57,5%	55,8%

Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Istat

(*) Spesa media mensile delle famiglie al netto dei fitti figurativi che rappresentano solamente una componente non monetaria ovvero il costo che le famiglie che vivono in una abitazione di proprietà (oppure usufrutto/uso gratuito) dovrebbero sostenere per prendere in affitto una unità abitativa con le stesse caratteristiche. Dunque i fitti figurativi non sono stati considerati sia nell'aggregato (B) relativo all'abitazione di cui farebbero parte che nell'aggregato (E) della spesa totale.

Figura 19 - Spesa mensile famiglie
[Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Istat]



Figura 20 - Andamento incidenza percentuale spese obbligate
[Elaborazione Ufficio Studi CGIA su dati Istat]

(*) 2022 stimato ipotizzando che, nell'anno scorso la spesa:

- per Cibo, Casa e Trasporti sia stata uguale in volumi al 2021 e sia aumentata, come importo, secondo l'inflazione calcolata dall'Istat (media 11 mesi del 2022 su stesso periodo del 2021);
- complementare (spesa totale meno per Cibo, Casa e Trasporti) si sia mantenuta la stessa come importo (mentre si sia ridotta in termini reali, quindi con un consumo inferiore in termini di quantità).

L'indagine ISTAT sulle *Spese delle famiglie* relativa al 2021 che rileva i comportamenti di spesa delle famiglie residenti in Italia e analizza i risultati in base a caratteristiche sociali, economiche e territoriali, sottolinea un'incidenza media della voce trasporti intorno all'11%, variabile in base alla tipologie di famiglie con un valore minimo per quelle composte da persone sole e coppie con più di 65 anni, in considerazione della tendenza all'invecchiamento della popolazione, fino a valori più elevati per coppie con figli.

Tabella 5 Spesa media mensile familiare (fonte: ISTAT dataset spese e consumi)

Tipo dato	Spesa media mensile familiare (in euro)											
Territorio	Nord											
Periodo	2021											
Tipologia familiare	Totale FAMIGLIE	Persona sola 18-34 anni	Persona sola 35-64 anni	Persona sola 65 anni o +	Coppia senza figli con persona di riferiment o 18-34 anni	Coppia senza figli con persona di riferiment o 35-64 anni	Coppia senza figli con persona di riferiment o 65 anni o +	Coppia con 1 figlio	Coppia con 2 figli	Coppia con 3 figli o +	Mono genitore	Altre tipologie
Coicop												
01: prodotti alimentari e bevande analcoliche	464,12	254,84	312,67	302,75	417,99	474,08	514,87	578,95	647,76	741,06	467,92	566,47
0111: pane e cereali	79,2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0112: carni	94,06	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0113: pesci e prodotti ittici	36,89	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0114: latte, formaggi, uova	61,38	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0115: oli e grassi	13,97	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0116: frutta	45,09	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0117: vegetali	63,32	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0118: zucchero, confetture, miele, cioccolato e dolci	19,76	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0119: prodotti alimentari n.a.c.	14,18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0121: caffè, tè, cacao	14,99	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
0122: acque minerali, bevande analcoliche, succhi di frutta e verdura	21,28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NON FOOD: non alimentari	2209,65	1637,27	1790,15	1518,61	2570,43	2446,92	2272,11	2691,99	2983,87	2894,56	2041,7	2273,25
02: bevande alcoliche e tabacchi	47,03	35,98	43,92	21,61	53,65	68,37	47,42	58,83	57,28	56,78	43,64	56,53
03: abbigliamento e calzature	101,8	82,36	79,28	35,91	126,99	105,49	77,77	140,66	185,02	202,37	101,73	98,11
04: abitazione, acqua, elettricità, gas e altri combustibili	1001,24	753,41	870,83	908,46	960,73	1020,33	1161,01	1068,61	1137,88	1100,13	895,61	1030,3
05: mobili, articoli e servizi per la casa	123,98	85,2	79,33	116,61	141,58	128,61	118,97	163,08	162,1	150,5	110,11	123,39

06: servizi sanitari e spese per la salute	129,18	46,11	84,23	104,45	120,86	145,78	177,79	143,01	161,45	141,43	119,56	144,44
07: trasporti	282,18	234,59	224,49	96,41	411,39	371,78	240,32	410,93	439,43	405,51	265,23	281,44
08: comunicazioni	56,45	38,78	40,45	35,4	64,09	58,45	55,6	71,63	82,52	85,21	55,93	66,75
09: ricreazione, spettacoli e cultura	120,1	85,55	87,84	50,43	175,62	146,61	110,9	154,72	198,76	207,78	114,66	119,25
10: istruzione	18,37	10,04	4,29	..	7,73	7,82	0,9	35,96	62,32	63,46	21,41	15,42
11: servizi ricettivi e di ristorazione	130,06	134,48	119,62	37,71	250,71	155,76	85,48	181,07	222,2	223,26	116,51	119,06
12: -- altri beni e servizi	199,25	130,78	155,9	111,13	257,09	237,92	195,94	263,49	274,91	258,14	197,32	218,48
TOTALE	2673,76	1892,11	2102,83	1821,36	2988,42	2921	2786,98	3270,95	3631,63	3635,62	2509,62	2839,72

Dati estratti il 9 aprile 2024 – 10:33 UTC (GMT) da I.Stat

Legend:

0: il dato non raggiunge la metà della cifra minima considerata

Percentuale TRASPORTI	11 %	12 %	11 %	5 %	14 %	13 %	9 %	13 %	12 %	11 %	11 %	10 %
-----------------------	------	------	------	-----	------	------	-----	------	------	------	------	------

- **Sport, turismo e tempo libero**

Il cicloturismo è una forma di turismo attivo basata sull'utilizzo prevalente della bicicletta per gli spostamenti, spesso integrata con altri mezzi di trasporto, come tram e treno, per favorire l'intermodalità. Si rivolge in particolare a un pubblico interessato al contatto diretto con l'ambiente, alla ricerca di un'esperienza di viaggio sostenibile, autentica e ricca di contenuti.

La pandemia da Covid-19 e gli accadimenti geopolitici verificatisi negli ultimi anni hanno avuto e continuano ad avere un impatto significativo sul turismo a livello mondiale. Il recupero iniziato nell'estate del 2021, in concomitanza con il miglioramento della situazione epidemiologica, è continuato negli anni successivi sia a livello globale che nazionale.

Si sono registrate interessanti evoluzioni nei comportamenti dei turisti che riguardano le destinazioni, le modalità di alloggio (tipologia di struttura, durata dei pernottamenti, propensione alla spesa.) e, più in generale, una maggiore flessibilità nelle decisioni. Una delle principali tendenze registrate è il costante aumento dell'interesse e della sensibilità in larghi strati della popolazione verso forme di turismo più sostenibili, attive, sane e rispettose dell'ambiente.

Il nostro Paese è ricco di ambienti di straordinaria importanza naturalistica, in parte ancora da valorizzare. Questi luoghi sono meta dell'emergente turismo naturalistico, un tipo di viaggio per chi ha un particolare interesse per l'ambiente ed è alla ricerca della possibilità di fare un'esperienza di immersione nella natura, beneficiando della vista di un paesaggio, del contatto con ecosistemi intatti o dell'osservazione del patrimonio faunistico. Ad esso si affianca il tema dello Sport declinato al mondo del turismo: due settori diversi, che incrociandosi, hanno permesso la nascita di un segmento di mercato con caratteristiche uniche e nel quale si inserisce il cicloturismo come punto di incontro tra la scoperta dei paesaggi naturali più belli e il piacere di fare attività fisica all'aria aperta.

Secondo il rapporto "Viaggiare con la bici 2025: 5° Rapporto sul cicloturismo", a cura di ISNART – Legambiente, redatto sulla base dei risultati delle indagini campionarie realizzate nell'ambito dell'Osservatorio sull'Economia del Turismo delle Camere di commercio, emerge come nel 2024 lo sport abbia motivato oltre 1 turista su 4 tra quanti hanno trascorso una vacanza in Italia, salendo al 5° posto nella graduatoria complessiva delle motivazioni di scelta, dopo la cultura, le bellezze naturalistiche, il desiderio di relax e il rapporto qualità-prezzo. Tra i vari sport, in seguito a quelli di montagna e al trekking, si posiziona il cicloturismo, che nel tempo ha visto costantemente crescere il relativo cluster di domanda turistica.

Il cicloturismo oggi è una voce "forte e chiara" dell'offerta turistica del Paese, che sta innescando un circuito virtuoso tra una domanda sempre più attenta, caratterizzata da interessi trasversali e una capacità di spesa medio-alta, e un'offerta di servizi che vanno specializzandosi, così da rendere il cicloturismo uno dei nuovi turismi di punta in ambito esperienziale ed emozionale. Dal lato della domanda, l'Osservatorio restituisce la stima di 89 milioni di presenze cicloturistiche nel 2024, oltre il 10% delle presenze complessive registrate in Italia, tra strutture ricettive e abitazioni private, con una variazione percentuale significativa del +54% sul 2023. La spesa dei turisti su due ruote nel 2024 durante la vacanza è stata di quasi 9,8 miliardi di euro (spese effettuate sul territorio, escluso il viaggio) con un deciso incremento rispetto al 2023 (var. % 76,4%).

Il cicloturista emerge come un target associato a buone possibilità economiche e, perciò, sensibile all'offerta quali-quantitativa del territorio.

Dal punto di vista delle principali caratteristiche del profilo dei cicloturisti che hanno percorso le ciclovie italiane nel 2024, risulta quanto segue:

- prevalenza di cicloturisti di sesso maschile, quasi tutti svolgono una professione e presentano una situazione economica almeno medio-alta (quindi potenzialmente alto-spendenti). Circa la metà (47,7%) ha un'età compresa tra i 30 e i 44 anni, i c.d. millennial;
- chi viaggia in Italia "su due ruote" lo fa prevalentemente in coppia o in solitaria, sceglie un viaggio prevalentemente ad indirizzo culturale (44,6%) con particolare focus sulla visita dei centri storici;

- la maggior parte (63,1%) si affida ad internet per la scelta della destinazione ma, una buona parte (52,7%) ascolta anche i consigli di amici e conoscenti. Il 97,4% pianifica in autonomia la propria esperienza di viaggio;
- la durata media del soggiorno è tendenzialmente breve, compresa tra 1 e 3 notti per circa il 65% dei turisti, ai quali si aggiunge quasi 1 cicloturista su 3 che si allontana da casa per 4-6 notti. Inferiore la permanenza media rispetto alla rilevazione estiva 2023, coerentemente con il periodo autunnale di rilevazione svolta nel 2024;
- emerge infine il profilo di un turista attivo e consapevole, che sa ciò che vuole e dove cercarlo, preparando e programmando per tempo la propria vacanza.

Nell'ambito dell'indagine campionaria, nell'autunno 2024 è stato effettuato un sovra-campionamento regionale su 2.450 cicloturisti lungo 10 ciclovie in altrettante Regioni così da integrare l'analisi nazionale con l'approfondimento declinato su macro-tematiche.

Il 65,6% ha dichiarato di aver scelto una specifica ciclovia poiché ben mantenuta, dato che ci ricorda l'importanza della corretta programmazione e gestione dei lavori di manutenzione delle ciclovie stesse; il 61% ha optato per un percorso immerso in paesaggio suggestivo in linea con l'interesse per cultura e natura, entrambi godibili in bicicletta proprio grazie a strategici percorsi cicloturistici. Di rilievo risultano anche la possibilità di pedalare in relax (39,5%), la chiarezza della segnaletica direzionale (29,9%) e la sicurezza dell'ambiente (19,5%).

Di seguito si riportano i principali punti di forza emersi dall'approfondimento:

- Utenza cicloturistica nazionale consolidata
- Qualità dell'offerta enogastronomica a destinazione e ospitalità delle comunità locali
- Contesto naturale e bellezze paesaggistiche
- Cicloturisti soddisfatti e attivazione di un efficace passaparola online e face-to-face
- Buona manutenzione dei percorsi ciclabili

Insieme con le maggiori aree di miglioramento:

- Scarsa utenza internazionale per la quale si consiglia di attivare azioni promozionali mirate
- Potenziamento dell'offerta di trasporti locali al fine di favorire l'intermodalità tra bicicletta, treni e altri mezzi di trasporto
- Migliorabilità della segnaletica, delle indicazioni e delle info a disposizione
- Ampliamento dell'offerta di punti di ristoro e di riparo
- Implementazione dei punti di soccorso per emergenze
- Predisposizione di applicazioni per smartphone per una fruizione «smart» del territorio

Per quanto riguarda i servizi cicloturistici considerati necessari dagli intervistati, risulta:

- Basilari/primari:
punti di rifornimento acqua (77,3%);
punti di ristoro e riposo (56,8%);
punti di primo soccorso (49,2%).

- Informativi:
segnaletica dedicata (68,9%);
punti informativi (43,5%);
mappe (55,6%).
- Tecnici:
noleggio bici (31,7%);
rimessaggio bici sicuro (54,6%);
ciclofficine (21,6%).

Si riporta infine un set di proposte contenuto nel documento “Viaggiare con la bici 2024: 4° Rapporto sul cicloturismo” a cura di ISNART e Legambiente basato sul monitoraggio e analisi dello sviluppo del fenomeno cicloturistico nell’ultimo quadriennio:

- qualità e sicurezza infrastrutturale, ma anche tutela “culturale” che spinga nella direzione di una maggior tutela dell’utenza fragile (pedoni, cicloamatori, cicloturisti) sulle strade;
- sviluppo di nuovi percorsi ciclabili secondo un disegno che metta in relazione e valorizzi la fruizione cicloturistica integrata dei centri storici e della rete di percorsi extra-urbani;
- selezione e messa a fattor comune delle migliori prassi;
- importanza di una strategia di comunicazione specifica e coordinata;
- politica fiscale per la filiera del ciclo italiana;
- investire nella crescita qualitativa complessiva del sistema di offerta, a partire dall’adozione di alcuni standard internazionali di qualità per le professionalità di riferimento nel settore;
- una politica promozionale e di governance coordinata per il segmento del turismo attivo.

Di interesse anche il rapporto “State of the Cycling Tour Operators Industry (2024)” realizzato da *European Cyclists’ Federation (ECF)*, *Adventure Travel Trade Association (ATTA)* e *Cycle Summit (Global Network for Cycling Tour Operators)*, presentato in occasione della conferenza 2024 EuroVelo & Cycle Tourism.

Si tratta del primo studio condotto tra 245 operatori (69% dei quali europei) che organizzano, programmano o commercializzano pacchetti e servizi per il cicloturismo con l’obiettivo di indagare sullo sviluppo di questa forma di vacanza attiva, sulle diversità nei vari mercati, sui trend positivi e sulle principali sfide da affrontare. L’Italia è oggi la meta prediletta per il turismo in bicicletta, seguita da Francia e Germania⁵.

Il cicloturismo sta registrando una crescente diffusione e si conferma, anche per i prossimi anni, come una modalità di vacanza in grado di attrarre nuovi segmenti di utenza. In questo contesto, il ruolo dei tour operator e delle destinazioni risulta strategico attraverso la progettazione di itinerari in grado di favorire una scoperta lenta, autentica e profonda dei territori attraversati.

⁵ <https://fiabitalia.it/cicloturismo-italia-la-destinazione-piu-richiesta/>

Il cicloturismo ha assunto una rilevanza tale da diventare una leva di sviluppo per l'attrattività a livello nazionale, come si evince dal **Piano Strategico del Turismo 2023 – 2027** redatto dal Ministero del Turismo che dedica una sezione del documento alla declinazione delle linee programmatiche tra cui:

- collaborazione interistituzionale per realizzare le infrastrutture necessarie allo sviluppo del cicloturismo in Italia in linea con il piano generale della mobilità ciclistica urbana ed extraurbana 2022-2024 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- progettare con l'Unione Europea i collegamenti a ciclovie internazionali;
- definire standard nazionali e omogenei per la qualificazione di “bike hotels” delle strutture ricettive in collaborazione con la FCI (Federazione Ciclistica Italiana) e le Regioni
- effettuare il censimento delle ciclovie e dei percorsi permanenti esistenti o in via di realizzazione creando un data base digitale fruibile in rete;
- realizzazione di una mappatura digitale dei percorsi su piattaforme nazionali “accessibili” e integrazione nel Digital Hub nazionale di strumenti multimediali e multilingua per fornire al cicloturista tutte le informazioni necessarie per la sua esperienza (accessibili con Qr code).

Cicloturismo in Lombardia

Il “Piano per lo sviluppo del turismo e dell'attrattività” approvato con D.C.R. 20 dicembre 2022 - n. XI/2687, indica tra le opportunità di sviluppo, il desiderio dei turisti di ricercare località minori, il turismo verde e all'aria aperta con un crescente interesse verso le produzioni locali, la possibilità di capitalizzare il brand Milano e le potenzialità legate alle Olimpiadi Milano-Cortina 2026. L'affermarsi di un turismo lento e attento al patrimonio culturale e paesaggistico è confermato anche da quanto emerge in merito alle tipologie di turismo su cui gli operatori del settore vorrebbero concentrarsi nei prossimi tre anni: turismo culturale e città d'arte, cicloturismo ed enogastronomia sono gli ambiti su cui c'è maggiore attenzione, seguiti da laghi, montagna e borghi, tipologie che, a loro volta possono favorire o richiedere la realizzazione di nuovi itinerari pedonali o ciclabili, anche alternative a nuove infrastrutture, in particolare nelle zone di interesse storico e/o di interesse ambientale.

Nell'ottica di attuare il superamento del fenomeno dell'overtourism e di sfruttare il potere attrattivo di Milano come focal point delle visite di turisti soprattutto internazionali, si sta cercando di promuovere Milano come base di partenza per esplorare i territori di grande valore raggiungibili in modo sostenibile dal capoluogo cercando anche di favorire l'aumento della permanenza del turista sul territorio regionale.

Il progetto di marketing territoriale lanciato nel 2023 “Lombardia Style” si muove anche in questo senso: l'obiettivo è infatti far conoscere il territorio a 360 gradi considerando leve turistiche nuove e di qualità quali i prodotti tipici, le esperienze uniche che è possibile vivere solo in Lombardia, l'artigianato, le produzioni tipiche che nascono e si fondono con paesaggi peculiari e di grande bellezza. In questo solco si vanno a valorizzare maggiormente i tipi di turismo lenti, come quello cicloturistico, che permettono di scoprire il territorio secondo un punto di vista originale e maggiormente autentico, immergendosi nella cultura locale.

D'altro canto, l'affermarsi di un turismo lento e attento al patrimonio culturale e paesaggistico è confermato anche da quelle che sono tendenze ormai consolidate: cicloturismo, turismo culturale, città d'arte ed enogastronomia sono gli ambiti su cui c'è maggiore attenzione, seguiti da laghi, montagna e borghi.

Per questo i progetti di promozione turistica e marketing territoriale in corso di realizzazione sostengono la promozione di itinerari turistici che si snodano tra i comuni capoluogo e i territori circostanti, in un viaggio alla scoperta delle peculiarità lombarde, che culminerà all'approssimarsi del grande evento Giochi Olimpici Invernali Milano Cortina 2026.

L'obiettivo principale consiste nell'investire per un lascito duraturo ovvero la legacy che l'evento olimpico lascerà sul territorio. Accrescere la visibilità della regione e delle destinazioni che la compongono, ognuna con le proprie caratteristiche e singolarità, rafforzando così la reputazione sul mercato nazionale ed internazionale con l'obiettivo di incrementare i flussi turistici e, conseguentemente, l'occupazione locale, oltre ad attrarre investimenti ed essere d'impulso per nuove relazioni commerciali, con un occhio attento sempre ai territori e alle comunità locali che ci vivono.

Secondo la dashboard sui dati regionali del Turismo predisposta da Polis, nel 2023 le presenze in Lombardia sono state di 47.748.475 turisti, con un aumento di oltre 4,5 milioni di presenze rispetto al 2022 e con una permanenza media di 3-4 giorni. Risulta netta la prevalenza di turisti tedeschi, inglesi e francesi, oltre che americani ed italiani, e la spiccata stagionalità primaverile-estiva.

Come indicato nell'ultimo documento strategico 2030 del progetto EuroVelo, investire nel cicloturismo porta ricadute positive sull'economia, soprattutto a livello locale e alle aree rurali. A differenza di altre forme di turismo, il cicloturismo guida le persone al di fuori delle principali città e attrazioni turistiche. Gli studi hanno anche dimostrato che i cicloturisti spendono giornalmente di più rispetto ad altre tipologie di turisti dato che sono più attivi, necessitano di pasti sostanziosi, e sono alla ricerca di comfort dopo una giornata in bicicletta.

Da un'analisi dei dati estratti dalla piattaforma Destinations di Datappeal, il sentiment medio delle tracce digitali relative ad alcuni tra i principali percorsi cicloturistici regionali (Greenway del Lago di Como, Ciclabile Sospesa nel Vuoto Limone del Garda, Greenway Voghera – Varzi, etc.) risulta essere molto alto (circa 90 punti su 100) con 93 punti di gradimento per la ciclovía di Desenzano del Garda, che risulta essere tra le preferite insieme all'anello del lago di Varese per numero di contenuti pubblicati online. I contenuti online risultano condivisi prevalentemente da italiani, tedeschi, inglesi, francesi e olandesi che danno particolare rilievo a fattori di gradimento come atmosfera, accoglienza e ristorazione, a conferma di come il cicloturismo risulti influenzato dalle caratteristiche peculiari del paesaggio e possa essere un volano per le imprese turistiche del territorio.

- **La diffusione e le potenzialità delle e-bike**

Durante il picco della pandemia, il mercato delle biciclette e, in particolare, di quelle a pedalata assistita, le cosiddette e-bike, ha registrato una crescita esponenziale in quanto alternativa di trasporto sicura e sostenibile, ideale per evitare i mezzi pubblici affollati, per mantenere la distanza sociale e per fare attività fisica.

I dati sul mercato della bicicletta in Italia di Confindustria ANCMA⁶ (Associazione Nazionale Ciclo Motociclo Accessori) evidenziano l'andamento crescente delle vendite di ebike negli ultimi anni a partire dal periodo pandemico, in particolare nel 2020 si è registrata una crescita del 44% rispetto all'anno precedente.

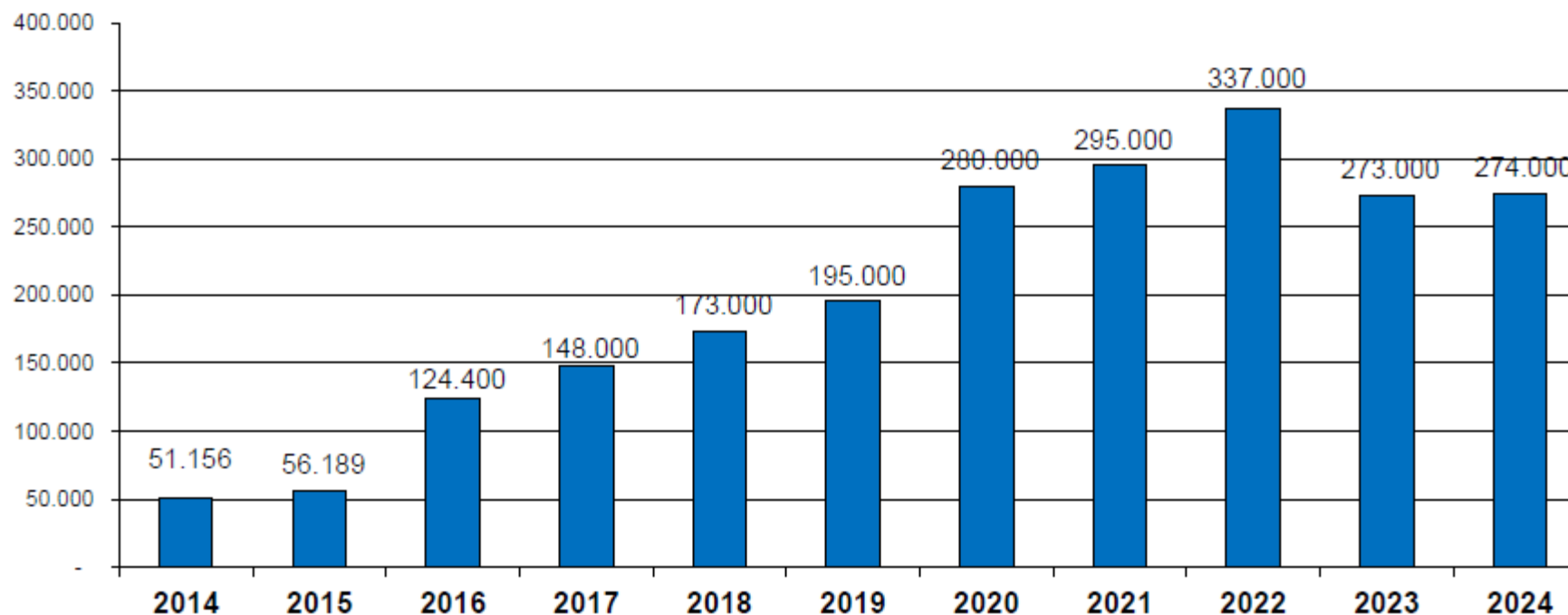


Figura 21 Vendite EPAC/EBIKE 2014/2024 - numero di pezzi (Fonte: ANCMA)

⁶ ANCMA, "Il mercato della bici in Italia, la fotografia di ANCMA - dati 2024"

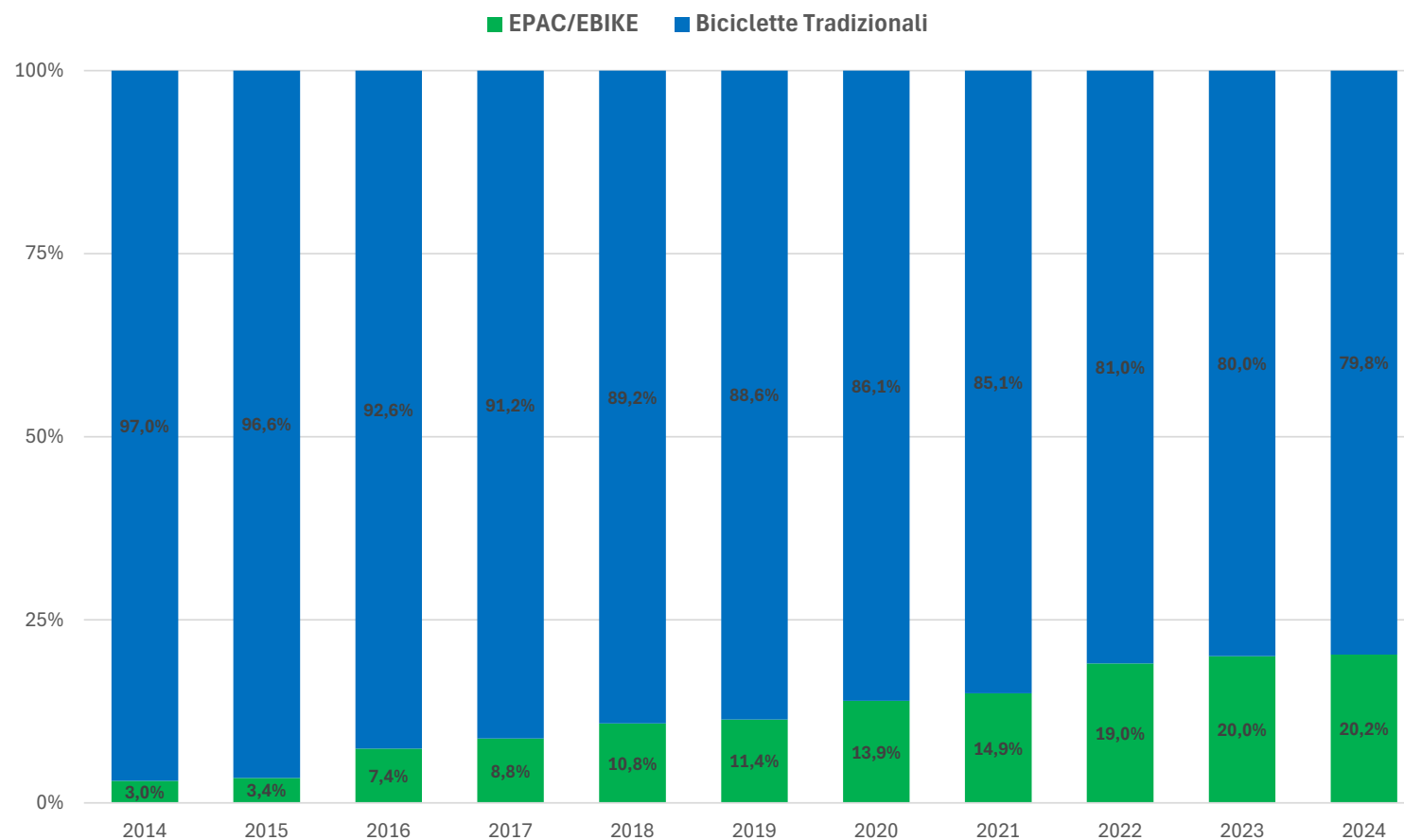


Figura 22 Ripartizione delle vendite di biciclette tra tradizionali ed ebike (fonte: ANCMA)

La domanda di biciclette ha quindi subito un calo a seguito dell'allentamento delle restrizioni agli spostamenti e alla ripresa delle normali abitudini di mobilità pre-pandemici. Tuttavia, i più recenti dati di ANCMA confermano il crescente interesse per le e-bike anche nel 2024, laddove le vendite di biciclette a pedalata assistita hanno registrato un incremento del 40% rispetto al 2019. Secondo il report di ANCMA, le e-bike costituiscono ora il 20% del mercato delle biciclette, una percentuale notevolmente superiore rispetto all'11% del 2019.

Dati di mercato

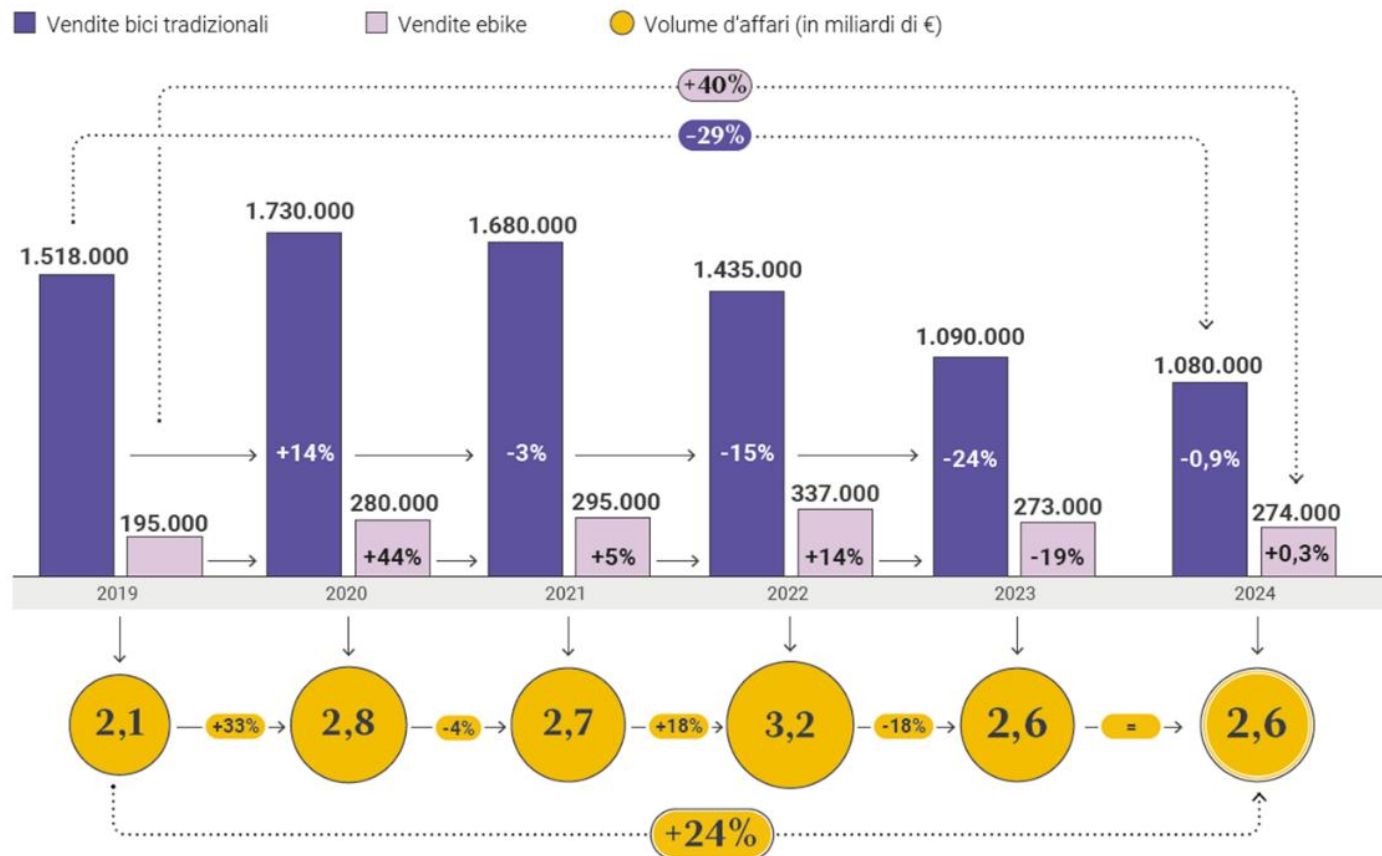


Figura 23 Andamento vendite bici tradizionali/ebike e volume di affari (fonte: ANCMIA)

Composizione del venduto

per tipologia e segmenti di mercato

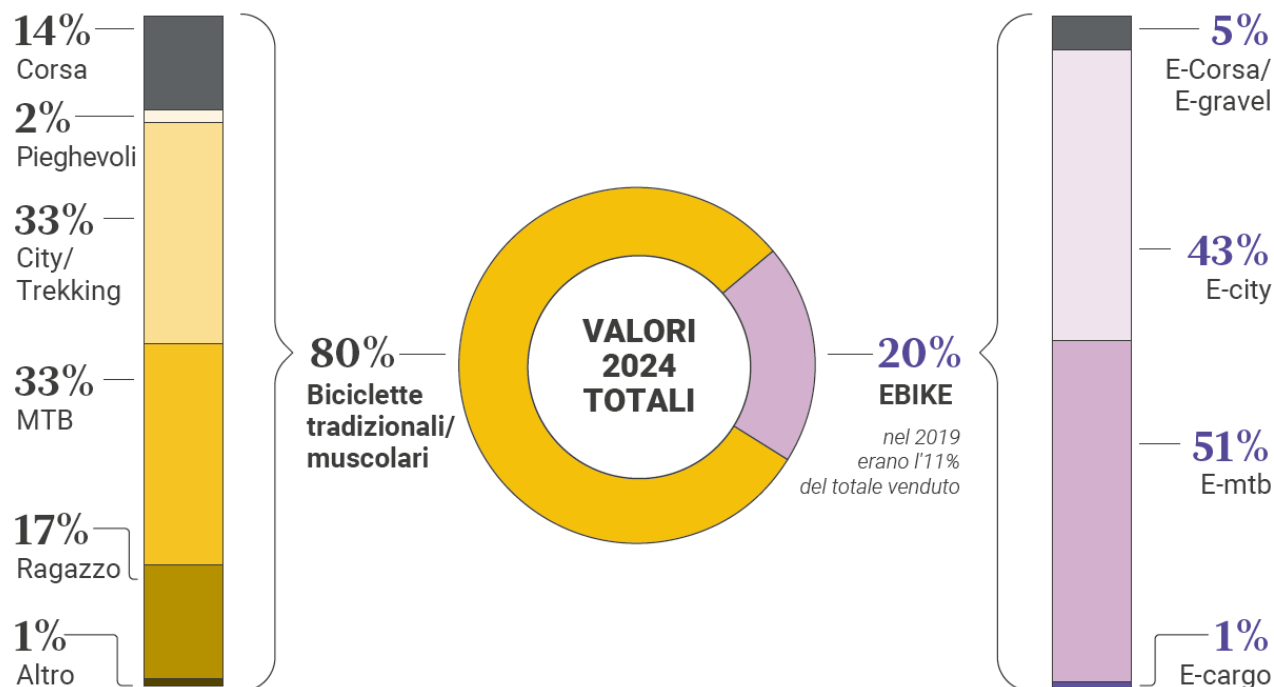


Figura 24 Composizione del venduto per tipologia e segmento di mercato (fonte: ANCMA)

Le ebike, rispetto alle biciclette tradizionali, permettono di raggiungere velocità maggiori e affrontare senza difficoltà anche le salite più impegnative. Per queste caratteristiche, rappresentano un'alternativa concreta e accessibile all'automobile, in particolare per le persone anziane, contribuendo a contrastare il rischio di un ritorno all'uso del mezzo privato per questa fascia di popolazione. La pedalata assistita estende il raggio d'azione della bicicletta, rendendola competitiva anche su distanze medio-lunghe (5–10 km), in particolare per gli spostamenti quotidiani. Le potenzialità delle ebike non riguardano solo gli spostamenti sistematici quotidiani (scuola o lavoro) ma sono sempre più diffuse anche nel settore del cicloturismo che, negli ultimi anni, ha registrato una crescita significativa proprio grazie alla diffusione di questi mezzi che facilitano l'esplorazione di nuovi luoghi, permettendo di coprire distanze maggiori e affrontare terreni più difficili con facilità proprio grazie alla pedalata assistita.

Ulteriori benefici connessi alla diffusione di biciclette a pedalata assistita derivano dalla integrazione con il trasporto pubblico (bici+treno, bici+bus), che si configura come una leva strategica per incentivare il trasferimento modale tra i pendolari residenti fuori dai centri urbani.

Infine, l'uso delle cargo bike apre nuove prospettive per la logistica urbana. La capacità di trasportare carichi e merci rende questi mezzi una soluzione efficiente e sostenibile per le consegne nei centri cittadini. La sostituzione dei veicoli commerciali tradizionali con biciclette da carico permetterebbe di ridurre in modo significativo il traffico, la congestione stradale, l'inquinamento acustico e atmosferico: si stima, ad esempio, che sostituire un solo veicolo diesel con una cargo-bike possa evitare l'emissione di circa cinque tonnellate di CO₂ all'anno. Oltre ai benefici ambientali, questo approccio contribuisce anche a una migliore gestione dello spazio pubblico e a un aumento della sicurezza per gli utenti vulnerabili della strada.

MOBILITÀ ESPRESSA - MODO: MOBILITÀ ATTIVA (PEDONALE E CICLABILE)

Il tema della ciclabilità quotidiana è stato prioritariamente esaminato secondo **lo schema**:

- lettura dei dati di domanda con riferimento alle matrici giornaliere 2022
 - domanda espressa per il modo “mobilità attiva” (o “dolce”)
 - domanda espressa per il modo auto per distanze “ciclabili”, domanda potenzialmente trasferibile sul modo ciclabile
- in entrambi i casi sono stati esaminati i volumi e la distribuzione geografica

l’output è l’individuazione di strutture e macro ambiti con maggiore potenzialità per la mobilità ciclabile

- lettura cartografica dell’offerta ciclabile attuale di livello nazionale-regionale
- confronto della domanda ciclabile attuale e potenziale con l’offerta di livello nazionale-regionale attuale
- individuazione di possibili macro-azioni sulla rete ciclabile

Per la ciclabilità si è fatto riferimento a:

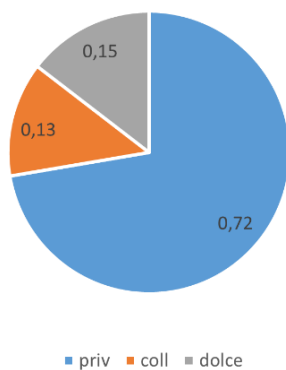
- Matrici anno 2022 – giorno feriale medio
- Giornaliere
- Zonizzazione aggregata (comuni più grandi rappresentati da un’unica zona)
- Modi: privato, collettivo, dolce
- Motivi: lavoro, studio, altro, ritorno a casa da lavoro, ritorno a casa da studio, ritorno a casa da altro

I dati di domanda, riferiti a un giorno feriale medio, forniscono indicazioni sulla mobilità attiva (pedonale e ciclabile) espressa per spostamenti quotidiani e sulla mobilità privata di breve distanza potenzialmente in parte trasferibile verso la mobilità attiva. Non forniscono elementi per esplorare il tema della ciclabilità turistica, sportiva e del tempo libero che è esaminato nel dettaglio nel Piano regionale della mobilità ciclistica.

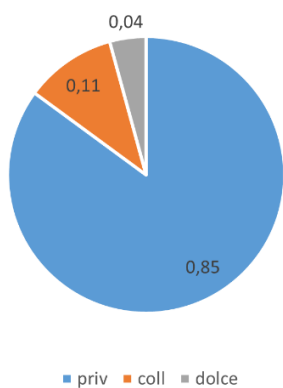
Sintesi dati MOBILITA' ATTIVA (pedonale e ciclabile)

La matrice presenta: spostamenti interzonali e spostamenti interni alle zone

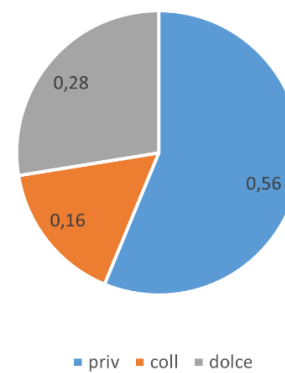
Totale spostamenti (interzonali e interni) = 17.194.317,15
totale spostamenti



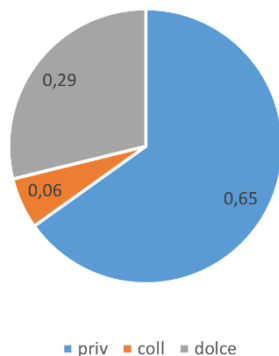
Totale spostamenti interzonali = 9.584.002,19
totale interzonali



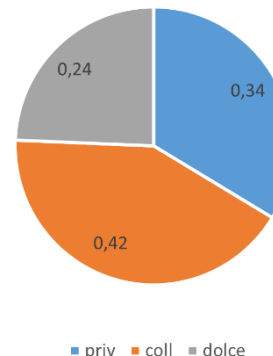
Totale spostamenti interni = 7.610.314,96
RL interni



RL escluso Milano interni



Milano interni



Da rilevare le diverse distribuzioni percentuali tre mobilità attiva, privata e collettiva tra gli spostamenti interzonali e gli spostamenti interni in ambito regionale, e le diverse distribuzioni degli spostamenti interni tra il territorio regionale escluso Milano e Milano.

La mobilità attiva è quasi inesistente negli spostamenti interzonali mentre è significativa per gli spostamenti interni. La quota in Milano e del resto della regione è paragonabile.

Per un quadro complessivo delle grandezze e della distribuzione geografica della mobilità attiva su scala regionale, sono stati considerati i volumi di spostamenti interni ai comuni e i volumi complessivi di scambio tra comuni diversi A B, sommando le relazioni in direzione A-B e le relazioni in direzione B-A.

- **Volumi degli spostamenti interzonali totali mobilità attiva (pedonale e ciclabile)**

Volumi complessivi di spostamenti scambiati tra due zone pari alla somma Origine Destinazione + Destinazione Origine.

Volumi complessivi di spostamenti scambiati tra due zone pari alla somma Origine Destinazione + Destinazione Origine con mobilità attiva.

Distribuzione delle relazioni con classi di volumi > 200 spostamenti

Distribuzione per classi di volumi

Milano - Sesto San Giovanni: 4764 spostamenti

11 relazioni con volumi > 1.000 spostamenti e max 2307 spostamenti

85 relazioni < 1000 e => 500 spostamenti

497 relazioni < 500 e => 200 spostamenti

593 relazioni < 200 e => 100 spostamenti

2365 relazioni < 100 spostamenti

Le distribuzioni geografiche delle relazioni per classi di volumi sono rappresentate nelle tavole successive fino a una soglia di 200 spostamenti.

Filtrando i volumi di spostamenti espressi più alti (> 1000 e > 500), si iniziano ad individuare alcune strutture, in alcuni casi anche sovrapposte:

- comuni “nodo”, che presentano spostamenti con i comuni confinanti
- collegamenti tra i comuni vallivi e tra comuni su assi lineari
- collegamenti lungo i laghi
- Area Milano-Sesto San Giovanni-Cinisello Balsamo-Monza, conurbazione senza soluzione di continuità ha le caratteristiche di un ambito urbano unico
- Milano come nodo per i comuni di prima e seconda fascia (Pioltello, Rho, Paderno Dugnano, Trezzano sul Naviglio, San Giuliano)
- Monza, Cinisello Balsamo e Lissone come nodi per i comuni adiacenti
- Comuni “nodo”: Bergamo, Brescia, Mantova, Gallarate
- I comuni delle parti sud delle valli del Lambro, del Seveso e dell’Olona, in particolare intorno a Legnano-Parabiago
- I collegamenti dei comuni dell’asse Milano - Novara: Magenta-Corbetta; Sedriano-Vittuone
- I collegamenti vallivi in Valtellina, Val Trompia bassa Val Camonica
- Percorsi lungo i laghi: basso Garda, ramo Lecco, basso ramo Como
- Collegamenti di continuità tra alcuni comuni di pianura

Filtrando volumi più bassi di spostamenti (>200), le strutture individuate si confermano e si integrano di nuovi elementi:

- L’intera area a nord di Milano indicativamente compresa tra Saronno (bassa Valle Lura), Seregno, Monza (bassa valle Olona), Vimercate, a nord fino a Giussano interessata da una rete molto fitta di relazioni trasversali di breve raggio tra i comuni
- Nell’area nord Milano sono nodi per i comuni adiacenti Monza, Cinisello Balsamo e Lissone e hanno caratteristiche di nodi Saronno, Seregno, Limbiate, Paderno, Garbagnate, Cesano Maderno
- Comuni “nodo”: si aggiungono Pavia, Crema, Sondrio, Como, Lecco, Vimercate
- I comuni della parte sud della valle dell’Olona, ambito Legnano, Busto Arsizio, Gallarate presentano una rete di relazioni a breve raggio
- Si può identificare una rete di spostamenti che interessa l’intera zona del vimercalese
- Come direttrici si evidenziano anche la direttrice Paullese, Rivoltana e Cassanese
- Si possono identificare inoltre come aree interessate da spostamenti di mobilità attiva diffusi le aree di pianura tra Bergamo e Brescia e la valle dell’Adda tra Bergamo e Lecco

I collegamenti di continuità tra comuni di pianura presentano nuovi elementi

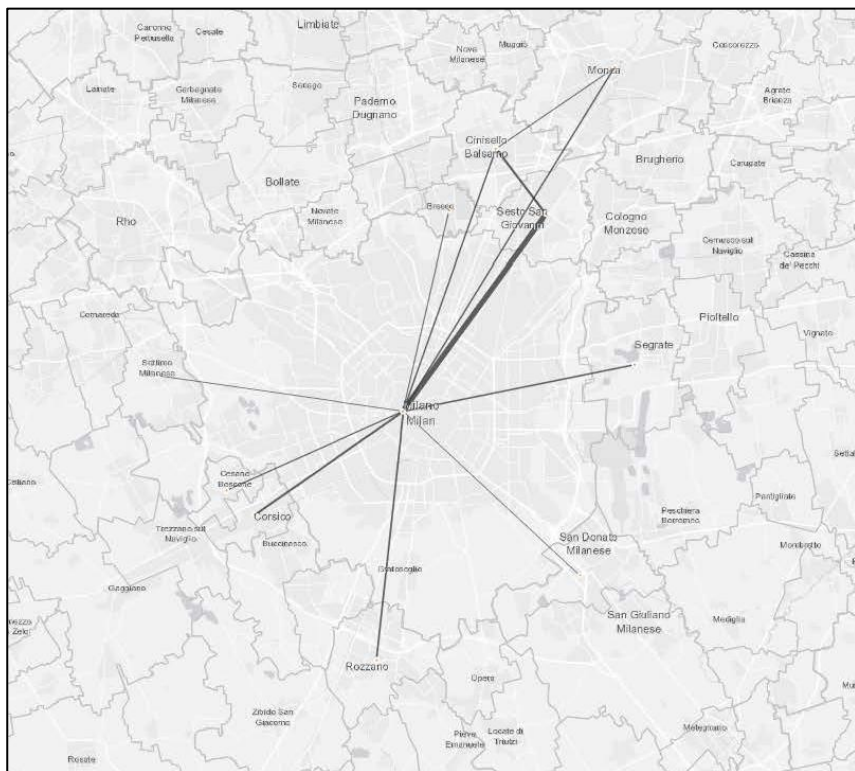


Figura 25 Relazioni mobilità attiva con volumi >1000 spostamenti

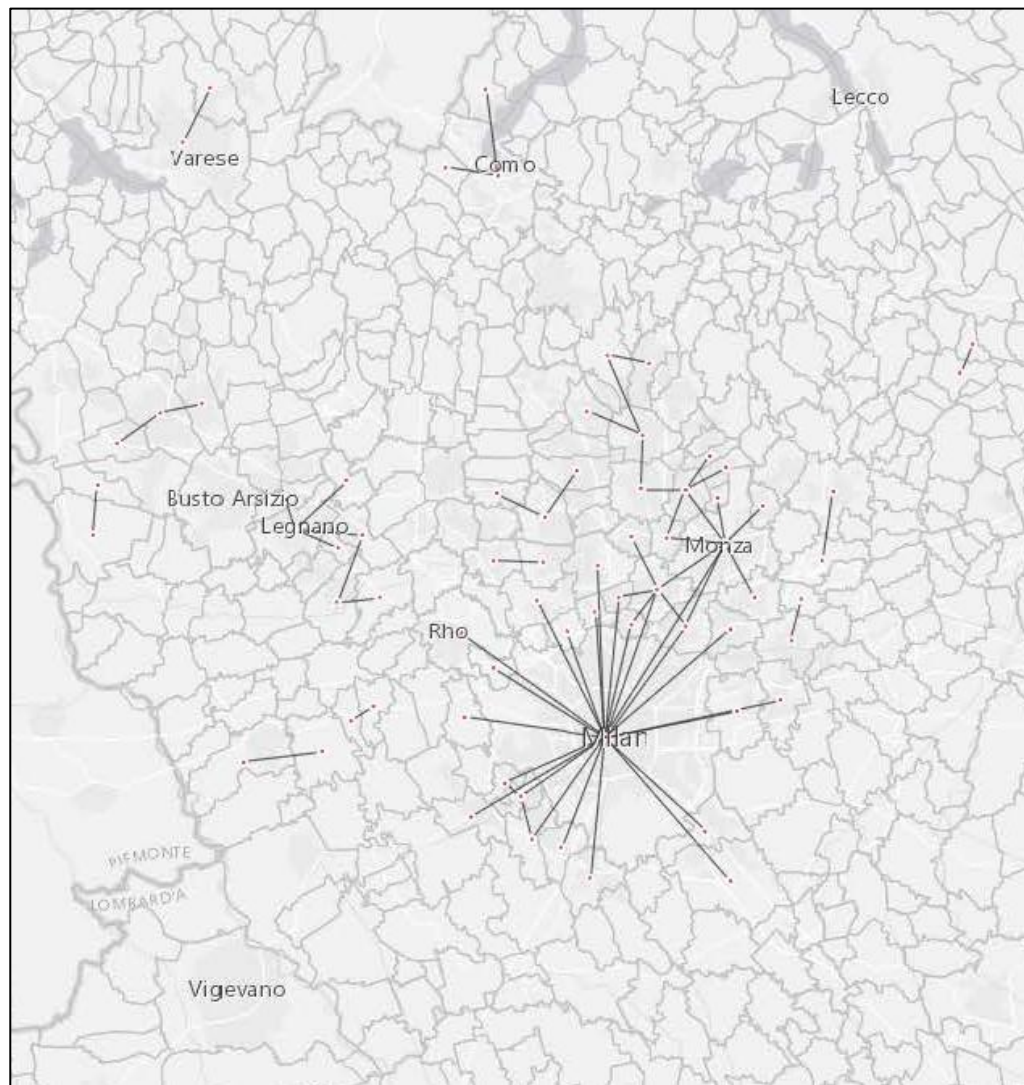


Figura 26 Relazioni mobilità attiva con volumi > 500 spostamenti- dettaglio ambito Milano, Monza, Olona

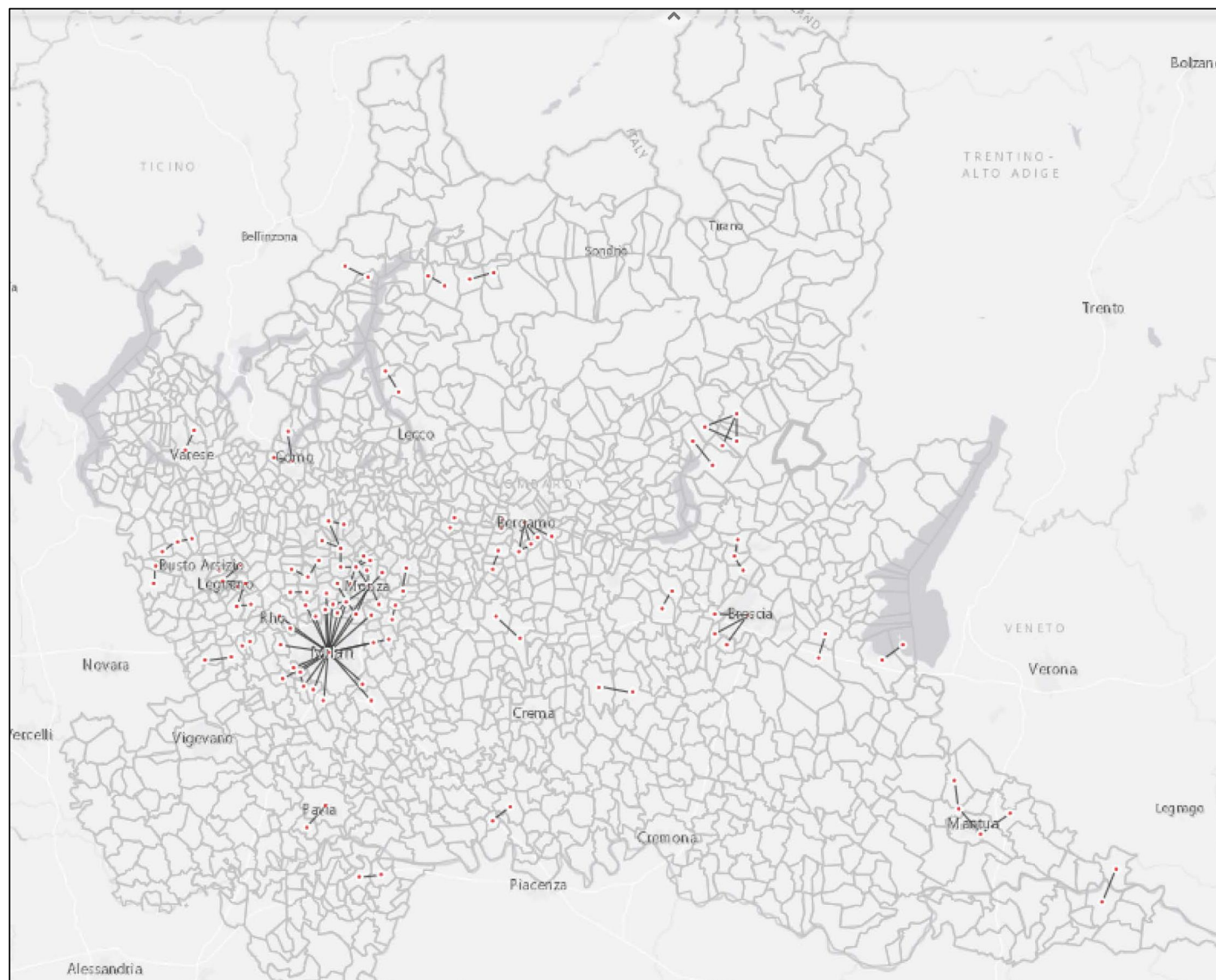


Figura 27 Relazioni mobilità attiva con volumi > 500 spostamenti-

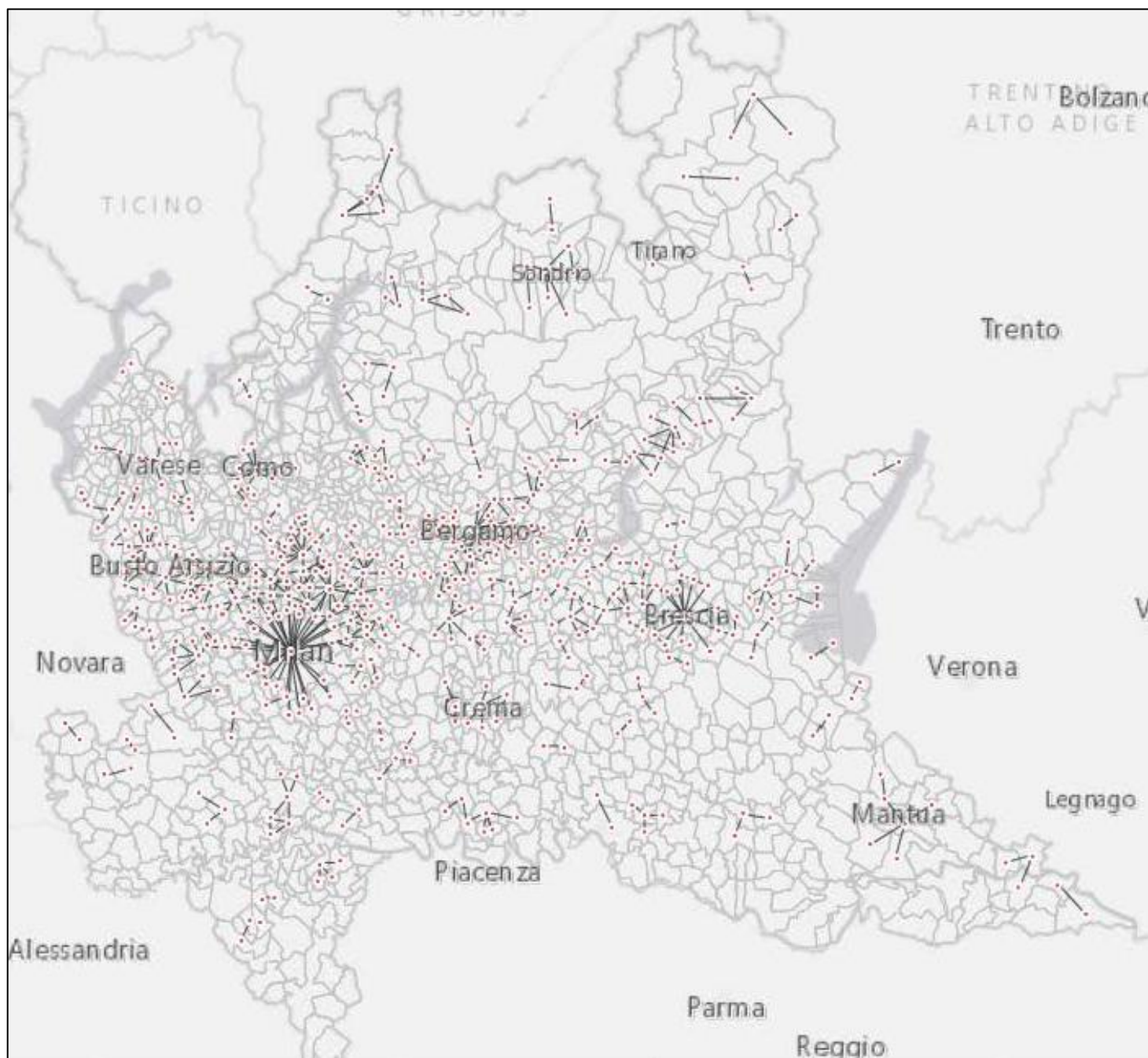


Figura 28 Relazioni mobilità attiva con volumi > 200 spostamenti



Figura 29 Relazioni mobilità attiva con volumi > 200 spostamenti, dettaglio Bergamo, Brescia

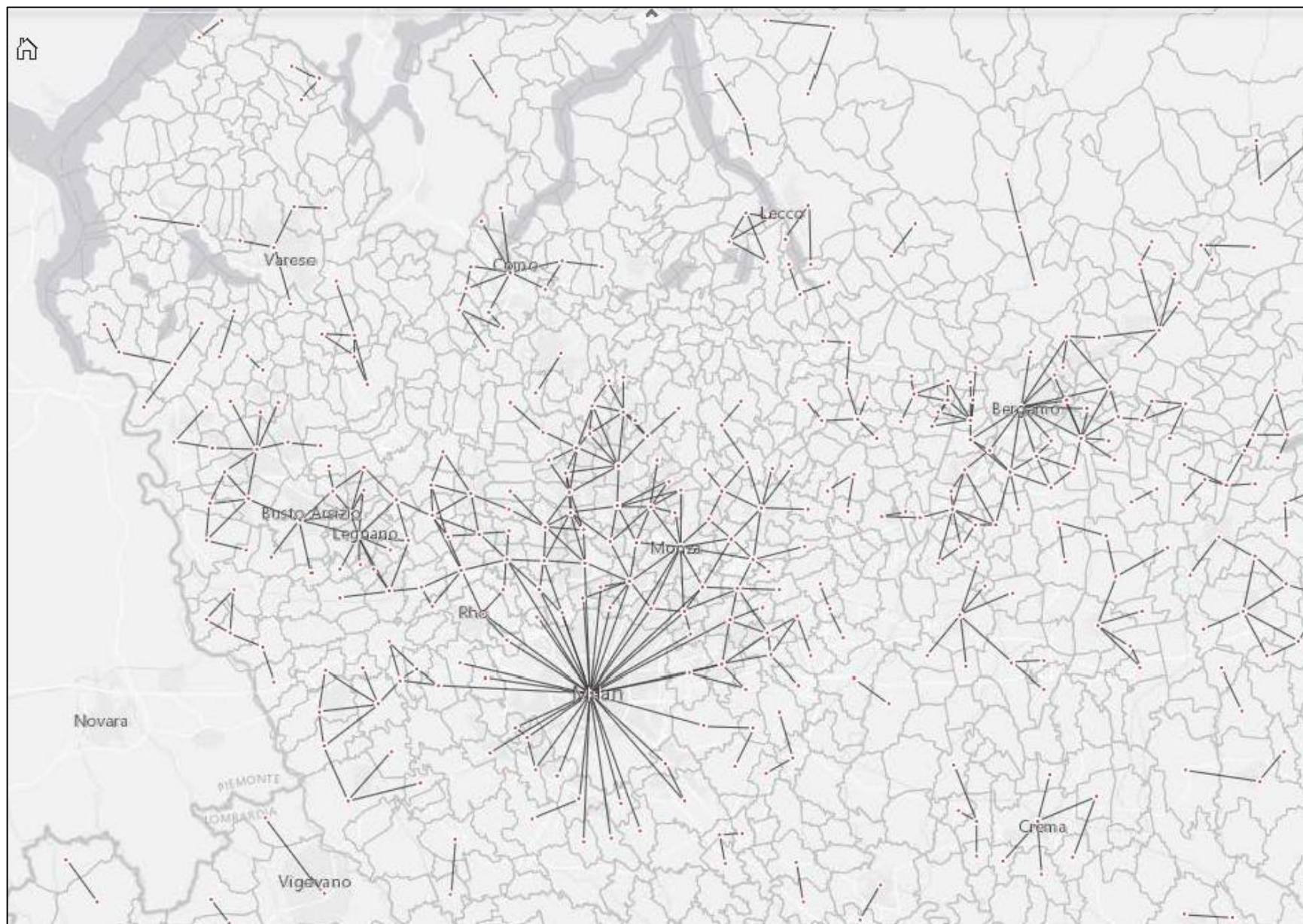


Figura 30 Relazioni mobilità attiva con volumi > 200 spostamenti, dettaglio ambito nord ovest

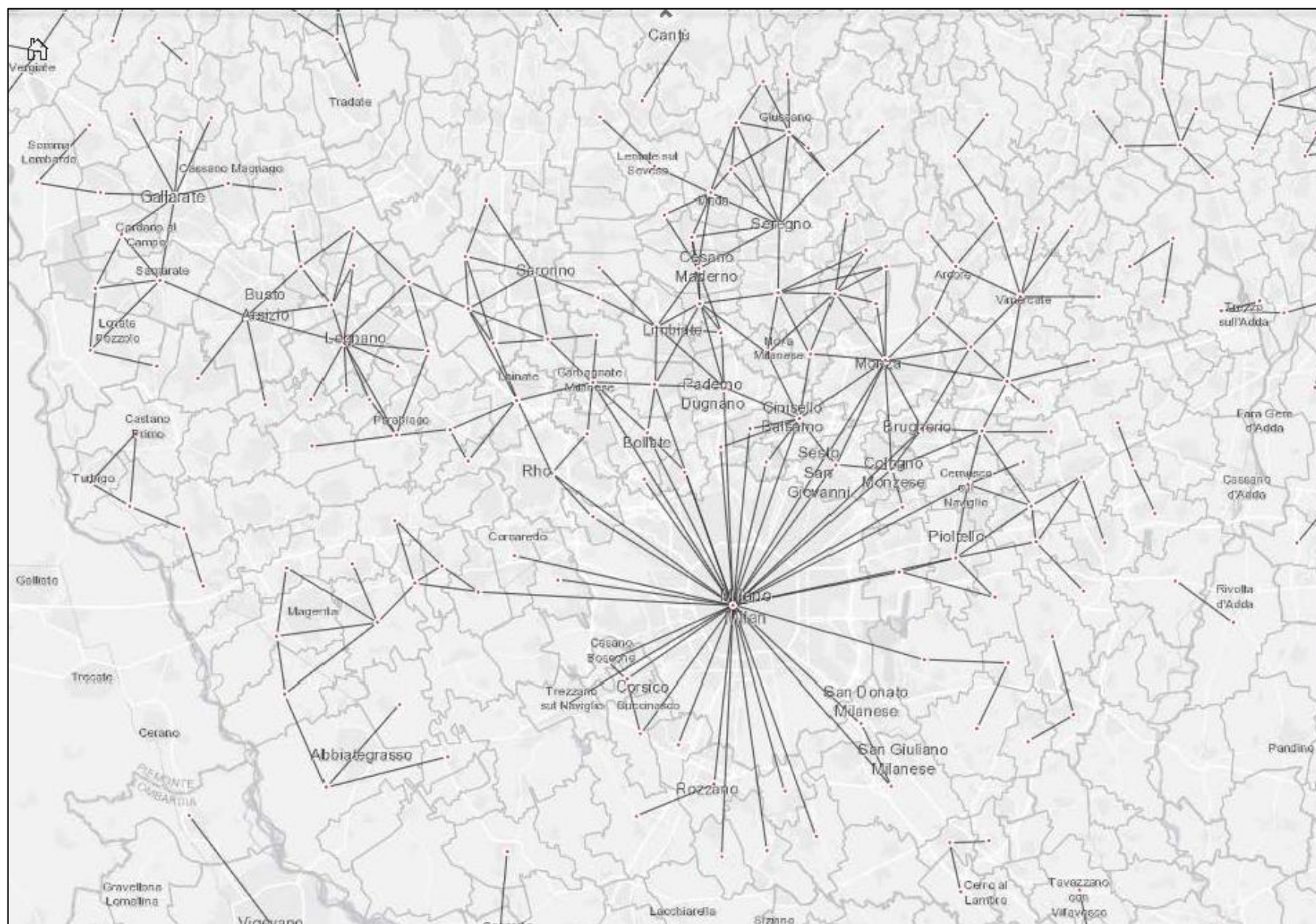


Figura 31 Relazioni mobilità attiva con volumi > 200 spostamenti, dettaglio ambito milanese

- **Spostamenti interni totali mobilità attiva (pedonale e ciclabile)**

Distribuzione classi di volumi

Milano: 523.608 spostamenti

10 zone > 20.000 spostamenti

17 zone 10.000 – 20.000 spostamenti

61 zone 3.000 – 10.000 spostamenti

169 zone 1.000 – 3.000 spostamenti

1109 zone < 1000 spostamenti

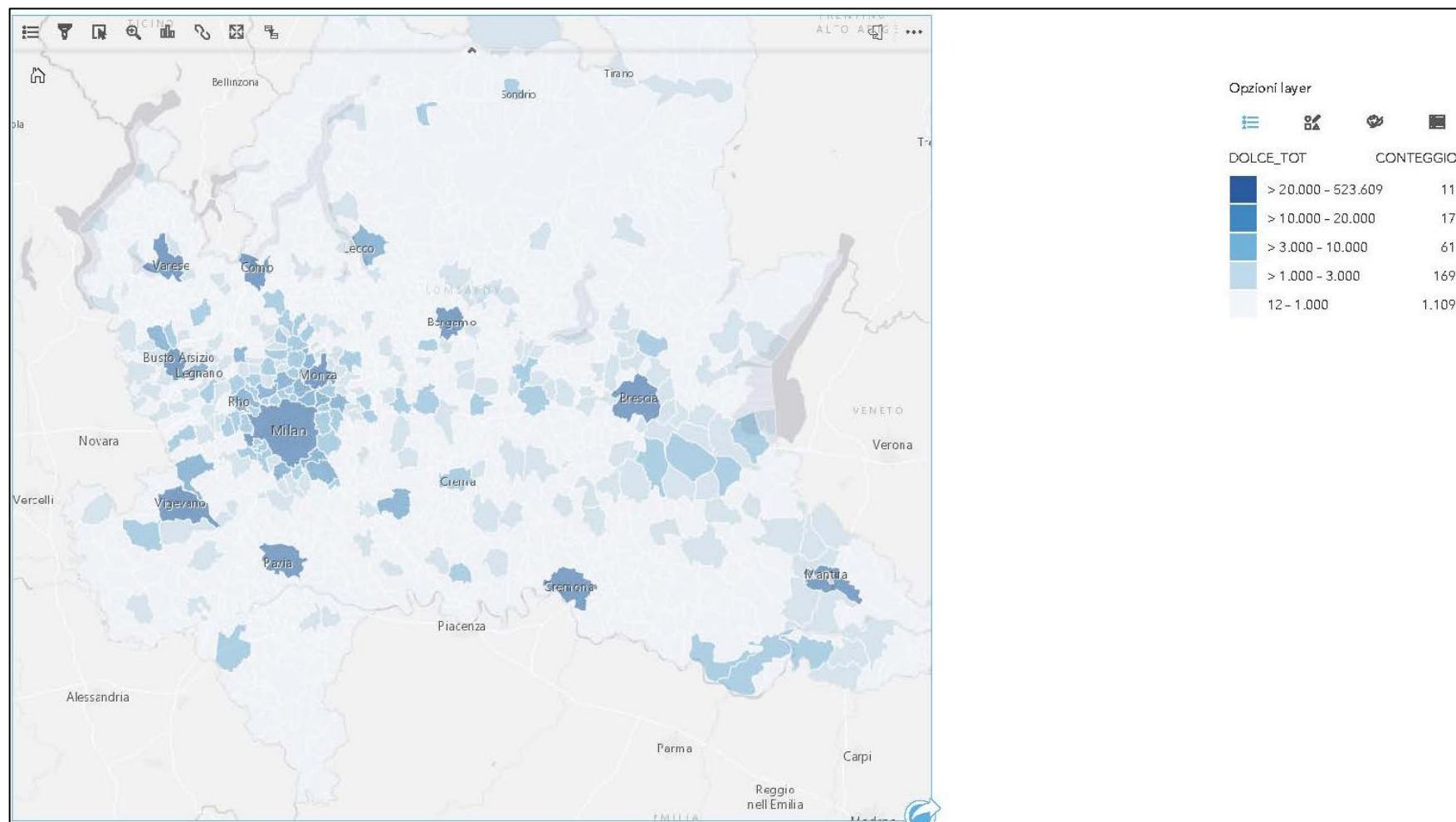


Figura 32 Spostamenti nel comune a piedi o in bicicletta

A livello macroscopico emerge che la maggiore propensione alla mobilità attiva all'interno dei comuni in genere corrisponde alla scelta di questa modalità anche per gli spostamenti con i comuni confinanti, in particolare dove gli ambiti urbanizzati presentano una continuità territoriale.

> 20.000 spostamenti

Brescia, Bergamo, Monza, Cremona, Varese, Pavia, Como, Busto Arsizio, Mantova, Vigevano

10.000 – 20.000 spostamenti

Sesto San Giovanni, Lecco, Gallarate, Cinisello Balsamo, Lodi, Paderno Dugnano, Legnano, Cologno Monzese, Saronno, Bollate, Cernusco sul Naviglio, Rho, San Donato, Rozzano, Abbiategrasso, Lissone, San Giuliano

5.000 – 10.000 spostamenti

Desio, Brugherio, Pioltello, Crema, Voghera, Sondrio, Magenta, Cesano Maderno, Segrate, Bresso, Corsico, Seregno, Cantù, Treviglio, Cornaredo, Mariano comense, Muggio', Buccinasco, Novate milanese, Cusano Milanino, Cesano Boscone, Nova milanese, Garbagnate milanese, Dalmine, Giussano, Arese, Limbiate, Bareggio, Desenzano del Garda

Unica eccezione è la zona Montichiari, Ghedi, Castiglione delle Stiviere. In questa zona si rilevano volumi elevati di spostamenti interni e non si rilevano significativi volumi di scambio tra comuni. Questo è probabilmente da attribuire alla dimensione dei territori comunali

- **Principali destinazioni della mobilità attiva (pedonale e ciclabile)**

Numero di spostamenti per destinazione assegnati al comune di destinazione

Milano è destinazione di 18.873 spostamenti

Il secondo comune per destinazione è Monza con 4.819 spostamenti attratti

Monza, Sesto San Giovanni, Cinisello > 4000

Bergamo e Brescia, rispettivamente 3.708 e 3.500 spostamenti

Lissone e Legnano tra 2500 e 2700 spostamenti attratti

Como tra 2200 e 2300 spostamenti attratti

Seriate, Seregno. Limbiate tra 1800 e 2100

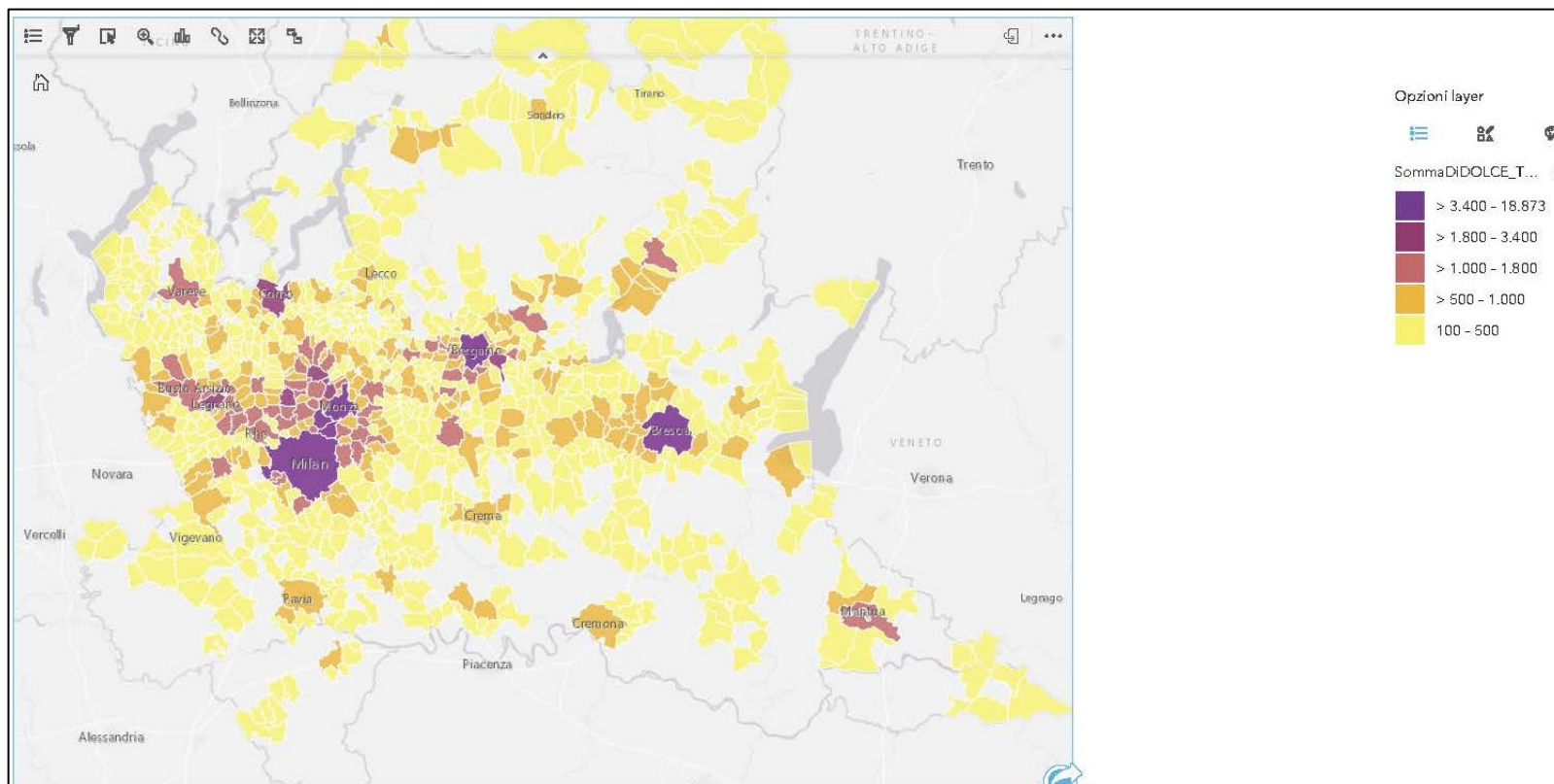


Figura 33 Numero di spostamenti per destinazione assegnati al comune di destinazione

Questa rappresentazione conferma l'individuazione dei comuni che si comportano da "nodo" in genere rispetto ai comuni limitrofi.

TAVOLA di RIEPILOGO

Nella tavola vengono indicati:

- le "aree" con propensione per la mobilità attiva diffusa che, in generale comprendono **aree estese in pianura** con ambiti urbanizzati continui o a distanze limitate;
- **direttrici lineari di pianura e direttrici lineari di fondovalle** che in genere comprendono ambiti urbanizzati con sviluppo continuo lineare (impostati lungo le principali direttrici infrastrutturali storiche e sui fondovalle);
- i percorsi di **lungolago**;
- la funzione di **nodo** di alcuni comuni rispetto allo scambio e all'attrattività con i comuni confinanti;
- i piccoli comuni collegati tra loro con mobilità attiva, senza un comune prevalente

MACRO STRUTTURE DELLA MOBILITA' ATTIVA

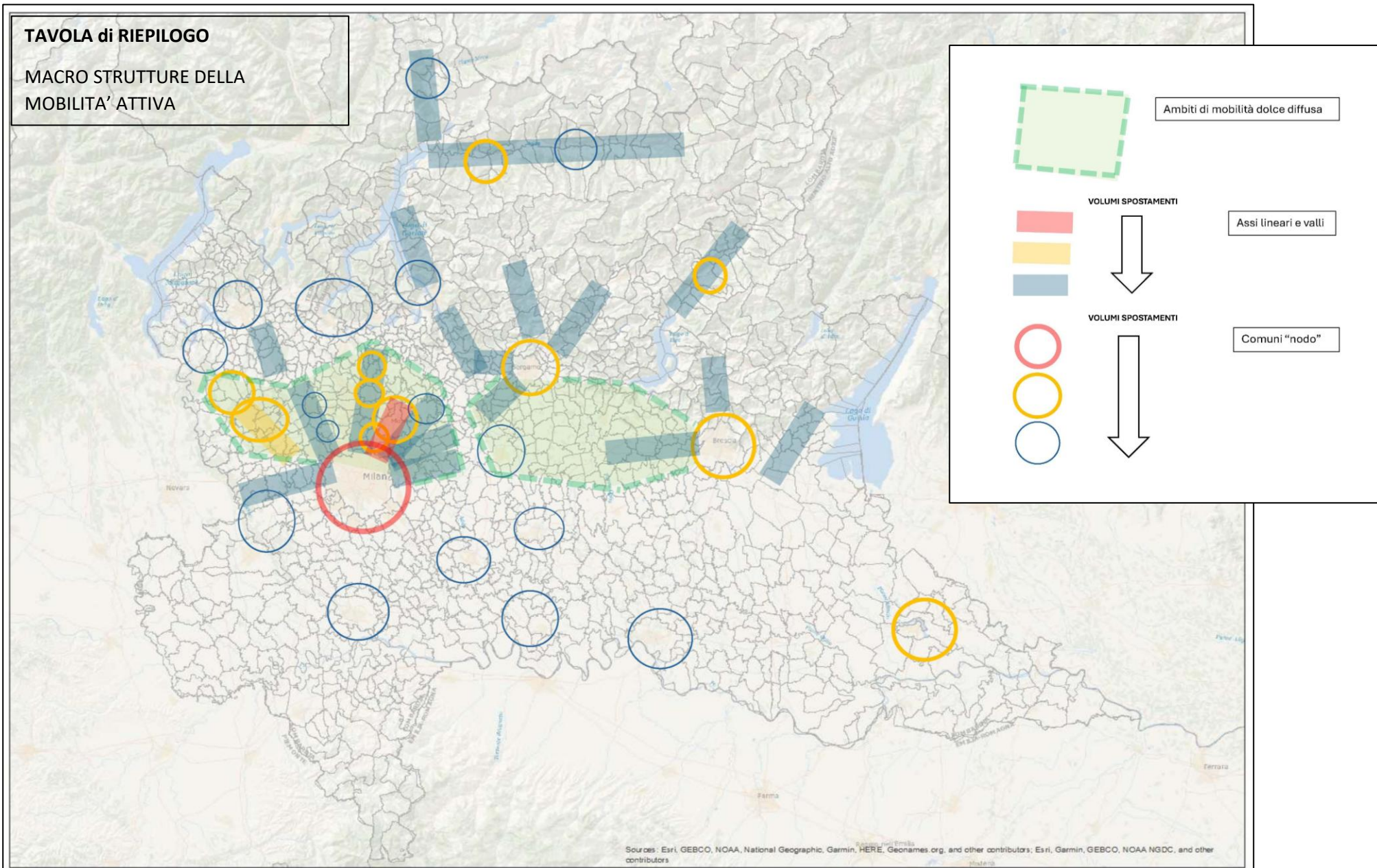


Figura 34 Macrostrutture mobilità attiva

MODO PRIVATO – MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE POTENZIALE

Per individuare gli ambiti in cui agire per favorire il trasferimento modale da mobilità privata a mobilità attiva, in particolare ciclabile, è stata effettuata una lettura su base geografica degli spostamenti interzonali di breve (1,7-5 km) e medio raggio (5-10 km), considerando le distanze in linea d'aria tra le zone.

Si ritiene che le zone in cui si esprimono significativi volumi di domanda con modo privato per spostamenti brevi e medio-brevi debbano essere analizzate in dettaglio per valutare dove il potenziamento o l'ottimizzazione dell'offerta ciclabile e di eventuali dotazioni per la ciclabilità, potrebbero fornire una alternativa modale più sostenibile.

- **Volumi degli spostamenti interzonali modo privato, distanze 1,7-5 km**

Volumi complessivi di spostamenti scambiati tra due zone pari alla somma OD+DO.

Distribuzione classi di volumi

2449 relazioni presentano volumi > 100 spostamenti

Collocazione geografica per classi di volumi

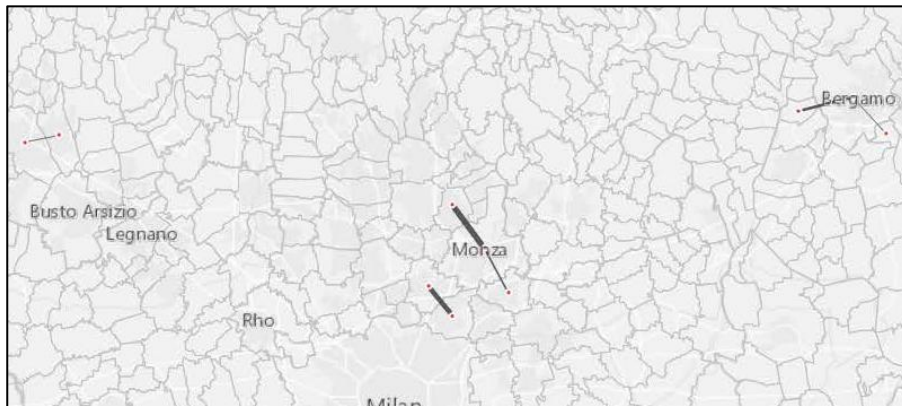


Figura 35 Distribuzione modo auto privata per classe di volumi superiori a 10.000 spostamenti e lunghezze 1,7-5 km

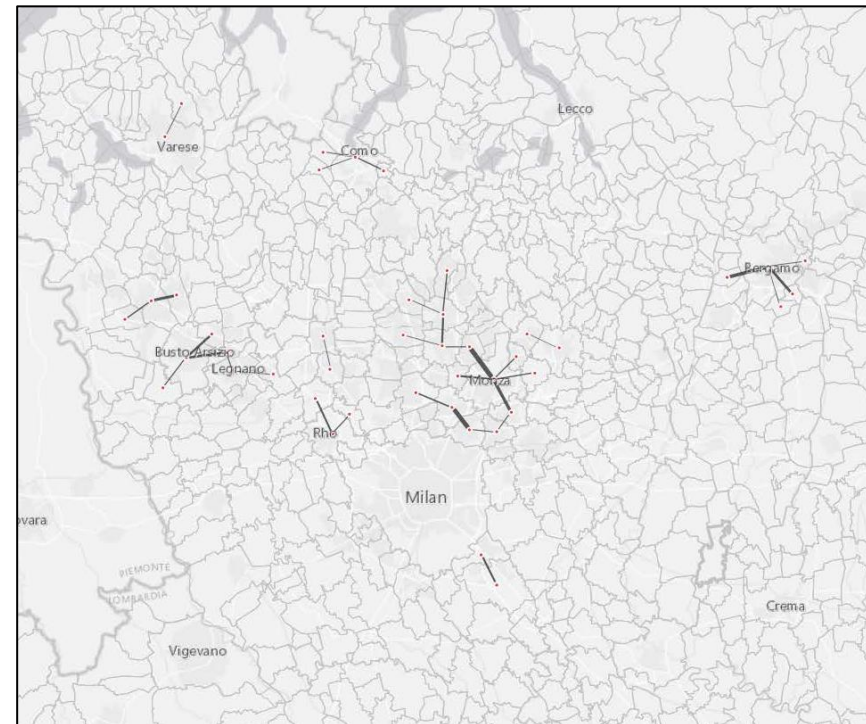


Figura 36 Distribuzione modo auto privata per classe di volumi superiori a 5.000 spostamenti e lunghezze 1,7-5 km

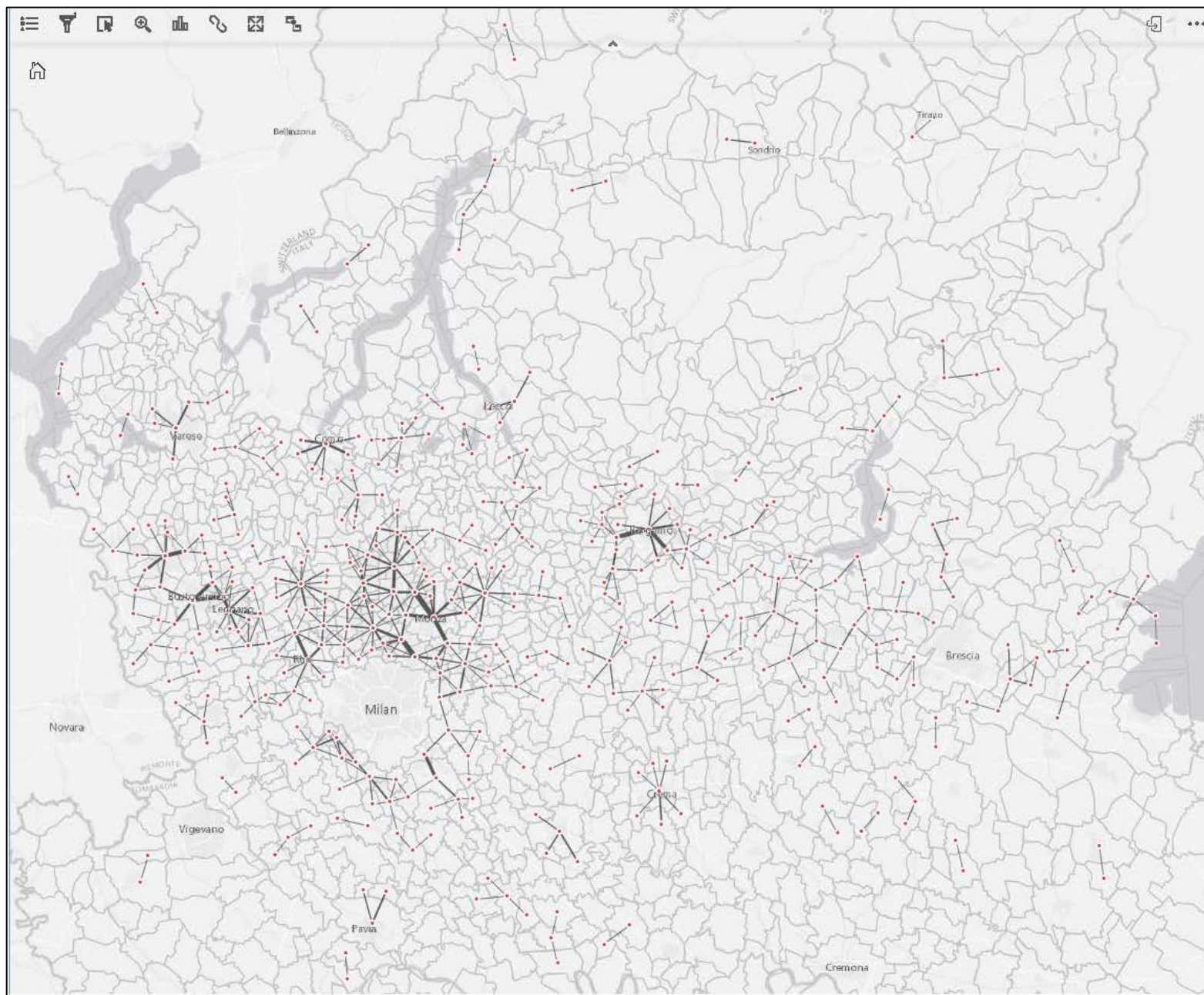


Figura 37 Distribuzione modo auto privata per classe di volumi superiori a 1.000 spostamenti e lunghezze 1,7-5 km

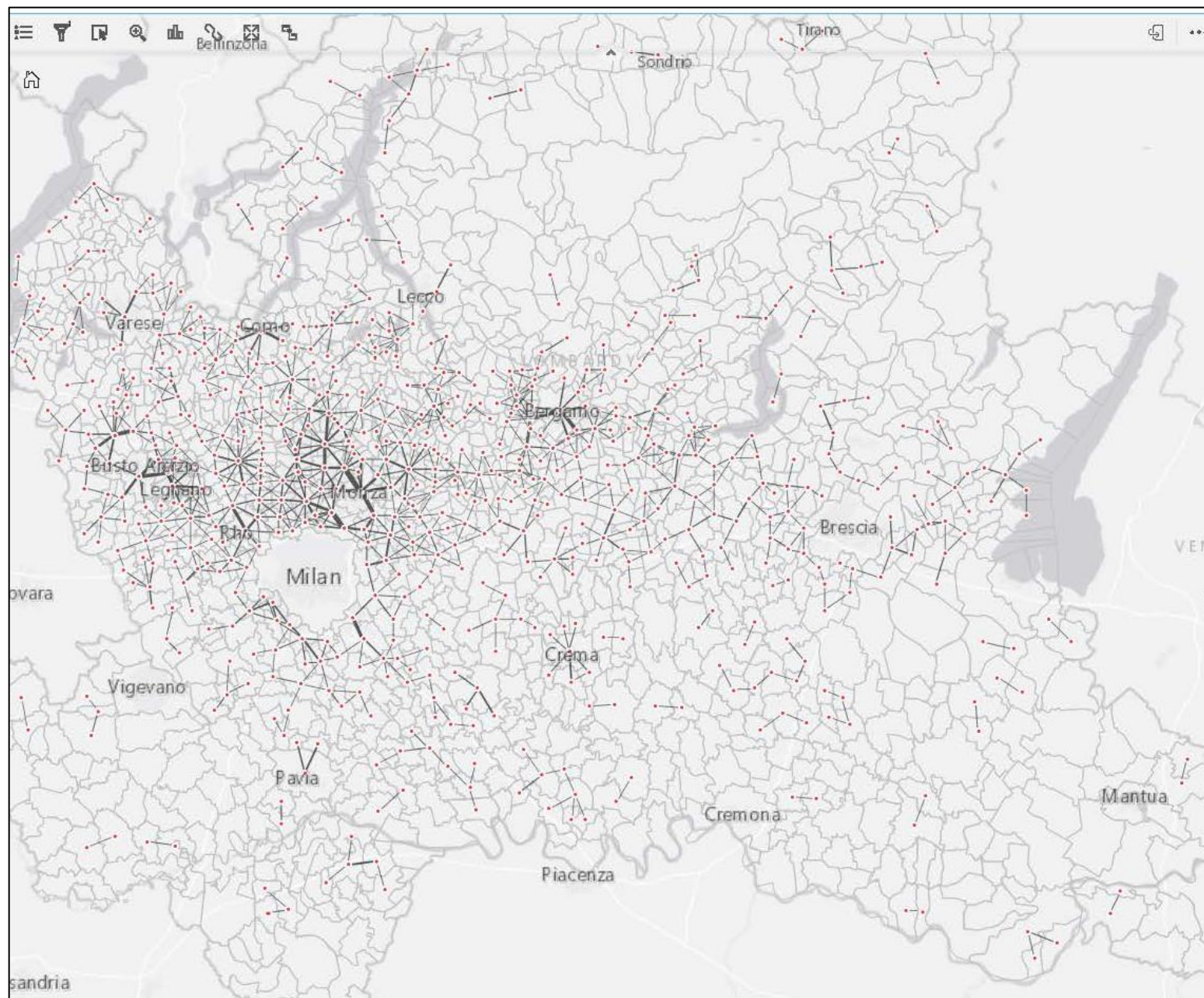


Figura 38 Distribuzione modo auto privata per classe di volumi superiori a 500 spostamenti e lunghezze 1,7-5 km

Confronto della distribuzione geografica tra:

relazioni con auto privata di lunghezza compresa tra 1.7 e 5 km con volumi di spostamenti > 500 (**rappresentate in nero**)

relazioni di mobilità attiva con volumi di spostamenti > 250 (**rappresentate in rosso**)

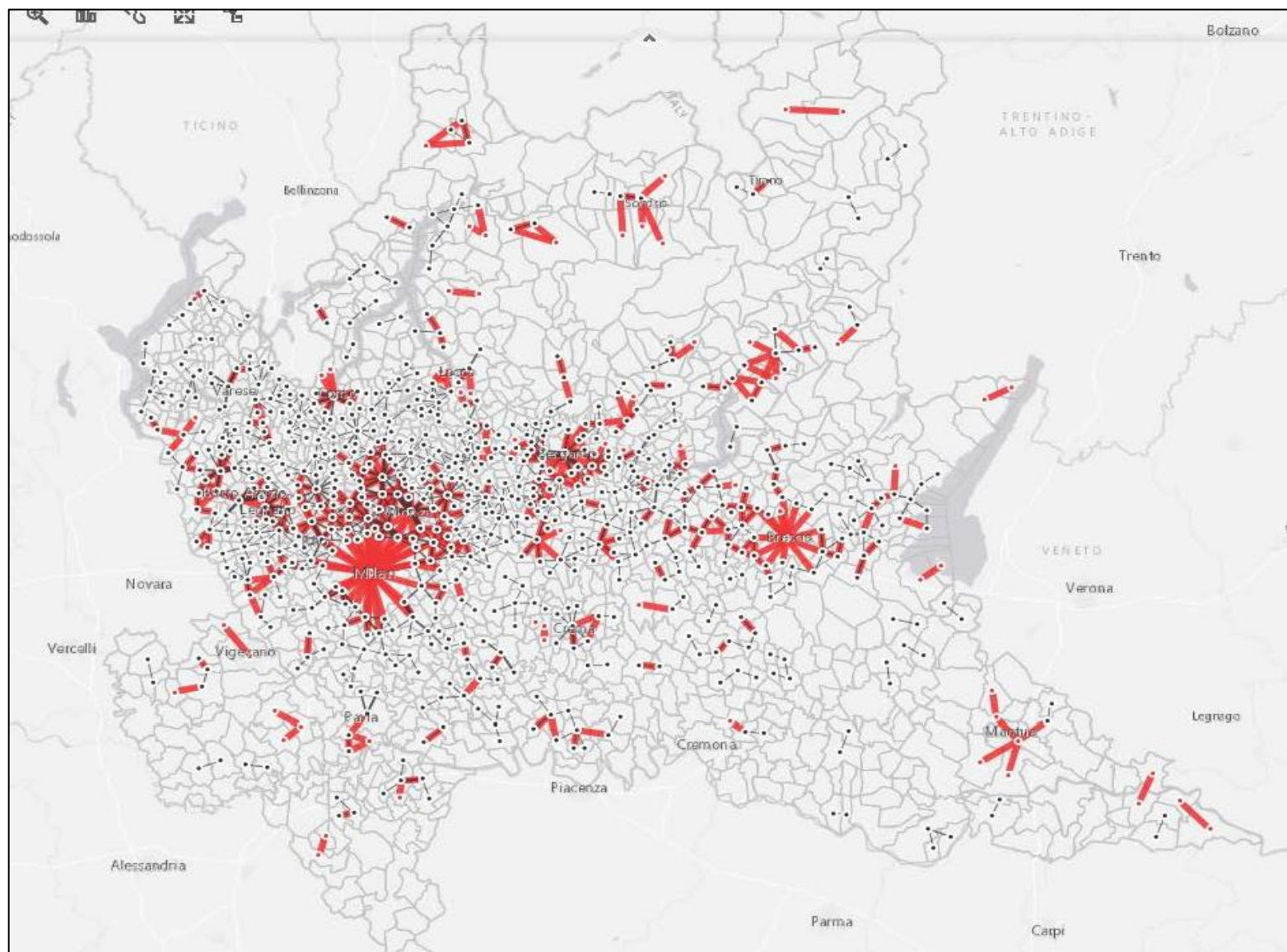


Figura 39 confronto tra relazioni con auto e relazioni con mobilità attiva

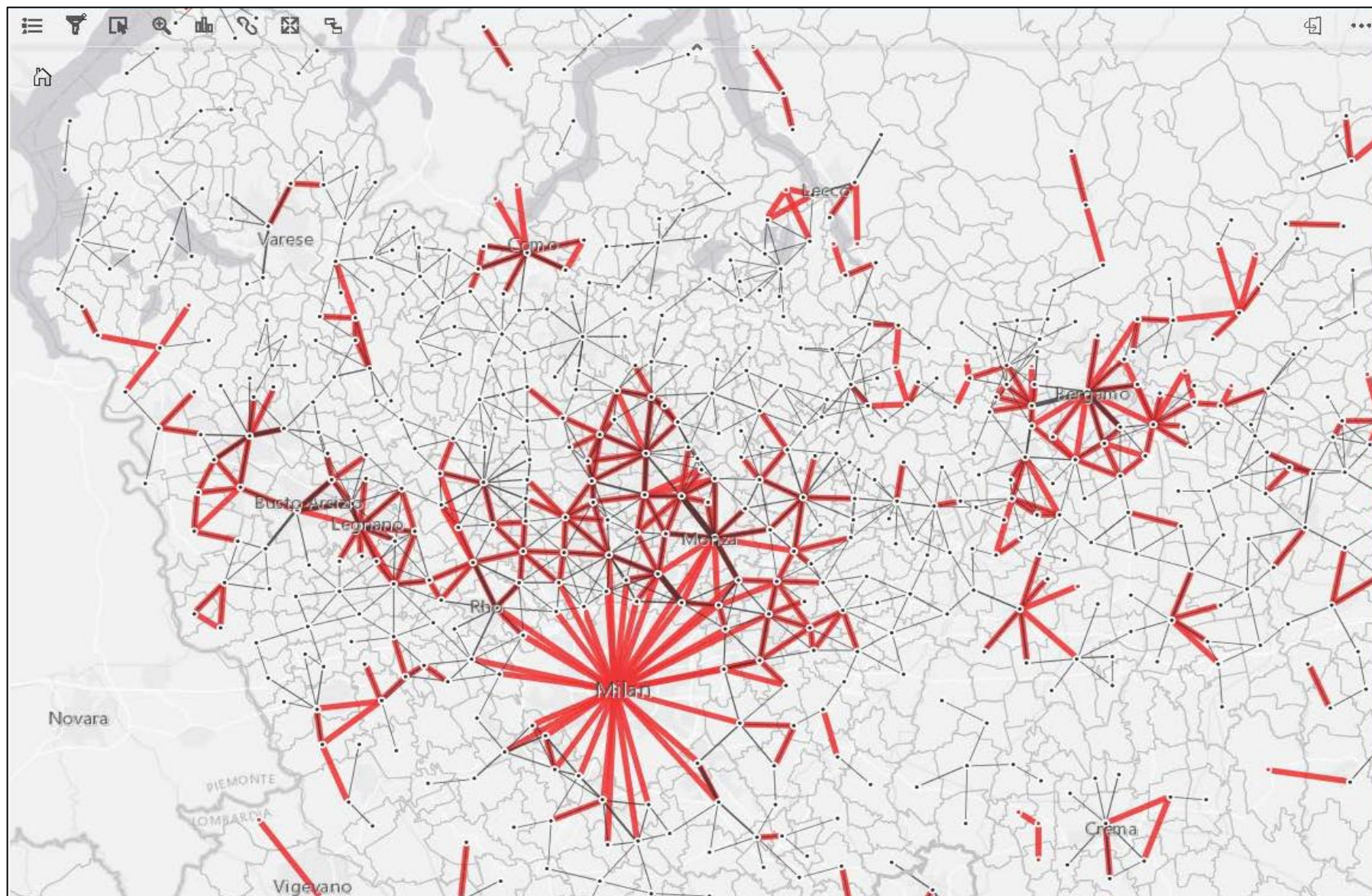


Figura 40 confronto tra relazioni con auto e relazioni con mobilità attiva, dettaglio ambito milanese

La rappresentazione di confronto mette in evidenza le **aree in cui è presente un numero significativo di spostamenti brevi** (tra 1,7 km e 5 km in linea d'aria tra centroidi delle zone) e gli **ambiti in cui è presente un volume significativo di spostamenti effettuati con modo pedonale e ciclabile**. Dal confronto si possono individuare gli ambiti da indagare al fine di un possibile trasferimento modale verso la mobilità attiva.

- **Volumi degli spostamenti interzonalali modo privato, distanze 5-10 km**

Volumi complessivi di spostamenti scambiati tra due zone pari alla somma OD+DO.

Distribuzione per classi di volumi

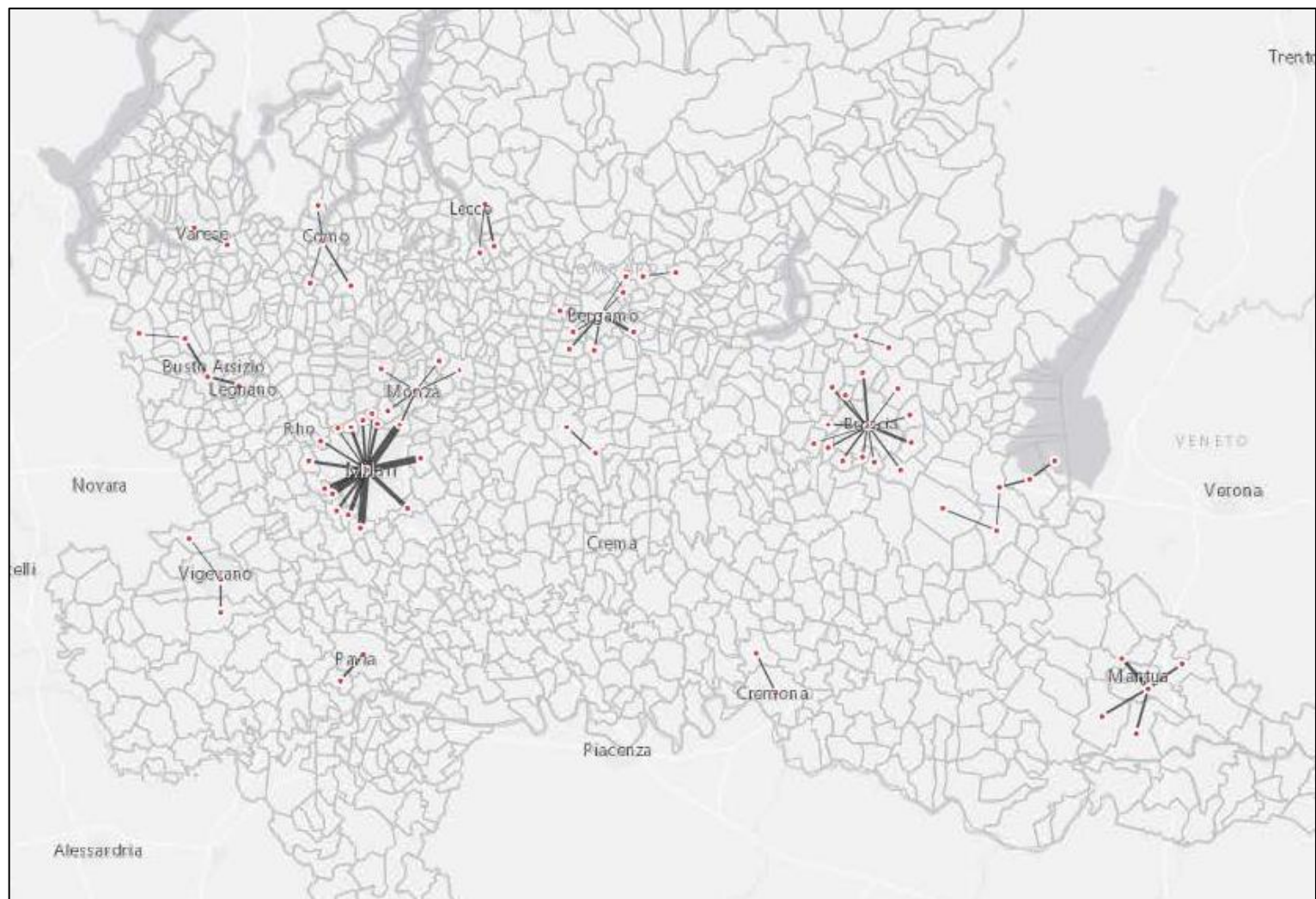


Figura 41 Distribuzione modo auto privata per classe di volumi superiori a 5000 spostamenti e distanze 5-10 km

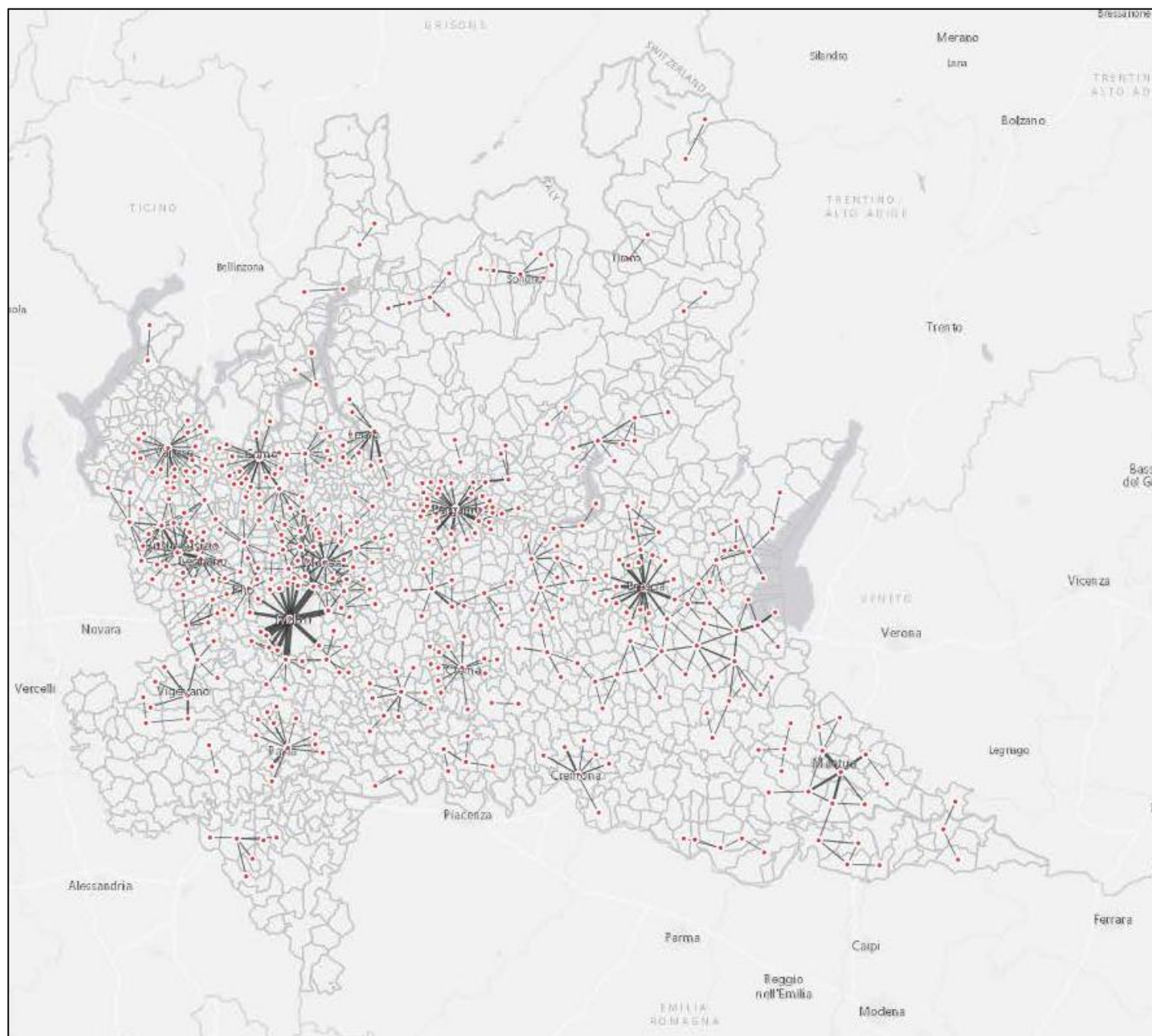


Figura 42 Distribuzione modo auto privata per classe di volumi superiori a 1000 spostamenti e distanze 5-10 km

Confronto della distribuzione geografica tra:

Relazioni con auto privata di lunghezza compresa tra 5 e 10 km per classi di volumi di spostamenti (**rappresentate in nero**)

Relazioni di mobilità attiva per classi di volumi di spostamenti (**rappresentate in rosso**)

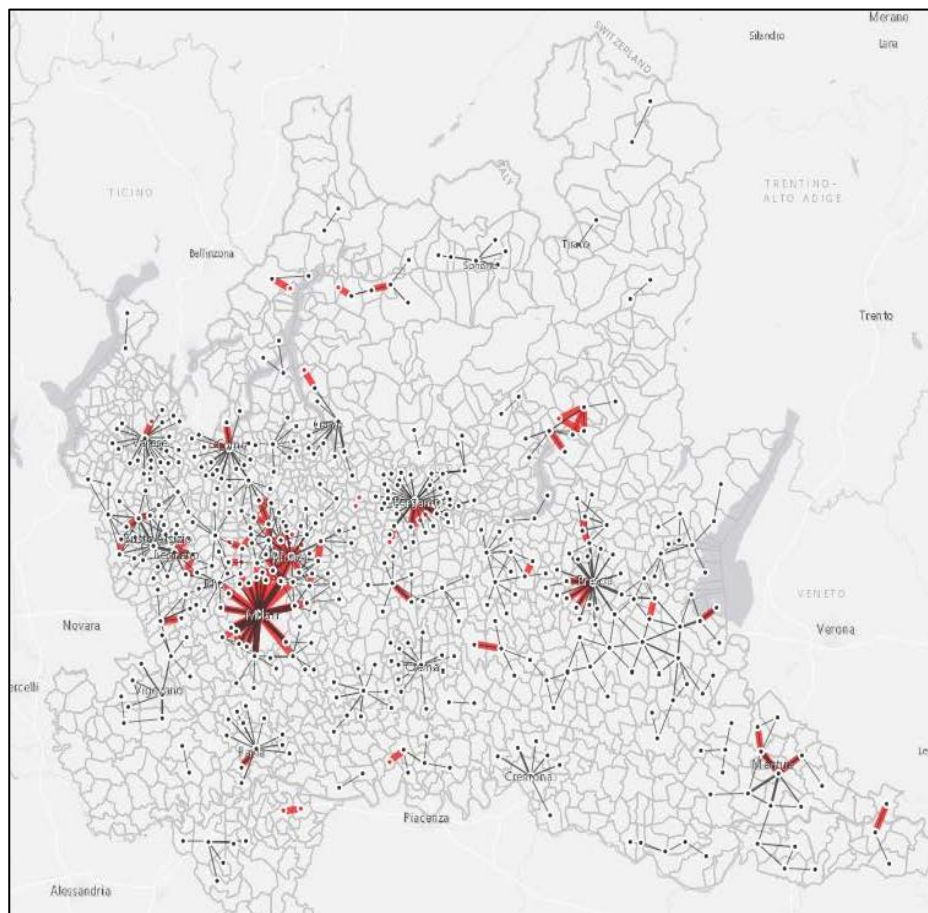


Figura 43 confronto tra relazioni con auto di lunghezza compresa tra 5 e 10 km con volumi di spostamenti > 1000 (in nero) e relazioni con mobilità attiva con volumi di spostamenti > 500 (in rosso)

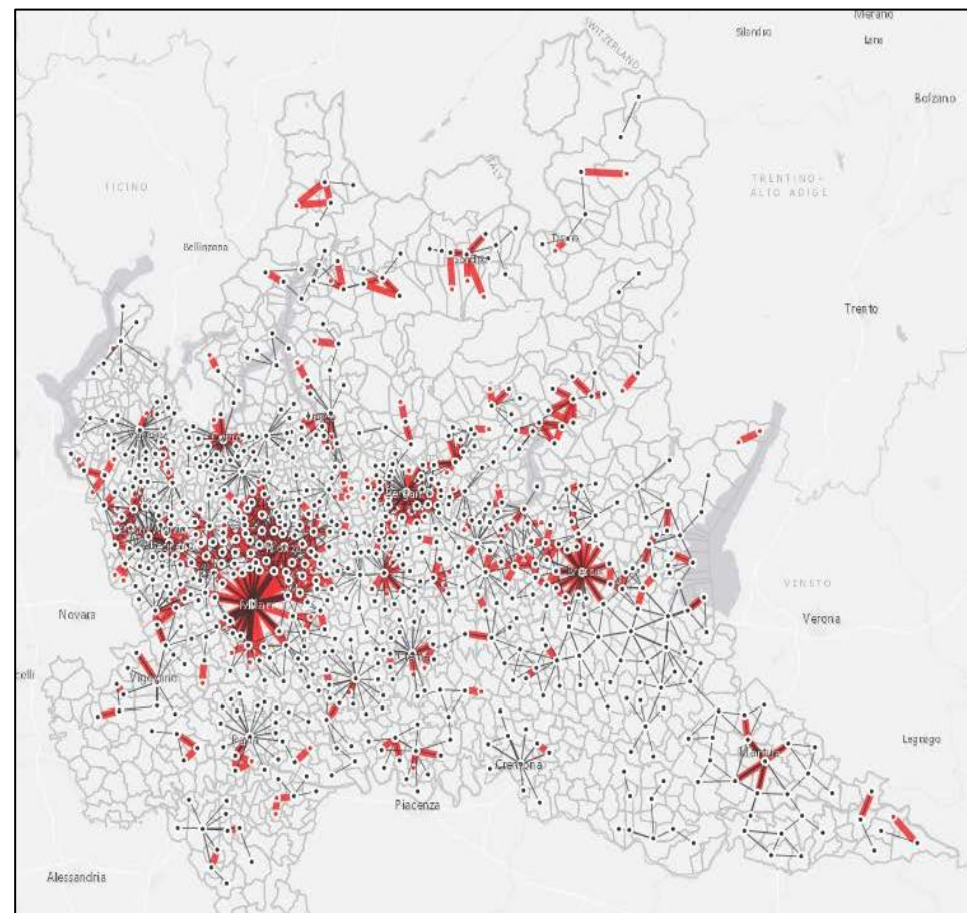


Figura 44 confronto tra relazioni con auto di lunghezza compresa tra 5 e 10 km con volumi di spostamenti > 500 (in nero) e relazioni con mobilità attiva con volumi di spostamenti > 250 (in rosso)

Le due rappresentazioni di confronto mettono in evidenza le aree in cui è presente un numero significativo di spostamenti medi (tra 5 km e 10 km in linea d'aria tra centroidi delle zone) e gli ambiti in cui è presente un volume significativo di spostamenti effettuati con modo pedonale e ciclabile. Le tavole sono complementari alle tavole relative agli spostamenti brevi per individuare gli ambiti da indagare al fine di un possibile shift modale verso la mobilità attiva.

4.3 OFFERTA CICLABILE

L'offerta ciclabile si presente complessivamente molto diversificata, sia per quanto riguarda la “vocazione d'uso” dei percorsi, sia per le caratteristiche infrastrutturali e di dotazioni (segnaletica, punti sosta e ricovero bici, stazioni di ricarica elettrica, ecc.):

- per quanto riguarda la “vocazione” dei percorsi, in molti casi è possibile distinguere chiaramente tra percorsi dedicati prevalentemente alla mobilità quotidiana in funzione degli **ambiti attraversati o collegati** (ad esempio: casa-scuola, casa-lavoro) e percorsi per la ciclabilità turistica, sportiva o ricreative. In altri casi, le due vocazioni coesistono, sovrapponendosi in misura variabile sulle medesime infrastrutture.
- le **caratteristiche infrastrutturali e di dotazioni** dei percorsi ciclabili dovrebbero essere coerenti con la “vocazione” funzionale del percorso. In particolare, si considerano adatte alla mobilità ciclabilità quotidiana:
 - o in ambito extraurbano, le piste ciclabili in sede propria, cioè fisicamente separate dal traffico veicolare
 - o in ambito urbano, i percorsi preferibilmente su corsia riservata o su corsia ciclabile da valutare in base al contesto di riferimento e alla presenza di adeguate misure di moderazione del traffico

Elementi fondamentali per garantire l'efficacia dell'infrastruttura ciclabile sono la **continuità degli itinerari e la messa in sicurezza dei nodi e degli attraversamenti**, che dovranno essere specificamente progettati e protetti.

I percorsi promiscui ciclopedonali, non garantendo adeguati livelli di sicurezza né per i ciclisti né per i pedoni, devono essere considerati solo come soluzione residuale, da adottare in casi eccezionali.

Di conseguenza, i percorsi con caratteristiche adatte alla sola ciclabilità sportiva (pendenze elevate, tratti in promiscuo su strade di montagna), non possono essere inclusi nell'offerta destinata alla ciclabilità quotidiana.

Per omogeneità con gli altri modi di trasporto esaminati nel PRMT, e in relazione ai dati di domanda disponibili, si considera come **offerta ciclabile quella parte di rete con vocazione prevalente alla ciclabilità quotidiana, che rispetti i requisiti e le caratteristiche minime previste per questa tipologia**.

Il complesso dei percorsi ciclabili a vocazione turistica, sportiva, tempo libero viene esaminato nel PRMC.

Da considerare la **gerarchia delle reti ciclabili** e la loro relazione:

- **rete nazionale** definita con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con il D.M. 23.08.2022. Per il territorio di Regione Lombardia, comprende:
 - o le tre ciclovie turistiche Vento, Sole e Garda;
 - o alcuni degli ex percorsi di interesse regionale (PCIR) oggetto del PRMC approvato con DGR X/1675 dell'11 aprile 2014;
 - o la rete rappresentata in modo schematico nella tavola 4 del PGMC, integrata ulteriori direttrici di interesse strategico, in particolare: ciclovie Lago Maggiore, Ciclovie Alpina, Ciclovie Mi-Monaco, ciclovie anello Iseo, ciclovie Francigena.

Sulla base dell'art. 5 PIANI REGIONALI DELLA MOBILITÀ CICLISTICA della Legge 2/2018 compete alle regioni lo sviluppo e l'integrazione del livello nazionale con le reti provinciali e locali;

- **livelli provinciali e locale**: nell'ultimo decennio, gli Enti locali (Province, Comuni, Comunità montane, Enti Parco etc...) hanno realizzato numerosi tratti ciclabili con caratteristiche molto eterogenee. Parallelamente, sono stati predisposti o aggiornati strumenti di pianificazione settoriale da parte degli Enti locali (PTC provinciali, piani dei Parchi, PUMS, Biciplan, etc.).

Nel complesso la rete ciclabile nel territorio lombarda si può considerare articolata su tre livelli:

- **nazionale-regionale** (che comprende la rete regionale dei PCIR 2014),
- **provinciale**
- **locale**

Lo **scenario di offerta di riferimento**, che è stato considerato per il confronto con la domanda al fine di verificare la relazione domanda-offerta, comprende:

- i percorsi ciclabili di interesse regionale (PCIR) identificati nel 2014, con riferimento allo stato di attuazione e alla tipologia infrastrutturale rilevati nel 2023, eventualmente integrati con percorsi provinciali e locali realizzati, aventi le medesime funzioni di collegamento e caratteristiche idonee;
- i percorsi locali, limitatamente alle parti di percorso extraurbane, verificandone il raccordo con la ciclabilità comunale;
- le ciclovie Vento, Sole e Garda;
- i tracciati indicativi dei percorsi proposti per la rete nazionale descritta nel Piano generale della mobilità ciclistica (PGMC).

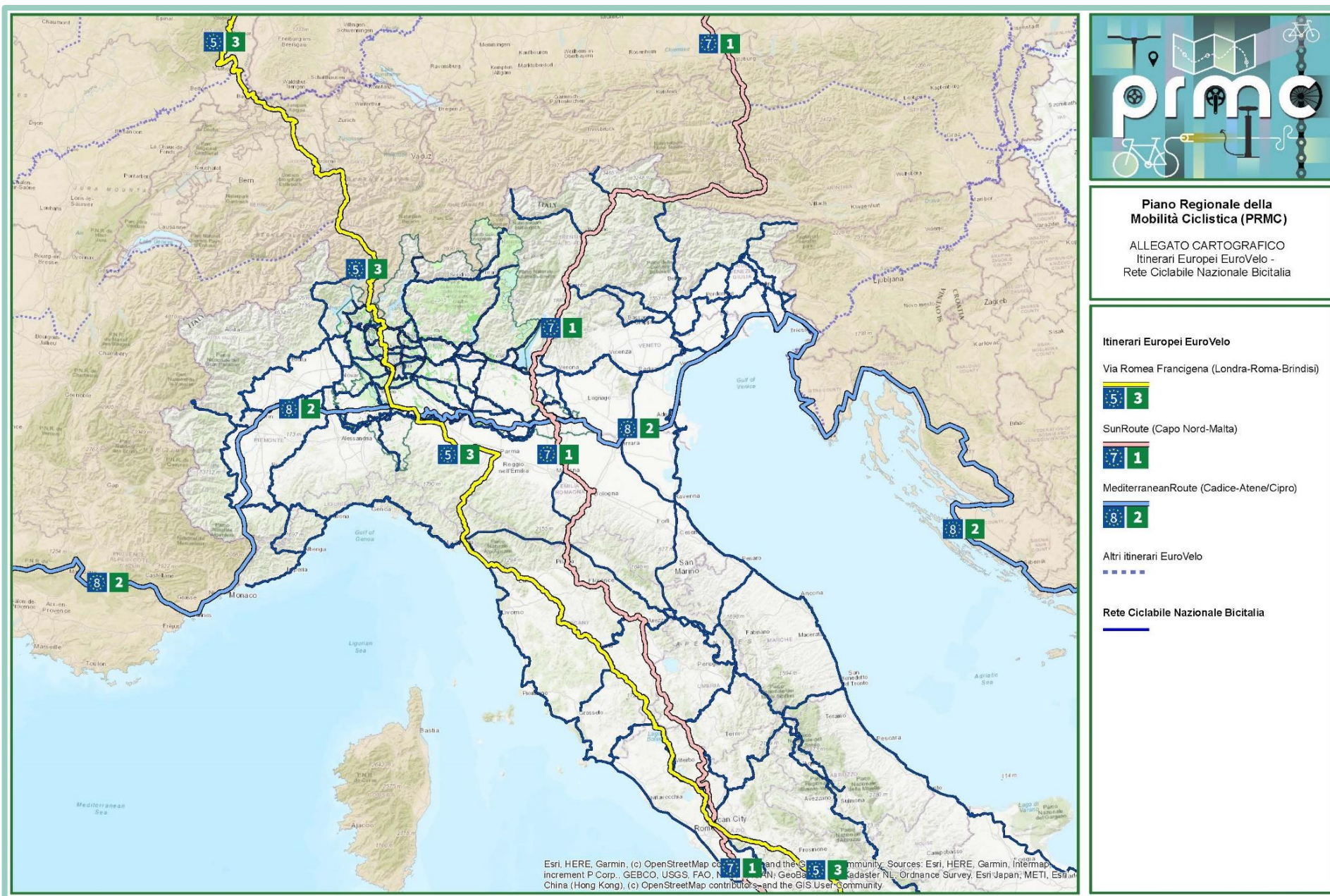


Figura 45 Inquadramento degli itinerari EuroVelo nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

ALLEGATO CARTOGRAFICO
Itinerari Europei EuroVelo -
Rete Ciclabile Nazionale Bicalitalia

Itinerari Europei EuroVelo

Via Romea Francigena (Londra-Roma-Brindisi)



SunRoute (Capo Nord-Malta)



MediterraneanRoute (Cadice-Atene/Cipro)



Altri itinerari EuroVelo



Rete Ciclabile Nazionale Bicalitalia





Figura 46 Rete ciclabile nazionale Bicitalia 2022

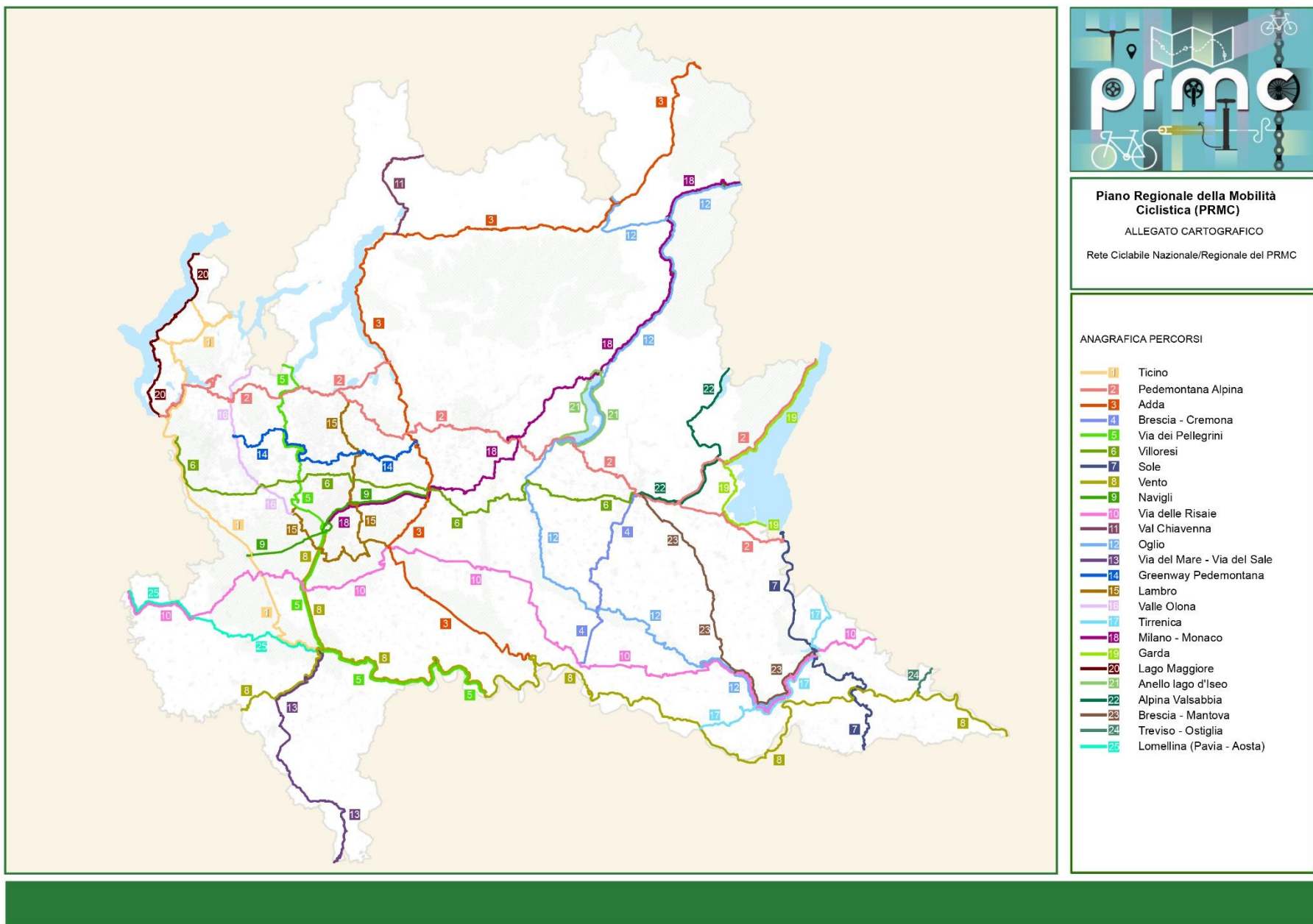


Figura 47 Percorsi della rete ciclabile nazionale/regionale del PRMC

La figura seguente, descrive sinteticamente lo stato attuale dei percorsi ciclabili, suddivisi in **percorsi realizzati**, sebbene con caratteristiche diverse, e quelli **in fase di realizzazione**.

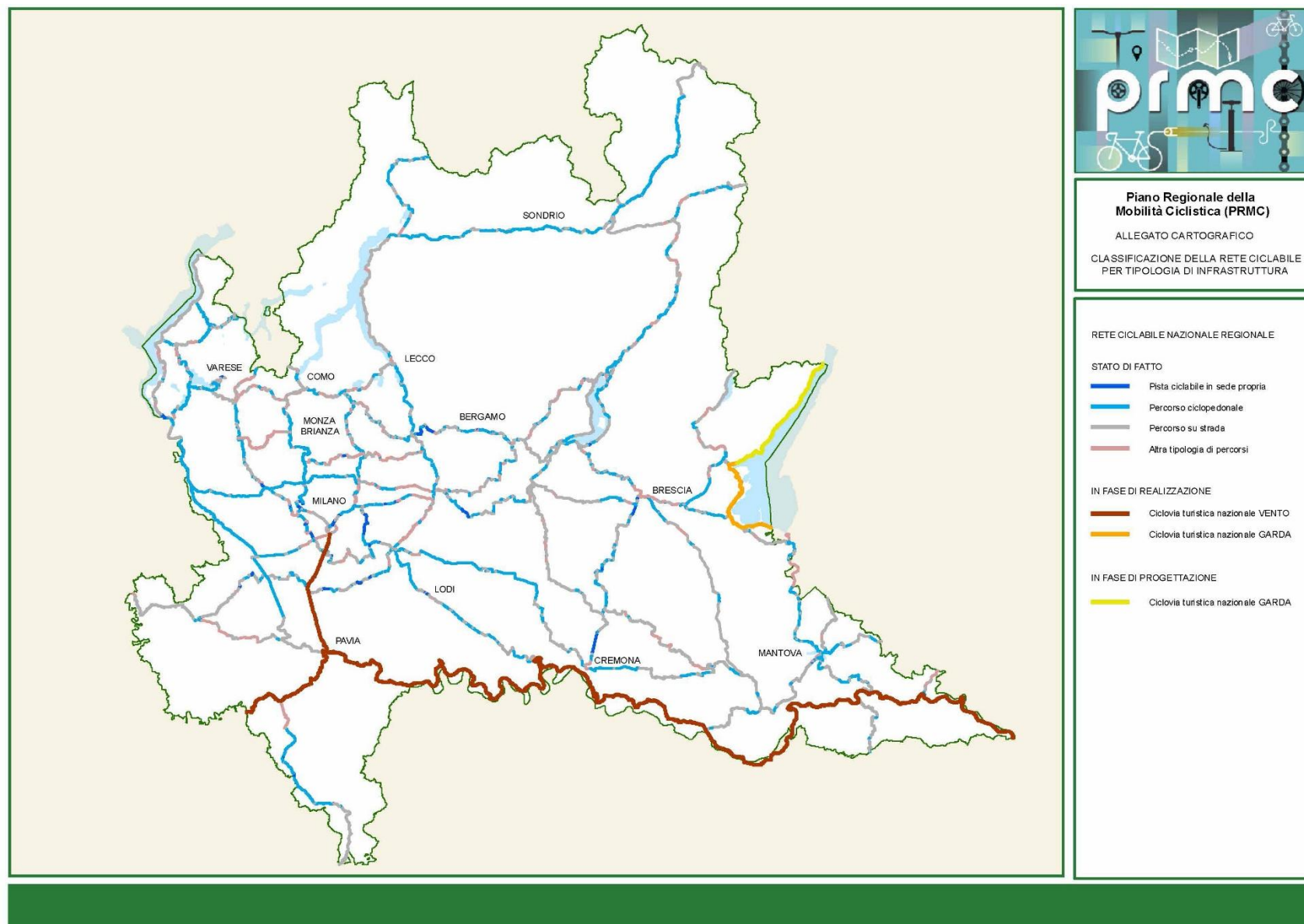


Figura 48 Classificazione della rete ciclabile regionale/nazionale per tipologia infrastrutturale e per stato di attuazione

L'immagine che segue fornisce un confronto tra i percorsi individuati dal PRMC approvato con delibera n. X/1657 dell'11 aprile 2014 e la proposta di aggiornamento del piano nel quale sono state recepite alcune modifiche derivanti dalle proposte degli Enti Locali e da una migliore definizione dei percorsi.

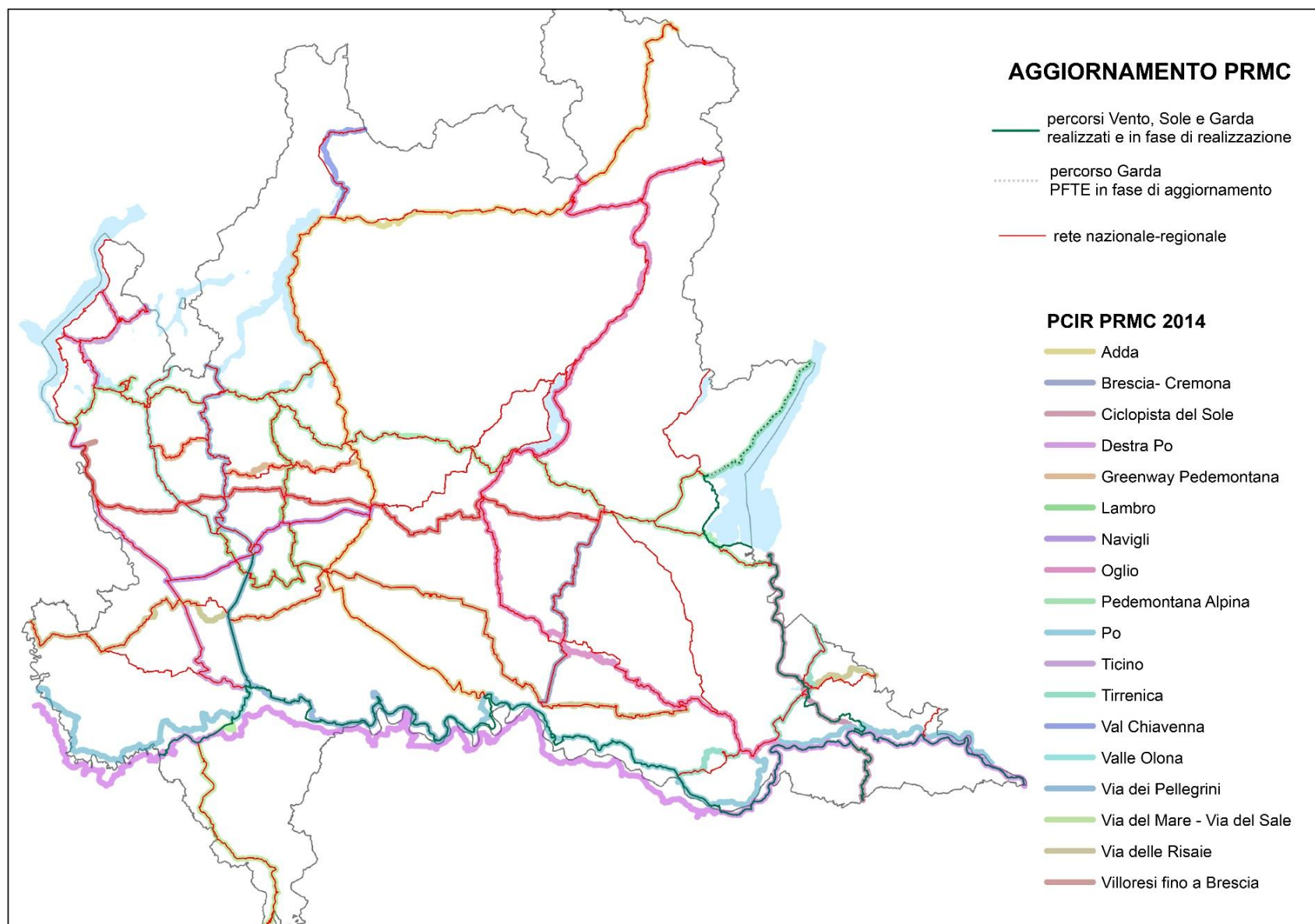


Figura 49 Confronto tra la rete del PRMC 2014 e quella della proposta di piano

CICLOVIE VENTO, SOLE e GARDA

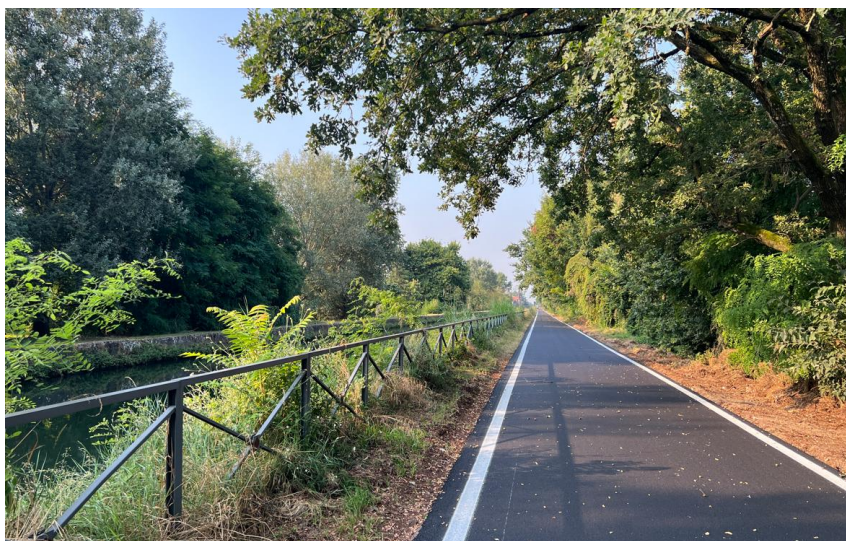
Lo sviluppo di una rete nazionale di ciclovie turistiche ha la finalità di incrementare l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto per visitare e scoprire parti del territorio nazionale di pregio paesaggistico e culturale, consentendo anche di sviluppare nuove attività economiche. Il sistema nazionale di ciclovie turistiche prevede la realizzazione di dieci itinerari, tre dei quali interessano il territorio della Lombardia:

- la Ciclovía **VENTO**, da Venezia a Torino, con diramazione a Milano (attraversa Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Piemonte);
- la Ciclovía **SOLE**, da Verona a Firenze (attraversa Veneto, Lombardia, Emilia-Romagna e Toscana);
- la Ciclovía **GARDA**, anello ciclabile completo intorno al Lago di Garda (attraversa Veneto, Lombardia e Provincia di Trento).

In attuazione alle previsioni dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza Regione Lombardia è soggetto beneficiario per circa 40 milioni di euro per la realizzazione di lotti delle ciclovie VENTO e Garda. Il finanziamento del PNRR, si inserisce in un'attività molto più estesa che vede tutte le tre ciclovie nazionali previste nel territorio lombardo finanziate, sia con risorse statali, sia con il Piano Lombardia, per un importo complessivo (compresi i fondi PNRR) di circa 115 milioni di euro.

Per la realizzazione delle opere Regione ha individuato, sottoscrivendo specifici accordi, soggetti attuatori:

- per Sole il Parco Regionale del Mincio
- per VENTO l'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPo) per le tratte che percorrono principalmente gli argini maestri del Po e il Consorzio est Ticino Villoresi per la tratta Milano - Pavia
- per Garda l'Azienda Regionale ARIA SpA

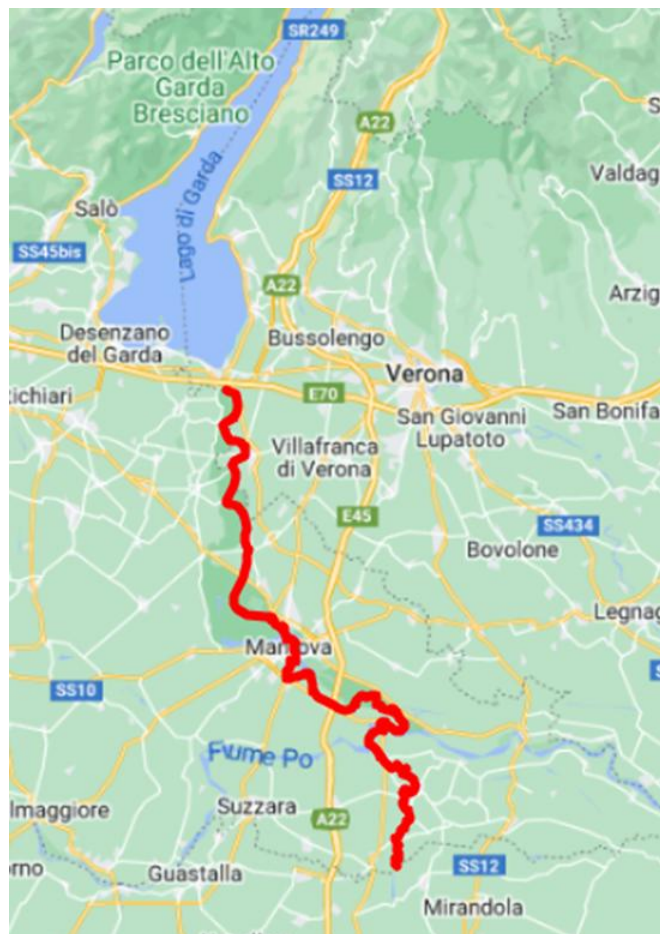


Ciclovía VENTO – Lotto 1 Milano Pavia - lavori in corso di esecuzione nel 2024

CICLOVIA SOLE

La Ciclovía del Sole interessa quattro Regioni (Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana) e si estende da Verona a Firenze, parte di un percorso più ampio che in futuro si svilupperà dalle regioni alpine del territorio nazionale alla Sicilia.

L'itinerario percorre parte dell'itinerario EuroVelo n.7, lungo 7400 km che unisce Capo Nord (Norvegia) a Malta, attraversando da nord a sud l'Europa.



Ciclovía del Sole – lavori completati - 2024

Il tratto lombardo interessa la provincia di Mantova, dal confine con il Veneto fino al confine con l'Emilia-Romagna, per una lunghezza di circa 90 Km. Si sviluppa in larga parte all'interno del Parco del Mincio.

Il tracciato della ciclovia interseca in Veneto, a Peschiera del Garda, la ciclovia del Garda che prosegue in territorio lombardo da Sirmione a Gardone Riviera e la ciclovia VENTO che collegherà Venezia a Torino, a San Benedetto Po.

Il percorso utilizza prevalentemente le strade arginali dei fiumi Secchia e Mincio. Alcuni tratti ricadono in aree urbane come a Mantova e a San Benedetto Po.

I lavori principali sono stati ultimati nel dicembre 2023 e sono stati collaudati ed inaugurati nella primavera 2024. Per completare la percorribilità sono stati eseguiti, nel corso dell'estate 2024, lavori di pavimentazione della strada arginale tra Chiavica Travata e Governolo

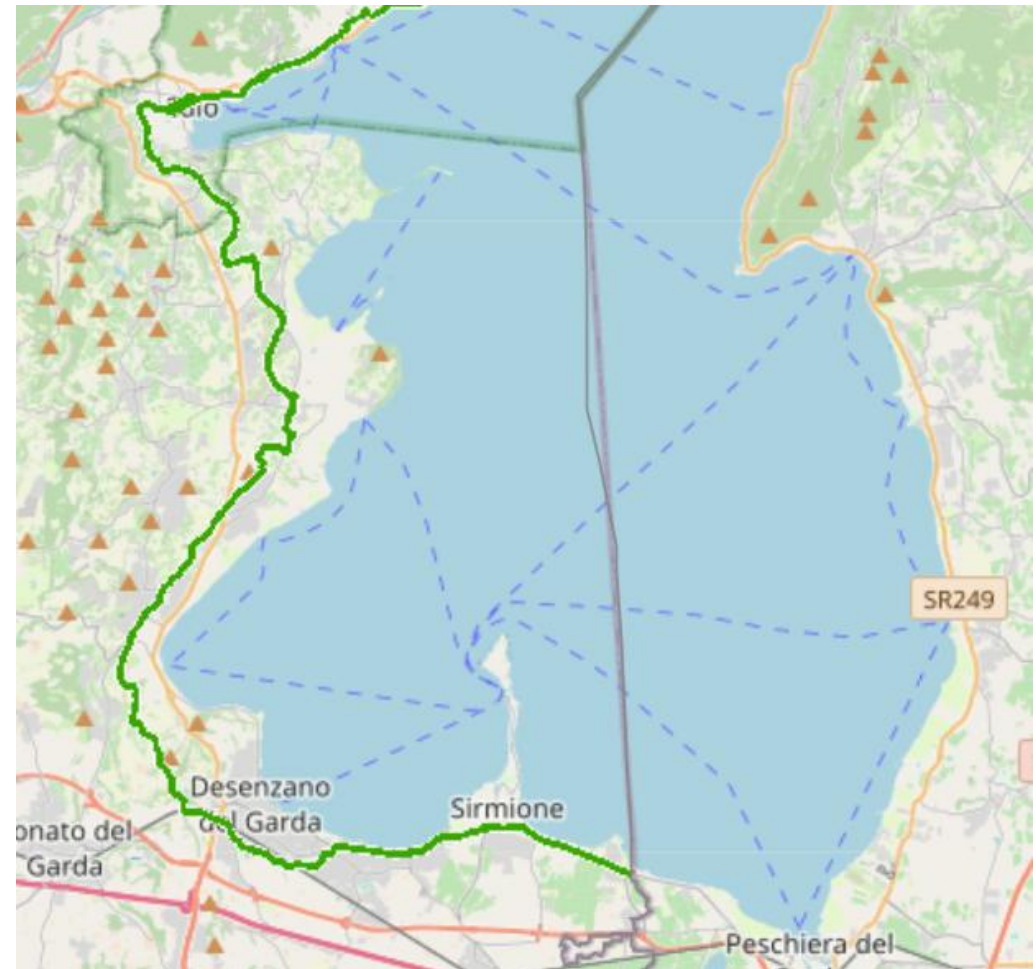
Le opere sono state seguite dal Parco Regionale del Mincio e prevedono un finanziamento complessivo di 6,3 milioni di euro derivante da fondi statali e regionali.

CICLOVIA GARDA

La ciclovia del Garda è compresa nel Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali, con Ente Capofila la Provincia Autonoma di Trento. Il progetto prevede la realizzazione di un itinerario che consenta di costeggiare il lago di Garda, interessando il territorio della Provincia Autonoma di Trento, del Veneto e della Lombardia.



Logo della ciclovia del lago di Garda



Tracciato della ciclovia del lago di Garda – lotto 1 e lotto 2 Lombardia

Il tracciato del progetto di fattibilità tecnica ed economica, nel territorio lombardo, si sviluppa in provincia di Brescia ed è stato suddiviso in tre lotti funzionali:

- Lotto 1 da Sirmione a Padenghe sul Garda
- Lotto 2 da Padenghe sul Garda a Salò con opzione fino a Gardone Riviera.
- Lotto 3 di completamento fino a Limone sul Garda

Il lotto 1 ed il lotto 2 sono in corso di esecuzione con ultimazione prevista entro gennaio 2026.

Sul progetto di fattibilità nel tratto del lotto 3 sono state espresse prescrizioni, da parte il Tavolo Tecnico Operativo del Ministero, che richiedono di valutare alternative intermodali, con un servizio di navigazione dedicato per il tratto in prosecuzione a nord di Gardone Riviera.

L'aggiornamento del PFTE è in corso e se ne prevede la conclusione per dicembre 2025.

Si riportano alcuni dati relativi ai lotti della ciclovía GARDA nel territorio lombardo.

GARDA L1

da Sirmione a Padenghe sul Garda

Lunghezza 17 km circa

Costo 5.541.150,80 €

Finanziato DM 517/2018 (5.541.150,80 €)

GARDA L2

da Padenghe sul Garda a Gardone Riviera

Lunghezza 29 km circa

Costo 12.539.913,00 €

Finanziato PNRR (12.539.913,00 €)

CICLOVIA VENTO



Tracciati delle ciclovie Sole e VENTO

La ciclovie VENTO, inserita nel sistema delle ciclovie turistiche nazionali, percorre principalmente gli argini del Po tra Torino e Venezia. Nasce da un'iniziativa di un gruppo di ricerca del Politecnico di Milano con l'obiettivo di generare occupazione ed economia a partire da una nuova idea di turismo lento.

Il percorso è anche parte degli itinerari Eurovelo 8 – Mediterranean Route – da Cadice in Spagna alla Turchia ed Eurovelo 5 – Via Romea (Francigena) da Canterbury in Inghilterra a Roma e Brindisi.

VENTO ha una lunghezza di 730 km e percorre quattro Regioni: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto. La ciclovie in Lombardia attraversa le province di Pavia, Lodi, Cremona Mantova e la Città Metropolitana di Milano.

L'itinerario si sviluppa per quasi 350 km nel territorio lombardo e attraversa le città di Pavia e di Cremona. Milano è raggiungibile percorrendo il naviglio pavese e Mantova è collegata dalla ciclovie Sole.

L'idea di ciclovie turistica si completa con l'utilizzo quotidiano, con la possibilità di avere un'alternativa all'automobile per gli spostamenti tra comuni e frazioni e tra il territorio limitrofo e i capoluoghi, con una riduzione del traffico e dell'inquinamento generato dai veicoli a motore.

Il progetto è stato suddiviso in sette lotti, finanziati con risorse statali, del PNRR, e regionali. L'intero itinerario lombardo sarà completato, con aperture intermedie dei lotti, entro il giugno 2026.

Per la ciclovie VENTO Regione Lombardia è ente capofila.

Sono in corso di esecuzione i lavori per il tratto prioritario (San Rocco al Porto – Stagno Lombardo) e per i lotti L1 (da Assago/confine Comune di Milano a Pavia), L3 (Pavia – San Rocco al Porto), L5 completamento (Stagno Lombardo – Viadana), L6 (Suzzara – Quingentole) e L7 (Quingentole – Felonica - confine Emilia-Romagna). Per la tratta L2 (confine Piemonte - Casei Gerola– Pavia) sono in corso le procedure di affidamento delle opere.

Si riportano alcuni dati relativi ai lotti della ciclovie VENTO nel territorio lombardo.

VENTO L1

da Assago (confine Comune di Milano) a Pavia

Lunghezza 32 km

Costo 4.400.000,00 €

Finanziato Piano Lombardia

Costo 12.876.414,69 €

Finanziato DM 517/2018 (7.262.998,49 €) e con fondi Regione Lombardia (5.613.416,20 €)

VENTO L2

dal confine Piemonte/Lombardia a Pavia

Lunghezza 37 km

Costo 24.282.068,15 €

Finanziato Piano Lombardia

VENTO L5 COMPLETAMENTO

Da Stagno Lombardo (CR) a Viadana (MN)

Lunghezza 54 km circa

Costo 9.765.354,04 €

Finanziato DM 4/2022 - PNRR (9.765.354,04 €)

VENTO L3

da Pavia a San Rocco al Porto (LO)

Lunghezza 73 km

Costo 22.577.885,43 €

Finanziato DM 4/2022 – PNRR (17.234.645,96 €) e con fondi Piano Lombardia (2.853.466,18 €)

VENTO L6

Da Suzzara (MN) a Quingentole (MN)

Lunghezza 46 km

Costo 12.242.115,56 €

Finanziato Piano Lombardia (12.242.115,56 €)

VENTO LOTTO PRIORITARIO (L4 E L5 PARTE)

da San Rocco al Porto (LO) a Stagno Lombardo (CR)

Lunghezza 61 km circa

VENTO L7

Da Quingentole (MN) a Felonica (MN)

Lunghezza 44 km

Costo 4.992.350,11 €

Finanziato Piano Lombardia (4.992.350,11 €)



Ciclovia VENTO – lavori in corso di esecuzione

4.4 INDIRIZZI PER L'AGGIORNAMENTO DELLE STRATEGIE

Elementi per l'aggiornamento del PRMC emersi a seguito del monitoraggio dell'attuazione (capitolo "L'attuazione del PRMT 2014")

Il monitoraggio dello stato di attuazione del Piano ha evidenziato importanti progressi ma, al contempo, ha fatto emergere alcune tematiche che è necessario valorizzare nell'ambito dell'aggiornamento.

Va inoltre considerata la crescente importanza che la ciclabilità sta assumendo come modo sostenibile alternativo sia nella quotidianità che per il tempo libero, in relazione alla crescita di una maggiore consapevolezza diffusa delle ricadute ambientali delle scelte modali e dei benefici della mobilità attiva per la salute.

I temi della ciclabilità quotidiana (casa-scuola e casa-lavoro), dell'intermodalità bici-TPL e della logistica ciclabile di ultimo miglio, costituiscono una parte imprescindibile del sistema della mobilità.

Come spunti di attenzione sono emersi:

- la necessità di garantire la capillarità e la continuità della rete ciclabile e l'accessibilità dei percorsi completando le connessioni mancanti e rimuovendo/limitando elementi di interruzione;
- la necessità di un coordinamento che superi la frammentazione delle competenze sui percorsi ciclabili per evitare che tracciati discontinui e/o livelli di manutenzione e standard discontinui;
- l'omogeneità delle caratteristiche realizzative dei tratti;
- la garanzia di condizioni di percorribilità in sicurezza degli itinerari, dei nodi e delle interconnessioni;
- la garanzia della piena sicurezza dell'utenza nei percorsi di accessibilità alla rete, per garantire la fruibilità complessiva di sistema e negli itinerari di connessione ai servizi pubblici comunali e sovracomunali;
- evitare la prassi di assegnazione alla ciclabilità solo spazi residuali che ne rendono difficoltosa e complessa la fruizione;
- implementare la capillarità della rete garantendo l'accessibilità ai poli attrattori di livello sovralocale (scuole superiori, università, ospedali, reti museali);
- aumentare il numero di stazioni (ferroviarie, metropolitane e del trasporto pubblico locale) raggiunte dalla rete ciclabile;
- assicurare il ricovero delle bici in sicurezza presso le stazioni e i poli attrattori;
- favorire l'intermodalità bici+treno tramite la regolazione del trasporto bici su treni oppure forme di bike sharing presso le stazioni;
- adottare misure per la logistica ciclabile di ultimo miglio e la riduzione del trasporto sui treni dei mezzi per la logistica ciclabile, quali ad esempio creazioni di hub per la logistica di ultimo miglio presso le stazioni ferroviarie con possibilità di ricovero o sharing dei mezzi;
- identificare gli itinerari in continuità e sicurezza con l'utilizzo di una segnaletica informativa e di indirizzamento chiara e continua;
- attivare campagne di informazione e promozione della pedonalità e della ciclabilità che ne evidenziano i benefici per il benessere la salute.

Indirizzi per la ciclabilità quotidiana

L'offerta ciclabile si compone di elementi di carattere locale e di dettagli che spesso sono determinanti per l'efficacia e l'attrattività dell'offerta stessa.

Va rilevato che la ciclabilità quotidiana si attua su percorsi brevi o medio brevi (inferiori a 5 km - 10 km). Pertanto, ai fini dello sviluppo di questa componente della ciclabilità, l'effetto di "rete" di percorsi dedicati e protetti ha un ruolo più importante rispetto all'identificare un'offerta di tracciati di lunga percorrenza.

È inoltre imprescindibile un approfondimento del livello locale delle reti ciclabili e ciclopedonali ai fini del loro raccordo e inserimento in sistemi più ampi.

Sono individuati a scala regionale nodi, corridoi e ambiti:

1. in cui è utile migliorare e/o sviluppare l'offerta per la ciclabilità quotidiana per rispondere alla domanda espressa
2. di potenziale trasferimento modale verso la mobilità ciclabile

I primi sono individuati dal confronto tra la domanda di mobilità attiva espressa e lo stato di fatto dell'offerta ciclabile, verificando se c'è una corrispondenza soddisfacente tra domanda e offerta oppure se l'offerta può essere migliorata o sviluppata.

È possibile individuare gli ambiti di potenziale trasferimento modale verso la mobilità attiva dalla lettura degli spostamenti brevi (<10 km) effettuati con modo "auto privata", da analizzare per valutare gli elementi che potrebbero favorire maggiormente il trasferimento.

Il confronto con domanda-offerta viene fatto, in prima analisi, **con il livello regionale-nazionale** nei tratti in cui questi tracciati possono avere **una valenza di ciclabilità quotidiana**.

Nelle aree di ciclabilità diffusa espressa o potenziale, il confronto dovrà tenere conto dei livelli provinciale e comunale (almeno per quanto riguarda i comuni principali in cui sono presenti attrattori quali scuole, ambiti produttivi, servizi, ecc.).

Per gli assi lineari, i corridoi vallivi, fluviali e i lungolaghi, in cui è più semplice individuare dei tracciati lineari "portanti", dovranno essere verificati gli innesti dei percorsi locali.

Per quanto riguarda i comuni "nodo", è imprescindibile la valutazione della ciclabilità urbana del nodo e dei comuni limitrofi.

È inoltre da evidenziare la variabilità tipologica delle infrastrutture che compongono i percorsi ciclabili, comprendenti in alcuni casi tratti promiscui con la viabilità ordinaria, la cui idoneità va valutata rispetto al contesto e agli obiettivi di sicurezza.

Si segnala, inoltre, la presenza di ambiti territoriali o assi infrastrutturali non ancora coperti dalla rete ciclabile di livello superiore, ma nei quali la mobilità ciclistica quotidiana può comunque trovare risposta attraverso percorsi locali, a condizione che questi soddisfino i requisiti minimi di funzionalità e sicurezza.

Considerazioni:

sebbene la rete di livello nazionale-regionale non sia stata originariamente concepita per la mobilità ciclistica quotidiana, essa rappresenta in parte un primo livello strutturale anche per questa funzione, costituendo un asse portante su cui possono innestarsi reti di livello inferiore.

Da rilevare il diverso tipo di infrastrutture che costituiscono i percorsi, in alcuni tratti in promiscuo con la viabilità.

Da rilevare inoltre la presenza di alcuni ambiti o assi non raggiunti da questo livello di rete, in cui tuttavia la ciclabilità quotidiana potrebbe svolgersi in percorsi ciclabili locali.

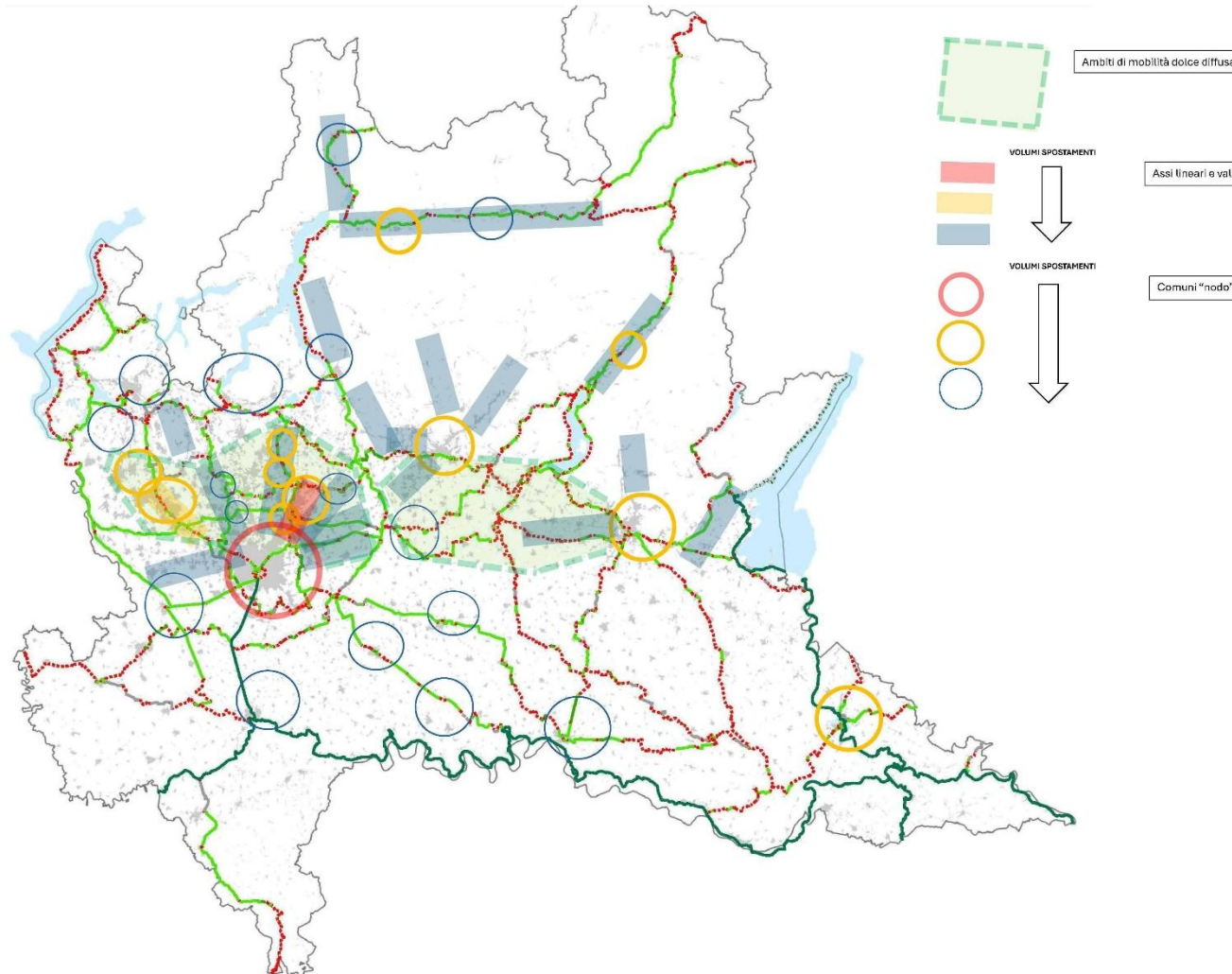
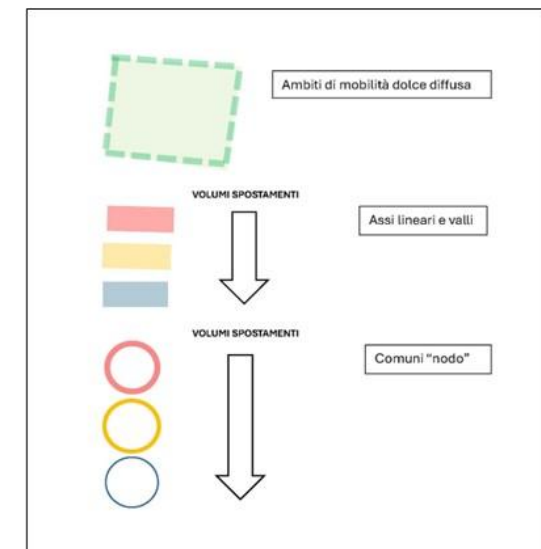


Figura 50 tavola di confronto tra: Macrostrutture della mobilità attiva individuate e schema della rete nazionale-regionale

5 OBIETTIVI E STRATEGIE



5.1 OBIETTIVI GENERALI DEL PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (PRMT)

Nel PRMT è declinato il tema della **ciclabilità quotidiana** in quanto modo sostenibile alternativo di importanza paragonabile ad altri modi di trasporto. Il PRMC approfondisce il tema della **ciclabilità quotidiana** già delineato nel PRMT.

Si richiamano gli obiettivi generali indicati nel PRMT, che si applicano anche alla ciclabilità.

Il sistema di mobilità e dei trasporti ideale dovrà perseguire i MACRO-OBIETTIVI:

- garantire l'accessibilità alle funzioni sul territorio
- connettere la Lombardia nel contesto nazionale e internazionale
- essere caratterizzato dalla sostenibilità sociale e ambientale

Il PRMT intende realizzarlo seguendo l'ordine di priorità del **paradigma ASI**, che si può pensare declinato nel modo seguente:

0) AVOID - **Governo della domanda**

obiettivo da realizzare in collaborazione con il PTR e con DG che attuano politiche sui tempi e digitalizzazione

per la parte di domanda residua rispetto all'obiettivo 0) – ***obiettivi specifici PRMT*** -:

- 1) SHIFT - **Riequilibrio modale verso modi di trasporto più sostenibili**
- 2) IMPROVE – **Ottimizzazione del sistema della mobilità tramite l'integrazione tra modi di trasporto, il miglioramento della rete infrastrutturale, la garanzia di elevati livelli di qualità e sicurezza**

5.2 OBIETTIVI SPECIFICI DEL PRMC

Gli **obiettivi specifici del PRMC** sono riferiti alla **ciclabilità del tempo libero, per turismo e sport**.

Per la ciclabilità legata al tempo libero, al turismo e alla pratica sportiva, si individuano i seguenti MACRO-OBIETTIVI strategici:

- sviluppare la ciclabilità per il tempo libero, come forma di turismo sostenibile, di fruizione attiva del territorio e di promozione dell'attività sportiva, in particolare negli ambiti naturalistici e paesaggistici;
- connettere i percorsi nel territorio lombardo con i percorsi turistici nazionali e internazionali;
- assicurare la realizzazione dei percorsi ciclabili a vocazione turistica con standard elevati di qualità e sicurezza, con particolare attenzione all'inserimento negli ambiti naturalistici e paesaggistici.

I macro-obiettivi specifici del PRMC rientrano nel paradigma ASI come SHIFT e IMPROVE

Inoltre, la **ciclabilità per turismo e sport** contribuisce alla promozione di alcune aree come zone turistiche ed è correlata alla prevenzione di malattie e al benessere delle persone.

5.3 STRATEGIE

5.3.1 Richiamo delle strategie del PRMT

Al fine del raggiungimento degli obiettivi generali richiamati dal Programma Generale della Mobilità e dei Trasporti, si riportano le strategie indicate del Programma Regionale della mobilità e dei trasporti riferite ai seguenti aspetti della ciclabilità:

- Ciclabilità quotidiana
- Raggiungibilità del sistema del trasporto collettivo
- Ciclo logistica

Legenda:

	Obiettivo principale della strategia (richiamo dal PRMT)
	Ulteriori obiettivi della strategia (richiamo dal PRMT)

(*) strategia indicata anche nella “dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377” G.U.E 04-04-2024

Obiettivi PRMT Il sistema della mobilità e dei trasporti dovrà perseguire i MACRO OBIETTIVI:						
garantire l'accessibilità alle funzioni sul territorio	connettere la Lombardia nel contesto nazionale e internazionale	essere caratterizzato dalla sostenibilità sociale e ambientale				
			Strategie:	Avoid	Shift	Improve
			Servizi di trasporto collettivo			
			Fare evolvere la diffusione della sharing mobility per favorire l'utilizzo del TPL rendendolo più raggiungibile, offrire opportunità di mobilità a chi non dispone di un proprio mezzo, incentivare il passaggio dal possesso all'utilizzo dei veicoli			

			Agire sul coordinamento degli orari e sull'integrazione delle reti tra il trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità e sharing mobility per l'ottimizzazione del sistema e il completo utilizzo di tutte le potenzialità dei diversi modi di trasporto (Mobility as a Service MAAS)			
			Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo			
			Sviluppo del sistema dei nodi di interscambio modale (hub) passeggeri rispetto alla raggiungibilità delle funzioni del territorio e alla possibilità di fruizione capillare del sistema della mobilità (Mobility as a community MAAC)			
			Far evolvere l' integrazione tariffaria in modo che comprenda tutta l'offerta della mobilità collettiva e di sharing mobility e sviluppare strumenti informatici innovativi per la bigliettazione e l'acquisto dei titoli di viaggio, correlata all'impostazione MAAS delle reti di trasporto			
			Infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile (mobilità attiva) quotidiana			
			Mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovracomunali, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale (*)			
			Adeguamento agli standard (caratteristiche, qualità e sicurezza) previsti, del sistema dei percorsi ciclabili nazionali-regionali (Piano generale della mobilità ciclistica) (*)			
			Introdurre linee guida o strumenti normativi che promuovano un nuovo approccio all' uso degli spazi per la viabilità, la sosta, la ciclabilità e la pedonalità evitando di relegare la realizzazione di percorsi ciclabili su spazi residuali, non ottimali per la ciclabilità sicura (*)			
			Garantire e/o migliorare gli standard di sicurezza alla rete della ciclabilità quotidiana tramite percorsi separati (anche dai pedoni), su sede propria, con intersezioni protette, continuità e caratteristiche omogenee (*)			

			Sistema delle merci e della logistica			
			Indirizzare lo sviluppo del sistema della logistica per la distribuzione urbana sostenibile anche tramite la riconversione degli spazi di stazione già disponibili come hub per la logistica urbana e come piccoli centri di smistamento diffusi			
			Informazione e comunicazione			
			Attivare campagne di informazione sulle alternative di mobilità sostenibili (ad esempio tramite la diffusione di orari, schemi delle linee, opzioni di interscambio)			
			Attivare campagne di comunicazione e sensibilizzazione sui benefici della mobilità attiva per la salute e l'ambiente e sull'utilizzo del trasporto collettivo, anche tramite azioni promozionali di impatto quali, ad esempio, periodi di utilizzo scontato o gratuito per tutti o per categorie di utenti (*)			
			Promuovere le sinergie e l'uso dei servizi di TPL e della mobilità attiva per casi forte attrazione/generazione quali ad esempio grandi eventi, fiere			
			Promozione di azioni per l'interoperabilità tra le banche dati informatizzate relative al sistema della mobilità, in particolare: tra quelle dei gestori dei servizi di TPL e di sharing per l'integrazione tra i sistemi in ottica di MAAS e tra quelle dei gestori delle reti stradali finalizzate alla gestione degli interventi per la resilienza e manutenzione dei manufatti			

5.3.2 Strategie specifiche del PRMC relative alla ciclabilità turistica e del tempo libero

	Obiettivo principale della strategia specifica del PRMC
	Ulteriori obiettivi della strategia specifica del PRMC

Obiettivi PRMC						
sviluppare la ciclabilità come forma di turismo sostenibile e sportivo per la fruizione di ambiti naturalistici	connettere i percorsi nel territorio lombardo con i percorsi turistici nazionali e internazionali	assicurare la realizzazione dei percorsi ciclabili a vocazione turistica con standard di qualità e sicurezza elevati, con particolare attenzione all'inserimento negli ambiti naturalistici e paesaggistici				
			Strategie:	AVOID	SHIFT	IMPROVE
			Rete nazionale-regionale			
			Realizzare percorsi fruitivi degli ambiti naturalistici regionali			
			Realizzare collegamenti tra le reti locali e i percorsi turistici nazionali e internazionali			
			Adottare standard realizzativi a basso impatto (consumo e impermeabilizzazione del suolo, segnaletica non invasiva) per i percorsi in ambiti naturalistici e paesaggistici			

			Varie			
			Incentivare ed indirizzare gli Enti competenti all'implementazione efficace del sistema di segnaletica di indicazione e di mappe informative, che garantisca l'identificazione, la riconoscibilità e l'integrazione nel territorio degli itinerari ciclabili			
			Promozione turistica dei percorsi e dei servizi connessi			

6 SISTEMA DELLE AZIONI



6.1 AZIONI SULLA RETE CICLABILE

Saranno individuate **3 tipologie di azioni** in relazione al diverso livello di maturazione:

- **inerziali:** infrastrutture in corso di attivazione/realizzazione e a un livello di avanzamento decisionale/approvativo tale per cui non è possibile o sensato metterli in discussione o modificarli; comprendono infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che **non sono più oggetto del processo di pianificazione**
- **confermate dalla precedente programmazione regionale:** infrastrutture programmate e la cui attivazione/realizzazione non è avviata; le infrastrutture si riferiscono al quadro strategico della pianificazione in cui sono state originariamente previste e potrebbero richiedere di essere attualizzate rispetto alle mutate condizioni territoriali-infrastrutturali, ai livelli di priorità, agli obiettivi e alle strategie aggiornate del PRMC e **rientrare nel processo decisionale relativamente alle scelte progettuali**
- **fabbisogni individuati:** nuove azioni individuate partendo dal confronto tra gli scenari di domanda e dell'offerta inerziale, in considerazione delle caratteristiche territoriali e delle sinergie di sistema e che rispondono a:
 - esigenze di mobilità non soddisfatte dall'insieme dall'offerta inerziale e da eventuali aggiornamenti progettuali
 - opportunità di trasferire relazioni su modi più sostenibili

È inoltre indicato un quadro con ulteriori **ipotesi di azioni** che saranno oggetto di studi e approfondimenti.

Le azioni sono individuabili anche a partire dalle esigenze dei ciclisti, che sono schematizzabili in:	Le azioni del PRMC sono relative a:
spostamenti quotidiani ○ ciclisti di quartiere, che usano la bici per piccoli spostamenti restando nell'area urbana per recarsi a scuola (primaria e secondaria) e usufruire di servizi e negozi di zona ○ ciclisti per spostamenti casa-lavoro, casa-scuola (secondaria) che usano la bici per spostamenti anche sovracomunali ○ ciclisti per spostamenti primo-ultimo miglio, che usano la bici come primo o ultimo segmento e effettuano lo spostamento principale con il trasporto collettivo	spostamenti quotidiani ○ ciclisti per spostamenti casa-lavoro, casa-scuola (secondaria) che usano la bici per spostamenti anche sovracomunali ○ ciclisti per spostamenti primo-ultimo miglio, che usano la bici come primo o ultimo segmento e effettuano lo spostamento principale con il trasporto collettivo
tempo libero , utilizzano la bici per gite escursionistiche come mezzo per visitare ambiti naturalistici o culturali	tempo libero , utilizzano la bici per gite escursionistiche come mezzo per visitare ambiti naturalistici o culturali
cicloturisti, impostano la vacanza principalmente sulla ciclabilità ○ percorrono un itinerario spostandosi in bicicletta oppure effettuano escursioni giornaliere da un punto fisso ○ durante la vacanza alternano gite e escursioni in bici con altre attività	cicloturisti, impostano la vacanza principalmente sulla ciclabilità ○ percorrono un itinerario spostandosi in bicicletta oppure effettuano escursioni giornaliere da un punto fisso ○ durante la vacanza alternano gite e escursioni in bici con altre attività
ciclisti sportivi ○ velocità, effettuano percorsi su strada anche su lunghe distanze e su percorsi di alta difficoltà altimetrica ○ mountain bike, su percorsi dedicati e sentieri	

Per tutti i ciclisti si ritengono **prioritarie le azioni relative al tema della sicurezza** della ciclabilità.

Nell'attuazione dei percorsi ciclabili della rete individuata nel presente Piano, nello sviluppo delle azioni relative a fabbisogni individuati e negli studi e approfondimenti delle ipotesi di azioni relative alla ciclabilità sarà opportuno individuare con chiarezza **l'esigenza di mobilità principale** a cui il percorso ciclabile deve rispondere, secondo le macrocategorie "spostamenti quotidiani", "tempo libero" e "cicloturismo" indicate nello schema.

Nei casi in cui un percorso o tratti di un percorso non abbiano una funzione esclusiva, si dovrà tenere conto delle diverse funzioni e del loro "peso" relativo.

Alla funzione o al mix di funzioni dei percorsi o dei tratti di percorsi corrispondono esigenze diverse dei ciclisti e diversi criteri che possono guidare le scelte progettuali di tracciato, delle relative dotazioni per la ciclabilità e modalità di informazione e segnaletica.

A titolo esemplificativo, non esaustivo si indicano alcuni criteri generali:

	spostamenti quotidiani (casa-scuola, casa-lavoro)	Spostamenti quotidiani di primo e ultimo miglio	Tempo libero e cicloturismo
AMBITO	In ambito urbano e sovracomunale	In ambito urbano e sovracomunale	In ambiti naturalistici e itinerari culturali
ESIGENZA DI SPOSTAMENTO	Collegamenti diretti e veloci	Collegamenti diretti e veloci	Collegamenti dei punti di interesse turistico, attraversamento di contesti naturali e di bellezza paesaggistica anche con percorsi tortuosi (lo scopo del viaggio è nel percorso stesso e nella fruizione del paesaggio) e lontani dalle infrastrutture stradali
DOTAZIONI INFRASTRUTTURALI	Ricovero della bicicletta organizzato e sicuro a destinazione. Eventuale possibilità di cambio abbigliamento.	Rastrelliere e bike station. Eventuali servizi di manutenzione delle biciclette. Possibilità di ricarica ebike.	Punti di sosta in prossimità dei punti di interesse e distanziati con cadenza commisurata alle percorrenze quotidiane. Punti di sosta attrezzati anche per pic-nic, rifornimento acqua, punti ristoro, riposo in zone ombreggiate. Possibilità di ricarica ebike, di assistenza tecnica. Possibilità di servizi tipo deposito e trasporto bagagli.
LIVELLO INFORMATIVO RICHIESTO		Informazioni sui servizi di trasporto collettivo raggiungibili, su orari e andamento dei servizi	Informazioni sul percorso e sul territorio, su punti di interesse culturale e sugli aspetti naturalistici. Informazioni e segnaletica inserite in un progetto di immagine coordinata che faciliti la riconoscibilità dell'itinerario.

6.1.1 L'importanza della sicurezza

Il tema della sicurezza è ritenuto centrale e imprescindibile nell'attuazione delle azioni per la ciclabilità.

Per la messa in sicurezza complessiva del sistema ciclabile, chiunque deve poter accedere in sicurezza alla rete sia in contesto urbano che extraurbano. È pertanto necessario che in ogni contesto si attuino misure adeguate, commisurate alle caratteristiche del luogo e dei flussi, che diano priorità all'utenza debole, identificata con i pedoni ed i ciclisti.

La progettazione degli assi principali di collegamento ciclabile dovrebbe prevedere prioritariamente la realizzazione di infrastrutture in sede protetta e dedicata, che garantiscano la separazione dei flussi in base al differenziale di velocità (automobili – ciclisti – pedoni), principale causa dell'incidentalità.

Nelle zone centrali dei nuclei urbani le misure da attuare dovranno comprendere anche interventi di moderazione del traffico in grado di garantire effetti reali (riduzioni di carreggiata, dossi, ecc..) identificando la strada come spazio urbano pubblico di relazione tra utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti) e in cui si esprimano una pluralità di funzioni.

Al fine di conseguire efficienti livelli di sicurezza complessiva della rete, gli Enti competenti dovrebbero basare la valutazione della priorità degli investimenti infrastrutturali per la mobilità ciclistica, tramite l'implementazione, nell'ambito dei propri strumenti di pianificazione e programmazione, opportune indagini e monitoraggi sull'incidentalità nell'ambito della rete viabilistica di pertinenza, utili ad individuare le priorità di intervento per il completamento della rete e la messa in sicurezza dei nodi critici.

A titolo conoscitivo si riporta una descrizione sintetica delle attività del Centro di Monitoraggio di Regione Lombardia e una sintesi dei dati di incidentalità negli anni 2019-2020 - 2021.

Centro di Monitoraggio Regione Lombardia

Il “Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030” sviluppa le linee strategiche e declina le principali azioni da introdurre per il miglioramento della sicurezza stradale, coerentemente con quanto previsto dal documento “Indirizzi Generali e Linee Guida di Attuazione” elaborato dal MIMS a gennaio 2021, recependo le osservazioni formulate su di esse dalle Commissioni parlamentari competenti. Il Piano è fortemente integrato con il contesto internazionale e pienamente congruente con la programmazione strategica dell'ONU (Resolution by the General Assembly. 74/299 Improving global road safety – 2/9/2020) e della Commissione Europea nel settore (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero").

Regione Lombardia è impegnata a raggiungere gli obiettivi comunitari in materia di sicurezza stradale attraverso:

- l'attuazione delle politiche nazionali e regionali
- la realizzazione di nuovi modelli di azione e sensibilizzazione per l'accrescimento della cultura nel settore
- il supporto derivante da una rinnovata capacità tecnica degli Enti Locali nell'affrontare con efficienza ed efficacia i problemi relativi all'incidentalità stradale.

Per il raggiungimento degli obiettivi, svolge un ruolo fondamentale il Centro Regionale Lombardo di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CMRL), struttura di Regione Lombardia costituita il 23 settembre 2011 ai sensi della convenzione tra Regione e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT).

Il CMRL si pone come punto di riferimento per le analisi su scala regionale (monitoraggio degli interventi, analisi statistiche e di trend, approfondimenti e ricerche), per lo sviluppo delle competenze (formazione) e la sensibilizzazione (comunicazione e networking) per accrescere la cultura nel settore e la capacità tecnica degli Enti locali sul tema dell'incidentalità stradale.

Svolge principalmente un ruolo di coordinamento, indirizzo, supporto e verifica delle attività svolte dagli Enti proprietari e gestori di strade e gestisce e promuove iniziative a vari livelli in materia di sicurezza stradale, sulla base di linee di azione specificate dal MIT e in stretto raccordo con la Regione.

Le attività principali del CMRL sono:

- assistenza ai comuni e monitoraggio dei Progetti del Piano Nazionale di Sicurezza Stradale;
- formazione, in particolare in tema di prevenzione e di interventi a contrasto dell'incidentalità stradale;
- acquisizione, gestione e analisi dei dati sull'incidentalità stradale.

I dati vengono messi a disposizione dal Centro mediante pubblicazione periodica di rapporti e dossier, che riportano analisi approfondite dei molteplici aspetti inerenti all'incidentalità stradale. Oltre alle statistiche inerenti all'andamento del fenomeno, vengono analizzati aspetti quali i costi sociali degli incidenti stradali, le caratteristiche dei luoghi (tipologia di strade, se in rettilineo, se in incrocio, ecc) dove essi avvengono, le cause, le circostanze.

Obiettivo finale di tutte le attività del CMRL in Lombardia è contribuire, entro il 2030, al dimezzamento dei morti e dei feriti gravi rispetto al 2019 e, entro il 2050, all'azzeramento totale dei feriti gravi e dei morti sulle strade, come indicato dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030.

Incidentalità dei Ciclisti, degli utenti di micromobilità e *rider* in Regione Lombardia

Anni 2019-2021

È il rapporto tecnico, pubblicato dal CMRL – Centro regionale lombardo di governo e monitoraggio della sicurezza stradale, che aggiorna e approfondisce il quaderno “*Ciclisti e incidenti stradali. Anni 2017-2019*”, pubblicato nel novembre 2020. Per questo nuovo rapporto, l'ultimo dato di riferimento disponibile è costituito dall'annualità 2021. Si è voluto eseguire un'elaborazione dei dati disponibili più recenti (2020-2021), al fine di offrire una descrizione quanto più aggiornata possibile del fenomeno. Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) Orizzonte 2030, per le categorie di utenti a maggior rischio che rappresentano complessivamente il 40% delle vittime totali, indica degli obiettivi specifici di riduzione del fenomeno. Tuttavia, gli effetti positivi sperati, anche a seguito delle azioni messe in campo negli anni scorsi, non sono ancora tangibili e l'obiettivo di “zero vittime” è ancora molto lontano, così come gli obiettivi specifici di riduzione al 2030, sia in Italia sia in Regione Lombardia.

Incidentalità dei ciclisti in Regione Lombardia - Anni 2019 - 2021

I dati richiamati nel presente paragrafo fanno riferimento al rapporto tecnico pubblicato nel 2023 dal Centro Regionale Lombardo di Governo e Monitoraggio della Sicurezza Stradale (CMRL), struttura di Regione Lombardia costituita il 23 settembre 2011 ai sensi della convenzione tra Regione e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). Il CMRL si pone come punto di riferimento per le analisi su scala regionale (monitoraggio degli interventi, analisi statistiche e di trend, approfondimenti e ricerche), per lo sviluppo delle competenze (formazione) e la sensibilizzazione (comunicazione e networking) per accrescere la cultura nel settore e la capacità tecnica degli Enti locali sul tema dell'incidentalità stradale.

Si è voluto eseguire un'elaborazione dei dati disponibili più recenti, al fine di offrire una descrizione quanto più aggiornata possibile del fenomeno. Il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) Orizzonte 2030, per le categorie di utenti a maggior rischio che rappresentano complessivamente il 40% delle vittime totali, indica degli obiettivi specifici di riduzione del fenomeno. Tuttavia, gli effetti positivi sperati, anche a seguito delle azioni messe in campo negli anni scorsi, non sono ancora tangibili e l'obiettivo di “zero vittime” è ancora molto lontano, così come gli obiettivi specifici di riduzione al 2030, sia in Italia sia in Regione Lombardia.

L'analisi inerente all'incidentalità ciclistica nell'intervallo tra il 2019 e il 2021 permette di evidenziare quanto segue considerando che, in tale triennio, l'anno 2020 non è significativo a causa della situazione pandemica e il 2021 soffre di una situazione non ancora normalizzata.

Gli incidenti stradali che coinvolgono ciclisti in Lombardia costituiscono tuttora un fenomeno particolarmente gravoso: ogni anno si contano più di tremila feriti. La stima dei costi sociali inerenti all'incidentalità totale a ciclisti della Regione Lombardia ammonta a 314.036.230 € nel 2019, 260.256.886 € nel 2020 e 281.062.667 nel 2021.

Nel 2021, l'indice di incidentalità medio regionale lombardo corrisponde a 38,60 incidenti per milione di abitanti. Il valore massimo caratterizza la Provincia di Milano (54,97), mentre quello minimo si registra in Provincia di Lecco (20,69) e Sondrio (20,13).

Analizzando i dati degli incidenti stradali coinvolgenti ciclisti in funzione dell'ambito stradale in cui si verificarono, si rileva che l'ambito urbano è teatro del 91% dei sinistri per i ciclistici; tuttavia, tra il 2019 e il 2021, in ambito extraurbano, gli indici di mortalità registrano valori elevati nonostante, in termini assoluti, il numero degli incidenti in ambito extraurbano risulti minore.

Uno dei principali fattori di rischio di incidente stradale è la velocità dei veicoli a motore. A basse velocità di impatto (30 - 50 km/h), tipiche dell'ambiente urbano, la probabilità di conseguenze fatali per l'utente debole è dell'ordine del 5-10%; a velocità di impatto superiori, tipiche dell'ambito extraurbano, tale percentuale cresce notevolmente e già a 60 km/h la probabilità di esito mortale per il ciclista sale al 20%.

Focalizzando l'attenzione all'ambito urbano, dall'analisi degli indici di mortalità emerge che gli indici si mantengano pressoché costanti tra il 2019 e il 2021, con valori inferiori all'unità. Per le strade provinciali si registra un lieve incremento degli indici di mortalità dal 2019 al 2021, mentre per le strade statali (a fronte di un azzeramento rispetto al 2017, protrattosi tra il 2018 ed il 2020), si assiste ad un nuovo incremento superiore all'unità nel corso del 2021.

Indice di mortalità			
	Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021
Strada urbana	0,55	0,64	0,54
Provinciale nell'abitato	2,68	2,30	2,86
Statale nell'abitato	0,00	0,00	1,96

Elaborazione CeSCAM. Fonte: dati Polis-Lombardia

I sinistri che coinvolgono ciclistici si verificano prevalentemente lungo intersezioni (nel 2019, il 51,76%; nel 2020, il 49,76% e nel 2021, il 48,59%) o rettilinei (nel 2019, il 41,53%; nel 2020, il 42,31% e nel 2021, il 43,71%). Tuttavia, i decessi si verificano prevalentemente nei rettilinei (57,5% nel 2019, 63,16% nel 2020 e 45,71% nel 2021).

In merito alla "natura" degli incidenti, la maggior parte degli incidenti a ciclisti avviene con il coinvolgimento di più veicoli: dal 2017 circa l'80% dei sinistri coinvolgenti ciclisti è stato causato da uno scontro o da un tamponamento, comportando complessivamente oltre il 90% dei decessi totali tra i ciclisti.

In particolare, lo scontro frontale-laterale nel triennio 2019-2021 corrisponde sia al maggior numero di incidenti sia alla più diffusa causa di decessi e di lesioni di ciclisti.

Anno 2019							
		Incidenti con ciclisti coinvolti	Incidenti rispetto alla categoria (%)	Ciclisti morti	% di ciclisti morti rispetto alla categoria	Ciclisti feriti	Ciclisti feriti rispetto alla categoria (%)
Con VEICOLI	Scontro frontale	230	6,75	6	16,67	238	6,99
	Scontro frontale-laterale	2057	60,38	13	36,11	2060	60,53
	Scontro laterale	825	24,21	7	19,44	821	24,13
	Tamponamento	295	8,66	10	27,78	284	8,35
TOTALE con veicoli		3407	100,00 %	36	100,00 %	3403	100,00 %
Con PEDONI	Investimento di pedoni	93	100,00	0	100,00	24	100,00
Velocipedi isolati	Fuoriuscita (sbandamento, ...)	148	19,76	2	50,00	150	20,03
	Infortunio per Caduta da veicolo	168	22,43	1	25,00	168	22,43
	Infortunio per Frenata improvvisa	14	1,87	0	0,00	14	1,87
	Urto Con ostacolo	65	8,68	0	0,00	65	8,68
	Urto Con veicolo in fermata o in	279	37,25	1	25,00	277	36,98
	Urto Con veicolo in sosta	75	10,01	0	0,00	75	10,01
TOTALE velocipedi isolati		749	100,00%	4	100,00%	749	100,00%
Altri veicoli	Urto contro treno	1	100,00	0	100,00	1	100,00
TOTALE Lombardia		4250	-	40	-	4177	-

Tabella 6 Dati sull'incidentalità stradale nel 2019 (Elaborazione CeSCAM. Fonte: dati Polis-Lombardia)

Anno 2020							
		Incidenti con ciclisti coinvolti	Incidenti rispetto alla categoria (%)	Ciclisti morti	% di ciclisti morti rispetto alla categoria	Ciclisti feriti	Ciclisti feriti rispetto alla categoria (%)
Con VEICOLI	Scontro frontale	153	6,02	2	6,67	165	6,59
	Scontro frontale-laterale	1.566	61,61	13	43,33	1.562	61,47
	Scontro laterale	607	23,88	5	16,67	608	23,93
	Tamponamento	216	8,50	10	33,33	206	8,11
TOTALE con veicoli		2.542	100,00%	30	100,00%	2.541	100,00%
Con PEDONI	Investimento di pedoni	69	100,00	0	100,00	16	100,00
Velocipedi isolati	Fuoriuscita (sbandamento, ...)	207	27,42	5	62,50	204	27,09
	Infortunio per Caduta da veicolo	207	27,42	5	62,50	204	27,09
	Infortunio per Frenata improvvisa	11	1,46	0	0,00	11	1,46
	Urto Con ostacolo	105	13,91	0	0,00	106	14,08
	Urto Con veicolo in fermata o in	197	26,09	1	12,50	198	26,29
	Urto Con veicolo in sosta	62	8,21	0	0,00	62	8,23
TOTALE velocipedi isolati		775	100,00%	8	100,00%	753	100,00%
Altri veicoli	Urto contro treno	0	100,00	0	100,00	0	100,00
TOTALE Lombardia		3.366	-	38	-	3.310	-

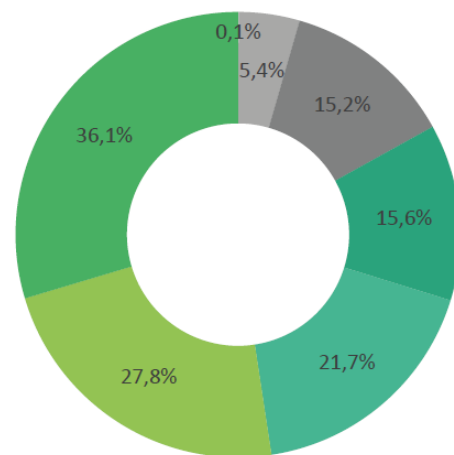
Tabella 7 Dati sull'incidentalità stradale nel 2020 (Elaborazione CeSCAM. Fonte: dati Polis-Lombardia)

Anno 2021							
		Incidenti con ciclisti coinvolti	Incidenti rispetto alla categoria (%)	Ciclisti morti	% di ciclisti morti rispetto alla categoria	Ciclisti feriti	Ciclisti feriti rispetto alla categoria (%)
Con VEICOLI	Scontro frontale	195	6,57	2	6,45	203	6,89
	Scontro frontale-laterale	1.833	61,76	18	58,06	1.814	61,55
	Scontro laterale	649	21,87	2	6,45	646	21,92
	Tamponamento	291	9,80	9	29,03	284	9,64
TOTALE con veicoli		2.968	100,00%	31	100,00%	2.947	100,00%
Con PEDONI	Investimento di pedoni	96	100,00	0	100,00	19	100,00
Velocipedi isolati	Fuoriuscita (sbandamento, ...)	198	25,10	1	25,00	200	25,28
	Infortunio per Caduta da veicolo	173	21,93	0	0,00	173	21,87
	Infortunio per Frenata improvvisa	10	1,27	0	0,00	10	1,26
	Urto Con ostacolo	106	13,43	1	25,00	106	13,40
	Urto Con veicolo in fermata o in	231	29,28	2	50,00	231	29,20
	Urto Con veicolo in sosta	71	9,00	0	0,00	71	8,98
TOTALE velocipedi isolati		789	100,00%	4	100,00%	791	100,00%
Altri veicoli	Urto contro treno	0	100,00	0	100,00	0	100,00
TOTALE Lombardia		3.853	-	35	-	3.757	-

Tabella 8 Dati sull'incidentalità stradale nel 2021 (Elaborazione CeSCAM. Fonte: dati Polis-Lombardia)

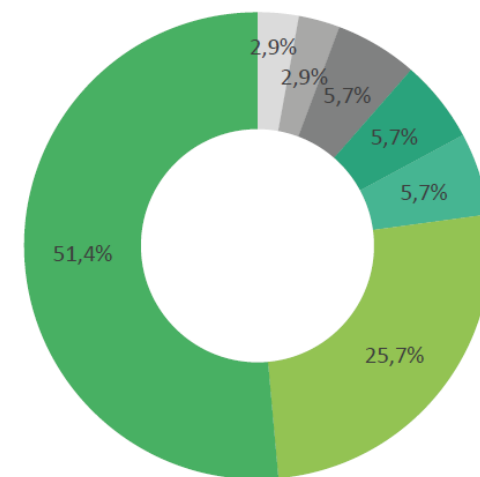
In riferimento agli incidenti che hanno causato decessi nel 2020, su 38 ciclisti morti la maggior parte è stata coinvolta in uno scontro (frontale, laterale o frontale-laterale), con un altro veicolo (52,7%) o in un tamponamento con un altro veicolo (26,3%). Analogamente, nel 2021, su 35 ciclisti deceduti, la maggioranza delle vittime è stata coinvolta in uno scontro (62,8%) o in un tamponamento (26,7%).

- Urto con veicolo in fermata o in arresto
- Infortunio per caduta da veicolo
- Scontro frontale-laterale
- Fuoriuscita (sbandamento, ...)
- Tamponamento
- Scontro laterale
- Scontro frontale



Numero di ciclisti morti per natura incidente in Lombardia. Anno 2020.
Elaborazione CeSCAM. Fonte: Polis-Lombardia

- Fuoriuscita (sbandamento, ...)
- Urto con ostacolo
- Urto con veicolo in fermata o in arresto
- Scontro frontale
- Scontro laterale
- Tamponamento
- Scontro frontale-laterale



Numero di ciclisti morti per natura incidente in Lombardia. Anno 2021.
Elaborazione CeSCAM. Fonte: Polis-Lombardia

Analizzando i veicoli coinvolti negli incidenti che, durante il 2019, hanno causato la morte di uno o più ciclisti l'autovettura risulta essere quella maggiormente coinvolta (71%). Ciò si conferma anche negli anni 2020 e 2021 (62% nel 2020 e 66% nel 2021). Seguono i mezzi pesanti: 12% nel 2019, 26% nel 2020 e 15% nel 2021. Anche nel caso dei veicoli coinvolti in incidenti provocanti lesioni ai ciclisti, l'autovettura si conferma il veicolo più coinvolto (82,9% nel 2019 e 81% sia nel 2020 sia nel 2021). La fascia d'età del maggior numero di ciclisti deceduti nel 2019 risulta compresa tra i 66 ed i 75 anni (1,38%), nel biennio successivo quella superiore agli 80 anni (1,24% nel 2020 e 1,38% nel 2021).

Il maggior numero di sinistri che coinvolgono ciclisti nel 2019 si concentra nel mese di giugno, nel 2020 a settembre, mentre nel 2021 nuovamente a giugno. L'alto numero di incidenti nel mese di giugno 2019 e 2021 corrisponde drammaticamente al maggior numero di ciclisti deceduti negli anni citati. Durante il 2020, è invece agosto il mese nel quale si registra il maggior numero di decessi tra i ciclisti.

L'analisi della distribuzione degli investimenti di ciclisti per mese mostra come i mesi estivi risultano i più critici, in particolare giugno e luglio durante i quali avvengono quasi il 22% dei sinistri (a giugno rispettivamente 472 incidenti nel 2019, 453 nel 2020 e 403 nel 2021, e a luglio rispettivamente 453 incidenti nel 2019 e 2020 e 403 nel 2021).

La maggior parte dei sinistri mortali che coinvolgono ciclisti avviene nella fascia oraria dalle 10.00 alle 19.00, raggiungendo il suo apice nella fascia preserale tra le 17.00 e le 18.00.

In riferimento alle cause dei sinistri, l'analisi delle circostanze permette di identificare tra le cause principali, la distrazione, l'andatura incerta e/o la conduzione del velocipede priva di concentrazione (il 13,4% delle cause dei sinistri nel 2020 e il 14,6% nel 2021). Durante tutto il triennio 2019-2021, il maggior numero di ciclisti coinvolti in incidenti stradali si registra lungo tratti stradali pavimentati e dotati di segnaletica verticale ed orizzontale.

Criticità	Ambito	Proposta	Riferimenti Normativi
Tratto in promiscuo con traffico veicolare	Extraurbano-traffico > 500 auto/ora	Realizzare tratto in sede propria o definire alternativa di percorso.	Art. 6 lett. a D.M. n. 557 del 30/1999.
	Extraurbano-traffico 50<500 auto/ora	Percorso promiscuo opportunamente indicato con Segnaletica di pericolo. Eventuali interventi di moderazione del traffico	Art. 5 comma 5 D.M. n. 557 del 30/1999. Segnaletica: Figura II 35 art. 103. Figura II.473 art. 179.
	Extraurbano-traffico <50 auto/ora	Percorso promiscuo opportunamente indicato con Segnaletica di pericolo. Eventuali interventi di moderazione del traffico	Art. 5 comma 5 D.M. n. 557 del 30/1999. Segnaletica. Figura II 35 art. 103.
	Centri storici	Preferire soluzioni di moderazione della velocità con realizzazione "spazio condiviso" fra i diversi utenti della strada	
	Zone residenziali	Preferire soluzioni di moderazione della velocità con istituzione "Zona residenziale".	Segnaletica: Figura II 319 art. 135
	Senso unico veicolare	Adottare, ove possibile, soluzioni di "doppio senso" ciclistico".	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Parere prot. 6234 del 21/ 12/201
Tratto in promiscuo con traffico pedonale	Area extraurbane e/o a basso traffico pedonale	Realizzare percorso ciclabile separato o promiscuo secondo la larghezza dei marciapiedi	Art. 4 comma 5 D.M. n. 557 del 30/1999
	Area urbana con traffico pedonale sostenuto e attività commerciali	Preferire soluzioni che consentano il passaggio delle biciclette su strada, con adeguati interventi di moderazione del traffico o percorso alternativo.	
	Aree fruibili (parchi, zone turistiche, lungo lago lungo fiume)	Area soggetta a traffico pedonale intenso in determinati giorni, ore e/o periodi. Segnalare le situazioni di pericolo e prevedere alternative di percorso.	

Intersezioni Mancata continuità	Extraurbano	Realizzazione attraversamento ciclabile opportunamente segnalato o sottopasso, in relazione alle condizioni al contorno. In caso di attraversamento a raso dotazione di portale segnalatore illuminato o semaforizzazione a chiamata	Art. 9 D.M. 557/99. Segnaletica: Fig. II 324 art.135
	Urbano - limite 50 km/h	Realizzazione attraversamento ciclabile opportunamente segnalato con eventuale portale segnalatore illuminato. Realizzazione di adeguata fascia di limitazione della sosta veicolare per aumentare la visibilità all'incrocio.	
	Urbano - limite 30 km/h e inferiore	Realizzazione attraversamento ciclabile opportunamente segnalato. Realizzazione di adeguata fascia di limitazione della sosta veicolare per aumentare la visibilità all'incrocio.	

Tabella 9 Criticità, ambito evento critico e proposta di risoluzione

Criticità	Proposta	Riferimenti Normativi
Tratti con pendenze > 5%	Segnalazione pendenza e indicazione di percorso alternativo e relativa differenza chilometrica.	Art.8, comma 3 D.M. 557/99 Segnaletica: Fig. II 15,16 art. 89.
Immissione su viabilità ordinaria con scarsa visibilità	Miglioramento della visibilità con interventi strutturali all'incrocio o modifica di percorso. Sulla pista: realizzazione segnaletica di pericolo, con posa di specchi. Sulla strada moderazione del traffico e segnalazione pericolo con segnaletica luminosa.	
Tratti con fondo non adatto (ghiaia, sabbia)	Realizzazione fondo compatto anche con materiali naturali (stabilizzato).	Art. 4 comma 3, lettera a D.M. 557/99.
Tratto non protetto verso scarpata o canale/fiume	Realizzazione parapettatura o segnaletica di pericolo adeguata in relazione al regolamento di utilizzo della strada da parte del proprietario/gestore.	

Tabella 10 Principali criticità stradali e proposta di intervento

6.1.2 Azioni per la ciclabilità quotidiana

Azioni inerziali (orizzonte 2027 - 2032)

Nel 2024 è stata completata e attivata la Ciclovía turistica nazionale SOLE che, nel tratto lombardo, collega la zona dell'alto mantovano (Monzambano) con Mantova e il confine regionale a sud del Po. La ciclovía ha finalità prevalentemente turistiche, il suo utilizzo per la ciclabilità quotidiana riguarderà soprattutto i tratti limitrofi a Mantova. Nel tratto a nord la ciclovía che segue il percorso del Mincio si propone anche di favorire la mobilità ciclistica tra comuni lombardi e veneti attraversati dal fiume.

Nello scenario 2027 saranno attive le ciclovie turistiche nazionali Vento e Garda attualmente in fase di realizzazione.

azione	scenario	Livello di maturità	Strumento di pianificazione o programmazione	Effetti attesi/obiettivo
Ciclovía turistica nazionale VENTO	2027	In realizzazione	PGMC, PRMC, PNRR	La ciclovía VENTO collega Venezia con Torino e, con una diramazione raggiunge Milano. Nel territorio lombardo, il tracciato principale percorre prevalentemente gli argini maestri del fiume Po con finalità soprattutto turistiche e fruibili degli ambiti naturalistici. Lungo il percorso la ciclovía attraversa Pavia e Cremona e sarà utilizzata per gli spostamenti quotidiani dalle località vicine ai due comuni. La diramazione Pavia-Milano migliorerà il collegamento anche quotidiano tra Milano e i comuni a sud come Assago e tra Pavia e i Comuni attraversati dal naviglio pavese.
Ciclovía turistica nazionale GARDA	2027	In realizzazione	PGMC, PRMC, PNRR	La ciclovía del Garda si sviluppa tra Sirmione e Gardone Riviera. Il percorso, attraversando anche la parte più urbanizzata dei Comuni, si propone sia come percorso turistico sia per un utilizzo quotidiano per gli spostamenti verso i poli attrattori di Desenzano del Garda e di Salò dove sono presenti anche le principali scuole secondarie di secondo grado.

Nell'ambito del **POR-FESR 2014-2020**, bando Mobilità Ciclistica, Regione Lombardia ha finanziato **24 progetti che interessano il territorio di 45 Comuni**, con **oltre 150 km** di nuovi percorsi ciclabili, prevalentemente di carattere sovralocale con l'obiettivo di realizzare anche tratte dei percorsi regionali, individuati dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica del 2014, connettendole alla rete locale e al sistema del trasporto pubblico per favorire l'integrazione modale.

Con il “**Programma degli interventi per la ripresa economica – Piano Lombardia**” (L.R. n. 9/2020) e con altre risorse autonome regionali, Regione Lombardia ha garantito il supporto finanziario per la realizzazione di più di **180 interventi** di potenziamento e nuova realizzazione della rete ciclabile di competenza di Province e Comuni stimolando gli Enti territoriali affinché le loro iniziative si inseriscano coerentemente in un contesto di pianificazione (PRMC) che persegue progressivamente il più sfidante e alto obiettivo di realizzare un sistema ciclabile integrato e complementare alle altre reti infrastrutturali di trasporto.

Tra gli interventi sopracitati si evidenziano:

<i>PERCORSO CICLABILE GREEN TOUR: Treviso - Ostiglia</i>	Il tracciato del percorso ciclabile Green Tour, che interessa il sedime dell'ex linea ferroviaria Ostiglia-Treviso, ha lunghezza complessiva di circa 165 km, mette in collegamento i sistemi ciclabili di Regione Lombardia e Regione Veneto e si connette, tramite il Comune di Ostiglia, alla Ciclovia Turistica Nazionale Vento. Nel territorio della Regione Veneto l'opera complessiva è in avanzata fase di realizzazione. La realizzazione del percorso ciclabile permette l'interconnessione con il sistema di itinerari cicloturistici, valorizzando la fruizione del territorio, e l'intermodalità con altri sistemi di trasporto (in particolare con i sistemi ferroviario e fluviale), con positive potenzialità in termini di diversione modale per gli spostamenti quotidiani a favore forme di mobilità sostenibile. La realizzazione del lotto lombardo del percorso ciclabile è oggetto di Accordi di collaborazione tra Regione Lombardia e Comune di Ostiglia.
<i>PISTA CICLOPEDONALE SOVRACOMUNALE - CICLOVIE DELL'ISOLA</i>	Il progetto prevede la realizzazione di una dorsale ciclabile sovracomunale, di circa 47 Km, che interessa i territori comunali di Bottanuco (capofila del progetto), Bonate Sotto, Madone, Filago, Brembate, Capriate San Gervasio, Suisio e Medolago. Il percorso individuato svolge una funzione di connessione di sistema tra le fermate del trasporto pubblico locale ed i principali centri di aggregazione per gli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, ecc., oltre che di incentivazione e valorizzazione del ciclo-turismo. Nel maggio 2022 è stata sottoscritta una convenzione tra Regione Lombardia e Comune di Bottanuco per la realizzazione della “Pista ciclopedonale sovracomunale - Ciclovie dell'Isola” Il costo complessivo dell'opera è coperto con fondi del Programma degli interventi per la ripresa economica (Piano Lombardia).
<i>CICLOVIA CULTURALE BERGAMO-BRESCIA</i>	Nell'ambito del Piano Lombardia, con DGR XI/6047/2022 sono stati assegnati alle Province di Bergamo e Brescia le risorse per la realizzazione del tratto bergamasco e del tratto bresciano della Ciclovia Culturale Bergamo – Brescia. Il progetto è stato elaborato in occasione dell'attribuzione ai due capoluoghi del titolo congiunto di Capitale italiana della Cultura 2023. Il tracciato progettuale si sviluppa per 76 km attraverso i territori di 27 comuni e delle 2 Province, interessando il terminal aeroportuale di Orio Al Serio e gli ambiti della Franciacorta e del Lago d'Iseo ed intercettando i centri storici e i siti di interesse. Gli obiettivi dell'intervento sono la comunicazione e l'interconnessione territoriale (attraverso l'ottimizzazione progettuale secondo i principi di fluidità, sicurezza ed intermodalità), la fruizione e promozione delle realtà locali e la riscoperta dei tesori ambientali, paesaggistici e storici.

<i>PCIR 5 "Via dei Pellegrini"/EuroVelo 5: tratto Grandate - Rovello Porro - Misinto Loc. Cascina Nuova/Bosco S. Andrea</i>	Il progetto interessa i territori comunali di Villa Guardia, Luisago, Cassina Rizzardi, Bulgarograsso, Guanzate, Fino Mornasco, Cadorago, Lomazzo, Bregnano, Rovellasca e Rovello Porro e si presta a svolgere la duplice funzione di connessione e di incentivazione e valorizzazione del ciclo-turismo. Il progetto prevede il completamento di una tratta funzionale della ciclovie PCIR 5 "Via dei Pellegrini"/EuroVelo 5 di circa 22 Km, a partire dal tracciato della ex ferrovia Malnate-Grandate, lungo il Parco del Lura fino a Rovello Porro, attraverso i territori di 11 comuni, con la duplice funzione di connessione e di incentivazione e valorizzazione del ciclo-turismo. L'opera prevede interventi di nuova realizzazione e di manutenzione straordinaria della rete esistente. Nel giugno 2021 è stata sottoscritta una convenzione tra Regione Lombardia e Consorzio Parco del Lura per l'assegnazione delle risorse e la realizzazione dell'intervento
<i>PCIR 3 "ADDA"</i>	- Itinerari cicloturistici Adda (PCIR3), tratte Caviate – Bione e Bione – Rivabella. I progetti realizzati con risorse di Piano Lombardia assegnate al Comune di Lecco, sono finalizzati al completamento e la messa in sicurezza del PCIR 3 in ambito comunale e si integrano ad un sistema di interventi organici messi in atto dal Comune per la riqualificazione del lungolago. - Tratto Colico-Abbadia Lariana Il progetto prevede la realizzazione e il miglioramento dei percorsi ciclabili che si sviluppano sulla dorsale principale parallela al lago. Il tracciato individuato è volto a valorizzare itinerari che collegano luoghi di valore naturalistico, paesaggistico, turistico, culturale ed enogastronomico presenti sul territorio. - Tratto Abbadia Lariana-Lecco Il completamento del tratto di pista ciclabile tra Abbadia Lariana e Lecco, già realizzato e in esercizio nel tratto in Lecco fino alla località Caviate, è stato inserito tra le opere infrastrutturali qualificate come 'essenziali' ai fini dello svolgimento delle Olimpiadi Invernali Milano – Cortina 2026 (rif. decreto interministeriale 564 del 7.12.2020 – Allegato 3).
<i>CICLOVIA DEL LAGO MAGGIORE</i>	L'intervento complessivo svolge il ruolo di corridoio ciclistico nord – sud tra il lago Maggiore e la rete ciclabile esistente lungo i laghi di Varese, Comabbio e Monate. Lo stesso si inserisce nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, connettendo i due percorsi ciclabili di interesse regionale PCIR n. 1 "Ticino" e PCIR n. 2 "Pedemontana Alpina". Il 15 giugno 2020 Regione Lombardia ha sottoscritto con la Provincia di Varese un accordo di collaborazione per lo sviluppo del PFTE dell'opera nella tratta da Sesto Calende a Laveno Mombello e con fondi di Piano Lombardia, ha finanziato le tratte funzionali da Golasecca a Mercallo e da Sesto Calende ad Angera.
<i>Move on – da Busto Arsizio (VA) a Malnate (VA)</i>	L'intervento "Move on – Mobilità leggera in Valle Olona", in fase di realizzazione da parte della Provincia di Varese, è interconnesso al tracciato della TI-CICLO-VIA (da Folla di Malnate al confine con la Svizzera - finanziata con fondi Interreg), il progetto prevede la realizzazione delle tratte di completamento dell'itinerario a Castellanza e da Castiglione Olona a Malnate.

ANELLO CICLABILE DEL LAGO D'ISEO

La ciclovia “Anello del Lago d’Iseo” prevede la creazione di un percorso continuo di circa 65-67 km attorno al Sebino con valenza di collegamento di mobilità dolce, valorizzazione turistica e sostenibilità ambientale per l’area del Sebino.

Nell’ambito dell’Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) per la valorizzazione del Sebino, approvato con DGR 211/2018 (modificato con DGR 3586/2024) e sottoscritto da Regione Lombardia e i comuni del Lago di Iseo per il rilancio, la riqualificazione, la valorizzazione e la promozione dell’area del Sebino, sono stati individuati alcuni interventi strategici di valenza sovracomunale. Tra questi interventi, finalizzati allo sviluppo del turismo, protezione del territorio e miglioramento dell’accessibilità, rientra il finanziamento del documento di fattibilità delle alternative progettuali (DOCFAP) dell’anello ciclabile del Lago d’Iseo. Tale studio potrà essere utilizzato per una valutazione delle opportunità di sviluppo di lotti prioritari o dell’intero intervento, sulla base di una preventiva valutazione in merito alla strategia territoriale attivabile ed alle risorse reperibili.

Regione è impegnata a finanziare interventi per la realizzazione di tratti della ciclovia come la riqualificazione della sponda nord tra Costa Volpino e Lovere, nell’ambito di un’intesa ‘Arest’ (Accordi di Rilancio Economico Sociale e Territoriale) che include nuovi tratti ciclabili e aree lido ma anche le risorse rese disponibili per la realizzazione della passerella ciclopedonale di collegamento tra la sponda bresciana e bergamasca a Costa Volpino.

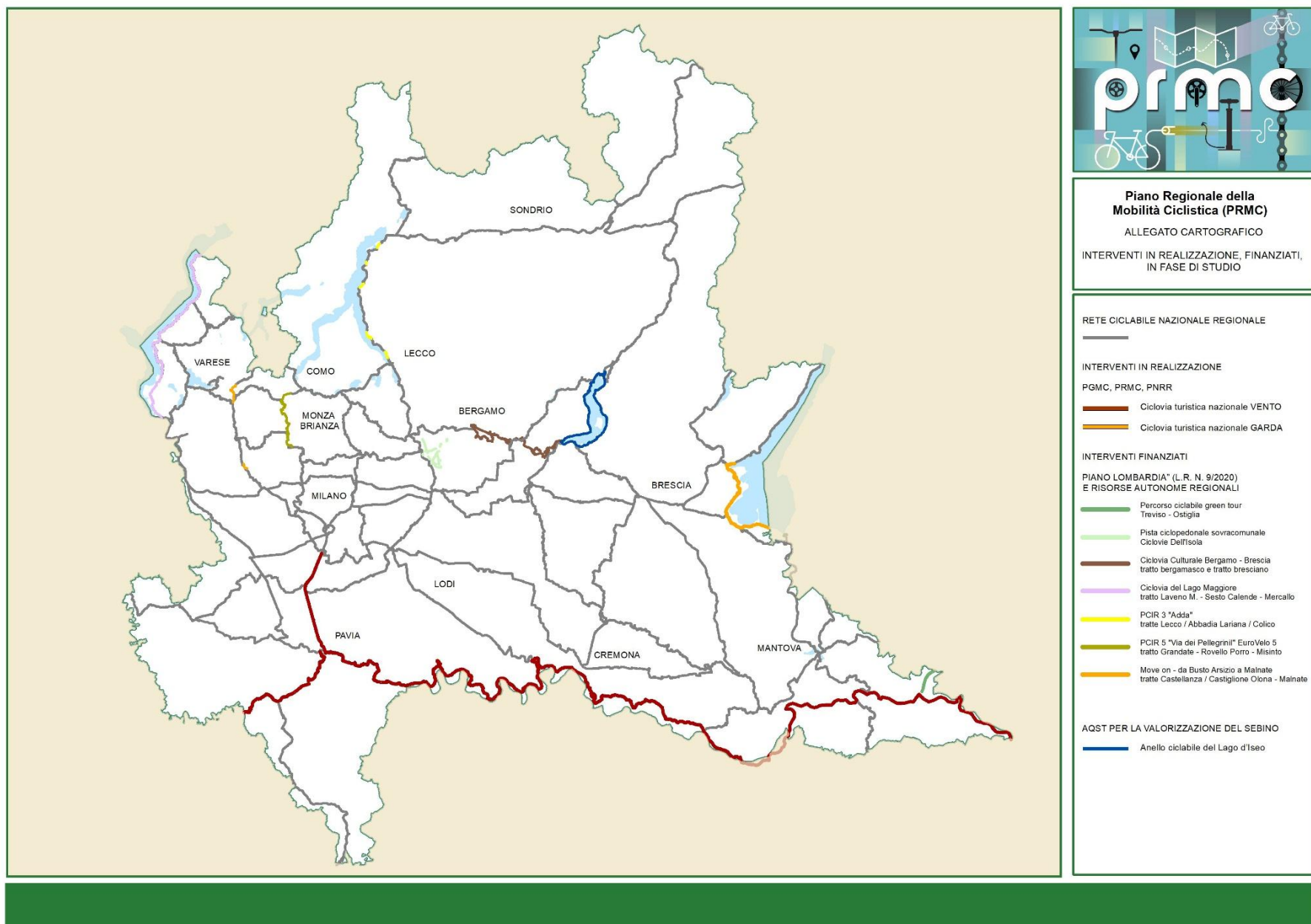


Figura 51 Interventi in realizzazione o finanziati

6.1.3 Fabbisogni individuati / ipotesi di azioni che saranno oggetto di studi e approfondimenti

Con riferimento agli elementi di analisi descritti nei capitoli precedenti ([indirizzi per la ciclabilità quotidiana](#)), per la ciclabilità quotidiana si possono indicare le seguenti macro-linee di azione specifiche per le strutture di contesto individuate. In tutti i casi [le azioni per la ciclabilità quotidiana non possono prescindere dal raccordo con la ciclabilità locale](#), su cui sono necessari specifici approfondimenti.

Per la ciclabilità quotidiana si possono indicare le seguenti macro-linee di azione specifiche per le strutture di contesto individuate.

- *Ambiti di ciclabilità diffusa* (pianura, urbanizzato continuo)

Nelle aree di pianura le azioni dovranno essere finalizzate a creare una rete intercomunale continua principale su cui si innestano i percorsi ciclabili locali, le reti locali, che, ai fini di una efficace capillarità e messa in sicurezza dell'utenza, devono integrare i percorsi ciclabili realizzati e in fase di realizzazione con azioni di messa in sicurezza di nodi e attraversamenti e di gestione e moderazione del traffico motorizzato.

La priorità va assegnata ad assicurare i collegamenti intercomunali a scuole superiori, università, ambiti produttivi, ambiti di servizi (ad es. ospedali), stazioni ferroviarie, metropolitane e hub di TPL.

In base ai volumi di mobilità attiva espressi si distinguono il sistema Milano-Monza (con Sesto, Cinisello, Bresso), le aree a nord di Milano e l'area di conurbazione delle province di Bergamo e Brescia, da potenziare in ottica di rete.

Sulla base della distribuzione degli spostamenti di breve distanza con auto, per favorire lo shift modale, le aree in cui potenziare la rete diffusa per la ciclabilità sono la zona a nord di Milano, estesa fino a Varese, Como, Lecco, la zona di pianura tra Pavia e Lodi.

- *Assi lineari di pianura*, collegamenti tra i comuni vallivi e collegamenti lungo assi lacuali e fluviali

In questi casi le azioni dovranno essere indirizzate a realizzare o a creare collegamenti di continuità su percorsi lineari principali come assi portanti, avendo cura di prevedere l'innesto dei percorsi locali.

Si distinguono per i volumi di spostamenti espressi, la valle Olona (in particolare la parte sud), Valtellina, Valchiavenna, Valsassina, Val Brembana, Val Seriana, Val Camonica, Val Trompia, Val Sabbia e lungolago di Idro, Valle del Clisi, Valle del Lura, Valle del Seveso, Valle del Lambro, Valle dell'Adda, direttrici Milano-Magenta, Milano-Vimercate, Cassanese, Rivoltana

- *Comuni "nodo"* che presentano spostamenti con i comuni confinanti e comuni di pianura con collegamenti di continuità

Per i comuni che risultano "nodo" rispetto ai comuni limitrofi, l'offerta da realizzare dovrebbe essere, in genere, di breve distanza. Le possibili azioni dovrebbe prevedere la connessione di percorsi ciclabili di livello locale o provinciale, per realizzare la continuità dei percorsi tramite tratti intercomunali mancanti.

Risultano prioritari i collegamenti intercomunali nei casi in cui assicurano il raggiungimento di scuole superiori con bacini estesi ai comuni limitrofi, i collegamenti intercomunali con zone produttive ambiti di servizi (ad es. ospedali) con bacini che interessano più comuni e i collegamenti dei comuni non dotati di stazioni ferroviarie con le stazioni di riferimento.

In termini di volumi i "nodi" più evidenti sono individuabili in Milano (attrattore "fuori scala"), Monza, Sesto San Giovanni-Cinisello, Bergamo, Brescia, Mantova, Legnano-Busto Arsizio, Desio-Seregno, Morbegno. A cui seguono Varese, Como, Lecco, Sondrio, Chiavenna, Gallarate, Mortara, Pavia, Lodi, Codogno, Cremona, Treviglio.

A **titolo esemplificativo e non esaustivo**, si segnalano le seguenti pianificazioni/progettualità che, pur caratterizzate in molti casi da forti connotazioni di carattere turistico e fruitivo, rispondono alle macro-linee di azioni indicate per la ciclabilità quotidiana:

Tabella 11 Progetti

progettualità denominata “MI-ME – Ciclovía e infrastruttura verde da Milano a Meda” – attuatore Parco Grugnotorto	Con funzione di asse portante sovracomunale
Progetto “2 ruote 3 parchi” – capofila Parco Curone	Con funzione di collegamento locale, anche su percorsi casa-scuola
Greenway Val Trompia – ciclovía lungo il fiume Mella	Con funzione di asse portante sovracomunale Val Trompia e interscambio metrobus Brescia
Pista ciclabile della Val Seriana	Per la valorizzazione de territorio, ha funzione di asse portante lungo la valle
Pista ciclabile della Valle Brembana	Per la valorizzazione de territorio, ha funzione di asse portante lungo la valle
ciclovía intercomunale “MY CASTLE STREET” - Parco Regionale del Serio	Con funzione di collegamento locale
Dorsale dal Garda al PO	Con funzione di asse portante sovracomunale, eventuale intermodalità da sviluppare
progettualità denominata “Orobikeando”	Per la rilevanza sovraprovinciale che interessa i territori delle province di Bergamo, Brescia e Sondrio

Tabella 12 Piani e programmi⁷

Piano mobilità ciclistica nel Lura – attuatore Parco del Lura	Con funzione di asse portante sovracomunale Valle del Lura
Biciplan “CAMBIO” Città metropolitana di Milano	Con funzione di asse portante sovracomunale
PUMS e Biciplan Comune di Bergamo	Sono presenti previsioni di collegamenti con comuni limitrofi che corrispondono allo sviluppo del “nodo”
Biciplan Comune di Brescia	Sono presenti previsioni di collegamenti con comuni limitrofi che corrispondono allo sviluppo del “nodo”
Provincia di Lodi - Proposta di estensione/collegamento del progetto cambio della città metropolitana alla provincia di Lodi	Con funzione di asse portante sovracomunale
PPMC - Piano provinciale mobilità ciclistica della provincia di Lecco	Con funzione di asse portante sovracomunale
PUMS della provincia di Lodi	Con funzione di asse portante sovracomunale
PSMC - Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica della provincia di Monza e Brianza	Con funzione di asse portante sovracomunale
PSMC - Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica della provincia di Pavia	Con funzione di asse portante sovracomunale

⁷ Si fa presente che, al momento della revisione del documento, la procedura VAS per il PSMC della provincia di Pavia e quella per il PUMS della provincia di Lodi non risultano ancora concluse. La procedura relativa al PSMC della provincia di Monza Brianza risulta conclusa così come la procedura di verifica di assoggettabilità a VAS per il PPMC della provincia di Lecco e quella per il PUMS del comune di Bergamo. Il Biciplan "Cambio" non è stato sottoposto a una procedura di VAS autonoma e separata, ma è inserito nella cornice del PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) della Città Metropolitana di Milano.

Nelle tavole successive sono illustrati gli ambiti in cui sono ipotizzate le principali linee di azione per la ciclabilità quotidiana da studiare ed approfondire. Le ipotesi sono affiancate dai tracciati dei percorsi della rete nazionale-regionale allo stato di attuazione.

Per lo stato di attuazione il riferimento è alla seguente legenda:

 percorsi Vento, Sole e Garda realizzati e in fase di realizzazione

 percorso Garda PFTE in fase di aggiornamento

tratti da sviluppare dai soggetti attuatori

 Sede ciclabile separata

 Sede ciclo-pedonale

 Collegamento su strada

 Altro

 Sede non definibile

Per gli ambiti di studio e approfondimento la legenda è:



Comuni "nodo"



Assi lineari



Ambiti ciclabilità diffusa

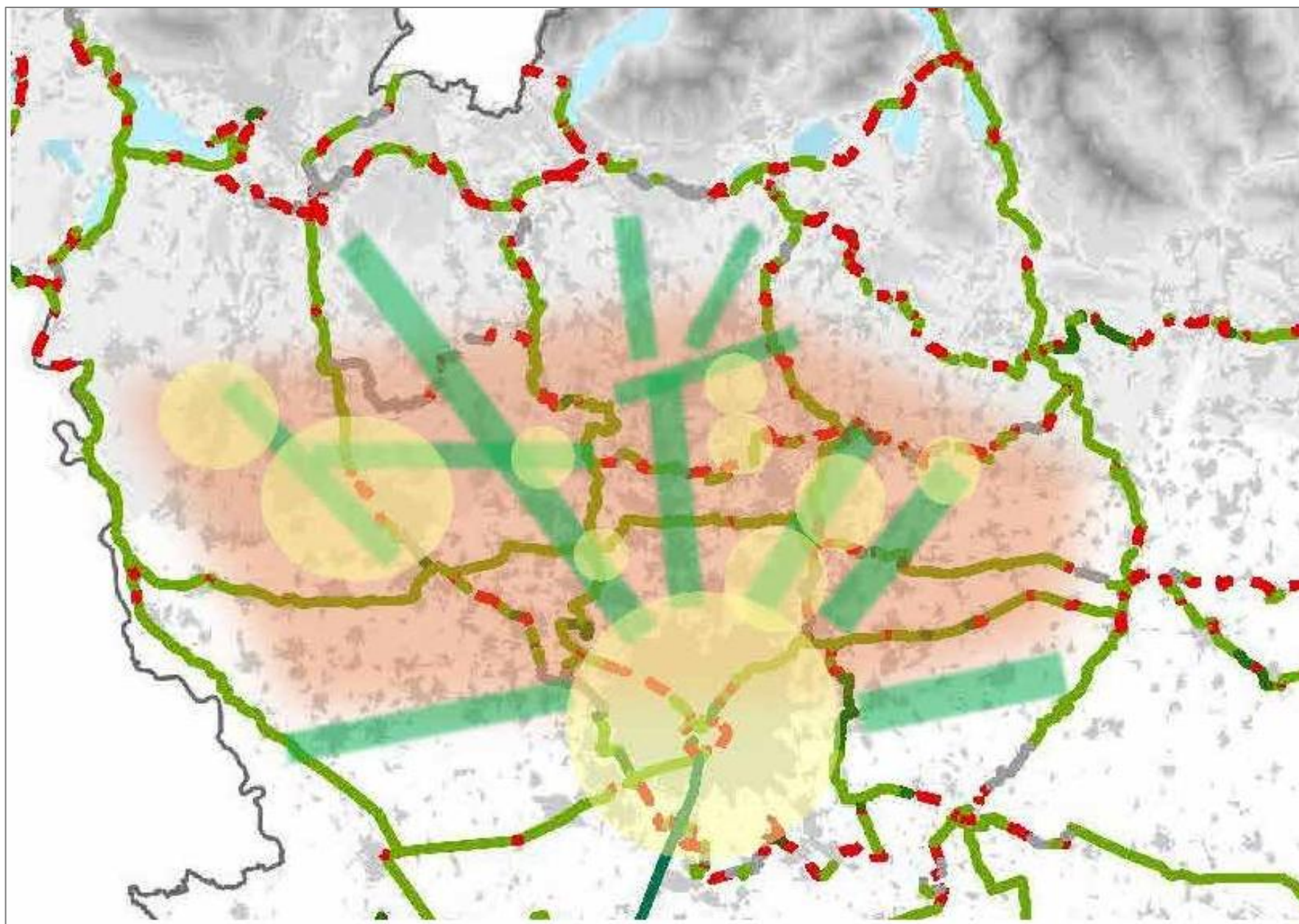


Figura 52 Ipotesi di sviluppo delle ciclabilità quotidiana: ambito milanese nord

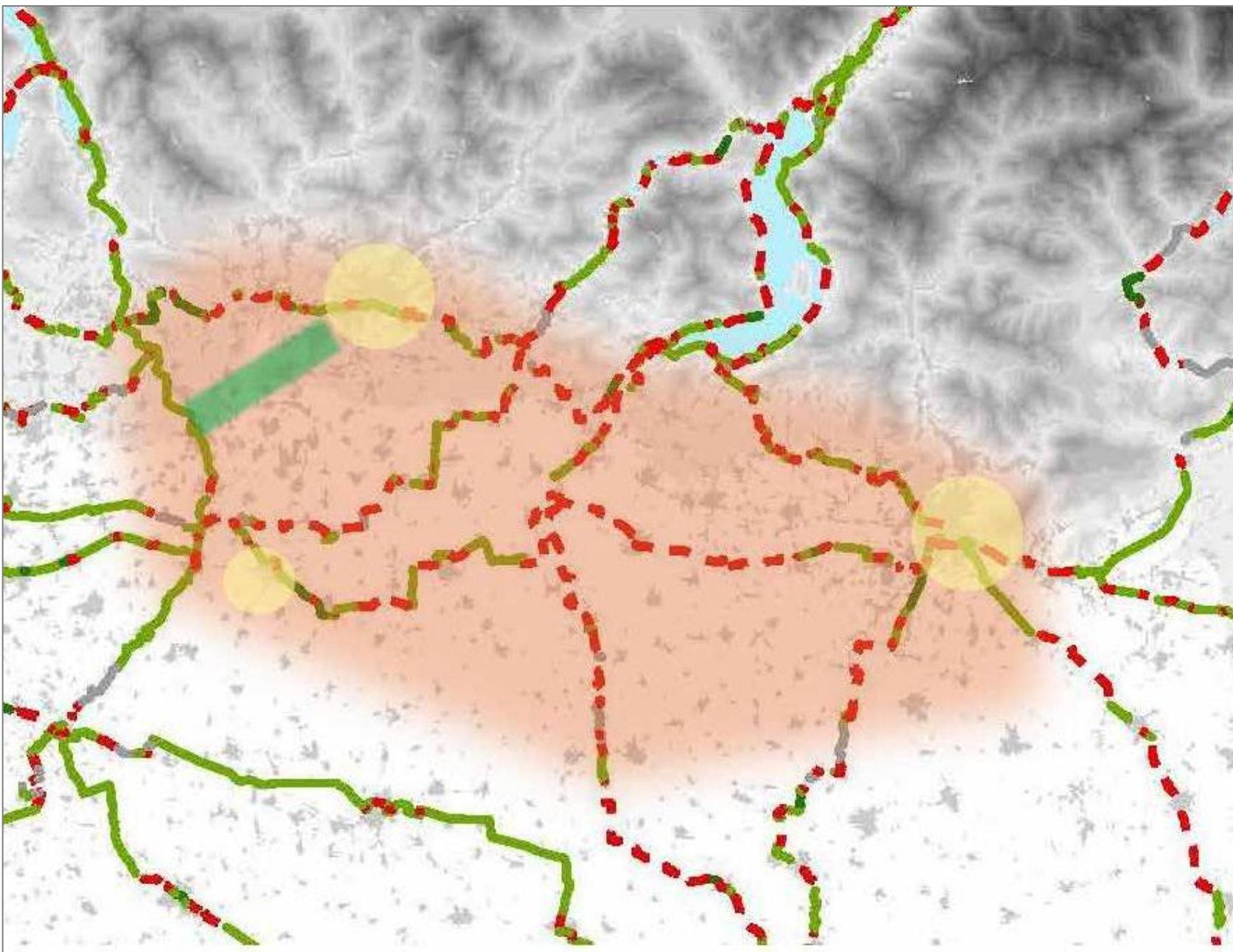


Figura 53 Ipotesi di sviluppo delle ciclabilità quotidiana: ambito Bergamo - Brescia

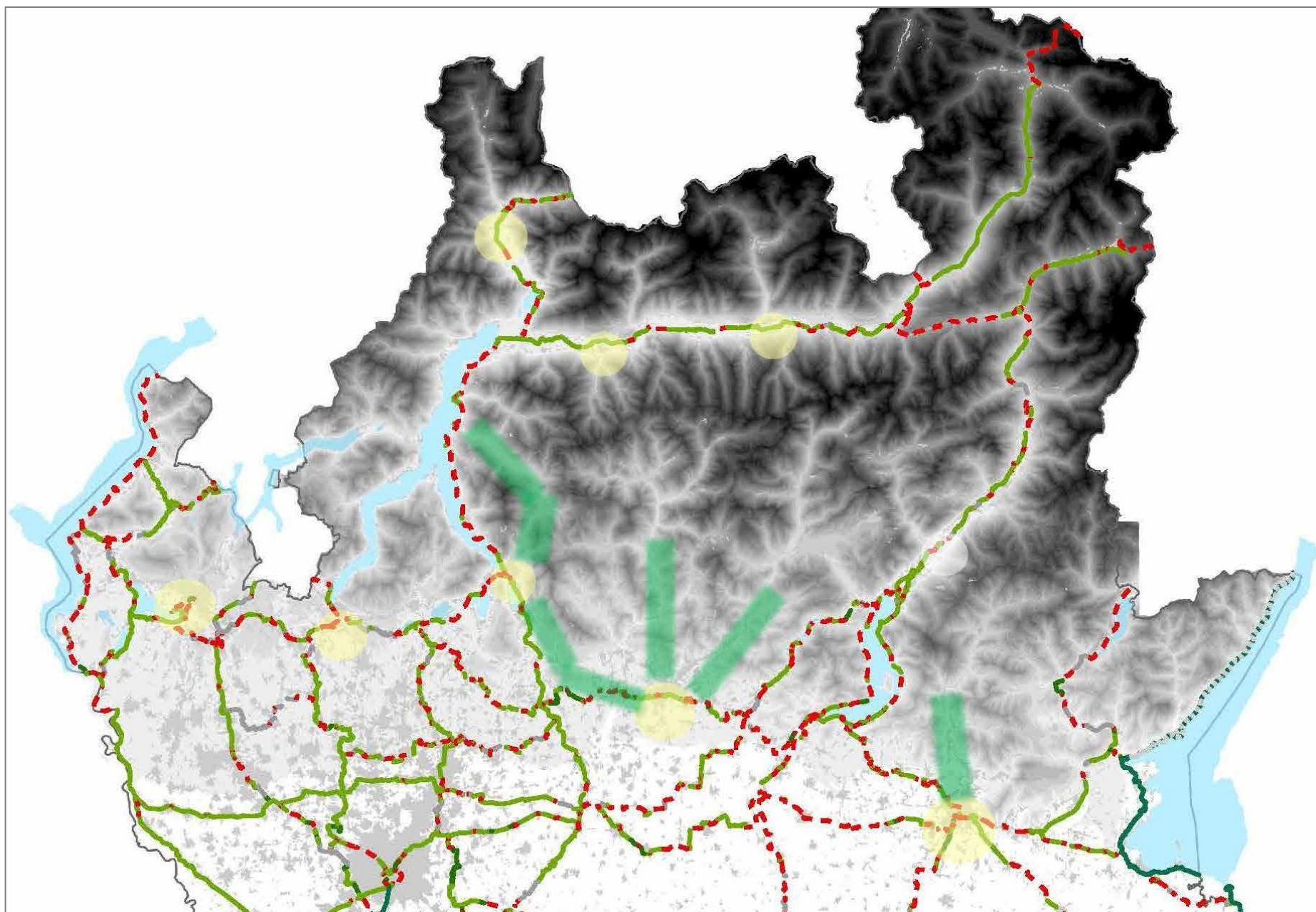


Figura 54 Ipotesi di sviluppo delle ciclabilità quotidiana: nodi e percorsi di montagna

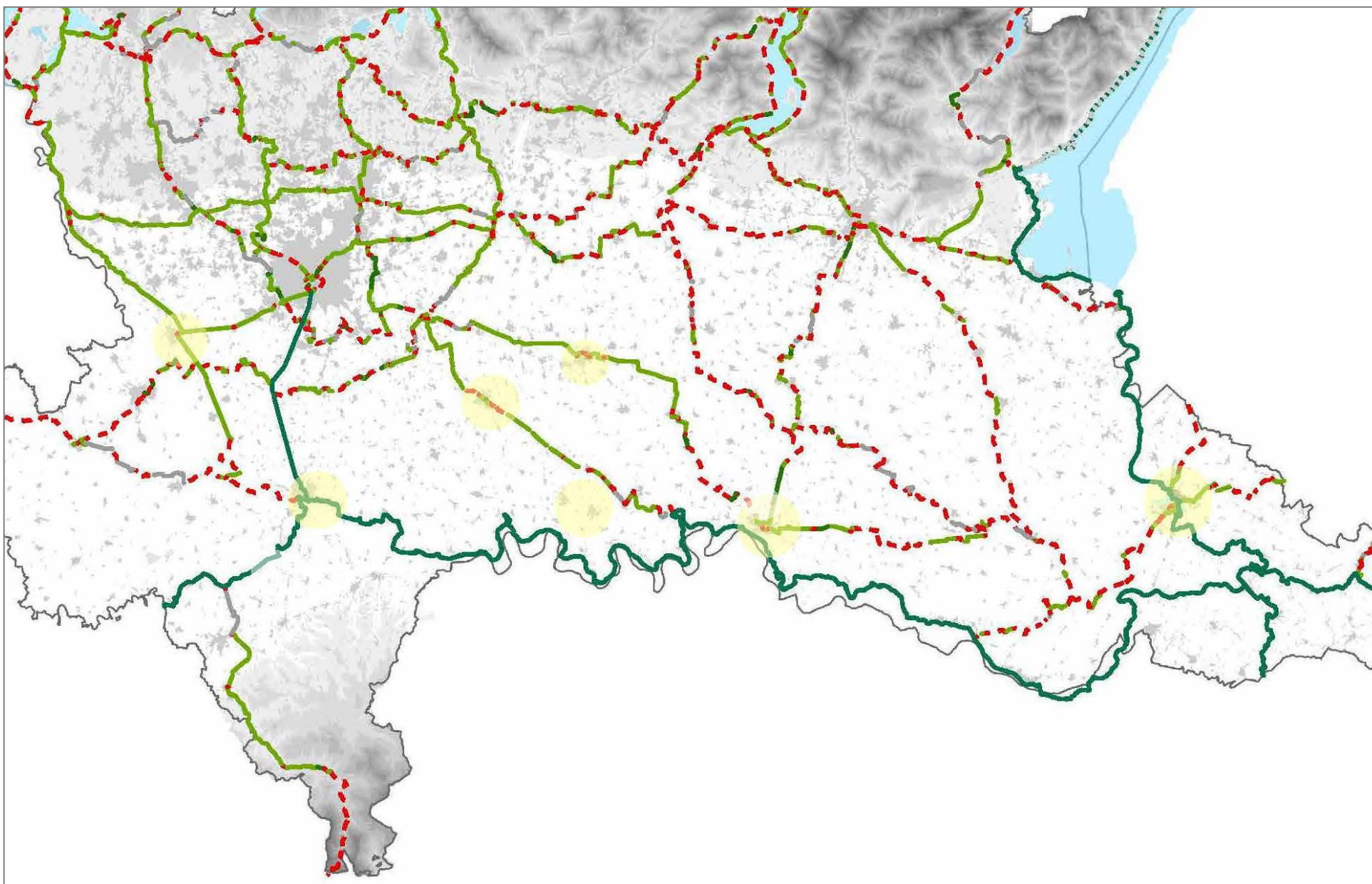


Figura 55 Ipotesi di sviluppo delle ciclabilità quotidiana: nodi di pianura

6.1.4 Azioni per la ciclabilità turistica e del tempo libero

La rete di percorsi di livello nazionale-regionale interessa e si sviluppa per gran parte nelle aree protette e consente di raggiungere i siti Unesco e museali presenti sul territorio.

Gli ambiti naturalistici attraversati differenziati e le principali attrattive di tipo turistico e culturale sono indicati in dettaglio nelle schede dei percorsi in allegato.

Importanti azioni dovranno essere destinate all'integrazione della rete ciclabile con la rete ecologica e la rete verde regionale, attraverso l'implementazione degli itinerari di fruizione e di valorizzazione sia all'interno delle aree protette, che nelle aree di connessione (di particolare vulnerabilità per la pressione insediativa che le caratterizza).

Il tracciato dell'itinerario dovrà essere attentamente progettato al fine di valorizzare la connessione e la fruibilità sostenibile degli ambiti, evitando interferenze potenzialmente dannose con zone vulnerabili. In particolare, dovrà essere preventivamente considerata la qualità degli ambiti paesaggistici ed ecologici soggetti a trasformazione, al fine di confrontare eventuali alternative di tracciato nei contesti dove le peculiarità monumentali, paesaggistiche o ambientali necessitano di maggiore cautela al fine di conservarne i valori.

Sulla base di una corretta ottimizzazione preventiva dell'itinerario e di una specifica integrazione progettuale nel contesto paesaggistico ed ambientale di riferimento, la realizzazione o il potenziamento dei percorsi ciclabili potrà configurarsi come importante elemento di sviluppo di forme di turismo sostenibile e di conoscenza e valorizzazione del territorio.

Il progetto di mobilità ciclistica dovrà essere sviluppato quale intervento integrato nell'ambito di contesto e le opere a verde, anch'esse da pianificarsi nell'ottica delle connessioni di rete, dovranno essere oggetto di attenta progettazione a cura di professionalità idonee e con la massima attenzione alla scelta delle specie arboree ed alla corretta messa a dimora. In tale misura il progetto di mobilità ciclistica potrà essere integrato ad efficaci azioni di valorizzazione ecologica ed ecosistemica.

Puntuale attenzione progettuale deve essere posta anche alla conservazione della funzionalità idraulica del fitto reticolo idrografico, anche artificiale o semi naturale, che interessa il territorio.

È opportuno che i percorsi siano dotati di attrezzature di servizio, quali aree di sosta con sedute all'ombra, fontanelle, colonnine per la manutenzione, stazioni di ricarica elettrica e quant'altro sia ritenuto necessario, in rapporto allo sviluppo chilometrico dell'itinerario.

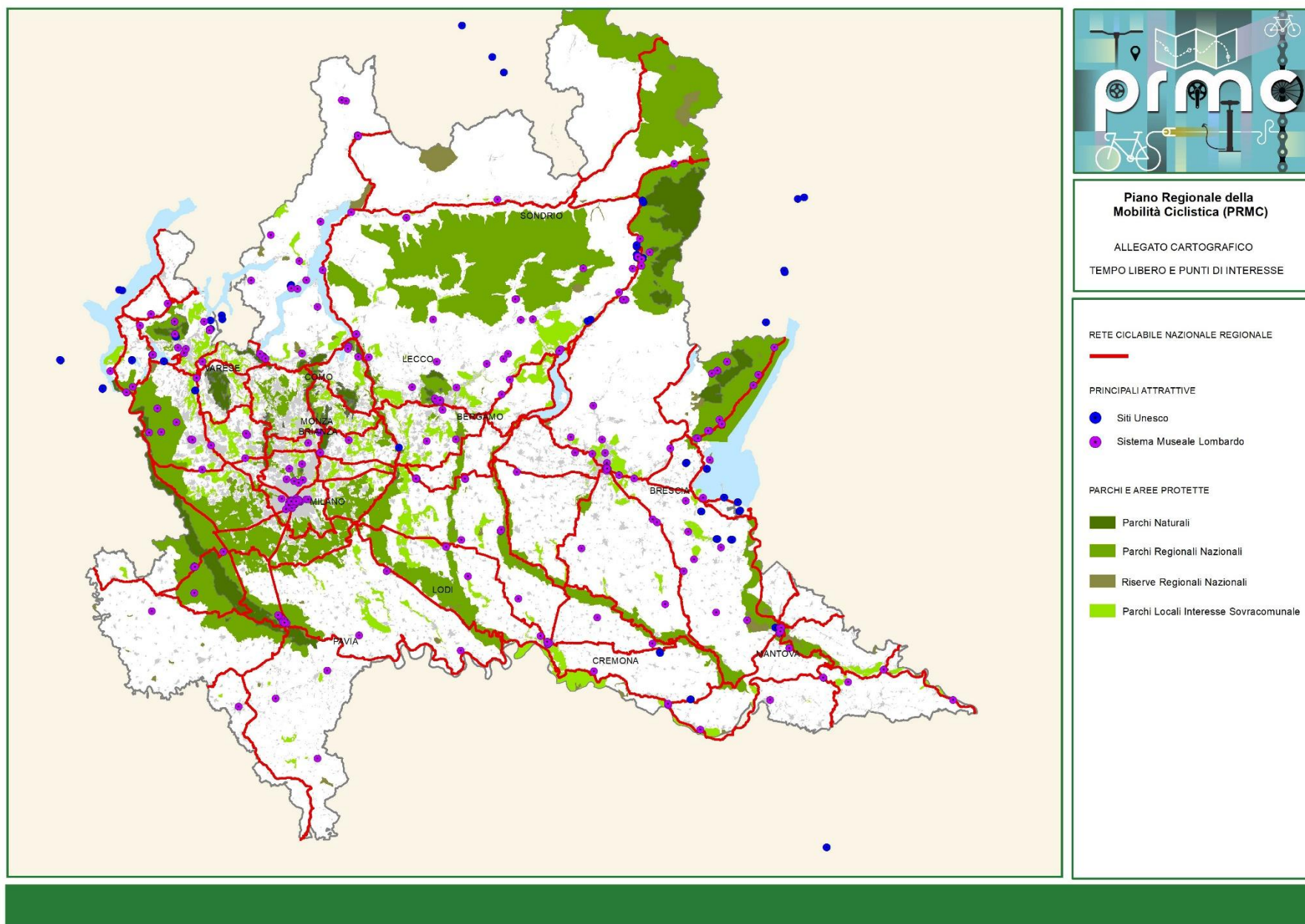


Figura 56 Rappresentazione della distribuzione di parchi e aree protette e delle principali attrattive sul territorio regionale

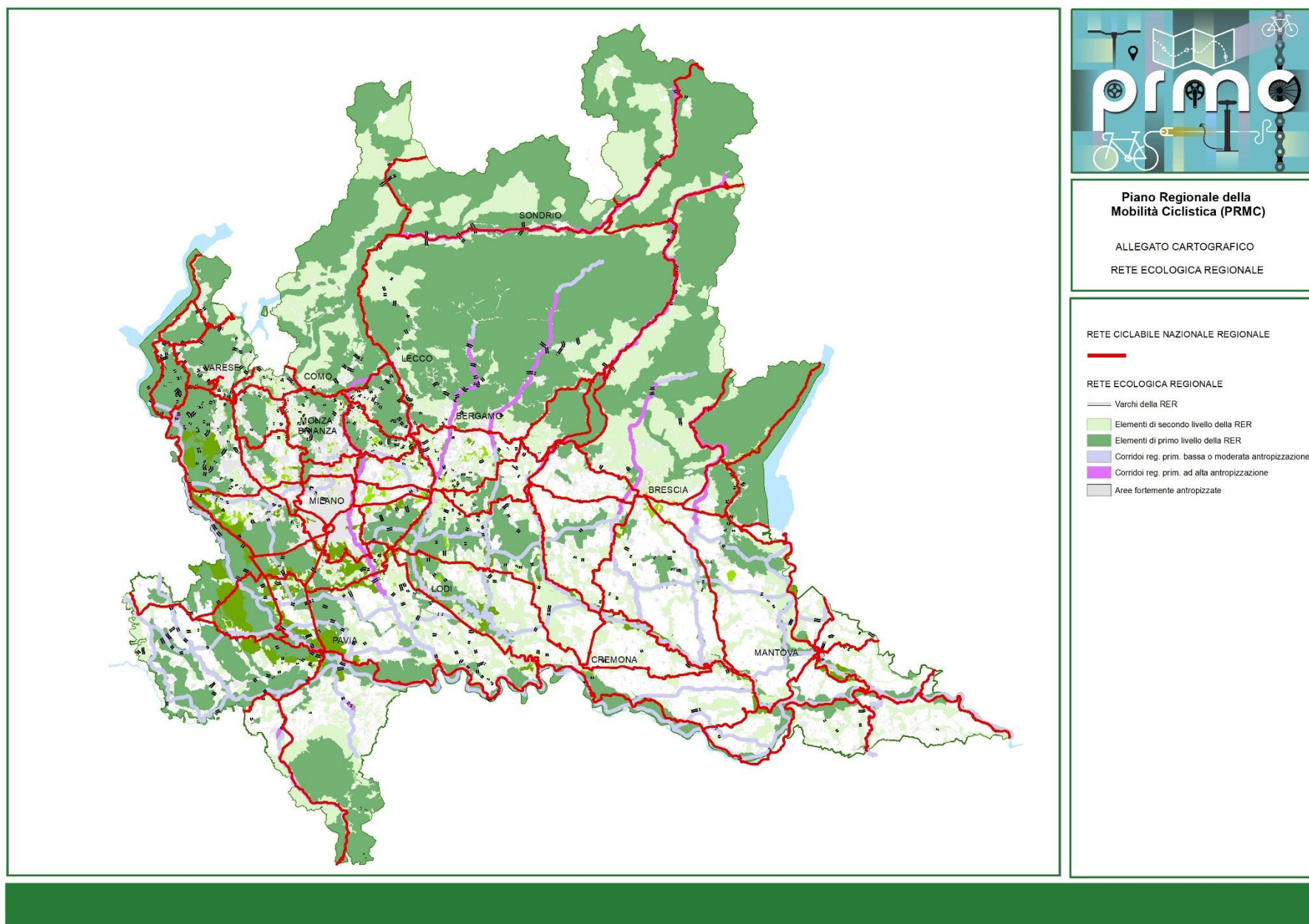


Figura 57 Rappresentazione della rete ecologica regionale

6.1.5 Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo

Questo argomento è trattato in tutte le sue componenti nel Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti a cui si rimanda per i dettagli.

Nel presente Piano sono invece riportati gli aspetti specifici relativi alla raggiungibilità del sistema del trasporto collettivo con la ciclabilità e, in generale, all'integrazione della ciclabilità nel sistema dei trasporti.

Nodi di interscambio – Mobilità come servizio (MAAS)

In ottemperanza a quanto previsto dalla LR 6/2012, che all'articolo 1 stabilisce la finalità di “sviluppare un sistema di trasporto integrato”, e in linea con gli indirizzi del Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile (PRSS) XII legislatura, orientati al potenziamento dell'integrazione modale per la realizzazione di modelli MAAS (*mobility as a service*) e MAAC (*mobility as a community*), lo sviluppo dei nodi di interscambio modale completi e accessibili per tutte le modalità di trasporto e la loro forte relazione con i servizi e le polarità locali costituisce l'ossatura e il presupposto imprescindibile di base su cui abilitare l'accesso digitale dell'utenza alle diverse opzioni di mobilità disponibili e supportare l'attuazione di politiche di integrazione tariffaria.

Come nodi di interscambio principali sono state individuate le stazioni ferroviarie presso le quali i passeggeri possono accedere ai servizi ferroviari, che costituiscono l'asse portante del sistema del TPL e le stazioni delle linee di forza del TPL gomma e ferro (metro e tranvie).

Il tema della ciclabilità come modo per il primo e ultimo miglio, cioè per spostamenti di adduzione a stazioni ferroviarie e ad hub di interscambio modale, è parte fondamentale della raggiungibilità dei servizi e all'intermodalità.

Raggiungibilità e fruibilità del sistema di trasporto collettivo: ulteriori azioni

Ulteriori azioni relative alle stazioni, all'intermodalità e ai percorsi di “primo e ultimo miglio”, in relazione all'interscambio con la rete ciclabile verranno individuate e definite in coerenza con i criteri indicati nel seguito.

Percorsi di accesso ciclabile

- l'accessibilità ciclabile presenta quantità e caratteristiche non omogenee tra le varie stazioni e contesti territoriali;
- la bici costituisce l'alternativa principale all'accesso pedonale;
- la scelta modale della biciclette è generalmente fra il 5% e il 10% in accesso, inferiore in egresso;
- la durata dei percorsi è variabile tra 5-15 minuti;
- in contesti poco densi, la distanza di utilizzo è maggiore, in particolare in fase di accesso;
- in territori fortemente urbanizzati, le percentuali di utilizzo della bici sono generalmente inferiori rispetto a territori dispersi o agricoli, soprattutto in accesso;
- l'utilizzo della bicicletta non risulta dipendere in modo significativo dal contesto di posizionamento della stazione.

Dovranno essere previsti percorsi di avvicinamento e allontanamento dalle stazioni lungo le principali direttrici di accesso, differenziando le soluzioni progettuali in base al contesto (urbano o extraurbano), alle caratteristiche della viabilità esistente e dei livelli di traffico, agli spazi disponibili, al raccordo con le reti di percorsi ciclabili presenti.

Sono da evitare i percorsi in sede promiscua con i pedoni (itinerari ciclopeditoni) nell'area pedonale di accesso alla stazione, in quanto inadeguati per l'utenza sistematica a causa del conflitto fra velocità di marcia e spazi ristretti.

In ambito urbano può essere sufficiente intervenire nei punti di maggiore conflitto con il traffico veicolare come le intersezioni con flussi veicolari rilevanti o tratti stradali stretti (anche a causa della sosta laterale).

Se gli spazi lo permettono, possono essere realizzate delle corsie ciclabili segnalate, senza necessariamente ricorrere a percorsi in sede protetta.

In presenza di strade a senso unico dirette in stazione, prive di alternative nelle vicinanze, è fortemente raccomandata la realizzazione di corsie ciclabili contromano con separazione fisica dei flussi tramite elementi fisici come cordoli, anche a discapito della sosta veicolare.

In ambito extraurbano, se le vie di accesso alla stazione sono a scarso traffico, non è sempre necessario prevedere infrastrutture dedicate; in presenza di traffico sostenuto, è necessario garantire percorsi con un livello di sicurezza accettabile, ricordando che, se la carreggiata è sufficientemente larga, i punti più critici sono le intersezioni.

Se la carreggiata è stretta o in situazioni di velocità veicolare elevata, devono essere previsti itinerari in sede protetta.

E' fondamentale assicurare la continuità dei percorsi ciclabili anche all'interno delle stazioni mediante soluzioni minime come l'installazione di canaline laterali lungo sulle scale che consentano all'utente di spingere la bici lungo le rampe in sicurezza.

Sosta ciclabile

- l'utilizzo della bicicletta è molto influenzato dalla disponibilità di sosta "sicura";
- le velostazioni hanno un maggiore peso sulla scelta del modo bici rispetto alla semplice disponibilità di rastrelliere. L'importanza delle velostazioni è massima nel caso di uso della bici come modo di egresso, molto importante per alcune categorie deboli di utenti (ad esempio lavoratori turnisti in aree industriali disperse).

La dotazione di sosta per le biciclette e la sicurezza del ricovero incidono in modo significativo sulla scelta della bicicletta come mezzo di adduzione alla stazione ferroviaria. Le dimensioni delle dotazioni di sosta vanno commisurate ai flussi di utenza attesi. In ogni caso, è opportuna garantire almeno una dotazione minima di sosta costituita da rastrelliere che consentano di legare in sicurezza ruote e telaio, anche per evitare il fenomeno della sosta informale.

Nelle stazioni con bassa domanda di sosta ciclabile, è opportuno prevedere oltre alle rastrelliere, preferibilmente coperte, anche piccole aree di sosta a sistema chiuso (tramite l'utilizzo di spazi inutilizzati dei fabbricati viaggiatori o con sistemi tipo bikebox) soprattutto se la stazione è utilizzata in destinazione da utenti che lasciano la bicicletta in sosta prolungata o notturna (es. per raggiungere luoghi di lavoro entro una distanza ciclabile).

Nelle stazioni con maggiore richiesta di sosta ciclabile (per effetto della presenza di utenza e/o di poli attrattori situati entro una ragionevole distanza ciclabile) e disponibilità di spazi sufficienti, la soluzione ottimale è la realizzazione di velostazioni in grado di offrire un elevato livello di sicurezza, comfort e integrazione intermodale.

Le velostazioni devono essere:

- ad accesso controllato (tramite smart card (es. CRS) o altro dispositivo);
- dotate di rastrelliere idonee a garantire il bloccaggio del mezzo in più punti;

- preferibilmente dotate di sistemi di videosorveglianza e/o presenziamento;
- dotate di un servizio di ciclofficina attivo nelle fasce orarie di punta (mattina e pomeriggio).

Nelle stazioni a bassa frequentazione studentesca, il servizio di ciclofficina può essere sospeso nella fascia centrale della giornata e, ove possibile, può svolgere anche una funzione di presidio nelle prime ore serali.

Infine, eventuali spazi accessori all'interno della velostazione possono essere concessi in comodato d'uso ad associazioni locali di ciclisti, per garantire un maggiore presenziamento e la sorveglianza nell'area.

BIKE Sharing

Numerosi comuni si sono dotati di questo servizio, attivato secondo modalità tariffarie e organizzative eterogenee.

Qualora il servizio sia già attivo nel territorio comunale, è opportuno che la stazione ferroviaria disponga di una postazione dedicata, integrata con la rete locale e facilmente accessibile.

Il bike sharing non sostituisce la dotazione di sosta per biciclette proprie, più utilizzata dai pendolari, ma rappresenta una soluzione complementare adatta soprattutto per utenze occasionali e turistiche. Per risultare efficace, il servizio deve essere chiaramente visibile e segnalato fin dall'interno della stazione, come una delle opzioni di mobilità disponibili per la visita e la fruizione del territorio.

Nei casi in cui il territorio non presenti una vocazione turistica o non vi siano condizioni di domanda minima sostenibile, non è opportuno prevedere spazi dedicati al bike sharing nei progetti di riqualificazione della stazione, al fine di evitare investimenti non giustificati da una reale funzionalità d'uso.

Raggiungibilità dei percorsi turistici e del tempo libero con il sistema del trasporto collettivo: ipotesi oggetto di approfondimento

Si ritiene necessario avviare alcuni approfondimenti per migliorare l'accessibilità ai percorsi turistici e per il tempo libero tramite trasporto collettivo al fine di:

- creare un'offerta di viaggio sostenibile in tutti i segmenti che la compongono;
- permettere di iniziare e terminare il percorso ciclabile in diversi punti così da scegliere liberamente lunghezza e la durata del percorso;
- permettere di alternare tratti in bicicletta con soste e visite favorendo una più ampia e flessibile fruizione del territorio.



**Piano Regionale della
Mobilità Ciclistica (PRMC)**

ALLEGATO CARTOGRAFICO
Hub di interscambio

- Rete Ciclabile Nazionale e Regionale
- +— Rete Ferroviaria
- Stazioni Ferroviarie
- R_link
- bike station
- navigazione
- nodo ferroviario primario
- nodo ferroviario secondario

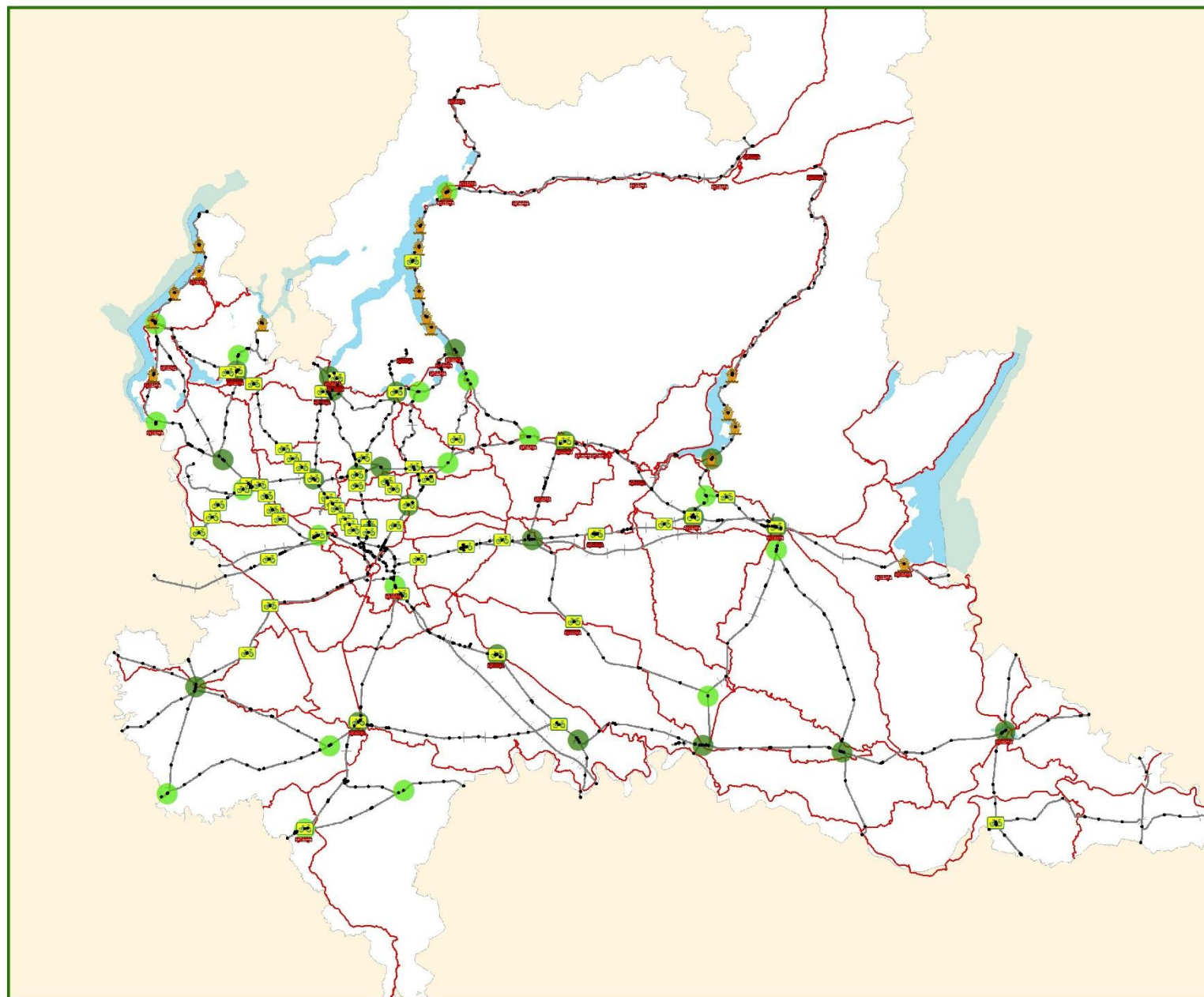


Figura 58 Rete ciclabile regionale e interazione con la rete ferroviaria

Estratto dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica

Circa il 51% degli spostamenti motorizzati di corto raggio, per merci trasportate verso “ultimo miglio” con mezzi a motore come peso complessivo, non superano i 200 kg nei 5 km di distanza.

Questo ambito potrebbe quindi essere realizzato attraverso l’uso di biciclette e cargo bike (arrivando sino a 7 km se consideriamo mezzi elettrici e a pedalata assistita). In particolare, un miglioramento delle operazioni di logistica urbana potrebbe avere un impatto significativo per il funzionamento delle nostre città e la qualità della vita in ambito urbano, grazie ad una ottimizzazione dei sistemi di rifornimento di negozi e punti vendita, della consegna a domicilio delle merci, del trasporto dei prodotti necessari alle attività edili e degli scarti generati dalle stesse, della gestione dei rifiuti solidi urbani e, più in generale, dello svolgimento di servizi pubblici e privati (servizi postali e bancari, farmaceutica, catering, horeca, ecc.).

Negli ultimi anni si è registrata una progressiva diffusione delle cargo bike, biciclette a telaio rinforzato e dotate di allestimenti specifici per il trasporto di merci di varia tipologia. Oltre all’utilizzo da parte di corrieri e operatori logistici, numerose amministrazioni locali europee hanno promosso l’utilizzo di tali veicoli attraverso incentivi economici per l’acquisto e promozione di sistemi di sharing specificamente dedicati alle cargo bike.

Queste soluzioni potrebbero risultare particolarmente efficaci per trasferire gli spostamenti associati al trasporto merci di ultimo miglio dai mezzi motorizzati alle bici da carico. Considerando che le consegne di ultimo miglio presentano una forte tendenza alla crescita, l’utilizzo della ciclo-logistica risulta una valida alternativa in termini di riduzione della congestione e migliore gestione dello spazio pubblico. Tra i principali vantaggi operativi della ciclo-logistica si evidenziano la maggiore efficienza in termini di velocità media di spostamenti, soprattutto nei centri urbani congestionati, e una minore o nulla occupazione degli spazi pubblici per la sosta rispetto ai furgoni che necessitano di tempi e spazi per la fermata e carico/scarico.

Il tema della ciclo-logistica è strettamente correlato:

- al tema più generale della catena della logistica, di cui può costituire “l’ultimo miglio”
- alla regolazione del trasporto delle bici sui treni e alla gestione di spazi dedicati presso le stazioni ferroviarie

A fronte della forte crescita dell’e-commerce, la diffusione della distribuzione door-to-door di piccoli colli è diventata una pratica diffusa e consolidata.

L’uso delle biciclette da carico permetterebbe di dimezzare il trasporto merci nei centri urbani e di ridurre le emissioni inquinanti.

Nell’ambito delle iniziative per regolare e minimizzare l’impatto della distribuzione urbana delle merci, particolare attenzione rivestono i progetti pilota che prevedono l’utilizzo di aree ferroviarie per lo stoccaggio di piccoli colli o per la realizzazione di hub di distribuzione; tali iniziative richiedono il coinvolgimento attivo dei gestori delle stazioni ferroviarie, dei comuni e degli operatori della logistica.

Tendenze attese per il trasporto e la distribuzione delle merci in ambito urbano

La sostenibilità della *city logistics*, ossia la gestione della distribuzione delle merci all'interno delle aree urbane, rappresenta una delle principali sfide dei prossimi anni che richiede l'adozione di nuove forme di gestione urbana che possano soddisfare le esigenze di tutti i soggetti coinvolti: non solo i corrieri che trasportano merci di piccole dimensioni legate principalmente all'e-commerce ma anche le grandi catene di distribuzione, i negozi locali e le attività commerciali in generale.

Negli ultimi anni, il miglioramento della *city logistics* si è orientato verso l'ottimizzazione integrata dei flussi di persone e merci all'interno delle aree urbane attraverso la pianificazione e l'adozione di regolamentazioni di accesso più razionali e omogenee tra i diversi territori, tenendo conto delle specifiche esigenze locali ma mantenendo una coerenza generale che faciliti le operazioni logistiche quotidiane.

Un ulteriore obiettivo perseguito, in particolare nei contesti europei più avanzati, è bilanciare l'operatività logistica con la riduzione dell'impatto ambientale della distribuzione delle merci, soprattutto per quanto riguarda l'ultima fase del processo di consegna. L'ultimo miglio è spesso la parte più inefficiente e inquinante della catena logistica, poiché comporta molte consegne frammentate e ad alta frequenza in aree urbane dense; per affrontare questo problema, sono quindi sempre più diffuse soluzioni innovative come l'uso di veicoli elettrici e biciclette cargo, l'introduzione di punti di ritiro condivisi (locker e micro-hub), la razionalizzazione del sistema di consegna, anche mediante il consolidamento delle merci in hub logistici urbani localizzati strategicamente, spesso mediante il riuso di immobili pubblici dismessi.

In sintesi, il trasporto e la distribuzione delle merci in ambito urbano stanno evolvendo attraverso l'implementazione di strategie integrate che includono il miglioramento delle connessioni tra porti, terminali e reti di trasporto, il rafforzamento delle infrastrutture stradali nelle aree congestionate, e un approccio sostenibile alla *city logistics*. Solo attraverso un coordinamento efficace e una regolamentazione intelligente si può, infatti, ottimizzare la logistica urbana, riducendo l'impatto ambientale e migliorando l'efficienza del sistema di distribuzione.

Ciclo-logistica: cargo bike per le consegne dell'ultimo miglio

Storicamente, la mobilità dei veicoli commerciali per la distribuzione di beni e servizi ha rappresentato una sfida per le amministrazioni locali chiamate a garantire un equilibrio tra efficienza logistica e riduzione dell'impatto sulla qualità della vita urbana. Negli ultimi anni, l'esplosione del commercio elettronico ha determinato un aumento significativo delle consegne frammentate e ad alta frequenza, rendendo la distribuzione urbana delle merci un tema prioritario nelle politiche di mobilità sostenibile e pianificazione urbana.

Come evidenziato dal PULS – Piano Urbano della Logistica sostenibile della Città metropolitana di Milano (PULS – volume B, 2023)⁸, “i veicoli merci hanno un impatto sproporzionato sul traffico e sull'ambiente. Nelle aree urbane, essi costituiscono tra il 15% e il 25% di tutti i chilometri percorsi dai veicoli, occupano dal 20% al 40% di tutto lo spazio stradale, contribuiscono al 20-40% delle emissioni di CO₂ e sono responsabili dal 30% al 50% dei principali inquinanti atmosferici, quali PM e Nox”.

Nell'ambito della filiera logistica, quello dell'ultimo miglio, cioè gli ultimi chilometri dal centro di distribuzione al cliente finale, oltre a rappresentare una parte significativa del costo totale della spedizione, legato alla dispersione delle destinazioni, ai volumi elevati di colli e alla richiesta dei clienti di un servizio rapido, costituisce uno degli aspetti più critici e complessi dell'intero processo a causa dell'impatto che determina in termini di congestione stradale e inquinamento atmosferico e acustico. Con la crescita del commercio elettronico e, di conseguenza, dei volumi di merce che richiedono alti livelli di affidabilità, flessibilità e velocità nei processi di consegna, le amministrazioni locali si trovano a fronteggiare un fenomeno in grado di comportare pesanti ricadute sulla circolazione; in parallelo, gli spedizionieri devono gestire la possibilità di costi elevati

⁸ PULS – Piano Urbano della Logistica sostenibile della Città metropolitana di Milano (2023), Volume B quadro conoscitivo.

legati all'imprevedibilità connessa alla variabilità del traffico, alla carenza di parcheggi e aree di carico/scarico, alla presenza di zone a traffico limitato che rendono più complessa l'ottimizzazione degli orari di consegna e la programmazione in generale, aspetti fondamentali per rimanere competitive nel settore.

La crescente attenzione alla sostenibilità sia da parte delle amministrazioni locali che delle aziende sta spingendo a cercare soluzioni di consegna più ecologiche, come veicoli elettrici, punti di ritiro collettivi e cargo bike.

L'utilizzo delle **cargo bike** nella logistica dell'ultimo miglio si sta velocemente affermando in tutta Europa come soluzione per alleggerire i centri urbani da traffico e inquinamento, garantendo al contempo continuità e performance nella distribuzione delle merci.

VANTAGGI	SVANTAGGI
<i>Riduzione dell'impatto ambientale:</i> rispetto ad un veicolo endotermico, le emissioni sono nulle nel caso si considerino le bici muscolari e molto ridotte nel caso in cui si considerino quelle a pedalata assistita con alimentazione elettrica. <i>Efficienza nelle aree congestionate e flessibilità:</i> essendo veicoli di dimensioni ridotte rispetto ad un veicolo commerciale, possono muoversi agilmente nel traffico, accedere alle zone a traffico limitato rendendo più semplice e meno invasiva la consegna porta a porta. <i>Migliore utilizzo dello spazio urbano:</i> le biciclette occupano meno spazio rispetto ai furgoni, riducendo la congestione stradale e la necessità di spazi di parcheggio	<i>Capacità limitata:</i> le biciclette cargo hanno una capacità di carico media di 120 kg il che le rende meno adatte per consegne di grandi volumi o pesanti. <i>Limitazioni geografiche:</i> le biciclette sono meno efficaci in aree collinari o con condizioni meteorologiche avverse (pioggia intensa, neve). <i>Raggio di consegna limitato:</i> la distanza compatibile con l'uso di una bicicletta cargo è inferiore rispetto a quella dei veicoli motorizzati, limitando l'efficienza delle consegne a lunghe distanze.

Tabella 13 Principali vantaggi e svantaggi delle cargo bike⁹

A livello europeo, il progetto City Changer Cargo Bike (CCCB), finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma Horizon 2020, mira a promuovere l'uso delle cargo bike in città europee attraverso la condivisione di buone pratiche, politiche di supporto e modelli di business sostenibili. Il progetto riunisce 22 partner tra cui città, istituti di ricerca, organizzazioni non governative e industrie europee per incrementare l'uso delle cargo bike non solo per le consegne, ma anche per altri usi commerciali e privati.

Il Progetto CycleLogistics co-finanziato dall'Unione Europea nell'ambito del programma Intelligent Energy Europe (IEE), ha l'obiettivo di ridurre l'uso dei veicoli a motore per la consegna di merci, incentivando l'uso delle cargo bike. Il progetto ha coinvolto diverse città europee, promuovendo anche la formazione per le aziende e l'installazione di infrastrutture adeguate a facilitare l'uso delle bici da carico.

Diverse città europee hanno da tempo implementato politiche urbane per la mobilità sostenibile e il trasporto urbano per favorire la diffusione e l'utilizzo delle cargo bike sia in termini di incentivi all'acquisto ma anche attraverso lo sviluppo di una rete ciclabile estesa con piste larghe e sicure. Copenaghen e Amsterdam, oltre ad avere piste ciclabili

⁹ AMAT (2023), Transizione della logistica urbana a Milano: linee guida e best practice. ALLEGATO 1 - Modellazione delle soluzioni esistenti per la distribuzione merce e-commerce

ben integrate, incentivano famiglie ed imprese ad utilizzare le cargo bike sia per spostamenti quotidiani che per il trasporto merci nell'ultimo miglio, riducendo così l'uso dei veicoli a motore in centro città. Numerose città europee come a Parigi, Barcellona, Bruxelles e Vienna, stanno investendo in infrastrutture, incentivi finanziari e campagne di sensibilizzazione per rendere le cargo bike una soluzione attraente per la mobilità urbana.

A livello nazionale si segnala il progetto pilota del Comune di Faenza che ha previsto la realizzazione di *spazi logistici di prossimità*, aree o strutture, individuate in zone centrali della città, dove i veicoli commerciali affidano la consegna a operatori che percorrono il cosiddetto ultimo miglio del trasporto attraverso l'uso di veicoli ecologici o biciclette e cargo-bike, evitando così l'ingresso nei centri storici dei mezzi in uso ai fornitori. All'esito della sperimentazione verranno elaborate best-practice ed eventuali proposte di regolamentazione per rendere più agevole il recapito delle merci nel tratto finale della catena di distribuzione logistica. Nell'ambito del progetto URBANE, finanziato dal programma quadro Horizon Europe, la città di Bologna realizzerà tre aree di micro-logistica in prossimità del centro storico, dedicate in particolare alle attività di trasbordo da furgoni tradizionali a cargo bike o veicoli elettrici. L'obiettivo generale del progetto è quello di implementare nuovi metodi e modelli operativi per ottimizzare e rendere più verde l'ultimo miglio delle consegne, investendo sulle infrastrutture e sulle nuove tecnologie a supporto della gestione del traffico di merci e della condivisione dei servizi logistici.

Interessanti prospettive di interazioni tra le piattaforme per il trasporto merci e il settore della distribuzione urbana sostenibile potranno infine trovare sviluppo in progetti pilota di distribuzione *door-to-door* con il coinvolgimento di RFI - Rete Ferroviaria Italiana attraverso l'utilizzo di aree ferroviarie o edifici dismessi o in disuso, localizzati nelle aree urbane, spesso centrali, in cui posizionare, ad esempio, magazzini di stoccaggio dei piccoli colli accessibili agli operatori logistici utilizzando mezzi ecologici, come cargo-bikes, furgoni elettrici, etc.

In Lombardia, uno studio dell'AMAT - Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio del comune di Milano (2023)¹⁰ stima in circa 155.000 le consegne quotidiane a Milano secondo il modello business-to-consumer (B2C), cioè da azienda a consumatore finale. AMAT, in collaborazione con C40 Cities, il Gruppo Ingka (IKEA Retail) e il Comune di Milano, ha coordinato un progetto pilota alla fine del 2022 finalizzato a testare una soluzione sostenibile per il trasporto urbano di merci promuovendo l'uso di cargo bike elettriche per l'ultimo miglio per la consegna e-commerce. Lo scopo del progetto pilota era testare la ciclo-logistica come modalità di consegna dell'ultimo miglio attraverso il coinvolgimento di un operatore locale di logistica ciclistica, Urban Bike Messengers (UBM), che ha fornito lo spazio di magazzino da utilizzare per le attività di trasbordo durante il progetto pilota. L'hub era accessibile al cliente dell'operatore di ciclo-logistica (Share Italia), che trasferiva la propria merce tramite camion all'hub da cui l'operatore della ciclo-logistica effettuava le consegne tramite cargo bike al cliente/destinazione finale.

Le analisi condotte sui risultati pilota dimostrano che l'utilizzo delle cargo bike può avere un impatto forte e positivo sul sistema logistico urbano. In termini di prestazioni, il progetto pilota di Milano ha mostrato che rispetto ad un metodo di consegna tradizionale con un furgone a combustibile fossile, l'uso di cargo bike può comportare tempi di consegna inferiori (-23%) e una riduzione dei costi di gestione dei trasporti (-40%) così come delle emissioni (-92% CO₂, -92% NO_x, -92% PM₁₀, -92% PM_{2,5}).

Il progetto pilota ha quindi evidenziato come le cargo bike possano risultare una modalità efficace per gestire l'ultimo miglio grazie all'elevata capacità di consegna oraria e alla loro affidabilità. A partire da questi risultati, il comune di Milano ha avviato un tavolo per definire una zona della città a zero emissioni per la logistica, con il coinvolgimento degli operatori delle consegne e le grandi aziende che più utilizzano l'e-commerce. In particolare, il modello prevede la trasformazione di aree dismesse o porzioni di parcheggi in hub dove i pacchi vengono depositati per le consegne dell'ultimo miglio su cargo bike o altri mezzi elettrici.

¹⁰ <https://www.amat-mi.it/it/progetti/zero-emission-urban-goods-transportation-programme/>

Tali iniziative possono rappresentare alla scala comunale e, ove le condizioni di contesto lo consentono, anche alla scala provinciale/metropolitana, una valida soluzione alla gestione dei flussi merci per ridurre i tempi di consegna, la congestione e l'inquinamento, contribuendo all'ottimizzazione dei processi logistici. Sarà quindi compito degli strumenti di pianificazione di livello sovralocale e locale (es. PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, PULS - Piano Urbano della Logistica Sostenibile, Biciplan, etc.) quello di definire le iniziative e le strategie per creare le condizioni e promuovere buone pratiche per la diffusione delle cargo bike per le consegne dell'ultimo miglio.

6.2 ATTUAZIONE DEL PIANO: DISPOSIZIONI E CRITERI

Come già indicato in premessa, l'aggiornamento del Piano comprende la rappresentazione e la descrizione dell'insieme dei percorsi che costituiscono il livello di rete nazionale-regionale, impostate tramite:

- individuazione di massima dei percorsi ciclabili all'interno del territorio regionale, avendo come riferimento i tracciati indicativi inseriti nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana, Allegato C;
- recepimento dei percorsi di Vento, Sole e Garda, infrastrutture ciclabili prioritarie che il Piano Territoriale Regionale individua come strategiche (Obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovraregionale - art. 20, comma 4 l.r. 12/05);
- le ipotesi di percorsi ciclabili di interesse regionale identificati nel 2014 (ex PCIR) integrati con percorsi provinciali e locali nel frattempo realizzati.

Nell'individuazione della rete di livello nazionale-regionale, si è posta particolare attenzione alla valorizzazione e integrazione dei tratti di ciclovia già esistenti, al fine di metterli a sistema e garantire la migliore continuità possibile sulla base dello stato di fatto rilevato al momento della redazione del Piano (ad esempio, sono stati indicati alcuni tratti su sede stradale in promiscuo sostituibili con alternative in sede propria).

Le proposte di continuità presenti nel Piano sono da intendersi come indicazione di principio, finalizzate a evitare interruzioni lungo i percorsi, più che come vincolo rigido di tracciato.

Nel corso dell'attuazione del Piano saranno recepiti all'interno della rete nazionale-regionale le realizzazioni di infrastrutture per la ciclabilità con la medesima funzione di assicurare la continuità dei percorsi, anche se attuate su tracciati diversi dalle ipotesi proposte dal Piano.

La L.R. 30 aprile 2009 n. 7 all'art. 3 definisce la **relazione tra il PRMC e la pianificazione di province e comuni**, stabilendo che **queste ultime debbano essere redatte tenendo conto della pianificazione regionale che costituisce l'asse portante dei collegamenti extraurbani** e all'art. 5 individua come **soggetti attuatori** degli interventi **province, comuni, enti gestori dei parchi regionali e locali, comunità montane**.

I percorsi della rete nazionale-regionale, le macro-azioni per la ciclabilità quotidiana e lo sviluppo della ciclabilità di primo e ultimo miglio dovranno essere inseriti dagli Enti territoriali competenti nei propri strumenti di programmazione e pianificazione, a partire dai Piani Territoriali di Coordinamento o Governo del Territorio (PTCP, PGT) e Piani strategici della mobilità sostenibile (PUMS, Biciplan), recependo i criteri e i contenuti del PRMC.

Nel recepimento dei criteri e dei contenuti del PRMC dovrà essere assicurata l'integrazione coerente con la pianificazione delle reti ciclabili locali, in particolare dovranno essere garantite la continuità e connettività funzionale dei percorsi, con particolare attenzione al collegamento dei nodi di interscambio modale e dei principali poli funzionali del territorio (scuole, sistema sanitario).

Nello specifico della pianificazione locale degli Enti territoriali:

- Province e Città Metropolitana individuano nei rispettivi Piani Territoriali, Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, Biciplan e Piani Strategici provinciali per la mobilità ciclistica la rete ciclabile provinciale quale elemento integrante della rete regionale, richiamando nella documentazione di Piano i contenuti del PRMC e riportando negli elaborati i percorsi regionali identificati con denominazione/codifica regionale utilizzati nelle Schede Percorso;
- i Comuni, tenuto conto del PRMC e dei Piani provinciali o di Città Metropolitana, individuano nei propri strumenti pianificatori - in particolare nei Piani Strategici comunali per la mobilità ciclistica - la rete ciclabile di livello comunale quale componente integrante della rete ciclabile regionale e provinciale. In particolare, recepiscono e

declinano secondo una scala di maggior dettaglio e definiscono puntualmente le previsioni di tracciati del Piano regionale anche individuando tracciati che possono anche discostarsi dalle proposte del Piano pur garantendo la medesima funzionalità di collegamento, anche allo scopo di realizzarne i tratti di propria competenza, già in fase di pianificazione tenendo conto delle indicazioni previste nelle “Modalità per la pianificazione comunale (L.R. 12/2005 art.7)” di cui alla DGR n. XII/1504/2023.

I piani di cui sopra sono approvati tenendo conto delle disposizioni della normativa statale e della legge regionale n.12/2005 (Legge per il governo del territorio) e relativi provvedimenti attuativi in materia di reti ciclabili.

Gli obiettivi ed i contenuti dei piani strategici per la mobilità ciclistica, previsti all’art.3 ed all’art.6 della L.R. 7/2009, dovranno essere inseriti in fase di redazione/aggiornamento dei PTCP e dei PGT, così come previsto dalla L.R 12/2005:

- nei PTCP nella localizzazione delle infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione (art. 15);
- nei PGT nel Documento di Piano per quanto riguarda gli obiettivi generali (art. 8, comma 2, punto b) e nel Piano dei Servizi per quanto riguarda le modalità di attuazione (art. 9, comma 3).

In questo modo la realizzazione di interventi e opere potrà avvenire garantendo la continuità e conservando le condizioni di realizzabilità dei percorsi ciclabili.

Nell’individuazione della propria rete ciclabile (provinciale e comunale), gli Enti territoriali dovranno attenersi alla definizione di rete ciclabile introdotta nella normativa esistente nazionale e regionale:

- Il **“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”** (D.M. n. 557 del 30 novembre 1999) - Art. 1 comma 1: *“Gli itinerari ciclabili si identificano con i percorsi stradali utilizzabili dai ciclisti, sia in sede riservata (pista ciclabile in sede propria o su corsia riservata), sia in sede ad uso promiscuo con pedoni (percorso pedonale e ciclabile) o con veicoli a motore (su carreggiata stradale). Dette linee guida sono finalizzate al raggiungimento degli obiettivi fondamentali di sicurezza e di sostenibilità ambientale della mobilità: obiettivi che devono essere perseguiti in maniera organica, valutando di volta in volta le strategie e le proposte che meglio rispondono agli stessi”*.
- Il **“Manuale per la Realizzazione della Rete Ciclabile Regionale”** (D.G.R. n. VI/47207 del 22 dicembre 1999) *“Per rete ciclabile si intende un insieme integrato sia di percorsi o piste protette in sede separata, più o meno, strutturata, sia di corsie ciclabili preferenziali poste in fregio o compatibili alle carreggiate stradali ordinarie, sia ancora di strade vicinali a scarso traffico.*

La **realizzazione della rete ciclabile non implica necessariamente la realizzazione di piste ciclabili ex-novo** o di corsie riservate, ma può preferibilmente considerare le opportunità ed il miglior impiego delle strutture viarie esistenti, il riuso delle strutture inutilizzate (es. tratti stradali o ferroviari dismessi) oltre alla messa in atto di regole d’uso e all’installazione di segnaletica orizzontale e verticale ben progettata e posizionata, garantendo nel contempo i necessari requisiti di sicurezza.

Come già indicato, per ottenere la messa in sicurezza complessiva del sistema ciclabile, risulta prioritario consentire a qualsiasi utente l’accesso in sicurezza alla rete, sia in ambito urbano che extraurbano, attraverso la programmazione e l’attuazione di misure adeguate, commisurate alle caratteristiche specifiche del luogo e dell’utenza.

Sin dalla fase di pianificazione e programmazione degli itinerari, in relazione all’analisi del contesto in cui si opera, dovranno essere opportunamente valutate:

- misure atte all’integrazione dei percorsi principali con il tessuto urbanizzato per garantire l’efficace capillarità del sistema, la messa in sicurezza della rete e la valorizzazione dello spazio urbano, oltre che la riduzione del consumo di suolo, l’ottimizzazione delle risorse pubbliche e la valorizzazione degli elementi territoriali di pregio esistenti;

- opportune misure di regolamentazione del traffico per garantire l'efficace capillarità dell'offerta ciclistica in ambito urbano, in particolare e in zone ad alta densità.

Pertanto, le scelte progettuali dovranno prendere in considerazione i seguenti elementi:

- viabilità di “fruizione panoramica e di rilevanza paesaggistica” (Art. 26 c. 9 Piano Paesistico Regionale) e “fruizione ambientale” (Art. 26 c. 10 Piano Paesistico Regionale);
- argini ed alzaie della rete idrografica;
- tratte stradali dismesse o in disuso, strade interpoderali in aree agricole, strade senza traffico (<50 veicoli/giorno), a basso traffico (<500 veicoli/giorno) o a traffico limitato (art. 135 del DPR 495/92),
- linee ferroviarie dismesse;

Aggiornamento della base dati geografica dei percorsi

L'art. 2 comma 9 della L.R. 30 aprile 2009 n. 7 prevede che la Regione mantenga un **sistema di informazione e consultazione** tramite accesso internet dell'offerta ciclabile con i tracciati dei percorsi e che **il sistema sia costantemente aggiornato in collaborazione con i soggetti attuatori**.

Al fine dell'aggiornamento della banca dati geografica della rete ciclabile, messa a disposizione sul Geoportale di Regione Lombardia, in fase di attuazione di percorsi ciclabili pianificati gli Enti trasmettono a Regione Lombardia i tracciati georeferenziati dei percorsi realizzati, secondo il modello dati richiamato nel paragrafo **RICOGNIZIONE DEI PERCORSI E COSTITUZIONE DI UNA BASE GIS DI RIFERIMENTO**

Le modalità operative per l'applicazione del modello dati e per il trasferimento dei file saranno definite tra i soggetti attuatori e gli uffici regionali di riferimento.

Nello specifico, si indica che può essere messo a disposizione un file di esempio con il modello dati già impostato.

La tavola che segue rappresenta i tracciati della rete nazionale - regionale allo **stato di attuazione**.

Il tematismo mette in evidenza in verde scuro i percorsi già integralmente sviluppati di Vento, Sole e Garda e i tratti realizzati con percorsi ciclabili in sede propria, considerati ottimali.

Sono evidenziati con tratteggio rosso i tratti di percorso che allo stato attuale sono in promiscuo su viabilità. Questi tratti indicano i **collegamenti che sono da sviluppare prioritariamente** con soluzioni migliorative, andando ad individuare tracciati con le medesime funzioni di collegamento al di fuori dalle sedi stradali secondo soluzioni che saranno individuate puntualmente dai soggetti attuatori.

Nella tavola sono anche indicati i tratti ciclopedonali e pedonali, le corsie riservate, altre tipologie (ad esempio: sentieri) che potrebbero essere sviluppati migliorandone le caratteristiche, ad esempio separando la ciclabilità dalla pedonalità o sostituendo le corsie riservate con tratti su sede propria.

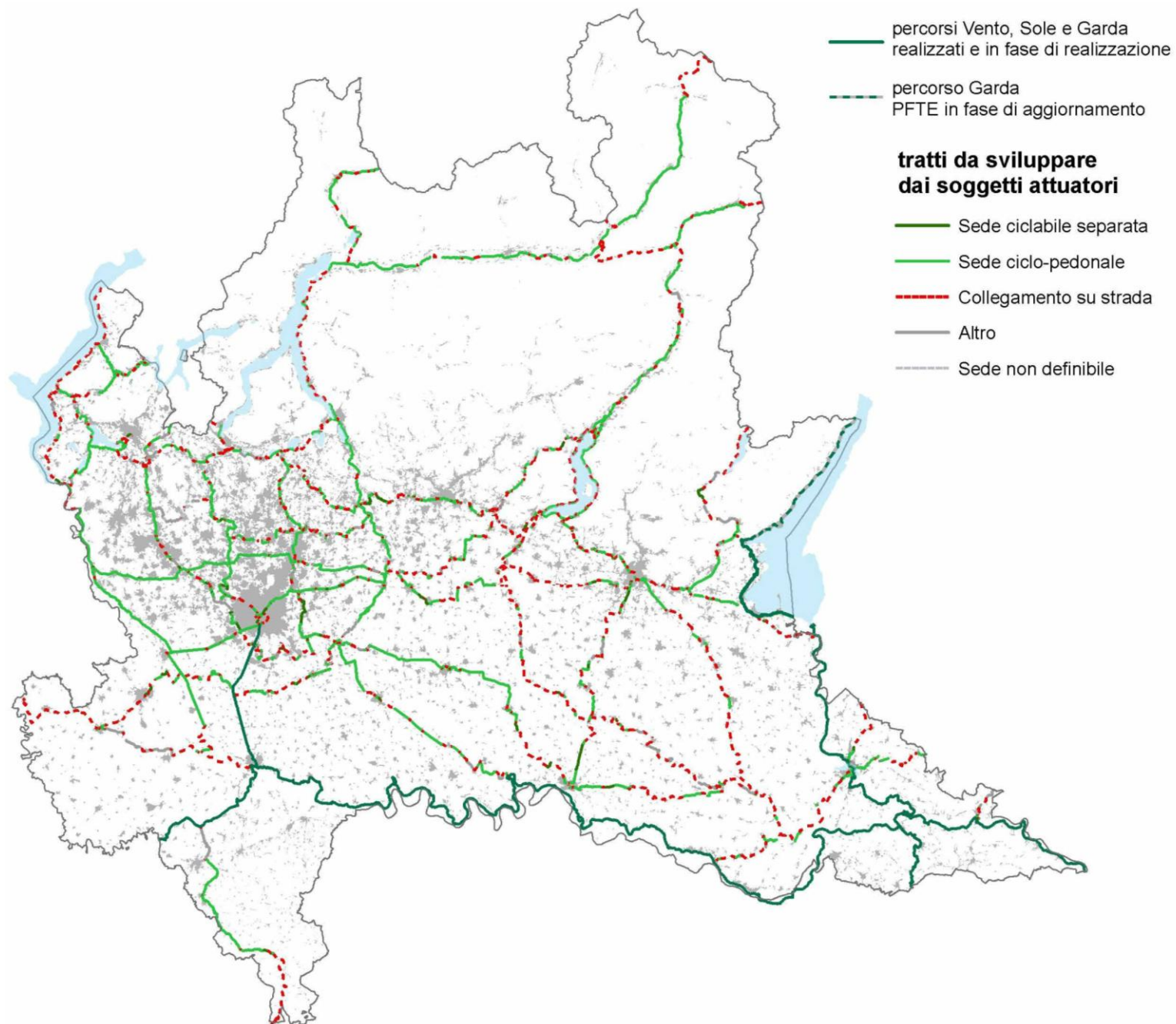


Figura 59 Stato di attuazione della rete nazionale - regionale

6.2.1 Percorsi ciclabili in ambiti sensibili

La pianificazione/progettazione e la realizzazione di percorsi ciclopedonali in ambiti di pregio ambientale e paesaggistico - quali Parchi, aree protette, siti della Rete Natura 2000 oppure percorsi che interessano la Rete Ecologica Regionale - deve configurarsi come elemento di valorizzazione e fruizione sostenibile del territorio, garantendo prioritariamente le condizioni di tutela e connessione dei contesti ambientali ed ecosistemici di riferimento.

Pertanto, in fase di pianificazione, la scelta dell'itinerario dovrà essere effettuata in considerazione dell'impatto dell'intervento in rapporto alla vulnerabilità degli ambiti potenzialmente interessati, comparando eventuali alternative di tracciato nei contesti caratterizzati da elevata sensibilità ambientale o paesaggistica.

In fase di progettazione dovranno essere privilegiati, compatibilmente alle caratteristiche specifiche dell'intervento ed alle condizioni di sicurezza, fruizione, gestione e manutenzione dell'opera, l'utilizzo di materiali per la realizzazione del fondo che non comportino l'impermeabilizzazione del suolo ed il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica.

Nei casi in cui il progetto sia opportunamente integrato con opere a verde, queste dovranno essere attentamente progettate sia nella scelta delle specie arboree (autoctone e coerenti alle disposizioni della disciplina vigente in materia - rif. Regolamento EU 1143/2014), sia nella loro localizzazione e dovranno risultare funzionali alla valorizzazione ed all'integrazione del progetto nel contesto d'area e di rete di riferimento.

Per una corretta gestione e manutenzione degli itinerari ciclabili, sia il progetto dell'infrastruttura, sia il progetto del verde, devono prevedere opportuni accorgimenti atti al contenimento dei potenziali danni alla sovrastruttura stradale della pista generati dalla crescita degli apparati radicali.

Qualora il percorso ciclabile interessi **aree agricole**, si dovrà fare riferimento agli articoli 15 e 18 della L.R. 12/2005, applicando le relative norme di tutela, valorizzazione e uso del suolo agricolo, in coerenza con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionale vigenti.

Inoltre, per un più basso impatto ambientale degli interventi, potrà essere valutata l'opportunità di considerare la tipologia "ciclopedonale", qualora compatibile in termini di fruizione sicurezza in base all'intensità dei flussi di utenza previsti, con maggiore elasticità sui parametri di progettazione (pendenze minime, raggi di curvatura, ecc.) e conseguente minore utilizzo di suolo.

Si rimanda al Rapporto Ambientale e allo Studio di incidenza per un approfondimento sui criteri ambientali per la fase di attuazione.

In ogni caso, le modalità di intervento, la tempistica di cantiere e le eventuali opere di mitigazione e/o compensazione dei progetti prossimi ai Siti di Rete Natura 2000 dovranno essere concordati con gli Enti Gestori dei Siti.

È sempre auspicabile che l'ente attuatore si avvalga del supporto tecnico/procedurale degli uffici competenti della Regione e della Provincia interessata, al fine di garantire coerenza progettuale e conformità normativa.

Infine, soprattutto in ambiti di interesse ecologico ambientale ma anche potenzialmente di interesse per la fruizione, dovrà essere valutata la possibilità di realizzare tratti di percorso come "corridoi ecologici", ovvero funzionali al mantenimento/miglioramento della ricchezza ambientale dell'ambito attraversato, ma anche rispondenti alla necessità di deframmentazione delle aree verdi per contrastare la perdita di biodiversità che ne deriva.

6.2.2 Percorsi lungo corsi d'acqua, argini o alzaie

La funzione primaria degli argini e delle alzaie (oltre che dal punto di vista idraulico) è quella di consentire il passaggio dei mezzi per la manutenzione ordinaria, straordinaria ed il monitoraggio del corso d'acqua. Tuttavia, anche nell'ambito della pianificazione territoriale (Piano Paesistico e Piano Territoriale regionale - vedi capitolo 2.4) nonché nel comma 6, art. 2 della LR 7/2009, se ne riconosce la grande potenzialità turistico-fruttiva. Si tratta, pertanto, di coniugare le molteplici funzionalità di tali infrastrutture per poterne sfruttare appieno le opportunità legate alla fruizione sostenibile del territorio.

Ai sensi della normativa statale e regionale, ogni attività (come nel caso dei transiti ciclopeditoni sugli argini/alzaie ed ogni intervento previsto) realizzata nell'ambito delle aree demaniali e/o nelle "fasce di rispetto" dei corsi d'acqua deve essere preventivamente concessa dalla autorità idraulica competente (Regione Lombardia, AIPO, Consorzi di Bonifica o Comuni) in relazione alla classificazione del reticolo, secondo le disposizioni stabilite dalla DGR 1615 del 18 dicembre 2023.

Nel caso l'attività richiesta sia compatibile con il regime idraulico del corso d'acqua e con le norme in materia paesaggistica, l'autorizzazione si concretizza nel rilascio di una "concessione" oppure "nulla osta idraulico". L'allegato F della predetta DGR prevede che il canone regionale per il transito arginale di fruizione turistica sia gratuito per gli enti pubblici; in particolare: "Le concessioni per i transiti sulle sommità arginali come corridoi ambientali, ciclovie, mobilità lenta e sentieri pedonali sono rilasciate gratuitamente esclusivamente agli enti pubblici. Sarà cura dell'ente e/o amministrazione richiedente adeguare l'infrastruttura per la sicurezza dei fruitori liberando l'amministrazione regionale concedente da ogni onere e responsabilità. Nella concessione sono compresi i cartelli di indicazione, parapetti/protezioni, impianti di illuminazione e rampe di collegamenti agli argini/alzaie. Alla domanda di concessione deve essere allegata una cartografia in scala adeguata con l'identificazione dei tratti di argine/alzaia demaniale da percorrere".

Per i reticoli di bonifica, il Regolamento di Polizia Idraulica della Regione Lombardia n°3 dell'8 febbraio 2010, prevede, all'art. 4, che il transito sulle sommità arginali e sulle banchine dei canali consorziali sia soggetto a concessione o autorizzazione. Inoltre, sulla base di quanto contenuto all'articolo l'art. 10 della L.r. 4/2016 sono individuate specifiche tecniche per la realizzazione di opere e interventi di nuova realizzazione (opere lineari e a rete), che comprendono anche la distanza dal piede esterno degli argini o, in mancanza, dal ciglio dell'alveo inciso dei corsi d'acqua pubblici

Il R.D. n. 523/1904 (per il reticolo idrico principale) e Regolamento di Polizia Idraulica della Regione Lombardia n. 3/2010 (per il reticolo idrico di bonifica) indicano, per la realizzazione di fabbricati, un arretramento di m. 10,00 dal ciglio o dal piede esterno dell'argine dei corsi d'acqua, per consentire il libero passaggio dei mezzi di manutenzione e per l'attività di sorveglianza lungo le banchine dei corsi d'acqua. Al riguardo il Consorzio potrà valutare di volta in volta la possibilità di concedere deroga per l'edificazione sino alla distanza di m. 5,00. L'arretramento minimo da osservare per recinzioni amovibili ed alberature è di m. 4,00 dal ciglio o dal piede esterno dell'argine dei corsi d'acqua.

È compito, dunque, dell'Ente gestore segnalare ai fruitori i pericoli presenti lungo gli argini e le alzaie e, in particolari situazioni, interdire il passaggio se non sussistono le condizioni di sicurezza, indicando anche il possibile percorso alternativo.

6.2.3 Segnaletica

La segnaletica costituisce elemento fondamentale per lo sviluppo della mobilità ciclistica: contribuisce a garantire la sicurezza dei percorsi e definisce l'identità visiva dell'itinerario, migliorandone la riconoscibilità e la fruibilità da parte degli utenti.

La segnaletica da utilizzarsi lungo i percorsi ciclabili per rendere note le prescrizioni e le indicazioni d'uso dei percorsi può essere articolata nelle seguenti tipologie:

- a) segnaletica di **pericolo e prescrizione**, che fornisce le regole di comportamento, uso e attenzione che i ciclisti sono tenuti ad osservare quando si trovano all'interno o all'esterno del percorso;
- b) segnaletica di **indicazione**, che fornisce ai ciclisti le indicazioni di direzione, conferma, identificazione, etc. per individuare l'itinerario ciclabile, muoversi lungo di esso, individuando altre località, itinerari strade servizi.
- c) segnaletica di **informazione**, che fornisce agli utilizzatori del percorso tutte le altre informazioni non ricomprese nelle tipologie precedenti.

In Italia, sia la segnaletica di **pericolo e prescrizione** che la segnaletica di **indicazione** per i percorsi ciclabili o ciclopeditoni sono regolate dal **Nuovo Codice della Strada** e relativo **regolamento di esecuzione e attuazione** (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495), che disciplinano puntualmente, per tutti gli elementi di segnaletica stradale, verticale e orizzontale:

- dimensione
- posizionamento
- distanze
- colori
- elementi grafici e simboli
- caratteri

Per l'illustrazione dettagliata degli elementi di cui sopra si rimanda pertanto direttamente al **DPR 495/92 Regolamento di Esecuzione e Attuazione del Codice**; analogamente, si rimanda ai molteplici manuali per la progettazione di piste ciclabili disponibili in commercio per la puntuale presentazione degli elementi di più frequente utilizzo lungo i percorsi ciclabili o ciclopeditoni, la loro declinazione e indicazione per la loro collocazione.

Si intende qui peraltro evidenziare che è di fondamentale importanza che per gli elementi di **segnaletica di direzione e conferma**, normati dal DPR 495/92 in quanto facenti capo alla tipologia di segnaletica di indicazione, Enti proprietari/gestori degli itinerari ciclabili e progettisti incaricati trovino adeguata e coerente collocazione anche per **elementi identificativi del percorso ciclabile**, propri e specifici, quale nome, codifica, eventuale marchio o colori.

Sono proprio questi elementi – utilizzati singolarmente o in combinazione tra loro, in relazione allo spazio disponibile – a contribuire in modo determinante, e talvolta a garantire, l'**immediata riconoscibilità** dell'itinerario ciclabile da parte degli utenti, facilitandone l'individuazione, l'orientamento e la percorrenza.

Pertanto:

- laddove un tratto di itinerario locale costituisce l'attuazione di un percorso della rete nazionale-regionale, la segnaletica dovrà fornire indicazioni per identificare il percorso, utilizzando denominazioni, codifiche, eventuali marchi/colori.

- inoltre, laddove un tratto sia comune a più percorsi ciclabili, la segnaletica dovrà fornire indicazioni utili per poter identificare tutti i percorsi ciclabili presenti nel tratto comune, utilizzando denominazioni, codifiche, eventuali marchi o colori propri di ciascun percorso.

Per le **ciclovie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT)** si rimanda in particolare all'allegato A del Decreto 29 novembre 2018, n. 517, avente requisiti sia di conformità al Codice della Strada e relativo regolamento di esecuzione e attuazione (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495) che di identità visiva, per consentirne l'immediata riconoscibilità agli utenti del SNCT e della ciclovie stessa.

Nelle more di specifiche norme o disposizioni attuative relativamente alla segnaletica per i percorsi ciclabili realizzati su sede stradale o propria:

- per le **altre ciclovie o percorsi che costituiscono tratte della rete del PRMC**, nelle more della definizione di standard specifici per l'identificazione del percorso, la segnaletica di indicazione – in particolare quella di direzione e conferma - dovrà far riferimento agli elementi identificativi del percorso individuati dal PRMC, anche in combinazione con gli elementi identificativi di eventuali ulteriori percorsi di scala inferiore, così da poter rendere riconoscibile univocamente la ciclovie/percorso e il sistema di rete in cui lo stesso è inserito. Gli stessi elementi identificativi potranno inoltre trovare ulteriore spazio nella segnaletica di informazione (quali pannelli informativi sull'itinerario e sui punti di interesse turistico e naturalistico, mappe del territorio, etc.);
- per tutte le **altre ciclovie, percorsi o itinerari che non costituiscono tratte della rete del PRMC**, è consigliabile che la segnaletica fornisca indicazioni per identificare i tratti comuni o le intersezioni con altri percorsi, dando evidenza al sistema di rete in cui il percorso è inserito; si raccomanda pertanto un adeguato coordinamento con il sistema di livello provinciale per l'identificazione delle denominazioni e codifiche di ciascun percorso.

Nel caso in cui la realizzazione di un percorso o rete ciclabile locale preveda inoltre un **sistema di segnaletica nell'ambito di un organico sistema di comunicazione e immagine coordinata**, è essenziale che il sistema della segnaletica del percorso o rete ciclabile trovi:

- adeguata rispondenza alle disposizioni del Codice della Strada e, laddove non conforme e nelle more di specifica deroga da parte del Ministero competente, specifica approvazione da parte dell'Ente proprietario della strada o gestore del percorso;
- adeguato coordinamento con gli elementi identificativi dei percorsi ciclabili di livello superiore, dando corretta evidenza di tutti gli eventuali percorsi della rete nazionale-regionale o provinciale, secondo le specifiche denominazioni e codifiche, così da poter rendere riconoscibile in maniera univoca la ciclovie/percorso e il sistema di rete. Vedasi a riguardo, in questa particolare fattispecie, alcuni esempi di sistemi di segnaletica realizzati nell'ambito della programmazione POR-FESR 2014-2020 e di altri Programmi di interventi in alcuni capoluoghi lombardi o altri Comuni realizzati in ambiti territoriali interessati dai percorsi di interesse regionale.

Per la **segnaletica di direzione o identificazione di stazioni, fermate del sistema del trasporto pubblico** (denominazioni, codifiche, marchi, colori...) si rimanda a quanto previsto nel "Manuale per l'informazione ai viaggiatori e identificazione del sistema regionale di trasporto pubblico in Lombardia" di cui alla DGR n. XII/581/2023.

6.2.4 Gestione della rete ciclabile e delle dotazioni per la ciclabilità

Le infrastrutture ciclabili richiedono una gestione attenta e continuativa per garantire la piena funzionalità nel tempo e per evitare la sensazione negativa di abbandono che viene percepita da chi utilizza i percorsi della mobilità lenta.

Il tema della gestione deve essere affrontato in modo integrato in tutte le fasi che portano alla realizzazione di un'infrastruttura ciclabile: pianificazione, progettazione, manutenzione ordinaria e straordinaria, gestione tecnica e amministrativa.

Le fasi indicate sono spesso viste come elementi separati ed autonomi ma in realtà sono fortemente interconnesse: ogni scelta compiuta in fase iniziale influenza direttamente le fasi successive. Ad esempio, la previsione di percorsi in aree boscate impone poi la rimozione periodica del fogliame dalla sede e il contenimento della vegetazione laterale.

Le scelte di pianificazione e di progettazione dovrebbero considerare il costo di gestione nel lungo periodo per il mantenimento della funzionalità delle opere: sottopassi con sistemi di sollevamento delle acque meteoriche, opere d'arte, durabilità dei materiali sono alcuni elementi che devono essere valutati effettuando analisi e confronti tra ipotesi progettuali con differenti collocazioni dei tracciati.

Le infrastrutture ciclabili, a differenza di quanto avviene per le infrastrutture ferroviarie e stradali, hanno più soggetti che si occupano di gestione dello stesso itinerario, con la parcellizzazione delle competenze che producono disomogeneità di materiali, incongruenza di segnaletica, mancanza di coordinamento nella programmazione degli interventi manutentivi. Sarebbe pertanto opportuno individuare una regia della gestione della ciclovia affidata ad un soggetto che fornisca indicazioni per il mantenimento dell'identità e della fruibilità dello stesso itinerario.

La corretta gestione della rete ciclabile comprende anche la formalizzazione, in sede di progettazione, delle competenze manutentive delle opere, per consentire a ciascun soggetto coinvolto di valutare i costi derivanti dall'esecuzione delle attività assegnate dalle competenze stesse.



Figura 60 Ciclovía del Sole

La gestione delle ciclovie può essere schematicamente trattata analizzando:

- **la manutenzione ordinaria**
- **la manutenzione straordinaria**
- **la gestione tecnica e amministrativa**

Manutenzione ordinaria

La manutenzione ordinaria consiste in interventi ricorrenti finalizzati a garantire il corretto stato funzionale e la sicurezza dell'infrastruttura ciclabile. Tali interventi comprendono, a titolo esemplificativo: la pulizia del tracciato ciclabile e la rimozione dei rifiuti, lo sfalcio della vegetazione, inclusi arbusti e piante che invadono la sede stradale, il rifacimento della segnaletica orizzontale e verticale, la ricollocazione o sostituzione della segnaletica danneggiata, la riparazioni localizzata di parapetti, cordoli e brevi tratti deteriorati della pavimentazione, la pulizia e manutenzione dei dispositivi per lo smaltimento delle acque meteoriche.

Ove presenti, rientrano nella manutenzione ordinaria anche gli interventi sugli impianti tecnologici, quali: impianti di illuminazione, impianti semaforici, impianti di sollevamento delle acque meteoriche, in particolare in corrispondenza di sottopassi.

Manutenzione straordinaria

La manutenzione straordinaria riguarda interventi non ricorrenti, di maggiore entità e complessità, finalizzati al ripristino strutturale e funzionale dell'infrastruttura. A titolo esemplificativo, essa include: la sostituzione di tratti estesi di parapetti, gli interventi di consolidamento di murature e strutture, la riparazione di tratti estesi di cordoli deteriorati o danneggiati, la sostituzione della segnaletica verticale dedicata alla ciclovia che ha superato la vita utile prevista, il rifacimento di estesi tratti di pavimentazione e il consolidamento delle murature e strutture compromesse.

Per quanto riguarda gli impianti tecnologici, la manutenzione straordinaria prevede la sostituzione di componenti o intere sezioni degli impianti stessi.

Gestione tecnica e amministrativa

La gestione tecnica-amministrativa comprende l'insieme delle attività necessarie al coordinamento, alla pianificazione e al controllo dell'infrastruttura ciclabile. In particolare, essa include: controlli tecnici periodici e puntuali, l'attività di progettazione e di controllo dell'esecuzione delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria, il rilascio di concessioni e autorizzazioni relative all'utilizzo dell'infrastruttura, l'emanazione di ordinanze in materia di viabilità.

Gestione della rete lungo argini ed alzaie

Un caso particolare di gestione della rete riguarda gli itinerari che si sviluppano lungo viabilità esistenti sugli argini o lungo le alzaie, già utilizzate per il transito dei mezzi per la manutenzione ordinaria e straordinaria, nonché al monitoraggio delle opere di difesa idraulica e dei corsi d'acqua. In tali situazioni, la gestione del percorso ciclabile è affidata a un soggetto diverso dal "proprietario" del sedime.

Un esempio emblematico è rappresentato dalla ciclovia turistica nazionale VENTO che sfrutta in larga parte la viabilità arginale esistente.

Tutte le opere realizzate su aree demaniali o nelle fasce di rispetto dei corsi d'acqua, secondo quanto prescritto dalle norme statali e regionali, devono essere preventivamente concesse dalla autorità idraulica competente (Regione Lombardia, Consorzi di Bonifica o Comuni) in conformità alla classificazione del reticolo idrografico.

L'utilizzo di questa viabilità prevede che non possano essere limitati gli accessi per i mezzi impegnati nelle attività di manutenzione e monitoraggio delle opere idrauliche. La concessione prevede che sia compito dell'ente gestore segnalare agli utenti della ciclovia i pericoli presenti lungo gli argini e le alzaie ed interdire il passaggio se non sussistono le condizioni di sicurezza, indicando anche la deviazione dell'itinerario.

Si ritiene fondamentale che la gestione e la manutenzione della rete ciclabile di livello nazionale-regionale sia effettuata in modo unitario al fine di assicurare la completa funzionalità e fruibilità dei percorsi

Nella gerarchia della rete ciclabile, le ciclovie nazionali-regionali assumono il ruolo di “autostrade ciclabili”, richiamate anche dalla recente Dichiarazione europea della Mobilità Ciclistica. In linea con quanto stabilito dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), lo Stato esercita le funzioni di indirizzo generale, controllo, supporto e regolazione.

Il modello di gestione deve considerare che le ciclovie si inseriscono, sovrapponendosi per lunghi tratti, su viabilità esistente, nei quali è già definito l'ente proprietario, ai sensi del codice della strada.

La gestione della rete ciclabile propone, quindi, un modello differente rispetto alla rete stradale dove, in genere, è univocamente individuato il soggetto che tutela la strada. Di conseguenza, si rende necessario individuare un soggetto che coordini le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e che verifichi che gli interventi successivi di ripristino degli elementi della ciclovia (pavimentazione, parapetti, segnaletica) siano eseguiti in coerenza con quanto definito in sede di progettazione generale delle opere. I reciproci impegni per le competenze manutentive e gestionali tra i soggetti coinvolti, in assenza di norme specifiche, devono essere definiti in un atto (accordo, convenzione) approvato e sottoscritto, ed essere già condivisi nella fase di progettazione dell'infrastruttura ciclabile.

Indicativamente le attività che è necessario prevedere per la gestione della rete ciclabile e delle relative dotazioni sono schematizzabili in:

Manutenzione ordinaria

Sono gli interventi di riparazione, rinnovamento e sostituzione necessari a mantenere in efficienza l'infrastruttura:

- pulizia del piano stradale, rifiuti nei cestini;
- riparazione del piano stradale da buche, avvallamenti, ammaloramento del manto bituminoso dovuto all'eventuale ristagno d'acqua o al cedimento della banchina, all'usura da parte dei mezzi agricoli;
- banchine, cedimento dovuto ad azione meccanica dei veicoli o al cedimento delle sponde in corrispondenza dei cigli dei fossi;
- sfalcio di banchine e di rampe;
- riparazione dei parapetti;
- segnaletica verticale: controllo, ripristino e aggiornamento, cartelli stradali nascosti da ostacoli oppure girati a causa del vento, poco leggibili, cedimento cartelli per azione meccanica o per cedimento appoggio a terra;
- rifacimento della segnaletica orizzontale, attenuazione della colorazione della segnaletica e del proprio effetto riflettente notturno;
- malfunzionamento della segnaletica luminosa;
- pulizia delle opere di scolo delle acque meteoriche (canalette, tubi, pozzetti...);
- manutenzione degli arredi presenti (rastrelliere, tettoie, panchine, tavoli, cestini rifiuti, ecc.);
- manutenzione degli impianti tecnologici quali contabici, corpi illuminanti, sistemi di monitoraggio dei ponti o di strutture particolari...;
- installazione e rimozione di segnaletica ed ordinanze di chiusura o deviazione di tratti di itinerari ciclabili.

Manutenzione straordinaria

Sono gli interventi di rinnovo/sostituzione di carattere straordinario su parti anche strutturali

- rifacimento del piano stradale con nuove asfaltature, fondazioni stradali, ecc.;
- riparazione o rifacimento di opere d'arte quali ponti, sottopassi, opere di sostegno, ecc.;
- riparazione dell'infrastruttura a seguito di eventi straordinari, cedimenti, frane, alluvioni, crolli, ecc.;
- sostituzione dei parapetti per lunghi tratti;
- sostituzione degli arredi;
- realizzazione di nuovi impianti che col tempo si sono dimostrati necessari, ad esempio illuminazione, sistemi di monitoraggio di ponti o di strutture particolari, ecc.;
- interventi di eliminazione di punti pericolosi.
- Per la manutenzione e gestione delle ciclovie di livello nazionale-regionale i modelli applicati sono molto diversificati.

art. 2 comma 8 LR 7/2009

La Regione promuove, d'intesa con i soggetti attuatori, le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita

La promozione della ciclabilità potrà essere effettuata attivando tutte le possibili sinergie con le direzioni regionali competenti in materia di sport, turismo, salute e welfare oltre che le direzioni competenti in tema di comunicazione.

Iniziative in corso

Sul sito di promozione turistica regionale *InLombardia* è presente, nella sezione “Magazine”, un opuscolo informativo sul cicloturismo lombardo scaricabile gratuitamente in 4 lingue (italiano, inglese, francese e tedesco). Al suo interno sono illustrati **10 macro-percorsi** che permettono di esplorare la Regione pedalando su un totale di oltre 2.500 km di itinerari ciclabili adatti a tutti. Sono inoltre disponibili nella sezione “Itinerari” una grande varietà di proposte percorribili in bicicletta all'interno della Regione, anche in raccordo con le grandi ciclovie nazionali. Ogni scheda fornisce, oltre ad una descrizione dettagliata dell'itinerario, anche il **tracciato GPX** scaricabile gratuitamente, ovvero un file in un formato che permette la memorizzazione e l'elaborazione di dati GPS (geodati), utilizzabili con applicazioni specifiche per la navigazione.

Molti dei contenuti presenti sul portale *InLombardia*, tra cui anche alcuni sul cicloturismo, vengono esportati e valorizzati anche sul portale di promozione turistica nazionale “Italia.it”. Grazie, infatti, al progetto di interoperabilità tra il portale regionale *InLombardia* ed il **Tourism Digital Hub** nazionale viene data la possibilità all'offerta turistica lombarda di arrivare ad un ampio pubblico internazionale anche grazie alle iniziative di spinta promozionale che vengono messe in atto dal Ministero del Turismo sui mercati target.

Nell'autunno 2023, Regione Lombardia tramite la Direzione Generale Turismo, Marketing Territoriale e Moda, ha attivato una partnership con il gruppo Cairo RCS per la promozione del **giro “Il Lombardia”**, tenutosi il 7 ottobre 2023. Si tratta di una manifestazione sportiva di carattere internazionale con 200 Paesi collegati e un'audience di 17.5 milioni di telespettatori a livello globale. Il progetto mira a sfruttare questo volano importantissimo per il Turismo e per il cicloturismo. La Regione sta diventando una **‘meta cult’** del cicloturismo nazionale e internazionale. Va in questa direzione il progetto ‘Lombardia Express’, con uno **storytelling** digitale racconta territori, tradizioni e cultura lombarda. Il viaggio parte dal percorso di gara Como-Bergamo, per poi ‘pedalare’ alla scoperta di quattro aree della Lombardia, mostrando ai nuovi visitatori tutta la ricchezza culturale, paesaggistica ed enogastronomica della regione.

L'iniziativa di promozione del cicloturismo in collaborazione con RCS è proseguita anche nel corso del 2024 con la promozione della destinazione Lombardia sfruttando la visibilità offerta dal grande evento del Giro d'Italia Women che si è tenuto dal 7 al 14 luglio 2024. Le attività svolte hanno incluso articoli stampa di promozione della destinazione Lombardia su testate del gruppo RCS, contenuti digitali sui canali della manifestazione e visibilità in occasione della manifestazione.

Nel biennio 2023-2024 è stato realizzato anche il progetto di promozione della destinazione Lombardia attraverso video di influencer-marketing per la realizzazione di 12 video, uno per provincia, per la promozione cicloturistica della destinazione Lombardia.

Inoltre, in collaborazione con la Direzione Generale Enti locali, Montagna e Piccoli Comuni, è stata pubblicata ad ottobre 2022, **la guida “La Lombardia in bicicletta”**. Edita da Manzoni in collaborazione con Repubblica, promuove gli itinerari ciclo-turistici della Lombardia, **uno strumento importante per gli amanti del cicloturismo**.

La sfida è continuare ad ampliare l'offerta cicloturistica, sfruttando il ciclo-escursionismo e ogni esperienza sulle 'due ruote' come **strumento di marketing territoriale**.

Campagne di comunicazione benefici mobilità attiva

La promozione della ciclabilità potrà essere effettuata attivando tutte le possibili sinergie con le direzioni regionali competenti in materia di sport, turismo, salute e welfare oltre che le direzioni competenti in tema di comunicazione.

Grandi eventi

Per i casi di grandi eventi, si intende studiare, anche in via sperimentale, la possibilità inserire la ciclabilità tra le opzioni per la raggiungibilità dei siti (in genere limitate ad auto e trasporto collettivo), facendo riferimento a casi di best practice già attuati con successo in alcuni casi.

Si ritiene fondamentale:

- La verifica della presenza di percorsi ciclabili adeguati ai flussi attesi stimati, con eventuali interventi di adeguamento
- La predisposizione di postazioni per la sosta delle biciclette in sicurezza, da allestire anche temporaneamente
- Una campagna informativa dell'opzione ciclabile il più possibile capillare, in cui sia sottolineata la sostenibilità della scelta della ciclabilità, la maggiore agilità e velocità nel raggiungere il sito e nel deflusso a fine evento, le condizioni di sicurezza delle postazioni per la sosta

6.2.6 Indicazioni operative per l'attuazione del Piano

In coerenza con quanto riportato nel Rapporto Ambientale - a cui si rimanda per maggiori approfondimenti – di seguito si richiamano alcuni indirizzi e punti di attenzione di cui tener conto nell'attuazione del Piano.

Tali indicazioni dovranno essere integrate fin dalle fasi di programmazione e pianificazione delle azioni, in primo luogo dai **soggetti attuatori**, al fine di rendere il processo di attuazione più efficace ed efficiente, assicurando un adeguato equilibrio tra obiettivi infrastrutturali e considerazioni ambientali.

In particolare, **si raccomanda** di:

- superare la tendenza ad attribuire alla mobilità ciclabile e attiva spazi residuali o di difficile fruizione, promuovendo invece una riorganizzazione complessiva dello spazio urbano basata su una progettazione attenta, sulla messa in sicurezza e sulla continuità dei percorsi ciclabili e pedonali, nonché sullo sviluppo di un ambiente urbano di qualità;
- dare priorità all'ottimizzazione dell'uso delle infrastrutture esistenti, implementando e promuovendo: azioni di monitoraggio, manutenzione, valorizzazione delle reti e garantendo il mantenimento della loro funzionalità per ottimizzarne efficienza, sicurezza e livello di servizio;
- assicurare il monitoraggio delle opere già in fase di realizzazione, per individuare tempestivamente eventuali criticità ambientali non previste e consentire, se necessario, l'adeguamento delle misure di mitigazione e compensazione;
- curare l'inserimento ambientale e paesaggistico delle nuove infrastrutture o dei potenziamenti di quelle esistenti, tenendo conto delle specifiche caratteristiche di vulnerabilità e resilienza dei territori interessati, in coerenza con l'approccio della progettazione integrata infrastruttura–contesto. È inoltre opportuno prevedere soluzioni tecnologiche, design e materiali che favoriscano efficienza, sicurezza e resilienza;
- garantire la minimizzazione e mitigazione degli impatti negativi delle infrastrutture e la compensazione degli impatti non eliminabili con particolare riferimento al consumo di suolo e alla frammentazione delle aree naturali e agricole e a valorizzare la partecipazione del pubblico;
- assumere come riferimento le indicazioni per la sostenibilità definite nell'ambito del PRMC/VAS, che dovranno orientare la progettazione delle opere e le eventuali procedure di Valutazione di Incidenza;
- garantire la coerenza della pianificazione locale con gli indirizzi e i criteri del PRMC e del relativo Rapporto Ambientale, evidenziandola nei procedimenti di VAS o nelle verifiche di assoggettabilità a VAS a livello provinciale e comunale;
- adottare processi di co-progettazione nella definizione dei tracciati ciclopeditoni, coinvolgendo attivamente il territorio per integrare le conoscenze locali e le esigenze di chi utilizza quotidianamente gli spazi urbani e periurbani, prevenendo possibili conflitti tra interessi ed esigenze differenti.

Indicazioni per la fase progettuale

Richiamando i contenuti del Rapporto ambientale, di seguito si riportano indicazioni per la fase progettuale in un'ottica di approccio integrato che consideri l'insieme infrastruttura-contesto; è opportuno che tali indicazioni vengano adeguatamente approfondite dai soggetti attuatori fin dalle fasi iniziali della progettazione.:

Inserimento eco-paesistico, paesaggio e patrimonio culturale

- verificare il livello di frammentazione degli ambiti interessati: localizzare ove possibile i tracciati su aree marginali e non centrali di ambiti agricoli/naturali, porre attenzione ai rapporti con le insidenze culturali, con gli insediamenti e valutare attentamente le potenziali dinamiche insediative indotte;
- evitare che il tracciato attraversi aree naturali sensibili (ad esempio biotopi, zone umide, lanche ecc.), prevedendo un'ampia fascia di rispetto. Inoltre, non interferire e/o sottrarre superfici riferibili ad habitat di interesse comunitario e aree limitrofe ed attuare idonee modalità operative per non arrecare, anche temporaneamente, modifiche dei relativi caratteri strutturali (biotici e abiotici) e funzionali;
- considerare i paesaggi attraversati alle diverse scale di declinazione e alle diverse profondità visive, con particolare riferimento ai vincoli e alle rilevanze paesaggistiche, individuando inoltre fasce di ambientazione di ampiezza congrua rispetto alle aree interferite, alle tipologie di interferenze e al raggio di influenza delle interferenze;
- rimuovere o evitare l'effetto "barriera": creare collegamenti tra tracciato viario e centri abitati, aree per la fruizione ambientale e culturale (sovrappassi ciclopedonali che possono costituire un elemento significativo come land-mark, ma anche come opportunità al fine di valorizzare determinate visuali);
- prevedere infrastrutture funzionali alla connessione ecologica ed al superamento di eventuali barriere artificiali da parte della fauna nella fascia aderente ai manufatti (es. realizzazione, nei punti di maggiore flusso biotico, di ecodotti o sovrappassi che indirizzino la fauna verso passaggi protetti); considerare i corridoi ecologici come parte dell'infrastruttura e, al pari della stessa, soggetti a manutenzione e monitoraggi periodici;
- attribuire all'equipaggiamento vegetazionale proprio dell'infrastruttura un ruolo non solo mitigativo: prevedere una configurazione sulla base dei caratteri strutturali del contesto attraversato;
- prevedere la conservazione delle alberature esistenti del paesaggio agrario e di altri elementi vegetali di interesse paesistico-ambientale presenti lungo i tracciati;
- porre attenzione alle problematiche della conservazione dei suoli agricoli, del consolidamento delle trame/tessiture verdi del paesaggio agrario, della continuità ed efficienza della rete irrigua, della protezione delle colture (es. prevedere modalità di coordinamento e scambio tra conduttori agricoli, per minimizzare l'abbandono delle aree residuali);
- curare l'infrastruttura anche dal punto di vista compositivo e formale, attraverso la tipizzazione degli elementi e dei temi ricorrenti (es. portali di galleria, ponti, viadotti ...), calibrando accuratamente i rapporti di scala tra gli elementi naturali ed artificiali esistenti e il nuovo manufatto ed operando una sintesi dei materiali finalizzata il più possibile ad unità e omogeneità dei materiali;
- elaborare una dettagliata ricognizione delle aree assoggettate a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e delle aree a valenza paesistica riconosciute dal PPR, nella quale inquadrare e contestualizzare le azioni e le opere sin dalla fase preliminare o di previsione; ciò risulta fondamentale per valutare, specialmente in fase di localizzazione dell'infrastruttura, le diverse soluzioni alternative e individuare quella che presenta un impatto paesaggistico minore, considerando anche eventuali modifiche sostanziali di tracciato, al fine di evitare interferenze con le aree più sensibili e vulnerabili, e rispettando i vincoli e le indicazioni del sistema regionale SIBA;
- garantire una progettazione dettagliata e puntuale di ogni elemento architettonico e strutturale che compone le infrastrutture, non solo del sedime in senso stretto, ma anche delle fasce laterali, affinché siano adeguate e coerenti con le caratteristiche del contesto paesaggistico attraversato;
- porre particolare attenzione nella previsione di eventuali attraversamenti, la cui incidenza paesaggistica deve essere verificata e valutata al fine di individuare le migliori modalità di inserimento nel contesto, in termini di collocazione, soluzione tecnica e architettonica;

- verificare la qualità degli ambiti paesaggistici soggetti a trasformazione, proponendo eventuali alternative di sede viaria nei contesti dove le peculiarità monumentali e/o paesaggistiche necessitano di maggiore cautela al fine di conservarne i valori culturali. Ad esempio, a titolo esemplificativo e non esaustivo, valutare percorsi ciclabili alternativi per quei percorsi esistenti che paesaggisticamente si qualificano per un elevato profilo naturale ed agreste, in modo da evitare l'adeguamento dei fondi viabili ed altri interventi di trasformazione, comunque garantendo per essi la mobilità ciclistica lenta e pedonale;
- utilizzare la diversa qualità paesaggistica dei luoghi come criterio di riferimento per un'organizzazione gerarchica della viabilità ciclistica, per la quale orientare differenti scelte architettoniche dell'intervento, ciascuna da calibrare oculatamente per una migliore integrazione con il contesto di riferimento;
- rispettare le caratteristiche morfologiche del paesaggio, evitando movimenti della terra, che possono trasformare sensibilmente il paesaggio (ad esempio, evitare l'appiattimento delle capezze e altre modifiche simili);
- progettare tutti gli ambiti interessati a trasformazione in modo dettagliato e puntuale, tramite la definizione architettonica, formale, materica e cromatica di ogni elemento (infrastrutture, parcheggi, area di sosta per le biciclette, strutture ricettive, colonnine SOS, parco giochi per bambini, punti di approvvigionamento dell'acqua potabile, ecc.). Ove possibile, ricercare soluzioni uniformi e compatibili con quanto già esistente;
- per quanto attiene alla pavimentazione dei fondi viabili prediligere materiali drenanti e possibilmente naturali; porre inoltre attenzione nella scelta dell'aggregato (es. aggregato di origine locale e/o con cromia coerente al contesto) e del legante, prediligendo l'impiego di materiali trasparenti o cromaticamente compatibili con l'aggregato;
- per quanto concerne la cartellonistica tematica, perseguire il criterio del minimo intervento indispensabile, riducendo il più possibile l'introduzione di manufatti, uniformandone la tipologia, contenendo al massimo le dimensioni e l'eventuale relativa illuminazione; preservare le visuali più significative (es. ponti, manufatti idraulici storici, fabbricati, ecc.), evitando il posizionamento di elementi che possano ostruirne la vista; qualora siano già presenti nei pressi indicazioni turistiche e/o informative sui luoghi, evitarne la ripetizione;
- utilizzare la segnaletica stradale orizzontale e verticale unicamente nelle situazioni necessarie a garantire la sicurezza degli utenti, senza ripetizioni ridondanti o prive di reale utilità; in linea generale, ridurre gli elementi a quelli strettamente necessari per una fruizione in sicurezza;
- porre particolare attenzione alle interferenze con il patrimonio culturale vincolato ai sensi dell'articolo 10 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio, e incentivare gli interventi di recupero, restauro, conservazione e riuso del patrimonio culturale sottoutilizzato o dismesso e vincolato;
- condurre tutti i successivi approfondimenti progettuali ponendo la massima attenzione alla salvaguardia e alla conservazione delle linee fisionomiche del paesaggio e dei beni culturali vincolati ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;
- nella scelta fra i tracciati possibili, incentivare il recupero delle infrastrutture esistenti abbandonate o sottoutilizzate, anche in un'ottica di ricucitura del tessuto paesaggistico e di contenimento e riduzione del consumo di suolo;

Suolo

- contenere l'impermeabilizzazione ed il consumo del suolo, favorendo il recupero e il potenziamento delle infrastrutture esistenti, realizzando i nuovi tratti su reticolo viario esistente e incentivando l'uso di materiali drenanti per il fondo pista e sistemazioni naturali del fondo (terra battuta o sterrato);
- definire a priori criteri per la sostenibilità ambientale delle aree parcheggio, quali l'impiego di materiali drenanti, il mantenimento di superfici altamente permeabili ed una opportuna dotazione di alberi e arbusti di specie autoctone ed ecologicamente idonee al sito;
- al fine di incentivare e dare impulso al processo di rigenerazione urbana, prevedere di inglobare aree degradate, sottoutilizzate o anche dismesse nei tracciati ciclabili (art. 2, c. 1, lettera e), l.r. 31/2014), favorendo la contestuale realizzazione e gestione di attrezzature, infrastrutture, spazi verdi e servizi;
- prediligere le pavimentazioni di tipo leggero, naturale e permeabile, soprattutto per i tracciati che attraversano zone ad alto pregio naturalistico e paesistico-ambientale, anche a costo di una limitazione d'uso;

- utilizzare per gli eventuali servizi annessi (luoghi di sosta, parcheggi di accesso...) preferibilmente spazi già esistenti o da recuperare e tutelarne/migliorarne la qualità;
- contenere l'impatto sul comparto agricolo, con particolare attenzione alla qualità e fertilità dei suoli ed alle zone agricole di pregio, rispettando le specifiche norme di valorizzazione, uso e tutela previste dagli strumenti di pianificazione regionale e provinciale, al fine di minimizzare l'interferenza con le attività agricole e, al contrario, di incentivare la riqualificazione del paesaggio agrario;
- valutare lo stato delle matrici ambientali delle aree in cui verranno realizzate le nuove infrastrutture o modificate quelle esistenti, per accertare se siano eventualmente presenti siti con procedimenti di bonifica in corso ai sensi del d.lgs. 152/06, o anche conclusi, per verificare, in questo secondo caso, se le aree bonificate presentano dei vincoli all'utilizzo;
- porre attenzione a possibili interferenze con siti potenzialmente contaminati o contaminati di rilevanza comunale e/o regionale e/o di interesse nazionale (SIN), che andranno gestiti secondo le procedure amministrative e operative previste dalla normativa vigente;
- valutare adeguatamente il tema del fondo naturale, base informativa fondamentale nella gestione dei siti contaminati e dei materiali da scavo in tutti quei casi in cui si rilevino, durante la realizzazione di infrastrutture, superamenti dei limiti nella matrice suolo imputabili a fenomeni naturali, non legati quindi ad una reale contaminazione antropica;

Acque

- conservare la funzionalità idraulica del reticolo idrografico artificiale o seminaturale;
- valutare gli effetti dell'attuazione di ogni singolo intervento sul Sistema Idrico Integrato, con particolare attenzione alle possibili interferenze;
- contribuire all'aumento della resilienza ai cambiamenti climatici favorendo le soluzioni nature based (NBS), la preservazione della biodiversità e la tutela e valorizzazione della natura, la corretta gestione delle acque meteoriche, il mantenimento dell'invarianza idraulica;
- tutelare la risorsa idrica, considerando obiettivi, misure e norme di attuazione stabiliti nei documenti che costituiscono il PTA regionale, nonché le ulteriori disposizioni nazionali e regionali applicabili in materia e rispettando le aree di salvaguardia previste dalla normativa a tutela della risorsa idrica;
- porre attenzione ai possibili impatti dei manufatti di nuova realizzazione con le acque sotterranee, al fine di limitare le interferenze col deflusso idrico sotterraneo e con la qualità delle acque stesse, soprattutto in corrispondenza di areali con limitata soggiacenza; in caso di potenziali criticità, prevedere un adeguato Piano di Monitoraggio, mediante localizzazione di idonei punti di campionamento a monte e a valle rispetto alle opere che possono determinare interferenze;
- evitare il tombinamento anche parziale del reticolo idrografico minore (fossati compresi), fatta eccezione per il tratto necessario all'accesso ai fondi di proprietà;
- progettare e dimensionare gli impianti o reti di drenaggio e raccolta delle acque meteoriche in funzione della superficie di pista e della piovosità del luogo, prestando attenzione a: n° di pozzetti di ispezione e/o di caditoie, lunghezza delle tratte di tubazione, corrette pendenze della rete di drenaggio, corrette pendenze della pavimentazione, evitare i ristagni e gli accumuli, facile pulizia delle condotte in caso di ostruzioni;

Biodiversità, rete ecologica e aree protette

- tutelare gli ambiti di pregio ambientale e paesaggistico, quali parchi, aree protette e aree appartenenti alla Rete Natura 2000 e/o alla Rete Ecologica Regionale e locale, ad esempio riutilizzando – per le piste ciclopeditoni - vecchi tracciati in disuso, impiegando materiali adeguati per il fondo che garantiscano la permeabilità, prevedendo un corretto inserimento dell'opera nel paesaggio, evitando impianti di illuminazione che rechino disturbo alla fauna, impiegando specie autoctone nella fase di rimboschimento;

- cogliere la realizzazione di nuove piste ciclopeditone quali occasione per creare/ripristinare connessioni ecologiche, puntando alla massima coerenza con la Rete Ecologica Regionale, Provinciale e locale, oltre che con la rete verde, e per facilitare i collegamenti fra i siti naturali tutelati, anche mediante la sinergia con progetti innovativi di tutela e valorizzazione del territorio;
- prevedere come opere di mitigazione filari arborei o arbustivi autoctoni di connessione ecologica, passaggi protetti per la fauna, staccate basse aventi la duplice funzione di impedire il “fuori pista” dei ciclisti e garantire la permeabilità alla fauna;
- prevedere azioni di costante controllo della presenza e diffusione delle specie vegetali alloctone invasive, di cui alla D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019, soprattutto in fase di post cantierizzazione;
- tutelare gli ecosistemi acquatici, per i quali la Direttiva Quadro Acque 2000/60/CE ha previsto il principio di “non deterioramento”;
- tutelare i boschi, rispettando indicazioni e criteri specifici contenuti nei Piani di Indirizzo Forestale;
- nello sviluppo dei percorsi ciclabili e ciclopeditone, provvedere al recupero strutturale e compositivo delle siepi eventualmente presenti mediante l'integrazione con elementi arboreo arbustivi (laddove possibile preservando gli esemplari autoctoni già esistenti), al fine di costituire una fascia di adeguata ampiezza con struttura plurifilare e multiplana;
- nella progettazione ed esecuzione delle opere a verde, da realizzare con attenta scelta delle essenze e cura nelle modalità di posa, prevedere l'impiego di specie autoctone coerenti con la locale serie vegetazionale, prediligendo inoltre l'utilizzo di specie con frutti edibili per la fauna locale;
- prevedere, nell'esecuzione dei lavori conseguenti ai fabbisogni di Piano e in alternativa alle previste restrizioni temporali, l'affiancamento della Direzione Lavori con personale qualificato in campo biologico, naturalistico, ambientale, al fine di escludere ogni pregiudizio al buon esito della fase riproduttiva delle specie di interesse conservazionistico e a tutela degli habitat di interesse comunitario. Tale personale dovrà verificare e documentare la corretta attuazione degli interventi secondo le previste disposizioni ambientali e, laddove ricorrano le condizioni, applicare ogni ulteriore misura a tutela degli elementi di interesse conservazionistico eventualmente interessati;
- garantire la permeabilità delle infrastrutture ciclabili e ciclopeditone, prevedendo attraversamenti faunistici per il passaggio delle specie vagili di interesse comunitario, nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale, anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata;
- attrezzare le aree e i percorsi ciclopeditone nelle zone a verde utilizzando specie arboree non allergeniche;

Inquinamento atmosferico, acustico e luminoso

- contenere l'inquinamento luminoso (es. scelta dispositivi per l'illuminazione stradale), atmosferico (es. particolari tipologie di pavimentazione stradale);
- assicurarsi che i sistemi di illuminazione a servizio delle piste ciclabili e delle aree pertinenti siano conformi ai disposti della l.r. 31/2015;
- valutare la modulazione dell'intensità luminosa e l'orientamento dei punti luminosi anche in relazione alla tutela della fauna, con particolare attenzione alle aree protette;
- impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;
- porre particolare attenzione ai recettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura, ...), prevedendo idonee fasce di rispetto e opportune misure di mitigazione, oltre che a luoghi a sensibilità paesistico-naturalistica, onde evitare un aumento eccessivo dei flussi di persone;
-

Rifiuti

- garantire la realizzazione e/o l'implementazione di un adeguato sistema di intercettazione dei rifiuti per limitare il più possibile il fenomeno dell'abbandono e favorire una raccolta differenziata di qualità;
- predisporre lungo le piste ciclabili dovranno idonei contenitori adibiti a raccolta differenziata, segnalati da opportuna cartellonistica;
- nell'ambito dei procedimenti di valutazione dei progetti dei singoli interventi prestare particolare attenzione al tema della gestione delle terre e rocce da scavo, valutando la possibilità di gestire e riutilizzare il materiale come "sottoprodotto", accertando che sussistano i presupposti indicati nel D.p.r. 120/2017;

Accessibilità e sicurezza

- per le piste ciclabili in sommità del rilevato arginale, sia in caso di fiumi che di canali, prevedere le verifiche necessarie rispetto alle condizioni di sicurezza;
- per garantire la fruizione dei percorsi dedicati alla mobilità attiva anche agli utenti più fragili, valutare e attuare misure di sicurezza e fruibilità dei percorsi (es. assenza di barriere architettoniche, continuità, ecc.), nonché predisporre un idoneo piano di manutenzione dei tracciati, volto a mantenere le condizioni di sicurezza;
- garantire l'accessibilità anche a persone con disabilità o mobilità ridotta, tramite soluzioni specifiche, come percorsi guida e infrastrutture adatte;

Fasi di cantiere

- contenere gli impatti e ottimizzare le attività nelle fasi di cantiere, attraverso:
 - o soluzioni che minimizzino i consumi energetici e le emissioni in atmosfera;
 - o l'approvvigionamento degli inerti orientato al bilanciamento delle terre, in modo da ridurre, se non annullare, la necessità di ricorrere allo sfruttamento di cave;
 - o nel caso di scavo di significativi quantitativi di materiale, la possibilità di gestirlo e riutilizzarlo come "sottoprodotto";
 - o l'attenta gestione dei rifiuti derivanti dai cantieri;
- porre attenzione ad evitare ogni danno o pericolo per la salute, l'incolumità, il benessere e la sicurezza della popolazione e degli addetti ai lavori;
- garantire il rispetto delle esigenze igienico-sanitarie e porre attenzione ad evitare ogni rischio di inquinamento dell'aria, dell'acqua, del suolo e del sottosuolo, nonché ogni inconveniente derivante da rumori e polveri;
- salvaguardare la fauna e la flora ed evitare ogni degrado dell'ambiente e del paesaggio;
- affidare la gestione dei rifiuti a personale edotto del rischio rappresentato dalla loro movimentazione, informato della pericolosità degli stessi e dotato di idonee protezioni;

Resilienza e adattamento ai cambiamenti climatici

A livello di progetto delle singole infrastrutture, le azioni da intraprendere per migliorarne resilienza e adattamento comprendono:

- Misure «green»: azioni basate su un approccio che utilizza la natura e i servizi ecosistemici, quali ad esempio:
 - o utilizzo di vegetazione lungo le infrastrutture in grado di resistere ad elevate velocità del vento, o che possa proteggere dal sole diretto, limitando così il surriscaldamento dei sottocomponenti le costituiscono;
 - o azioni volte alla riqualificazione idro-morfologica degli alvei fluviali lungo le infrastrutture;

- progetti mirati alla rinaturalizzazione dei margini dell'infrastruttura e di ricostituzione e potenziamento del verde ripariale interferito dai corsi d'acqua presenti lungo il sedime di progetto.
- Misure «grey» (o “hard”): misure di tipo strutturale e tecnologico, basate su interventi fisici e/o misure costruttive, quali ad esempio:
 - progettazione, manutenzione e gestione dei sistemi di drenaggio per ridurre la probabilità che la sede stradale venga in tutto o in parte allagata;
 - sostituzione della copertura stradale con asfalti drenanti e allo stesso tempo resistenti alle alte temperature (per limitare i fenomeni di asphalt rutting);
 - rialzo del sedime delle strade costiere;
 - verifica e adeguamento dei franchi liberi dei ponti su fiumi a mutato regime idraulico.

7 MONITORAGGIO INTEGRATO PRMC E VAS

Per la verifica dell'attuazione delle azioni e della loro efficacia nel quadro delle strategie e del raggiungimento degli obiettivi si prevede l'implementazione di un sistema di monitoraggio che sarà sviluppato in un'ottica di integrazione con la procedura di VAS e pertanto considererà opportunamente (anche in considerazione del macro-obiettivo inerente alla sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti) i temi paesistico-ambientali interessati dal Piano.

In coerenza con quanto previsto dal d.lgs. 152/2006, il monitoraggio integrato permetterà di misurare il contributo del PRMC agli obiettivi di sostenibilità e all'attuazione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile della Lombardia - SRSvS e di verificare gli effetti ambientali delle azioni del Piano, anche aggiornandone, ove possibile, le previsioni prima che si verifichino, al fine di intercettare tempestivamente eventuali criticità e di poter introdurre azioni correttive.

Sono stati privilegiati indicatori già disponibili, selezionando dal sistema di monitoraggio della SRSvS quelli pertinenti agli obiettivi strategici rilevanti per la VAS del PRMT e integrandoli con ulteriori indicatori utili a monitorare i fenomeni di interesse, anche in raccordo con i sistemi di monitoraggio ambientale già definiti da altri strumenti di pianificazione/programmazione regionale vigenti interessati dal settore dei trasporti (es. PRIA, PEAR).

Il monitoraggio del Piano si articola in: **monitoraggio dell'attuazione** e **monitoraggio dei risultati e degli effetti del PRMC**.

Il **Monitoraggio dell'attuazione del PRMC**, effettuato con cadenza annuale, distinguerà:

- azioni non di competenza regionale, specificando il ruolo di Regione Lombardia nell'attuazione (ad esempio: espressione di parere, partecipazione a tavoli/gruppi di lavoro tecnici, altro...)
- azioni di competenza regionale

Si verificherà lo stato di avanzamento di ogni azione, in relazione ai seguenti parametri:

- stato delle procedure di valutazione ambientale e di incidenza, ove previste
- azione realizzata come previsto
- azione oggetto di revisione progettuale
- rimodulazione tempistiche
- applicazione dei criteri ambientali proposti per la massimizzazione degli effetti positivi e per la minimizzazione, mitigazione e compensazione degli effetti negativi

Per la gestione del monitoraggio sarà costituita una base dati in cui saranno inserite progressivamente le informazioni relative all'attuazione delle azioni e i dati degli indicatori. La base dati sarà gestita tramite un applicativo dedicato che consentirà anche l'estrazione di informazioni in formato sintetico e grafico.

Particolare attenzione sarà data alla definizione delle basi dati geografiche di riferimento, alla definizione dei criteri per i loro aggiornamenti e all'organizzazione periodica degli aggiornamenti allo scopo di disporre di informazioni storiche confrontabili tra loro.

La base dati di riferimento sarà aggiornata in collaborazione con i soggetti attuatori, come previsto dalla L.R. 30 aprile 2009 n. 7 all'art. 2 comma 9 e come indicato anche nel capitolo "Riconoscimento dei percorsi e costituzione di una base GIS di riferimento" alla SCHEDA MODELLO DATI.

Al fine di acquisire i dati utili per il monitoraggio sarà:

- individuata la rete oggetto del monitoraggio
- definita la base geografica GIS che rappresenta la rete oggetto di monitoraggio e che costituirà il riferimento a “tempo 0”
- definiti gli aspetti organizzativi per l’aggiornamento della base GIS negli anni, mantenendo la coerenza del modello dati e dei controlli topologici

Con questi elementi, gli indicatori significativi ricavabili dalla base geografica della rete ciclabile potrebbero essere:

- % Km di percorsi non su strada (sede propria, ciclopedonali, altro) – tenendo presente che alcuni percorsi non potranno che rimanere su strada
- Continuità dei percorsi (lunghezza di tratti su sede separata fisicamente continui)
- Collegamenti (n e %) di ciclabili in sede propria con scuole e stazioni ferroviarie-bus station

Contatori di bici e pedoni

È prevista la progressiva implementazione di strumenti per il rilievo dei passaggi di biciclette e pedoni con l’obiettivo di realizzare una rete di rilevazione dei passaggi.

Il **Monitoraggio dei risultati e degli effetti del PRMC** verrà effettuato al termine del periodo di riferimento del PRMC valutando un set di indicatori articolati legati a tematiche relative sia agli obiettivi del Piano sia alle componenti ambientali interessate:

- Mobilità e trasporti
 - o Rete ciclabile nazionale-regionale
 - o Rete ciclabile
 - o Parco veicolare
 - o Servizi di trasporto collettivo e sharing
 - o Raggiungibilità dei servizi
- Sicurezza dei trasporti
- Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici
- Qualità dell’aria
- Consumo di suolo
- Aree protette, biodiversità
- Paesaggio e patrimonio culturale
- Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici

Il set di indicatori viene presentato nelle tabelle seguenti, dove per ogni indicatore vengono riportati:

- fonte dei dati;
- riferimento alla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (se l’indicatore fa parte di quelli per il monitoraggio della SRSvS, viene indicato: l’obiettivo strategico di riferimento, se si tratta di un indicatore di livello 1 o 2 della SRSvS, in grassetto se è dotato di target nella SRSvS);
- se si tratta di indicatore di Contesto (C), di Realizzazione (R), di effetto (E);
- il target che si intende raggiungere nell’orizzonte del PRMC;
- per gli indicatori su Mobilità e trasporti il contributo alla strategia ASI (Avoid/Reduce, Shift, Improve)

- dove utile, note in merito alle modalità di elaborazione dell'indicatore

Il set di integratori potrà essere integrato in fase attuativa con gli ulteriori elementi indicati nel BOX 9 del Rapporto Ambientale “Proposte di integrazione al sistema di monitoraggio del PRMC” in relazione alla disponibilità dei dati per popolarli e con eventuali ulteriori elementi significativi che dovessero rendersi disponibili.

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
Rete ciclabile nazionale-regionale						
IN.1 N° km rete ciclabile per tipologia di infrastruttura (sede in promiscuo/sede fisicamente separata)	RL		C	Rilevati periodicamente sulla base geografica di ricognizione degli itinerari	aumento km sede separata	S
IN.2 Continuità dei percorsi	RL		C	Rilevata periodicamente su base geografica, facendo riferimento a una identificazione preventiva dei punti/tratti di discontinuità	riduzione dei punti/tratti di discontinuità degli itinerari	S
IN.3 Collocazione e distribuzione dei percorsi: scuole e servizi collegati, stazioni collegate	RL		C	Rilevata periodicamente su base geografica, facendo riferimento alla situazione iniziale identificata preventivamente	aumento n poli collegati, con percorsi non in promiscuo	S
IN. 4 Passaggi bici nelle due direzioni per anno, mese e settimana e per ogni postazione di contabici attiva	RL			I dati saranno ricavati come aggregazione dei rilievi effettuati giornalmente.	aumento passaggi	S
Rete ciclabile						
IN.5 Km di percorsi ciclabili finanziati da Regione Lombardia	RL	3.4.1 (2)	R	Percorsi finanziati con contributi delle DG Infra e DG trasporti, sono esclusi percorsi mountain bike	aumento	S
IN. 6 Km di piste ciclabili nei comuni capoluogo	ISTAT	3.4.1 (2)	C		aumento	S
IN. 7 N° comuni con PUMS	Osservatorio PUMS				aumento	S
Parco veicolare						
PV.1 N° di mezzi di TPL con trasporto bici per agenzie di TPL, per anno	RL		C		aumento	I
PV.2 N° di mezzi SFR - Servizio Ferroviario Regionale su cui è ammesso il trasporto di biciclette, per anno	RL		C		aumento	I

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
PV.3 Veicoli in sharing per provincia e anno e per tipologia di veicoli (autoveicoli/quadricicli/scooter/biciclette/ monopattini/altro)	ISTAT, Osservatorio SM		C		aumento	S
Servizi di trasporto collettivo e sharing						
SS.1 Offerta SFR: N° di corse su cui è ammesse il trasporto bici, per anno	RL				aumento	I
SS.2 Comuni capoluogo di provincia/città metropolitane con servizi di bike sharing	ISTAT				aumento	S
Raggiungibilità dei servizi						
RS.1 N° velostazioni presso le stazioni ferroviarie per anno	FNM, RFI				aumento	S
RS.2 N° stazioni ferroviarie collegate con percorsi ciclabili in sede propria o zone 30, su un raggio indicativo di 3 km	RL				aumento	S
Possibili aspetti da approfondire in fase attuativa: distribuzione merci con cargobike						
Ad oggi alcuni servizi di distribuzione con cargobike sono stati avviati in via sperimentale o in realtà ancora di nicchia. Lo sviluppo dei servizi di distribuzione con cargobike e le iniziative per la loro diffusione saranno progressivamente monitorate.						

Tabella 14 Indicatori mobilità e trasporti

Sicurezza

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	Target
IS.1 Per anno e per provincia: N° incidenti che coinvolgono ciclisti N° ciclisti morti N° ciclisti feriti	CMR e PoliS-Lombardia		C		riduzione
IS.2 Per anno e per provincia: N° e tipologia di incidenti, N° e tipologia punti neri N° e tipologia tratte critiche	CMR e PoliS-Lombardia		C		

Tabella 15 Indicatori sicurezza

Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
EM.1 Emissioni climalteranti da Protocollo Compact of States and Regions (settori non EU-ETS + emissioni ombra)	RL - ARIA	4.1.1 (1)	C		Target SRSvS 2030: -43,8% rispetto al 2005
EM.2 Consumi finali di energia (totale)	RL - ARIA	4.1.1 (1)	C		Target SRSvS 2030: -35,2% rispetto al 2005
EM.3 Emissioni climalteranti del settore trasporti	ARPA, ARIA	4.2.3 (1)	C	Questi indicatori per monitorare l'andamento dei consumi e delle emissioni di CO2 del settore trasporti. L'inventario INEMAR viene aggiornato ogni 2 anni circa. I dati sono disaggregati fino al livello comunale; l'indicatore potrà essere elaborato a livello regionale e di aree omogenee PREAC o altra zonizzazione.	Target 2030 derivato dalle previsioni PREAC: riduzione di almeno il 14% dei consumi rispetto al 2019
EM.4 Consumi finali di energia del settore trasporti	ARIA - SIRENA20	4.2.3 (2)	C		Target 2030 derivato dalle previsioni PREAC: riduzione di almeno il 27,7% delle emissioni rispetto al 2019
EM.5 Emissioni di CO ₂ eq settore trasporti	INEMAR		C		

Tabella 16 Indicatori energia e mitigazione dei cambiamenti climatici

Qualità dell'aria

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
QA.1 Concentrazione di PM ₁₀ (tutte le stazioni regionali) espressa come media mobile sul quadriennio precedente (µg/m ³) QA.2 Concentrazione di PM _{2,5} (tutte le stazioni regionali) espressa come media mobile sul quadriennio precedente (µg/m ³) QA.3 Concentrazione di NO ₂ (solo stazioni da traffico) espressa come media annuale (µg/m ³)	Elaborazione RL su dati ARPA	5.2.1 (1)	C		Target SRSvS: Progressiva diminuzione I target sono oggetto di approfondimento nell'ambito dell'elaborazione della nuova pianificazione regionale per il miglioramento della qualità dell'aria
QA.4 Emissioni di NO _x QA.5 Emissioni di PM _{2,5} QA.6 Emissioni di PM ₁₀	INEMAR	5.2.1 (1)	C		Target riportati nella SRSVS: 2025: -38% rispetto al 2015 2025: -48% rispetto al 2015 2025: -44% rispetto al 2015

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
QA.7 Emissioni di NOx settore trasporti QA.8 Emissioni di PM2,5 settore trasporti QA.9 Emissioni di PM10 settore trasporti	INEMAR		C	Questi indicatori permettono di monitorare l'andamento delle emissioni inquinanti del settore trasporti. L'inventario INEMAR viene aggiornato ogni 2 anni circa (l'ultima versione è stata pubblicata nel 2024 con riferimento alle emissioni 2021). I dati sono disaggregati fino al livello comunale; l'indicatore potrà essere elaborato a livello regionale e di zone per la qualità dell'aria.	

Tabella 17 Indicatori qualità dell'aria

Consumo di suolo

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
CS.1 Consumo di suolo annuale netto	Report SNPA	3.3.1 (1)	C	Misura la variazione annuale di copertura artificiale del suolo. Può essere calcolato a livello regionale aggregato per ATO.	Valore di riferimento riportato nella SRSVS: zero al 2050
CS.2 Impermeabilizzazione del suolo da copertura artificiale	ISPRA	3.3.1 (1)	C	Misura la % di suolo impermeabilizzato sul totale della superficie territoriale. Può essere calcolato a livello regionale aggregato per ATO.	
CS.3 Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 (%) - AT residenziali	RL	3.3.1 (1)	C		Target riportati nella SRSVS: (media regionale) 2025: -25% 2030: -45%
CS.4 Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 (%) - AT altre funzioni urbane	RL	3.3.1 (1)	C		2025: -20%
CS.5 Superficie classificata come suolo consumato da infrastrutture di trasporto	ISPRA (Consumo di suolo)		C	Classi di consumo di suolo con codice: 112 (strade pavimentate), 113 (sede	

				ferroviaria), 114 (aeroporti) e 115 (porti) della legenda ISPRA. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR.	
CS.6 Occupazione di suolo degli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL, ISPRA (Copertura del suolo)		E	Questo indicatore stima l'effetto specifico degli interventi infrastrutturali del PRMC. Si potrà ripercorrere un procedimento analogo a quello applicato alle infrastrutture stradali e ferroviarie nel RA del PRMT. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR.	

Tabella 18 Indicatori consumo di suolo

Aree protette e biodiversità

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
AP.1 Aree Protette e Parchi Regionali (categorie EUAP, Natura 2000 e parchi regionali)	RL	5.5.1 (1)	C		
AP.2 Habitat di interesse comunitario con stato di conservazione almeno soddisfacente	RL	5.5.1 (1)	C		Target 2030 riportati nella SRSVS: Almeno il 30 % degli habitat in stato di conservazione non soddisfacente (inadeguato e cattivo) diventi soddisfacente o mostri una netta tendenza positiva; nessun peggioramento per le altre classi
AP.3 Specie con stato di conservazione almeno soddisfacente (Direttiva Habitat e Direttiva Uccelli)	RL e ISPRA	5.5.1 (1)	C		Target 2030 riportati nella SRSVS:

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
					Almeno il 30 % delle specie in stato di conservazione non soddisfacente (stabilità e decremento) diventi soddisfacente o mostri una netta tendenza positiva; nessun peggioramento per le altre classi
AP.4 Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata delle città	ISTAT	5.7.1 (1)	C		Target SRSvS 2050: 20%
AP.5 Superficie classificata come suolo consumato da infrastrutture di trasporto all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000	ISPRA (Consumo di suolo)		C	Vedi Consumo di suolo	
AP.6 Occupazione di suolo degli interventi realizzati e da realizzare in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale) all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000	RL, ISPRA (Copertura del suolo)		E	Vedi Consumo di suolo	
AP.7 Frammentazione del territorio naturale e agricolo (Seff) elevata e molto elevata	ISPRA	5.5.2 (2)	C	L'indicatore permette di monitorare l'andamento della frammentazione causata dall'insieme di fenomeni di urbanizzazione e infrastrutturazione.	
AP.8 Indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture	RL		C	L'indicatore è calcolato nell'ambito del monitoraggio del PRMT, come aggiornamento delle stime effettuate nel Rapporto ambientale, considerando la frammentazione prodotta dalle infrastrutture stradali e ferroviarie. Si potrà valutare di integrarlo considerando anche le piste ciclabili. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR.	Limitare il più possibile gli incrementi dell'indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture, anche tramite misure di mitigazione e compensazione, con particolare attenzione ai casi di superamento del valore di 0,6 km/km2, soglia indicata in letteratura oltre la quale si verifica la diminuzione significativa di molte specie con andamenti non proporzionali alla riduzione di habitat

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
AP.9 Km di itinerari ciclabili (rete nazionale-regionale) che attraversano Aree Protette e siti della Rete Natura 2000	RL		E	L'indicatore viene calcolato come aggiornamento delle elaborazioni contenute nel RA e nello Studio di incidenza, intersecando gli strati informativi aggiornati relativi agli itinerari ciclabili, Aree protette e rete Natura 2000.	
AP.10 n. varchi della RER intercettati / occlusi da parte degli interventi infrastrutturali in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL		E	Il popolamento di questi indicatori richiede la raccolta e l'aggregazione di informazioni relative ai singoli progetti, che possono essere reperite in prima battuta in sede di VIA e di valutazione di incidenza, e poi verificate in fase di realizzazione.	
AP.11 Superficie di habitat interferita e persa (e tipo di habitat) a causa degli interventi infrastrutturali realizzati in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL		E		

Tabella 19 Indicatori aree protette e biodiversità

Paesaggio e patrimonio culturale

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note
PC.1 Percentuali aree assoggettate a tutela paesaggistica (D. lgs. 42/2004)	RL	5.8.1 (2)	C	
PC.2 Dotazione di risorse del patrimonio culturale	ISTAT	3.5.1 (2)	C	
PC.3 Insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita	ISTAT	5.8.1 (1)	C	
PC.4 Percentuale di suolo classificato come infrastruttura di trasporto (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	ISPRA		C	Questi indicatori, considerati anche per il tema Consumo di suolo e Biodiversità, possono essere analizzati anche per fasce e ambiti di paesaggio
PC.5 Indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture PRMC (rete nazionale-regionale) (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	RL		C	
PC.6 Superficie di suolo occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e previsti in attuazione del	RL, ISPRA		E	

PRMC (rete nazionale-regionale) (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)				
PC.7 Superficie di aree assoggettate a tutela paesaggistica occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL, SIBA		E	L'indicatore prevede la sovrapposizione del sedime degli interventi infrastrutturali (si veda l'indicatore Occupazione di suolo) con i "vincoli paesaggistici" e tutti gli articoli del PPR (dal 17 al 27) del database SIBA.
PC. 8 Beni immobili di interesse culturale (architettonici, archeologici, parchi e giardini, centri e nuclei storici) in prossimità della rete nazionale-regionale)	RL		E	

Tabella 20 Indicatori paesaggio e patrimonio culturale

Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note
RN.1 Popolazione esposta al rischio alluvioni	ISPRA	5.1.2 (1)	C	
RN.2 Popolazione esposta al rischio frane	ISPRA	5.1.2 (1)	C	
Possibili aspetti da approfondire in fase attuativa				
Le modalità con cui il monitoraggio del PRMC possa trattare il tema si studieranno in coordinamento con la nuova Strategia regionale di adattamento ai cambiamenti climatici in via di approvazione.				

Tabella 21 Indicatori rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici

Sigle

ACI – Automobile Club d'Italia

ARIA – Azienda Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti

ARPA – Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Lombardia

RL – Regione Lombardia

CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza stradale

INEMAR – Inventario emissioni aria

ISPRA Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

ISTAT Istituto nazionale di statistica

Osservatorio SM – Osservatorio nazionale sharing mobility

SIBA - Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici

SIRBeC - Sistema Informativo Beni Culturali

SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente

Ricognizione dei percorsi e costituzione di una base GIS di riferimento

È stata effettuata una ricognizione dei percorsi ciclabili di livello nazionale-regionale per la costituzione di una base dati GIS di riferimento, partendo da fonti cartografiche eterogenee.

Le basi cartografiche raccolte e utilizzate sono state:

- Percorsi Regionali come individuati nel PRMC 2014
- Aggiornamenti dei percorsi e/o possibili varianti individuati nel 2019 nell'ambito di una precedente ricognizione finalizzata all'aggiornamento PRMC
- Percorsi esistenti e/o individuati dalle Province e CMM nei propri documenti di programmazione (PTCP - PUMS – BICIPLAN)
- Percorsi realizzati in autonomia dai comuni cofinanziati tramite i fondi europei del POR-FESR 2014 – 2020
- Tracciato ciclovie SOLE come realizzata
- Progetti esecutivi delle ciclovie VENTO e GARDA (lotto 1 e 2) entrambe in fase di attuazione al momento della ricognizione
- Tracciati dei percorsi della rete del PGMC come individuabili dai livelli progettuali disponibili:
 - o Milano-Monaco: progetto definitivo "Ciclovie Monaco-Milano" tratto Bergamasco (Provincia Bergamo)
 - o Lago Maggiore: progetto definitivo "Ciclovie del Lago Maggiore" tratto Mercallo/Golasecca–Sesto Calende–Angera, studio fattibilità tratto Angera-Laveno Mombello, percorso pianificato tratto Laveno Mombello-Maccagno con Pino e Veddasca (Provincia Varese)
 - o Anello lago d'Iseo: studio fattibilità "Ciclovie del Lago di Iseo" (AQST ISEO)
 - o Alpina Valsabbia: studio fattibilità "Rete Ciclabile Valsabbina" tratto Prevalle-Idro - tratto Idro-Anfo-Bagolino (Comunità Montana Valle Sabbia)
 - o Treviso-Ostiglia: progetto definitivo " Percorso green tour - 1°lotto funzionale "green tour - tratta 2": dalla stazione ferroviaria di Ostiglia al confine con il Veneto - "green tour tratta 1": dalla stazione ferroviaria di Ostiglia al ponte sul fiume Po" (Comune di Ostiglia)

La base dati della rete ciclabile contiene lo **stato di fatto** dei livelli esaminati, rappresentati in scala nominale di editing 1:2000 e classificati sulla base delle tipologie infrastrutturali.

L'attività ha avuto un duplice obiettivo:

- perfezionare i contenuti della base GIS assegnando ai tracciati le relative tipologie (per la definizione delle tipologie si veda la scheda del modello dati)
- applicare lo stesso modello dati e gli stessi criteri di editing (vedi scheda) a tutte le basi cartografiche per uniformarle e per renderle utilizzabili al fine dell'analisi dei dati su base cartografica e del successivo monitoraggio

Nei casi in cui sono stati individuati tratti di percorsi già realizzati e aventi le medesime funzioni di collegamento dei corrispondenti tratti della rete PCIR 2014, questi ultimi sono stati sostituiti dai tratti realizzati, in particolare dove le infrastrutture realizzate in sede propria e separata possono essere sostitutive di tratti in promiscuo su strada.

Per facilitare la consultazione, ad ogni percorso corrisponde un file di tipo Shapefile dedicato.
Si segnala che alcuni degli itinerari si sovrappongono parzialmente.

SCHEDA MODELLO DATI

Cartografia di base

- OSM (open street map)
- Grafo stradale regionale
- Ortofoto e controllo su street view

Data Type: Shapefile

Sistema di riferimento proiettato: WGS 1984 UTM Zona 32N

scala editing $\leq 1:2000$

elementi: lineari con tratte consecutive collegate fra loro con regole topologiche arco-nodo (la rete è composta da polilinee. spezzate quando cambiano gli attributi o in presenza di intersezioni tra i percorsi)

Tabella dati:

ID_ARCO	TIPO_INFRA	D_TIPO_INFRA	SEDE_INFRA	ID_PERCORSO	N_PERCORSO
---------	------------	--------------	------------	-------------	------------

Valori dei campi della tabella dati:

ID_ARCO (short integer) Identificativo univoco dell'arco

TIPO_INFRA (text, length=10) Codice del tipo di infrastruttura

Valori possibili:

- PC_SP
- PC_CRM
- PC_PED
- PED
- PC_CR

- PPS
- Z30
- ZTL
- ND
- ALTRO

D_TIPO_INFRA (text, length=200) Descrizione del tipo di infrastruttura

Valori possibili:

- PC_SP = pista ciclabile sede propria (fisicamente separata o con spartitraffico invalicabile)
- PC_CRM = pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede (separata con striscia)
- PC_PED = percorso promiscuo ciclopedonale
- PED = percorso o area pedonale (in centro urbano)
- PC_CR = pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata stradale (separata con striscia o elemento valicabile)
- PPS = percorso promiscuo su strada a basso traffico
- Z30 = zona 30 km/h (in centro urbano)
- ZTL = zona a traffico limitato (in centro urbano)
- ND = percorso di cui non è momentaneamente possibile definire la tipologia
- ALTRO = percorso appartenente a tipologie varie (sentieri, percorsi nei parchi, vie verdi, strade vicinali/di servizio e simili, altro)

SEDE_INFRA (text, length=200) Macro-sede dell'infrastruttura

Valori possibili:

- Sede ciclabile separata (quando TIPO_INFRA=PC_SP)
- Sede ciclo pedonale (quando TIPO_INFRA=PC_CRM, PC_PED, PED)
- Sede stradale (quando TIPO_INFRA=PC_CR, PPS, Z30, ZTL)
- Sede non definibile (quando TIPO_INFRA=ND)
- Altro (quando TIPO_INFRA=ALTRO)

ID_PERCORSO (text, length=20) Identificativo del percorso di appartenenza dell'arco

Valori possibili: da 1 a 25

N_PERCORSO

Valori possibili:

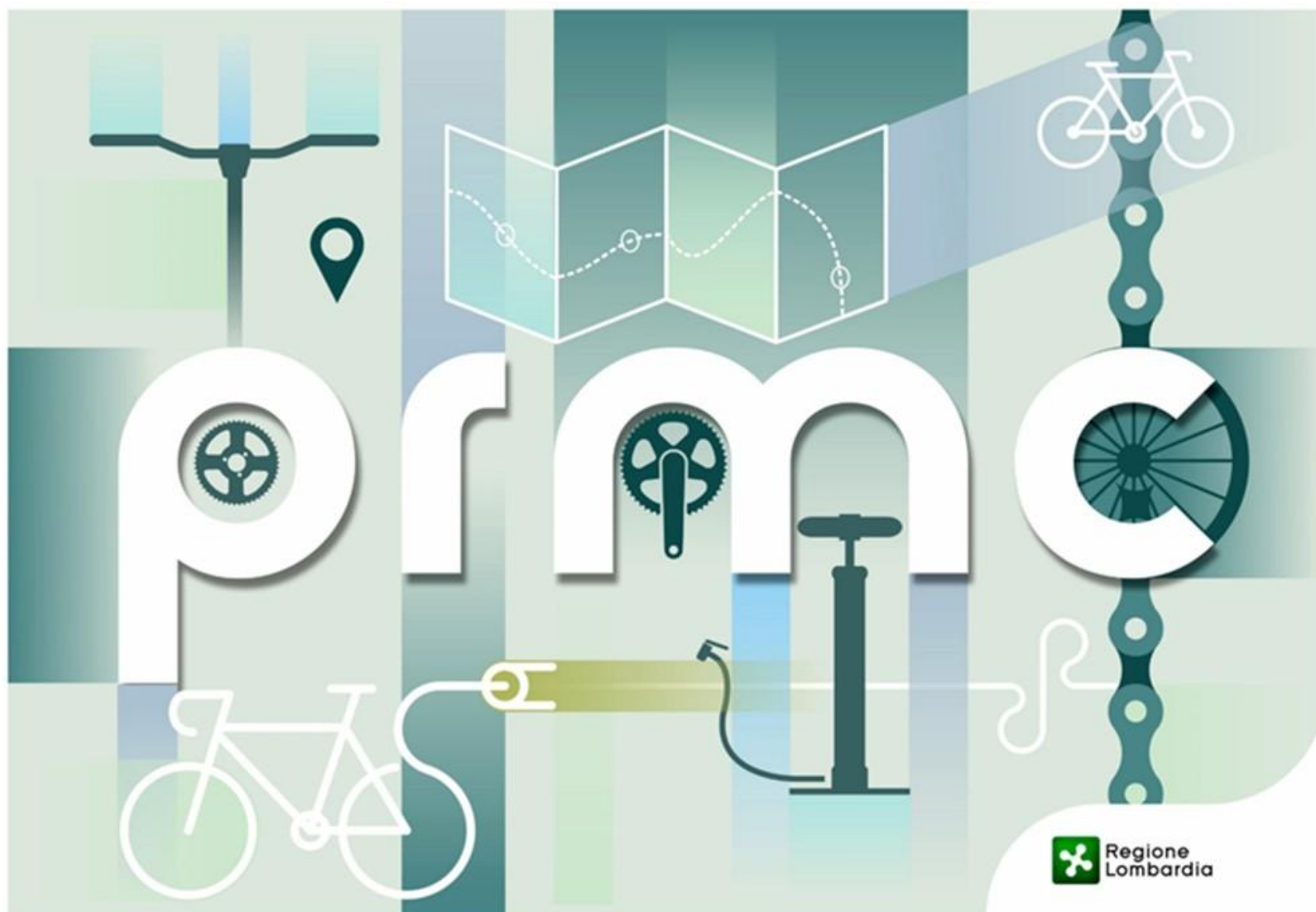
- 1 = Ticino
- 2 = Pedemontana alpina
- 3 = Adda
- 4 = Brescia - Cremona
- 5 = Via dei pellegrini
- 6 = Villorese
- 7 = Sole
- 8 = Vento
- 9 = Navigli
- 10 = Via delle risaie
- 11 = Valchiavenna
- 12 = Oglio
- 13 = Via del mare Via del sale
- 14 = Greenway Pedemontana
- 15 = Lambro
- 16 = Valle Olona
- 17 = Tirrenica
- 18 = Milano - Monaco
- 19 = Garda
- 20 = Lago Maggiore
- 21 = Lago d'Iseo
- 22 = Alpina Valsabbia
- 23 = Brescia - Mantova
- 24 = Treviso - Ostiglia
- 25 = Lomellina

La **verifica topologica** è stata effettuata con le seguenti regole:

- not have dangles
- not intersect
- not overlap

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI:

- Banca d'Italia (2023), "Economie regionali, L'economia della Lombardia Rapporto annuale"
- CDP (2023), BRIEF - Dinamiche demografiche e forza lavoro: quali sfide per l'Italia di oggi e di domani?;
- Integrazione del Piano Territoriale Regionale ai sensi della l.r. 31/14 D.C.R. n. 411 del 19 dicembre 2018;
- ISNART – Legambiente (a cura di), "Viaggiare con la bici 2024: 4° Rapporto sul cicloturismo";
- ISNART – Legambiente (a cura di), "Viaggiare con la bici 2025: 5° Rapporto sul cicloturismo";
- ISTAT, Indagine nazionale sulle spese per consumi delle famiglie, dataset: spese per consumi 2021
- McKinsey Global Institute (2023), Generative AI and the future of work in America;
- MIMS (2022), Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro;
- PoliS-Lombardia (2021), Le previsioni della popolazione lombarda – anni 2020-2070;
- PoliS-Lombardia (2023), Studi e ricerche sui temi prioritari del Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile - Scenari territoriali;
- PoliS-Lombardia (2023b), Studi e ricerche sui temi prioritari del Programma Regionale di Sviluppo Sostenibile - Scenari demografici per la popolazione lombarda;
- PoliS-Lombardia (2023c), RAPPORTO LOMBARDIA 2023, Attrattività è sostenibilità
- PTR - Piano Territoriale Regionale. D.C.R. n. 951 del 19 gennaio 2010;
- PTR - Piano Territoriale Regionale – Revisione 2022 (Proposta di), Documento di piano, aggiornamento settembre 2022, D.G.R. n. 7170 del 17 ottobre 2022;
- PTR - Piano Territoriale Regionale (2023) – Documento di piano, aggiornamento luglio 2023
- Ufficio Studi CGla – Associazione Artigiani e Piccole Imprese Mestre – CGla, news del 14 gennaio 2023



ALLEGATO SCHEDE PERCORSI

I percorsi descritti nelle seguenti schede sono composti, allo stato attuale, da tratti con **caratteristiche tipologiche ed infrastrutturali disomogenee**; l'identificazione del tracciato nelle cartografie è da intendersi indicativo, in quanto non sempre corrispondente a percorsi ciclabili esistenti, realizzati o fruibili tramite regole d'uso o comunque percorribili in condizioni di adeguata sicurezza.

La banca dati georeferenziata, consultabile sul Geoportale della Lombardia, contiene elementi informativi e descrittivi generali non necessariamente utilizzabili come indicazioni per escursioni cicloturistiche.

Nelle schede sono indicate alcune **informazioni utili** ad una piena fruizione del percorso: alcune sono di carattere generale, altre più specifiche, relative ai luoghi di interesse intercettati dal percorso stesso, ovvero facilmente fruibili da parte dei cicloturisti. Fra le informazioni di carattere generale si segnalano in particolare alcune funzioni di servizio, come i **principali punti di accessibilità al servizio ferroviario e di navigazione**, per i quali si suggerisce di utilizzare, in caso di necessità, i link riportati per accedere ai dati più aggiornati.

Per informazioni su accessibilità e servizio ferroviario: trenord.it

Per informazioni su accessibilità e servizio di navigazione pubblica:

navigazionelaghi.it

navigazione lagoiseo.it

navigami.com

etvilloresi.it

lakelugano.ch

Indicazioni per l'accessibilità sui battelli:

Operatore Gestione Governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como L'imbarco delle biciclette non è consentito sulle corse rapide. Sulle corse ordinarie l'imbarco delle biciclette è condizionato dal tipo di motonave in servizio e dal traffico contingente. I viaggiatori sono invitati ad informarsi preventivamente presso le biglietterie di terra o presso il numero verde 800-551801. L'imbarco delle bici potrà essere comunque limitato, a giudizio del Comandante, in caso che il trasporto delle stesse pregiudichi il servizio. Le biciclette elettriche a pedalata assistita sono considerate biciclette a tutti gli effetti. Il trasporto biciclette su autotraghetto è di norma ammesso e garantito. Le biciclette sono considerate veicoli a tutti gli effetti. Controllare sul sito (www.navigazionelaghi.it) gli orari dei battelli, accanto ai quali compare l'icona dedicata alle navi consigliate per l'imbarco biciclette,

solitamente di maggior portata e, talvolta, dotate di rastrelliere e, nel caso della nuova motonave "Pelèr" anche di punti di ricarica per le E-Bike.

Operatore Navigazione Lago d'Iseo Compatibilmente con la disponibilità di posti a bordo, il trasporto di biciclette è sempre consentito. Sono disponibili appositi titoli di viaggio per le biciclette, validi per tutte le tratte, e tessere giornaliere per il trasporto di passeggero con bicicletta.

Operatore Società di Navigazione – Lago Ceresio Compatibilmente con la disponibilità di posti a bordo, il trasporto di biciclette è sempre consentito. Sono disponibili appositi titoli di viaggio per le biciclette.

Operatore NAVIGAMI A seguito del Regolamento Regionale n.2 del 15.02.2019 "Regolamento regionale del servizio di navigazione sul sistema dei Navigli lombardi" e del conseguente bando approvato con DDUO 18985/2019, si è provveduto alla messa a gara di 3 distinte autorizzazioni per effettuare servizi di navigazione di linea che interessano i Navigli Grande, Pavese e Martesana e le idrovie collegate. I servizi sono stati affidati all'operatore NAVIGAMI S.r.l. fino al 31.12.2029.

I viaggiatori sono invitati ad informarsi preventivamente e prenotare inviando una e-mail all'indirizzo info@navigami.com. L'imbarco delle bici, se preventivamente autorizzato, potrà essere comunque limitato, a giudizio del Comandante, qualora il trasporto delle stesse possa pregiudicare il servizio. Le biciclette a pedalata assistita sono considerate biciclette a tutti gli effetti.

Consultare sul sito del consorzio Est Ticino Villoresi eventuali ordinanze di interdizione temporanea di navigazione e sul sito di Navigami il programma di esercizio per verificare gli itinerari attivi.

Per quanto riguarda i **luoghi di interesse**, sono stati segnalati i più significativi di carattere storico, culturale e ambientale compresi in un **corridoio di circa 5 km** (2.5 per lato del percorso). La scelta della dimensione del corridoio è stata assunta in quanto adeguata ai potenziali tempi di percorrenza con una bicicletta, tenendo conto che non sempre la raggiungibilità del punto segnalato è garantita da un percorso diretto e in condizioni di sicurezza.

SITI WEB / FONTI DATI

Sistema Informativo Territoriale (SIT)

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/servizi-e-informazioni/enti-e-operatori/territorio/sistema-informativo-territoriale-sit>

Riserve naturali e zone umide:

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/scopri-la-lombardia/natura/riserve-naturali>

Ulteriori luoghi di interesse culturale storico e naturalistico:

<https://www.italia.it/it>

Portolano di Regione Lombardia

<https://www.navigare.servizirl.it/porti>

Gli itinerari della rete ciclabile nazionale - regionale sono stati aggiornati a seguito di una ricognizione sullo stato di attuazione, condotta con il coinvolgimento attivo delle Province e della Città Metropolitana di Milano.

Questo confronto ha permesso di verificare l'avanzamento delle pianificazioni rispetto al PRMC vigente e di raccogliere eventuali proposte di modifica dei tracciati. Si tratta comunque di un aggiornamento degli itinerari già individuati nel PRMC 2014, che hanno costituito la base per i successivi strumenti di pianificazione elaborati da Province e Città Metropolitana.

Nel complesso, la rete ciclabile lombarda si articola su tre livelli:

- **nazionale-regionale**
- **provinciale**
- **locale**

La rete **nazionale-regionale** comprende:

- le tre ciclovie turistiche Vento, Sole e Garda;
- alcuni degli ex percorsi di interesse regionale (PCIR) previsti dal PRMC approvato con DGR X/1675 dell'11 aprile 2014;
- la rete rappresentata nella tavola 4 del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con D.M. 23.08.2022, integrata da ulteriori direttrici strategiche: ciclovie del Lago Maggiore, Ciclovie Alpina, Ciclovie Milano-Monaco, Ciclovie Anello Iseo, Ciclovie Francigena.

La **rete provinciale e locale** comprende invece i percorsi realizzati nell'ultimo decennio dagli enti locali (Province, Comuni, Comunità montane, Enti Parco, ecc.), caratterizzati però da standard molto eterogenei. Parallelamente, gli stessi enti hanno predisposto o aggiornato strumenti di pianificazione settoriale (PTC provinciali, piani dei Parchi, PUMS, Biciplan, ecc.) che individuano la maglia ciclabile sovralocale e locale.

La figura seguente mostra esclusivamente i percorsi della **rete ciclabile nazionale-regionale**. Per i dettagli delle reti provinciali e locali occorre fare riferimento agli strumenti di pianificazione predisposti dai singoli enti competenti.



**Piano Regionale della Mobilità
Ciclistica (PRMC)**

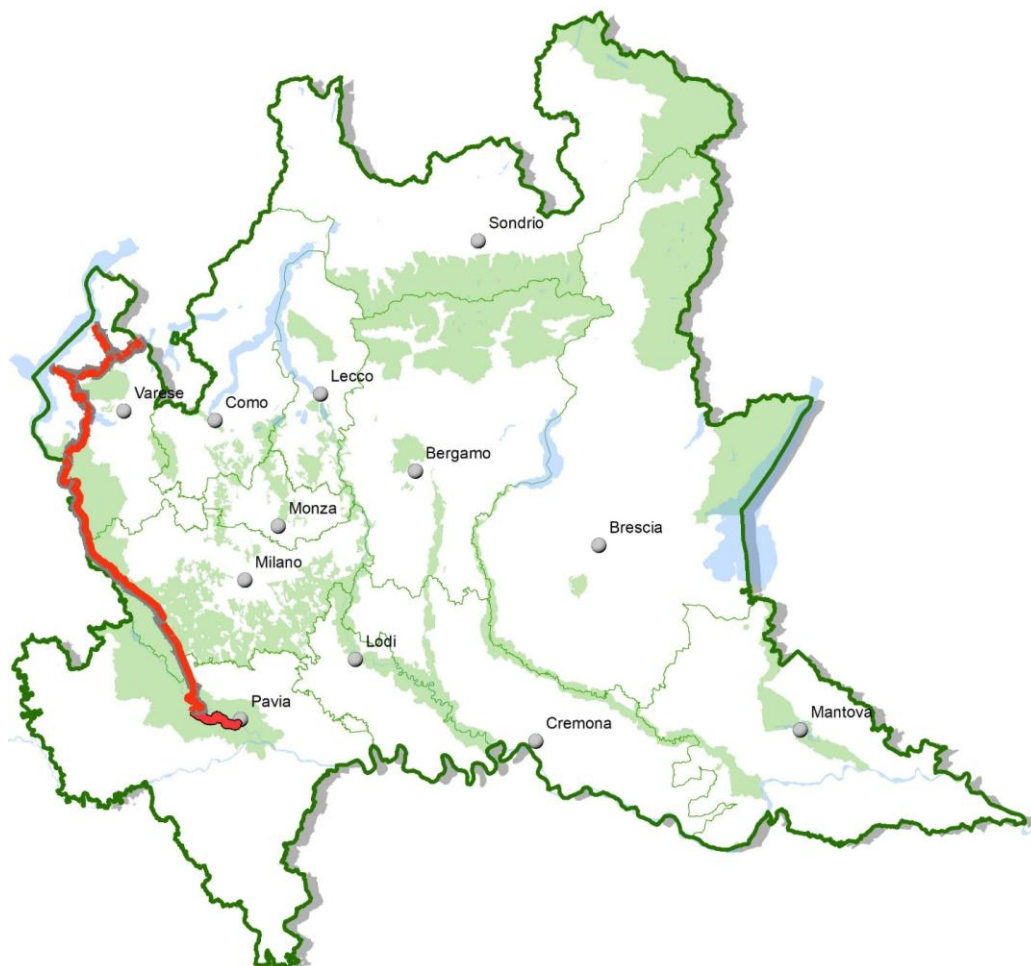
ALLEGATO CARTOGRAFICO

Rete Ciclabile Nazionale/Regionale del PRMC

ANAGRAFICA PERCORSI

- 1 Ticino
- 2 Pedemontana Alpina
- 3 Adda
- 4 Brescia - Cremona
- 5 Via dei Pellegrini
- 6 Villorosi
- 7 Sole
- 8 Vento
- 9 Navigli
- 10 Via delle Risaie
- 11 Val Chiavenna
- 12 Oglio
- 13 Via del Mare - Via del Sale
- 14 Greenway Pedemontana
- 15 Lambro
- 16 Valle Olona
- 17 Tirrenica
- 18 Milano - Monaco
- 19 Garda
- 20 Lago Maggiore
- 21 Anello lago d'Iseo
- 22 Alpina Valsabbia
- 23 Brescia - Mantova
- 24 Treviso - Ostiglia
- 25 Lomellina (Pavia - Aosta)

Scheda Percorso 1 **Ticino**



LUNGHEZZA: 173 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Varese, Milano, Pavia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Laveno Mombello, Cittiglio, Ternate - Varano Borghi, Sesto Calende, Turbigo, Abbiategrasso, Pavia
- **Località attracco Lago Maggiore:** Laveno Mombello, Laveno Ponte Tresa, Luino
- **Località attracco idrovie:** Bacino del Panperduto, Nosate, Turbigo, Cuggiono, Bernate, Boffalora, Magenta, Robecco, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Biandronno	PEDEMONTANA ALPINA	02
Pavia	VIA DEI PELLEGRINI	05
Somma Lombardo	VILLORESI	06
Pavia	VENTO	08
Abbiategrasso	NAVIGLI	09
Morimondo	VIA DELLE RISAIE	10
Pavia	VIA DEL MARE - VIA DEL SALE	13
Luino, Laveno Mombello, Sesto Calende	LAGO MAGGIORE	20
Pavia	LOMELLINA (PAVIA-AOSTA)	25

Il percorso Ticino ha inizio a nord, al confine con la Svizzera, in località Lavena Ponte Tresa (VA). Superata la salita già utilizzata dalla ciclabile che percorre il tracciato della ex tramvia elettrica della Valmarchirolo, il percorso prosegue in direzione ovest verso la Valcuvia e, giunto a Ferrera di Varese, si dirama verso il Lago Maggiore per raggiungere Luino mentre, proseguendo verso sud-ovest, raggiunge Cittiglio. Da qui, sempre verso il Lago Maggiore, raggiunge Laveno Mombello, dove il servizio di navigazione del lago consente il collegamento con il Piemonte. Procedendo invece verso sud, il percorso raggiunge Gavirate e continua lungo la ciclabile della sponda occidentale del Lago di Varese (da Gavirate a Biandronno) per poi dirigersi verso Varano Borghi. Percorre, quindi, l'ultimo tratto della pista ciclabile del lago di Comabbio sulla sponda orientale e, raggiunto Sesto Calende, segue la sponda sinistra del fiume Ticino. Superate la diga del Panperduto in località Maddalena a Somma Lombardo, il percorso si snoda prevalentemente all'interno del Parco del Ticino, lungo le alzaie del Naviglio Grande e del Naviglio di Bereguardo e lungo l'area golenale del Ticino, fino a raggiungere la città di Pavia.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Biandronno	Varese
05	Via dei Pellegrini	Pavia	Pavia
06	Villoresi	Somma Lombardo	CM Milano
08	VenTo	Pavia	Pavia
09	Navigli	Abbiategrasso	CM Milano
10	Via delle Risaie	Morimondo	
13	Via del Mare - Via del Sale	Pavia	Pavia
20	Lago Maggiore	Luino, Laveno Mombello, Sesto Calende	Varese
25	Lomellina (Pavia-Aosta)	Pavia	Pavia


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Laveno Mombello	RE1 Laveno-Varese-Saronno-Milano R22 Laveno - Varese - Saronno - Milano	Lago Maggiore
	R21 Luino - Gallarate - Milano	
	S30 (Bellinzona) - Cadenazzo - Luino - Gallarate	
Cittiglio	RE1 Laveno-Varese-Saronno-Milano R22 Laveno - Varese - Saronno - Milano	-
Ternate - Varano Borghi	R21 Luino - Gallarate - Milano S30 (Bellinzona) - Cadenazzo - Luino - Gallarate	Pedemontana Alpina
Sesto Calende	RE4 Domodossola - Milano	Pedemontana Alpina
	R23 Domodossola - Gallarate - Milano	
	R24 Laveno - Sesto Calende	
Turbigo	R27 Novara-Saronno-Milano	-
Abbiategrasso	R31 Mortara - Milano	Navigli
Pavia	R33 Pavia - Voghera	Via dei Pellegrini, VenTo, Via del Mare-Via del Sale, Lomellina (Pavia-Aosta)
	R35 Pavia - Torre Beretti - Alessandria	
	R36 Pavia - Mortara - Vercelli	
	R37 Pavia - Codogno	
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	
	RV Genova-Milano	
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate Milanese	
	R34 Stradella - Pavia - Milano	



ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Maggiore	Laveno Mombello	Laveno Intra	Trasporto auto-biciclette	Gestione governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como
	Lavena Ponte Tresa	Tutte le linee	Trasporto biciclette	
	Luino			

ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI			
IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Panperduto	Bacino del Panperduto	Trasporto bicicletta su richiesta	Navigami
Villoresi	Nosate		
Canale Industriale	Nosate		
Asta Verticale -Naviglio Grande	Turbigo		
	Cuggiono		
	Bernate		
	Boffalora		
	Magenta		
	Robecco		
	Cassinetta di Lugagnano		
	Abbiategrosso		

MONUMENTI NATURALI	
MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Sasso di Preia Buia – Masso Erratico	Comune di Sesto Calende

SITI UNESCO

SITI	COMUNI o PROVINCE INTERESSATE
Parco della Valle del Ticino Riserva della Biosfera	Prov. Varese, Prov. Pavia e Città Metropolitana Milanese
Palafitte dell'arco Alpino	Biandronno (VA)

PARCHI REGIONALI e NATURALI		
ENTE GESTORE	PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Consorzio di Gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino W.W.F. Delegazione Per La Lombardia	Parco Lombardo Valle del Ticino Riserva della Biosfera	Parco Naturale Valle del Ticino Riserva della Biosfera
	Parco Campo dei Fiori	Parco Naturale Campo dei Fiori
Provincia Di Milano	Parco Agricolo Sud Milano	

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Lago di Biandronno	Biandronno, Bregano e Bardello	Provincia di Varese	Situata lungo la sponda nord-occidentale del Lago di Varese, in gran parte di proprietà della Provincia di Varese, è costituita da piccola conca paludosa, ancora denominata Lago di Biandronno, poiché fino a circa mezzo secolo fa lo specchio d'acqua libero dalla vegetazione era abbastanza ampio. In tutta l'area sono diffusi i canneti e i cariceti, contornati da boschi igrofili e prati da sfalcio, con specchi d'acqua originati e, in parte, artificialmente allargati a seguito all'attività di estrazione della torba. Gli habitat presenti sono significativi e

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			numerosi con componenti floristiche e faunistiche molto ricche e ben differenziate.
Palude Brabbia	Casale Litta, Cazzago Brabbia, Inarzo, Ternate e Varano Borghi	Provincia di Varese	Ha origine post-glaciale da un antico ecosistema lacustre e costituisce uno degli esempi meglio conservati di torbiera piana pedemontana. È l'area palustre più significativa e di grande interesse scientifico; È infatti inserita tra le zone umide di importanza internazionale secondo la Convenzione di Ramsar. In alcuni punti, in acque quasi ferme e basse, sulla superficie si forma uno strato vegetale formato dalle piccole lenticchie d'acqua; Sempre in acque basse, ma in condizioni di minor trofia, vegetano invece due specie rare, di cui una è pianta carnivora non comune che imprigiona prevalentemente crostacei planctonici. Per quanto riguarda la fauna, nei canneti si concentrano i nidi di diverse specie di uccelli di palude, mentre altre specie si insediano prevalentemente nei cariceti e nelle zone erbose umide. Diverse specie di mammiferi abitano infine i boschi e i prati che circondano la palude

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Gelso	Marcallo con Casone, Mesero, Santo Stefano Ticino	Convenzione tra comuni
Parco delle Cinque Vette	Cuasso al Monte, Marzio, Valganna	Convenzione tra comuni
Parco del Golfo della Quassa	Ranco	Parco Campo dei Fiori

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Monti della Valcuvia ZSC	Cittiglio, Brenta, Cuvio, Cuveglio, Duno, Rancio Valcuvia, Masciago Primo, Cassano Valcuvia
Monte Martica ZSC	Bedero Valcuvia, Brinzio, Induno Olona, Rancio Valcuvia, Valganna, Varese
Sorgenti del Rio Capricciosa ZSC	Sesta Calende
Parco Regionale Campo dei Fiori ZPS	Barasso, Bedero Valcuvia, Brinzio, Castello Cabiaglio, Cocquio-Trevisago, Comerio, Cuvio, Gavirate, Induno Olona, Luvinate, Orino, Valganna, Varese
Monte Sangiano ZSC	Caravate, Cittiglio, Laveno Mombello, Sangiano
Lago di Biandronno ZSC	Bardello, Biandronno, Bregano
Lago di Varese ZPS	Gavirate, Bardello, Biandronno
Lago di Comabbio ZSC	Varano Borghi, Vergiate, Mercallo
Palude Brabbia ZPS	Biandronno, Casale Litta, Cazzago Brabbia, Inarzo, Ternate e Varano Borghi, in provincia di Varese
Boschi del Ticino ZPS	Sesto Calende, Golasecca, Somma Lombardo, Vizzola Ticino, Lonate Pozzolo, Nosate, Turbigo, Robecchetto Con Induno, Cuggiono, Bernate Ticino, Bereguardo, Zerbolò, Carbonara Al Ticino, Pavia
Brughiera del Vigano ZSC	Golasecca, Somma Lombardo, Vergiate
Brughiera del Dosso ZSC	Somma Lombardo, Vizzola Ticino
Ansa di Castelnovate ZSC	Somma Lombardo, Vizzola Ticino
Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate ZSC	Lonate Pozzolo, Nosate, Turbigo, Robecchetto Con Induno, Cuggiono, Bernate, Boffalora Sopra Ticino
Boschi della Fagiana ZSC	Casate, Magenta, Boffalora Ticino, Robecco sul Naviglio
Basso Corso e Sponde del Ticino ZSC	Magenta, Robecco Sul Naviglio, Abbiategrasso, Ozzero, Morimondo, Besate, Motta Visconti, Bereguardo, Zerbolò

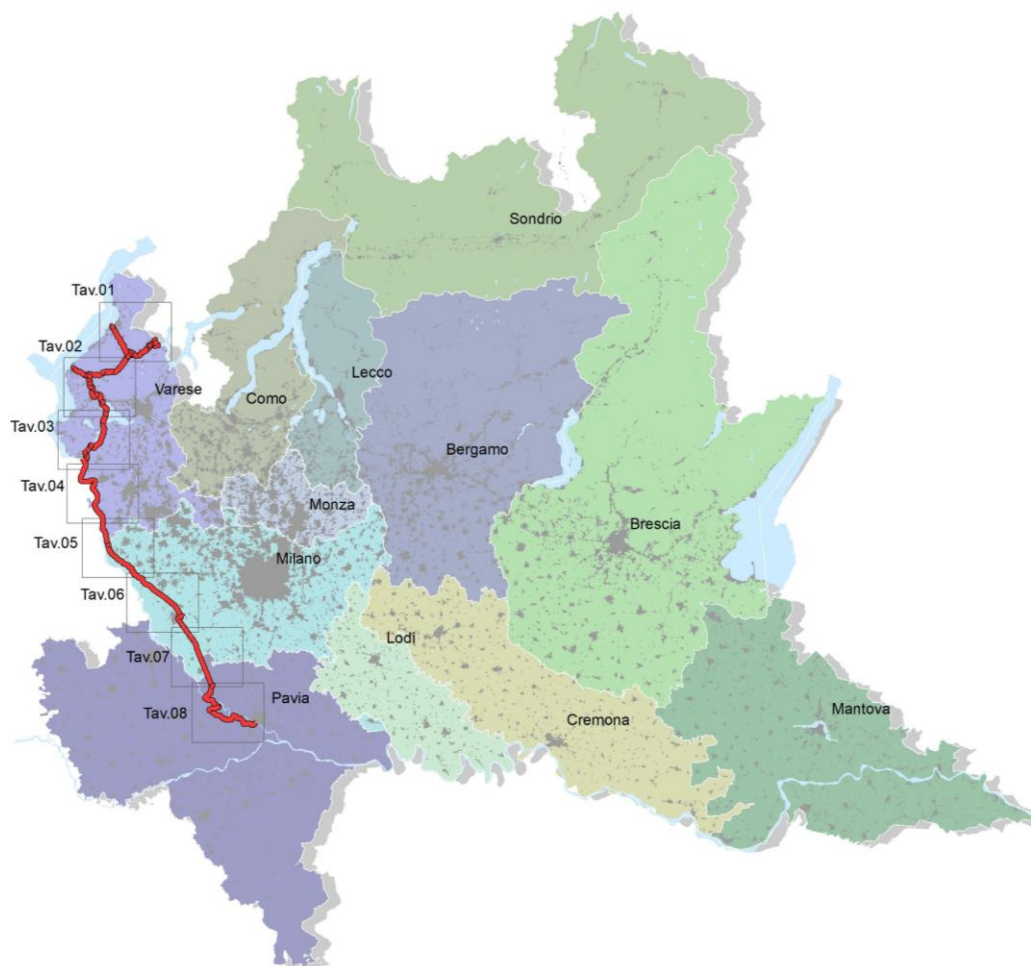
 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Boschi Siro Negri e Moriano ZSC	Bereguardo, Carbonara Al Ticino, Torre d'Isola, Zerbolò
Boschi del Vignolo ZSC	Garlasco, Zerbolò
Siti Riproduttivi di Acipenser Naccarii SIC	Linarolo, Mezzanino, Pavia, San Martino Siccomario, Valle Salimbene

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Torre XII Sec	Cocquio Trevisago
Centro Cicogne Bianche al Parco Cascina Venara	Zerbolò (PV)
Bosco Grande e Cascina (Centro Educazione e Animazione ambientale)	Pavia
Lago Maggiore Comuni compresi nella Fascia 2,5km	Principali località - parte lombarda: Germignaga, Brezzo di Bedero Laveno Mombello, Leggiuno, Luino, Sesto Calende,
Lago di Varese Comuni compresi nella Fascia 2,5km	Bardello con Malgesso e Bregano, Biandronno, Bodio Lomnago, Cazzago Brabbia, Gavirate
Cascate di Cittiglio, Orrido di Cunardo, Cascata del Pesegh, Lago di Ghirla.	Tra Lavena Ponte Tresa e Cittiglio
Il Borgo Dipinto, Villa della Porta Bozzolo (FAI)	Arcumeggia, Casalzuigno
Chiesa di San Pietro, Sec. X – XI	Gemonio
Chiostro di Voltorre	Gavirate
Case Operaie	Varano Borghi
Abbazia di San Donato e Lungo Fiume	Sesto Calende
Centrali Idroelettriche	Vizzola Ticino, Turbigo
Presa del Panperduto, Origine del Canale Villoresi	Somma Lombardo
Diga Poiret	Turbigo

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Palazzi e Ville Storiche	Castelletto di Cuggiono, Robecchetto, Cassinetta di Lugagnano
Abbazia di Morimondo	Morimondo
Castello di Bereguardo	Bereguardo
Ponte di barche	Bereguardo
Museo Cuggiono / Museo Storico Civico Cuggionese	Cuggiono
Museo "Alfredo Binda"	Cittiglio
Museo Civico del Sudovest Americano	Cuveglia
Villa della Porta Bozzolo	Casalzuigno
Castello Visconti di San Vito	Somma Lombardo

 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Morimondo	Museo dell'abbazia di Morimondo	Museo Composito
Pavia	Sistema museale di ateneo	Sezione di storia naturale
		Sezione di archeologia
		Orto botanico
		Sezione di Mineralogia
		Museo della tecnica elettrica
		Museo di Fisica
		Museo di Chimica
		Museo Camillo Golgi
		Museo per la storia dell'Università
	Musei civici	Castello Visconteo Museo Composito
Laveno-Mombello	Museo internazionale design ceramico civica raccolta di terraglia	Museo d'Arte
Casalzuigno	Museo villa della Porta Bozzolo	Raccolta museale d'Arte
Gemonio	Museo civico Floriano Bodini	Raccolta museale d'Arte

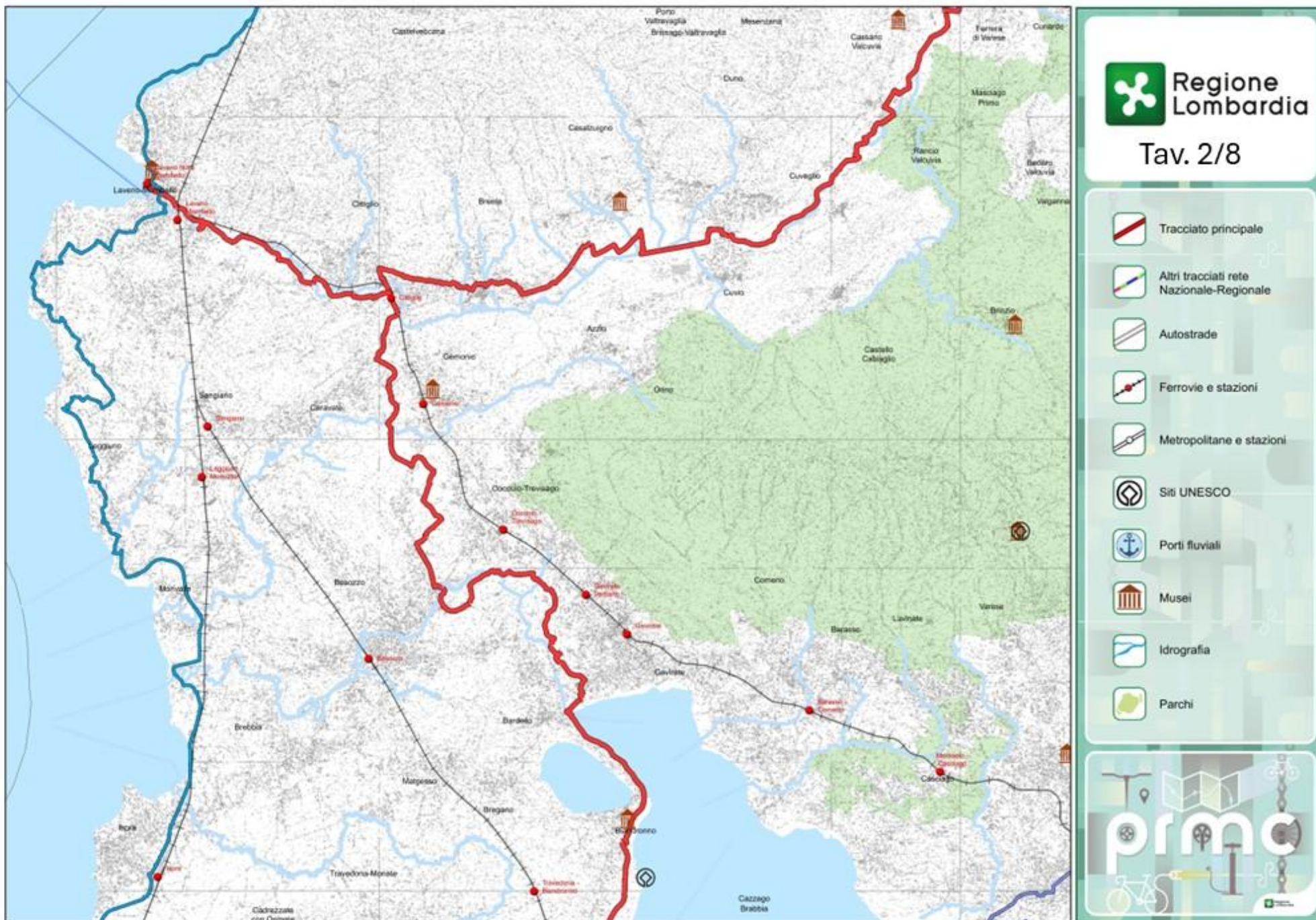
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Biandronno	Musei civici di Varese	Museo e Area archeologica Isolino Virginia
Somma Lombardo	Parco e museo del volo Vollandia	Museo di Scienza e Tecnica
Cassano Valcuvia	Centro documentale frontiera nord linea Cadorna	Raccolta Museale di Storia
Sesto Calende	Museo civico	Sezione Di Scienze Naturali
		Sezione Archeologica
		Sezione Di Arte Contemporanea

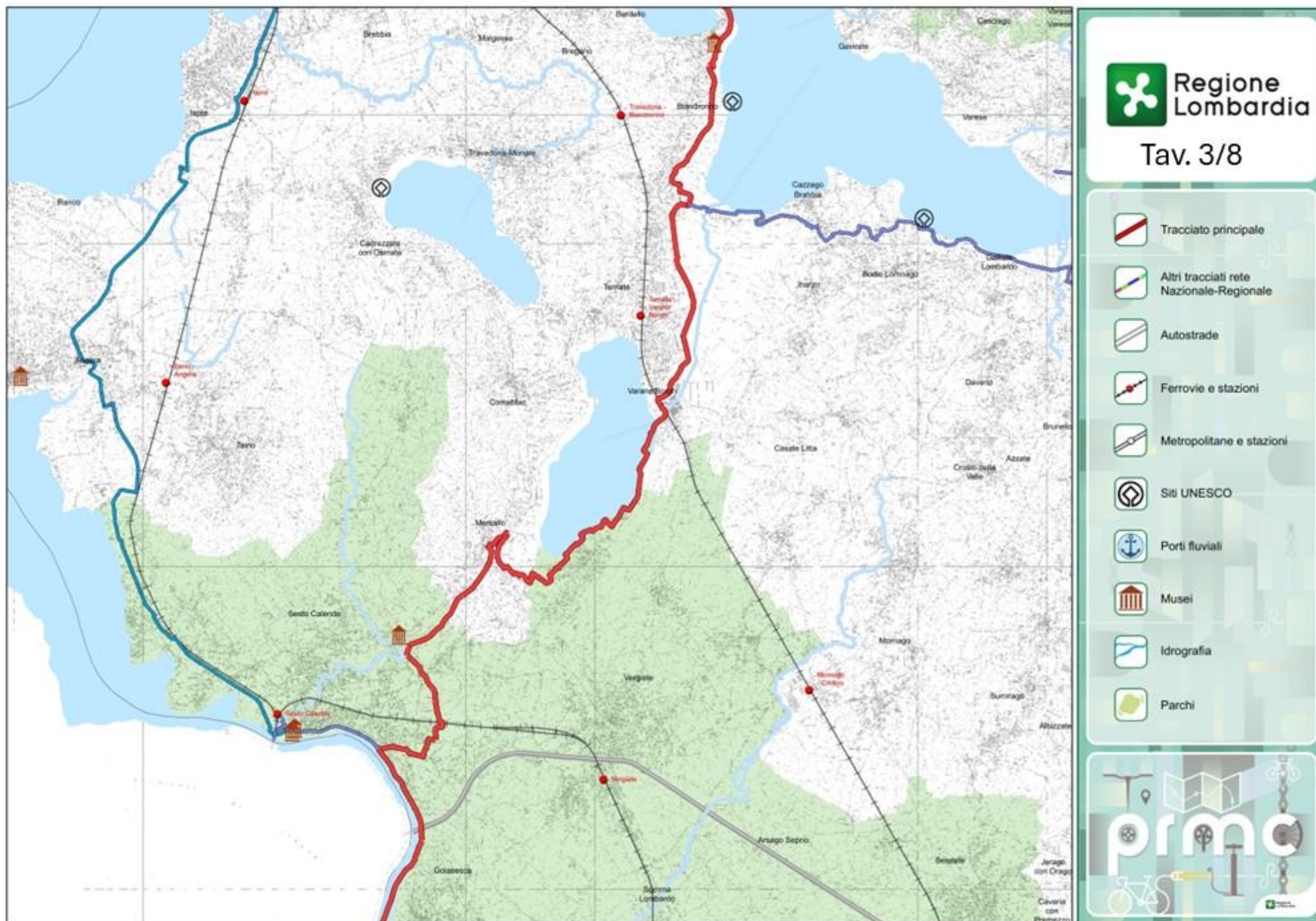


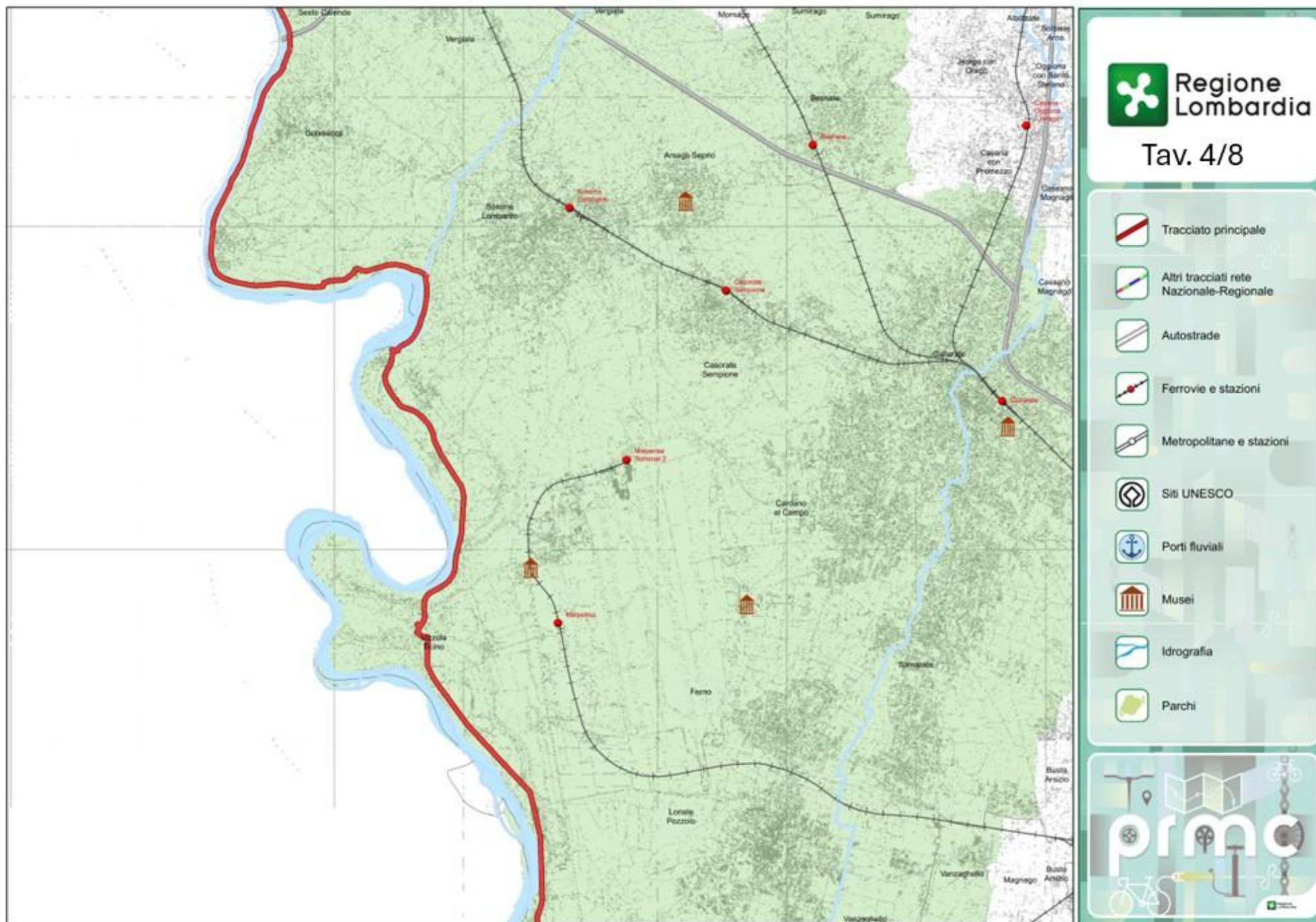
Percorso 1

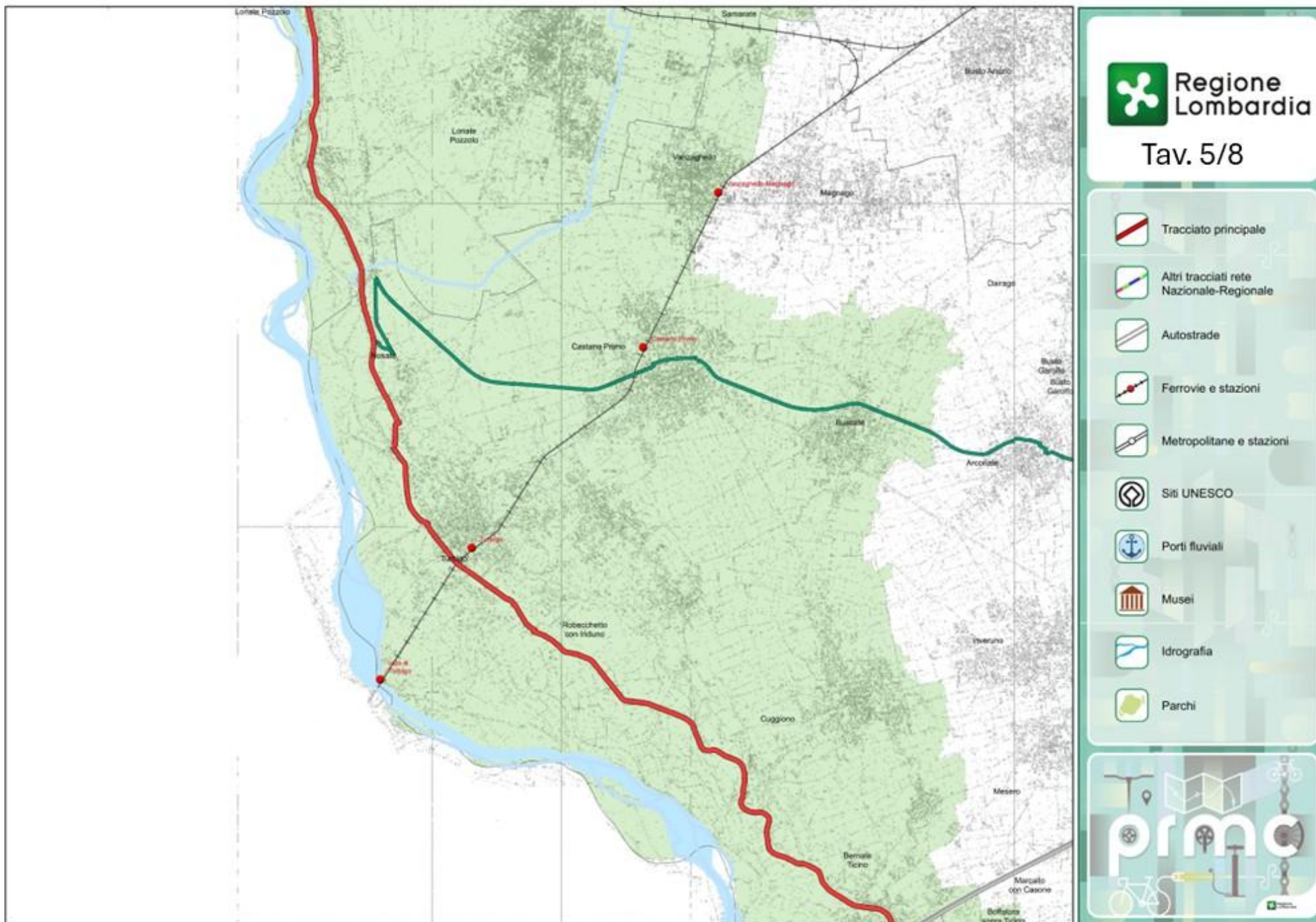
Ticino

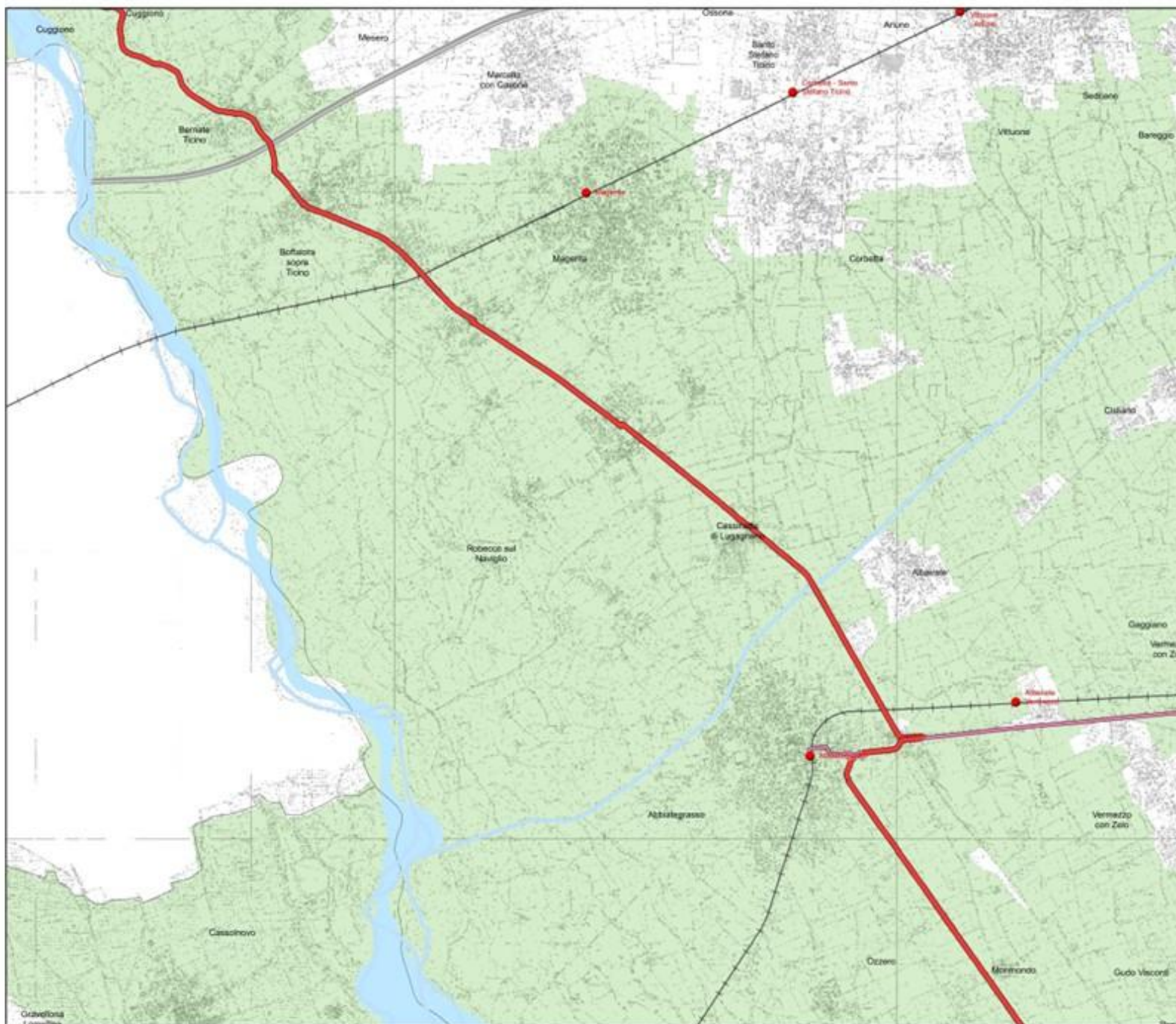
Corografia di inquadramento delle tavole







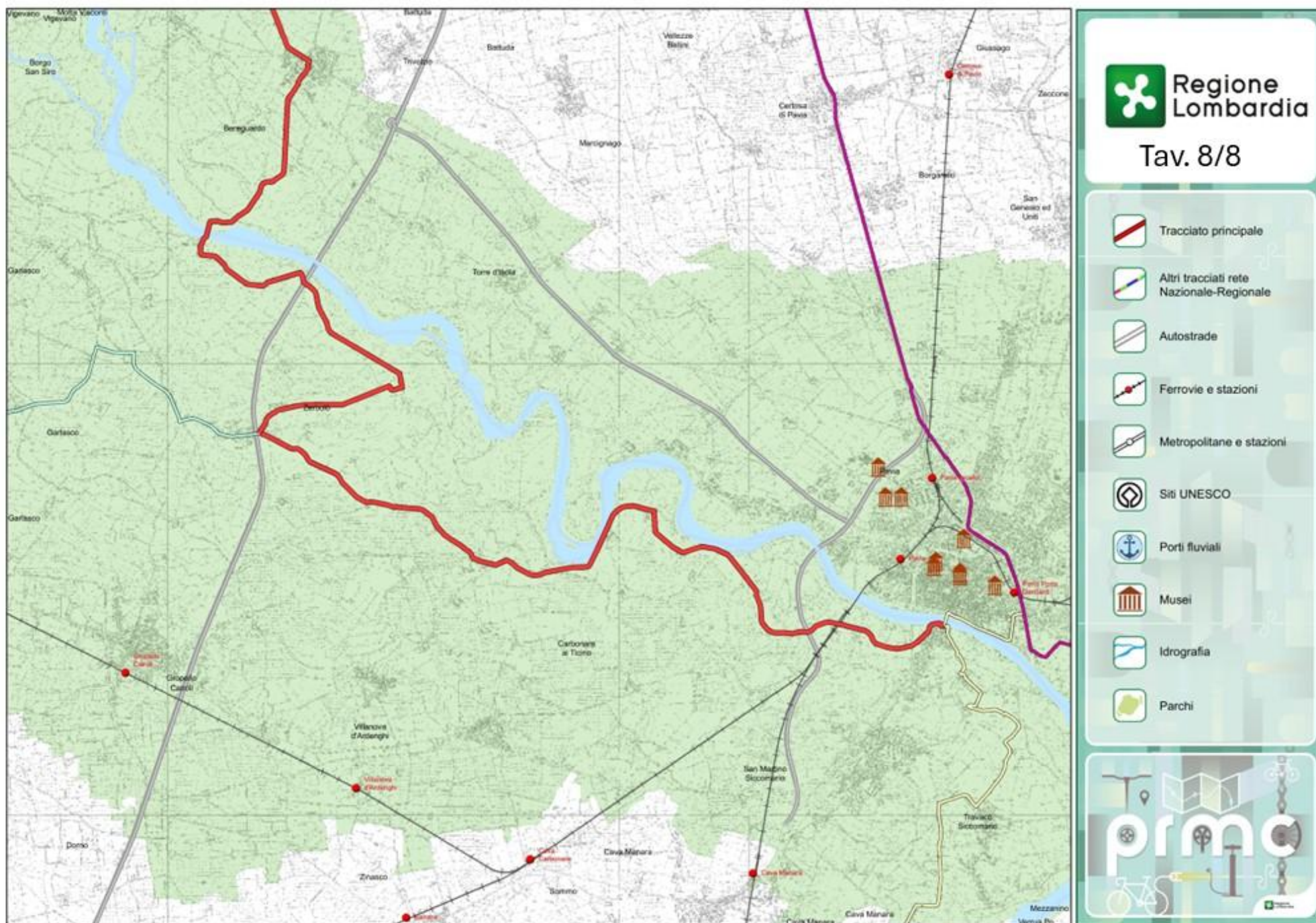




Tav. 6/8

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi





Scheda Percorso 2 **Pedemontana Alpina**



LUNGHEZZA: 361 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Varese, Como, Lecco, Monza Brianza, Bergamo, Brescia, Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Sesto Calende, Ternate - Varano Borghi, Varese, Gazzada Schianno, Morascone, Vedano Olona, Grandate-Breccia, Como, Merone, Lecco, Costa Masnaga, Osnago, Ponte San Pietro, Bergamo, Provaglio D'iseo, Passirano, Brescia, Desenzano sul Garda
- **Località attracco Lago Iseo:** Clusane
- **Località attracco Lago Garda:** Desenzano del Garda, Salò, Gardone, Fasano, Maderno, Bogliaco, Gargnano, Tignale, Campione, Limone
- **Località attracco Lago Como:** Lecco

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Sesto Calende	TICINO	01
Castiglione Olona	OLONA	16
Lurate Caccivio	VIA DEI PELLEGRINI	05
Lecco	ADDA	03
Monguzzo	LAMBRO	15
Paderno d'Adda	ADDA	03
Paratico/Iseo	OGLIO	12
Brescia	BRESCIA - CREMONA	04
Padenghe del Garda	GARDA	19
Ponti sul Mincio	SOLE	07

Il percorso “Pedemontana Alpina”, partendo da Sesto Calende (VA) al confine con il Piemonte, percorre l’intera fascia pedemontana lombarda attraversando o lambendo numerosi parchi, laghi e corsi d’acqua, e si conclude a est in località Ponti sul Mincio (MN) al confine con il Veneto. Inizialmente, da Sesto Calende a Biandronno, coincide con il percorso “Ticino”, per poi separarsi e piegare a est costeggiando il lato sud del Lago di Varese. In comune di Azzate (VA) parte la prima diramazione di collegamento con Varese, mentre il percorso principale prosegue verso est in direzione Castiglione Olona (VA) che, nel tratto tra Malnate (VA) e Grandate (CO), utilizza una parte del tracciato della ferrovia dismessa nel 1966, che coincide con l’itinerario “Via dei Pellegrini” nei comuni di Lurate Caccivio, Villa Guardia, Grandate e Como.

Superato Como, l’itinerario prosegue nella provincia comasca, costeggiando il lato sud del lago di Montorfano e di quello di Alserio e, da quest’ultimo, parte una nuova diramazione di collegamento con Lecco. Questa lambisce la riva sud del lago di Pusiano e prosegue verso Lecco passando a nord del lago di Annone e del Parco del Monte Barro; giunto nel capoluogo incontra il percorso “Adda”.

L’itinerario principale continua invece verso sud, attraversa il Parco Valle del Lambro e l’omonimo fiume e, in Comune di Costa Masnaga (LC), incontra l’itinerario “Lambro”. Prosegue poi verso il Parco di Montevecchia e della Valle del Curone, scende verso Osnago (LC), prosegue attraversando il Parco Adda Nord e attraversa il fiume a Paderno d’Adda (MI).

In provincia di Bergamo attraversa il Parco dei Colli di Bergamo, i fiumi Adda, Brembo, Serio, Oglio; quest’ultimo viene costeggiato con andamento sud/nord da Castelli Calepio (BG) fino a Sarnico (BG) dove, per un breve tratto, il percorso costeggia il lago d’Iseo.

Il percorso mantiene l’andamento ovest/est anche per l’attraversamento del territorio bresciano e, snodandosi parallelamente al lago di Garda, giunge al caposaldo di Ponti sul Mincio (MN), passando per un breve tratto in territorio Veneto. Giunto al termine il percorso incontra l’itinerario europeo 7 Ciclovie del Sole - Bicalitalia 1 - parte del sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali, che si sviluppa in gran parte all’interno del Parco del Mincio.

 CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE			
SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Sesto Calende	Varese
16	Olona	Castiglione Olona	
05	Via dei Pellegrini	Lurate Caccivio	Como
03	Adda	Lecco	Lecco
15	Lambro	Monguzzo	
03	Adda	Paderno d’Adda	CM Milano
12	Oglio	Paratico/Iseo	Brescia
04	Brescia - Cremona	Brescia	
19	Garda	Padenghe del Garda	Mantova
07	Sole	Ponti sul Mincio	

 PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO		
STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Sesto Calende	RE4 Domodossola - Milano	Ticino Lago Maggiore
	R23 Domodossola - Arona - Gallarate - Milano	
	R24 Laveno - Sesto Calende	
Ternate - Varano Borghi	R21 Luino - Gallarate	Ticino
	S30 Gallarate-Luino-Bellinzona	
Varese	RE5 Porto Ceresio-Varese-Gallarate-Milano	-
	RE1 Laveno-Varese-Saronno-Milano	
	S5 Varese-Milano Passante-Treviglio	
	S40 Como San Giovanni-Mendrisio-Varese FS	
	S50 Biasca - Mendrisio – Varese – Malpensa T1 e T2	
	R22 Laveno-Varese-Saronno-Milan	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Gazzada Schianno Morascone	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	-
Vedano Olona	R22 Laveno-Varese-Saronno-Milano	
Grandate-Breccia	R17 Como-Saronno-Milano	
Como	R17 Como-Saronno-Milano	Via dei Pellegrini
	R18 Como - Molteno - Lecco	
	RE80 Locarno-Chiasso-Como-Milano	
	EC Milano-Zurigo	
	S10 Como S. Giovanni - Chiasso - Bellinzona	
	S11 Chiasso - Como S. Giovanni – Milano - Rho	
	S40 Como San Giovanni-Mendrisio-Varese FS	
Merone	R16 Asso - Milano	-
	R18 Como-Molteno-Lecco	
Lecco	S8 Lecco-Carnate-Monza-Milano P. Garibaldi	Adda
	R18 Como-Molteno-Lecco	
	S7 Lecco-Molteno-Monza-Milano P. Garibaldi	
	RE8 Tirano-Sondrio-Lecco-Milano	
	R13 Lecco - Colico - Sondrio	
	R7 Lecco – Bergamo	
Costa Masnaga	S7 Lecco-Molteno-Monza-Milano P. Garibaldi	Lambro
Osnago	S8 Lecco-Carnate-Monza-Milano P. Garibaldi	-
Ponte San Pietro	R7 Lecco – Bergamo	-
	R14 Bergamo – Carnate - Milano	

PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Bergamo	R7 Lecco – Bergamo [servizio sostitutivo bus da Bergamo a Ponte S. Pietro per lavori fino a dic. 2026]	-
	R14 Bergamo – Carnate – Milano Lecco – Bergamo [servizio sostitutivo bus da Bergamo a Ponte S. Pietro per lavori fino a dic. 2026]	
	RE2 Bergamo-Pioltello-Milano	
	R1 Bergamo - Brescia	
	R2 Bergamo – Treviglio	
Provaglio D'iseo	S31 Brescia - Iseo	-
Passirano	S31 Brescia - Iseo	-
Brescia	AV Venezia-Milano-Torino	Brescia-Cremona
	RE3 Brescia - Iseo - Edolo	
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
	R1 Bergamo - Brescia	
	R3 Brescia – Iseo - Breno	
	R4 Brescia – Treviglio - Milano	
	R5 Brescia-Cremona	
	R8 Brescia – Parma	
Desenzano sul Garda	S31 Brescia - Iseo	Ciclovvia Turistica Nazionale del Garda
	AV Venezia-Milano-Torino	
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
	R Brescia - Verona	
	RV Brescia - Verona	


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Iseo	Clusane	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Navigazione Lago d'Iseo
Garda	Desenzano del Garda	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Gestione Governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como
	Salò			
	Gardone			
	Fasano			
	Maderno	Linea Maderno- Torri del Benaco	Trasporto biciclette	
	Bogliaco	Tutte le linee	Trasporto biciclette	
	Gargnano			
	Tignale			
	Campione			
	Limone			
Como	Lecco	Tutte le linee	Trasporto biciclette	

 MONUMENTI NATURALI	
MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Gonfolite e Forre dell'Olonia	Comune di Castiglione Olona
Preia Buia	Comune di Sesto Calende

 SITI UNESCO	
SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Centri di Potere e Culto nell'Italia Longobarda	Brescia
Palafitte dell'arco Alpino	Desenzano del Garda, Lonate (BS)
	Bodio Lomnago (VA)

	Biandronno (VA)
Mura di Bergamo	Bergamo

 PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Alto Garda bresciano	Comunità Montana Alto Garda Bresciano	Parco naturale dell'Alto Garda bresciano
Parco dei Colli di Bergamo	Consorzio Parco dei Colli di Bergamo	Parco naturale dei Colli di Bergamo
Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate	Consorzio di gestione del Parco Pineta di Appiano	Parco naturale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco dell'Adda Nord	Consorzio di gestione del Parco Adda Nord	Parco naturale dell'Adda Nord
Parco del Mincio	Parco del Mincio	
Parco del Monte Barro	Consorzio di gestione del Parco del Monte Barro	Parco naturale del Monte Barro
Parco della Valle del Lambro	Consorzio di gestione del Parco della Valle del Lambro	Parco naturale della Valle del Lambro
Parco del Serio	Consorzio di gestione del Parco del Serio	
Parco delle Groane	Consorzio di gestione del Parco delle Groane	
Parco di Montevecchia e della Valle del Curone	Consorzio di gestione del Parco di Montevecchia e della Valle del Curone	Parco naturale Montevecchia e Valle del Curone
Parco lombardo della Valle del Ticino	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco naturale lombardo della Valle del Ticino
Parco Spina Verde	Consorzio Parco Spina Verde di Como	Parco Naturale della Spina Verde di Como

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Valle di Bondo	Tremosine	Comunità Montana Alto Garda Bresciano	La Riserva Naturale Regionale Parziale geomorfologica, botanica e paesistica si trova all'interno del Parco dell'alto Garda Bresciano, la cui caratteristica principale riguarda la presenza di uno specchio lacustre ricorrente che si insedia nella parte più depressa della Valle di Bondo
Palude Brabbia	Casale Litta, Cazzago Brabbia, Inarzo, Ternate e Varano Borghi.	Provincia di Varese	La riserva è situata in una ex torbiera, ed è caratterizzata dalla ricchezza delle specie di uccelli. È indubbiamente l'area palustre più significativa, ed è infatti stata inclusa tra le zone umide di importanza internazionale secondo la Convenzione di Ramsar. Le condizioni di permanente umidità hanno consentito l'instaurarsi di una vegetazione caratteristica che qui appare quanto mai varia e discontinua: ai lembi di boschi allagati seguono zone a canneto intercalate da specchi d'acqua più o meno profondi. Nei canneti si concentrano i nidi delle diverse specie ed è di grande importanza la presenza di una piccola popolazione nidificante di una rara specie di anatra, la moretta tabaccata. Diverse specie di mammiferi abitano infine i

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Torbiere del Sebino	Iseo, Provaglio d'Iseo, Corte Franca	Consorzio Torbiere del Sebino	boschi e i prati che circondano la palude. Zona umida composta da specchi d'acqua, piccoli boschi, canneti e prati che creano un habitat particolare in un territorio fra i più estesi della Pianura Padana. Ospita decine di specie di uccelli migratori, che trovano rifugio e cibo durante le migrazioni
Lago di Montorfano	Montorfano e Capiago Intimiano	Consorzio Lago di Montorfano	È caratterizzata da un ambiente lacustre e da elementi paesistici e testimonianze storiche circostanti. Le sponde sono boscate con zone a canneto e vegetazione acquatica che compongono un significativo mosaico naturale.
Riva Orientale del Lago Di Alserio		Consorzio Parco Valle del Lambro	Zona di particolare interesse naturalistico per la presenza di un mosaico di ambienti diversi caratterizzati da una varietà di specie vegetali e animali tipiche, come i fitti canneti, le zone boscate, i prati falciati. Il principale interesse faunistico della zona circostante è legato soprattutto alla presenza di una notevole varietà di uccelli stanziali e migratori
Sasso Malascarpa	Canzo, Valmadrera	ERSAF	La riserva, di parziale di interesse geomorfologico e paesistico, rappresenta una delle zone di

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			maggior interesse geologico, geomorfologico e paleontologico della Lombardia. Il suo territorio ricade in parte nel comune di Canzo, ed è proprietà del demanio forestale regionale, mentre l'area restante è situata nel comune di Valmadrera, sovrapponendosi in parte al Parco di interesse sovracomunale di S. Tomaso. La vegetazione è abbastanza varia, con formazioni tipiche delle rocce, praterie aride, pascoli, arbusteti e boschi. I boschi sono prevalentemente situati oltre 850 m e sono rappresentati da faggete miste con presenza di sorbo montano, acero montano e frassino. Per quanto riguarda l'avifauna, sono state censite complessivamente circa 40 specie, tra le quali alcune di particolare interesse

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Delle Valli d'Argon	Albano Sant'Alessandro, Cenate Sotto, San Paolo d'Argon e Torre de' Roveri	Comune di San Paolo d'Argon
Del Monte Canto e del Bedesco	Ambivere, Carvico, Chignolo d'Isola, Mapello, Pontida, Solza, Sotto il Monte Giovanni XXIII, Terno d'Isola, Villa d'Adda	Parco dei Colli di Bergamo

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Del Malmera, dei Montecchi e del Colle degli Angeli	Carobbio degli Angeli, Gorlago, Trescore Balneario e Zandobbio	Comune di Carobbio degli Angeli
Delle Colline di Brescia	Brescia, Bovezzo, Collebeato, Cellatica, Rodengo Saiano	Convenzione tra i Comuni interessati
San Pietro al Monte - San Tomaso	Civate, Suello, Valmadrera	Comunità Montana Lario Orientale - Valle San Martino
Agricolo La Valletta	Besana in Brianza, Renate (MB); Barzago, Barzanò, Bulciago, Cassago Brianza, Cremella e Monticelli (LC)	Convenzione tra i Comuni di Renate, Besana Brianza (MB) - Barzago, Barzanò, Bulciago, Cassago Brianza, Cremella, Monticello Brianza (LC)
Agricolo Nord Est	Basiano (MI), Bussero, Carugate, Gessate, Masate, Pessano con Bornago (MI), Agrate Brianza, Aicurzio, Bernareggio, Bellusco, Burago di Molgora, Busnago, Caponago, Carnate, Cavenago Brianza, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Vimercate (MB), Verderio (LC)	Consorzio tra i comuni interessati
Dei Castelli del Monte Tomenone	Albano Sant'Alessandro, Bagnatica, Brusaporto, Costa Mezzate e Montello.	Comune di Bagnatica
Zocc del Peric	Lurago d'Erba, Alzate Brianza, Inverigo	Convenzione tra comuni con Alzate Brianza nel ruolo di capo fila
Dei Colli Briantei	Camparada, Arcore, Camparada, Usmate	Convenzione tra i Comuni di Arcore, Camparada, Usmate Velate (MB) - Casatenovo (LC)

* PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
	Velate (MB) - Casatenovo (LC)	
Del Corridoio Morenico del Basso Garda Bresciano	Lonato, Desenzano, Padenghe	Comune di Desenzano del Garda
Valle del Lanza	Malnate, Vedano Olona (VA), Bizzarone, Solbiate con Cagno, Valmorea, Roderò (CO)	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Sorgenti del Torrente Lura	Saronno, Caronno Pertusella (VA), Guanzate, Cadorago, Lomazzo, Bregnano, Cermenate, Rovellasca, Rovello Porro, Cassina Rizzardi, Lainate, Garbagnate Milanese (MI)	Parco Sorgenti del Torrente Lura
Rile Tenore Olona	Gazzada Schianno, Lozza, Morazzone, Castiglione Olona, Caronno Varesino, Gornate Olona, Carnago, Castelseprio, Lonate Ceppino, Oggiona con Santo Stefano, Cairate e Cassano Magnago	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Valle del Torrente Cosia	Como, Tavernerio, Albese con Cassano	Convenzione tra i Comuni di Como, Tavernerio - capofila - e Albese con Cassano
Cintura Verde Sud Varese	Varese	Comune di Varese (VA)
Del Serio Nord	Seriate, Pedrengo, Gorle, Scanzorosciate, Villa di Serio	Comune di Seriate
Delle Cave Buffalora e San Paolo	Brescia	Comune di Brescia

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE SIC – ZSC - ZPS	COMUNI INTERESSATI
Palude Brabbia ZPS ZSC	Casale Litta, Cazzago Brabbia, Inarzo, Ternate e Varano Borghi.
Lago di Varese ZPS	Azzate, Bardello, Biandronno, Bodio Lomnago, Buguggiate, Cazzago Brabbia, Galliate Lombardo, Gavirate, Varese
Alnete Lago di Varese ZSC	Azzate, Bodio Lomnago, Buguggiate, Galliate Lombardo, Varese
Monte Barro ZSC	Galbiate, Malgrate, Pescate, Valmadrera
Triangolo Lariano ZPS	Canzo e Valbrona (Como) e Valmadrera (Lecco)
Torbiere d'Iseo ZPS ZSC	Corte Franca, Iseo, Provaglio d'Iseo. riserva

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Torre dei Caduti	Bergamo
Piazza Vecchia Bergamo Alta	
Archivio di Stato - Bergamo	
Campanone	
Museo Mille Miglia	Brescia - Sant'Eufemia della Fonte
Museo Nazionale della Fotografia Cine Foto Club Brescia	Brescia
Fondazione Museo Diocesano	
Basilica Romana	
Palazzo Maggi Gambara	

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

Museo Archeologico della Valle Sabbia	Gavardo
Fondazione PINAC	Rezzato
Musil magazzino visitabile di Rodengo Saiano	Saiano
Museo Civico d'arte e del Territorio "Gianni Bellini"	Sarnico
Museo Civico di Erba	Erba
Museo del Cavallo Giocattolo	Grandate

 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Almenno San Bartolomeo	Museo del Falegname Tino Sana	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica
Bergamo	Museo Civico Archeologico	Museo di Archeologia
	Museo Storico di Bergamo	Museo di Storia
	Pinacoteca dell'Accademia Carrara	Museo d'Arte
	Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea	Museo d'Arte
	Museo Diocesano Adriano Bernareggi	Museo d'Arte
	Museo Alpino Bergamo	Raccolta Museale di Storia
	Museo Civico di Scienze Naturali E. Caffi	Museo Storia Naturale e scienze naturali
	Orto Botanico di Bergamo Lorenzo Rota	Museo Orto botanico
Brescia	Civici Musei di Arte e Storia	Museo Composito
	Civici Musei di Arte e Storia	Capitolium
	Museo Giovanni Piamarta	Museo Giovanni Piamarta
	Museo Civico di Scienze Naturali	Raccolta Museale Storia Naturale e scienze naturali

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Rodengo-Saiano	Museo dell'industria e del Lavoro di Brescia	Museo dell'industria e del lavoro di Rodengo Saiano
Como	Musei Civici	Museo Palazzo Giovio
		Museo Palazzo Olginati
		Museo Palazzo Volpi
		Laboratorio di Archeobiologia
	Museo Tempio Voltiano	
	Museo Didattico della Seta	Museo Specializzato
Tignale	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo Territoriale
		Ecomuseo Limonaia “Prà dela Fam”
Limone Sul Garda	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo Limonaia del “Castèl”
Salò	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo archeologico A. Mucchi
	Musa Museo di Salò	Museo Civico Culturale Santa Giustina
Magasa	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo Etnografico della Valvestino
Lecco	Museo Archeologico	Museo di Archeologia
	Museo Storico	Raccolta Museale Storia Naturale e scienze naturali
	Museo di Storia Naturale	Museo Storia Naturale e scienze naturali
Desenzano Del Garda	Museo Civico Archeologico	Museo di Archeologia
Galbiate	Museo Etnografico dell'Alta Brianza	Museo Etnografico
	Museo Archeologico del Barro	Raccolta museale di Archeologia
Gavardo	Museo Archeologico della Valle Sabbia	Museo di Archeologia
Toscolano-Maderno	Museo della Carta di Toscolano Maderno	Museo della Carta

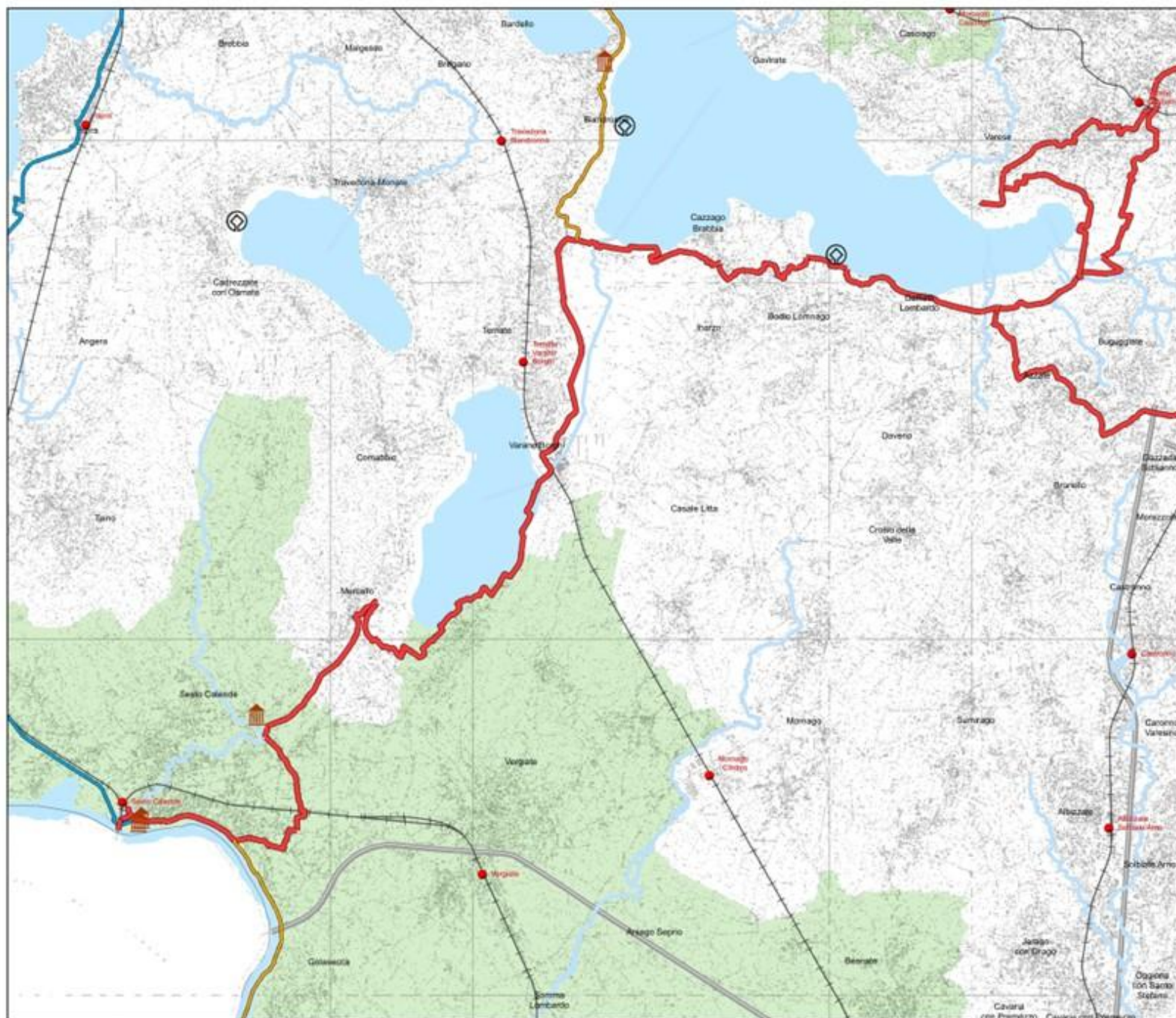
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
	Orto Botanico Sperimentale 'G. E. Ghirardi'	Raccolta Museale Orto botanico
Gardone Riviera	Museo Il Divino Infante	Raccolta Museale, fondazione museo Il divino infante
	Museo Il Vittoriale degli Italiani	Museo Casa-Museo
Rezzato	PINAC - Pinacoteca Internazionale dell'età Evolutiva Aldo Cibaldi	Raccolta Museale Arte
Ceto	Museo Didattico della Riserva Naturale e Incisioni Rupestri Ceto, Cimbergo E Paspardo	Museo di Archeologia
Malnate	Civico Museo di Scienze Naturali Mario Realini	Raccolta Museale Composito
Castiglione Olona	Museo della Collegiata	Museo Composito
Sesto Calende	Museo Civico	Museo Composito
Varese	Musei Civici di Varese	Museo Composito
	Museo Villa e Collezione Panza	Museo d' Arte



Percorso 2

Pedemontana Alpina

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

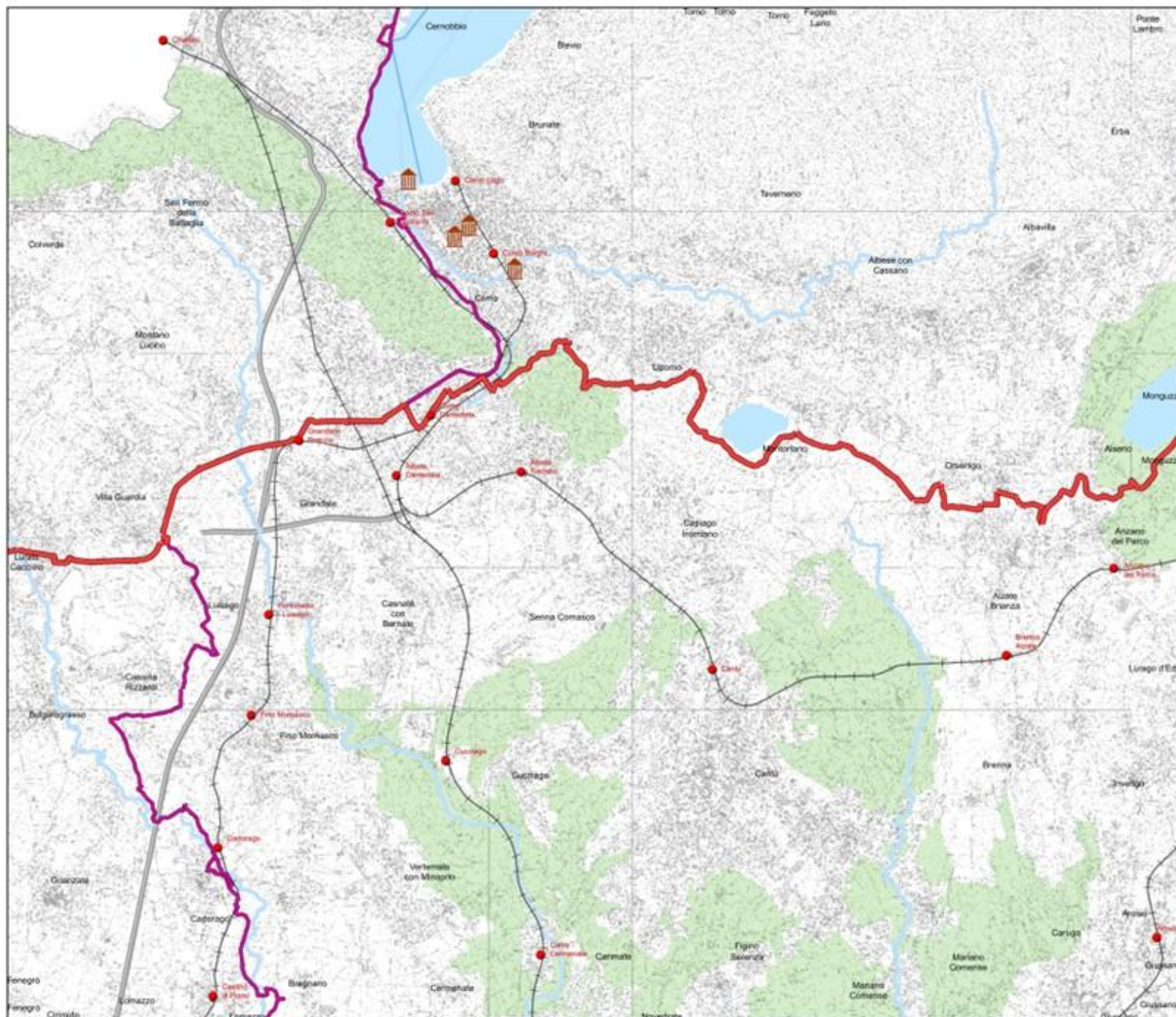


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

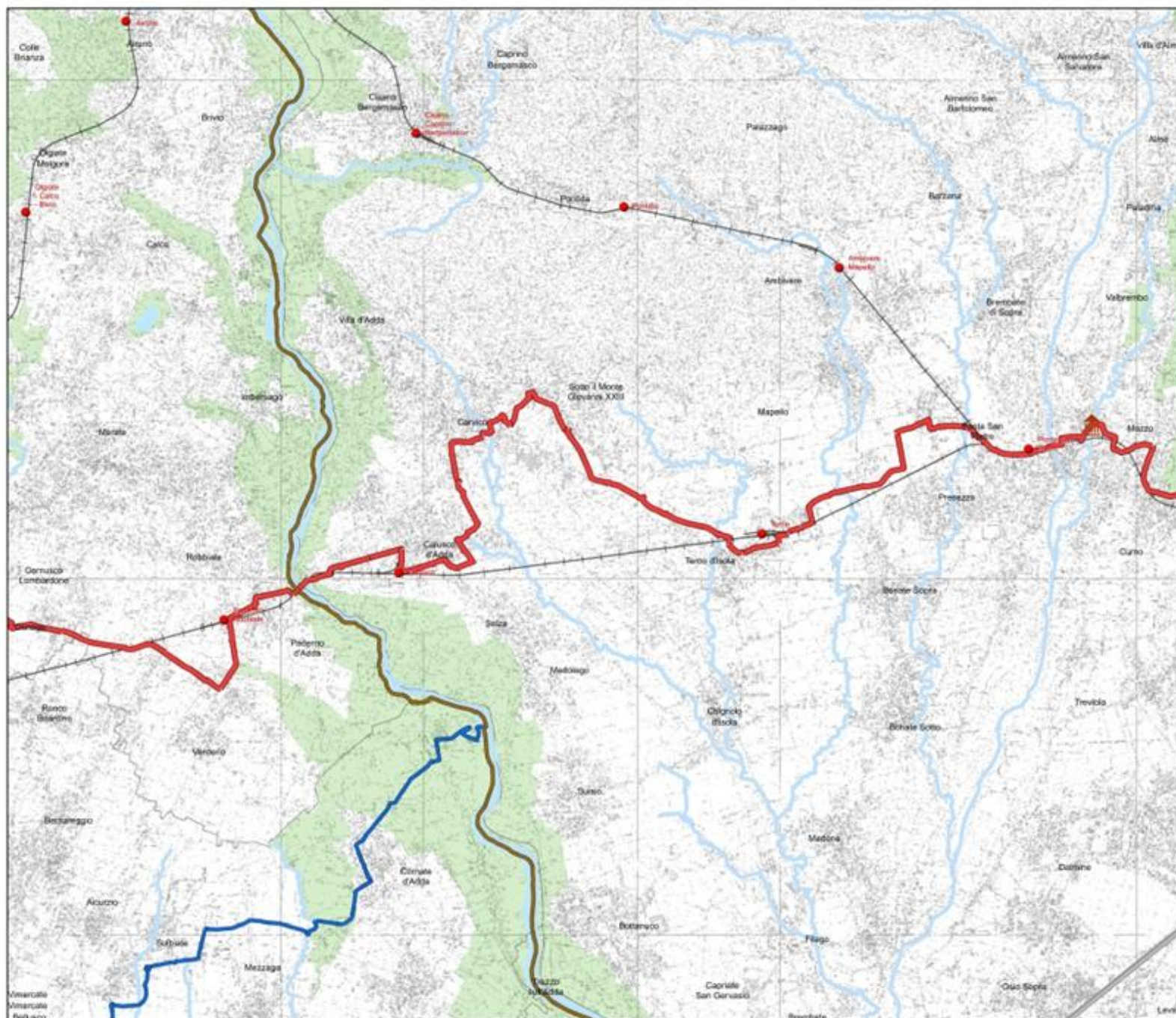


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 6/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

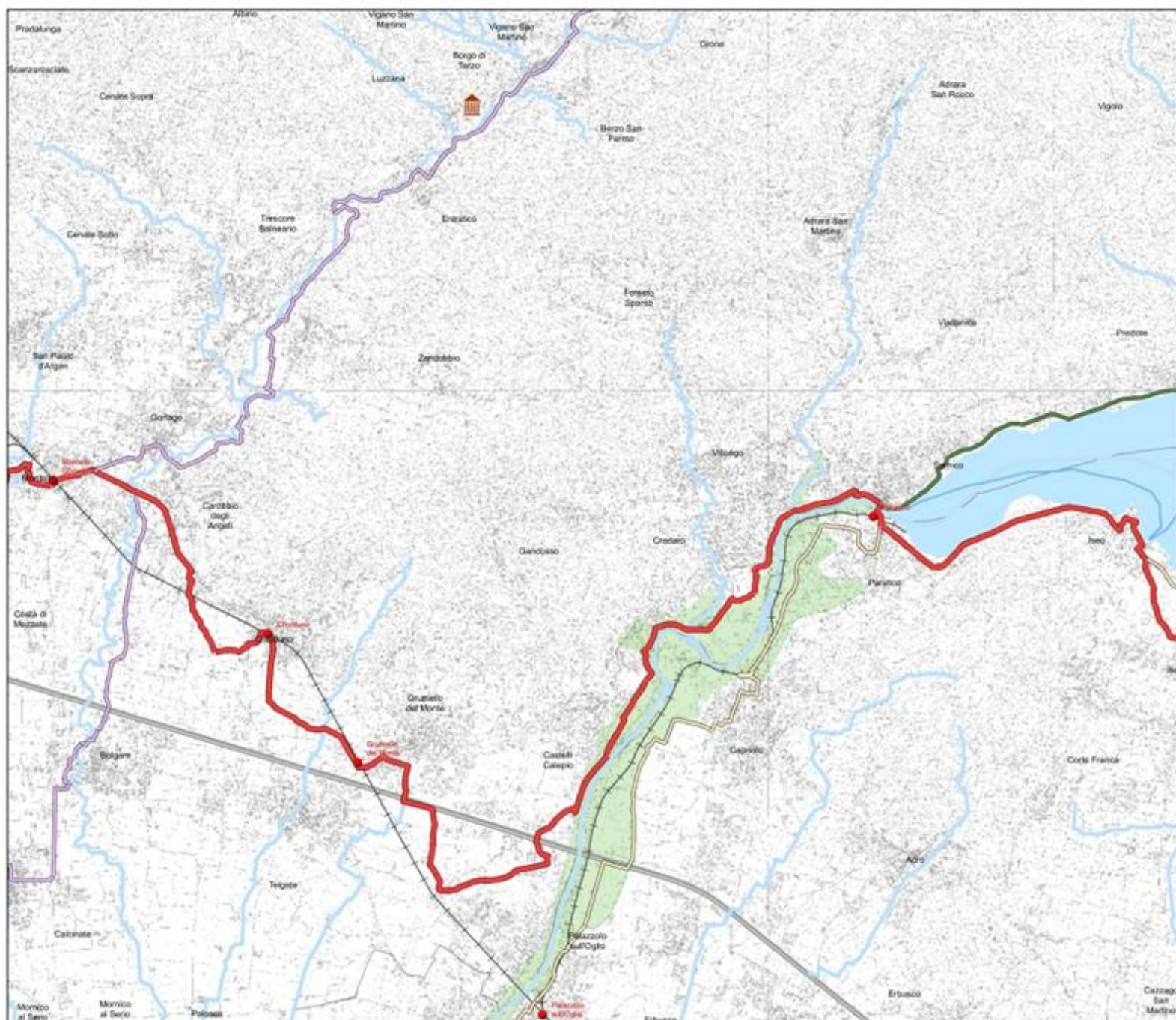


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 8/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

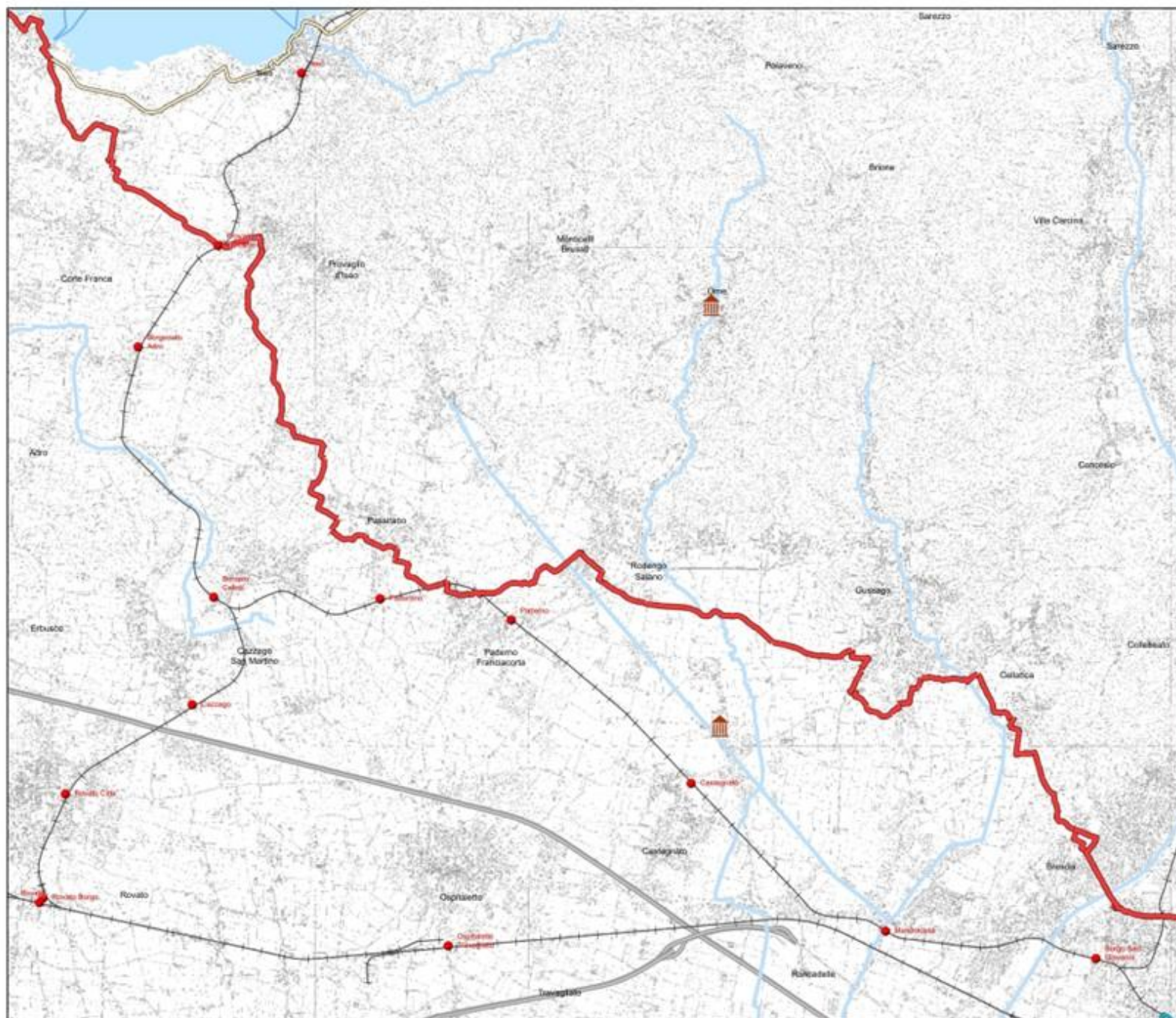


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 9/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

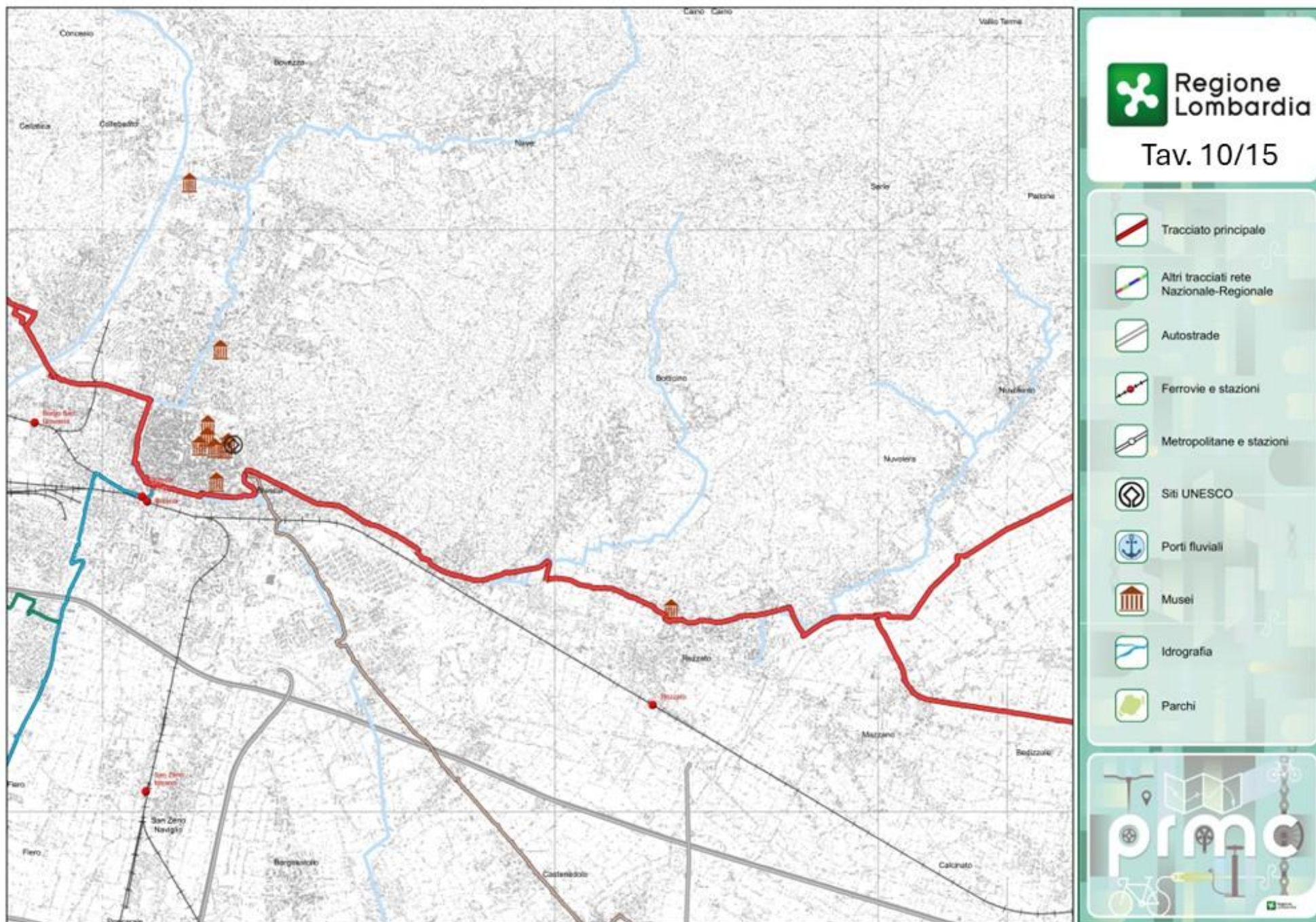


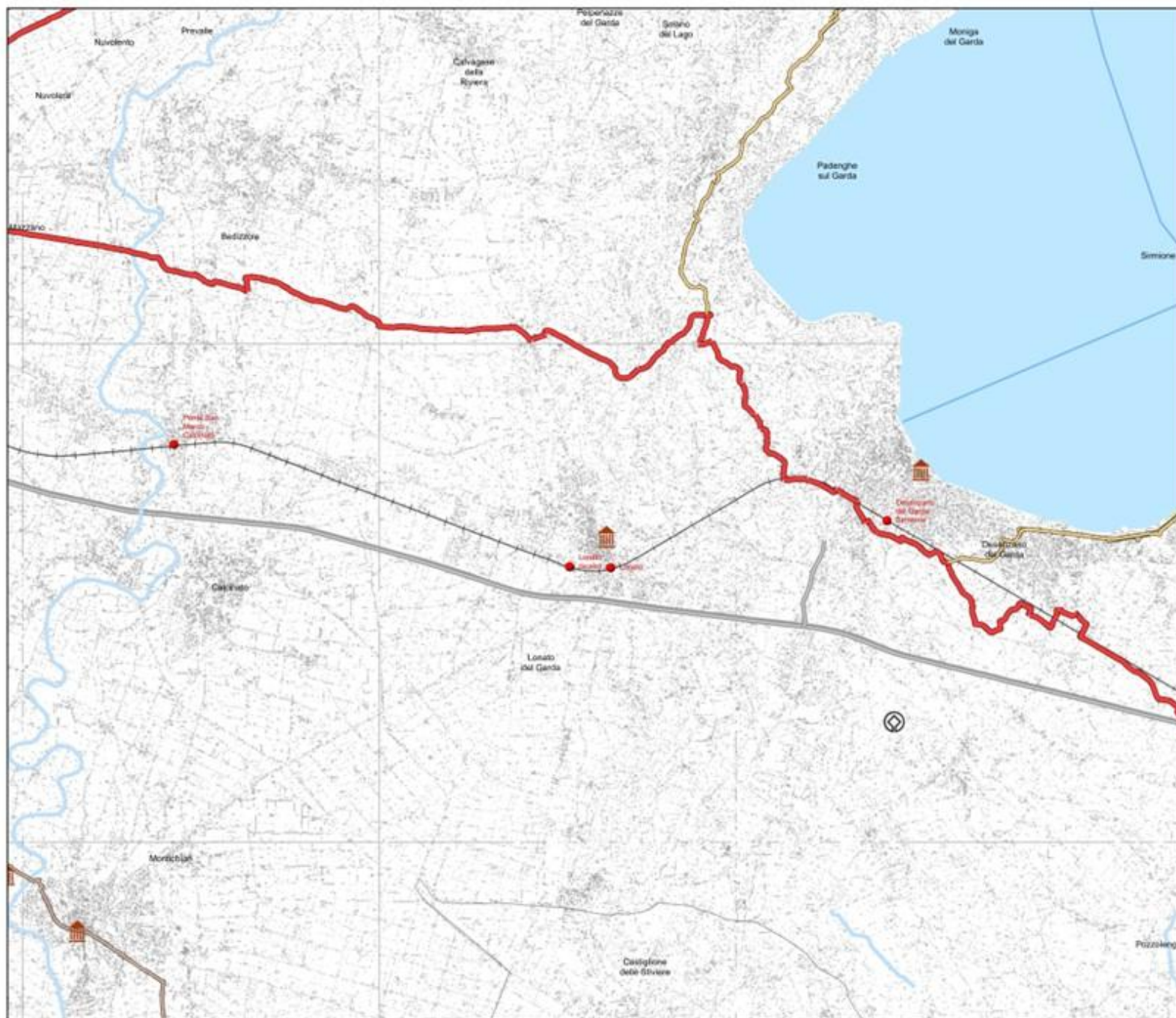
Idrografia



Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 11/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 12/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

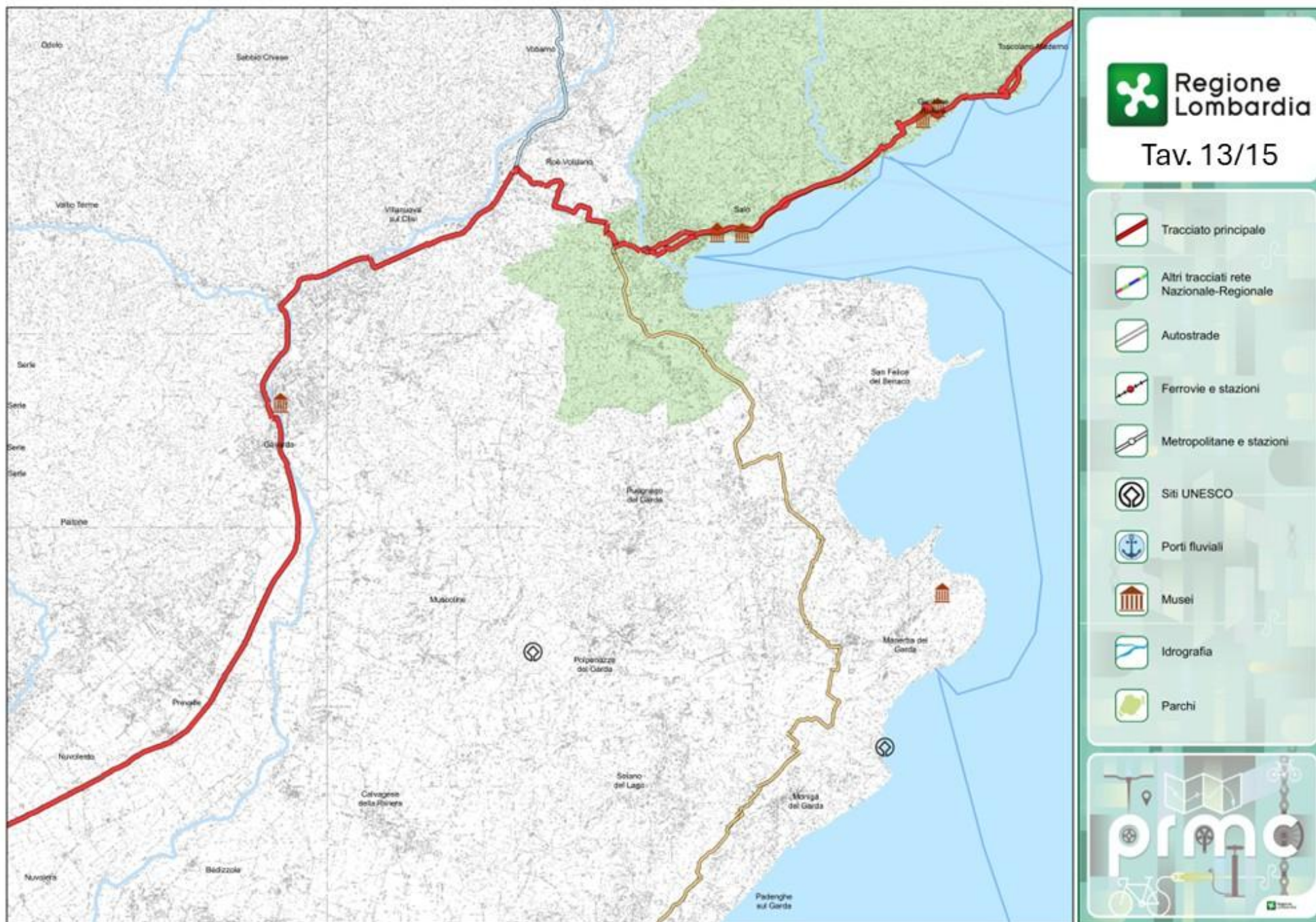


Idrografia



Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 14/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 3 **Adda**



LUNGHEZZA: 313 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Sondrio, Como, Lecco, Monza Brianza, Milano, Lodi, Cremona

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Tirano, Dubino, Lecco, Paderno d'Adda, Cassano d'Adda, Lodi, Pizzighettone, Ponte d'Adda
- **Località attracco Lago Como:** Colico, Dervio, Bellano, Varenna, Lierna, Mandello del Lario, Abbadia Lariana, Lecco
- **Località attracco idrovie:** Trezzo sull'Adda, Vaprio d'Adda

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Tirano	OGLIO	12
Gera Lario	VAL CHIAVENNA	11
Lecco, Paderno d'Adda	PEDEMONTANA ALPINA	02
Cornate d'Adda	GREENWAY PEDEMONTANA	14
Cassano d'Adda	VILLORESI	06
Cassano d'Adda	NAVIGLI	09
Paullo	RISAIE	10
Cassano d'Adda	MILANO - MONACO	18
Crotta d'Adda	VENTO	08
Tirano	OGLIO	12

Il percorso Adda” parte dal passo dello Stelvio (tratto ad alta pendenza) nel comune di Bormio (SO), e prosegue percorrendo l’itinerario ciclopedonale del Sentiero Valtellina, che si sviluppa lungo il fiume Adda, fino a raggiungere il comune di Colico (LC).

In corrispondenza di Tirano si incontra una breve diramazione che porta al confine con la Svizzera, mentre il percorso principale prosegue ancora lungo il sentiero Valtellina, con tratti quasi sempre in discesa e pendenze regolari. Raggiunto Colico, il percorso piega verso sud costeggiando il Lario sul versante lecchese, che risulta particolarmente trafficato tra Bellano e Varenna.

Lungo tutto questo tratto è tuttavia possibile scegliere l’alternativa offerta dal treno o dal traghetto per bypassare i punti che potrebbero risultare critici.

Da Lecco il percorso prosegue in sponda sinistra dei laghi di Garlate e Olginate per poi oltrepassare il fiume Adda a Calolziocorte, utilizzando il vecchio ponte riconvertito in ciclopista affiancandosi alla sponda destra del fiume Adda fino a Cassano d’Adda (MI). Da qui inizia a seguire il canale della Muzza fino a sud di Paullo attraversando i Parchi regionali Adda Nord e Adda Sud e, per un breve tratto, il Parco agricolo sud in corrispondenza di Paullo.

Raggiunge quindi il comune di Lodi e prosegue verso Mairago, dove si riaffianca al vecchio tracciato della Muzza fino a Castiglione d’Adda, riavvicinandosi progressivamente all’Adda, per poi attraversare il fiume in Comune di Pizzighettone e procedere in sponda sinistra percorrendo un lungo tratto panoramico in Comune di Crotta d’Adda. In questo punto intercetta infine la Ciclovia Turistica Nazionale VenTo, che si sviluppa lungo il fiume PO, poco più a nord della confluenza dei due fiumi.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
12	Oglio	Tirano	Sondrio
11	Val Chiavenna	Gera Lario	Como
02	Pedemontana Alpina	Lecco, Paderno d’Adda	Lecco
14	Greenway Pedemontana	Cornate d’Adda	Monza e Brianza

06	Villoresi	Cassano d’Adda	Città Metropolitana Milano
09	Navigli	Cassano d’Adda	
10	Risaie	Paullo	
18	Milano - Monaco	Cassano d’Adda	
08	VenTo	Crotta d’Adda	Cremona


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Tirano	RE8 Tirano - Sondrio - Lecco - Milano	Oglio
	R12 Lecco-Colico-Sondrio	
	RE9 Tirano-St. Moritz	
	RE19 Tirano-St. Moritz	
Dubino	R11 Colico – Chiavenna	-
Lecco	RE8 Tirano - Sondrio - Lecco - Milano	Pedemontana Alpina
	R7 Lecco – Bergamo	
	R13 Lecco-Colico-Sondrio	
	R18 Como – Merone - Lecco	
	S8 Lecco – Carnate – Milano Pta Garibaldi	
	S7 Lecco - Molteno - Monza - Milano	
Paderno d’Adda	R14 Bergamo – Carnate - Milano	Pedemontana Alpina
Cassano d’Adda	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	Navigli Milano - Monaco


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	
	S1 Saronno – Milano Passante - Lodi	
Lodi	RE11 Mantova – Cremona – Codogno - Milano	
	R38 Piacenza – Codogno – Milano	
	RV Milano-Bologna	
Maleo	R39 Codogno - Cremona	-
Pizzighettone	R39 Codogno - Cremona	-
Ponte d'Adda	R39 Codogno - Cremona	
	RE11 Mantova – Cremona – Codogno - Milano	-


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Como	Colico	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Gestione Governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como
	Dervio			
	Bellano			
	Varenna			
	Lierna			
	Mandello del Lario			
	Abbadia Lariana			
	Lecco			


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI

IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Naviglio Martesana	Trezzo sull'Adda	Trasporto bicicletta su richiesta	Navigami
	Vaprio d'Adda		


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Insedimento Industriale di Crespi d'Adda	Capriate San Gervasio (BG)
Ferrovia Retica nei Paesaggi di Abula e Bernina	Tirano (SO)


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Adda Nord	Consorzio di gestione del Parco Adda Nord	Parco Naturale dell'Adda Nord
Parco dell'Adda Sud	Consorzio di gestione del Parco Adda Sud	
Parco delle Orobie Valtellinesi	Consorzio di gestione del Parco delle Orobie Valtellinesi	
Parco Agricolo Sud Milano	Città Metropolitana Milanese di Milano	
Parco della Grigna Settentrionale	Comunità Montana Valsassina Valvarrone Val d'Esino e Riviera	


PARCHI NAZIONALI

PARCO	ENTE GESTORE
Parco Nazionale dello Stelvio	Consorzio del Parco Nazionale dello Stelvio

 RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Paluaccio di Oga	Valdisotto	Comunità Montana Alta Valtellina	Ambiente di palude e, come tale, zona di particolare interesse naturalistico soprattutto sotto il profilo botanico e vegetazionale. È ricchissima di biodiversità sebbene in alcuni punti sia stata ampiamente manomessa.
Pian Gembro	Villa di Tirano	Comunità Montana Valtellina di Tirano	Antica torbiera di origine glaciale con specie vegetali rare, tipiche dei periodi post-glaciali e di particolare interesse botanico. È presente un itinerario tematico che illustra le caratteristiche del territorio e, soprattutto in estate, vengono svolte visite guidate per osservare alcuni piccoli animali (come rane, rospi, tritoni e salamandre) e specie botaniche tipiche come la drosera (pianta carnivora)
Bosco dei Bordighi	Albosaggia, Faedo, Montagna in Valtellina	Comunità Montana Valtellina di Sondrio	Si sviluppa in un'area piuttosto ristretta ma si possono comunque osservare elementi vegetazionali con un

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			significativo grado di naturalità, o di d'elevato pregio floristico e faunistico. Il progetto di tutela nacque su iniziativa del WWF locale, ma i progetti di valorizzazione sono stati fatti propri dalla Comunità Montana, anche nell'ottica di valorizzazione e tutela del territorio.
Piramidi di Postalesio	Comune di Postalesio	Comune di Postalesio	La Riserva è caratterizzata da sette piramidi di terra che ne definiscono l'ambiente naturale. L'ambiente è arricchito dalla vita animale e vegetale tipica della zona, con boschi di faggi, tigli, pioppi, frassini ed abeti ben nascosti nell'area che ospita le piramidi, con il pino silvestre e il castagno nei terreni più soleggiati.
Pian di Spagna – Lago di Mezzola	Sorico e Gera Lario (Como), Dubino, Verceia e Novate Mezzola (Sondrio).	Consorzio Riserva Naturale Pian di Spagna - Lago di Mezzola	La riserva, che comprende il lago di Mezzola e la porzione più settentrionale del lago di Como (Pian di Spagna), è classificata come zona umida, ecosistema complesso in cui sono presenti zone a canneti, prati umidi e superfici agricole. Costituisce in particolare un habitat ideale per uccelli acquatici ed è idoneo alla sosta

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			e alla nidificazione dell'avifauna migratoria.
Lago di Sartirana	Merate	Comune di Merate	Il Lago si colloca tra i laghi minori della Lombardia in particolare sofferenza, per l'elevato apporto di sostanze nutritive come azoto, fosforo o zolfo, provenienti da fonti naturali e da alcuni tipi di fertilizzanti e detersivi. Sebbene la vegetazione acquatica nel lago sia ridotta, la riserva ospita un'interessante avifauna nidificante, oltre a mammiferi occasionali come il riccio, la lepre comune, la volpe, la donnola e la puzzola.
Adda Morta	Castiglione d'Adda, Formigara	Consorzio di gestione del Parco Adda Sud	L'area è costituita dal residuo di un vecchio ramo dell'Adda, trasformatosi lentamente in una palude per mancanza di un flusso corrente di acqua. È caratterizzata da estesi e interessanti ambienti umidi e ridotti tratti boscati situati in minima parte sopra la scarpata. Negli spazi d'acqua liberi dal canneto crescono le Lenticchie d'acqua, ed altra vegetazione tipica di questi ambienti, mentre la fauna si è impoverita nel tempo, restando comunque varia e interessante,

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			come la cicogna bianca, la pernice rossa, la lepre e il fagiano.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco della Bosca	Morbegno	Comune di Morbegno
Parco del Monte Canto e del Bedesco	Ambivere, Carvico, Chignolo d'Isola, Mapello, Pontida, Solza, Sotto il Monte Giovanni XXIII, Terno d'Isola, Villa d'Adda	Parco dei Colli di Bergamo
Parco Valentino	Abbadia. Lariana	Comunità Montana Lario Orientale - Valle San Martino
Parco Valle San Martino	Caprino, Cisano, Pontida e Torre de Busi, mentre i cinque lecchesi sono Calolziocorte, Carenno, Erve, Monte Marenzo e Vercurago	Convenzione tra i comuni di Carenno e Erve
Parco delle Incisioni Rupestri di Grosio	Grosio, Grosotto	Consorzio per il Parco delle Incisioni Rupestri di Grosio e Grosotto (comuni di Grosio e Grosotto, Comunità Montana Valtellina di Tirano e Provincia di Sondrio)
Parco di Triangia	Sondrio, Castione Andevenno	Convenzione tra Comune di Sondrio e Comune Castione Andevenno
Parco Monte di Brianza	Airuno, Brivio, Garlate, Olginate, Olgiate Molgora, Valgrehentino	Convenzione tra i comuni aderenti

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Parco Nazionale dello Stelvio ZPS	Bormio, Livigno, Ponte di Legno, Sondalo, Temù, Valdidentro, Valdisotto, Valfurva, Vezza D'oglio, Vione
Valle Del Braulio - Cresta di Reit ZSC	Bormio, Valdidentro
Cime di Plator e Monte delle Scale ZSC	Valdidentro
Valle di Fraele ZSC	Valdidentro
Riserva Regionale Paluaccio di Oga ZPS	Valdisotto
Da Monte Belvedere a Vallorda ZSC	Corteno Golgi, Sernio, Tirano, Villa di Tirano
Parco Regionale Orobie Valtellinesi ZSC	Albaredo per San Marco, Albosaggia, Andalo Valtellino, Aprica, Bema, Caiolo, Castello Dell'acqua, Cedrasco, Colorina, Cosio Valtellino, Delebio, Faedo Valtellino, Forcola, Fusine, Gerola Alta, Pedesina, Piateda, Ponte In Valtellina, Rasura, Rogolo, Tartano
Val Bondone - Val Caronella ZSC	Teglio
Valle d'Arigna e Ghiacciaio di Pizzo di Coca ZPS	Castello dell'Acqua, Chiuro, Ponte in Valtellina
Riserva Regionale Bosco dei Bordighi ZPS	Albosaggia, Faedo Valtellino, Montagna In Valtellina
Valle del Livrio ZSC	Albosaggia, Caiolo, Faedo Valtellino
Val Cervia ZSC	Caiolo, Cedrasco, Fusine
Val Madre ZSC	Colorina, Forcola
Valle del Bitto di Albaredo ZSC	Albaredo per San Marco, Bema, Gerola Alta
Lago di Mezzola e Pian di Spagna ZSC	Gera Lario, Sorico, Dubino, Novate Mezzola, Verceia
Grigne Settentrionali e Meridionali ZPS - ZSC	Abbadia Lariana, Ballabio, Cortenova, Esino Lario, Mandello Del Lario, Pasturo

RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Monte Barro ZPS	Galbiate, Malgrate, Pescate, Valmadrera
Lago di Olginate ZSC	Calolziocorte, Olginate
Palude di Brivio ZSC	Brivio, Cisano Bergamasco, Monte Marenzo
Il Toffo ZPS	Calco
Oasi Le Foppe di Trezzo sull'Adda ZSC	Trezzo sull'Adda
Boschi e Lanca di Comazzo ZSC	Comazzo, Merlino
Garzaia del Mortone ZSC	Zelo Buon Persico
Bosco del Mortone ZSC	Zelo Buon Persico
Garzaia della Cascina del Pioppo ZSC	Zelo Buon Persico
Spiagge fluviali di Boffalora ZSC	Spino d'Adda, Boffalora d'Adda, Galgagnano, Zelo Buon Persico
Lanca di Soltarico ZSC	Cavenago D'Adda, Corte Palasio, San Martino In Strada
La Zerbaglia ZSC	Credera Rubbiano, Cavenago d'Adda, Turano Lodigiano
Morta di Bertanico ZSC	Bertanico
Adda Morta ZSC	Formigara, Camairago, Castiglione D'Adda
Bosco Valentino ZSC	Camairago, Cavacurta
Morta di Pizzighettone ZSC	Pizzighettone

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Sentiero dei Castelli	San Faustino, Grosio, Torre di Pedonale, Mazzo di Valtellina, Tovo di Sant'Agata, Sernio, Tirano
Centrali Idroelettriche Inizi Epoca Industriale	Calusco d'Adda, Cornate d'Adda, Trezzo sull'Adda, Morbegno Campovico
Centrale idroelettrica di Grosio	Grosio
Centrale di Sondrio	Sondrio
Opere Idrauliche	Olginate, Robbiate, Paderno d'Adda, Diga di Concesa con scala di Pesci, inizio del Martesana, Incile della Muzza, Diga del Vacchelli, Traversa del Baghetto, Traversa di Ardenno
Ponte e Naviglio	Paderno d'Adda
Basilica Della Madonna Di Tirano	Tirano
Castello	Cassano d'Adda
Mura bastionate dotata di casematte, fossato, rivellino e prigioni	Pizzighettone
Traghetto	Imbersago
Fucina Cavallari	Castello dell'Acqua
Chiesa romanico-gotica di S. Maurizio; centro storico medievale; Osservatorio Astronomico – località San Bernardo	Ponte in Valtellina
Santuario della madonna della Sassella; Collegiata dei Santi Gervasio e Protasio; Villa Quadrio (sede della Biblioteca Civica "Pio Rajna"); Castello Masegra; Palazzo Pretorio; Palazzo Muzio	Sondrio

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Castello Paribelli	Albosaggia
Castel Grumello	Montagna in Valtellina
Cappella dei disciplini	Chiuro
Museo Forte Montecchio Nord	Colico
Torri di Fontanedo	
Collegiata di S. Lorenzo, Palazzi signorili e Caneva vescovile	Ardenno
Palazzo Malacrida, Santuario dell'Assunta, Ponte di Ganda, chiesa e convento di S. Antonio, chiesa di S. Giovanni; storica Via Priula al Passo S. Marco	Morbegno
Palazzo Parravicini, Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro, S. Apollonia Avello sepolcrale; Convento di S. Francesco	Traona
Abbazia di S. Pietro in Vallate, Chiesa di S. Martino	Cosio Valtellino
Chiesa di S. Giorgio	Rogolo
Chiesa degli apostoli SS. Pietro e Andrea e Chiesa dell'Immacolata in località Monastero	Dubino
Luoghi Manzoni	Lecco
Museo Civico di Pizzighettone	Pizzighettone
Civico Museo Setificio Monti	Abbadia Iariana
Civico Museo della Seta Abegg	Garlate

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Antico Torchio Cerido	Lodi
Museo Ornitologico Luigi Scanagatta	
Museo d'Arte Contemporanea Folligeniali	
Museo di scienze naturali	
Museo Diocesano d'arte Sacra	
Museo del Tesoro dell'Incoronata	Maleo
Castello Trecchi, Collegiata Insigne, Villa Trecchi, Chiesa dell'Annunciata, Arco Trecchi, Chiesa di San Pietro Martire	
Museo Civico di Bormio	
Museo dell'Homo Salvadego	Cosio Valtellino
Museo Diocesano d'arte Sacra	Lodi
Museo Mineralogico Collezione Grazioli	Milano
Museo Storico Carlo Donegani	
Cascate del Braulio	Bormio
Bagni Vecchi e Bagni Nuovi	Valdidentro
Bormio Terme	Bormio
Fortificazioni linea Cadorna	Valtellina
Architetture rurali "Ai Boch"	Castione Andevenno
Chiesa di San Pietro	Berbenno di Valtellina

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Palazzo Peregalli	Delebio
Percorsi tematici interferenti con il tracciato	Bormio 360 adventure Trail, Greenway del Frodolfo, Sentiero dei Terrazzamenti Retici, Strada del Vino della Valtellina, Sentiero Mariano delle Alpi, Strada dei Cech, Sentiero Roma, Gran Via delle Orobie, Tracciati Militari Mortirolo-Giuspessa, Sentiero val Müstair-Grosio, Sentiero Walter Bonatti, Sentiero del Viandante
Valichi alpini e prealpini	Passo dell'Umbrail, Passo della Forcola e del Foscagno di Livigno, Tunnel Munt La Schera, Passo del Bernina, Via Priula – passo San Marco, via Abriga – passo dell'Aprica, Passo del Mortirolo, Passo del Gavia. Percorribili esclusivamente in Mountain bike: Cancano - Aua da val Mora, passo di Verva, Pass de l'Om a Malghera Valgrosina, Sentiero Rusca - Passo del Muretto, Passo di Dordona, Passo di Malgina , Passo di Giuspessa, Val di Rezzalo -Passo dell'Alpe

 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Varenna	Casa Museo 'Villa Monastero'	Raccolta Museale
Calolziocorte	Museo Parrocchiale San Lorenzo 'Don Carlo Villa'	Raccolta Museale d'Arte
Lecco	Museo Archeologico	Museo di Archeologia
	Museo Storico	Raccolta Museale di Storia e scienze naturali

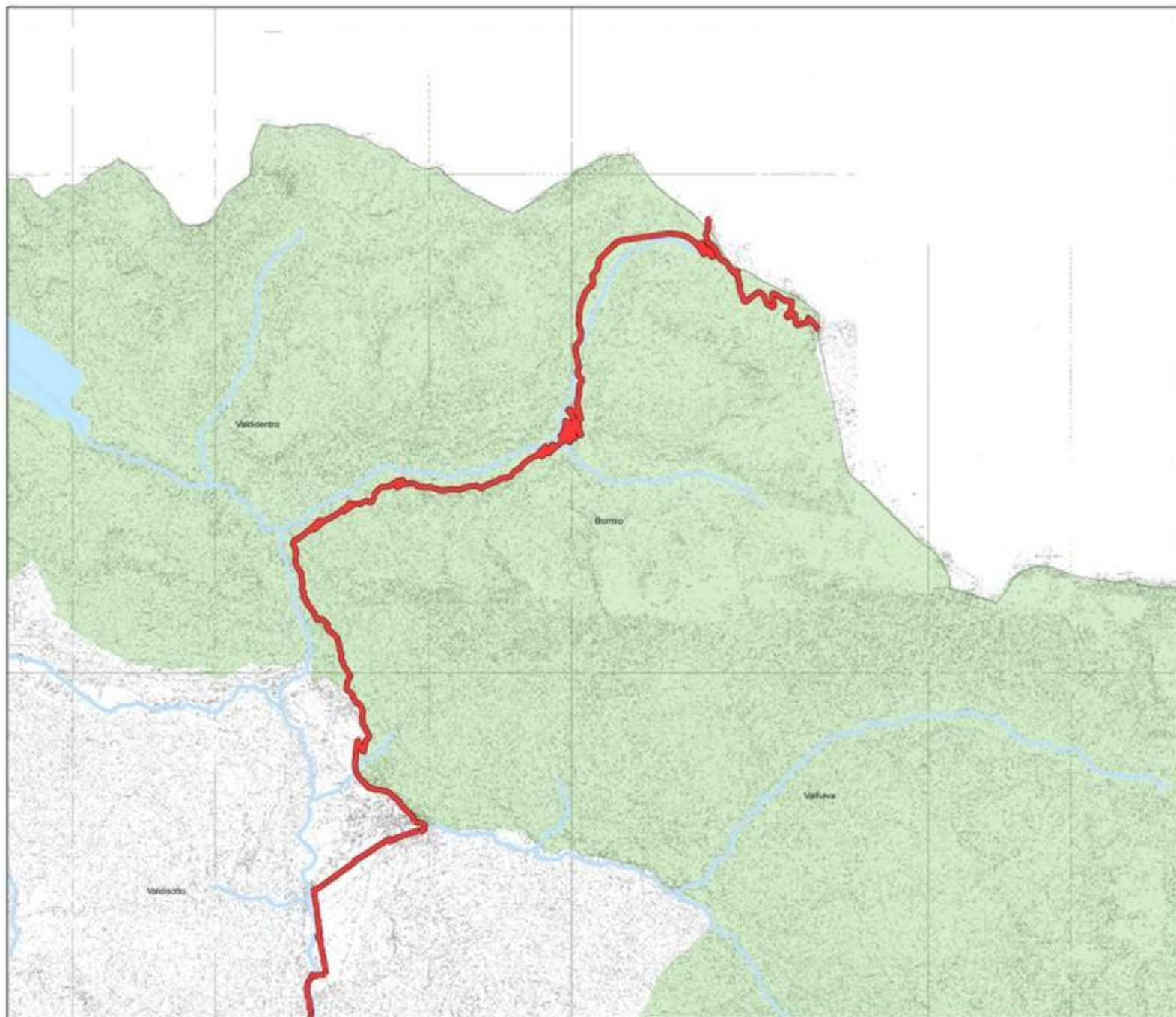
 SISTEMA MUSEALE		
	Museo di Storia Naturale	Museo di Storia e scienze naturali
Colico	Museo della Guerra Bianca in Adamello	Museo storico Forte Montecchio Nord
Lodi	Museo Ettore Archinti	Raccolta museale d'Arte
Sondrio	Museo Valtellinese di Storia e Arte	Museo territoriale
Morbegno	Museo Civico di Storia Naturale	Raccolta museale di Storia Naturale e scienze naturali
Bormio	Museo Civico di Bormio	Raccolta museale d'arte e storia
	Museo Mineralogico Naturalistico di Bormio	Raccolta museale scienze naturali
	Forte Oga Venini, il Museo Vallivo di Valfurva, il Museo dei Sanatori di Sondalo, la ferriera Corneliani, il museo Storico Carlo Donegani al Passo dello Stelvio, il giardino Botanico Alpino Rezia e il Centro Visitatori del Parco Nazionale dello Stelvio.	
Tirano	Museo di Palazzo Salis, il Museo Etnografico Tiranese, Museo Civico Villa Visconti Venosta a Grosio, la storica Rimessa ferroviaria di Tirano, Ecomuseo delle Terrazze Retiche di Bianzone	
Sondrio	il CAST - il CASTello delle STorie di montagna e il MuMiVV – Museo dei Minerali di Valtellina e Val Chiavenna	



Percorso 3

Adda

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

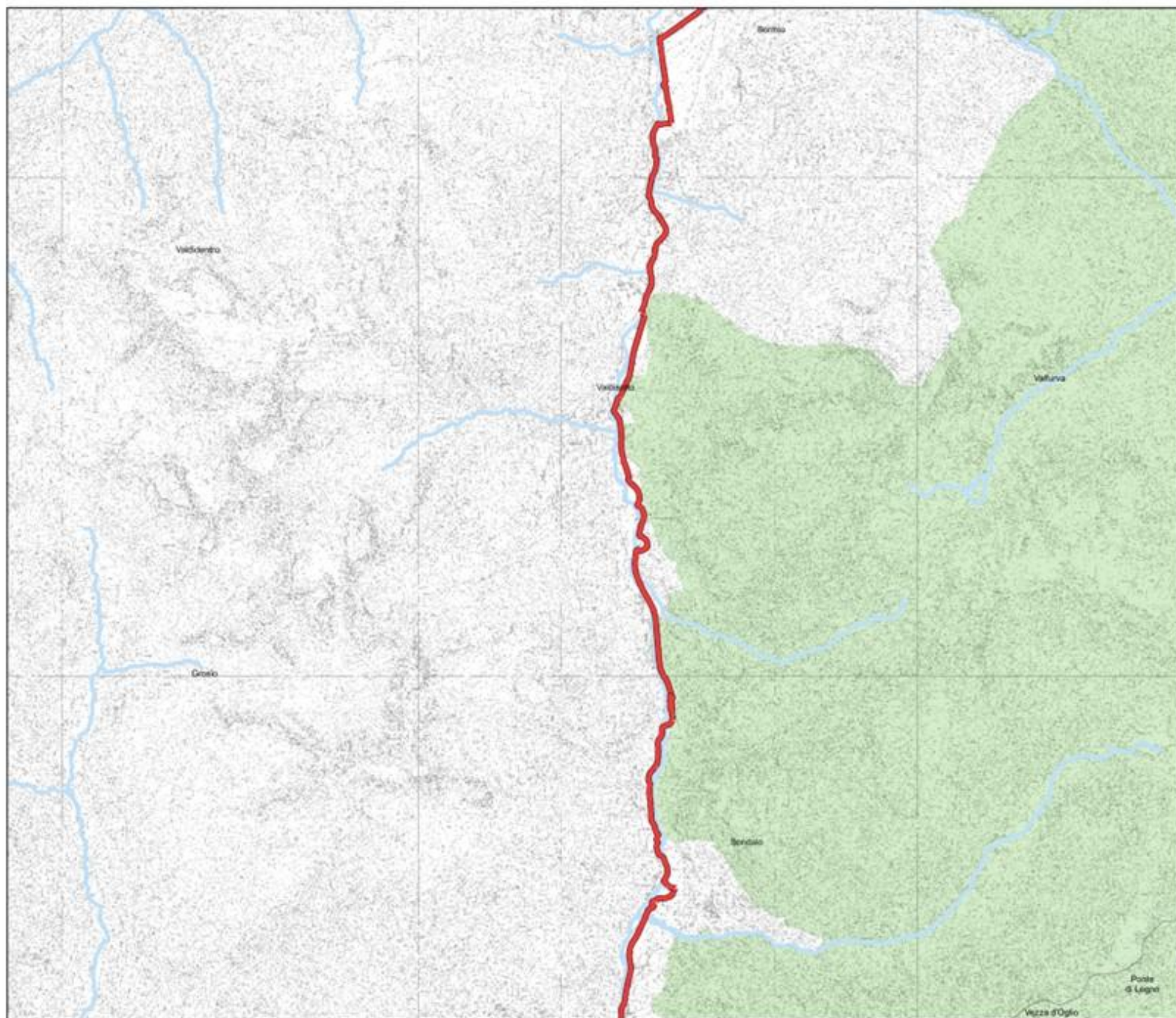


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 2/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

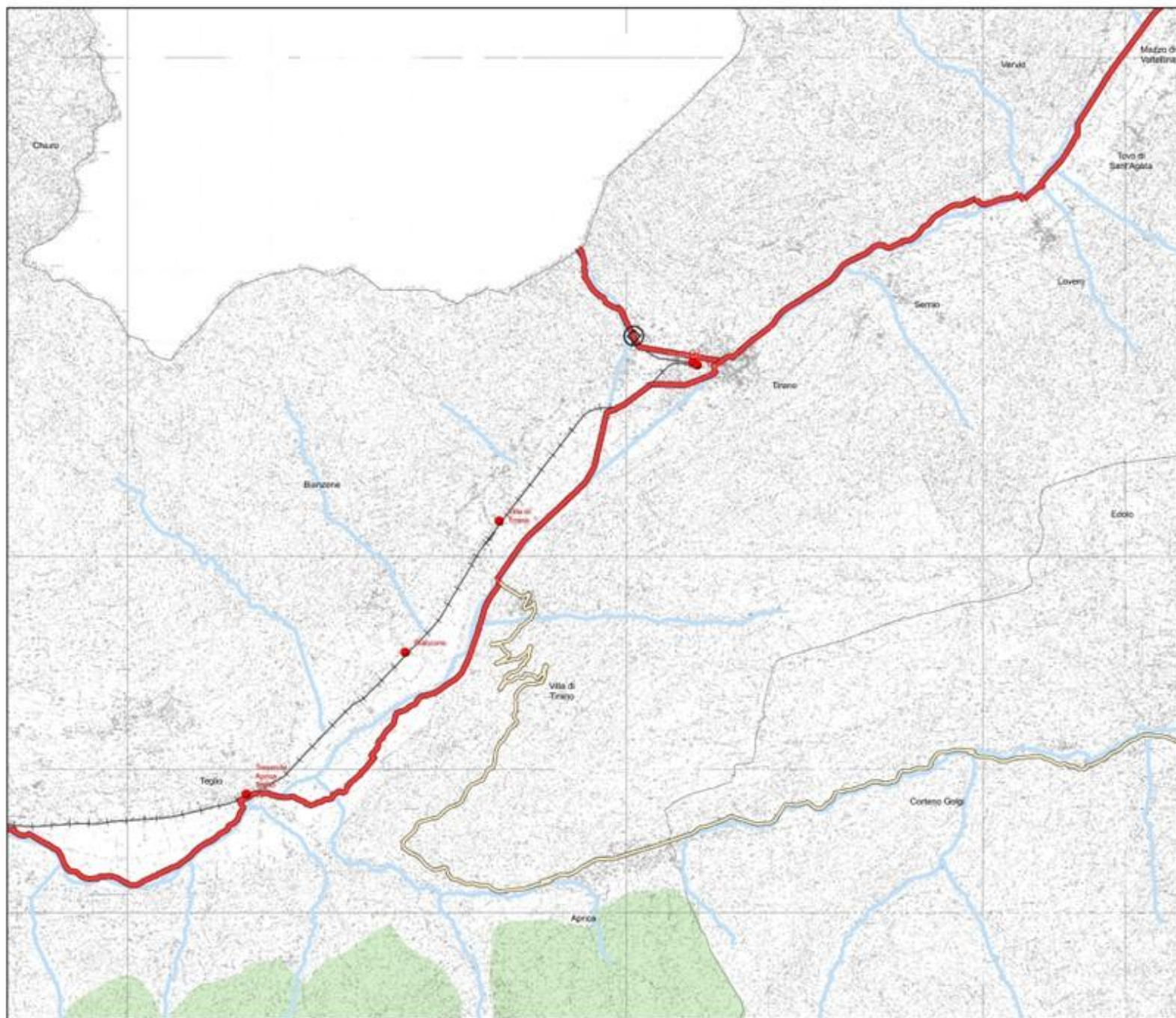


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

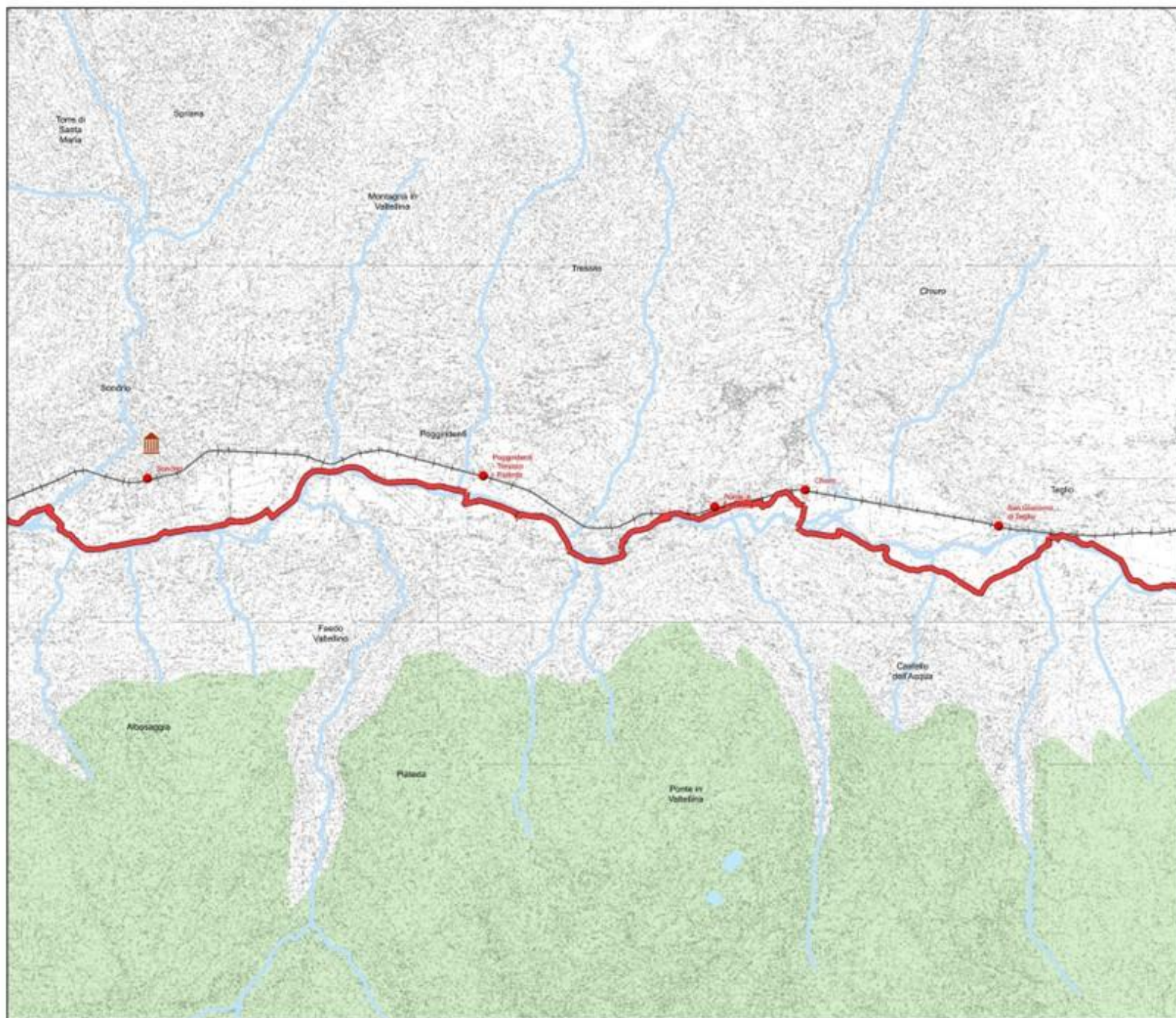


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 5/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

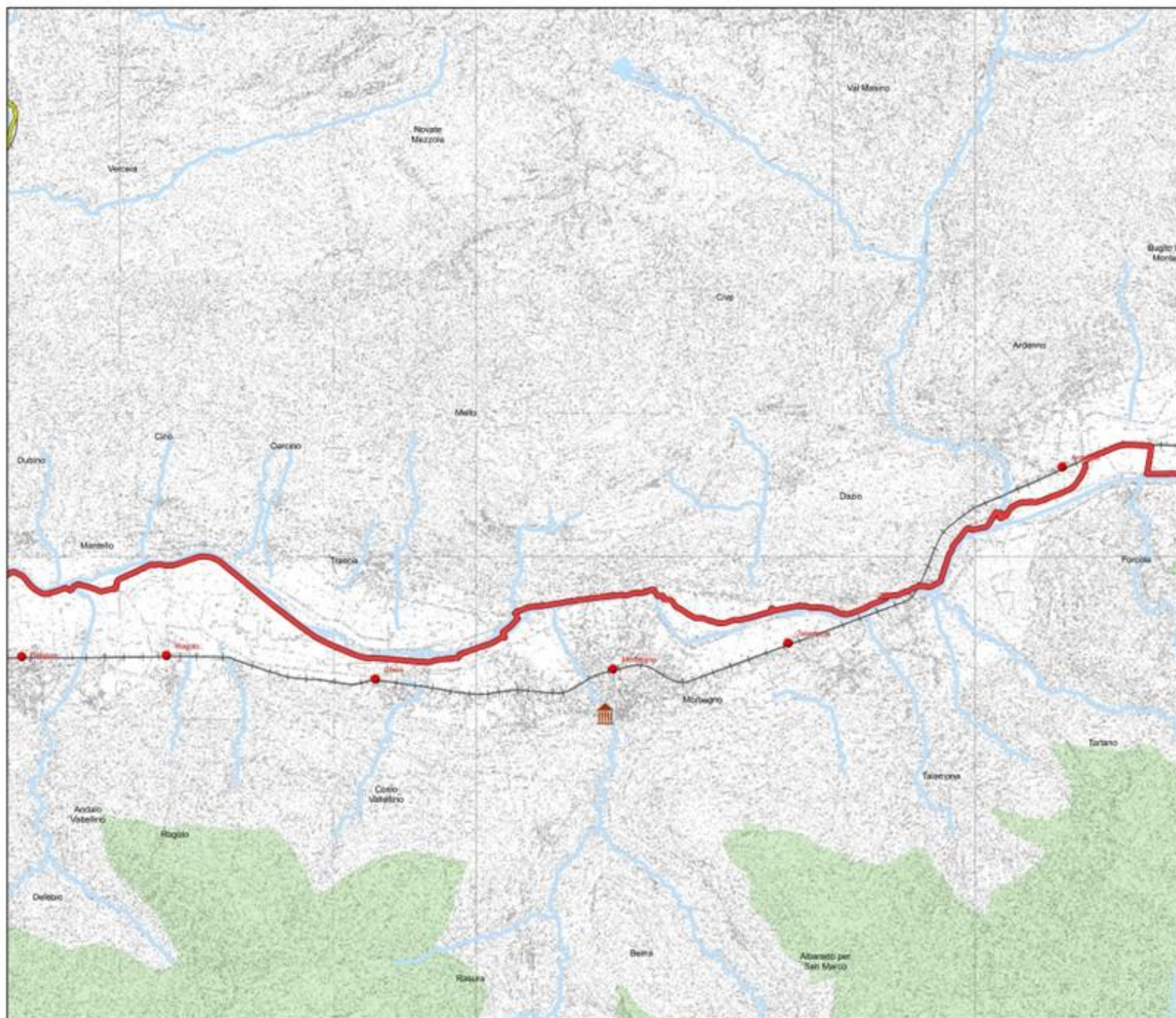


Idrografia



Parchi





 Regione
Lombardia

Tav. 7/17

 Tracciato principale

 Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale

 Autostrade

 Ferrovie e stazioni

 Metropolitane e stazioni

 Siti UNESCO

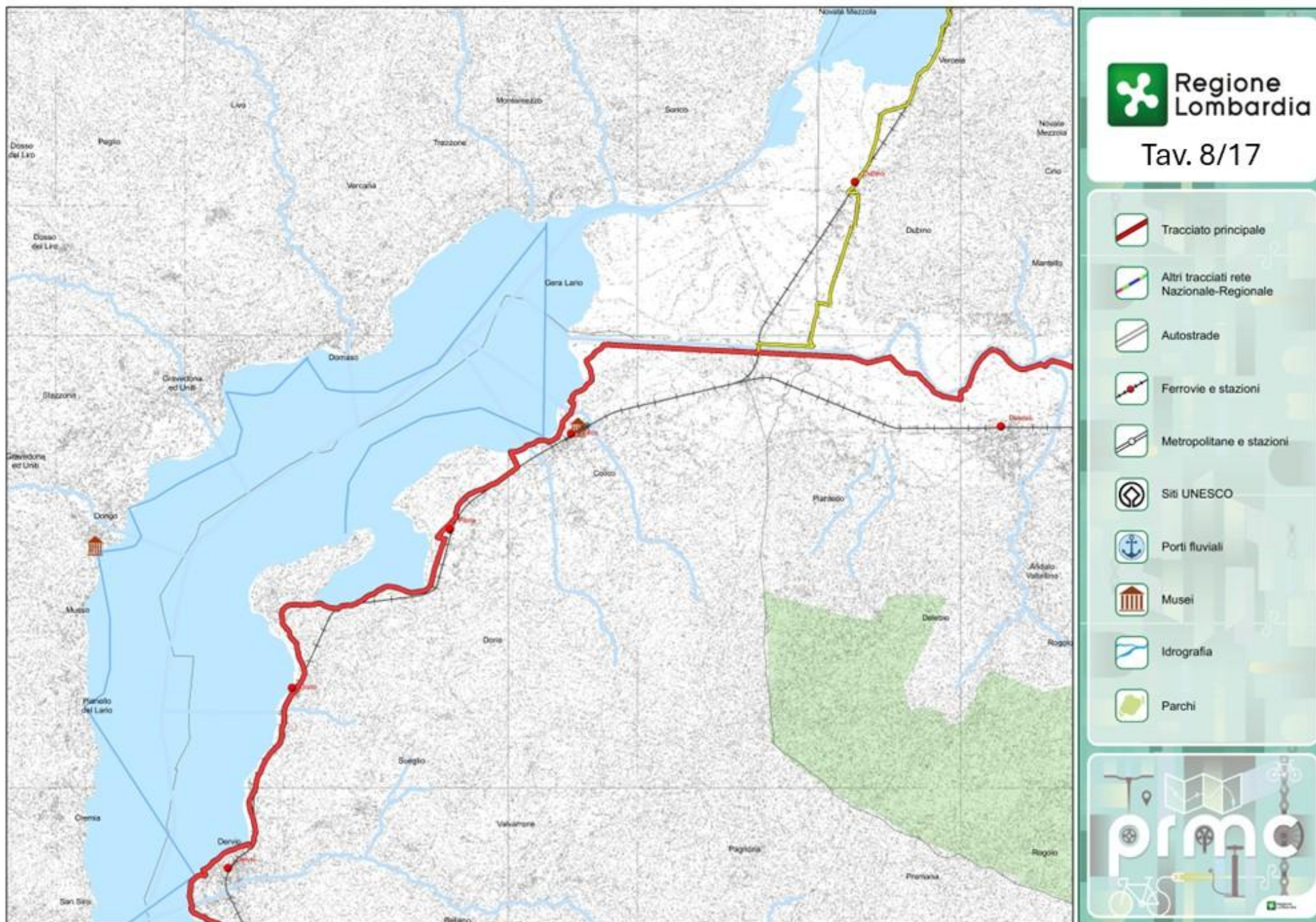
 Porti fluviali

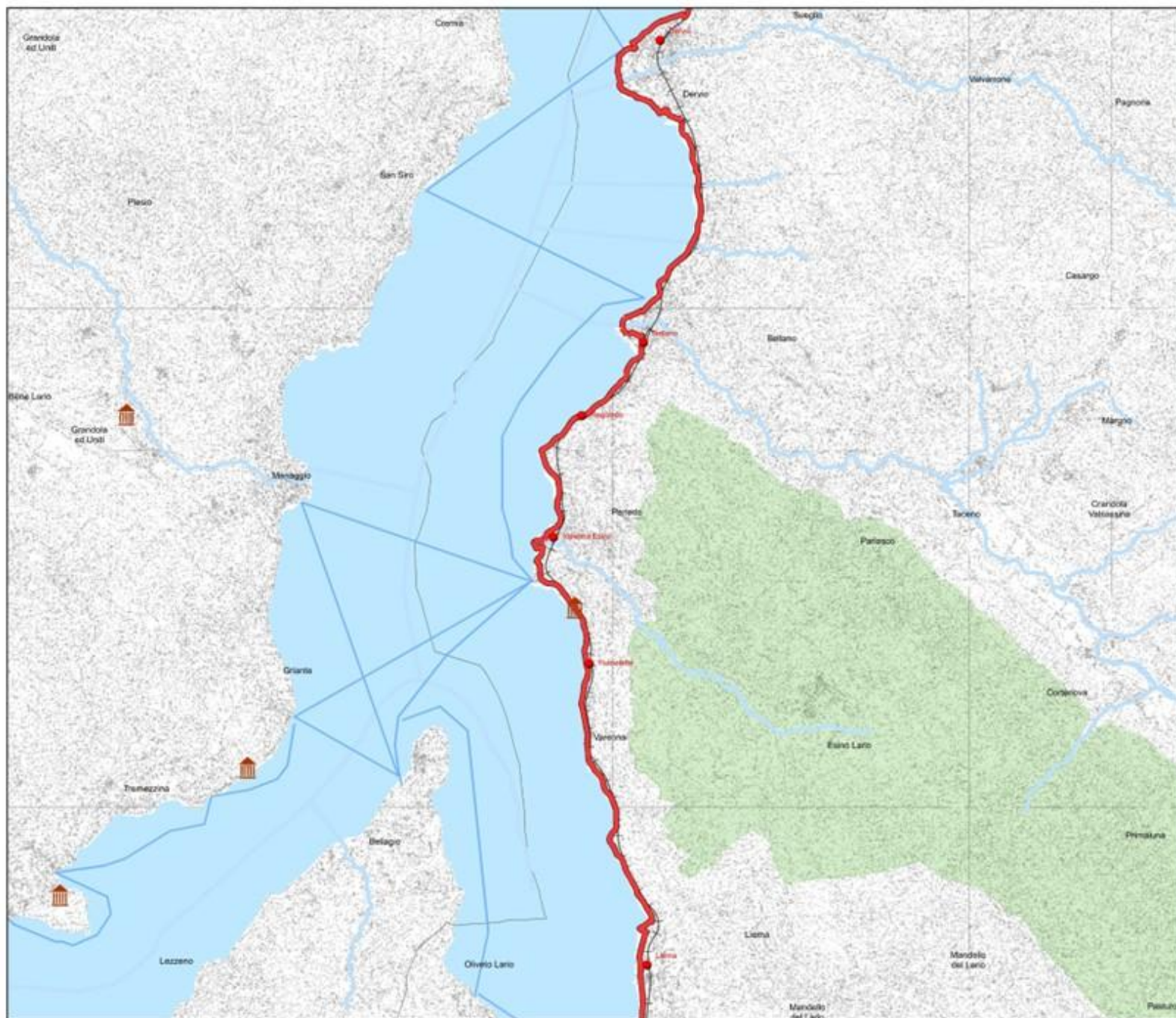
 Musei

 Idrografia

 Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 9/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

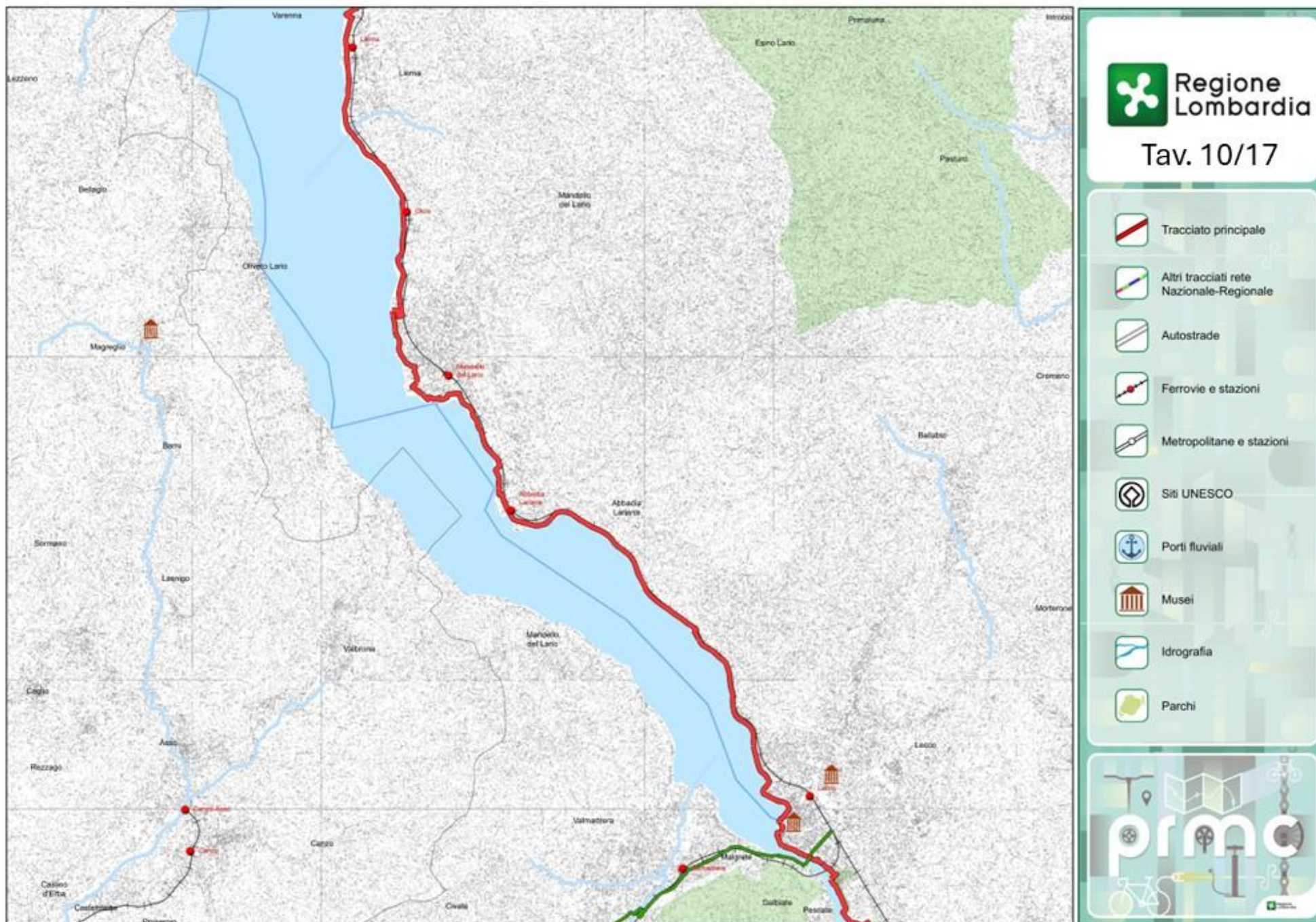


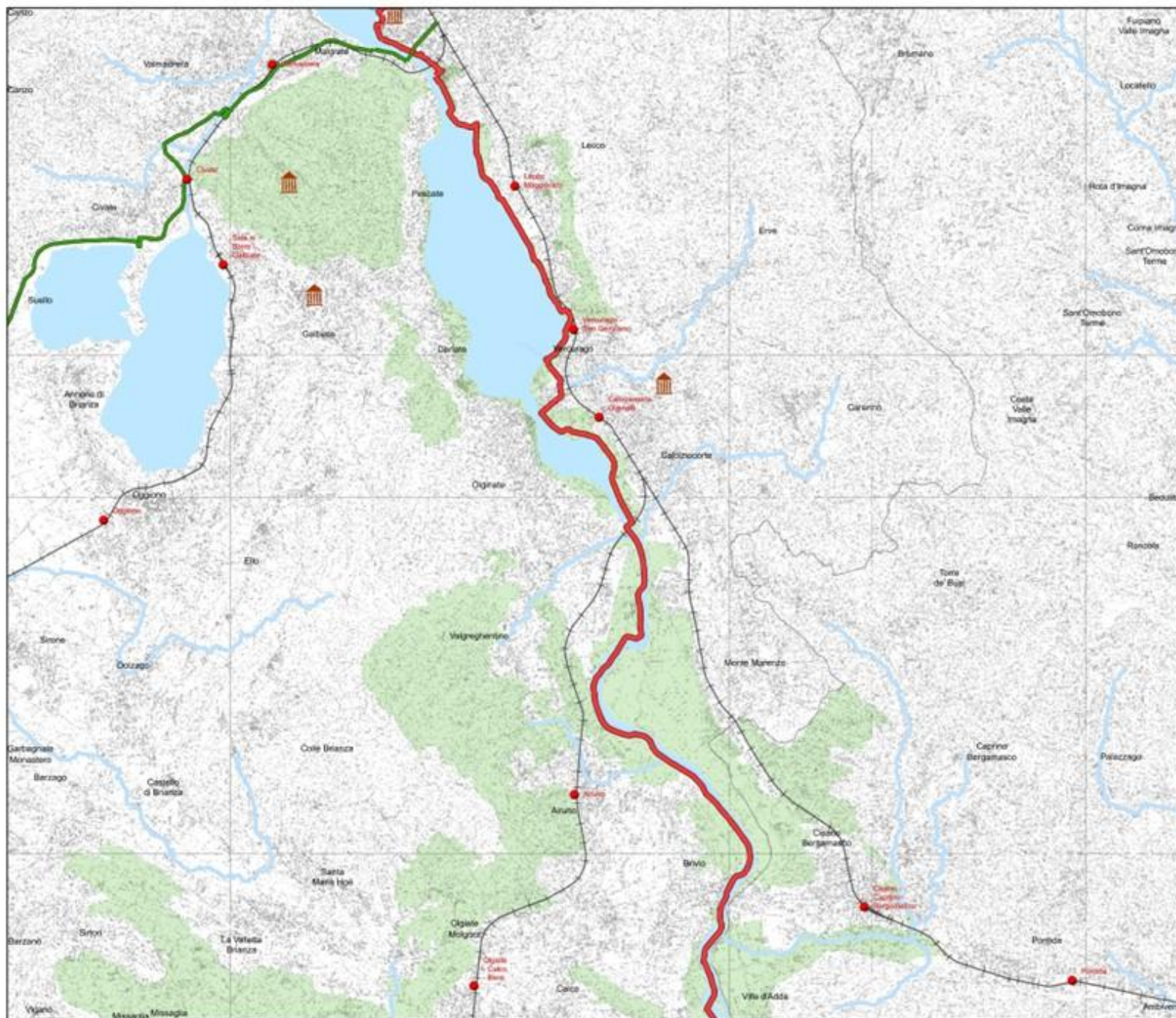
Idrografia



Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 11/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

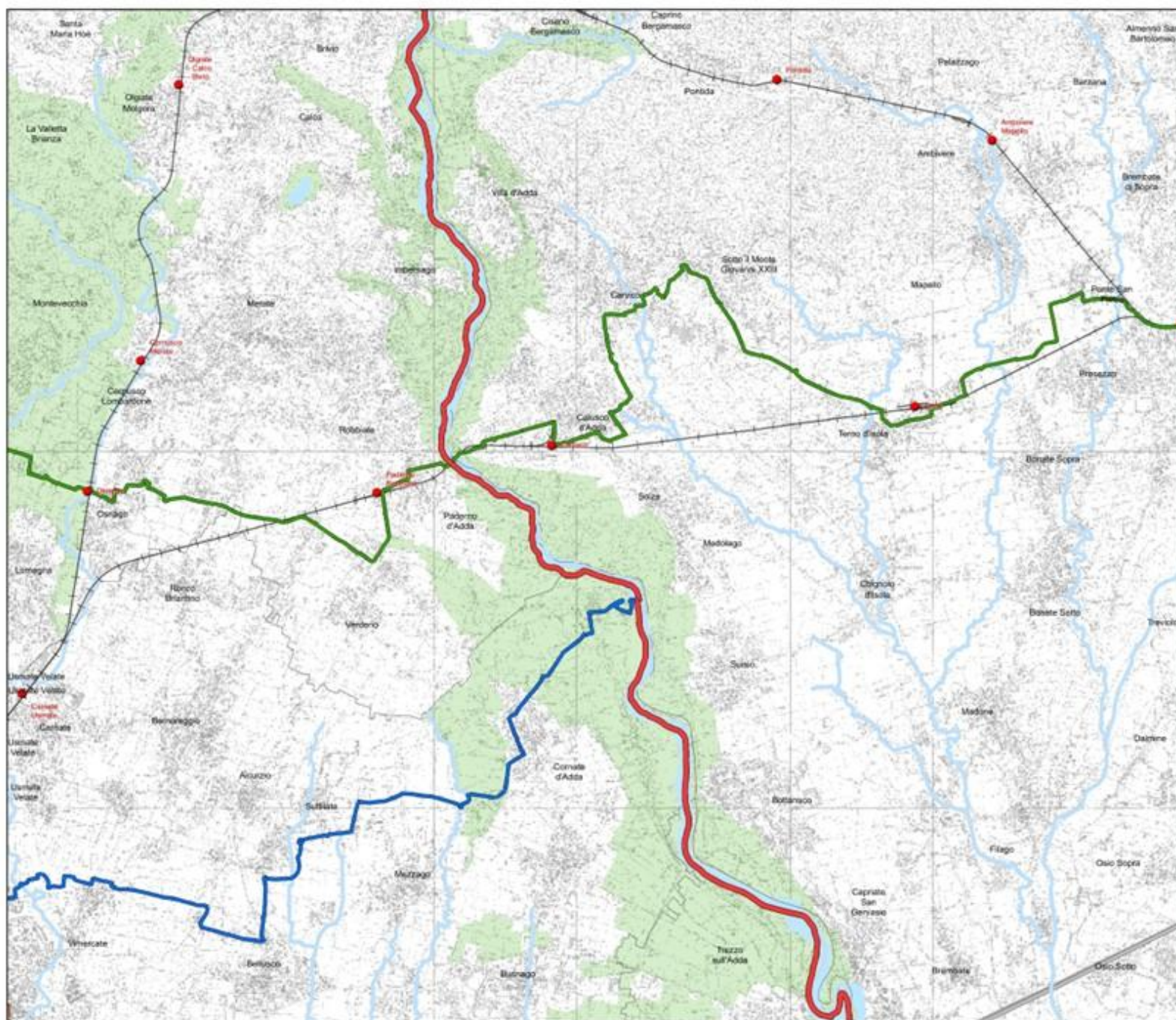


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 12/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

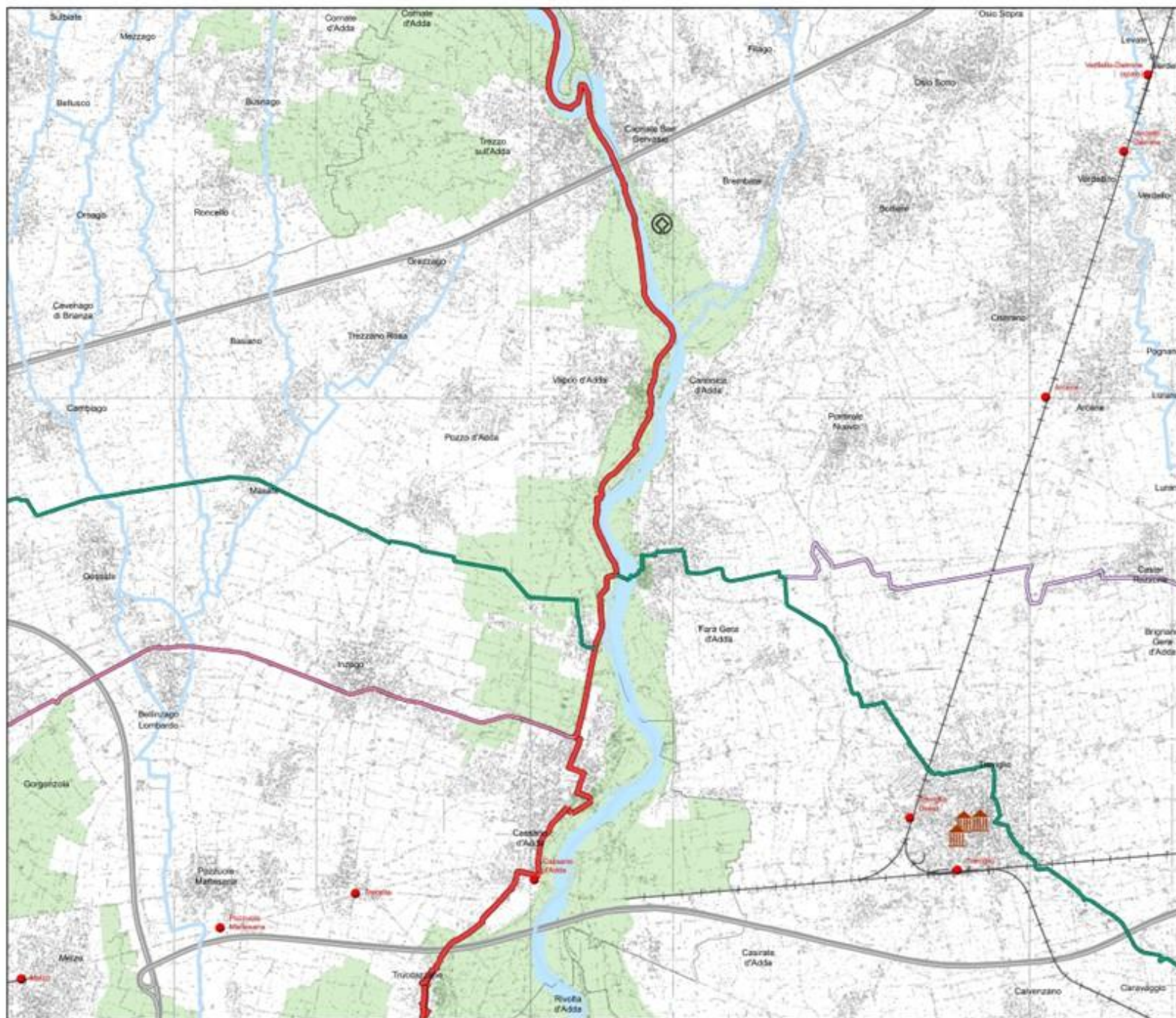


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 13/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

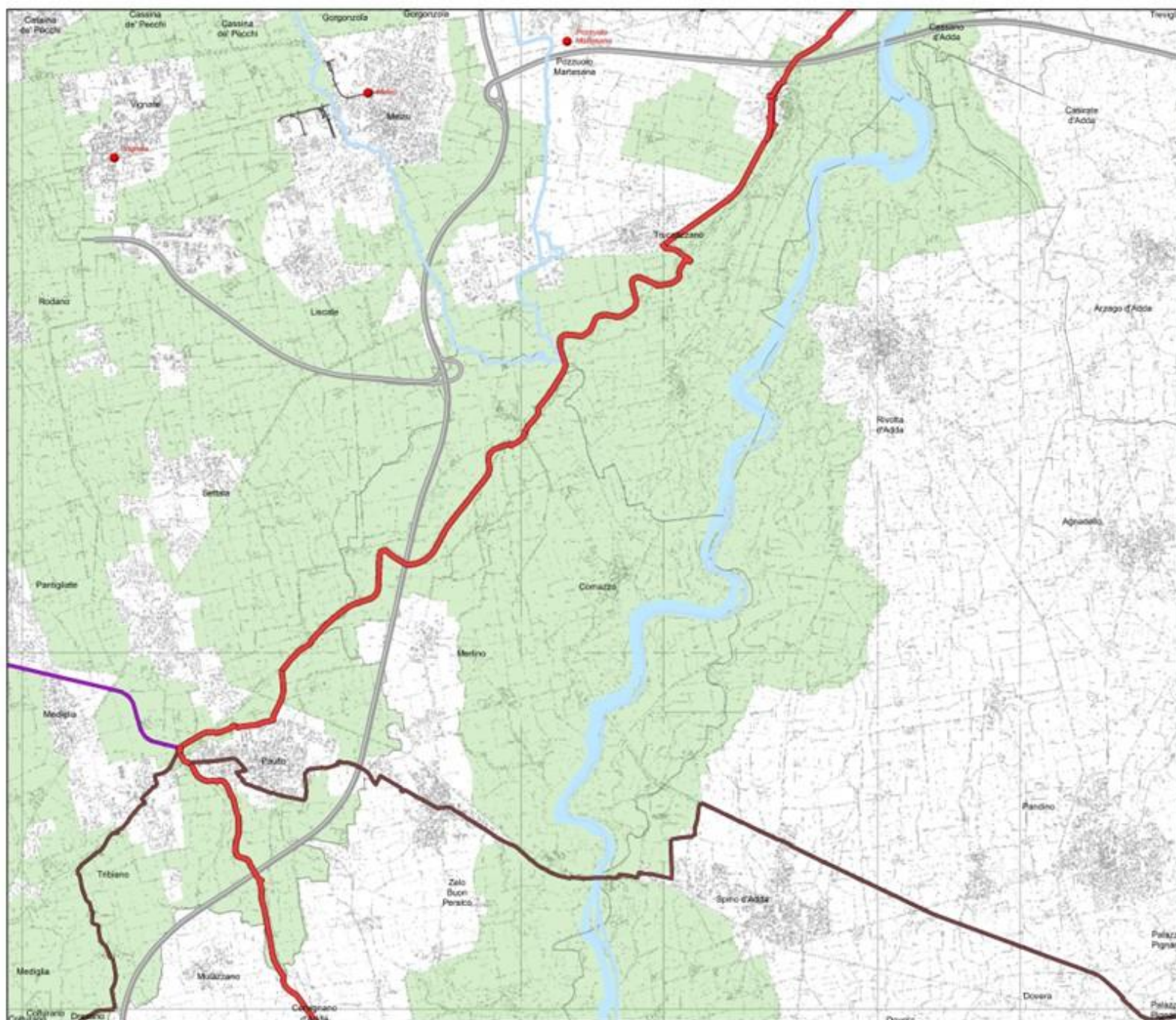


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 14/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

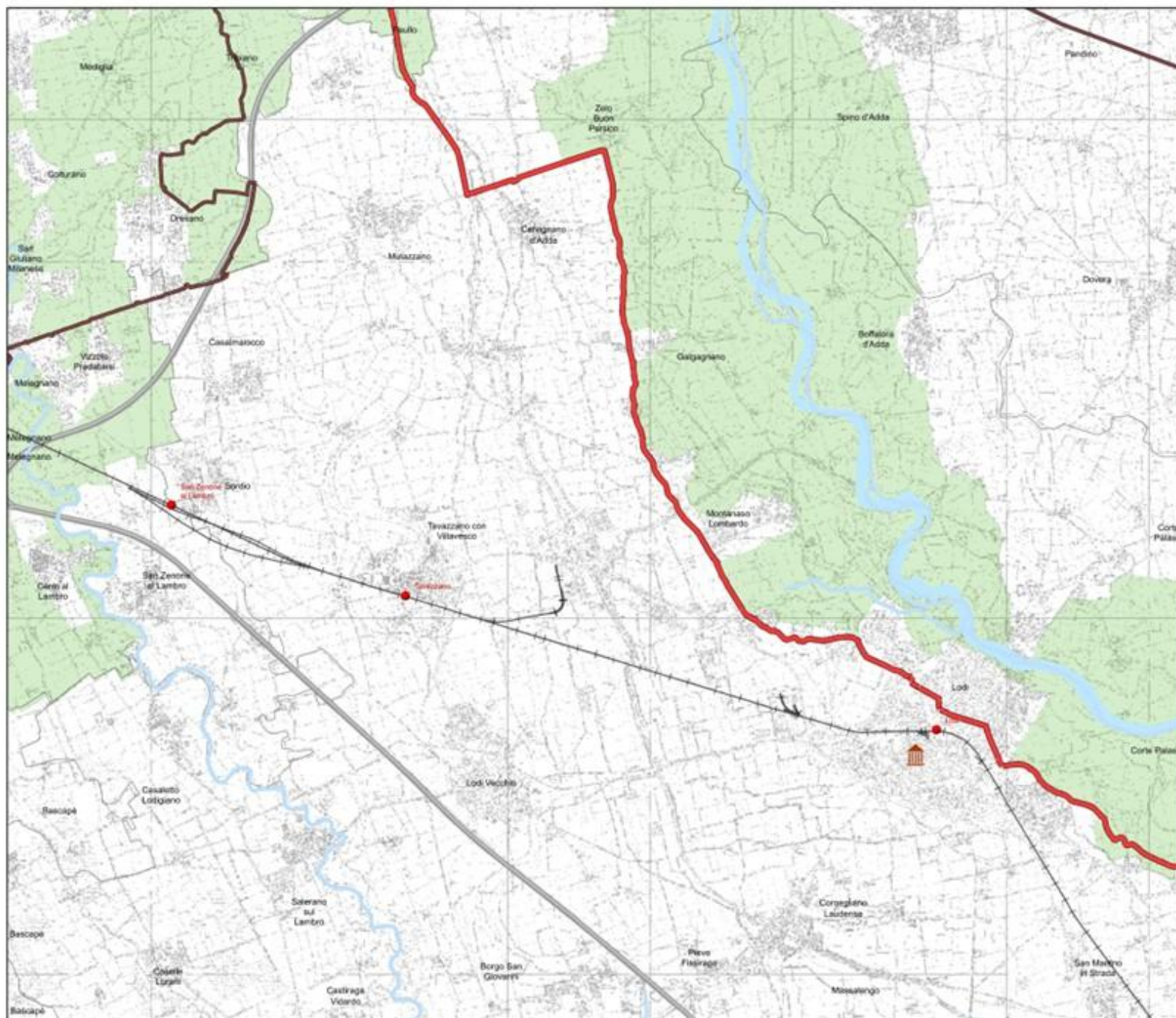


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 15/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

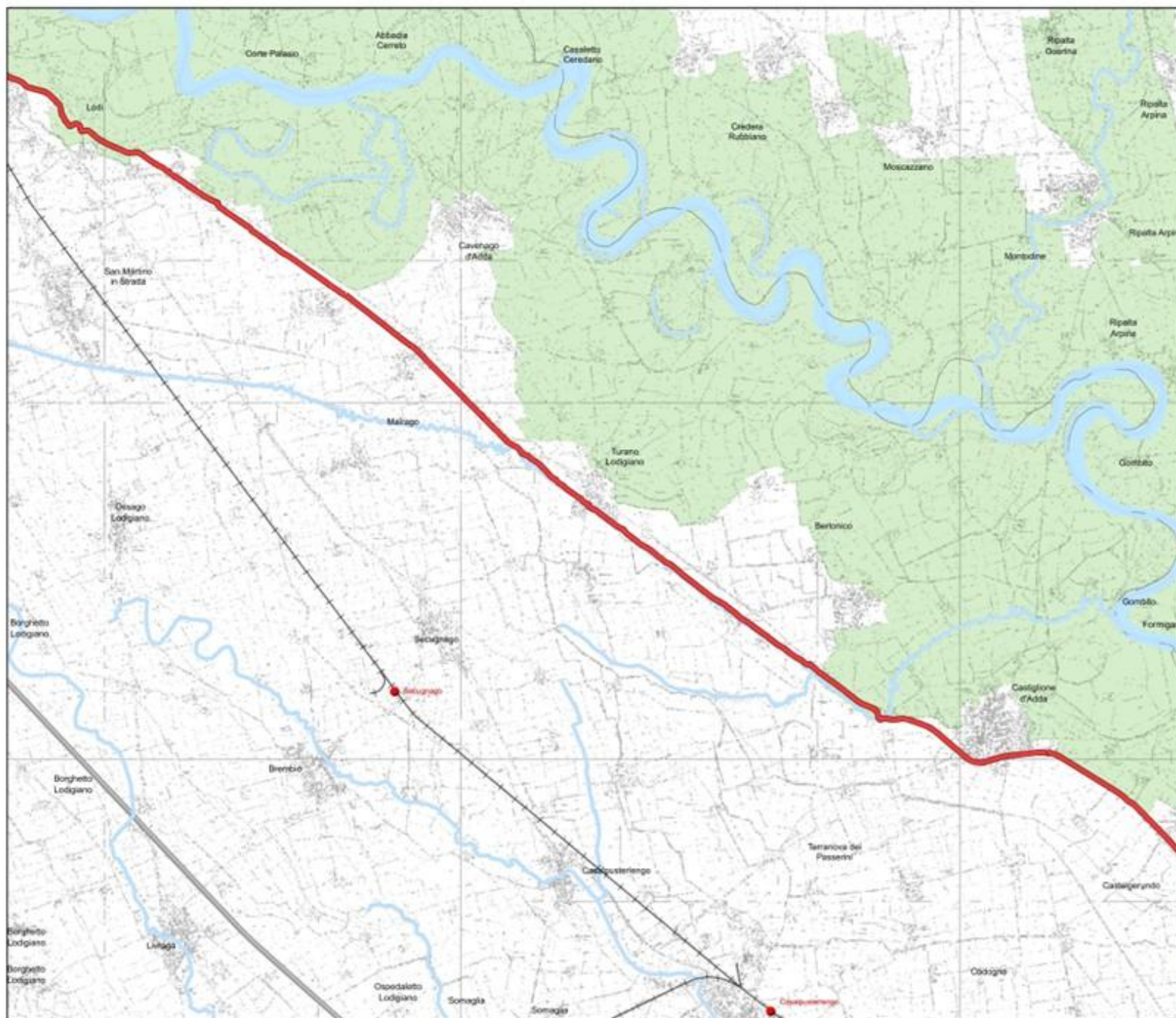


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 16/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

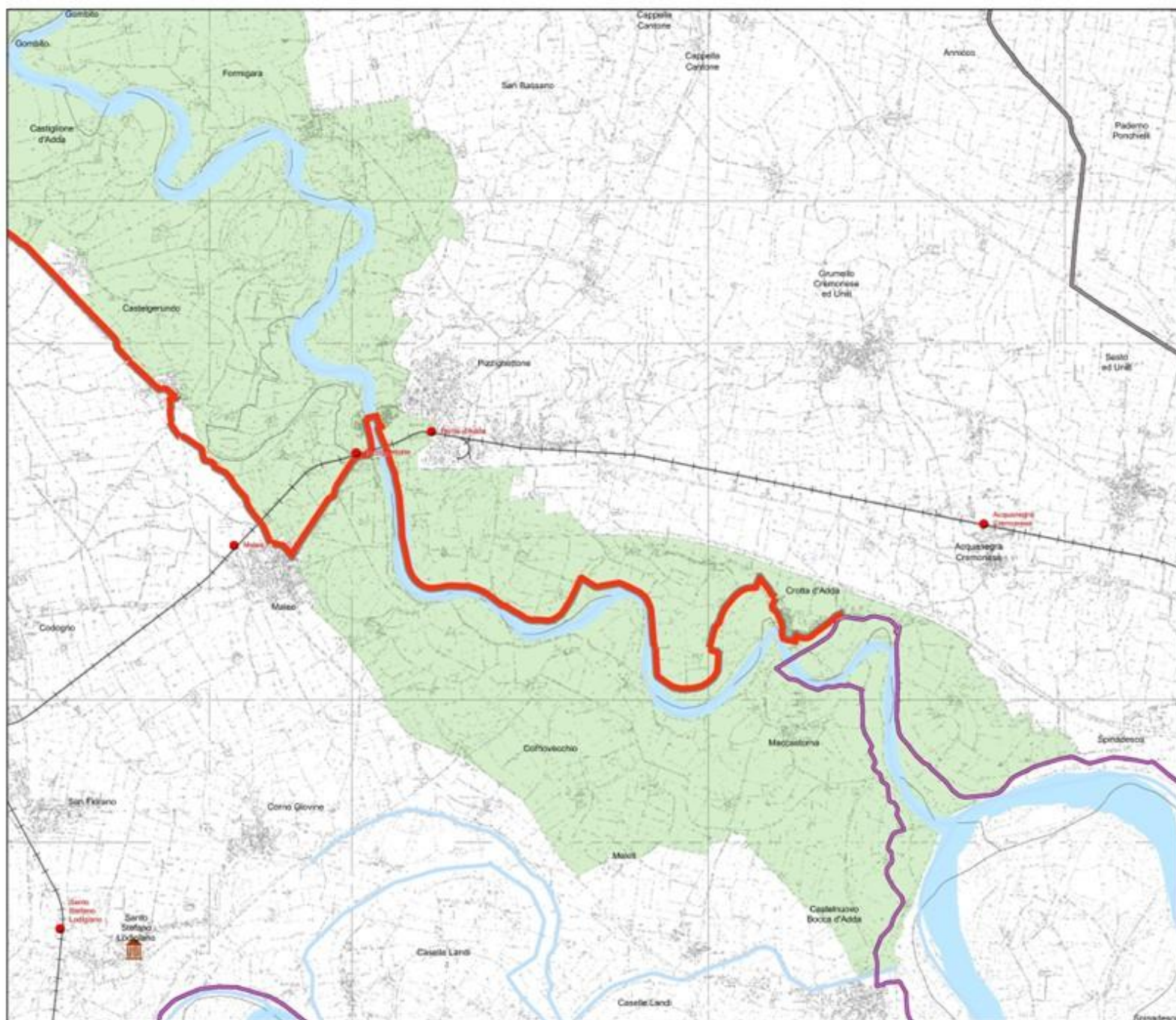


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 17/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 4 **Brescia-Cremona**

LUNGHEZZA: 64 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Brescia, Cremona

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Brescia, Robecco-Pontevico, Cremona

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Brescia	PEDEMONTANA ALPINA	02
Brescia	VILLORESI	06
Pontevico	OGLIO	12
Cremona	RISAIE	10



Situato nel cuore della pianura padana, il percorso “Brescia – Cremona” ha un andamento nord-sud e ripercorre l'antico Cardo Massimo. Partendo dalla stazione FS di Brescia il percorso attraversa la zona urbana sud di Brescia e si immette sulla via Flero. Attraversato l'abitato di Flero, il percorso incontra sulla destra una deviazione nei campi e brevi e lievi salite sull'altura del Monte Netto, all'interno dell'omonimo parco agricolo regionale. Terminate le salite, una rapida discesa accompagna il percorso nel cuore antico di Capriano del Colle e, lasciandolo alle spalle, prosegue fino alla deviazione sulla destra per Corticelle. Seguono tratti su strade comunali e campestri sterrate lungo il Mella.

Superato Offlaga, il percorso continua su strada asfaltata nei campi e, oltre Faverzano, l'attraversamento della SP BS668 “Lenese” è garantito da un sottopasso. Il percorso prosegue tra strade sterrate e asfaltate, passa l'abitato di Cadignano e si addentra nel Parco del fiume Strone, raggiunge Ponteviso, ultimo comune bresciano di quest'itinerario. Qui attraversa l'Oglio, si addentra nel territorio cremonese percorrendo la SS 45bis, sprovvista in alcuni tratti di un collegamento protetto. Il percorso termina nel piazzale della stazione ferroviaria di Cremona.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Brescia	Brescia
06	Villoresi	Brescia	
12	Oglio	Ponteviso	
10	Risaie	Cremona	Cremona


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Brescia	AV Venezia-Milano-Torino	Pedemontana Alpina
	RE3 Brescia - Iseo - Edolo	Ciclovía Alpina Valsabbia
	R3 Brescia – Iseo - Breno	Brescia - Mantova

PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Robecco-Ponteviso	S31 Brescia - Iseo	Oglio
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
	R4 Brescia – Treviglio - Milano	
	R1 Bergamo - Brescia	
	R5 Brescia-Cremona	
	R8 Brescia – Parma	
	R Brescia – Verona	
Cremona	R5 Brescia - Cremona	Ciclovía Turistica Nazionale VenTo Via delle Risaie
	RE11 Mantova-Cremona-Codogno-Milano	
	R5 Brescia - Cremona	
	R6 Cremona – Treviglio	
	R39 Codogno - Cremona	
	R40 Cremona - Mantova	
	R Cremona - Fidenza	


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Centri di potere e culto nell'Italia Longobarda	Brescia


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Oglio Nord	Ente del Parco dell'Oglio Nord	

 RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Torbiere di Marcaria	Marcaria	Parco Oglio Sud	Zona palustre caratterizzata da diversi bacini, derivanti dall'attività di estrazione della torba

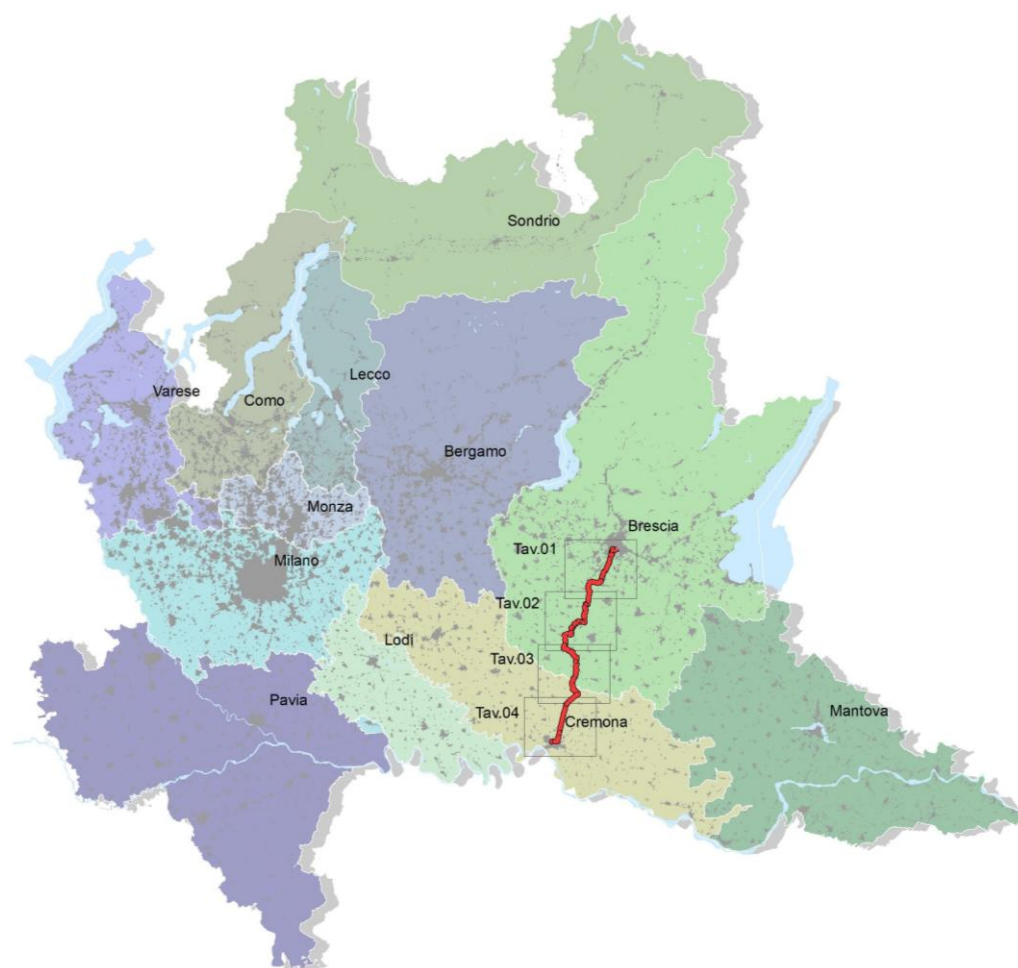
 PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco delle Colline di Brescia	Bovezzo, Brescia, Collebeato, Cellatica, Rodengo Saiano	Convenzione tra Comuni
Parco Agricolo della Collina di Castenedolo	Castenedolo	Comune di Castenedolo
Parco delle Cave Buffalora e San Paolo	Brescia	Comune di Brescia

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE SIC – ZSC – ZPS	COMUNI INTERESSATI
Spiaggioni Di Spinadesco ZSC	Crotta d'Adda, Spinadesco
Spinadesco ZPS	Cremona, Crotta d'Adda, Spinadesco

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Itinerario Del Tiepolo	Verolanuova (BS)
Circuito delle Città Murate	Cremona
Museo Verticale del Torrazzo di Cremona	
Museo Civico Ala Ponzone	
Museo Archeologico San Lorenzo	
Museo Civico di Storia Naturale	
Biblioteca Statale di Cremona	
Museo della Civiltà Contadina Cascina "Il Cambonino Vecchio"	

 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Montichiari	Museo Luigi e Piero Lechi	Museo d'Arte
	Museo Demologico Giacomo Bergomi	Museo Demologico Giacomo Bergomi
Magasa	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo Territoriale Etnografico della Valvestino
Brescia	Museo Civico di Scienze Naturali	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica Specola Astronomica CIDNEA
	Civici Musei di Arte e Storia	Museo Composito Capitolium
	Museo Giovanni Piamarta	Casa Museo Giovanni Piamarta
	Civici Musei di Arte e Storia	Museo Composito Pinacoteca Tosio Martinengo

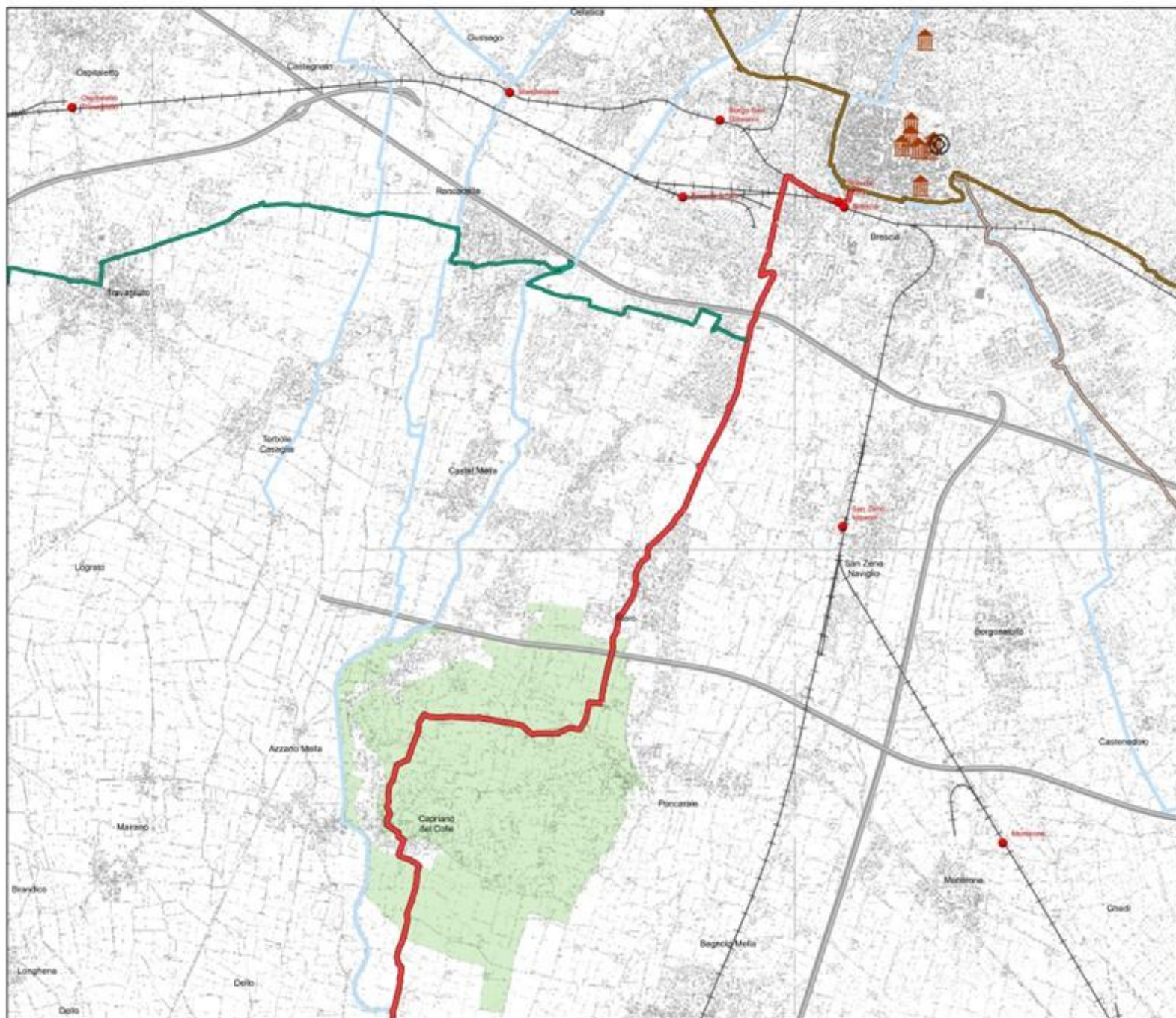
 SISTEMA MUSEALE		
	Civici Musei di Arte e Storia	Museo Composito Museo del Risorgimento
	Civici Musei di Arte e Storia	Museo Composito Museo delle Armi 'Luigi Marzoli'
	Civici Musei di Arte e Storia	Museo Composito Santa Giulia - Museo della Città
Ceto	Museo Didattico della Riserva Naturale e Incisione Rupestri Ceto, Cimbergo e Paspardo	Museo archeologico all'aperto
Castel Goffredo	MAST	Museo Territoriale MAST Castel Goffredo



Percorso 4

Brescia - Cremona

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

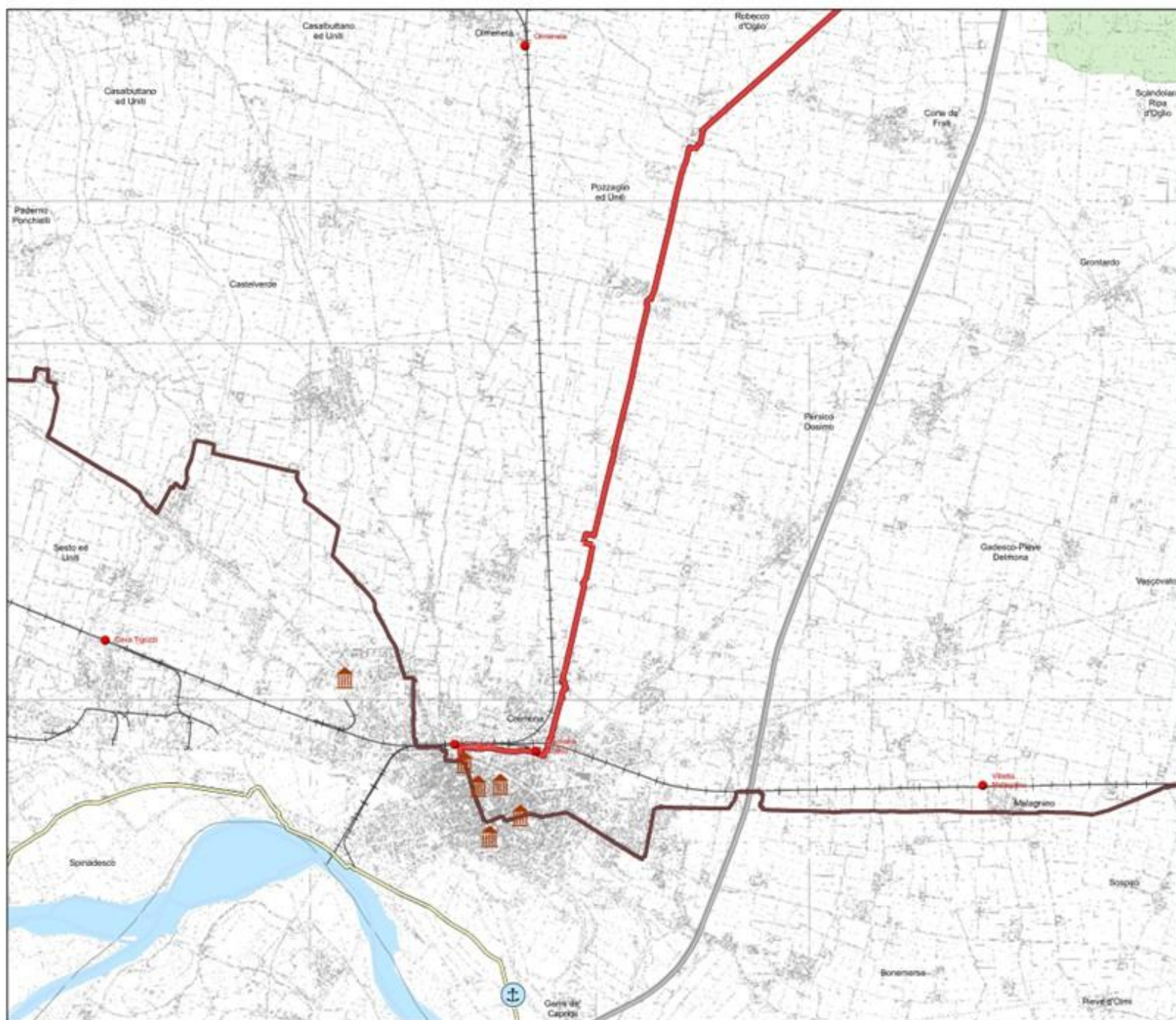


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



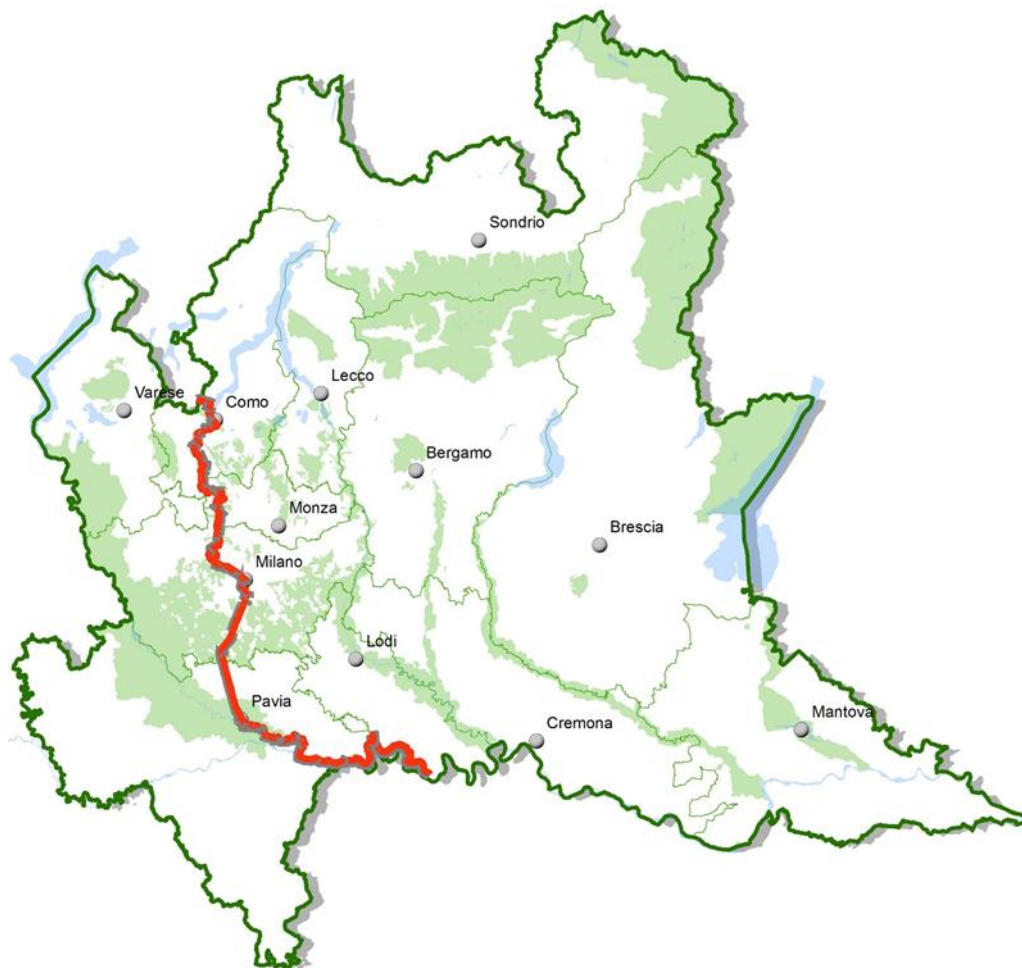
Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 5 **Via dei Pellegrini**



LUNGHEZZA: 186 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Como, Monza Brianza, Milano, Pavia, Lodi

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Como, Lomazzo, Garbagnate, Parco delle Groane, Rho Fiera, Milano Cadorna, Pavia, Orio Litta
- **Località attracco Lago Como:** Como, Tavernola, Cernobbio
- **Località attracco idrovie:** Scodellino

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Pavia	TICINO	01
Villaguardia, Grandate, Camerlata	PEDEMONTANA ALPINA	02
Garbagnate Milanese	VILLORESI	06
Milano	LAMBRO	15
Binasco, Casarile	VIA DELLE RISAIE	10
Milano, Pavia	VENTO	08
Pavia	VIA DEL MARE - VIA DEL SALE	13
Pavia	LOMELLINA (PAVIA-AOSTA)	25

Il percorso “Via dei Pellegrini” è la parte lombarda dell’itinerario della rete EuroVelo 5 “Via Romea Francigena” (Londra-Roma-Brindisi) e della rete ciclabile nazionale BicItalia 3 (Como-Brindisi).

Il percorso nasce a nord, dove si connette alla rete nazionale svizzera a Chiasso, attraversa la città di Como e si sovrappone per un breve tratto al percorso “Pedemontana Alpina” nei Comuni di Grandate e Villaguardia.

Il percorso prosegue poi verso sud, attraversando il parco del Lura, dove si sovrappone per un breve tratto al percorso “Greenway Pedemontana” e, a sud di Rovellasca, piega verso est verso il Parco delle Groane. Da qui attraversa il Parco con andamento nord-sud fino a Garbagnate, per proseguire fino alla Stazione MM1 Rho-Fiera e del Passante Ferroviario. Entrando a Milano prosegue lungo la Via Gallarate, Viale Certosa e Corso Sempione, per poi costeggiare il Parco fino alla Via XX Settembre, che percorre fino a Piazza Conciliazione dove imbocca Porta Vercellina e Viale Papiniano fino alla Darsena.

Il percorso prosegue quindi lungo il Naviglio Pavese, sovrapponendosi alla Ciclovía Turistica Nazionale VenTo, attraversa Pavia e raggiunge San Rocco al Porto (LO) per poi dirigersi verso Piacenza dopo aver attraversato il nuovo ponte sul Po.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Pavia	Pavia
02	Pedemontana Alpina	Villaguardia, Grandate, Camerlata	Como
06	Villoresi	Garbagnate Milanese	CM Milano
15	Lambro	Milano	
10	Via delle Risaie	Binasco, Casarile	
08	VenTo	Milano, Pavia	
13	Via del Mare - via del Sale	Pavia	Pavia
25	Lomellina (Pavia-Aosta)	Pavia	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Como	R17 Como-Saronno-Milano	Pedemontana Alpina
	R18 Como - Molteno - Lecco	
	RE80 Locarno-Chiasso-Como-Milano	
	EC Milano-Zurigo	
	S10 Como S. Giovanni - Chiasso - Bellinzona	
	S11 Chiasso - Como S. Giovanni – Milano - Rho	
	S40 Como San Giovanni-Mendrisio-Varese FS	
Lomazzo	R17 Como-Saronno-Milano	Greenway Pedemontana
Garbagnate Parco delle Groane	S1 Saronno-Milano Passante-Lodi	Villoresi
	S3 Saronno-Milano Bovisa-Milano Cadorna	
	S13 Pavia-Milano Passante-Garbagnate Milanese	
Rho Fiera	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	Lambro
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	
	R21 Luino - Gallarate - Milano	
	R23 Domodossola-Arona-Gallarate-Milano	
	RE4 Domodossola-Milano	
	RE5 P. Ceresio-Varese-Gallarate-Milano	
	RV Milano-Torino	
	AV Torino-Milano-Venezia	
Milano Cadorna	S3 Saronno-Milano Bovisa-Mi Cadorna	Navigli


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
	S4 Camnago-Milano Bovisa-Mi Cadorna	
	RE 54 Malpensa – Milano Cadorna	
	RE1 Laveno-Varese-Saronno-Milano	
	R17 Como-Saronno-Milano	
	R16 Asso-Milano	
	R22 Laveno-Varese-Saronno-Milano	
	R27 Novara-Saronno-Milano	
Pavia	R33 Pavia - Voghera	Ticino Ciclovía Turistica Nazionale VenTo Via del Mare - Via del Sale Lomellina (Pavia - Aosta)
	R35 Pavia – Torre Beretti - Alessandria	
	R36 Pavia – Mortara - Vercelli	
	R37 Pavia – Codogno	
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	
	RV Genova-Milano	
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate Milanese	
	R34 Stradella - Pavia - Milano	
Orio Litta	R37 Pavia-Codogno	Ciclovía Turistica Nazionale VenTo


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
------	-------------------	----------	--------------	-----------

Como

Como
Tavernola
Cernobbio

Tutte le linee

Trasporto biciclette

Gestione
Governativa laghi
Maggiore, di
Garda e di Como


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI

IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Naviglio Grande - Darsena di Milano	Scodellino	Trasporto bicicletta su richiesta	Navigami


MONUMENTI NATURALI

MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Garzaia della Cascina Villarasca	Comune di Rognano


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Santa Maria delle Grazie e Cenacolo	Milano


PARCHI REGIONALI e NATURALI

ENTE GESTORE	PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Consorzio di gestione del Parco delle Groane	Parco delle Groane	Parco Naturale delle Groane
Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale della Valle del Ticino
Consorzio Parco Spina Verde di Como	Parco Spina Verde	Parco Naturale della Spina Verde di Como

Provincia di Milano

Parco Agricolo Sud Milano

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Garzaia della Carola	San Genesio ed Uniti	Provincia di Pavia	L'umidità del suolo del suolo, legata alla superficialità della falda acquifera, ha consentito il mantenimento di un bosco di Ontano nero tipico. La Riserva ospita una garzaia abbastanza consistente, con diverse specie di ardeidi, ma la presenza di coppie nidificanti è variabile per le ripetute manomissioni dell'ambiente naturale.

RISERVE NATURALI			
Monticchie	Somaglia	Comune di Somaglia	La Riserva si sviluppa su un antico paleoalveo del fiume Po. Tutela un territorio che vede la presenza di un bosco igrofilo planiziale e una vasta area agricola, ricca di canali e sorgive. Le sue caratteristiche naturalistiche consentono la presenza di una ricca fauna, il cui particolare rilievo discende dalla presenza di un'importante garzaia con una ricca colonia nidificante di Ardeidi. Nell'area sono inoltre presenti ventisei specie di mammiferi, tra i quali la Donnola, il Tasso e la Lepre europea.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Brembiolo	Brembiolo, Brembio, Casalpusterlengo, Fombio, Somaglia	Comune di Casalpusterlengo
Parco della collina di San Colombano	San Colombano al Lambro (MI), Inverno e Monteleone (PV), Miradolo Terme (PV), Graffignana (LO), Sant'Angelo Lodigiano (LO) - capofila San Colombano al Lambro	Convenzione tra i Comuni di San Colombano al Lambro (MI), Inverno e Monteleone (PV), Miradolo Terme (PV), Graffignana (LO), Sant'Angelo Lodigiano (LO) - capofila San Colombano al Lambro

Valle del Torrente Lura	Comune di Saronno (VA), Caronno Pertusella (VA), Bregnano (CO), Cadorago (CO), Cassina Rizzardi (CO), Cermenate (CO), Guanzate (CO), Lomazzo (CO), Rovellasca (CO), Rovello Porro (CO), Garbagnate Milanese (CMM) e Lainate (CMM)	Consorzio parco del Lura
Sorgenti del Torrente Lura	Albiolo, Faloppio, Lurate Caccivio, Montano Lucino, Olgiate Comasco, Oltrona di San Mamette, Uggiate Trevano e Villa Guardia	Convenzione tra i Comuni di Albiolo, Faloppio, Lurate Caccivio, Montano Lucino, Olgiate Comasco, Oltrona di San Mamette, Uggiate Trevano e Villa Guardia.
Valle del Torrente Cosia	Como, Tavernerio, Albese con Cassano	Convenzione tra i Comuni di Como, Tavernerio - capofila - e Albese con Cassano

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE SIC – ZSC - ZPS	COMUNI INTERESSATI
Spina Verde ZSC	Capiago Intimiano, Cavallasca, Como, Drezzo, Parè, San Fermo della Battaglia
Palude di Albate ZSC	Casinate Con Bernate, Como, Senna Comasco
Boschi delle Groane ZSC	Barlassina, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Cogliate, Lazzate, Lentate sul Seveso, Misinto, Seveso, Solaro
Pineta di Cesate ZSC	Cesate, Limbiate, Garbagnate Milanese, Solaro
Garzaia di Cascina Villarasca ZPS/ZSC	Rognano
Garzaia della Carola ZPS/ZSC	San Genesio ed Uniti

RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambalò, Garlasco, Golasecca, Groppello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti
Siti riproduttivi di <i>Acipenser Naccarii</i> SIC	Linarolo, Mezzanino, Pavia, San Martino Siccomario, Valle Salimbene
Boschi di Vaccarizza ZSC	Linarolo
PO da Albaredo Arnaboldi ad Arena Po ZPS	Albaredo Arnaboldi, Arena Po, Belgioioso, Portalbera, San Cipriano Po, San Zenone Po, Spessa, Zerbolò
PO di Monticelli Pavese e Chignolo Po ZPS	Monticelli Pavese, Chignolo Po
Monticchie ZPS/ZSC	Somaglia
PO di Corte S. Andrea ZPS	Orio Litta, Senna Lodigiana
Senna Lodigiana ZPS	Guardamiglio, San Rocco Al Porto, Senna Lodigiana, Somaglia
PO di San Rocco Al Porto ZPS	San Rocco al Porto

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo archeologico Paolo Giovio	Como
Pinacoteca Civica - Como	
Museo Storico Giuseppe Garibaldi	
Casa museo del Manzoni	Milano

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo degli Strumenti Musicali	Grandate
Buccellati Milano	
Biblioteca Archeologica e numismatica	
Museo Archeologico Sutermeister	
Palazzo Litta	
Raccolta delle Stampe Bertarelli	
Archivio Storico Civico e Biblioteca Trivulziana	
Museo Popoli e Culture	
Antiquarium "Alda Levi"	
Galleria d'Arte Sacra dei Contemporanei	
Museo Arti Decorative	
Museo del Cavallo Giocattolo	Rozzano
Museo Delle Pentole Nella Storia	Noviglio
Kartell Museo	Senago
Villa San Carlo Borromeo	

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo della Tecnica Elettrica	Pavia
Museo di Mineralogia e Petrografia	
Certosa di Pavia	Certosa di Pavia
Vie d'acqua	Torrente Lura – Canale Villoresi - Naviglio Pavese
Aree verdi	Parco del Lura – Parco delle Groane (Fornaci) – Parco Nord Milano - Parco Agricolo Sud Milano

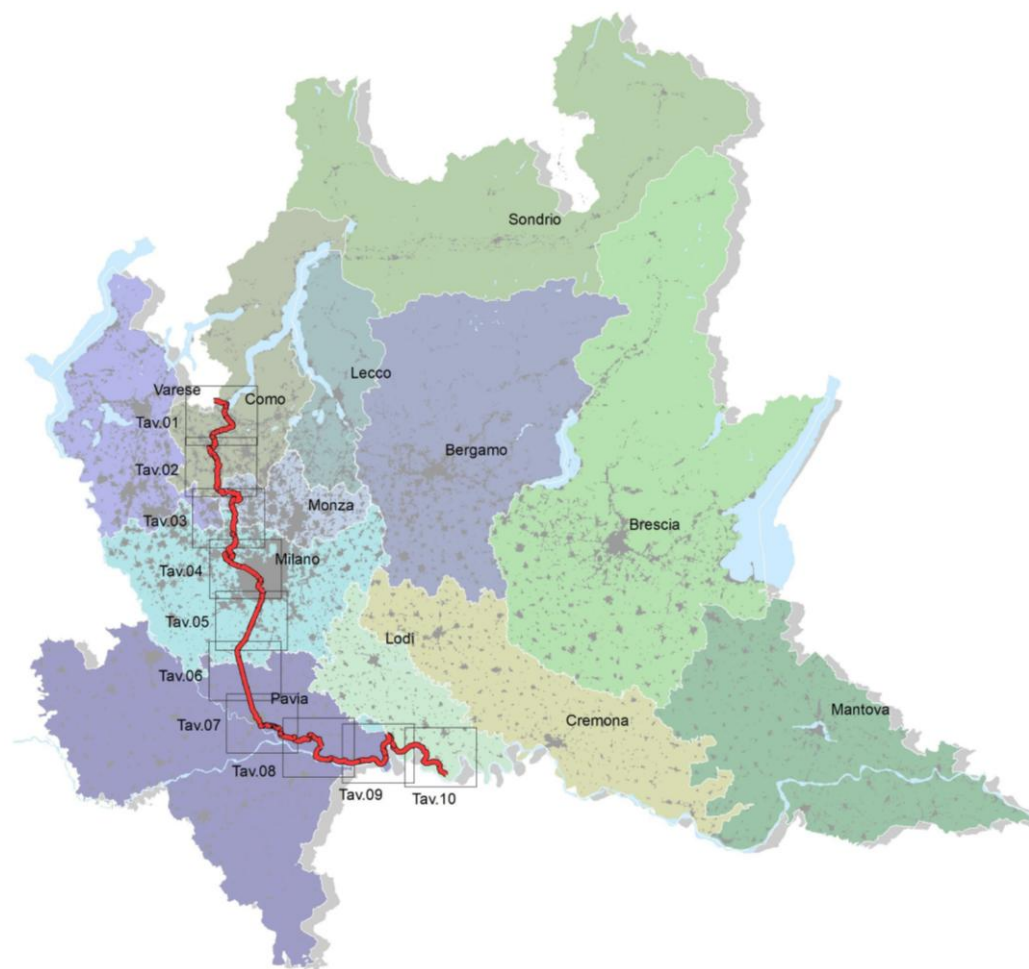

SISTEMA MUSEALE

COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Como	Musei Civici	Tempio Voltiano Museo Composito
	Musei Civici	Palazzo Giovio Museo Composito
	Musei Civici	Palazzo Olginati Museo Composito
	Musei Civici	Palazzo Volpi Museo Composito
	Museo Didattico della Seta	Museo Specializzato Didattico della Seta
	Musei Civici	Laboratorio di Archeobiologia Museo Composito
	Pinacoteca Ambrosiana	Museo d'Arte Pinacoteca Ambrosiana
	Civiche Raccolte Storiche	Museo del Risorgimento

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
	Sistema Museale di Ateneo	Sezione di storia naturale
	Sistema Museale di Ateneo	Sezione di archeologia
	Sistema Museale di Ateneo	Orto botanico
	Pinacoteca Ambrosiana	Museo d'Arte Pinacoteca Ambrosiana
Pavia	Musei Civici	Civici Musei di Pavia – Castello Visconteo
	Sistema Museale di Ateneo	Museo per la storia dell'Università
		Museo Composito Camillo Golgi
Milano	Museo Poldi Pezzoli	Casa-Museo Poldi Pezzoli
	Museo Bagatti Valsecchi	Casa-Museo Bagatti Valsecchi
	Museo Mangini Bonomi	Casa-Museo Fondazione Emilio Carlo Mangini - Museo Mangini Bonomi
	Museo Teatrale alla Scala	Museo Specializzato Teatro alla Scala - complesso
	Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci	Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo da Vinci
	Sistema Museale di Ateneo	Sezione di Mineralogia
	Sistema Museale di Ateneo	Museo della tecnica elettrica
	Sistema Museale di Ateneo	Museo di Fisica
	Sistema Museale di Ateneo	Museo di Chimica
	Musei Archeologici	Civico Museo Archeologico

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Milano	Triennale di Milano	Museo Composito
	Museo del Novecento	Museo d'Arte
	Orto Botanico di Brera	Museo Orto Botanico di Brera
	Museo Popoli e Culture	Museo Etnografico e Antropologico
	Museo Astronomico di Brera	Raccolta Museale Scienza e Tecnica
	Museo Società per le Belle Arti ed Esposizione Permanente	Museo d'Arte
	Museo del Duomo	Palazzo Reale Museo d'Arte
	Civiche Raccolte Storiche	Palazzo Morando Costume Moda Immagine
	Museo Diocesano	Museo d'Arte Diocesano di Milano
	Museo di Sant'Eustorgio	Raccolta Museale della Basilica di Sant'Eustorgio
Milano	Museo dei Cappuccini	Raccolta Museale d'Arte
	Gallerie d'Italia - Piazza Scala	Museo d'Arte
	Museo Villa Necchi Campiglio	Casa Museo
	Museo Martinitt e Stellite	Museo Composito
	Museo Louis Braille	Raccolta Museale Specializzato
	Museo delle Culture – Area Ex Ansaldo	Museo Etnografico e Antropologico
	Polo dei Musei Scientifici	Acquario e civica Stazione Idrobiologica di Milano

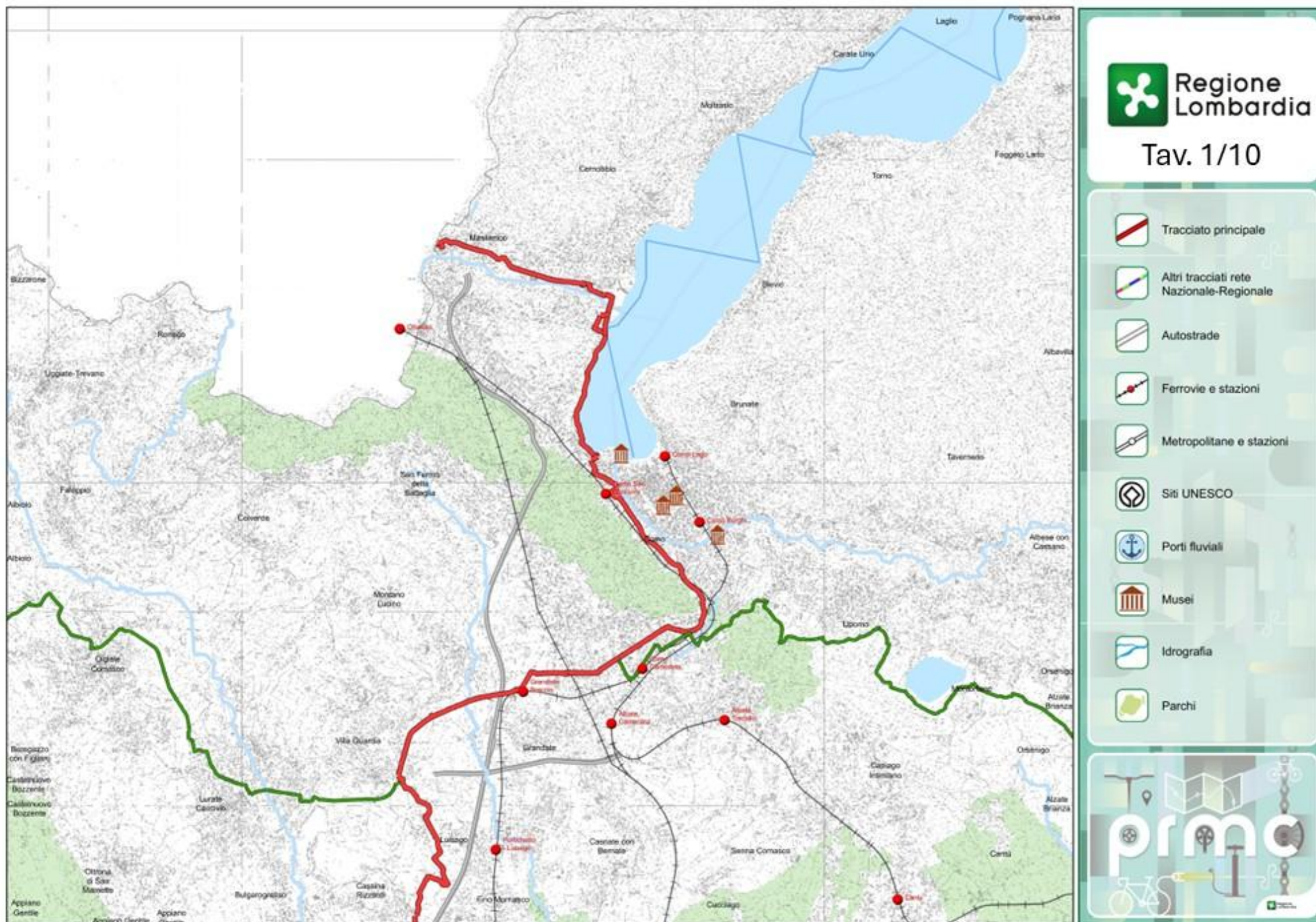
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
		Museo di Storia Naturale
		Civico Planetario di Milano

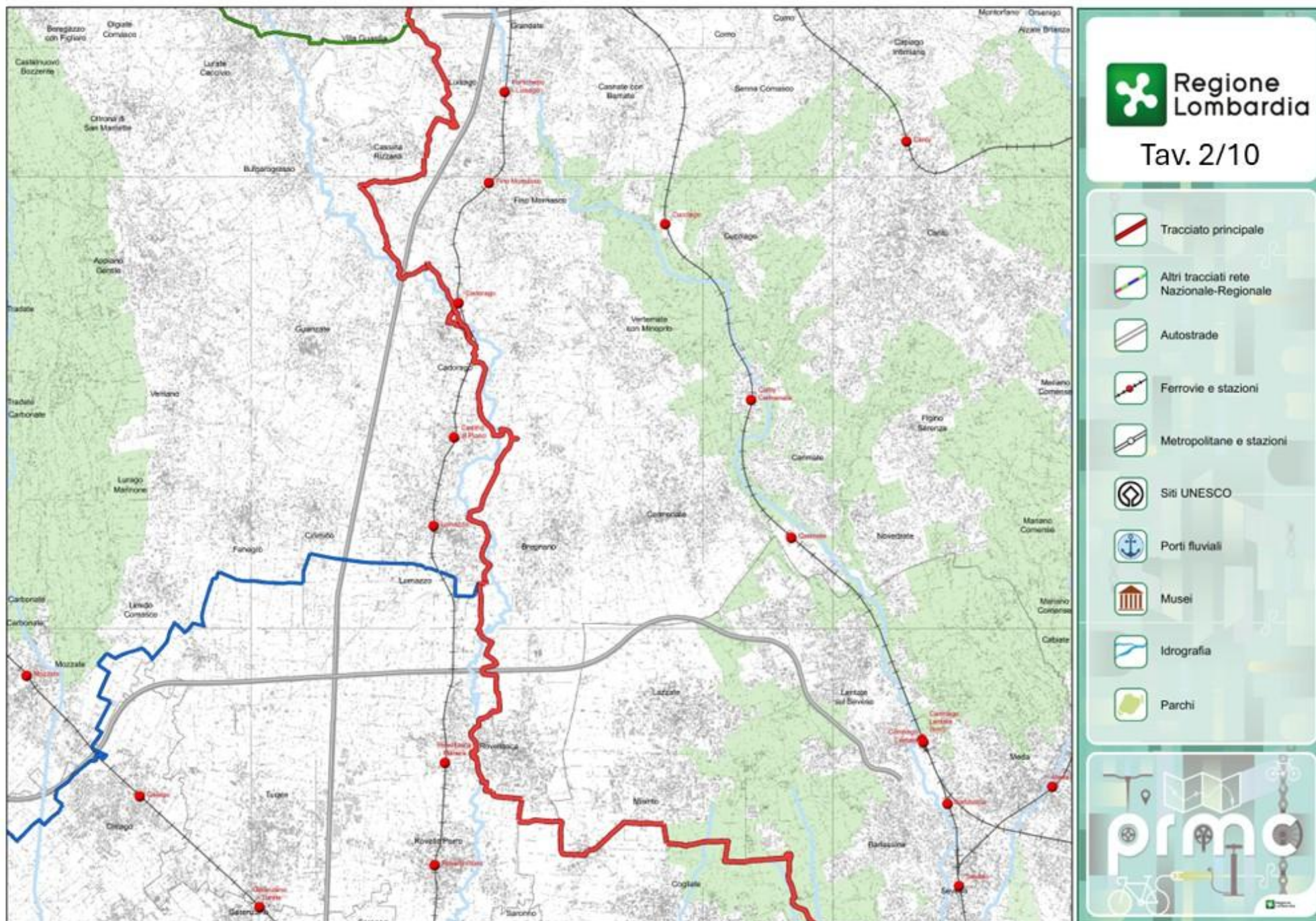


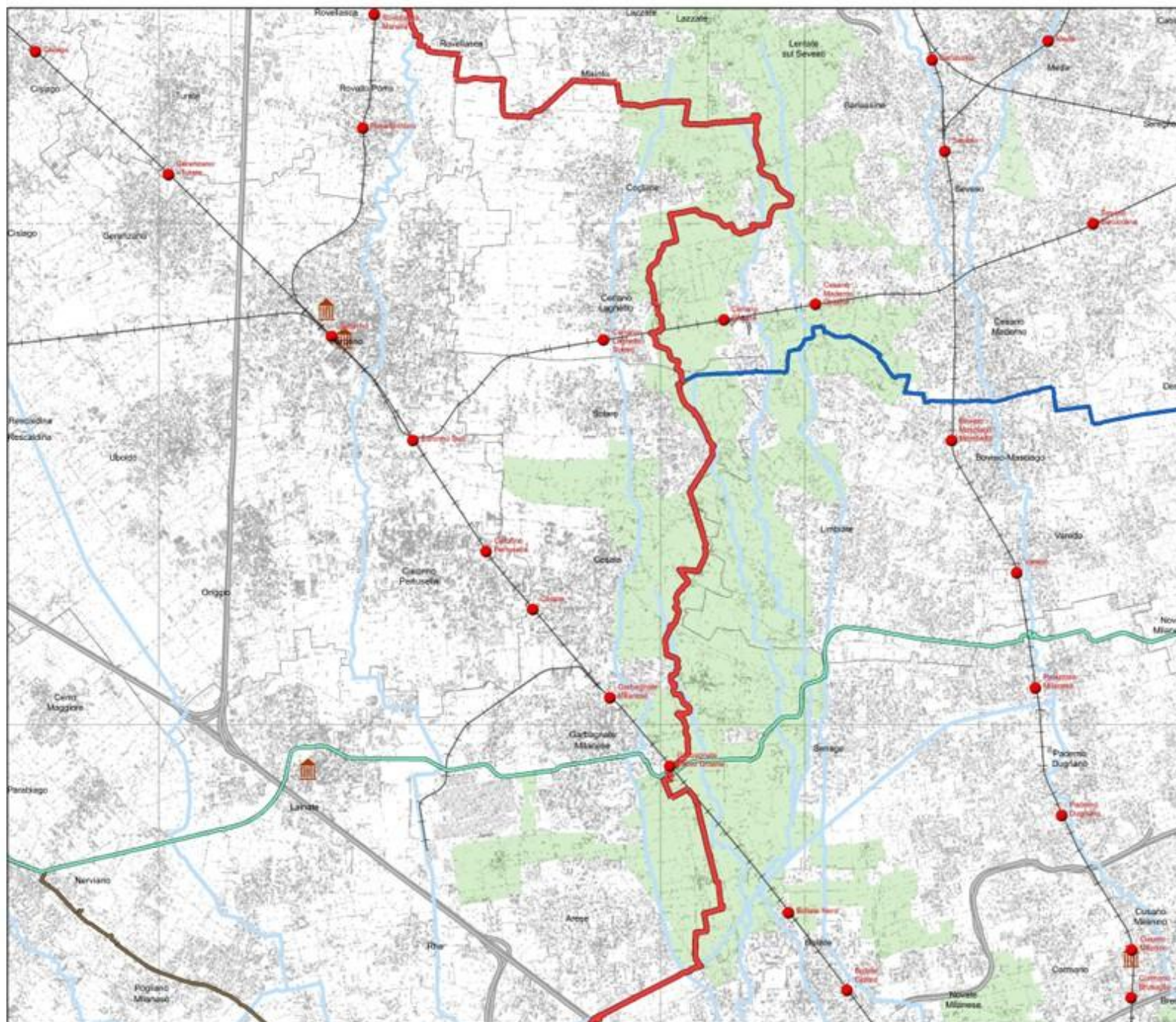
Percorso 5

Via dei Pellegrini

Corografia di inquadramento delle tavole







Regione
Lombardia

Tav. 3/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

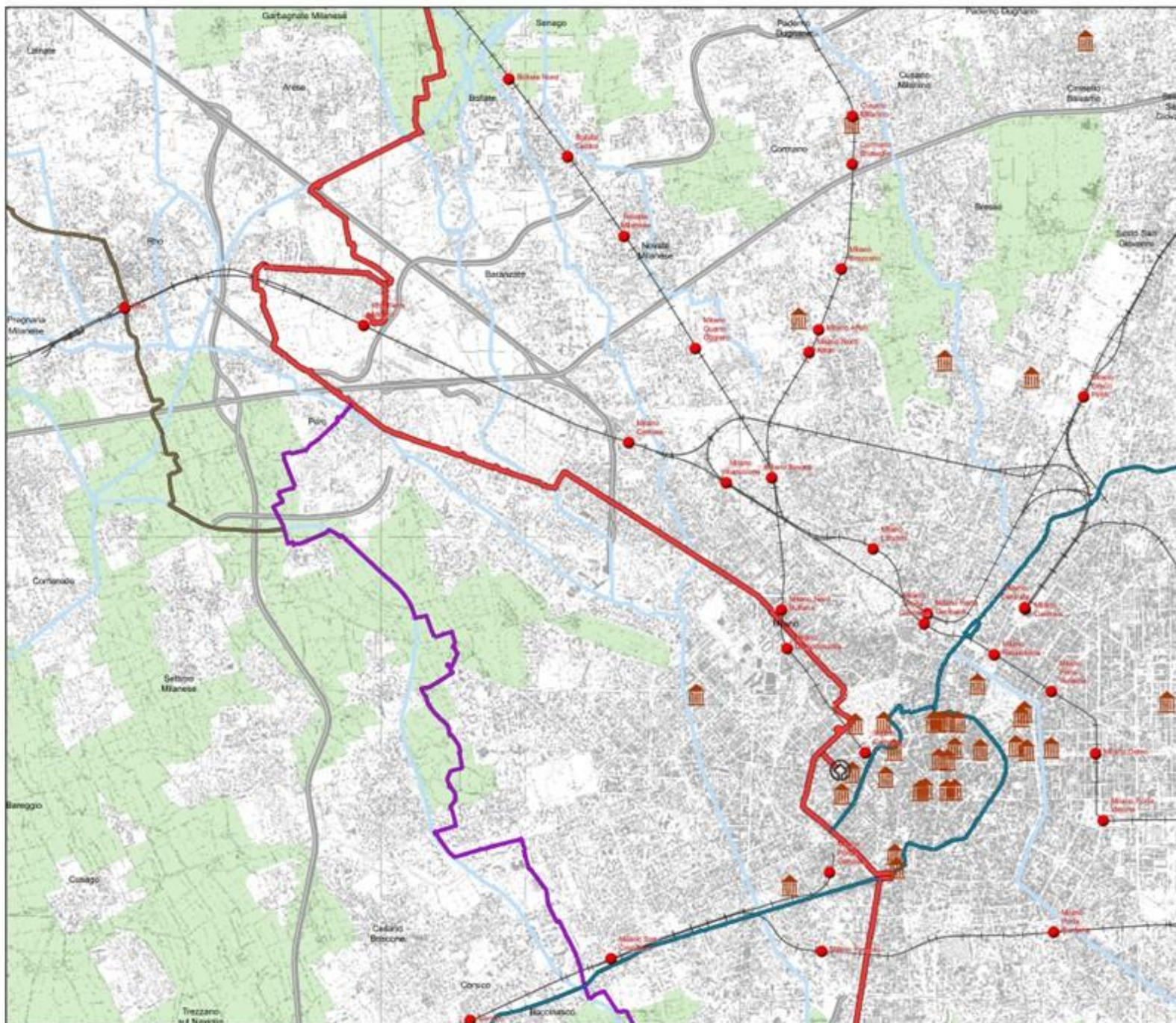


Idrografia



Parchi

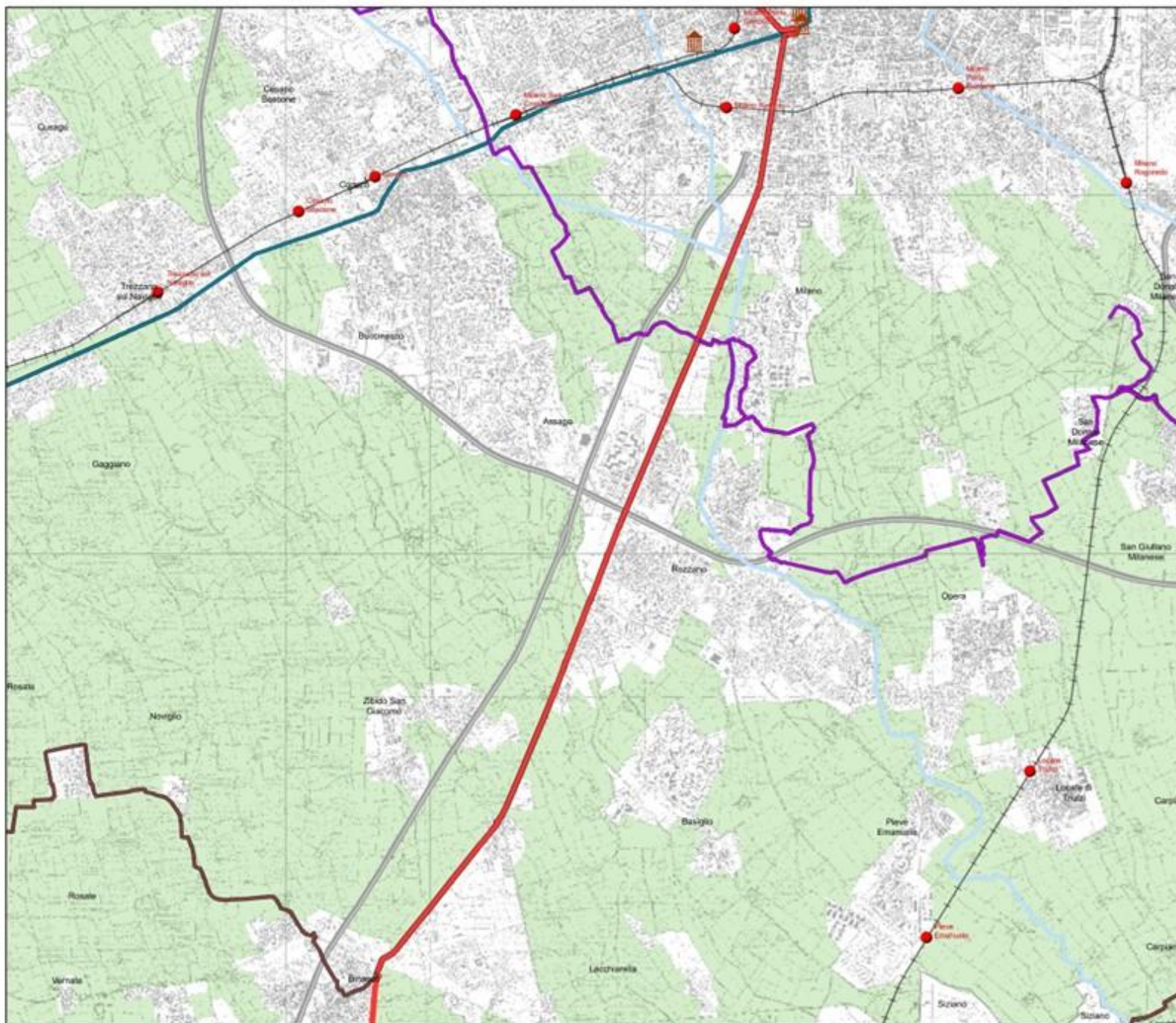




Tav. 4/10

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 5/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

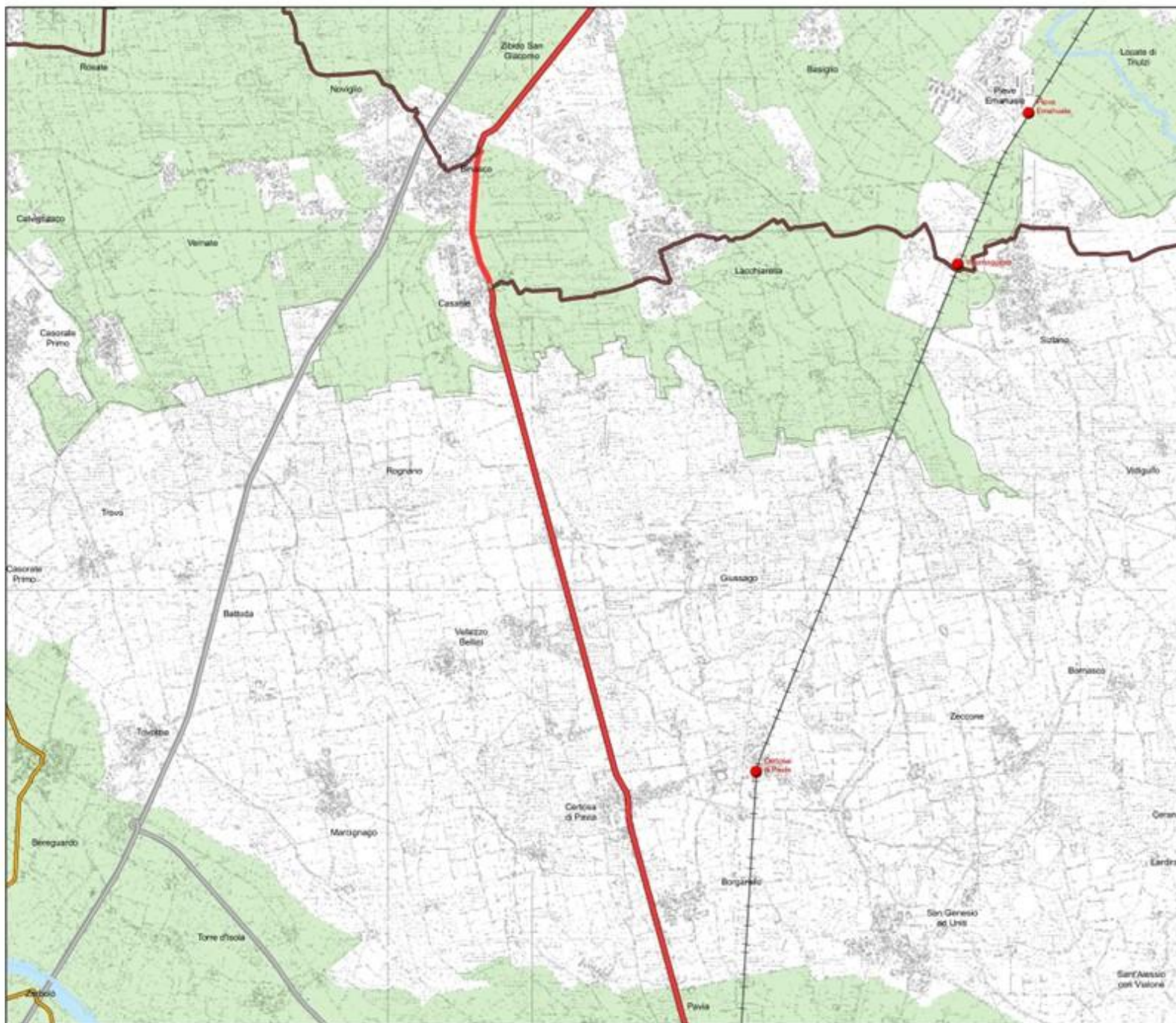


Idrografia



Parchi

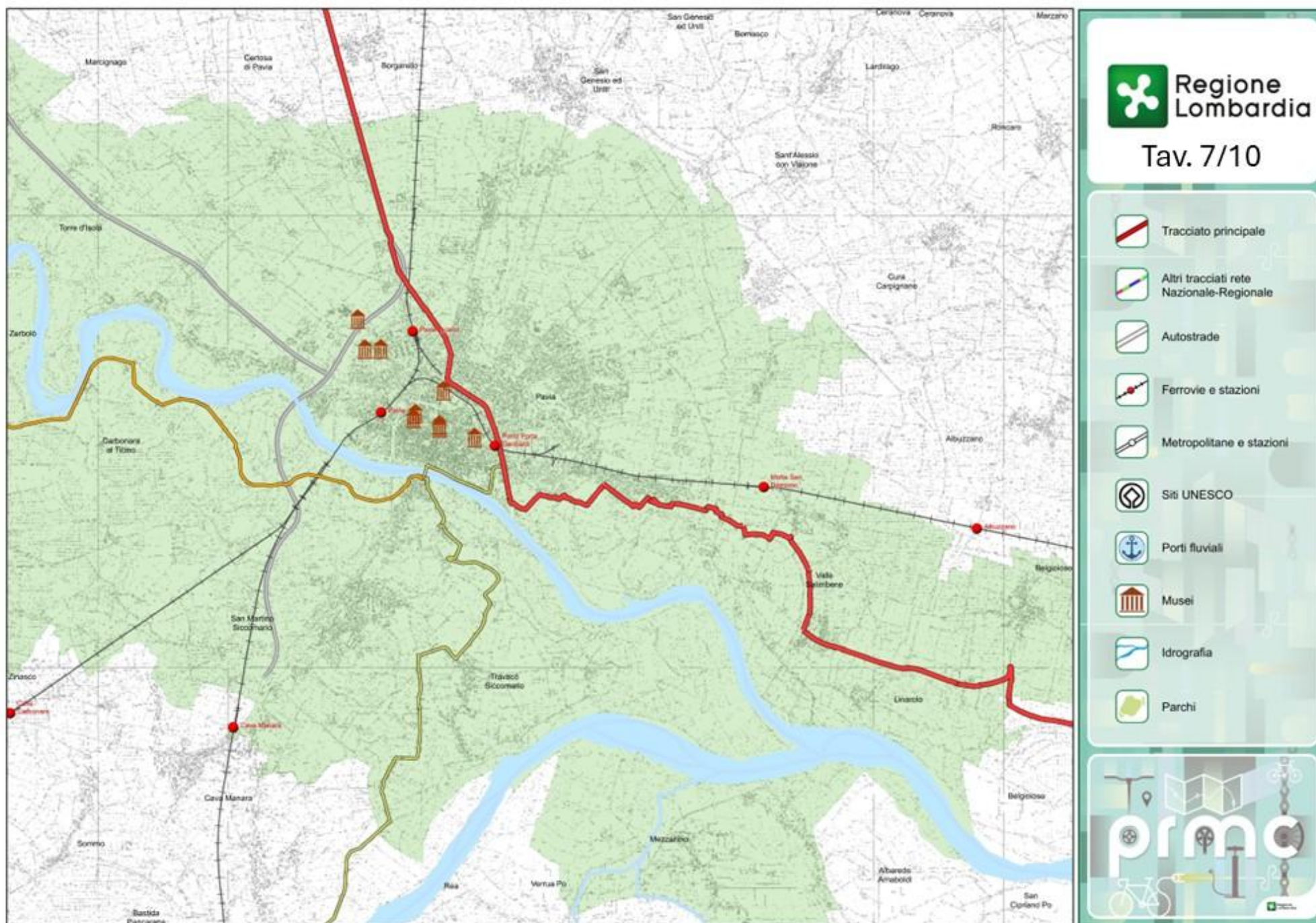


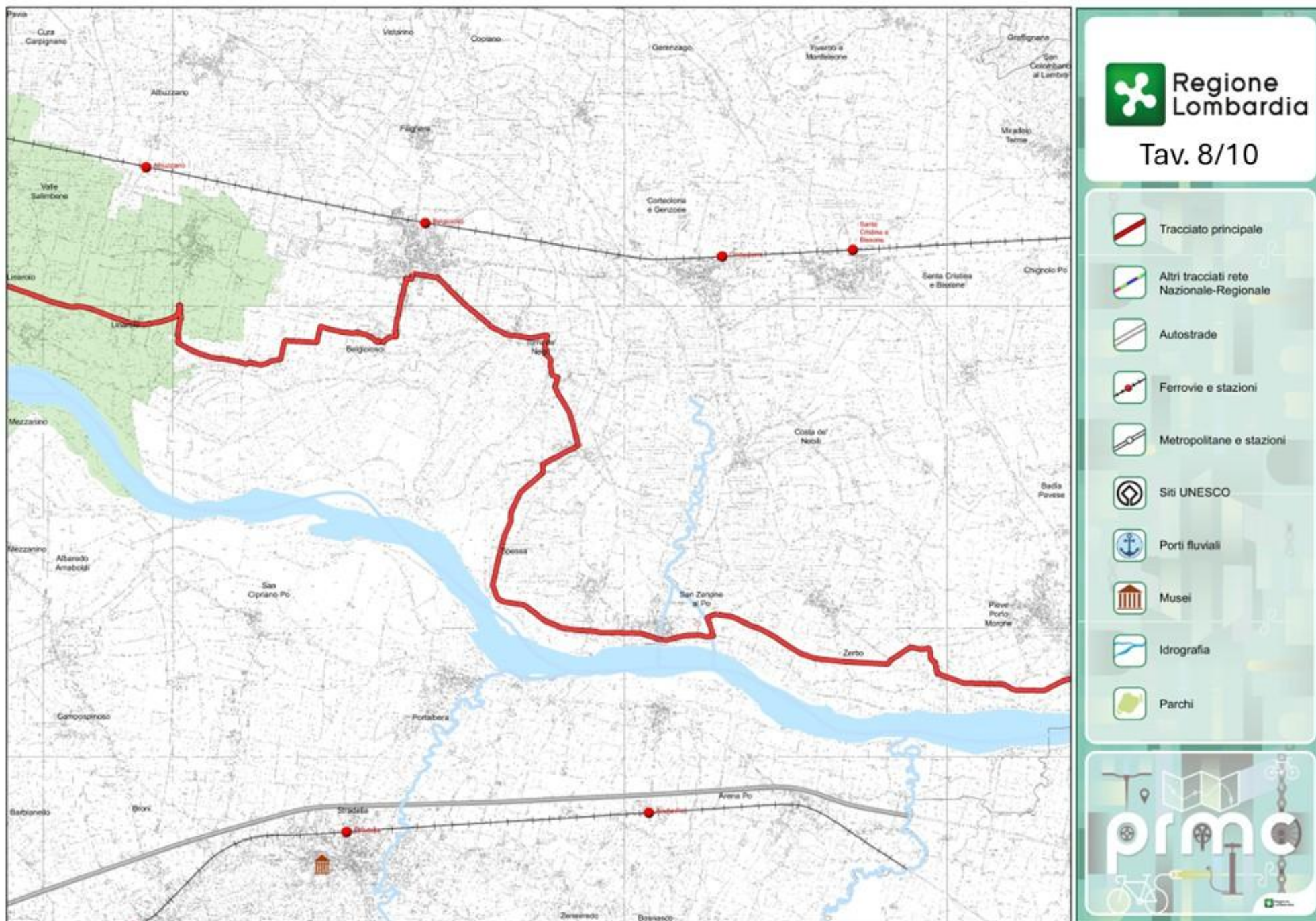


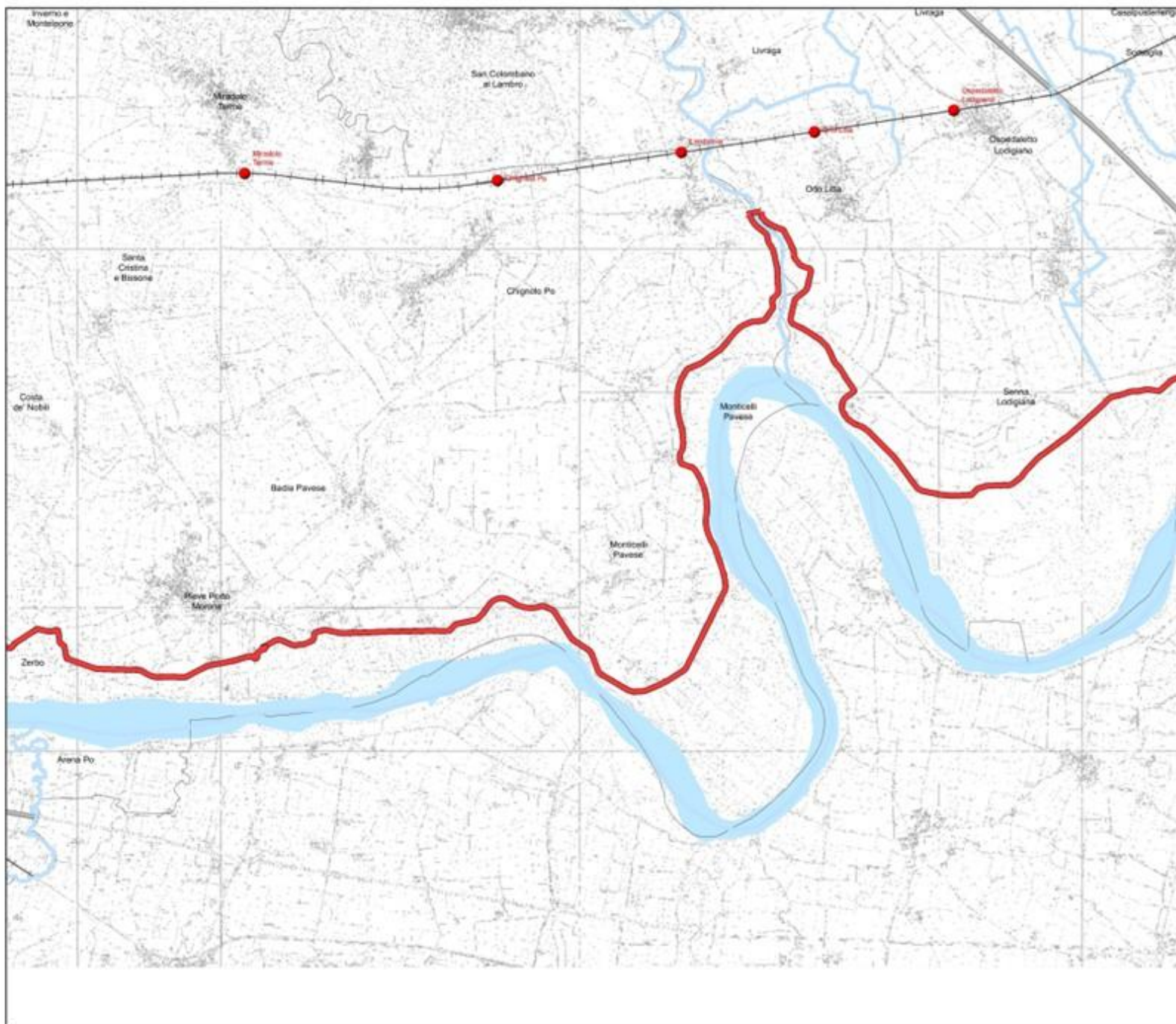
Tav. 6/10

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi

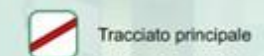




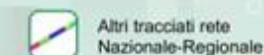




Tav. 9/10



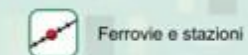
Tracciato principale



Altri tracciati rete Nazionale-Regionale



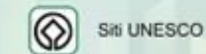
Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



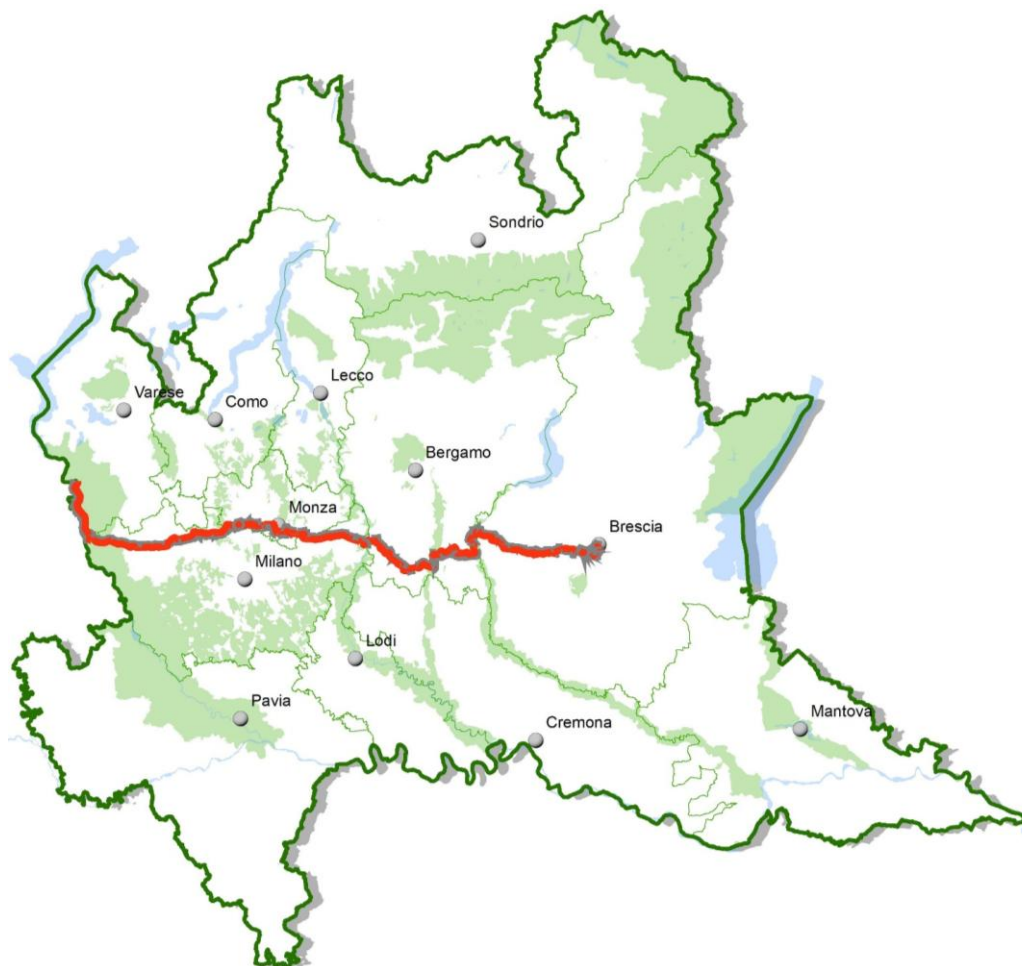
Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 6 **Villoresi**



LUNGHEZZA: 175 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Varese, Milano, Monza Brianza, Bergamo, Brescia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Somma Lombardo, Castano Primo, Parabiago, Garbagnate, Parco delle Groane, Paderno Dugnano, Monza, Cassano d'Adda, Treviglio Ovest, Treviglio, Caravaggio, Romano di Lombardia, Chiari, Brescia
- **Località attracco idrovie:** Bacino del Panperduto, Nosate

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Somma Lombardo	TICINO	01
Fara Gera d'Adda	ADDA	03
Brescia	BRESCIA - CREMONA	04
Garbagnate Milanese	VIA DEI PELLEGRINI	05
Pontoglio	OGLIO	12
Monza	LAMBRO	15
Parabiago	OLONA	16
Cassano d'Adda	MILANO - MONACO	18
Brescia	ALPINA VAL SABBIA	22
Brescia	BRESCIA - MANTOVA	23

Il percorso “Villoresi” ha inizio a Somma Lombardo (VA), in località Maddalena - Diga del Pan Perduto, dove le acque del Ticino danno origine al canale Villoresi, che sfocia dopo 86 Km nel fiume Adda. Il percorso ha un andamento nord-sud fino a Nosate (MI), sovrapponendosi al percorso “Ticino”, per poi cambiare direzione e proseguire verso Est, lungo tutto il canale Villoresi, dove per buona parte il percorso rimane in sede protetta e separata. In questo tratto attraversa o lambisce molti centri abitati e supera diverse infrastrutture ferroviarie, stradali e autostradali (A8 - A4 e A51), incontra il Naviglio Martesana e si congiunge con il percorso dell’Adda a Groppello d’Adda nella frazione di Cassano. L’attraversamento del fiume Adda avviene utilizzando il ponte pedonale in Comune di Fara Gera d’Adda (BG) e da qui il percorso prosegue verso est attraversando le città di Treviglio, Caravaggio e Fornovo San Giovanni, dove costeggia e poi attraversa il fiume Serio ed il suo Parco, per arrivare a Romano di Lombardia (BG). Raggiunge poi il Parco del fiume Oglio in Comune di Cividate al Piano e, risalendo verso Nord, a Pontoglio attraversa il fiume e incrocia il percorso “Oglio”. A seguire attraversa le città di Chiari, Travagliato e Roncadelle, dove supera il fiume Mella, e termina il suo tragitto nella città di Brescia, in prossimità della stazione ferroviaria, connettendosi ai percorsi “Brescia-Cremona”, “Alpina Val Sabbia” e “Brescia - Mantova”.

22	Alpina Val Sabbia	Brescia	Brescia
23	Brescia - Mantova	Brescia	

 CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE			
SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Somma Lombardo	Varese
03	Adda	Fara Gera d’Adda	Bergamo
04	Brescia - Cremona	Brescia	Brescia
05	Via dei Pellegrini	Garbagnate Milanese	CM Milano
12	Oglio	Pontoglio	Brescia
15	Lambro	Monza	Monza e Brianza
16	Olona	Parabiago	CM Milano
18	Milano - Monaco	Cassano d’Adda	

 PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO		
STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Somma Lombardo	R23 Domodossola-Arona-Gallarate-Milano	Ticino
Castano Primo	R27 Novara-Saronno-Milano	-
Parabiago	S5 Varese-Milano Passante-Treviglio	-
Garbagnate Parco delle Groane	S1 Saronno-Milano Passante-Lodi	Via dei Pellegrini
	S3 Saronno-Milano Bovisa-Mi Cadorna	
	S13 Pavia-Milano Passante-Garbagnate Milanese	
Paderno Dugnano	S2 Mariano Comense – Milano Passante - Milano Rogoredo	-
	S4 Camnago Lentate – Milano Bovisa – Milano Cadorna	
Monza	S7 Lecco-Molteno-Monza-Milano P. Garibaldi	Lambro
	S8 Lecco-Carnate-Monza-Milano P. Garibaldi	
	S9 Saronno-Seregno-Monza-Milano-Albairate	
	S11 Chiasso-Como S. Giovanni-Milano-Rho	
	RE8 Tirano-Sondrio-Lecco-Milano	
	RE80 Locarno-Chiasso-Como-Milano	
Cassano d’Adda	R14 Bergamo – Carnate - Milano	Adda
	S5 Varese-Milano Passante-Treviglio	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
	S6 Novara-Milano Passante-Treviglio	Navigli Milano - Monaco
Treviglio Ovest Treviglio	R2 Bergamo – Treviglio	-
	RE2 Bergamo-Pioltello-Milano	
	RE6 Verona-Brescia-Milano	
	R4 Brescia-Treviglio-Milano	
	R6 Cremona-Treviglio	
	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	
Caravaggio	R6 Cremona – Treviglio	-
Romano di Lombardia	RE6 Verona – Brescia – Milano	-
	R4 Brescia – Treviglio - Milano	
Chiari	R4 Brescia – Treviglio - Milano	-
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
Brescia	AV Venezia-Milano-Torino	Pedemontana Alpina Brescia-Cremona Ciclovia Alpina Valsabbia Brescia - Mantova
	RE3 Brescia - Iseo - Edolo	
	R3 Brescia – Iseo - Breno	
	S31 Brescia - Iseo	
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
	R4 Brescia – Treviglio - Milano	
	R1 Bergamo - Brescia	
	R5 Brescia-Cremona	


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI

IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Panperduto	Bacino del Panperduto	trasporto bicicletta su richiesta	Navigami
Villoresi	Nosate		
Canale industriale	Nosate		


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Brescia	Centri di potere e culto dell'Italia Longobarda


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco della Valle del Lambro	Consorzio di gestione del Parco della Valle del Lambro	Parco Naturale della Valle del Lambro
Parco del Serio	Consorzio di gestione del Parco del Serio	
Parco delle Groane	Consorzio di gestione del Parco delle Groane	Parco Naturale delle Groane
Parco lombardo della Valle del Ticino	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale della Valle del Ticino

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Bosco W.W.F. Vanzago	Vanzago	W.W.F. Delegazione per la Lombardia	Ambiente naturale caratterizzato da boschi e da zone umide occupate, in più punti, dal canneto e da alcune specie protette. Qui vi trova riparo una ricca avifauna, che comprende anche il cigno reale, mentre nel bosco sono presenti diverse specie di mammiferi (anche caprioli) tassi, donnole, lepre comune e coniglio selvatico.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
P.L.I.S. della Gera d'Adda		Comune di Treviglio
Parco Est delle Cave	Brugherio (MB) - Carugate, Cernusco sul Naviglio (capofila), Cologno Monzese, Vimodrone (MI)	Convenzione tra i Comuni di Brugherio (MB) - Carugate, Cernusco sul Naviglio (capofila), Cologno Monzese, Vimodrone (MI)
Parco delle Colline di Brescia	Bovezzo, Brescia, Collebeato, Cellatica, Rodengo Saiano	Convenzione per la gestione associata tra i Comuni di Bovezzo, Brescia, Collebeato, Cellatica, Rodengo Saiano
Parco Agricolo Nord Est	Agrate, Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bernareggio, Busnago, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco	Consorzio tra Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bernareggio, Busnago, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Vimercate, Basiano, Bussero, Carugate, Masate, Pessano con Bornago, Verderio
Parco del Roccolo	Arluno (MI), Busto Garolfo (MI), Canegrate (MI) (capofila), Casorezzo (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI)	Convenzione tra i Comuni di Arluno (MI), Busto Garolfo (MI), Canegrate (MI) (capofila), Casorezzo (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI)

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco della Media Valle del Lambro	Brugherio, Monza (MB) - Cologno Monzese, Sesto San Giovanni (capofila), Milano (MI)	Convenzione tra i Comuni di Brugherio, Monza (MB) - Cologno Monzese, Sesto San Giovanni (capofila), Milano (MI)
Parco dei Mughetti	Uboldo (VA), Origgio (VA), Gerenzano (VA), Cerro Maggiore (MI)	Comuni di Uboldo (VA), Origgio (VA), Gerenzano (VA), Cerro Maggiore (MI)
Parco dei Mulini	Canegrate (MI), Legnano (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI) (capofila), San Vittore Olona (MI)	Convenzione tra i Comuni di Canegrate (MI), Legnano (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI) (capofila), San Vittore Olona (MI)
Valle del Torrente Lura	Saronno (VA), Caronno Pertusella (VA), Bregnano (CO), Cadorago (CO), Cassina Rizzardi (CO), Cermenate (CO), Guanzate (CO), Lomazzo (CO), Rovellasca (CO), Rovello Porro (CO), Garbagnate Milanese (CMM) e Lainate (CMM)	Consorzio parco del Lura: Comune di Saronno (VA), Caronno Pertusella (VA), Bregnano (CO), Cadorago (CO), Cassina Rizzardi (CO), Cermenate (CO), Guanzate (CO), Lomazzo (CO), Rovellasca (CO), Rovello Porro (CO), Garbagnate Milanese (CMM) e Lainate (CMM)
Parco alto Martesana	Inzago (MI), Melzo (MI) e Pozzuolo Martesana (MI). Capofila: Pozzuolo Martesana.	Convenzione tra i Comuni di Inzago (MI), Melzo (MI) e Pozzuolo Martesana (MI). Capofila: Pozzuolo Martesana.
Parco delle Rogge	Arconate (MI), Dairago (MI) e Magnago (MI)	Convenzione tra i Comuni di Arconate (MI), Dairago (MI) e Magnago (MI)
Parco Gru.Bria.	Seregno, Muggiò, Nova Milanese, Varedo, Bovisio Masciago, Desio, Lissone (MB) - Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Cinisello Balsamo (MI)	Consorzio tra i Comuni di Seregno, Muggiò, Nova Milanese, Varedo, Bovisio Masciago, Desio, Lissone (MB) - Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Cinisello Balsamo (MI)
Parco delle Cave Buffalora e San Paolo	Brescia	Comune di Brescia

RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Paludi di Arsago ZSC	Arsago Seprio, Vergiate, Besnate, Somma Lombardo
Brughiera del Vigano ZSC	Golasecca, Somma Lombardo, Vergiate
Brughiera del Dosso ZSC	Somma Lombardo, Vizzola Ticino
Ansa di Castelnovate ZSC	Somma Lombardo, Vizzola Ticino
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara Al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambolò, Garlasco, Golasecca, Gropello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti
Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate ZSC	Bernate Ticino, Boffalora Sopra Ticino, Castano Primo, Cuggiono, Nosate, Robecchetto Con Induno, Turbigo, Lonate Pozzolo
Pineta di Cesate ZSC	Cesate, Limbiate, Garbagnate Milanese, Solaro

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Presa del Panperduto, origine del canale Villoresi e Museo delle acque italo-svizzere nel bacino	Somma Lombarda
Piazza Mazzini	Castano Primo
Villa Litta	Lainate
Museo Alfa Romeo, Villa Valera	Arese
Villa Bagatti Valsecchi	Varedo
Villa Reale, con i giardini reali e il Parco recintato e la Cappella Espiatoria (inizio XX secolo)	Monza
Centro storico medioevale, ottocentesco e neoclassico, con, in particolare, il Duomo (con la	

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Corona Ferrea, il ciclo Affreschi di Zavattari) e l'Arengario.	
Cappella Reale Espiatoria	
Fattoria didattica Chiaravalli via Gondar	
Basilica di San Martino (Polittico)	Treviglio
Santuario di Santa Maria del Fonte	Caravaggio
Museo Navale Dr. Ing. Ottorino Zibetti	
Rocca o Castello Visconteo, Collezione Anita e Rinaldo Pigola	Romano di Lombardia
Palazzo Rubini	
Museo della Fondazione Carla Musazzi	Parabiago
Museo di Fotografia Contemporanea	Cinisello Balsamo
Rocca Viscontea	Paderno Ponchielli

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Magasa	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo Etnografico della Valvestino
Brescia	Civici Musei di Arte e Storia	Capitolium Museo Composito
		Pinacoteca Tosio Martinengo
		Museo del Risorgimento
		Museo delle Armi 'Luigi Marzoli'

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
		Santa Giulia – Museo della Città
	Museo Civico di Scienze Naturali	Museo Civico di Scienze Naturali
		Specola Astronomica Cidnea, Storia Naturale e scienze naturali
	Museo Giovanni Piamarta	Casa Museo
Monza	Museo e Tesoro del Duomo di Monza	Museo Composito
	Musei Civici	Musei Civici di Monza - Casa degli Umiliati
Lissone	Civica Galleria d'Arte Contemporanea	Museo d'Arte
Lainate	Museo Civico Il Ninfèo di Lainate	Raccolta Museale Composita
Romano di Lombardia	Museo d'arte e cultura sacra	Museo d'Arte
		Oratori delle Confraternite
Treviglio	Museo Civico Ernesto e Teresa Della Torre	EXPLORAZIONE
		Raccolta Museale Composito
		Museo Storico Verticale
		Museo Archeologico Giuseppe Oggionni
Chiari	Pinacoteca Repossi	Museo Arte

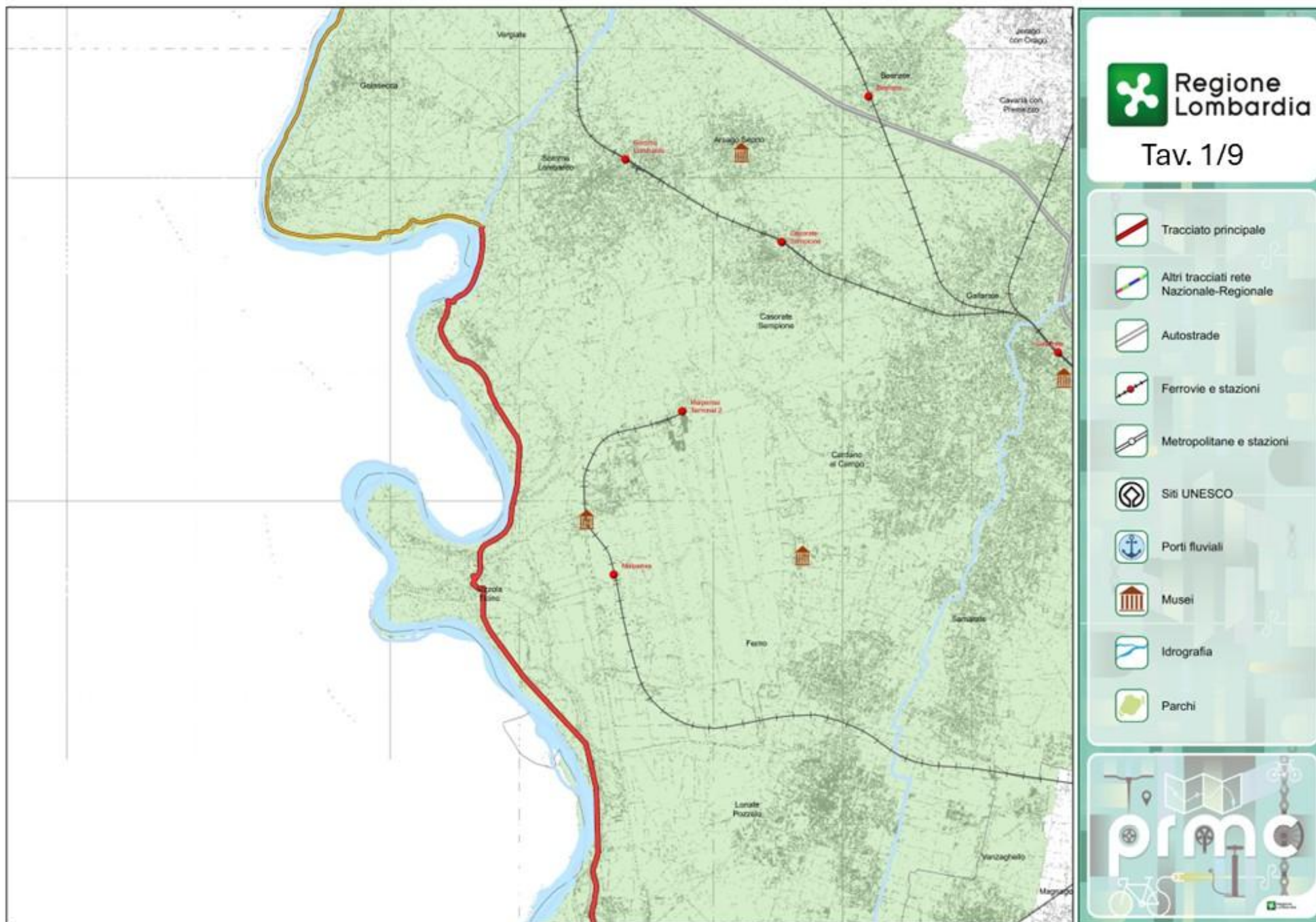
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Ceto	Museo Didattico Della Riserva Naturale E Incisione Rupestri Ceto, Cimbergo E Paspardo	Museo archeologia all'aperto
Arsago Seprio	Museo Civico Archeologico	Raccolta museale Archeologia
Somma Lombardo	Parco E Museo Del Volo Vollandia	Casa museale Scienza e Tecnica
Busto Garolfo	Museo Fondazione Dario Mellone	Raccolta museale d'Arte

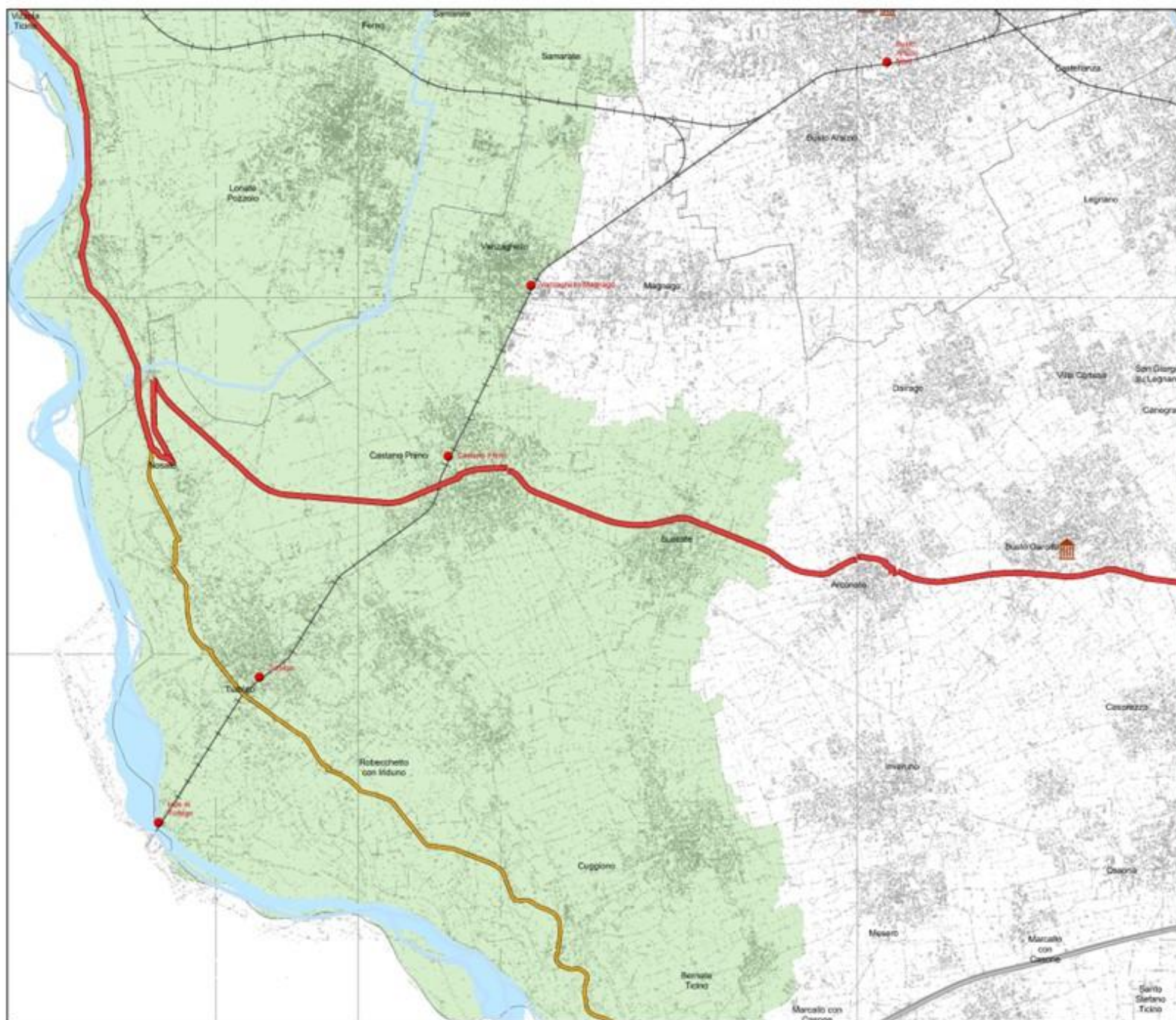


Percorso 6

Villoresi

Corografia di inquadramento delle tavole





Regione
Lombardia

Tav. 2/9



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

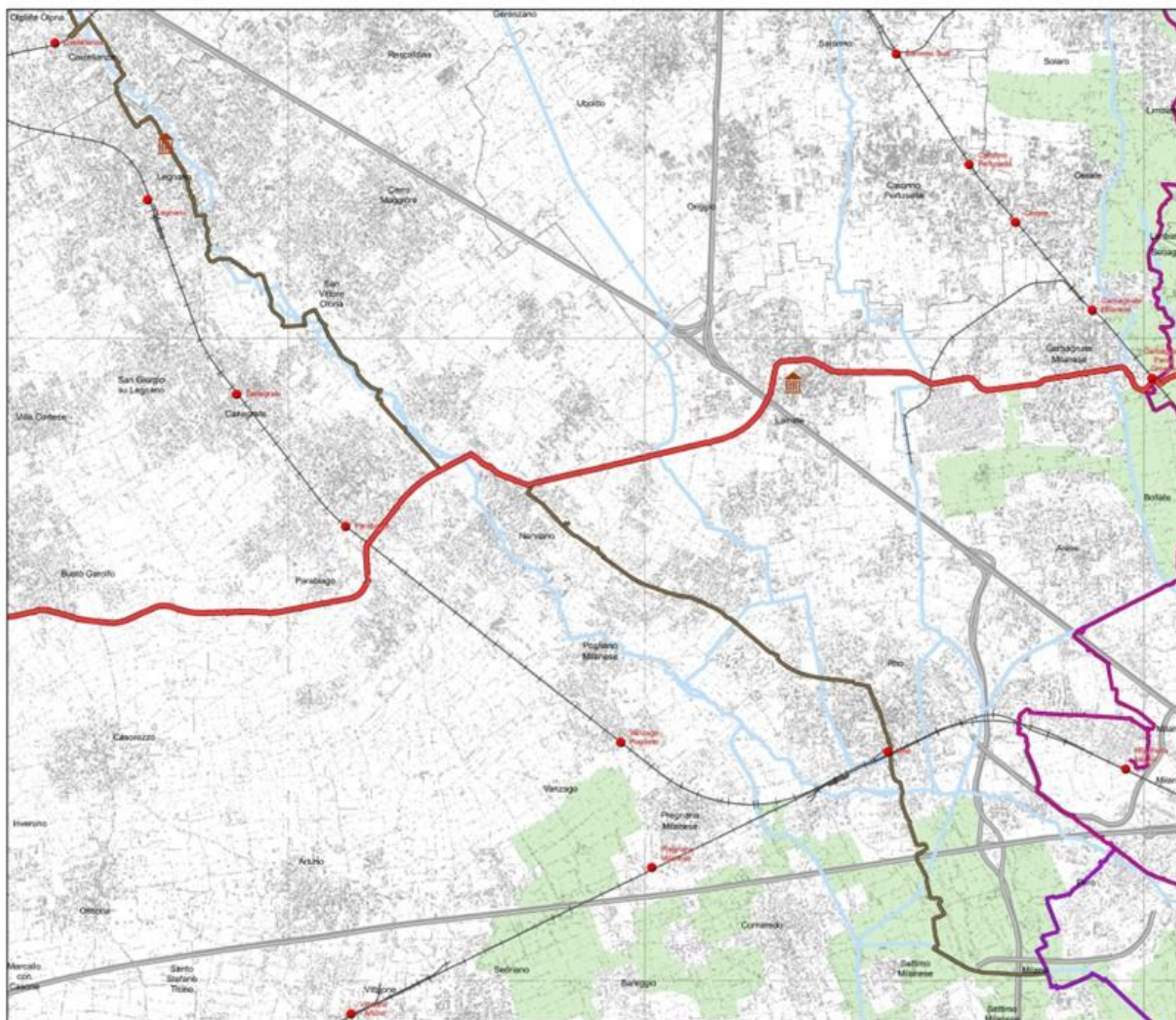


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/9



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

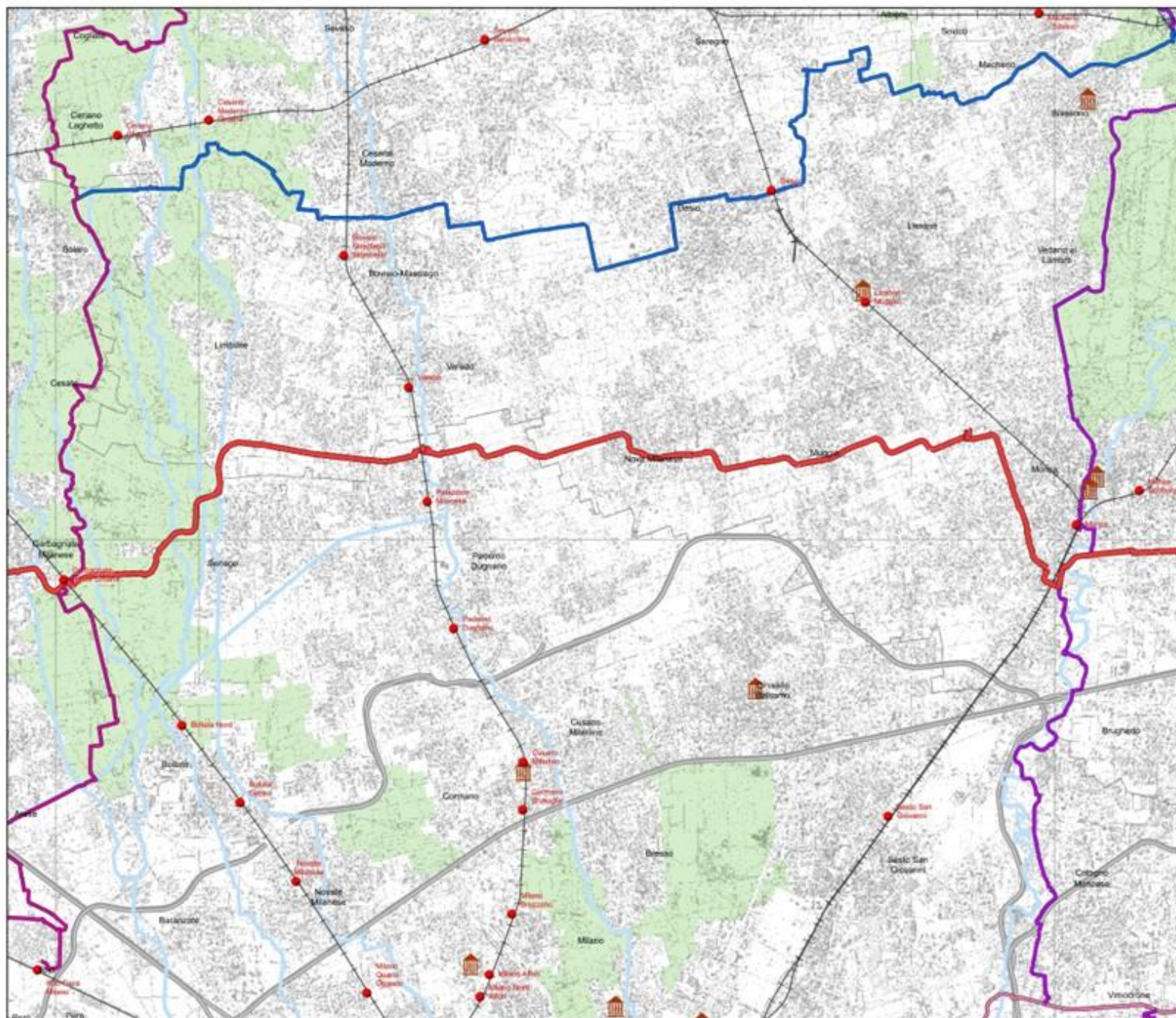


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/9



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

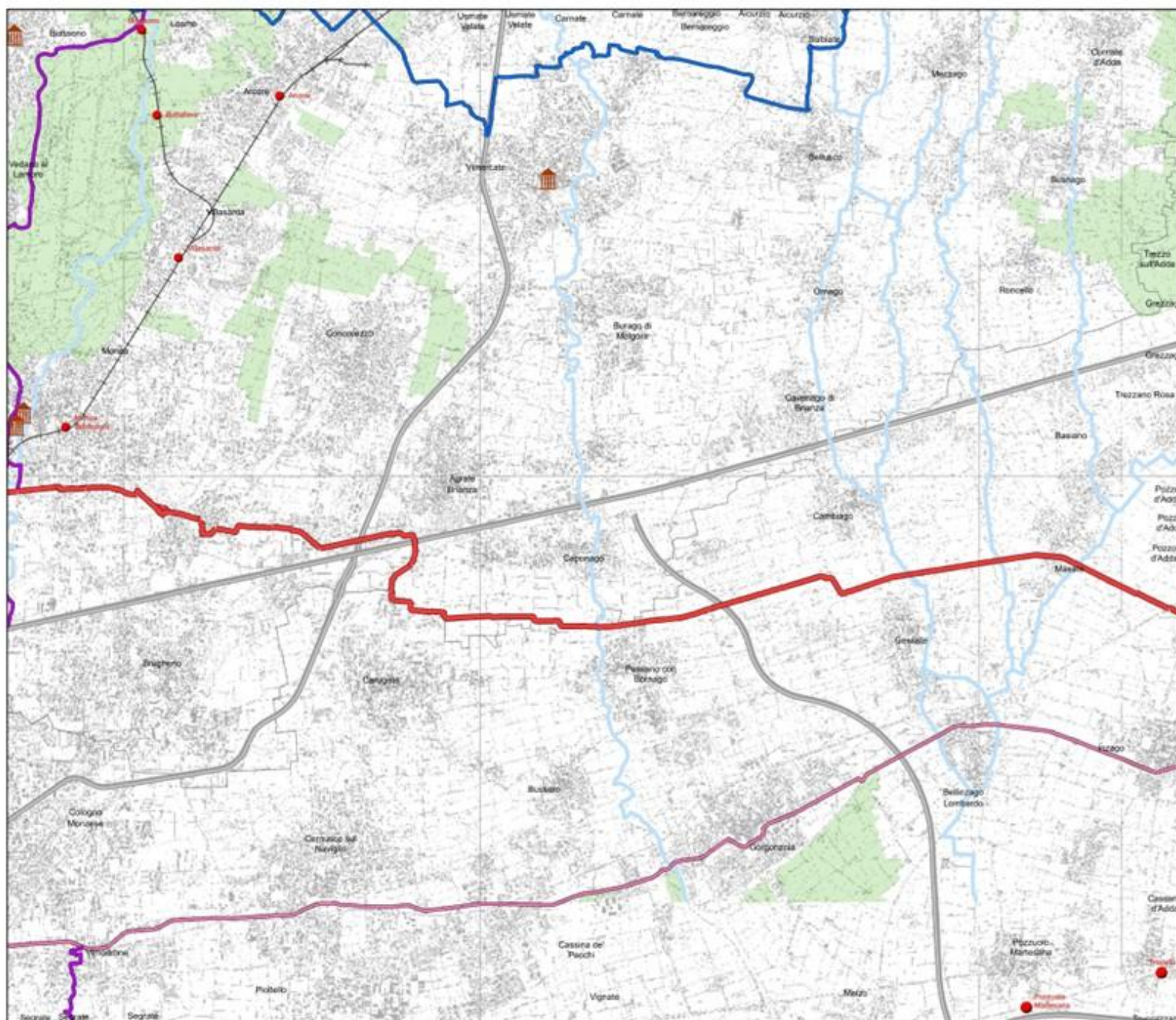


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 5/9



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

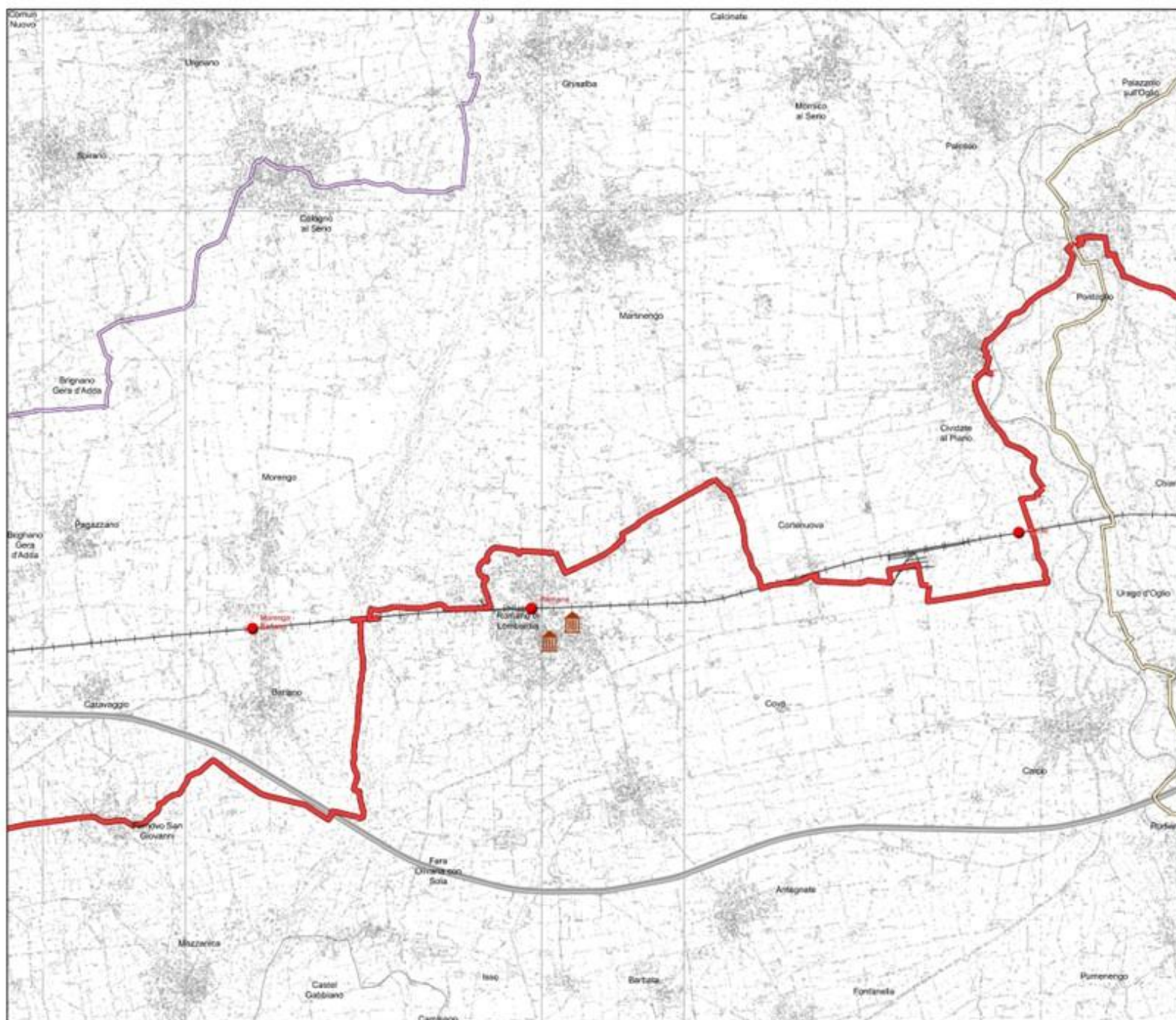


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 7/9



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

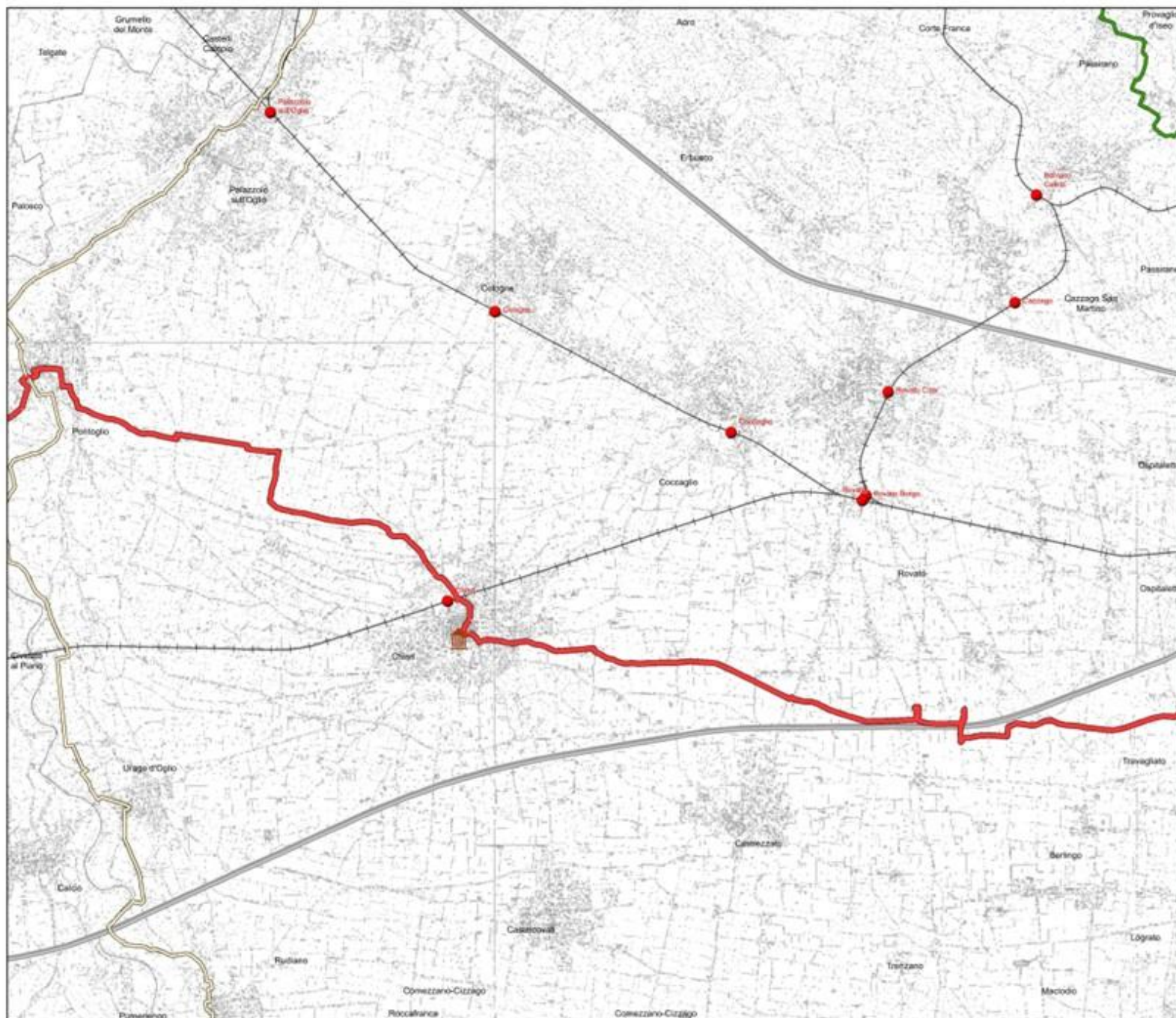


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 8/9



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 7 **Ciclovia Turistica Nazionale del Sole**

LUNGHEZZA: 90km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Mantova, Desenzano Sul Garda, San Benedetto Po
- **Località attracco Lago Garda:** Peschiera (Veneto), Lazise (Veneto), Cisano (Veneto), Bardolino (Veneto)

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Ponti sul Mincio	PEDEMONTANA ALPINA	02
San Benedetto Po	VENTO	08
Mantova	VIA DELLE RISAIE	10
Mantova	TIRRENICA	17



La “Ciclovía Turistica Nazionale del Sole” è parte dell’itinerario della rete europea EuroVelo 7 Sun Ruote (Capo Nord - Malta) e dell’itinerario 1 della rete nazionale BicItalia (San Candido - Palermo), che dal Brennero scende verso il sud Italia attraversando la Lombardia nel territorio della provincia di Mantova. Nel 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto lo stanziamento di risorse, attraverso la sottoscrizione di Protocolli con le Regioni interessate, per la realizzazione di una serie di Ciclovie Nazionali, fra le quali la Ciclovía del Sole, dall’andamento nord-sud, che Regione Lombardia condivide con le Regioni Veneto, Emilia-Romagna e Toscana.

Il tratto lombardo del percorso, ultimato nel 2024, inizia nel Comune di Ponti sul Mincio (al confine con Regione Veneto) caposaldo del percorso “Pedemontana Alpina”. L’itinerario segue le sponde del Mincio e, per un breve tratto dopo Monzambano (MN), abbandona il territorio lombardo per proseguire in quello Veneto, rientrando poi a Marmirolo.

Il percorso è per la gran parte compreso all’interno del Parco del Mincio, dove affianca il fiume e attraversa paesaggi agricoli; all’altezza dell’abitato di Pozzolo (frazione di Marmirolo) abbandona il fiume e costeggia lo Scaricatore Pozzolo-Maglio, fino a ricongiungersi ad un secondo canale (Diversivo Mincio).

L’arrivo a Mantova ha luogo attraverso la passerella situata accanto al ponte ferroviario e stradale della Cittadella, che divide il Lago Superiore dal Lago di Mezzo, da dove prosegue passando sotto la ferrovia e la strada, e percorre il lungo lago per poi proseguire in destra Mincio e raggiungere il Po in Comune di San Benedetto. Da qui, abbandonata la strada provinciale, attraverso il ponte della ex S.S. 413 supera il fiume Po e, subito dopo, percorre la viabilità urbana fino al fiume Secchia. Qui il percorso si dirige verso sud lungo la sommità arginale del fiume e scende ancora fino a Moglia (MN) dove valica il confine regionale per proseguire verso Bologna.

 CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE			
SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Ponti sul Mincio	Mantova
08	VenTo	San Benedetto Po	
10	Via delle Risaie	Mantova	
17	Tirrenica	Mantova	

 PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO		
STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Mantova	RE11 Mantova – Cremona - Codogno - Milano	Via delle Risaie Tirrenica
	R40 Cremona - Mantova	
	R Verona-Mantova -Modena	
Desenzano Sul Garda (più vicina Peschiera del Garda in Regione Veneto)	Alta velocità	Pedemontana Alpina
	RE_6 Verona – Brescia – Milano	
San Benedetto Po	FER Suzzara-Ferrara	Ciclovía Turistica Nazionale VenTo


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Garda	Peschiera (Veneto)	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Gestione Governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como
	Lazise (Veneto)			
	Cisano (Veneto)			
	Bardolino (Veneto)			

 SITI UNESCO	
SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Città di Mantova e Sabbioneta	Mantova
Palafitte dell'arco Alpino	Monzambano (MN) – Cavriana (MN)

 PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco del Mincio	Comunità del Parco del Mincio	

 RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Vallazza	Borgo, Virgilio, Mantova	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	La riserva contiene un'ampia zona umida formata dalle acque del Mincio, quasi completamente coperta da una vegetazione galleggiante nella stagione estivo-autunnale, mentre sono presenti altre formazioni vegetazionali nelle zone palustri e di ripa, oltre al pioppeto presente ai lati del fiume. Al centro della Riserva, dove il restringimento della zona valliva è più evidente, è posto uno sbarramento che

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			viene chiuso in coincidenza con le maggiori piene del Po così che la Riserva funzioni come cassa di espansione del Mincio.
Bosco Fontana	Marmirolo	Ministero delle Politiche Agricole e Forestali - Corpo Forestale dello Stato - Gestione Beni ex A.S.F.D.	L'area ha un'estensione di circa 236 ettari, per lo più occupata dalla foresta, e il rimanente da prateria e da una piccola zona umida. È composto prevalentemente da farnia e da carpino bianco con un fitto sottobosco di nocciolo, corniolo, biancospino e sambuco. Sono presenti oltre 140 specie di vertebrati e 2.520 di invertebrati. 52 sono le specie animali tutelate a livello comunitario.
Valli del Mincio	Rodigo, Porto Mantovano, Curtatone, Mantova	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	Comprende una delle più importanti ed estese zone umide del nord Italia. Il paesaggio delle Valli del Mincio è caratterizzato da estesi canneti e cariceti che incorniciano le sponde degli specchi d'acqua libera, in estate ricoperti da vegetazione galleggiante. La vegetazione rigogliosa attrae numerose specie di uccelli acquatici e terrestri e, dove il canneto lambisce l'acqua, molte specie si fermano per nidificare.


PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)

NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco "Golene Foce Secchia"	Quistello, Quingentole, Moglia e San Benedetto Po, ente capofila comune di Quistello	Convenzione tra i Comuni


RETE NATURA 2000

SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)

DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Bosco Fontana ZPS/ZSC	Marmirolo
Ansa e Valli del Mincio ZSC	Curtatone, Mantova, Porto Mantovano, Rodigo
Valli del Mincio ZPS	Curtatone, Mantova, Porto Mantovano, Rodigo
Vallazza ZPS/ZSC	Mantova, Virgilio
Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia ZPS	Bagnolo San Vito, Borgoforte, Casalmaggiore, Dosolo, Motteggiana, Ostiglia, Pieve Di Coriano, Pomponesco, Quingentole, Revere, San Benedetto Po, Serravalle A Po, Suzzara, Viadana


ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

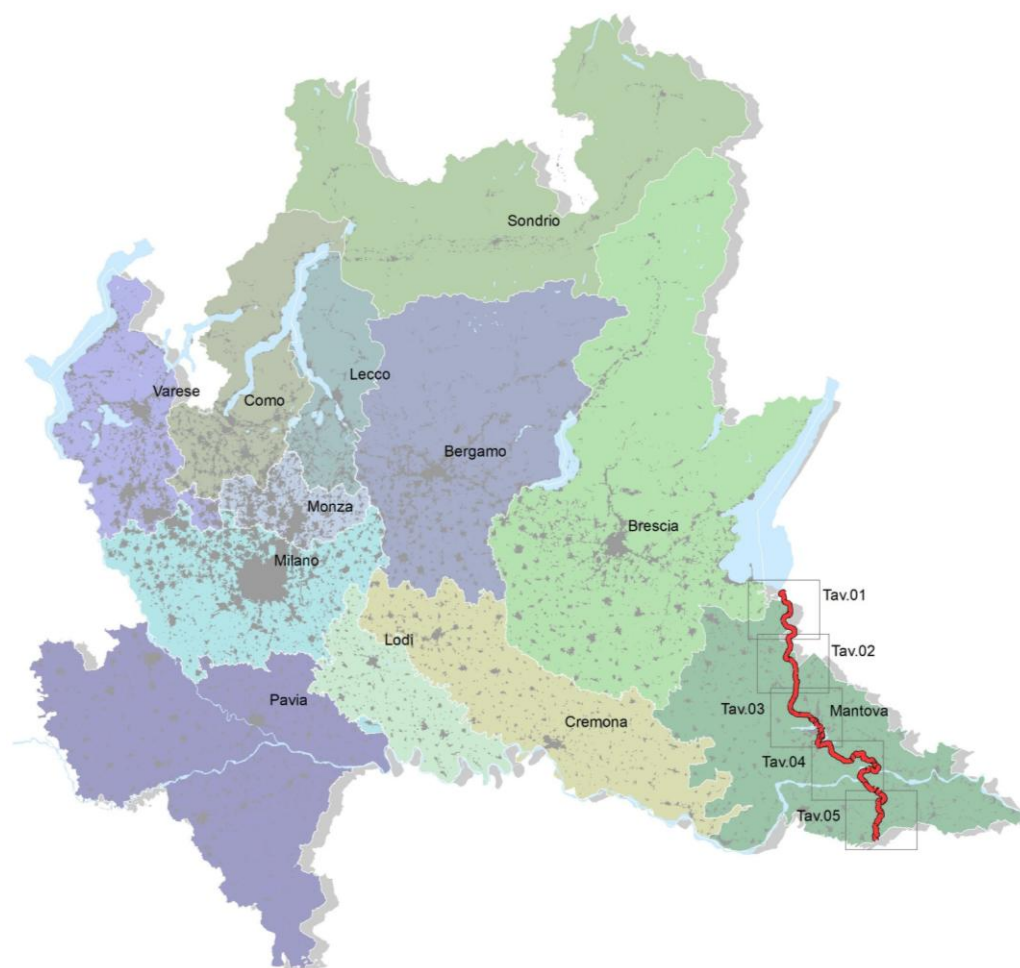
Casa Museo Palazzo Valenti Gonzaga	
Museo diffuso Gorni	Quistello


SISTEMA MUSEALE

COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Virgilio	Museo Virgiliano	Raccolta Museale Composita
Mantova	Museo Civico di Palazzo Te	Museo Composito
	Museo di Palazzo d'Arco	Casa Museo
	Museo della Città	Palazzo di San Sebastiano
	Museo Diocesano Francesco Gonzaga	Museo Diocesano di arte sacra F. Gonzaga
	Museo Tazio Nuvolari	Raccolta Museale Specializzata
San Benedetto Po	Museo Civico Polironiano	Abbazia di Polirone – complesso e Ex Refettorio dell'Abbazia di Polirone

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

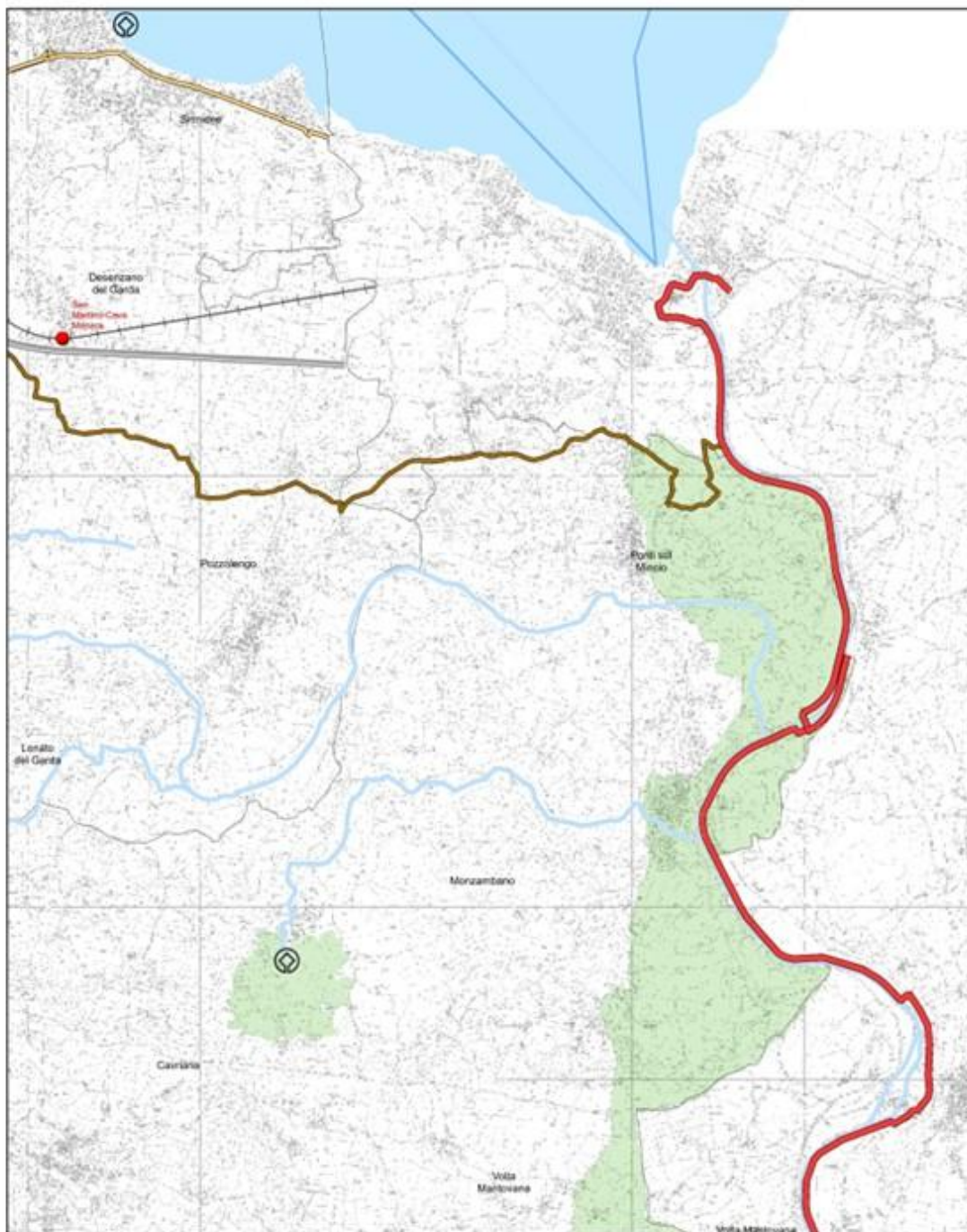
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Casa della beata Osanna Andreasi	Mantova
Teatro Scientifico del Bibiena	
Museo Archeologico Nazionale di Mantova	
Galleria Storica Nazionale dei Vigili del Fuoco	
Museo Numismatico	
Accademia Nazionale Virgiliana	



Percorso 7

Ciclovia Turistica Nazionale del Sole

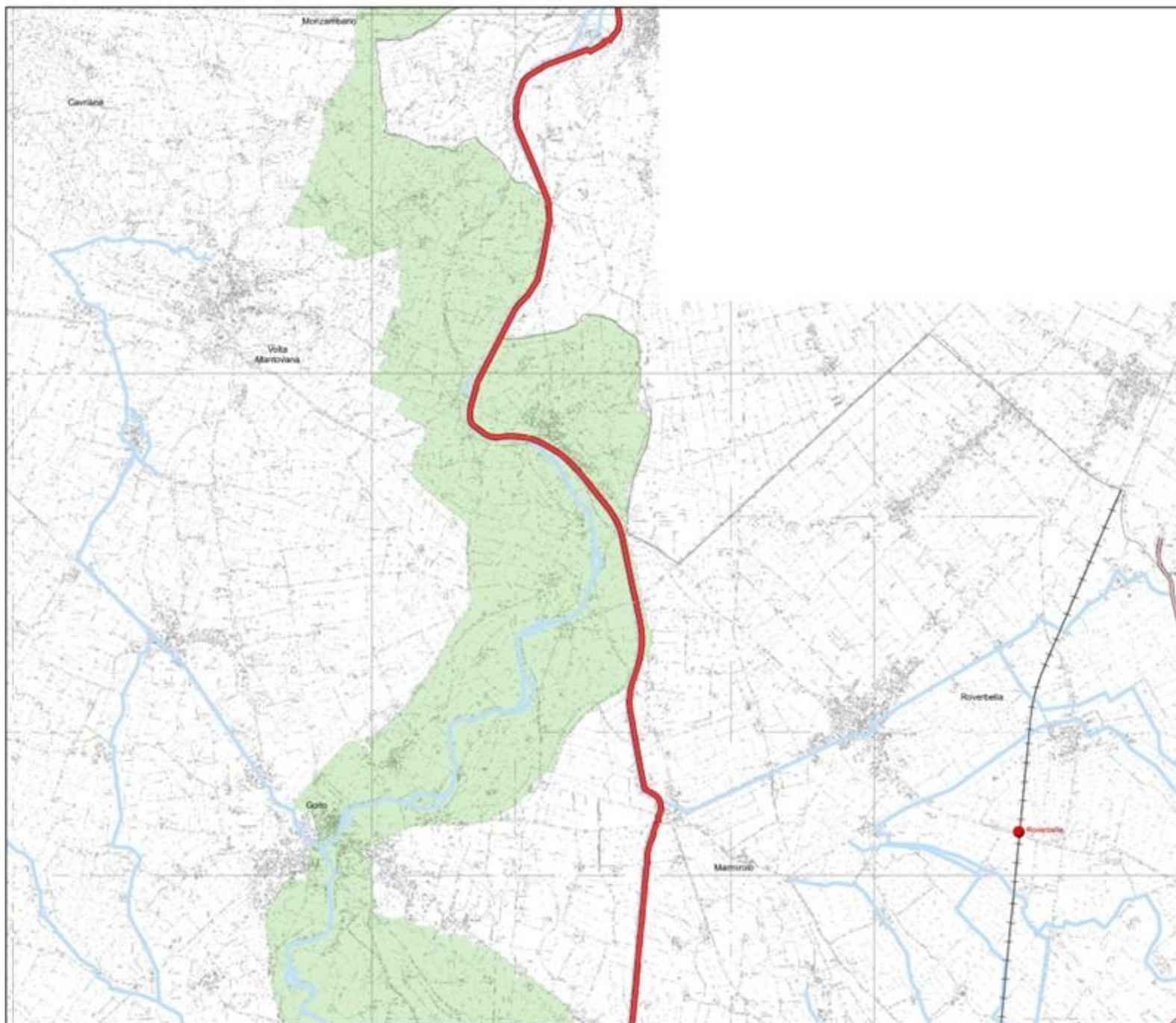
Corografia di inquadramento delle tavole



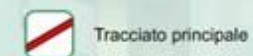
Tav. 1/5

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi

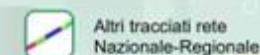




Tav. 2/5



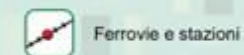
Tracciato principale



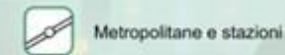
Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



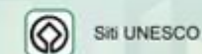
Autostrade



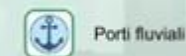
Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

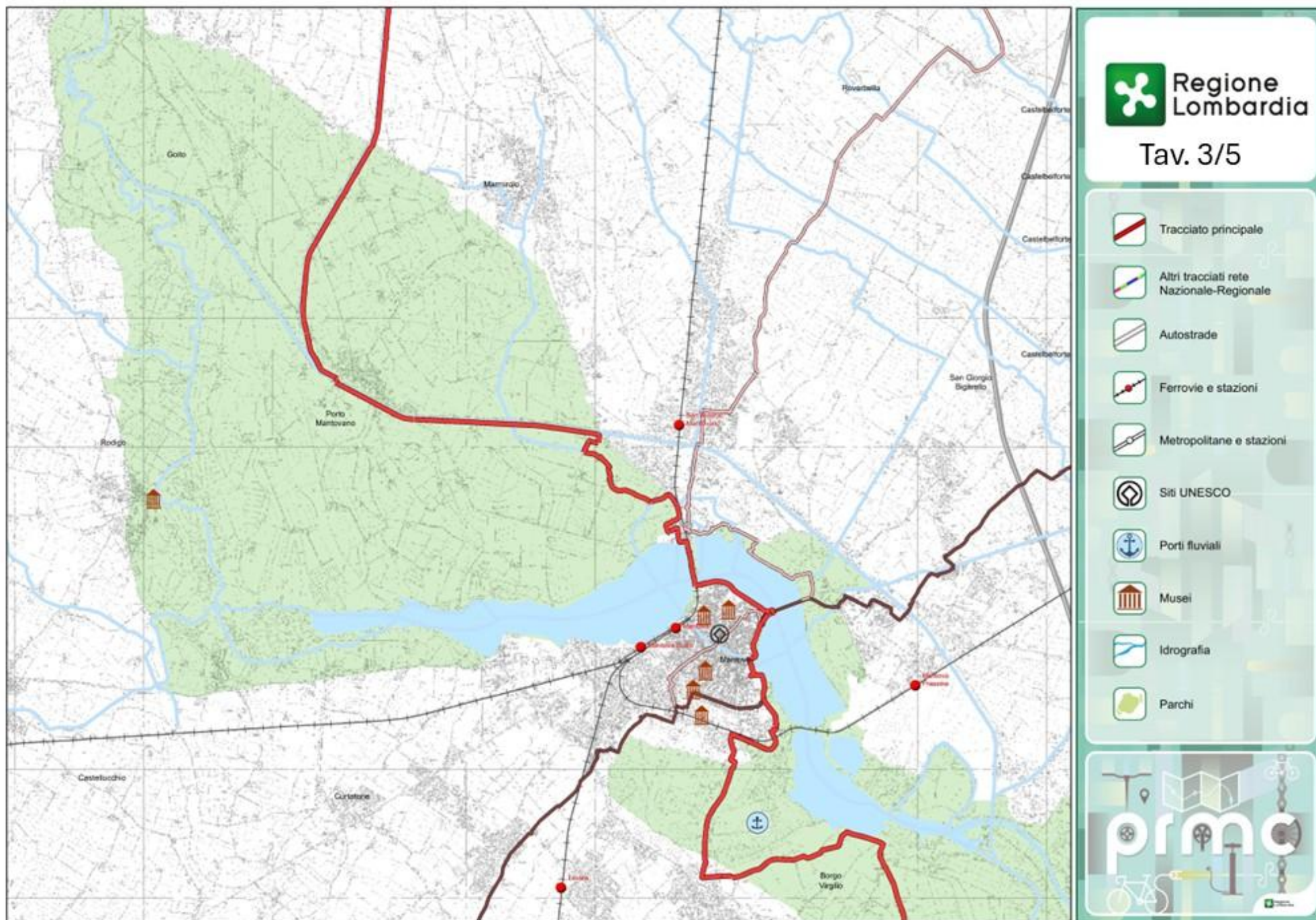


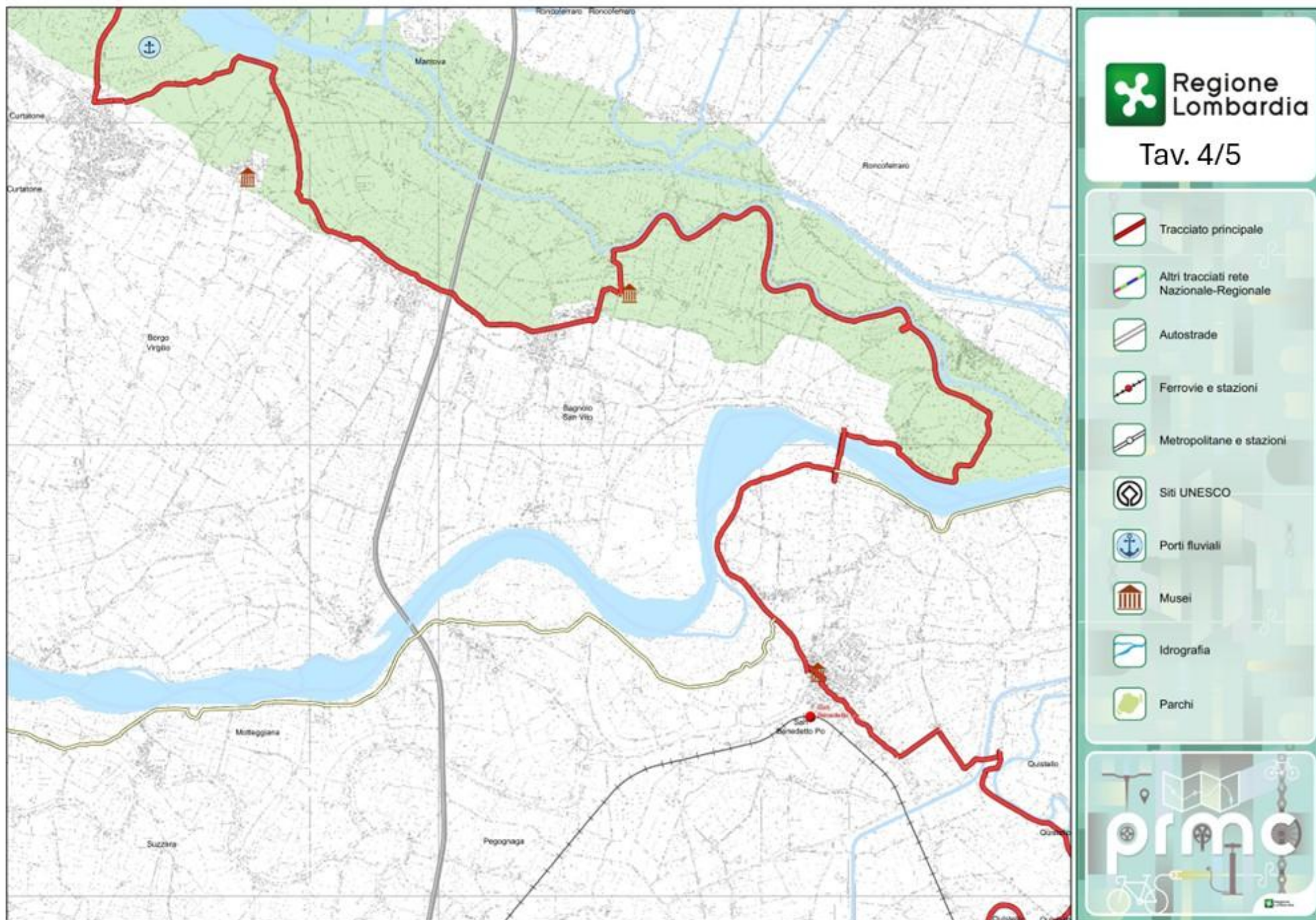
Idrografia

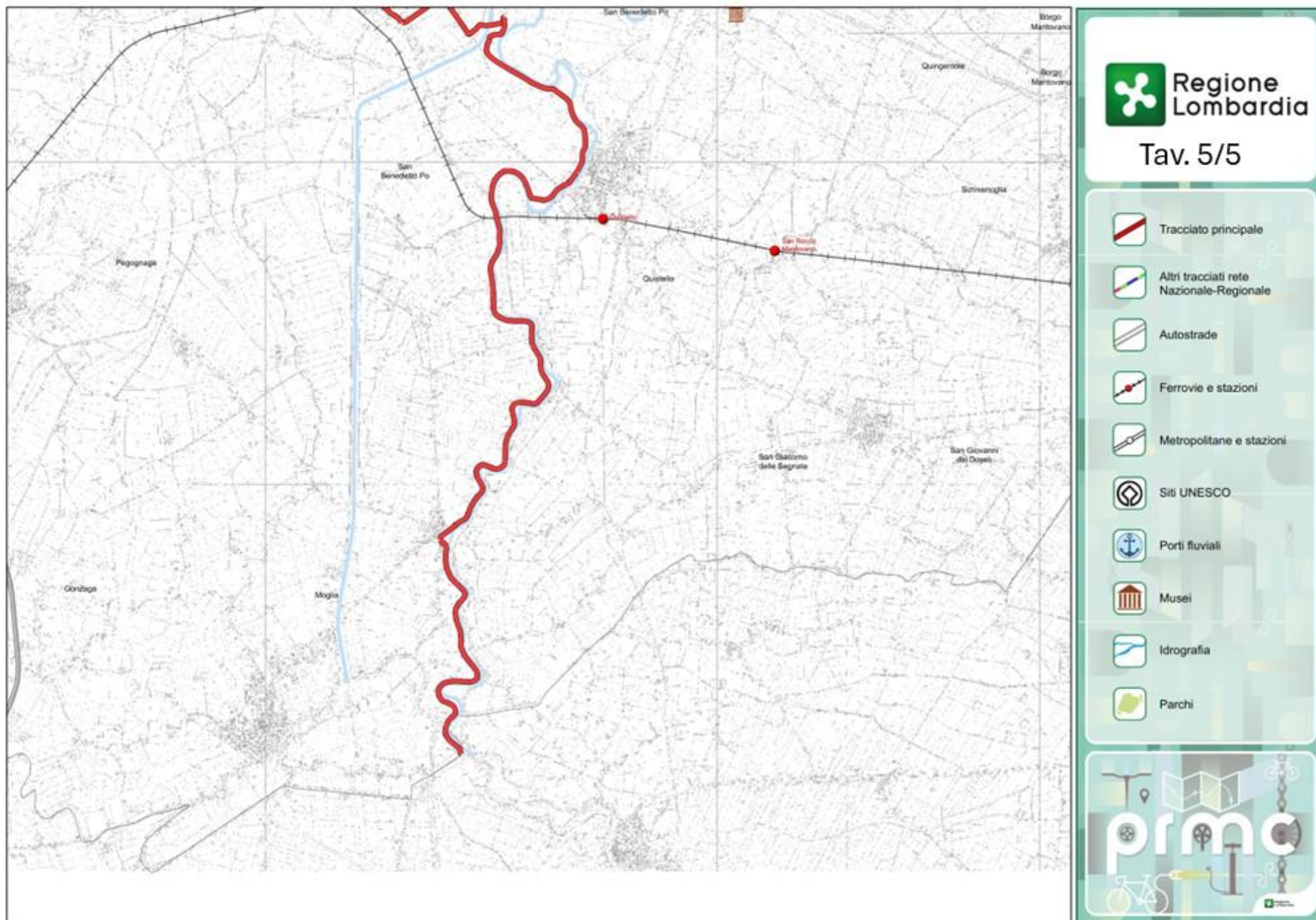


Parchi









Scheda Percorso 8 **Ciclovia Turistica Nazionale VenTo**

LUNGHEZZA: 350 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Pavia, lodi, Cremona, Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Candia Lomellina, Torre Beretti e Castellaro, Sannazzaro De' Burgundi, Pavia, Orio Litta, Santo Stefano Lodigiano, Cremona, Casalmaggiore, Revere, Sermide
- **Località attracco idrovie:** Scodellino

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Pavia	TICINO	01
Pavia	LOMELLINA (PAVIA-AOSTA)	25
Pavia	VIA DEL MARE - VIA DEL SALE	13
Milano	VIA DEI PELLEGRINI	05
Crotta d'Adda	ADDA	03
San Benedetto Po	SOLE	07
Casalmaggiore	TIRRENICA	17
Ostiglia	TREVISO - OSTIGLIA	24



La “Ciclovía Turistica Nazionale VenTo”, dorsale che porta da Venezia a Torino seguendo il percorso del Po, è parte dell’itinerario 8 “Mediterranean Route” (Cadice/Atene-Cipro) della rete europea Eurovelo e dell’itinerario 2 “Ciclovía del Po” (Ventimiglia - Trieste) della rete nazionale BicItalia. Nel 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto lo stanziamento di risorse, attraverso la sottoscrizione di Protocolli con le Regioni interessate, per la realizzazione di una serie di Ciclovie Nazionali, fra le quali la Ciclovía VenTo, che Regione Lombardia condivide con le Regioni Piemonte, Emilia-Romagna e Veneto.

Il percorso, in corso di realizzazione, ha avvio, da Ovest a Est, al confine con il Piemonte, in località Casei Gerola (PV) in destra Po prosegue verso est, principalmente seguendo l’andamento del fiume, accompagnandolo lungo le sue anse e costeggiandolo sugli argini per tutto il suo cammino.

La ciclovía prevede anche il collegamento tra Pavia e Milano, percorrendo le alzaie del naviglio pavese fino alla darsena di Milano. Nel suo cammino attraversa diverse province e diversi parchi: nel pavese il Parco Lombardo della Valle Del Ticino, nel lodigiano il Parco Adda Sud e, nel mantovano il Parco Oglio Sud e il Parco del Mincio. Da Casalmaggiore (CR) è possibile raggiungere Sabbioneta (Sito Unesco) percorrendo il percorso “Tirrenica”.

La ciclovía intercetta inoltre molti percorsi ciclabili lungo il suo tracciato (vedi tabella sotto) mentre si sovrappone alla “Via dei Pellegrini (da Milano Ticinese fino a San Rocco al Porto-Lodi), alla “Via delle Risaie” (da Viadana a San Matteo delle Chiaviche) e alla “Ciclovía Turistica Nazionale del Sole” a San Benedetto Po dove, utilizzando il ponte della ex SS 413, è possibile passare da un argine all’altro del fiume. In provincia di Mantova sono presenti altri due attraversamenti: a Viadana dove la ciclovía prosegue in Emilia-Romagna, e a Ostiglia, dove si collega con la ciclovía Treviso-Ostiglia. L’intero itinerario sul territorio della Lombardia sarà completato, con aperture intermedie dei lotti, entro giugno 2026.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Pavia	Pavia
25	Lomellina (Pavia-Aosta)	Pavia	

13	Via del Mare - via del Sale	Pavia	
05	Via dei Pellegrini	Milano	CM Milano
03	Adda	Crotta d’Adda	Cremona
07	Sole	San Benedetto Po	Mantova
17	Tirrenica	Casalmaggiore	Cremona
24	Treviso - Ostiglia	Ostiglia	Mantova


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONE CON PERCORSI CICLABILI
Candia Lomellina	R Mortara – Casale M.	
Torre Beretti e Castellaro	R25 Novara - Mortara - Alessandria	
	R31 Mortara - Alessandria	
	R35 Pavia – Alessandria	
Sannazzaro De' Burgundi	R35 Pavia – Alessandria	
Pavia	R33 Pavia - Voghera	Ticino Via dei Pellegrini Via del Mare - Via del Sale Lomellina (Pavia - Aosta)
	R35 Pavia – Torre Beretti - Alessandria	
	R36 Pavia – Mortara - Vercelli	
	R37 Pavia – Codogno	
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	
	RV Genova-Milano	
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate Milanese	
	R34 Stradella - Pavia - Milano	
Orio Litta	R37 Pavia – Codogno	05
Santo Stefano Lodigiano	R38 Piacenza – Lodi – Milano	
Cremona	RE11 Mantova – Cremona – Codogno – Milano	
	R5 Brescia – Cremona	

	R6 Cremona – Treviglio	04 10 12
	R39 Codogno – Cremona	
	R40 Cremona – Mantova	
	R Cremona – Fidenza	
Casalmaggiore	R8 Brescia – Parma	17
Sermide	R Suzzara-Ferrara	-

ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI			
IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Naviglio Grande - Darsena di Milano	Scodellino	trasporto bicicletta su richiesta	Navigami

MONUMENTI NATURALI	
DENOMINAZIONE	Comuni Interessati
Garzaia della Cascina Villarasca	Rognano

SITI UNESCO		
DENOMINAZIONE	DOVE/LOCALITÀ	Altre informazioni
Sacri Monti di Lombardia	Sabbioneta (MN)	
Santa Maria delle Grazie e Cenacolo	Milano (MI)	

PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco del Mincio	Ente del Parco del Mincio	
Parco dell'Oglio Sud	Ente del Parco dell'Oglio Sud	

Parco dell'Adda Sud	Consorzio di gestione del Parco Adda Sud	
Parco lombardo della Valle del Ticino	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale della Valle del Ticino

RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Monticchie	Comune di Somaglia	Somaglia	La Riserva, che si sviluppa su un antico paleoalveo del fiume Po, vede la presenza di un bosco igrofilo planiziale e una vasta area agricola, ricca di canali e sorgive. Le sue caratteristiche naturalistiche consentono la presenza di una ricca fauna, e in particolare di un'importante garzaia con una ricca colonia nidificante di Ardeidi. Nell'area sono inoltre presenti ventisei specie di mammiferi, tra i quali la Donnola, il Tasso.
Isola Boschina	Ostiglia	ERSAF	La riserva, posta nell'alveo del Po tra Ostiglia e Revere, fu costituita per tutelare i lembi di bosco presenti al suo interno minacciati dalla progressiva espansione della pioppicoltura. Ha un grande significato ecologico, in quanto nucleo residuale della tipica vegetazione planiziarica padana, oggi quasi scomparsa. La fauna è prevalentemente costituita da uccelli di ambiente forestale e fluviale, che usano l'area come sito di nidificazione. Pochi sono i mammiferi, tra cui il riccio, la lepre, la volpe, la faina e la donnola.

RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Isola Boscone	Comune di Carbonara di Po	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	La Riserva, inserita tra le Zone Umide di Importanza Internazionale, ai sensi della Convenzione di Ramsar, è collocata in una fascia di terra collegata alla terraferma da un istmo artificiale che si estende ricco di vegetazione arborea lungo la riva destra del Po. Ospita ambienti forestali di diversa tipologia, fra i quali i saliceti a salice bianco di origine naturale, oltre alberature come il pioppo bianco, pioppo nero, carpino bianco, farnia, olmo campestre ed altre specie arbustive appositamente impianti. È ricca di avifauna acquatica con un'ottantina di specie segnalate e ospita un'importante garzaia con nitticore, garzette e sgarze ciuffetto.
Lanca di Gerole	Provincia di Cremona	Motta Baluffi, Torricella del Pizzo	L'area è collocata in un tratto di golena fluviale di rilevante interesse naturalistico e paesaggistico, ed è raggiunta dalle acque del fiume solo durante le piene di maggiore entità. Le acque sono riccamente vegetate da consociazioni acquatiche e palustri, oltre che da formazioni forestali igrofile come la quercia farnia e il pioppo bianco. La complessa varietà di elementi floristici è accompagnata da una ricca varietà faunistica, che contempla i

RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			diversi tipi di anfibi, i rettili, la fauna ornitica che occasionalmente si arricchisce di specie come l'oca, la cicogna, la gru, l'airone bianco.
Bosco Ronchetti	Provincia di Cremona	Stagno Lombardo, Pieve d'Olmi	L'area si colloca in un tratto di golena di notevole interesse naturalistico che, grazie alla presenza di ritagli di vegetazione boschiva, ha caratteristiche uniche in tutta la valle del Po. Uno dei fenomeni più caratteristici è la presenza, presso gli argini del fiume, di piccole raccolte d'acqua dette "bodri", testimonianze storiche delle piene del Po nelle quali trovano rifugio specie rare o in via di estinzione. È inoltre possibile trovare varietà di ambienti vari e atipici, che favoriscono la presenza di una fauna che vede la presenza di numerose specie di uccelli che vi sostano durante le migrazioni o che nidificano, come il picchio rosso minore, il picchio rosso maggiore, il torcicollo e il picchio verde.
Garzaia della Carola	Provincia di Pavia	San Genesio ed Uniti	L'umidità del suolo del suolo, legata alla superficialità della falda acquifera, ha consentito il mantenimento di un bosco di Ontano nero tipico. La Riserva ospita una garzaia abbastanza consistente, con diverse specie di ardeidi, ma la presenza di coppie nidificanti è variabile per le ripetute manomissioni dell'ambiente naturale.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco della Golena del Po		Non ancora istituito, la gestione del parco è effettuata in autonomia da ciascun Comune
Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Brembiolo	Casalpusterlengo	Comune di Casalpusterlengo
Parco San Colombano	San Colombano al Lambro (MI), Inverno e Monteleone (PV), Miradolo Terme (PV), Graffignana (LO), Sant'Angelo Lodigiano (LO) – capofila San Colombano al Lambro	Convenzione tra i Comuni
Parco del Po e del Morbasco	Cremona, Gerre de' Caprioli, Bonemerse, Castelverde, Pieve d'Olmi, San Daniele Po, Sesto ed Uniti, Spinadesco, Stagno Lombardo.	Convenzione tra Comuni – Capofila Cremona
Parco Locale d'Interesse Sovracomunale, in area golendale, lungo un tratto di sponda del Po	Casalmaggiore, Pieve d'Olmi, San Daniele Po, Bonemerse https://it.wikipedia.org/wiki/Parco_della_Golena_del_Po	Temporaneamente identificato con l'Ente capofila, comune di Ostiglia, dalla convenzione fra i Comuni di Ostiglia, Sustinente, Serravalle a Po e Pieve di Coriano
Parco Locale d'Interesse Sovracomunale Parco "Golene Foce Secchia"	Quistello, Quingentole, Moglia e San Benedetto Po,	Convenzione tra i Comuni ente capofila comune di Quistello

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Locale d'Interesse Sovracomunale la Golena e le sue Lanche	Viadana	Comune di Viadana
Parco Golenale del Gruccione	Sermide, Felonica	Comune di Sermide

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Risaie della Lomellina ZPS	Breme, Candia Lomellina, Castello D'Agogna, Castelnovetto, Ceretto Lomellina, Cozzo, Frascarolo, Gambarana, Langosco, Lomello, Mede, Pieve Del Cairo, Rosasco, Santangelo Lomellina, Sartirana Lomellina, Semiana, Suardi, Torre Beretti e Castellaro, Valle Lomellina
Garzaia di Sartirana ZSC	Sartirana Lomellina, Torre Beretti E Castellaro
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara Al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambalò, Garlasco, Golasecca, Groppello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
Siti Riproduttivi di <i>Acipenser Naccarii</i> SIC	Linarolo, Mezzanino, Pavia, San Martino Siccomario, Valle Salimbene
Garzaia della Carola ZPS/ZSC	San Genesio Ed Uniti
Garzaia di Cascina Villarasca ZPS/ZSC	Rognano

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo Di Viadana Antonio Parazzi	Viadana
Associazione Strada del Tartufo Mantovano c/o TRU.MU Museo del Tartufo di Borgofranco sul Po	Borgofranco sul Po
Castello di Scaldasole	Scaldasole

 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Casalmaggiore	Museo Del Bijou Di Casalmaggiore	Museo Specializzato
	Museo Diotti	Museo d'Arte
Cremona	Museo Di Storia Naturale	Museo Storia Naturale e scienze naturali
	Museo Civico Ala Ponzone	Museo d'Arte

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
	Museo Della Civiltà Contadina Il Cambonino Vecchio	Museo Etnografica Antropologica
	Museo Archeologico	Museo di Archeologia
	Museo Della Chiesa Cattedrale	Museo delle pietre romaniche della Cattedrale
	Museo Archeologico	Museo Civico Ala Ponzone
	Fondazione Museo Del Violino Antonio Stradivari Cremona	Palazzo dell'Arte
Felonica	Museo Della Seconda Guerra Mondiale Del Fiume Po	Museo di Storia
Pavia	Sistema Museale di Ateneo	Sezione di storia naturale
		Sezione di archeologia
	Sistema Museale di Ateneo	Orto botanico
		Sezione di Mineralogia
		museo della tecnica elettrica
		Museo di Fisica
		Museo di Chimica
		Museo Camillo Golgi
	Musei Civici	Civici Musei di Pavia - Castello Visconteo
	Sistema Museale di Ateneo	Museo per la storia dell'Università
Revere	Museo del Po	Museo Territoriale
San Daniele Po	Museo Civico Polironiano	Abbazia di Polirone - complesso

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Santo Stefano Lodigiano	Museo Paleoantropologico del Po	Museo di Storia Naturale e scienze naturali
	Museo del Giocattolo e del Bambino	Museo specializzato
Milano	Museo Poldi Pezzoli	Casa-Museo
	Museo Bagatti Valsecchi	Casa-Museo
	Museo Mangini Bonomi	Museo Fondazione Emilio Carlo Mangini - Museo Mangini Bonomi
	Museo Teatrale alla Scala	Museo specializzato
	Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci	Museo Scienza e Tecnica
Milano	Pinacoteca Ambrosiana	Museo d'Arte
	Civiche Raccolte Storiche	Museo del Risorgimento
	Musei Archeologici	Museo Egizio
		Museo di Preistoria e Protostoria
		Civico Museo Archeologico
	La Triennale di Milano	Museo Composito
	Museo del Novecento	Museo d'Arte
	Orto Botanico di Brera	Museo Orto botanico
	Museo Astronomico di Brera	Raccolta Museale Scienza e Tecnica
	Museo Società per le Belle Arti ed Esposizione Permanente	Museo d'Arte
	Museo del Duomo	Palazzo Reale

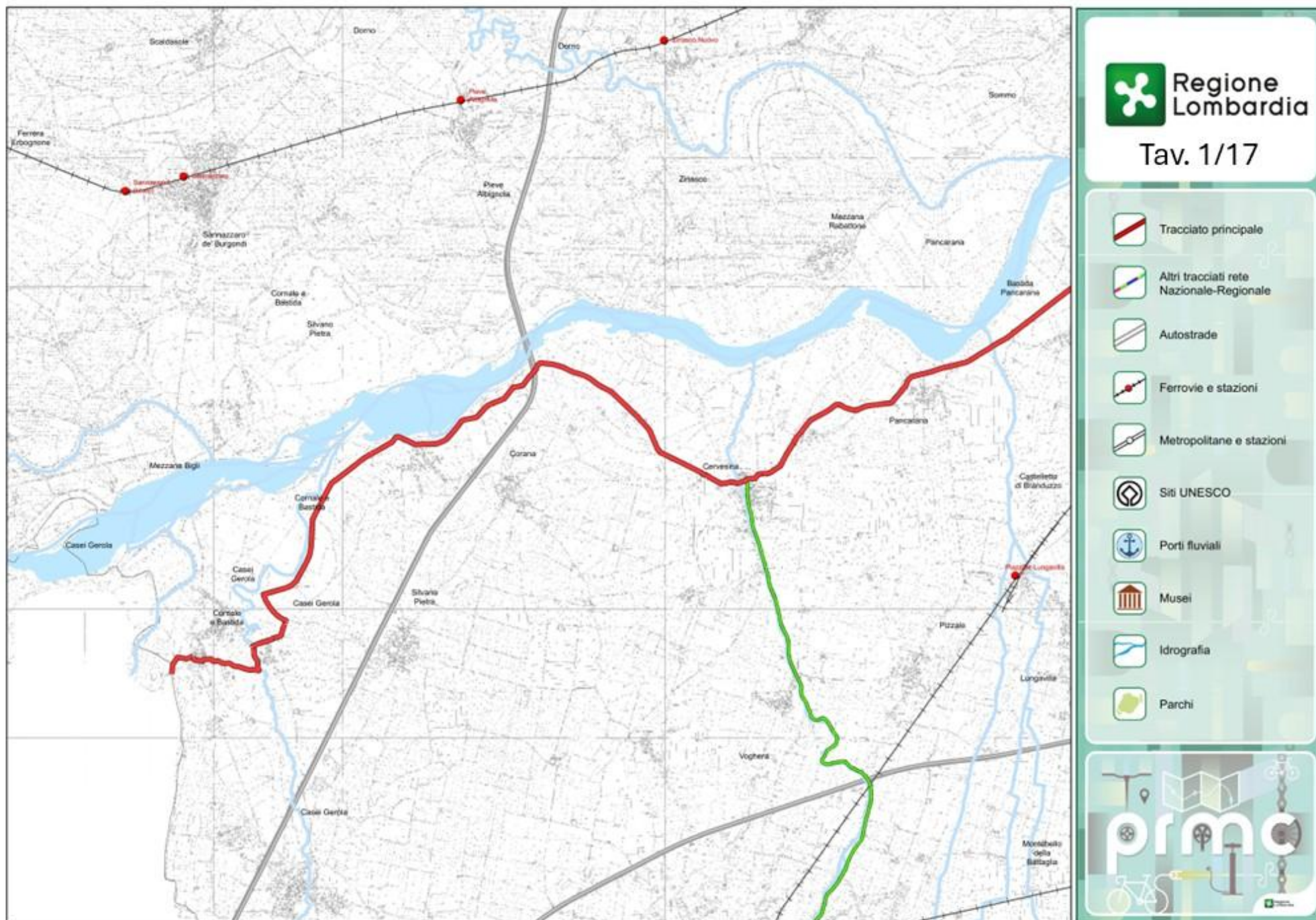
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Milano	Civiche Raccolte Storiche	Palazzo Morando Costume Moda Immagine
	Museo Diocesano	Museo d'Arte
	Museo di Sant'Eustorgio	Raccolta museale Basilica di Sant'Eustorgio
	Museo dei Cappuccini	Raccolta museale d'Arte
	Gallerie d'Italia - Piazza Scala	Museo d'Arte
	Museo Villa Necchi Campiglio	Casa Museo
	Museo Martinitt e Stelline	Museo Composito
	Museo Louis Braille	Raccolta Museale Specializzata
	Raccolte Artistiche del Castello	Raccolte d'Arte Antica
	Museo Delle Culture Area Ex Ansaldo	Museo Etnografica e Antropologica
	Raccolte Artistiche del Castello	Raccolte d'Arte Applicata
		Museo degli Strumenti Musicali
		Gabinetto Numismatico e Medagliere
	Civiche Raccolte Grafiche e Fotografiche	Civico Archivio Fotografico
		Civico Gabinetto dei Disegni
		Civica Raccolta delle Stampe A. Bertarelli
	Polo dei Musei Scientifici	Acquario e civica Stazione Idrobiologica di Milano
		Museo di Storia Naturale

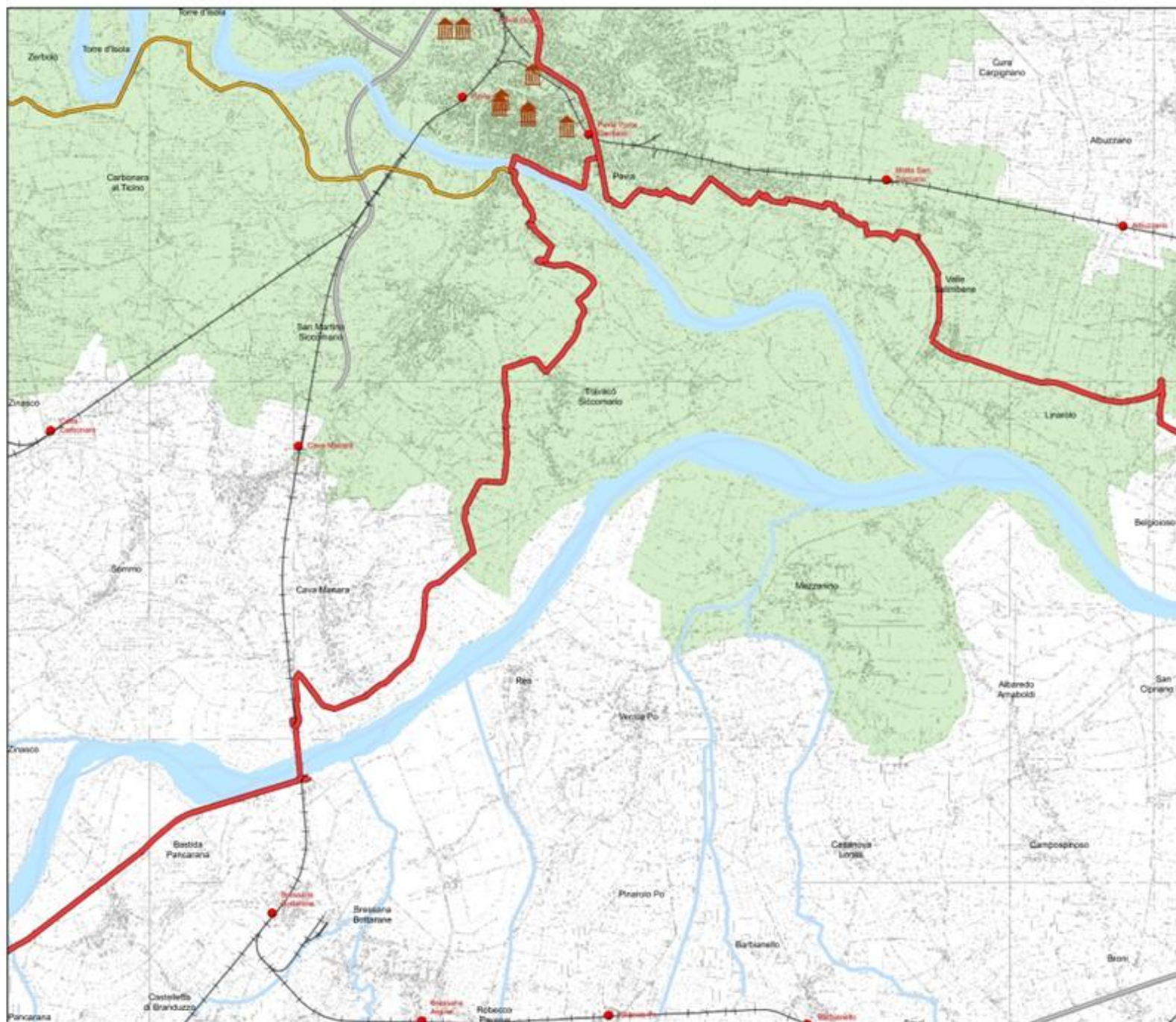


Percorso 8

Ciclovía Turistica Nazionale VenTo

Corografia di inquadramento delle tavole





Regione
Lombardia

Tav. 2/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

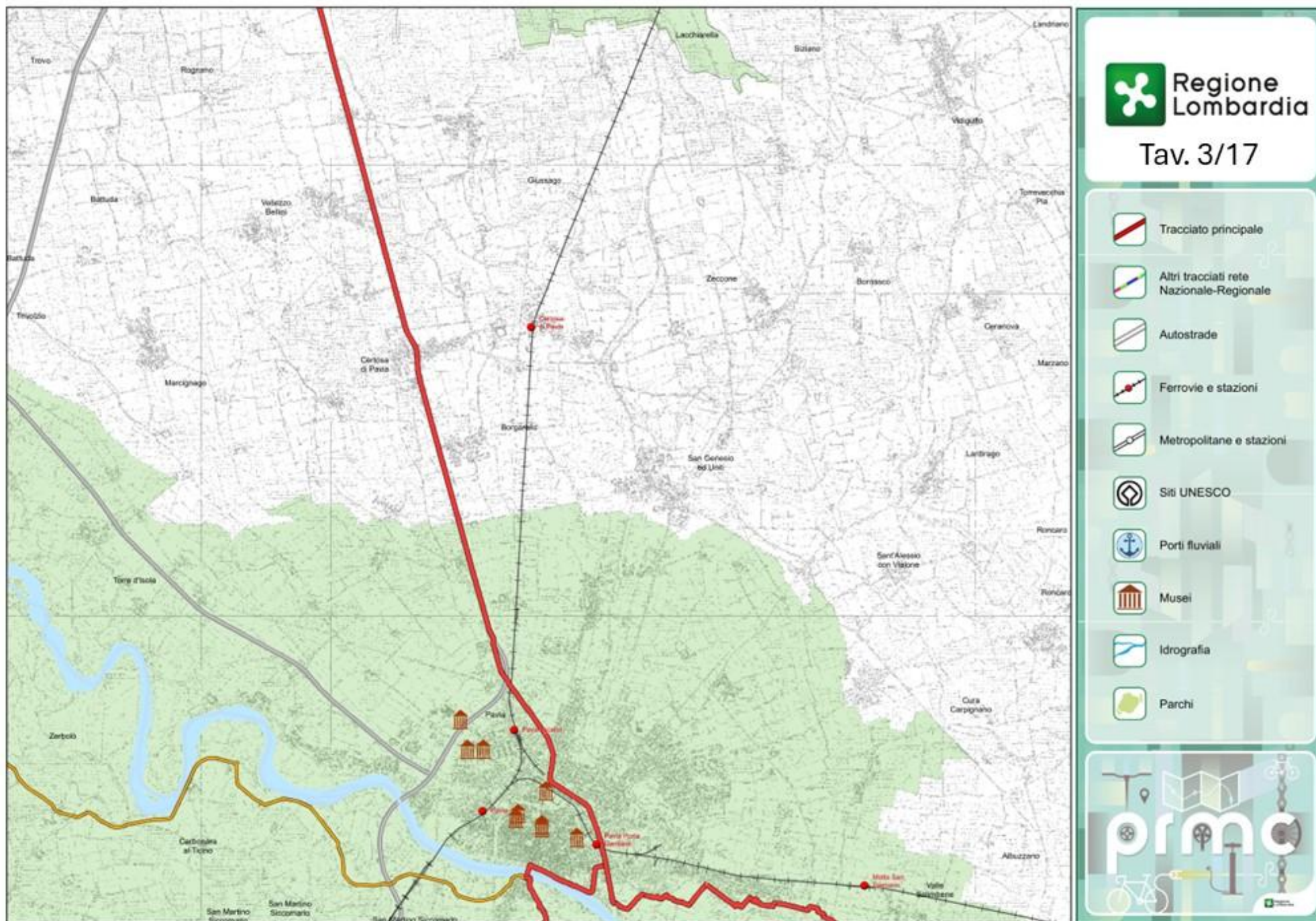


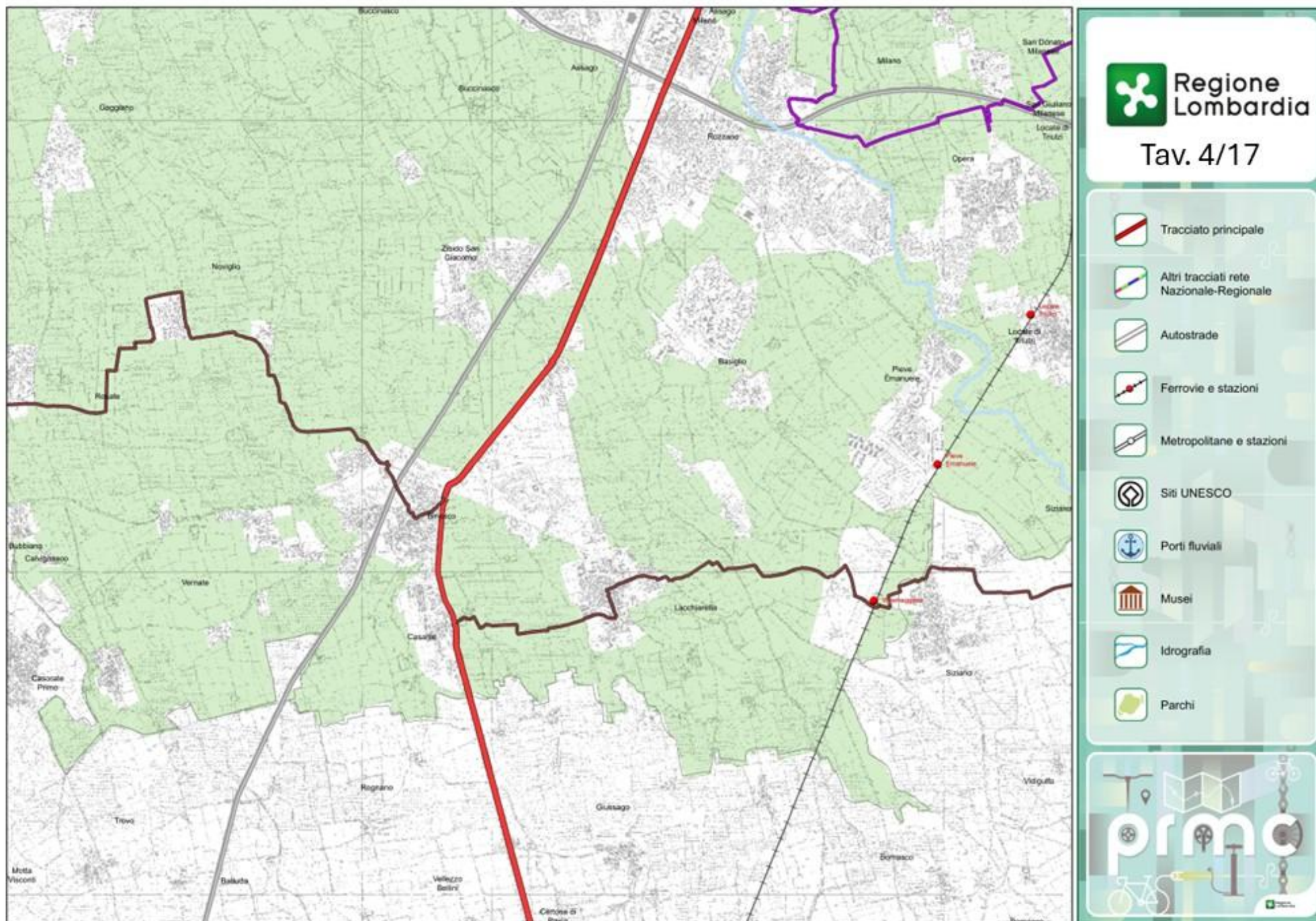
Idrografia

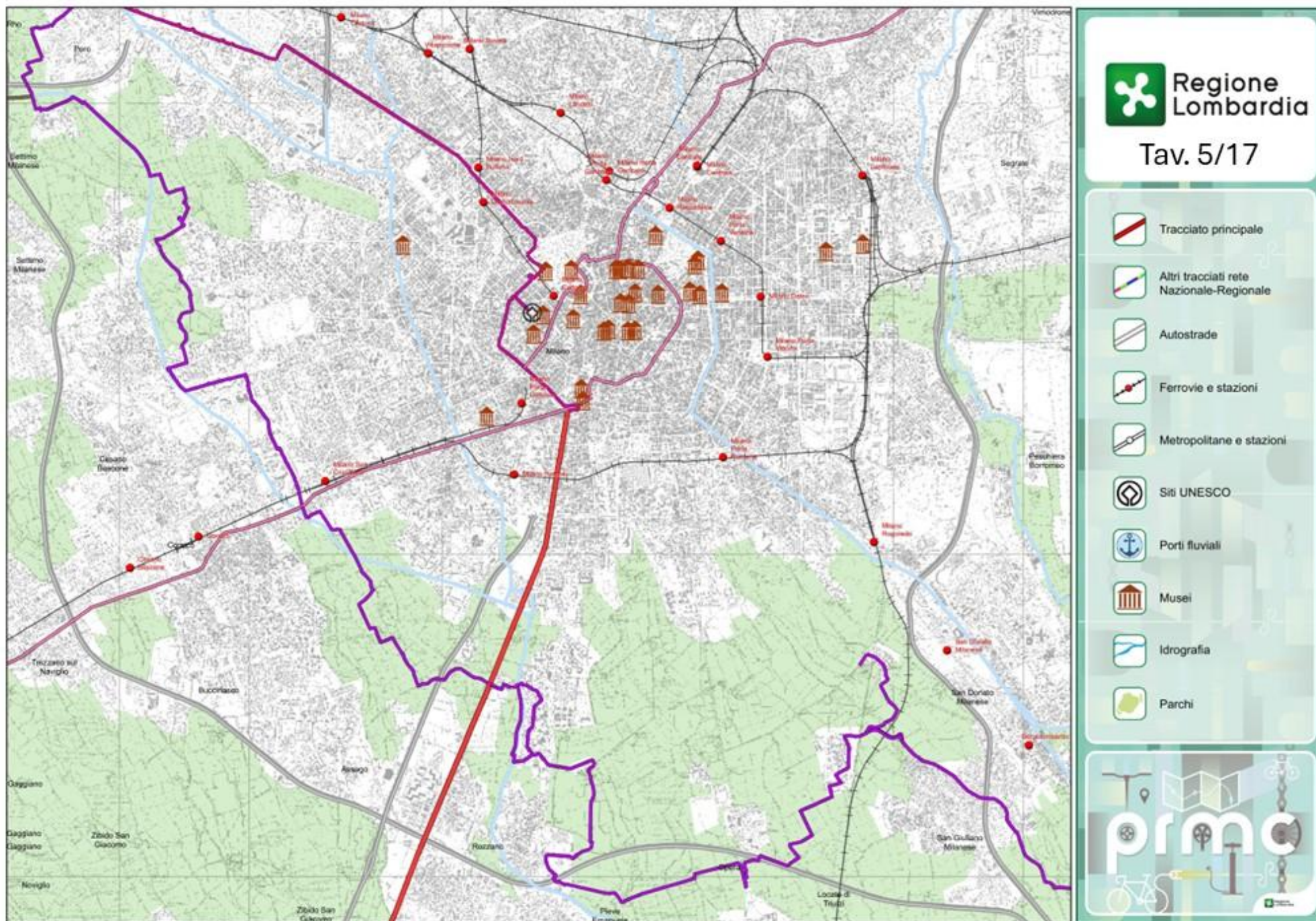


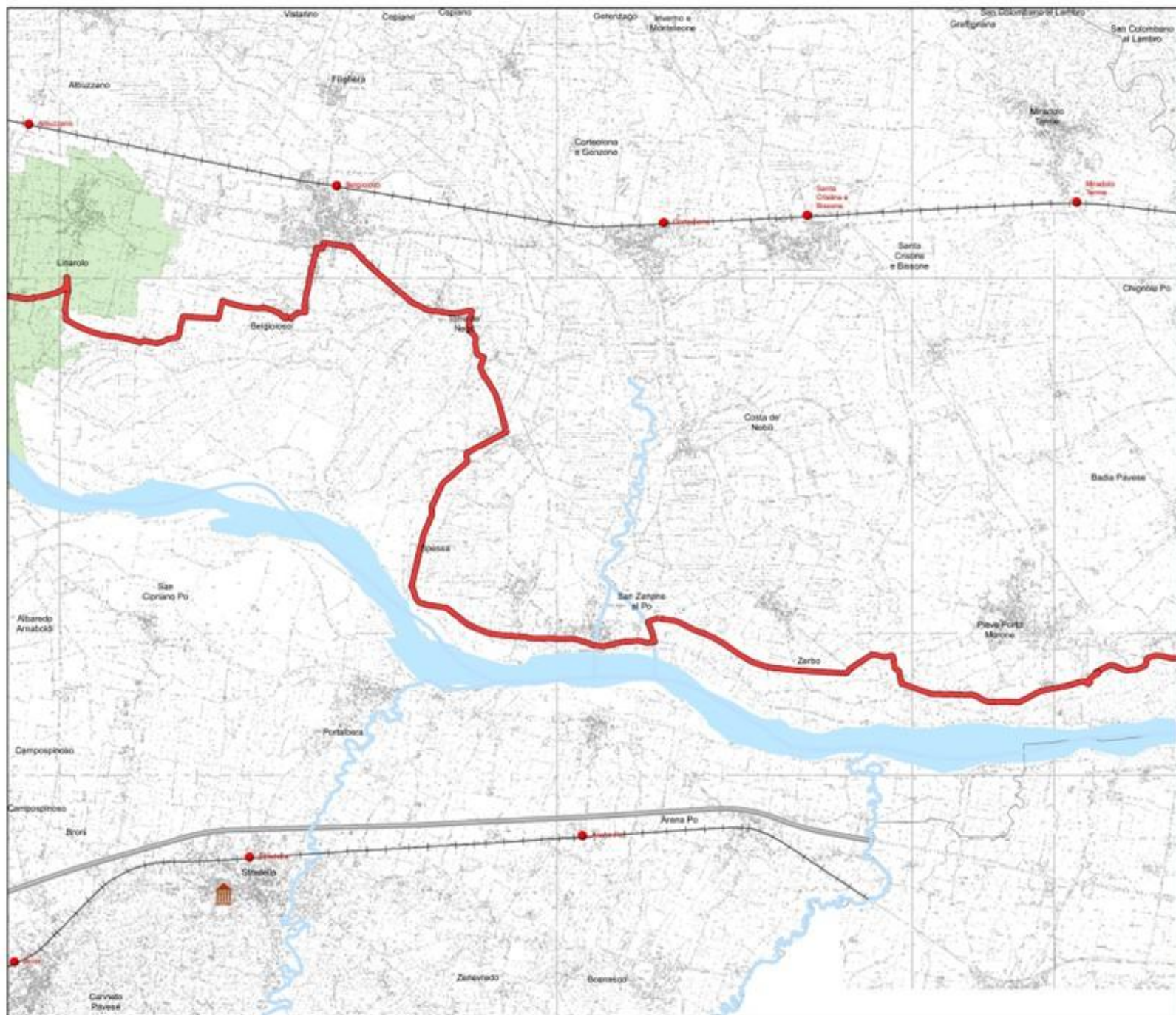
Parchi









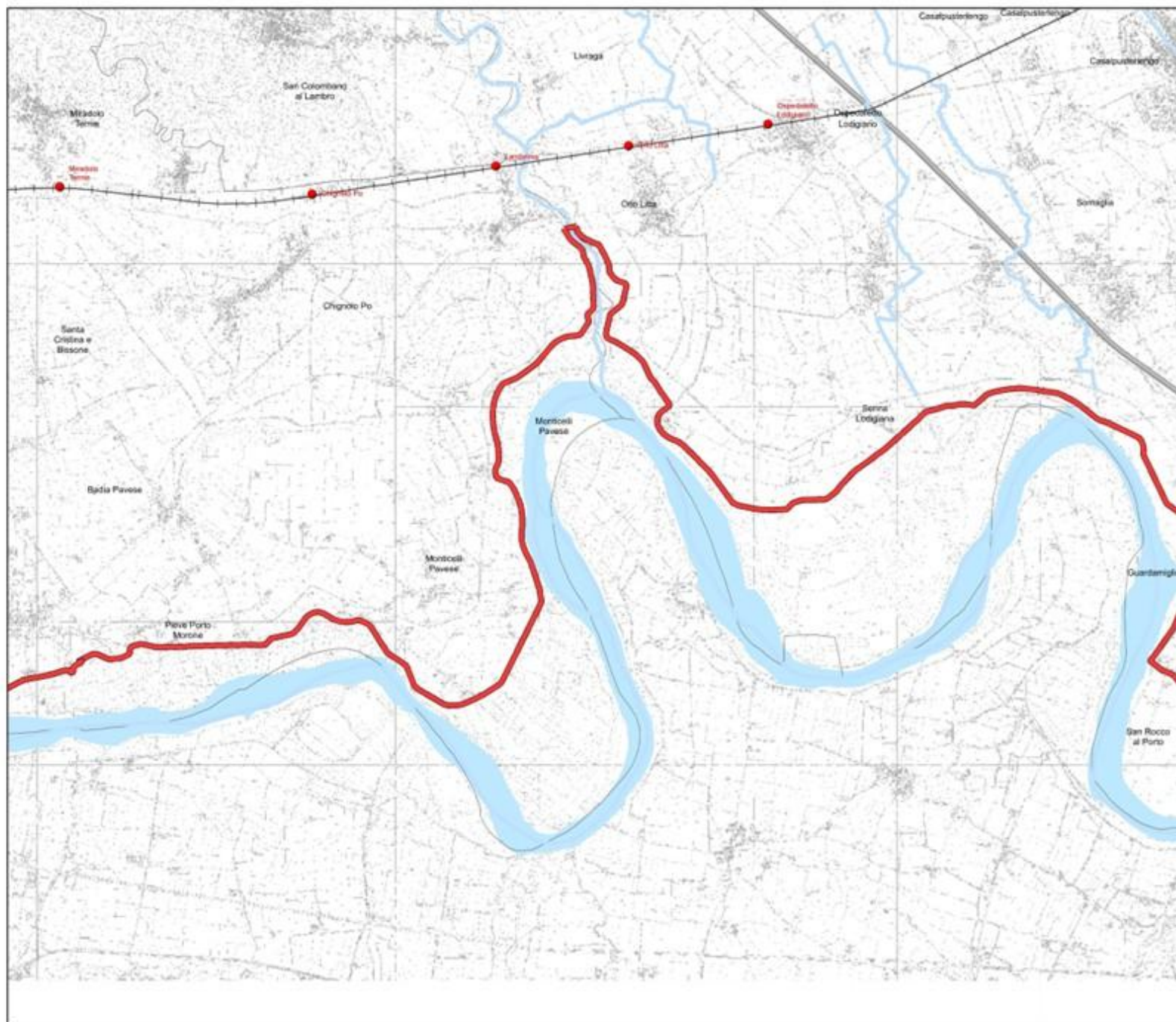


Regione Lombardia

Tav. 6/17

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi

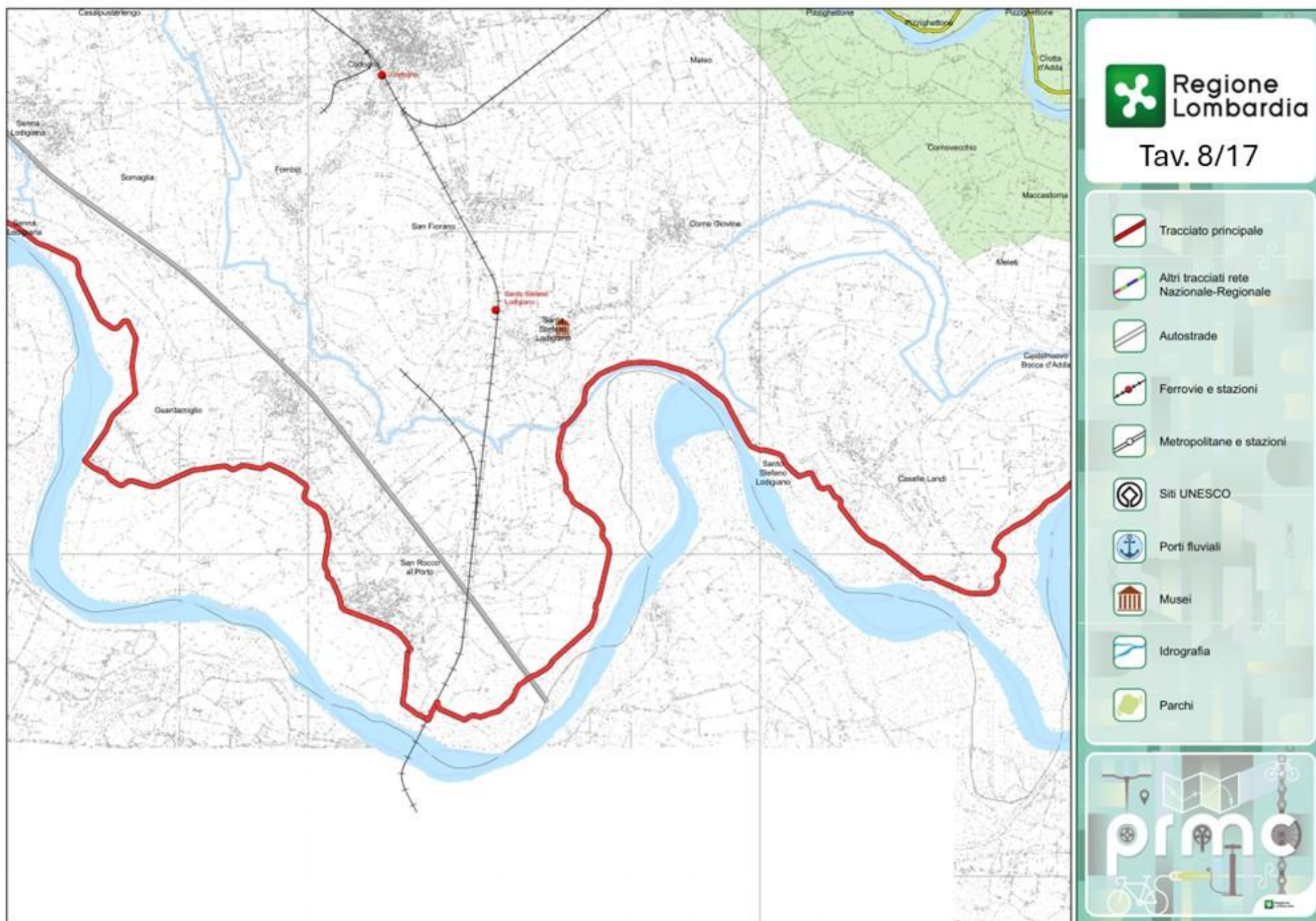


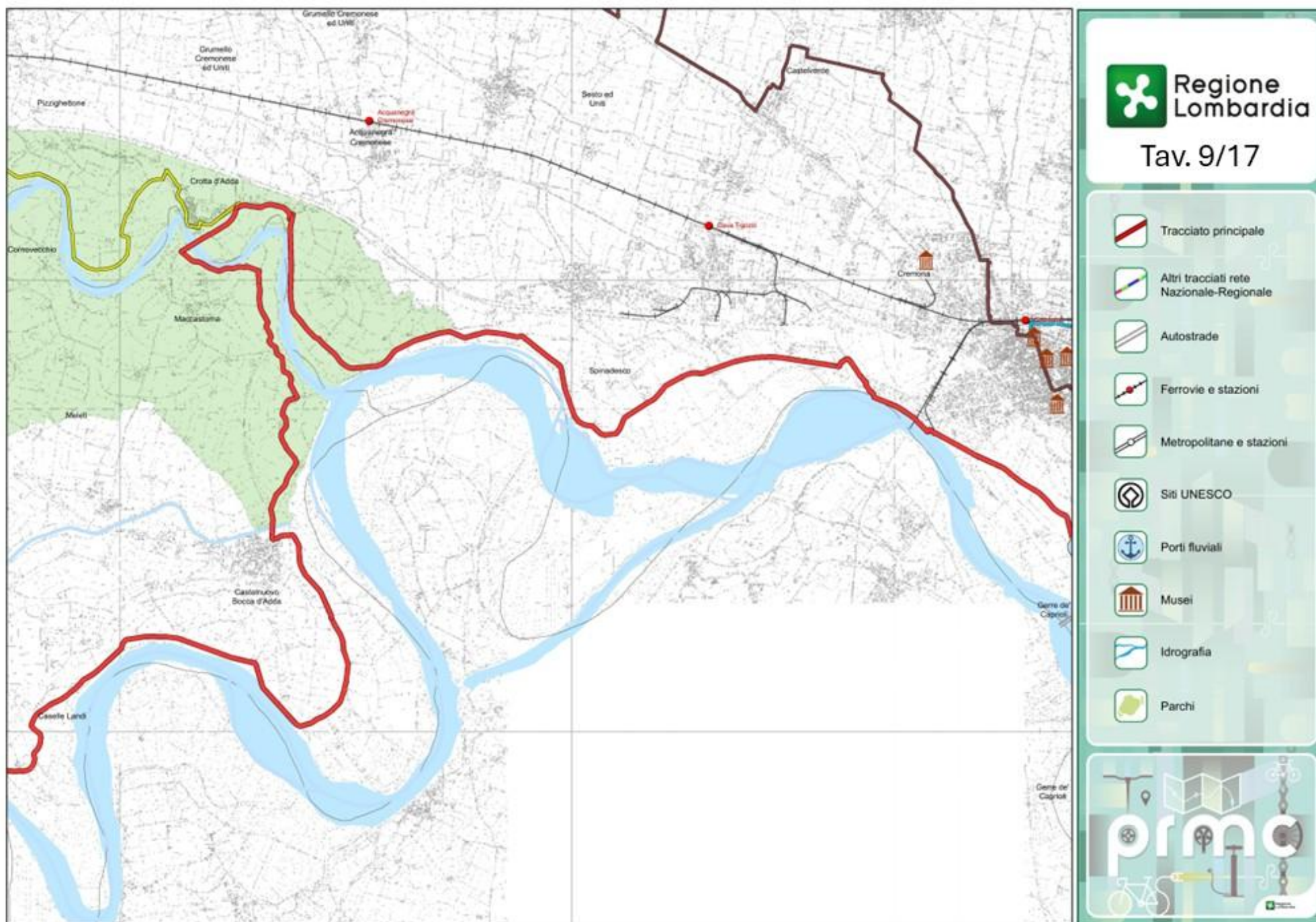


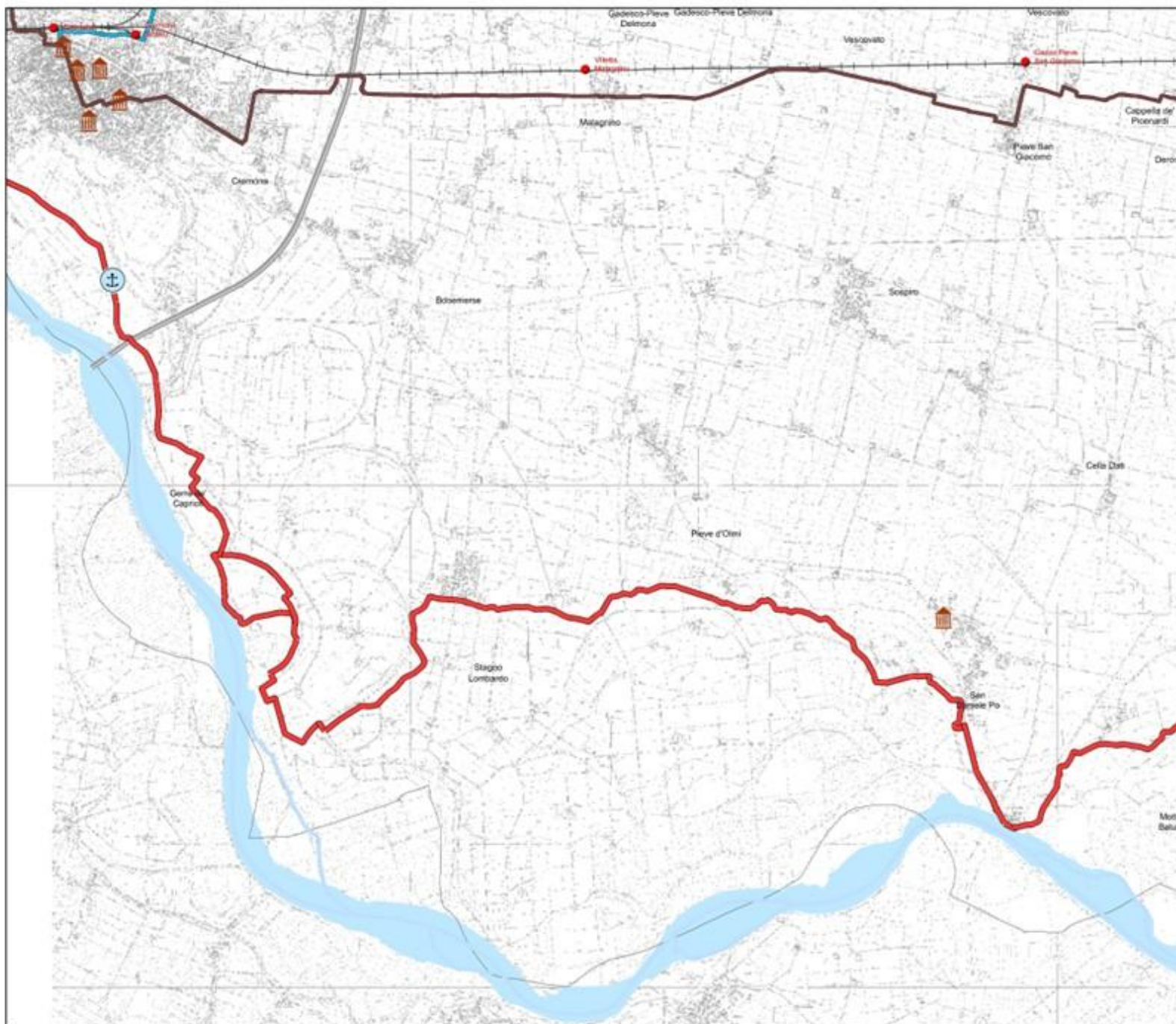
Tav. 7/17

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi





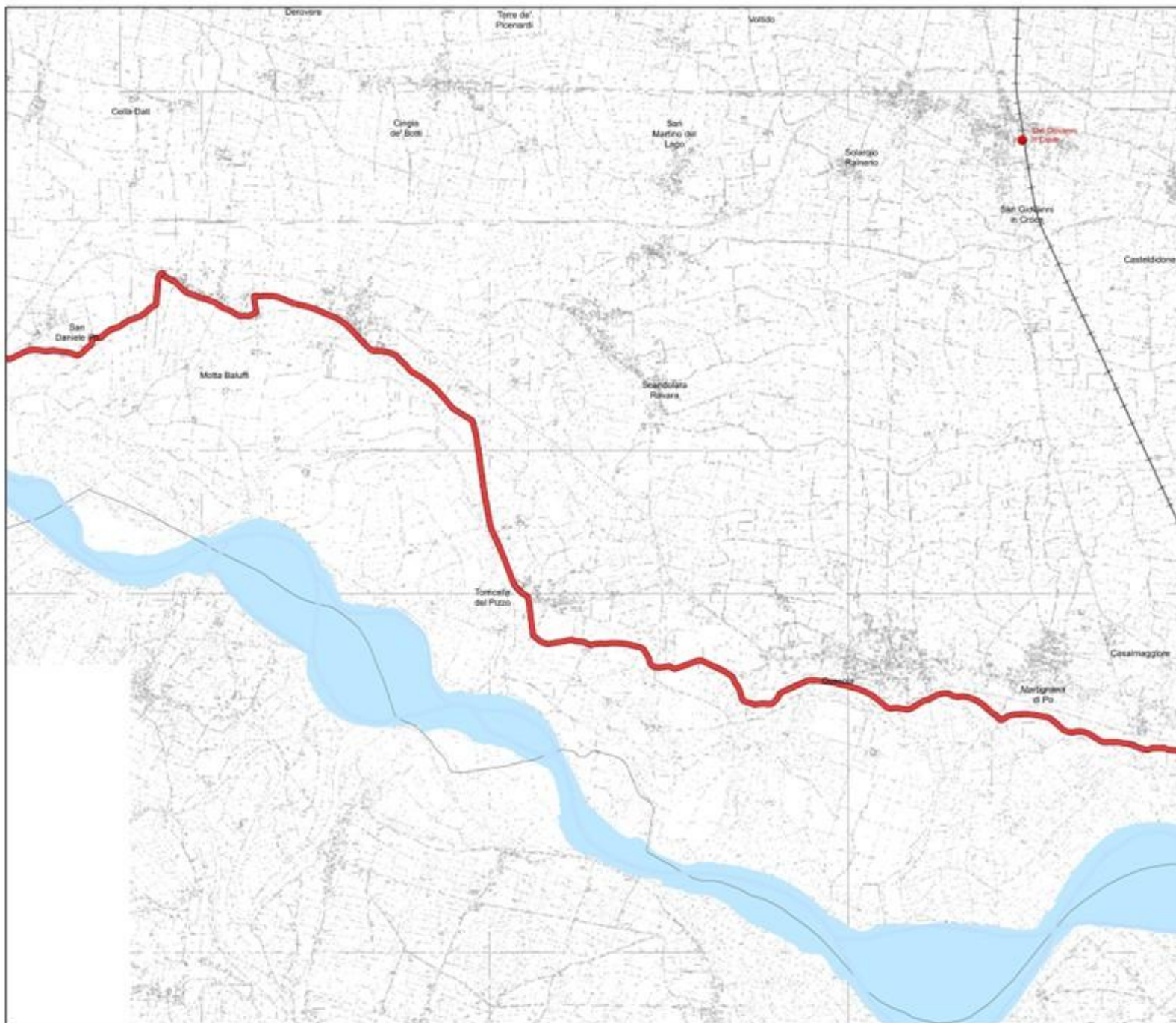




Tav. 10/17

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 11/17



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

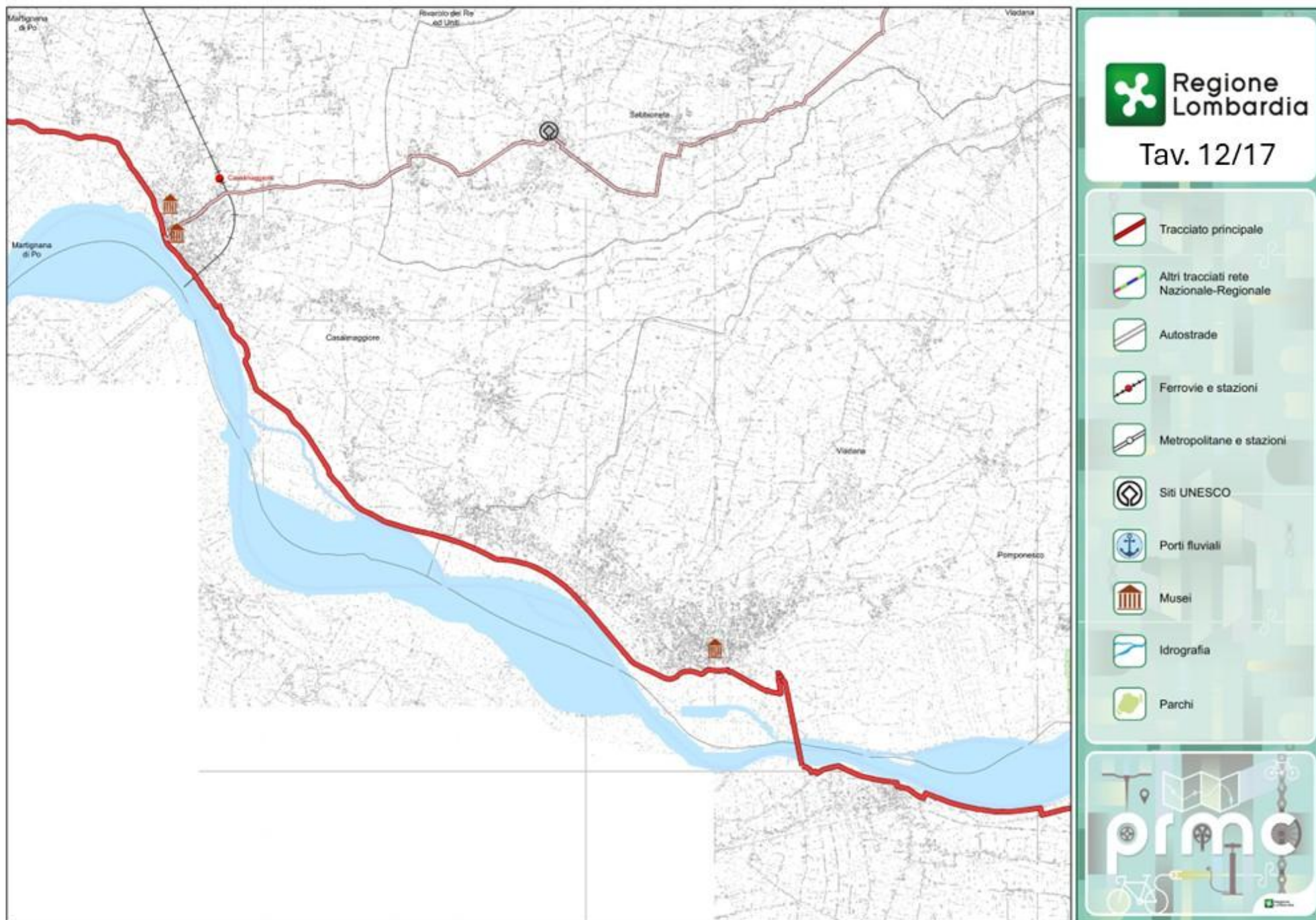


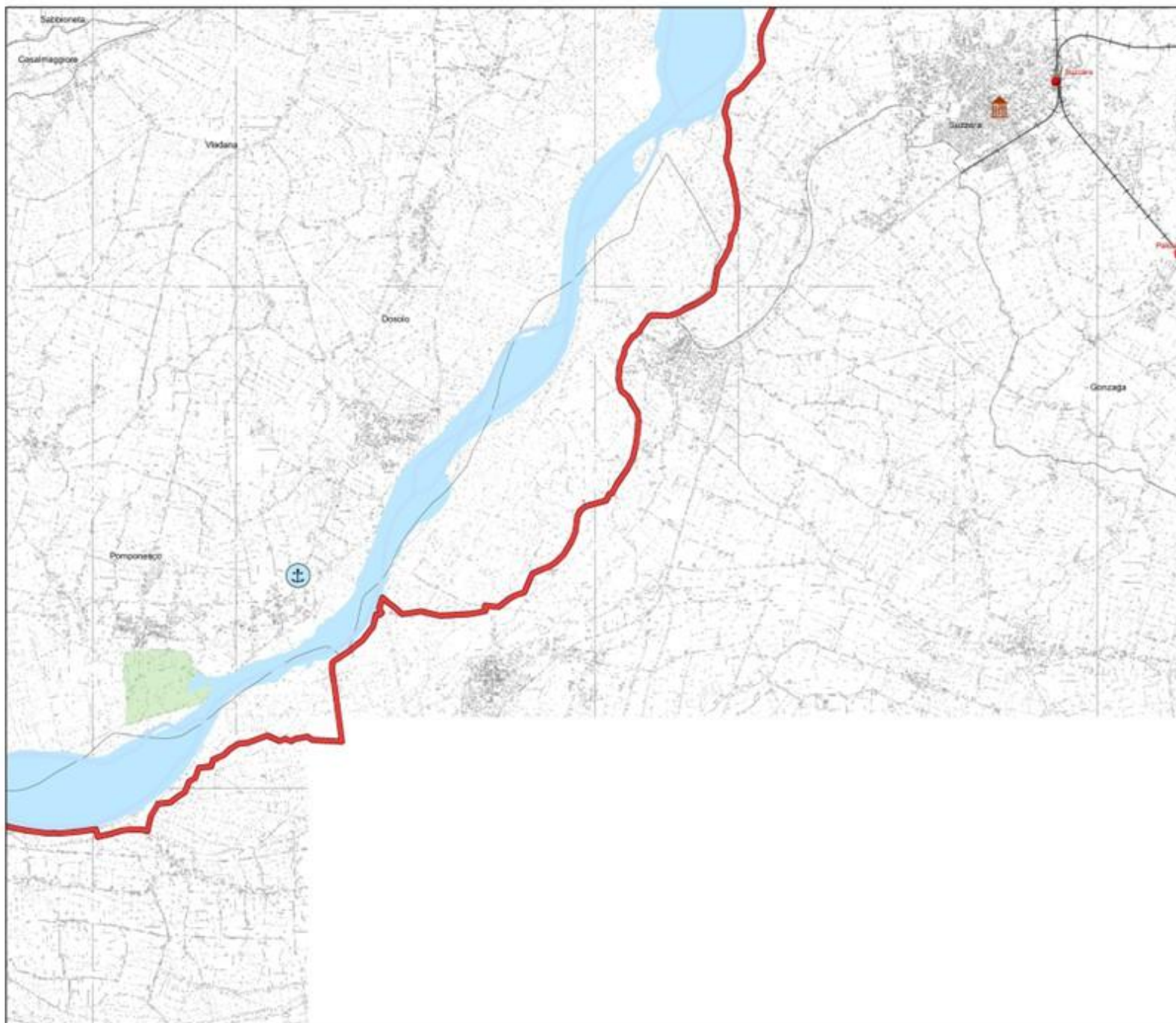
Idrografia



Parchi





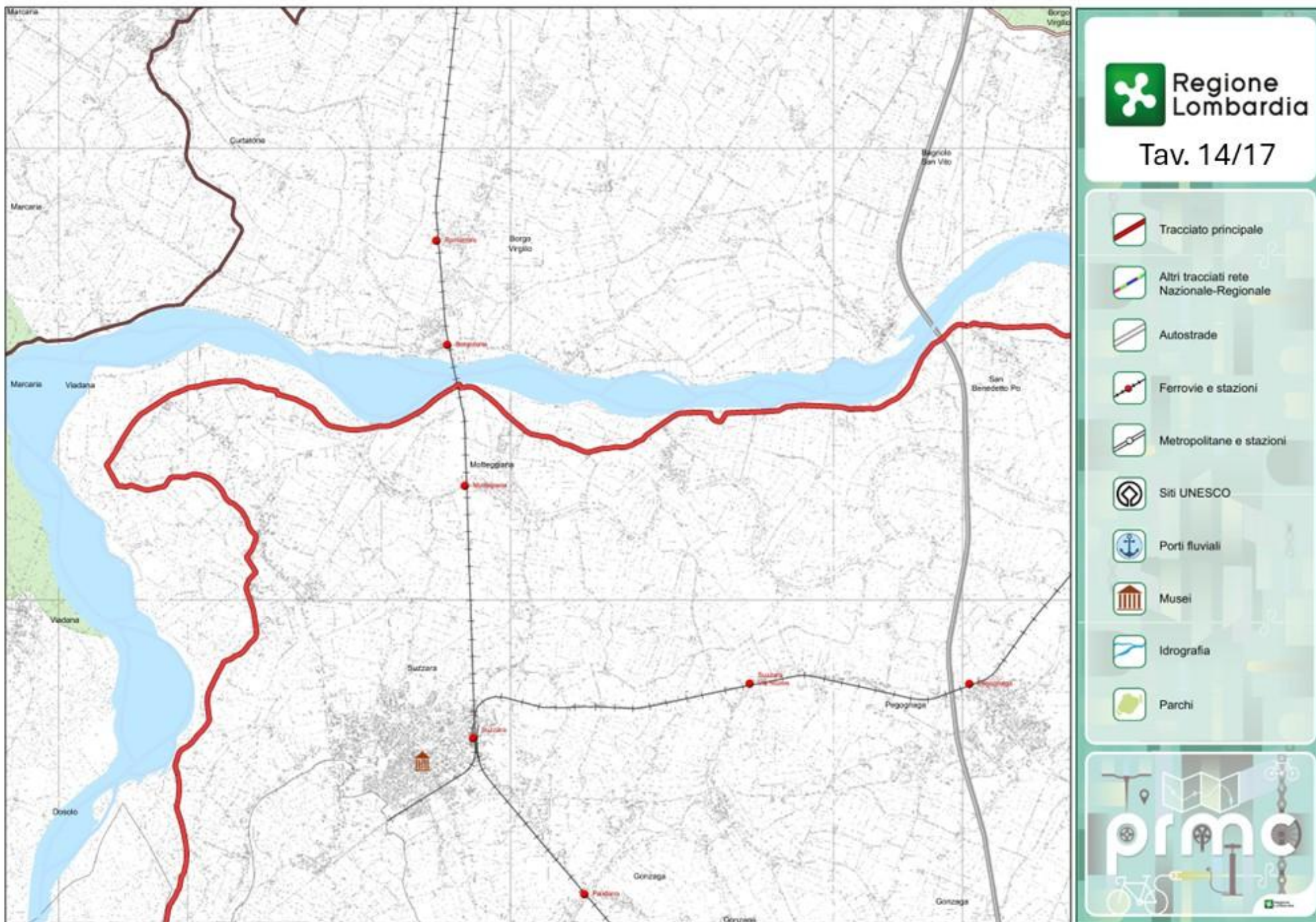


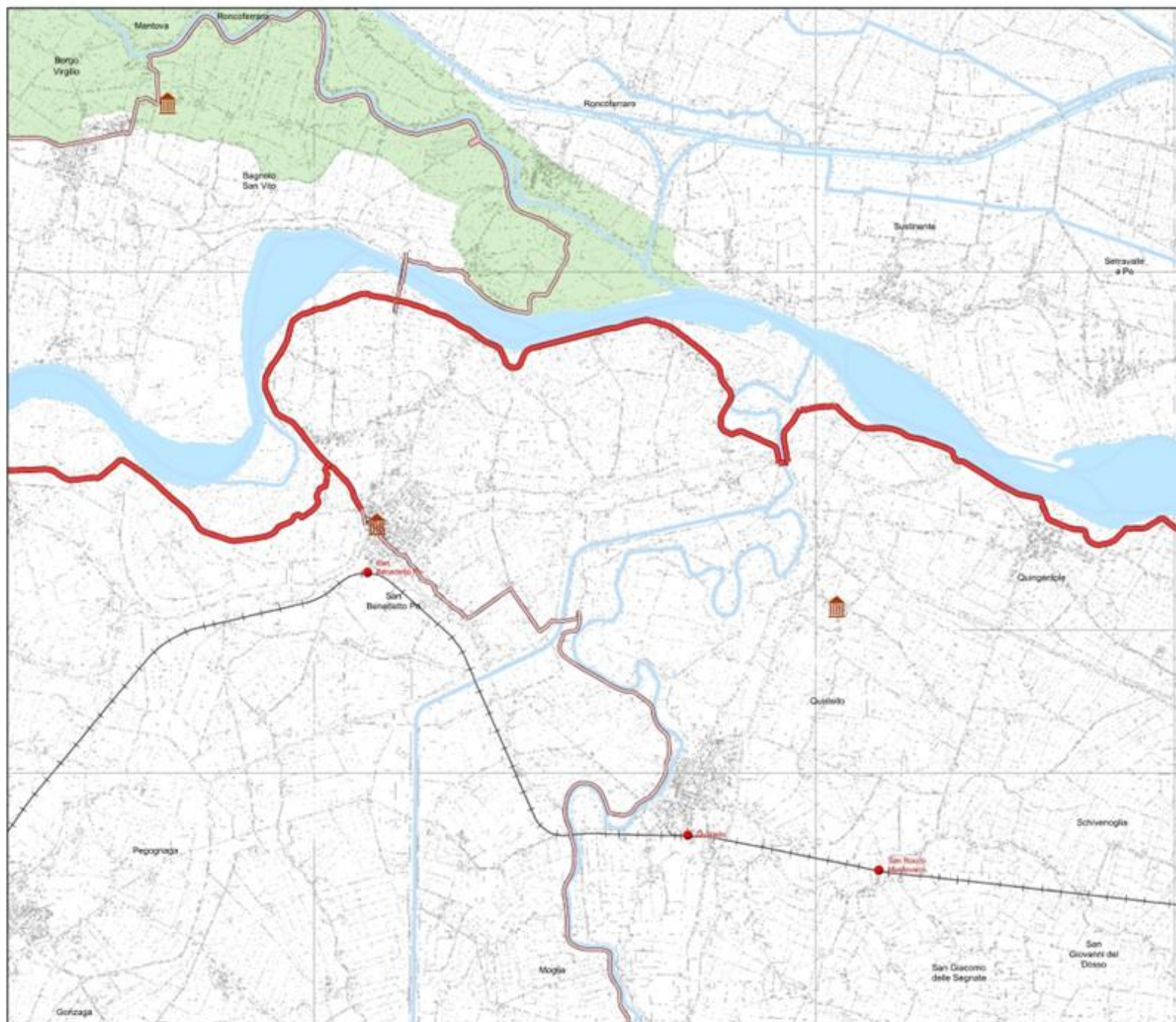
 Regione
Lombardia

Tav. 13/17

-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi



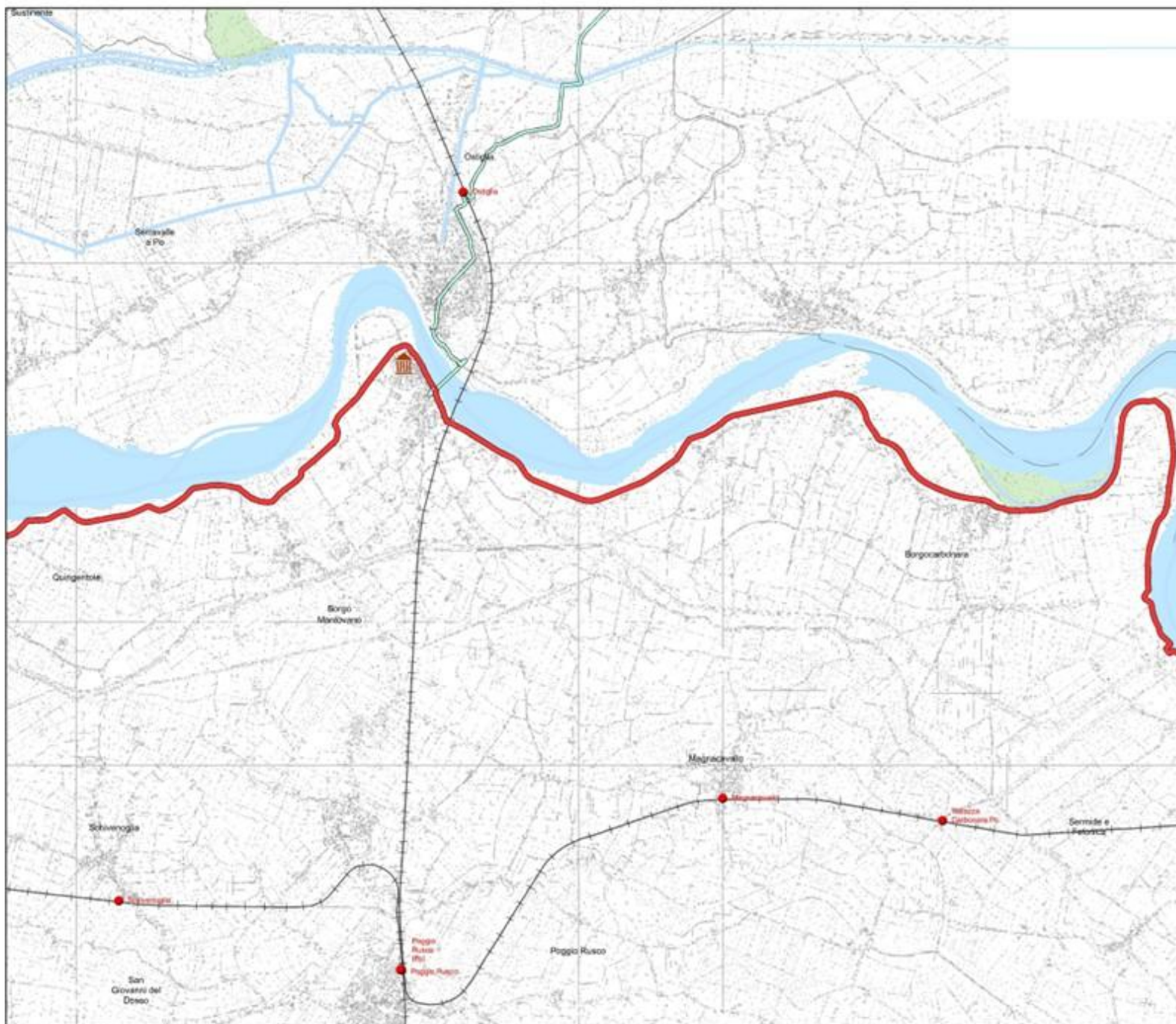




Tav. 15/17

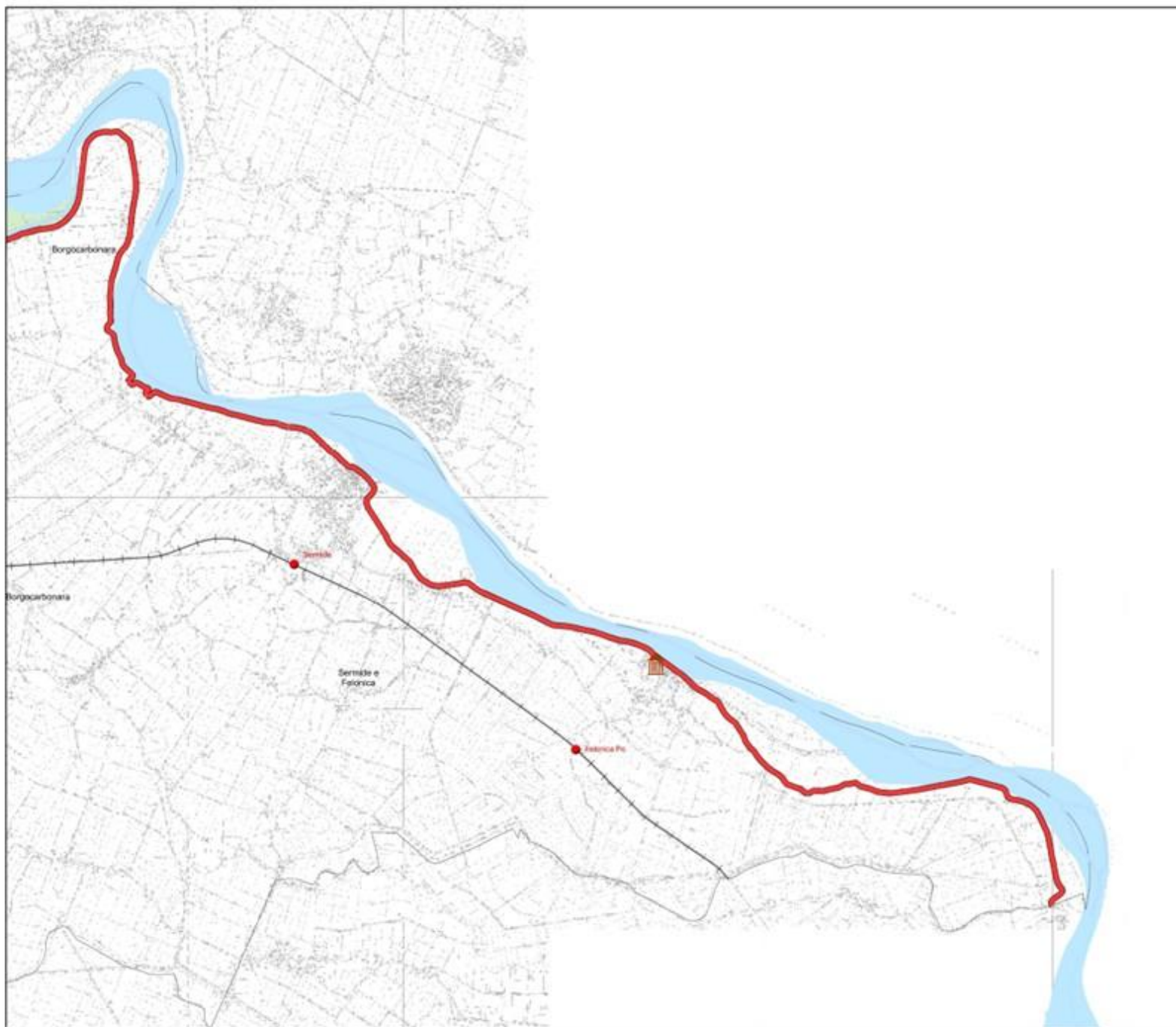
-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi





-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi





-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi



Scheda Percorso 9 **Navigli**



LUNGHEZZA: 63 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Milano

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Abbiategrasso, Milano S. Cristoforo, Milano Cadorna, Milano Garibaldi, Milano Centrale, Cassano d'Adda
- **Località attracco idrovie:** Scodellino Milano darsena, Buccinasco, Corsico, Trezzano sul Naviglio, Abbiategrasso, Gaggiano

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n°scheda
Abbiategrasso	TICINO	01
Cassano d'Adda	ADDA	03
Milano	VIA DEI PELLEGRINI	05
Cassano d'Adda	VILLORESI	06
Milano	MILANO - MONACO	18
Milano	VENTO	08
Vimodrone	LAMBRO	15

Il percorso “Navigli” attraversa la Provincia di Milano da sud/ovest a nord/est utilizzando le ciclopedonali del Naviglio Grande e del Naviglio Martesana e attraversa la città di Milano per circa 8 Km.

Come gli altri percorsi ha una valenza turistica, ma nello stesso tempo si presta ad un utilizzo di mobilità quotidiana casa-lavoro e casa-scuola, in particolare nei tratti in cui attraversa Milano e gli altri comuni disposti nella fascia di intensa urbanizzazione nell’area a Nord Est di Milano.

L’avvio del percorso è ad Abbiategrasso, all’incrocio con il percorso “Ticino” e prosegue lungo la sponda sinistra del Naviglio Grande fino a Gaggiano, dove poi passa in sponda destra continuando fino a Milano. Poco prima della Stazione di San Cristoforo l’itinerario incontra il percorso “Lambro” e, dopo pochi chilometri, giunge alla Darsena di Porta Ticinese realizzando un anello intorno all’area centrale della città. Dalla Darsena a San Marco (da sud a nord) il percorso attraversa Via Santa Croce, il Parco delle Basiliche e si immette sulla cerchia dei Navigli (Via Molino delle Armi). Il percorso prosegue fino a raggiungere l’incrocio con Via San Marco dove utilizza la ciclabile esistente fino ai Bastioni di Porta Nuova: passa la conca dell’Incoronata (che dava origine al laghetto di San Marco), i Bastioni Tombon de San Marc, sottopassa la strada di circonvallazione al Ponte delle Gabelle. Poi percorre per intero la ciclabile di Via Melchiorre Gioia fino alla Cassina de’ Pomm dove, dal 1968, comincia l’interramento del tratto cittadino del Naviglio Martesana. Qui il percorso segue la ciclopedonale della Martesana, realizzata negli anni Ottanta recuperando la strada alzaia. Oggi la “Ciclo-alzaia Martesana” è parte di quel parco lineare che costeggia il Naviglio da Cassina de’ Pomm, sino all’Adda in Comune di Cassano d’Adda. Uscendo da Milano il percorso incontra il fiume Lambro e nuovamente l’omonimo percorso, al quale si sovrappone fino a Vimodrone; giunto al suo termine a Cassano d’Adda, incontra, in frazione Gropello d’Adda, il percorso “Adda” dove, poco più a nord, confluisce il “Villoresi”.

L’attraversamento della città di Milano per chi arriva da Nord, dall’Alzaia del Naviglio Martesana, ha luogo dalle Vie San Marco, Ancona, Tessa, Visconti e Gadio per poi raggiungere Piazza Castello, e a seguire la Via Minghetti e Piazzale Cadorna, dove la ferrovia si interscambia con le linee metropolitane M1 e M2. In Via Carducci si prosegue su corsia ciclabile fino a Sant’Ambrogio e, a partire da Via Olona, si percorre la pista ciclabile esistente fino a Viale Papiniano dove, svoltando a sinistra, si raggiunge la Darsena per poi imboccare il Naviglio Grande fino ad Abbiategrasso.

 CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE			
SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Abbiategrasso	Città Metropolitana Milano
03	Adda	Cassano d’Adda	
05	Via dei Pellegrini	Milano	
06	Villoresi	Cassano d’Adda	
18	Milano - Monaco	Milano	
08	VenTo	Milano	
15	Lambro	Vimodrone	

 PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO		
STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Abbiategrasso	R31 Mortara – Milano	Ticino
MILANO S. Cristoforo	S9 Saronno-Seregno-Monza-Milano-Albairate	Lambro
	S19 Albairate-Vermezzo - Milano Rogoredo	
	R31 Mortara - Milano	
MILANO Cadorna	S3 Saronno – Milano Cadorna	Via dei Pellegrini
	S4 Camnago Lentate – Milano Cadorna	
	RE54 Malpensa – Milano Cadorna	
	RE1 Laveno-Varese-Saronno-Milano	
	R17 Como – Saronno - Milano	
	R16 Asso - Milano	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
MILANO Garibaldi	R22 Varese – Saronno - Milano	
	R27 Novara – Saronno - Milano	
	RE7 Como-Saronno-Milano	
	AV Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma	
	S1 Saronno - Milano Passante - Lodi	
	S2 Mariano Comense - Milano Passante - MI Rogoredo	
	S5 Varese FS - Milano Passante - Treviglio	
	S6 Novara - Milano Passante - Treviglio	
	S7 Lecco - Molteno - Monza - MI P.ta Garibaldi	
	S8 Lecco - Carnate - Monza - MI P.ta Garibaldi	
	S9 Saronno - Seregno - Monza - Milano - Albairate	
	S11 Chiasso - Como S.Giovanni - Milano - Rho	
	S12 Melegnano - Milano Passante - Cormano	
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate M.se	
	RE13 Alessandria - Pavia - Milano	
	RE5 P.Ceresio - Varese - Gallarate - Milano	
	R6 Cremona - Treviglio - (Milano)	
	R51 Milano Centrale-Malpensa	
	R23 Domodossola-Arona-Gallarate-Milano	

PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
MILANO Centrale	R14 Bergamo-Carnate-Milano	
	RE2 Bergamo - Pioltello - Milan	
	RE4 Domodossola - Milano	
	RE6 Verona - Brescia - Milano	
	RE8 Tirano - Sondrio - Lecco - Milano	
	RE11 Mantova - Cremona - Codogno - Milano	
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	
	RE51 Gallarate - Malpensa - Miano C.le	
	RE80 Locarno - Chiasso - Como - Milano	
	RV Milano-Bologna	
	RV Milano-Torino	
	RV Milano-Genova	
	AV Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli	
Cassano d'Adda	AV Torino-Milano-Venezia	
	AV Zurigo/Ginevra-Milano	
	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	Villoresi Adda Milano - Monaco
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	

ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI			
IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Asta orizzontale - Naviglio Grande e Darsena di Milano	Scodellino Milano darsena	trasporto bicicletta su richiesta	Navigami
	Buccinasco		
	Corsico		
	Trezzano sul Naviglio		
	Abbiategrosso		
	Gaggiano		

SITI UNESCO	
SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Santa Maria delle Grazie e Cenacolo Vinciano	Milano

PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco Regionale Valle del Ticino Riserva della Biosfera (riconosciuta dall'Unesco)	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale Valle del Ticino Riserva della Biosfera
Parco Agricolo Sud Milano	Provincia di Milano	
Parco Ada Nord	Consorzio di gestione del Parco Adda Nord	

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Est delle Cave	Brugherio (MB) - Carugate, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese, Vimodrone (MI)	Convenzione tra i Comuni
Parco Agricolo Nord Est	Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bernareggio, Busnago, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Vimercate, Basiano, Bussero, Carugate, Masate, Pessano con Bornago, Verderio	Consorzio tra i Comuni
Parco delle Cascine	Comune di Pioltello	Comune di Pioltello
Parco della Media Valle del Lambro	Brugherio, Monza (MB) - Cologno Monzese, Sesto San Giovanni (capofila), Milano (MI)	Convenzione tra i Comuni
Parco Martesana	Bussero e di Cassina de' Pecchi	Convenzione tra i Comuni
Parco alto Martesana	Inzago (MI), Melzo (MI) e Pozzuolo Martesana (MI).	Convenzione tra i Comuni

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Nucleo di Vigano Certosino	Gaggiano
Vie d'acqua	Fiume Ticino – Naviglio Grande - Canale scolmatore nord - Fiume Olona- Fiume Lambro- Naviglio Martesana- Fiume Adda

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Punto Parco del Ticino	cascina Guzzafame
Museo Archeologico Sutermeister	Legnano
Villa San Carlo Borromeo	Senago
The William G. Congdon Foundation	Buccinasco
Casa museo Boschi Di Stefano	Milano
Studio Museo E. Treccani	
Museo della Permanente	
Museo Arti Decorative	
Laboratori del Teatro alla Scala Ansaldo	
Casa museo del Manzoni	
Gallerie d'Arte Moderna	
Buccellati Milano	
Museo San Siro	
Palazzo Litta	
Antiquarium "Alda Levi"	Milano
Biblioteca Trivulziana	
Biblioteca Archeologica e Numismatica	

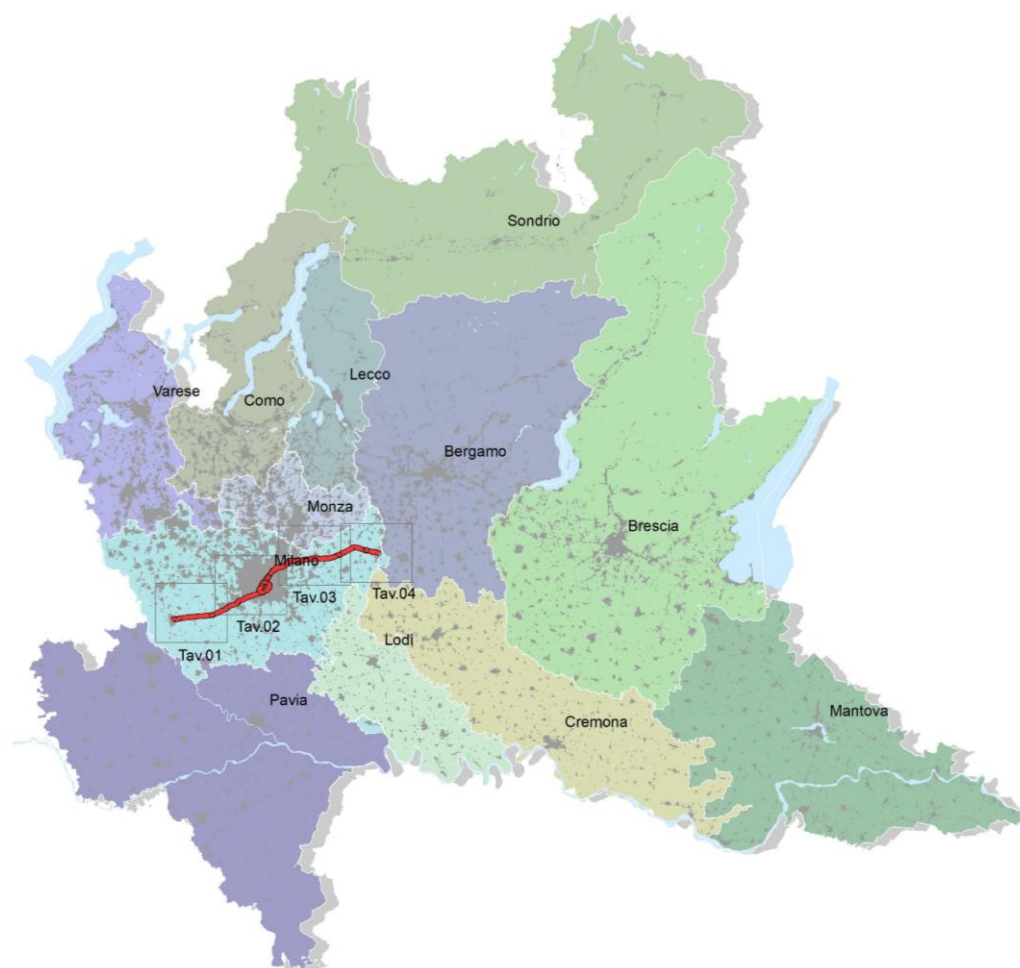
ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Casa museo del Manzoni	
GAM - Galleria d'Arte Moderna	
Louis Braille Museum	

 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Milano	Museo Poldi Pezzoli	Casa-Museo
	Museo Bagatti Valsecchi	Casa-Museo
	Museo Mangini Bonomi	Fondazione Emilio Carlo Mangini - Museo Mangini Bonomi
	Museo Teatrale alla Scala	Museo Specializzato
	Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci	Museo Scienza e Tecnica
	Pinacoteca Ambrosiana	Museo Arte
	Civiche Raccolte Storiche	Museo del Risorgimento
	MIC-Museo Interattivo Del Cinema	Museo Specializzato
	Musei Archeologici	Museo Egizio

	SISTEMA MUSEALE	
	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Milano	Musei Archeologici	Museo di Preistoria e Protostoria
	Musei Archeologici	Civico Museo Archeologico
	Triennale di Milano	Museo Composito
	Museo del Novecento	Museo Arte
	Orto Botanico di Brera	Museo Orto botanico
	Cal-Collezione Antropologica LABANOF	Raccolta Museale Specializzata
	Museo Popoli e Culture	Museo Etnografica e Antropologica
	Museo Astronomico di Brera	Raccolta museale Scienza e Tecnica
	Museo Società per le Belle Arti ed Esposizione Permanente	Museo Arte
	Museo del Duomo	Palazzo Reale Museo Arte
	Civiche Raccolte Storiche	Palazzo Morando Costume Moda Immagine
	Museo Diocesano	Museo Arte
	Museo di Sant'Eustorgio	Museo della Basilica di Sant'Eustorgio
	Museo dei Cappuccini	Raccolta museale Arte
	Galleria d'arte Sacra dei Contemporanei	Galleria d'Arte Sacra dei Contemporanei - Villa Clerici

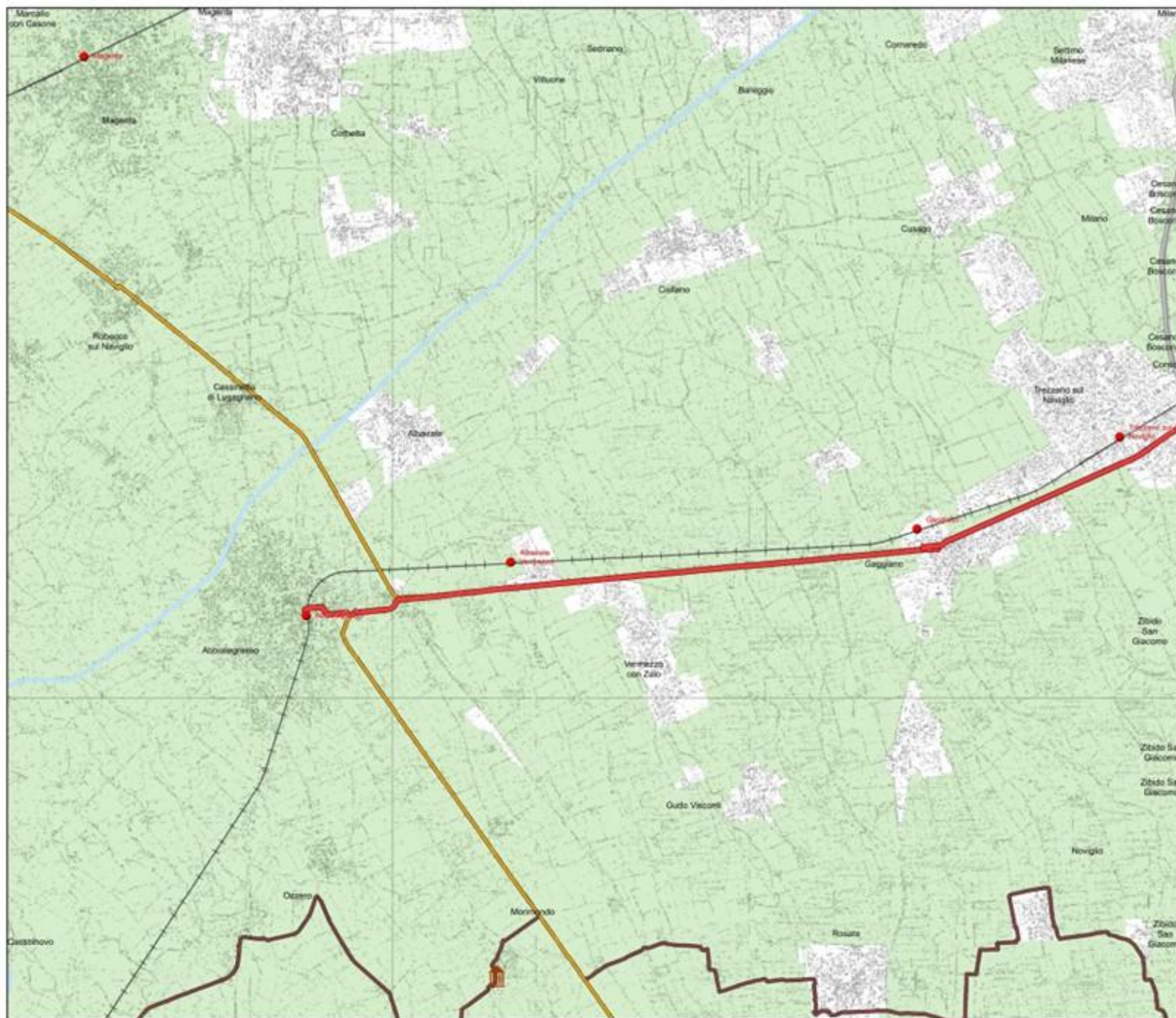
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
	Orto Botanico Città Studi	Raccolta museale Orto botanico
	Gallerie d'Italia - Piazza Scala	Museo Arte
	Museo Villa Necchi Campiglio	Casa-Museo
	Museo Martinitt e Stelling	Museo Composito
	Museo Villa Necchi Campiglio	Raccolta museale Specializzato
	Raccolte Artistiche del Castello	Raccolte d'Arte Antica
	Museo delle Culture - Area Ex Ansaldo	Museo - Etnografica e Antropologica
	Raccolte Artistiche del Castello	Raccolte d'Arte Applicata
		Museo degli Strumenti Musicali
		Gabinetto Numismatico e Medagliere
	Civiche Raccolte Grafiche e Fotografiche	Civico Archivio Fotografico
		Civico Gabinetto dei Disegni
		Civica Raccolta delle Stampe A. Bertarelli
	Polo dei Musei Scientifici	Acquario e civica Stazione Idrobiologica di Milano
		Museo di Storia Naturale
		Civico Planetario di Milano



Percorso 9

Navigli

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

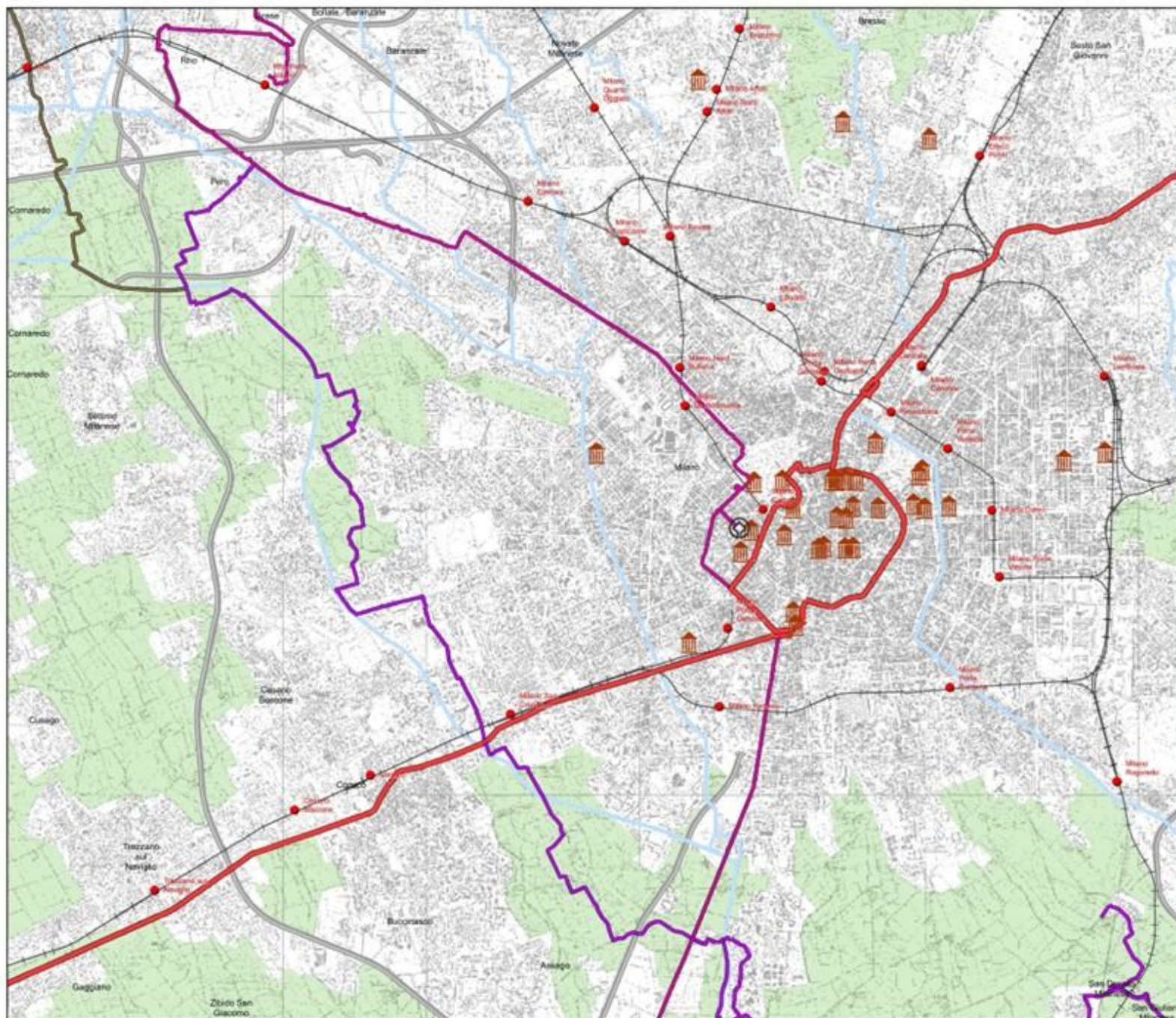


Idrografia



Parchi





 Regione Lombardia

Tav. 2/4

 Tracciato principale

 Altri tracciati rete Nazionale-Regionale

 Autostrade

 Ferrovie e stazioni

 Metropolitane e stazioni

 Siti UNESCO

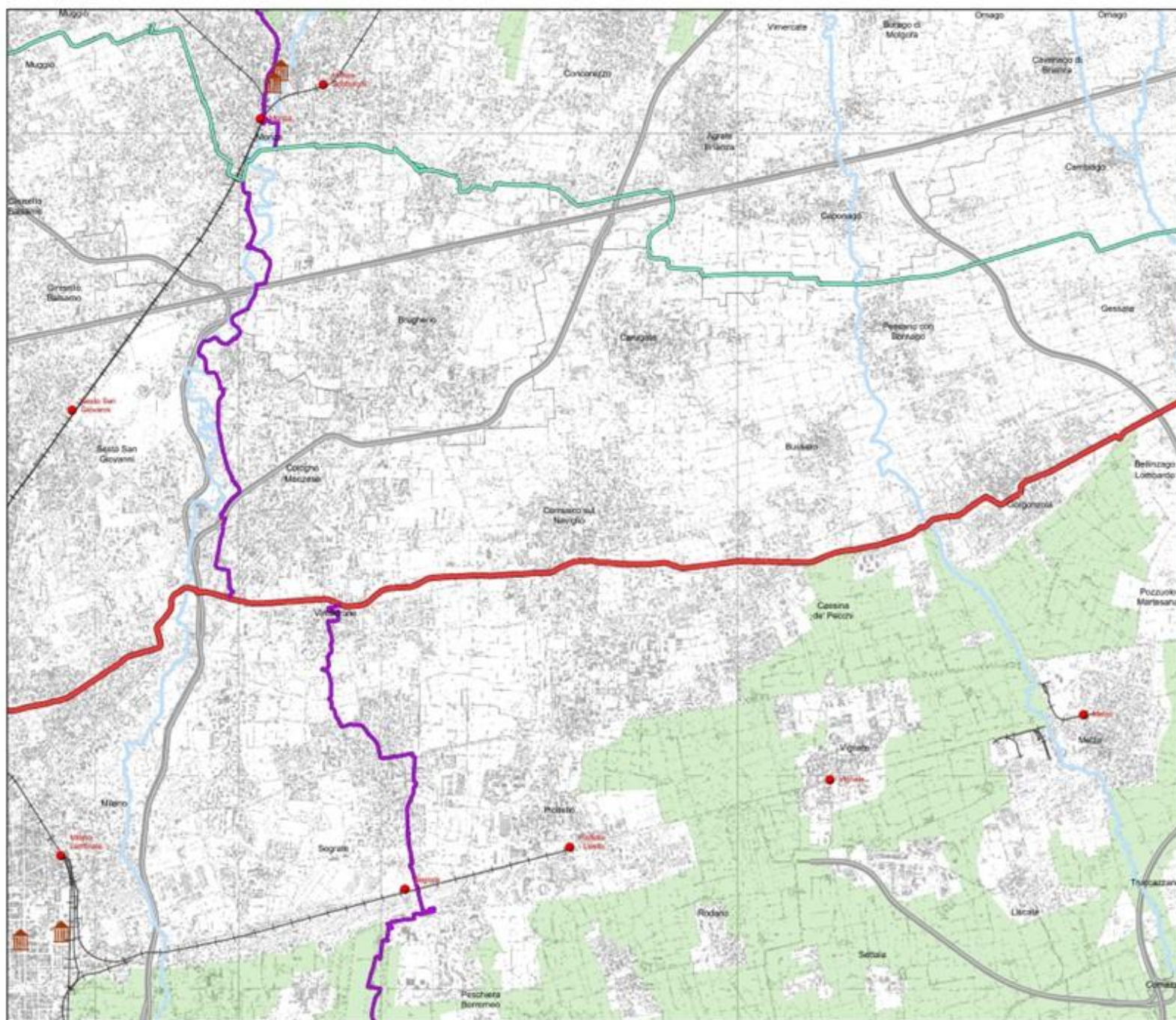
 Porti fluviali

 Musei

 Idrografia

 Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

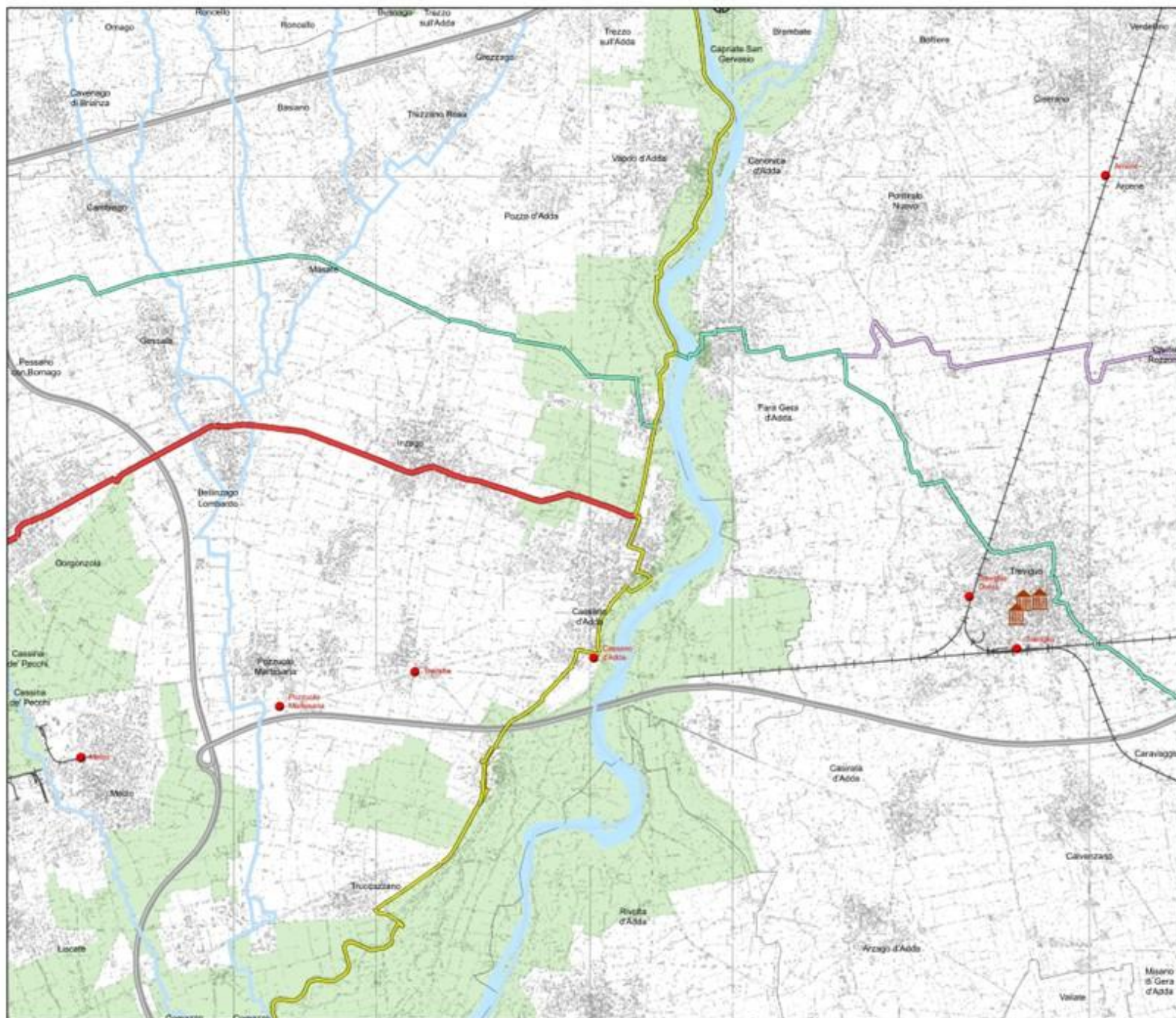


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 10 **Via delle Risaie**

LUNGHEZZA: 324 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Pavia, Milano, Lodi, Cremona, Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Palestro, Mortara, Vigevano, Villamaggiore, Melegnano, Crema, Soresina, Cremona, Piadena, Mantova, Castel D'ario

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Morimondo	TICINO	01
Casarile, Binasco	VIA DEI PELLEGRINI	05
Paullo	ADDA	03
Cremona	BRESCIA - CREMONA	04
Calvatone	OGLIO	12
Mantova	SOLE	07
Marcaria	BRESCIA - MANTOVA	23



Il percorso ciclabile “Via delle Risaie” attraversa la bassa Lombardia da ovest a est passando per territori agricoli in gran parte dedicati alla coltivazione del riso.

Il percorso, per un primo breve tratto con andamento nord-sud, costeggia il fiume Sesia per poi dirigersi verso est dove, dopo aver attraversando torrenti e piccoli centri abitati, arriva a Mortara.

Nel suo svolgersi il percorso passa di parco in parco: attraversa prima una grande area del Parco del Ticino e, poco dopo aver passato l’omonimo fiume tra Vigevano (PV) e Abbiategrasso (MI) utilizzando il ponte esistente sulla S.S. 494, incontra il percorso “Ticino”, percorrendolo per un brevissimo tratto lungo il Naviglio di Bereguardo. Prosegue poi nel Parco Agricolo Sud Milano e, raggiunta l’area sud milanese, incontra il percorso “Via dei Pellegrini” al quale si sovrappone, tra Casarile e Binasco (MI), lungo un breve tratto del Naviglio Pavese.

A Paullo (MI) il percorso attraversa il parco Adda Sud e l’omonimo fiume tra Zelo Buon Persico (MI) e Spino d’Adda (CR), utilizzando il vecchio ponte di Bisnate in affiancamento alla S.S. 415 Paullese. Qui incrocia il percorso “Adda” e prosegue verso il Canale Vacchelli che ha origine poco più a nord del fiume Adda (località Marzano-Bocchi). Seguendo il canale, attraversa quindi la pianura cremasca con andamento da nord verso sud-est passando per Spino d’Adda, Palazzo Pignano, Vaiano Cremasco e Trescore Cremasco, per poi giungere a Crema dove scavalca il fiume Serio e quindi prosegue verso Salvirola. Qui, all’incrocio con il Civico Naviglio di Cremona il percorso prosegue sempre in direzione sud-est, utilizzando una parte del “percorso delle città murate” fino a Soresina per poi giungere a Cremona, utilizzando la vecchia “Strada Regina”, dove incontra il percorso “Brescia-Cremona”.

Da qui il percorso prosegue verso est seguendo la via Postumia a sud della Linea ferroviaria CR-MN fino a raggiungere, seguendo il Canale Dugale Delmona, Calvatone (MN) dove, immerso nel Parco Oglio Sud, incrocia il percorso “Oglio”.

Il percorso lambisce per diversi chilometri il fiume Oglio, fino a raggiungere il Po a Torre d’Oglio (MN). Prima di Borgoforte risale fino alla città di Mantova dove supera il Mincio e incrocia la “Ciclovía Turistica Nazionale del Sole” proseguendo poi fino a Castel d’Ario, al confine con la regione Veneto.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Morimondo	CM Milano
05	Via dei Pellegrini	Casarile, Binasco	
03	Adda	Paullo	
04	Brescia - Cremona	Cremona	Cremona
12	Oglio	Calvatone	Mantova
07	Sole	Mantova	
23	Brescia - Mantova	Marcaria	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Palestro	R36 Pavia – Mortara - Vercelli	Lomellina (Pavia - Aosta)
Mortara	R31 Mortara – Milano - Alessandria	Lomellina (Pavia - Aosta)
	R36 Pavia – Mortara - Vercelli	
	R25 Mortara - Novara	
	R Mortara – Casale Monferrato	
Vigevano	R31 Mortara – Milano - Alessandria	-
Villamaggiore	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate M.se	-
Melegnano	S1 Saronno – Milano Passante - Lodi	-
	S12 Melegnano - Milano Passante - Cormano	
Crema	R6 Cremona – Treviglio	-


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Soresina	R6 Cremona – Treviglio	-
Cremona	RE11 Mantova - Cremona - Codogno - Milano	Brescia-Cremona Ciclovía Turistica Nazionale VenTo
	R5 Brescia - Cremona	
	R6 Cremona – Treviglio	
	R39 Codogno - Cremona	
	R40 Cremona - Mantova	
	R Cremona - Fidenza	
Piacenza	RE11 Mantova - Cremona - Codogno - Milano	Oglio
	R8 Brescia - Parma	
	R40 Cremona - Mantova	
Mantova	RE11 Mantova - Cremona - Codogno - Milano	Ciclovía Turistica Nazionale del Sole Tirrenica
	R40 Cremona - Mantova	
	R Verona – Mantova - Modena	
	R Mantova - Monselice	
Castel D'ario	R Mantova - Monselice	-

Garzaia di Cascina Villarasca

Rognano


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Città di Mantova e Sabbioneta	Mantova
Palafitte dell'arco alpino	Piacenza


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Adda Sud	Consorzio di gestione del Parco Adda Sud	
Parco del Mincio	Ente del Parco del Mincio	
Parco del Serio	Consorzio di gestione del Parco del Serio	
Parco dell'Oglio Sud	Ente del Parco dell'Oglio Sud	
Parco lombardo della Valle del Ticino	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale della Valle del Ticino
Parco dell'Oglio Nord	Consorzio Parco Oglio Nord	
Parco Agricolo Sud Milano	Provincia di Milano	


MONUMENTI NATURALI

MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
-----------	--------------------

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Torbiere Di Marcaria	Marcaria	Parco Regionale Oglio Sud	Zona palustre distinta in diversi bacini, derivanti dall'attività di estrazione della torba. Per oltre i due terzi è ricoperta da vegetazione a canneto con dei piccoli appezzamenti a lariceto. Nei piccoli stagni dell'area recentemente rimboschita si sono sviluppate due piante acquatiche di particolare interesse che hanno assunto una notevole importanza ornitologica per l'insediamento di una garzaia. I canneti e le comunità vegetali lungo i bordi del fiume offrono condizioni ambientali ideali per la sosta, l'alimentazione e la produzione di numerose specie di uccelli acquatici, fra i quali una piccola anatra inclusa dall'Unione Europea fra le specie da tutelare. Sono infine presenti diversi mammiferi.
Valli Del Mincio	Curtatone, Mantova, Porto Mantovano, Rodigo	Parco Regionale del Mincio	Comprende una delle più importanti ed estese zone umide del nord Italia. Il paesaggio delle Valli del Mincio è caratterizzato da estesi canneti e cariceti che incorniciano le sponde degli specchi d'acqua libera, in estate ricoperti da vegetazione galleggiante. La vegetazione rigogliosa attrae numerose specie di uccelli acquatici e terrestri e, dove il canneto lambisce l'acqua, molte specie si fermano per nidificare.
Le Bine	Calvatone, Acquanegra Sul Chiese	Parco Regionale Oglio Sud	È caratterizzata da una ridotta dimensione e dall'isolamento geografico, due fattori che limitano la

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			possibilità di ospitare un numero elevato di piante e animali. Ospita comunque una ricca e ben diversificata comunità vegetale. L'area è caratterizzata da ambienti diversi in relazione alla presenza dell'acqua: le acque profonde per la vegetazione sommersa, il canneto, caratterizzato prevalentemente dalla cannuccia di palude e i cariceti, i boschi igrofili, costituiti da salici bianchi, ontani neri, pioppi neri e bianchi e qualche frangola. In questo contesto la riserva rappresenta un importante punto di sosta e rifugio per molti animali. Fra questi, una farfalla diurna inclusa dalla Comunità Europea fra le specie prioritarie di conservazione, strettamente legata ad alcune specie di piante palustri.
Vallazza	Mantova e Borgo Virgilio	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	La riserva contiene un'ampia zona umida formata dalle acque del Mincio, quasi completamente coperta da una vegetazione galleggiante nella stagione estivo-autunnale, mentre sono presenti altre formazioni vegetazionali nelle zone palustri e di ripa, oltre al pioppeto presente ai lati del fiume. Al centro della Riserva, dove il restringimento della zona valliva è più evidente, è posto uno sbarramento che viene chiuso in coincidenza con le maggiori piene del Po così che la Riserva funzioni come cassa di espansione del Mincio.

 PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Locale di Interesse Sovracomunale dei Sillari	Borghetto Lodigiano, Borgo San Giovanni, Casalmaiocco, Lodi Vecchio, Mulazzano, Pieve Fissiraga, Tavazzano con Villavesco e Villanova del Sillaro	Consorzio bonifica Muzza Bassa Lodigiana
Parco del fiume Tormo	Arzago d'Adda (BG), Agnadello, Dovera, Monte Cremasco, Pandino, Palazzo Pignano, Abbazia Cerreto (LO), Corte Palasio (LO)	Convenzione tra Comuni – Capofila Pandino
Parco agricolo del Moso	Crema, Bagnolo Cremasco, Vaiano Cremasco, Palazzo Pignano, Cremosano e Trescore Cremasco	Convenzione tra comuni che individua Crema come comune capofila
Parco del Po e del Morbasco	Bonemerse, Cremona, Gerre de' Caprioli	Convenzione tra Comuni – Capofila Cremona
Parco San Colombano	San Colombano al Lambro (Mi), Miradolo Terme (Pv), Graffignana (Lo), Sant'Angelo Lodigiano (Lo), Inverno e Monteleone (Pv)	Comune di Suzzara
Parco Valpometto	Robbio	Comune di Robbio
Parco del Ticinello e del Lambro Meridionale	Siziano, Torrevecchia Pia, Vidigulfo	Comune di Siziano
Parco del Pianalto di Romanengo e dei Navigli Cremonesi	Casaleto di Sopra, Romanengo, Salvirola, Soncino.	Convenzione tra Comuni
Parco di Ariadello e della Valle dei Navigli	Casaleto di Sopra, Romanengo, Salvirola, Soncino	Convenzione tra Comuni

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Risaie della Lomellina ZPS	Breme, Candia Lomellina, Castello D'agogna, Castelnovetto, Ceretto Lomellina, Cozzo, Frascarolo, Gambarana, Langosco, Lomello, Mede, Pieve Del Cairo, Rosasco, Santangelo Lomellina, Sartirana Lomellina, Semiana, Suardi, Torre Beretti E Castellaro, Valle Lomellina
Basso Corso e Sponde del Ticino ZSC	Abbiategrosso, Besate, Morimondo, Motta Visconti, Ozzero, Bereguardo, Borgo San Siro, Cassolnovo, Gambolo', Vigevano, Zerbolo'
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara Al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambalo', Garlasco, Golasecca, Groppello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti
Garzaia di Cascina Villarasca ZPS	Rognano
Oasi di Lacchiarella ZSC	Lacchiarella
Garzaia del Mortone ZSC	Zelo Buon Persico
Bosco del Mortone ZSC	Zelo Buon Persico
Spiagge fluviali di Boffalora ZSC	Spino d'Adda, Boffalora d'Adda, Galgagnano, Zelo Buon Persico
Boschi e Lanca di Comazzo ZSC	Comazzo, Merlino
Parco Regionale Oglio Sud ZPS	Acquanegra Sul Chiese, Borgoforte, Bozzolo, Calvatone, Canneto Sull'oglio, Commessaggio, Drizzona, Gazzuolo, Isola Dovarese, Marcaria, Ostiano, Pessina

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
	Cremonese, Piadena, San Martino Sull'argine, Suzzara, Viadana, Volongo
Le Bine ZSC	Calvatone, Acquanegra sul Chiese
Valli di Mosio ZSC	Acquanegra sul Chiese
Torbiere di Marcaria ZSC	Marcaria
Lanca Cascina S. Alberto ZSC	Marcaria
Bosco Foce Oglio ZSC	Marcaria
Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia ZPS	Bagnolo San Vito, Borgoforte, Casalmaggiore, Dosolo, Motteggiana, Ostiglia, Pieve Di Coriano, Pomponesco, Quingentole, Revere, San Benedetto Po, Serravalle A Po, Suzzara, Viadana
Valli del Mincio ZPS	Curtatone, Mantova, Porto Mantovano, Rodigo

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Chiesa di san Martino di Tours	Palestro
Chiesa di Santa Rosalia, Cappella Ossario	Rosasco frazione Rivoltella
Castello, Chiesa di San Michele, Chiesa di San Stefano e Chiesa di San Rocco	Robbio
Abbazia di Sant'Albino (tappa per i pellegrini della Via Francigena), Duomo di San Lorenzo, Chiesa di San Carlo, Santuario di Santa Maria del Campo	Mortara
Santuario di Sant' Anna	Cilavegna

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Castello Cascina frazione Villanova (luogo dove per primo in Italia è iniziata la coltivazione del riso)	Cassolnovo
Piazza Ducale, Castello di Vigevano; Cattedrale di Sant'Ambrogio, Mulino di Mora Bassa	Vigevano
Castello medioevale, complesso Abbaziale di Campomorto	Siziano
Abbazia di Morimondo	Morimondo
Civico Museo Archeologico Platina	Piadena
Le Tombe Morte di Genivolta	Genivolta
Castello	Melegnano
Calvenzano	S. Maria in Calvenzano
Oasi Naturale zona Umida di Pasturago	Vernate
Oasi Naturale di Lacchiarella	Lacchiarella
Oasi di Montorfano	Melegnano
Crema (caposaldo della Repubblica Veneta)	Crema
Museo Civico di Crema e del Cremasco	
Museo Verticale del Torrazzo di Cremona	
Museo della Civiltà Contadina- Cascina "Il Cambonino Vecchio"	
Museo Civico Ala Ponzone	
Museo Archeologico San Lorenzo	Cremona
Archivio di Stato - Cremona	
Archivio Storico Camerale	
Biblioteca Statale di Cremona	Provincia di Cremona
Ecomuseo del territorio della Provincia di Cremona	
Vie d'acqua	Canale Vacchelli - Naviglio Civico di Cremona - Naviglio Grande Pallavicino - Ticino, Naviglio Sforzesco, Roggia Vecchia e Roggia Mora Fiume Oglio.

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Cremona	Museo di Storia Naturale	Storia Naturale e scienze naturali
	Museo Civico Ala Ponzone	Museo Civico Ala Ponzone
	Museo Della Civiltà contadina Il Cambonino Vecchio	Museo Storia Naturale e scienze naturali
	Museo Archeologico	Museo Archeologico
	Museo della Chiesa Cattedrale	Museo delle pietre romaniche della Cattedrale
	Museo Archeologico	Museo Civico Ala Ponzone
	Fondazione Museo del Violino Antonio Stradivari Cremona	Palazzo dell'Arte
Crema	Museo Civico di Crema e del Cremasco	Convento di S. Agostino (ex) - complesso
Piadena	Museo Archeologico Platina	Museo Archeologico Platina
Offanengo	Museo della civiltà contadina	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica
Paderno Ponchielli	Museo Ponchielliano	Raccolta Museale Specializzato
Morimondo	Museo dell'Abbazia di Morimondo	Museo Composito
Vigevano	Museo del Tesoro del Duomo di Vigevano	Raccolta museale d'Arte
	Musei Civici 'Luigi Barni'	Pinacoteca Civica
		Museo della Calzatura
		Museo dell'Imprenditoria Vigevanese
Mantova	Museo Civico di Palazzo Te	Museo Composito
	Museo di Palazzo D'arco	Casa Museo
	Museo della Città	Palazzo di San Sebastiano
	Museo Diocesano Francesco Gonzaga	Museo Composito

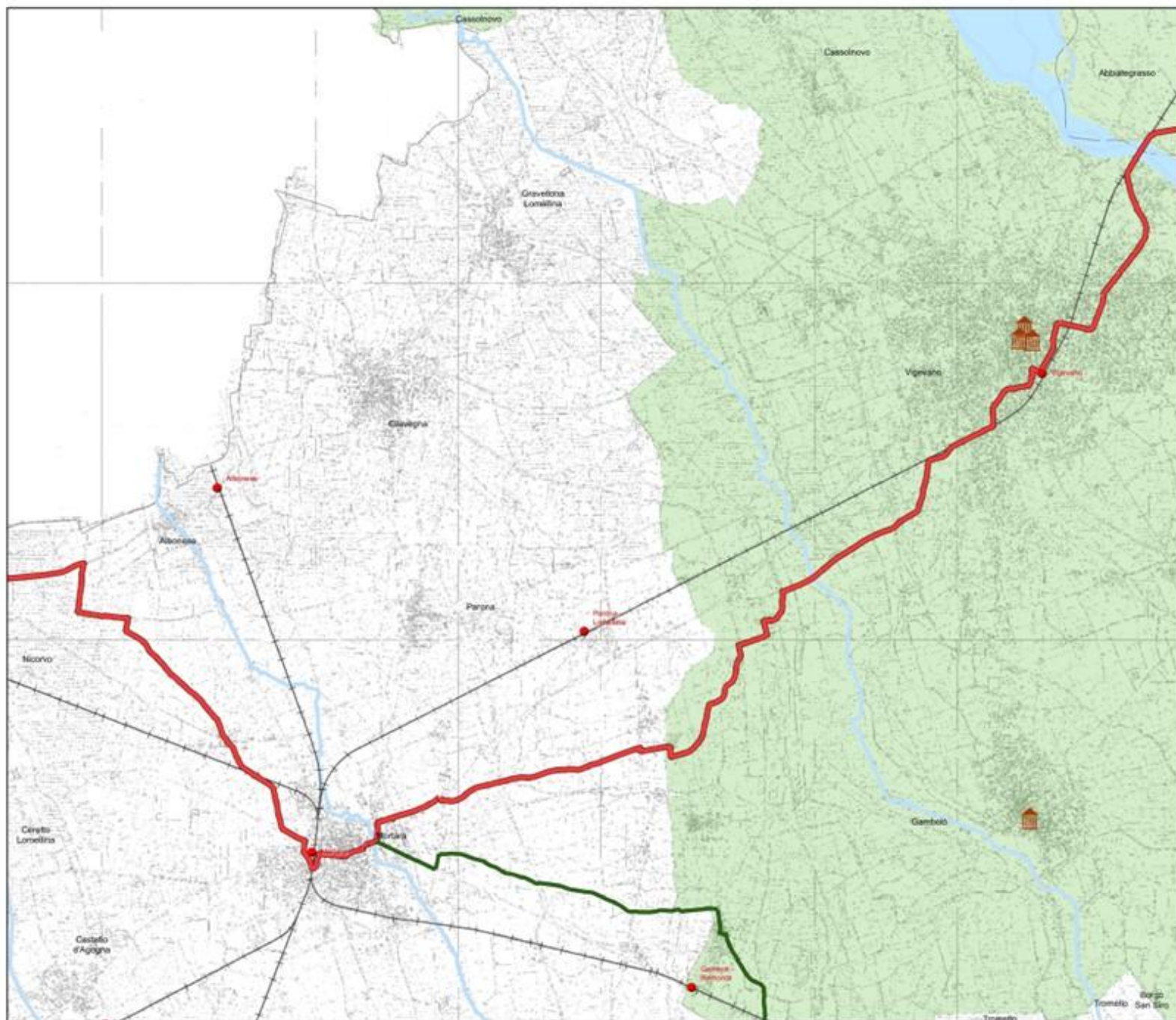
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
	Museo Tazio Nuvolari	Raccolta Museale Specializzato



Percorso 10

Via delle Risaie

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 2/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

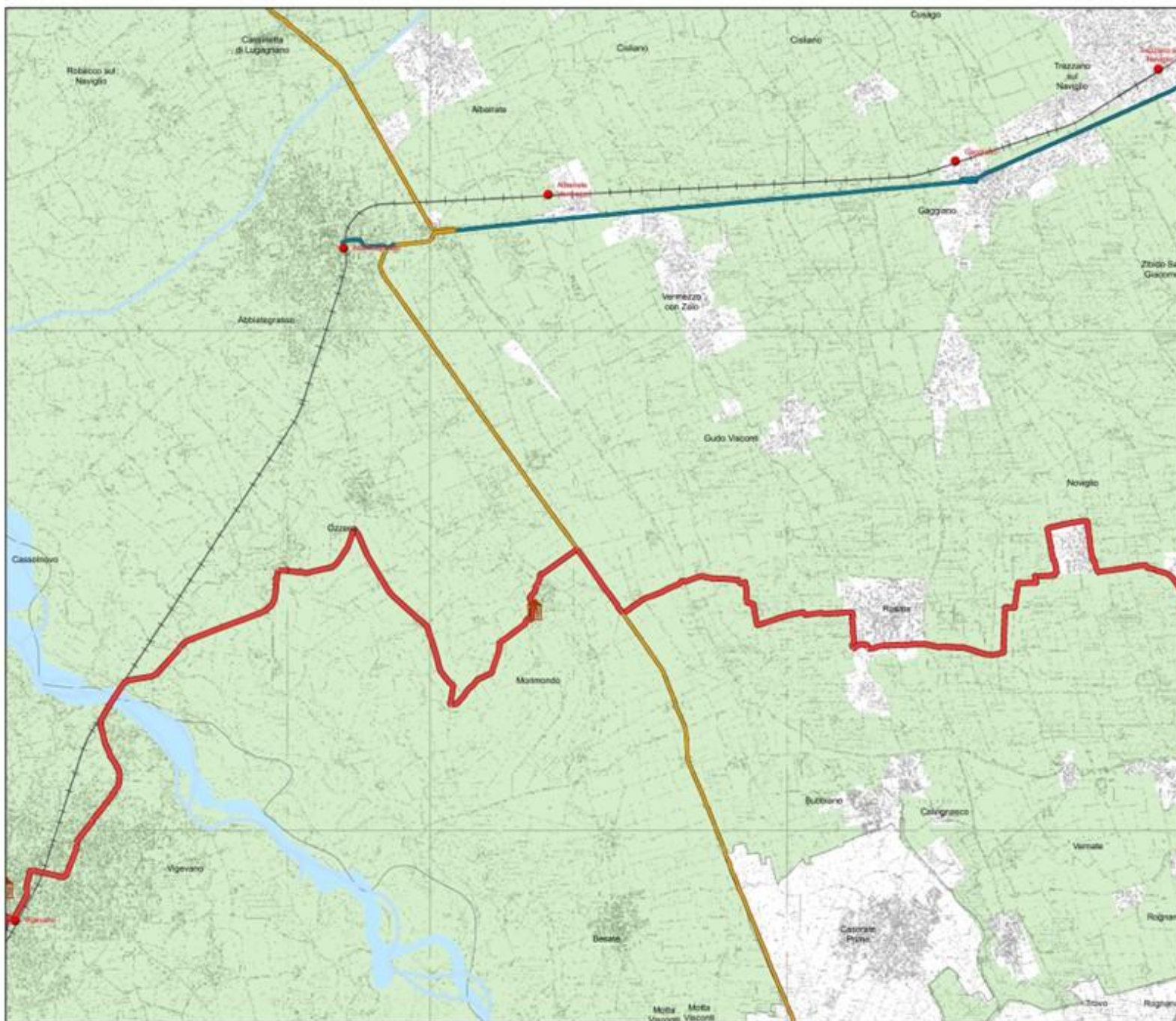


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

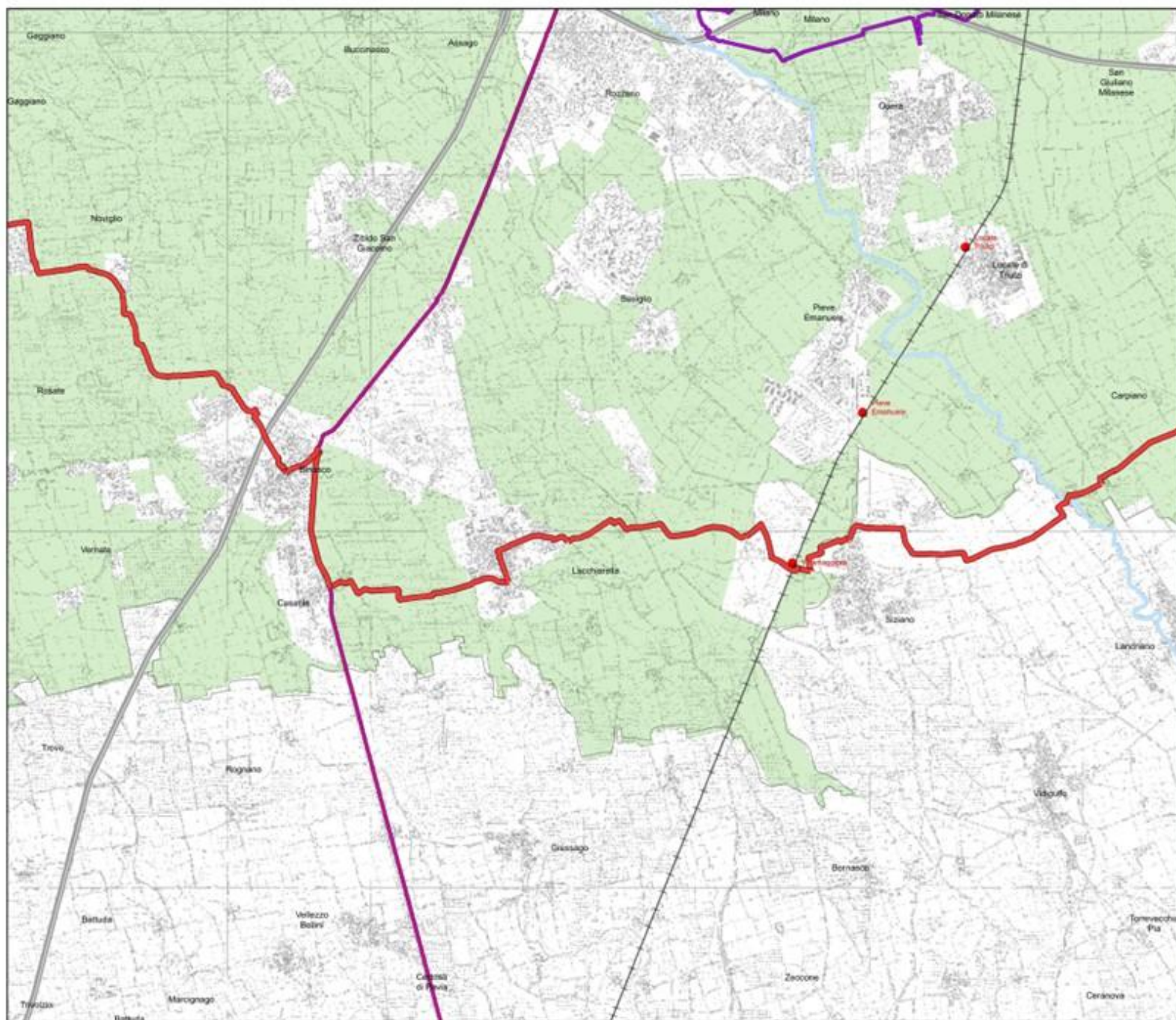


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

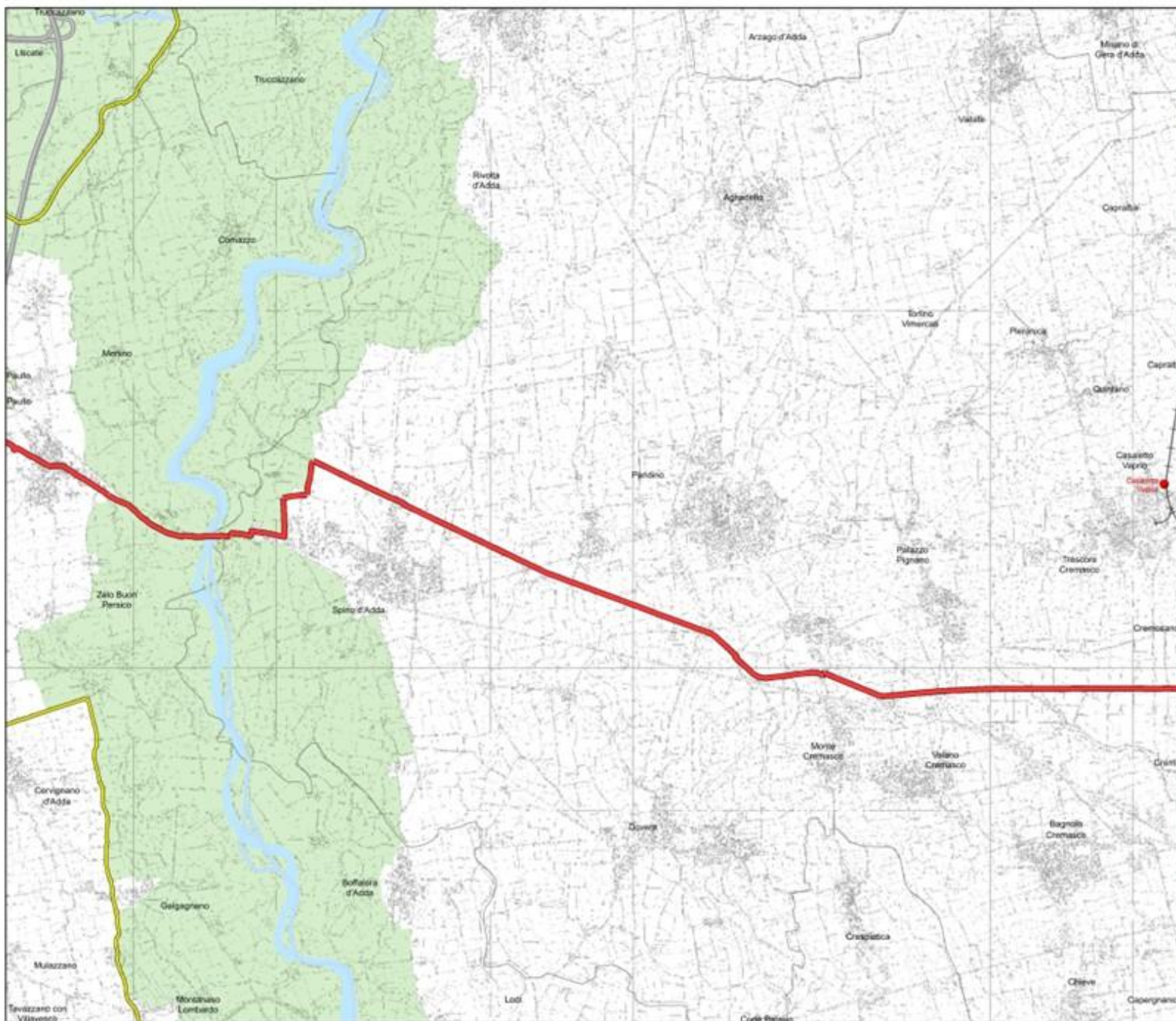


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 6/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

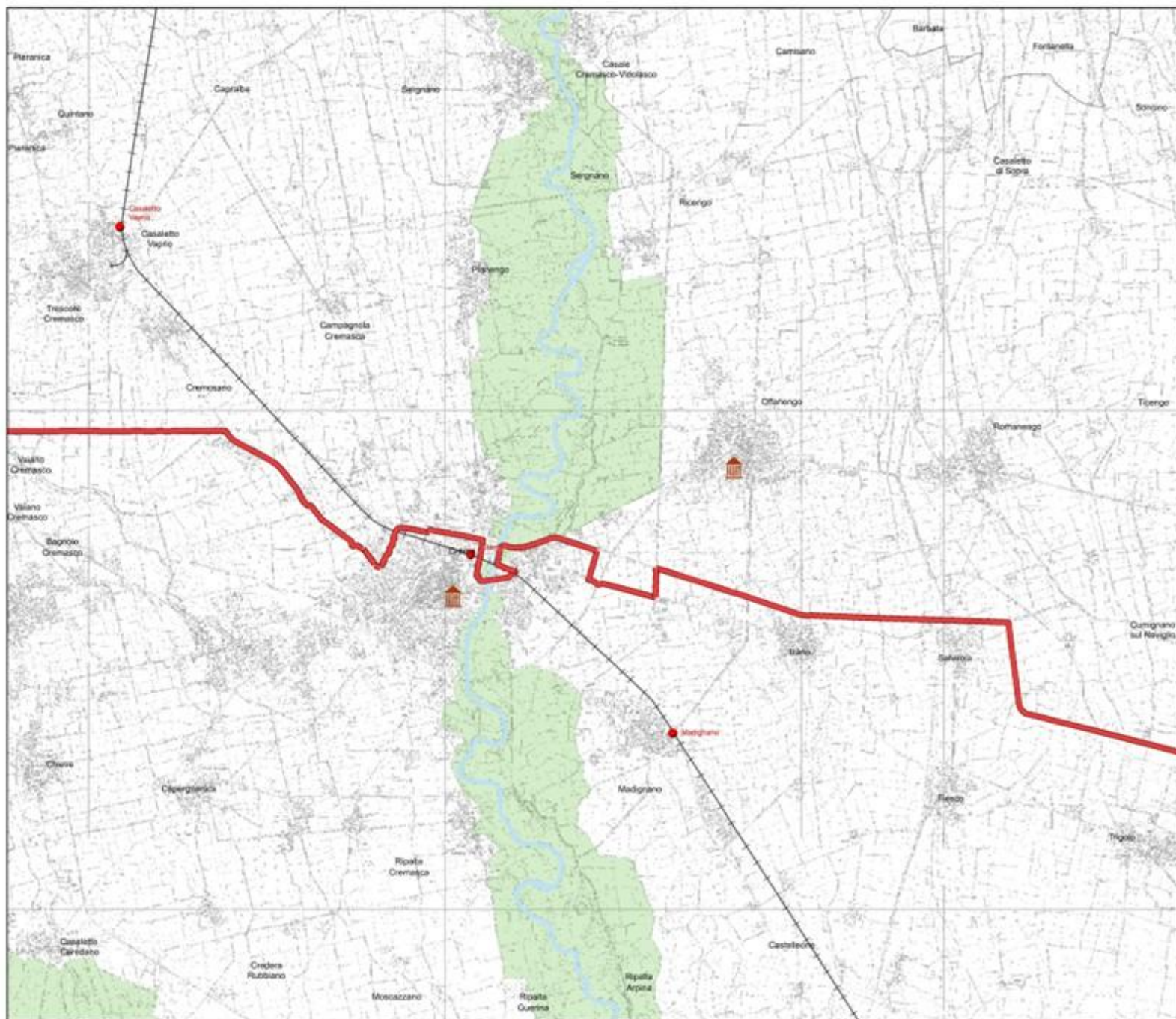


Idrografia



Parchi





Regione Lombardia

Tav. 7/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

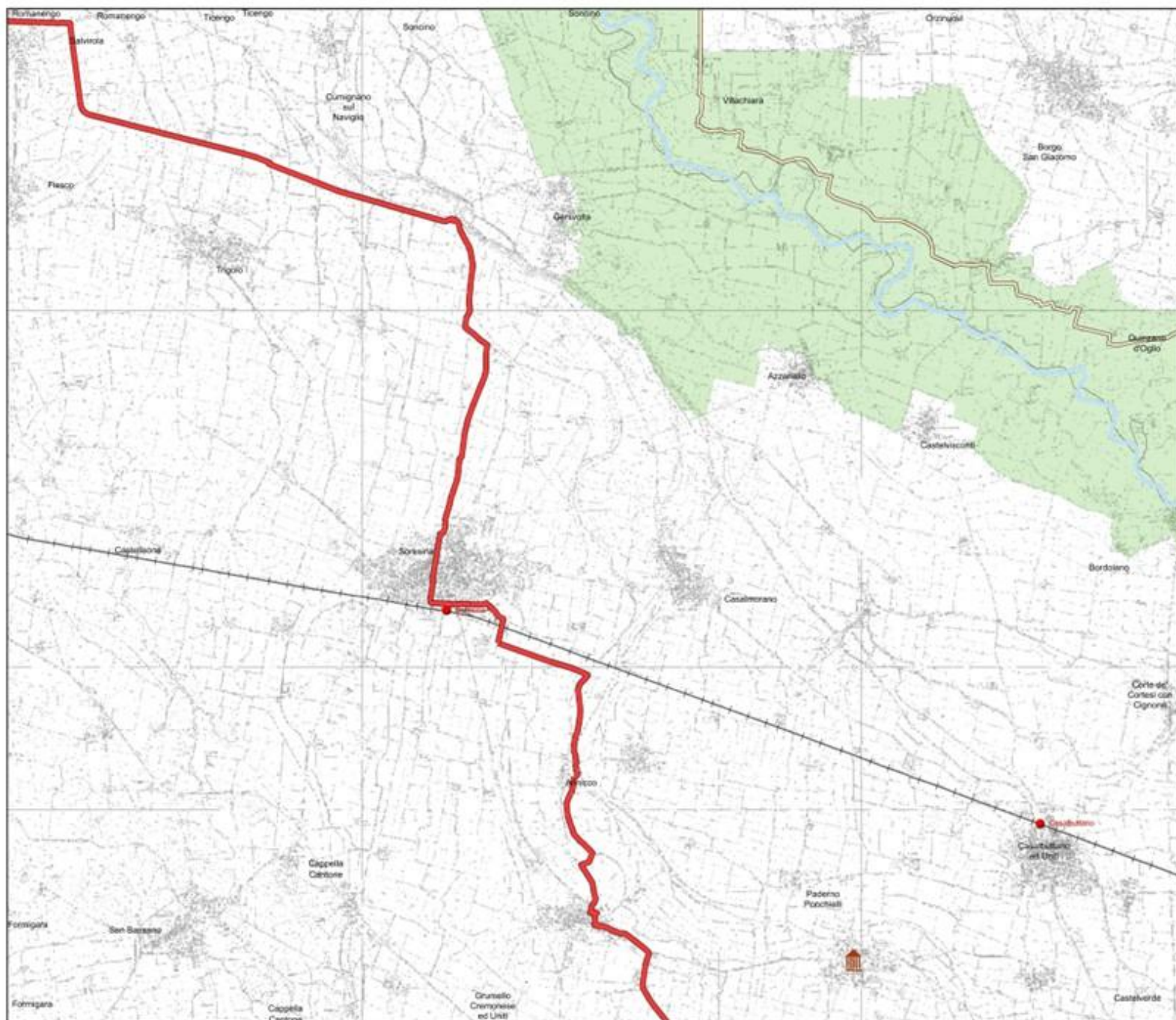


Idrografia



Parchi





Tav. 8/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

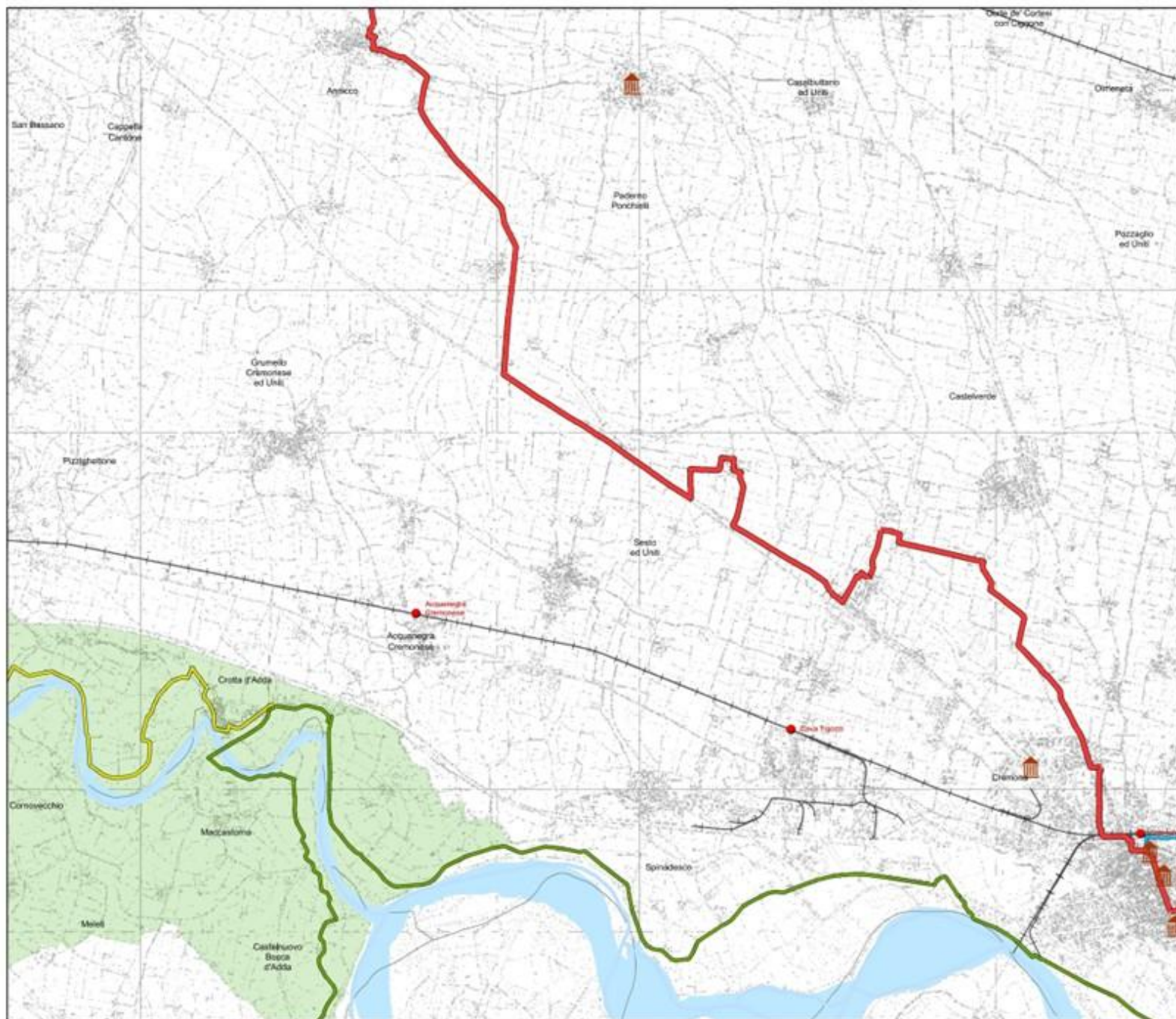


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 9/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

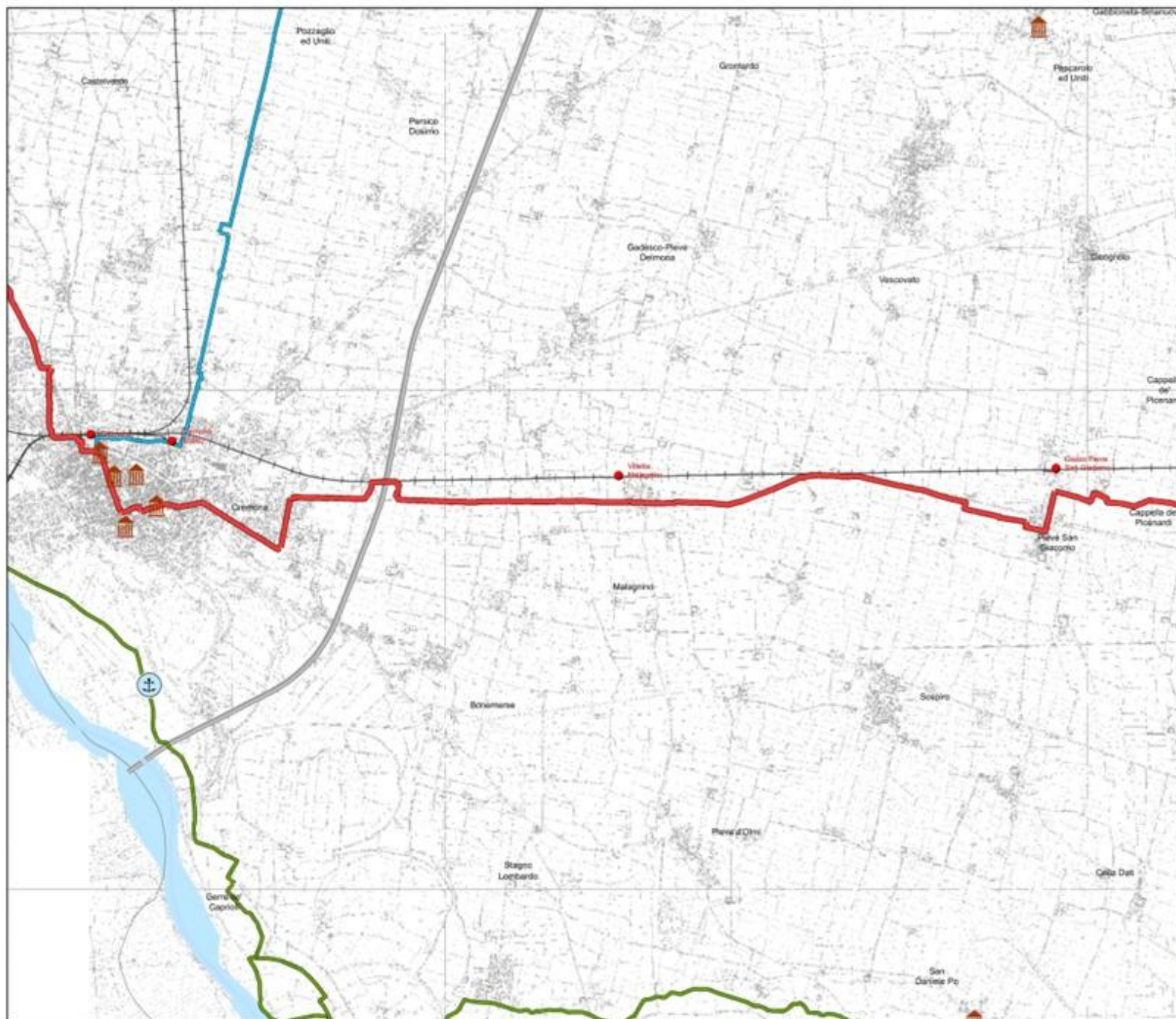


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 10/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

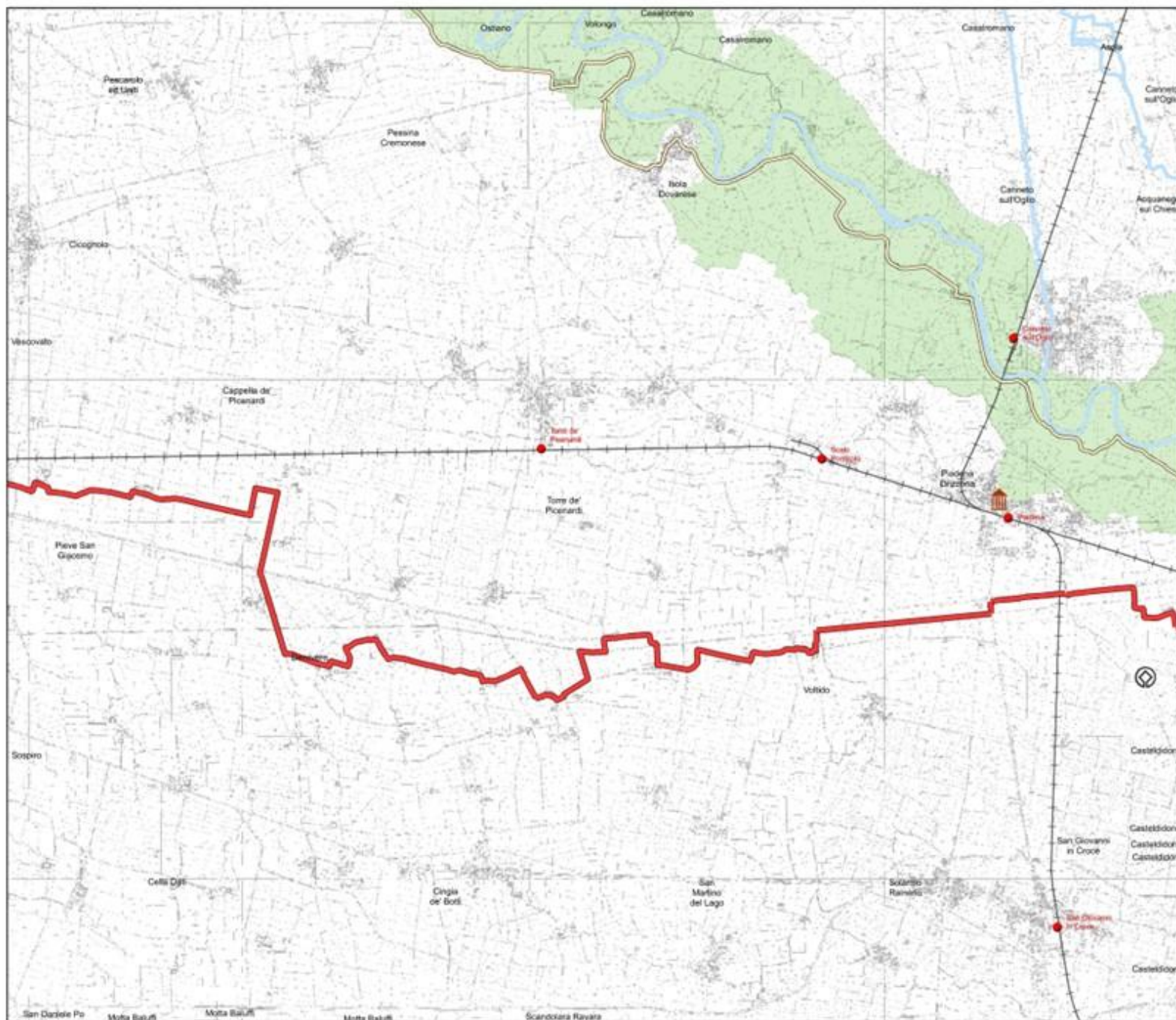


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 11/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

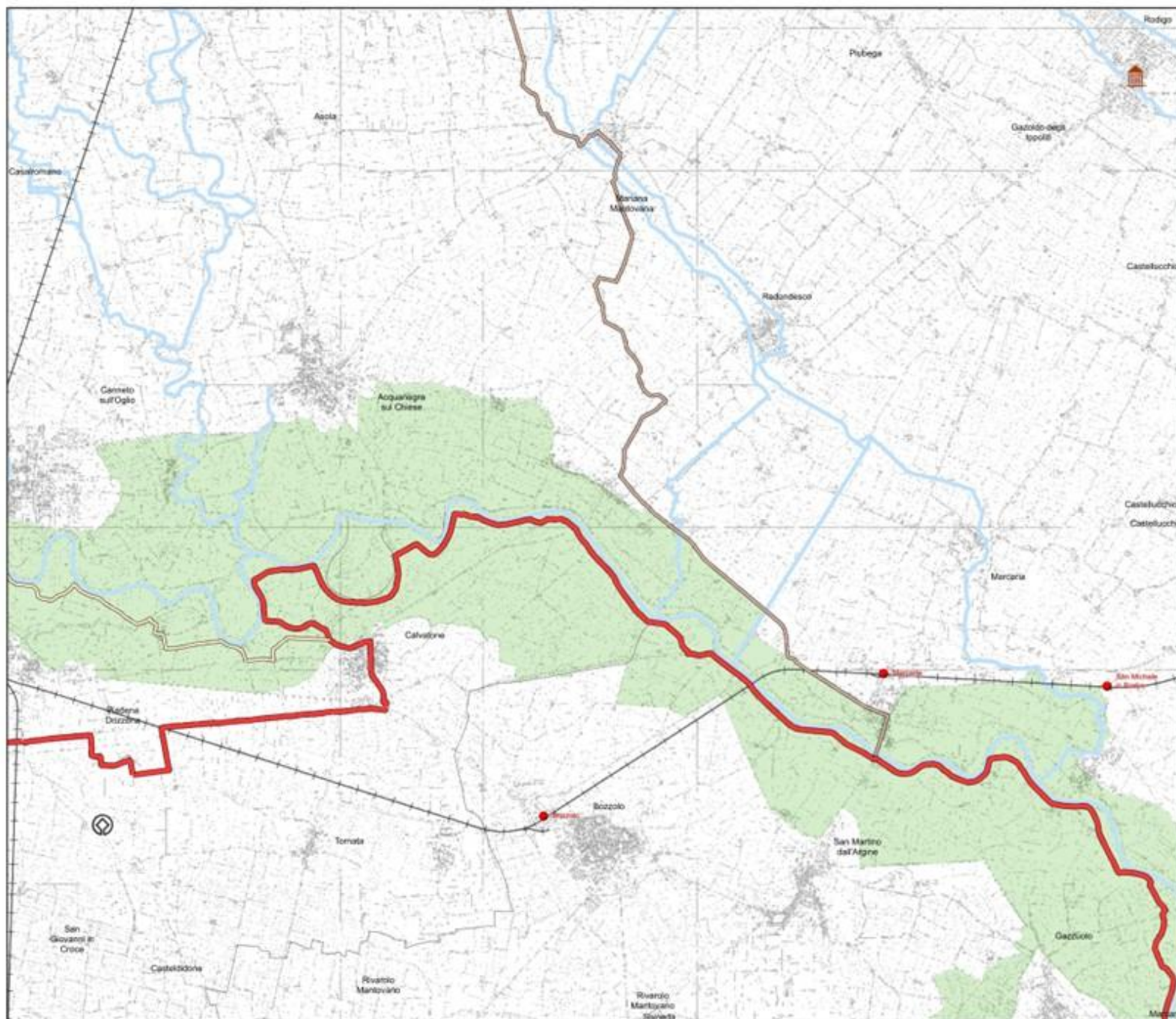


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 12/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

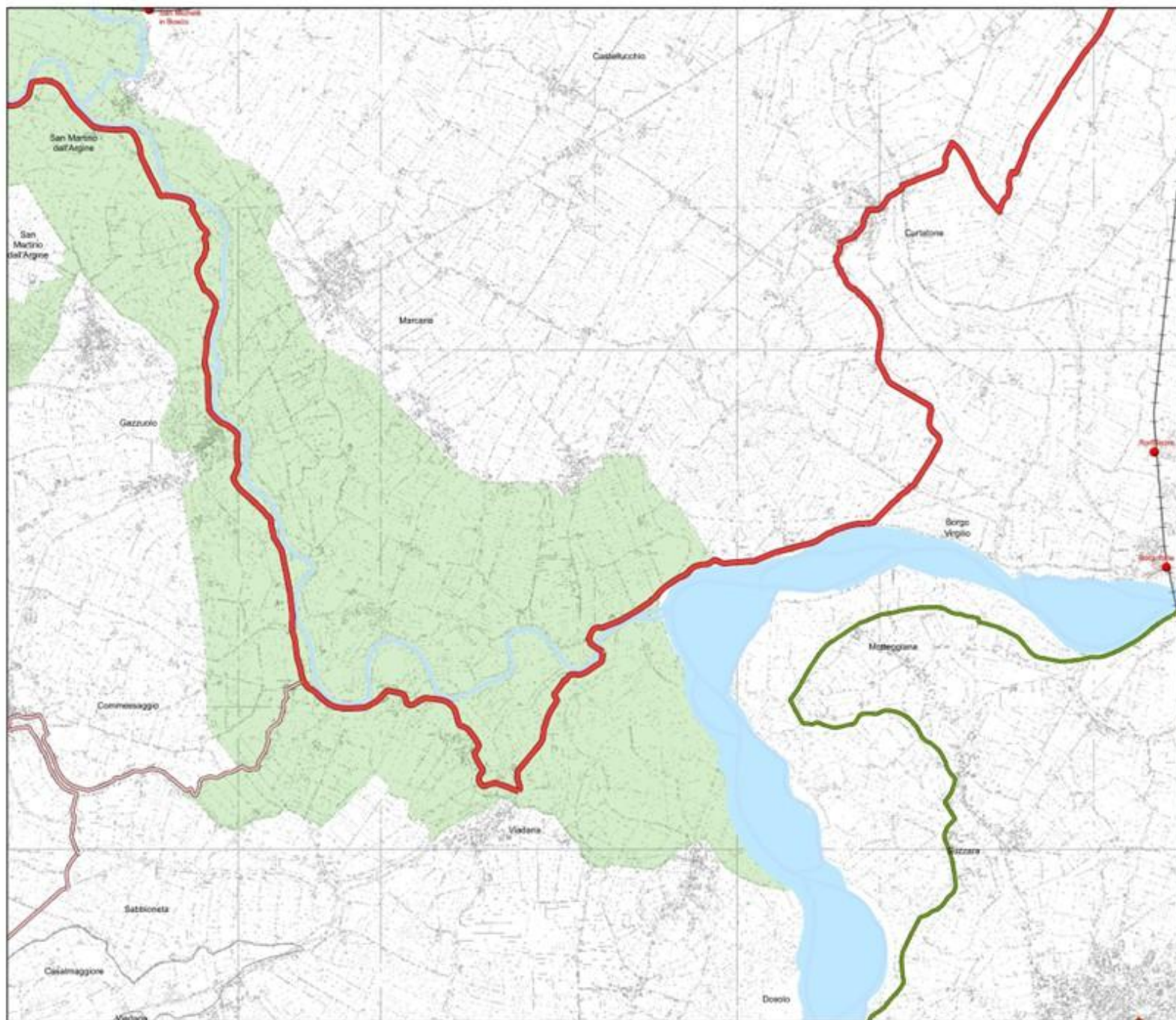


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 13/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

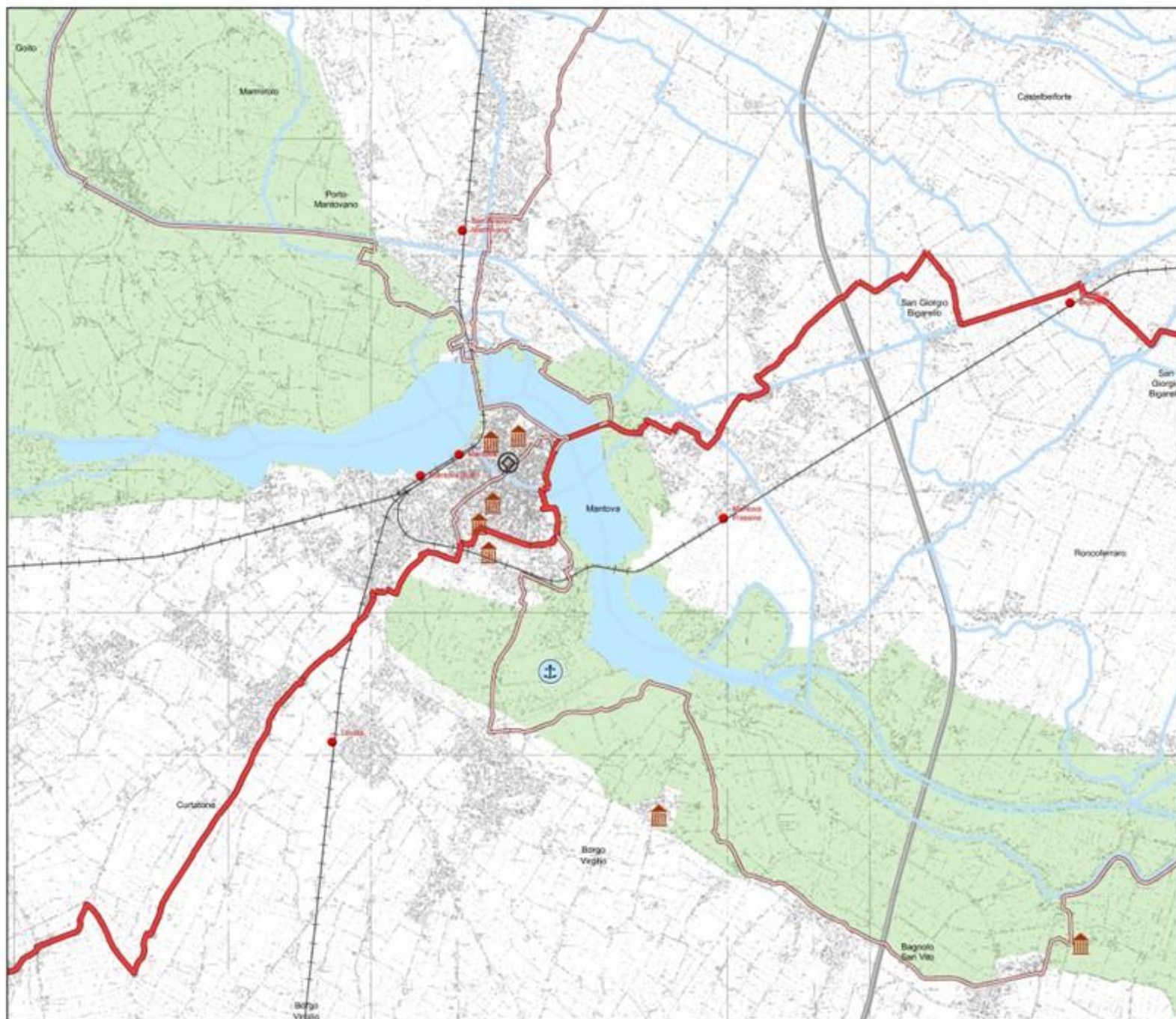


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 14/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

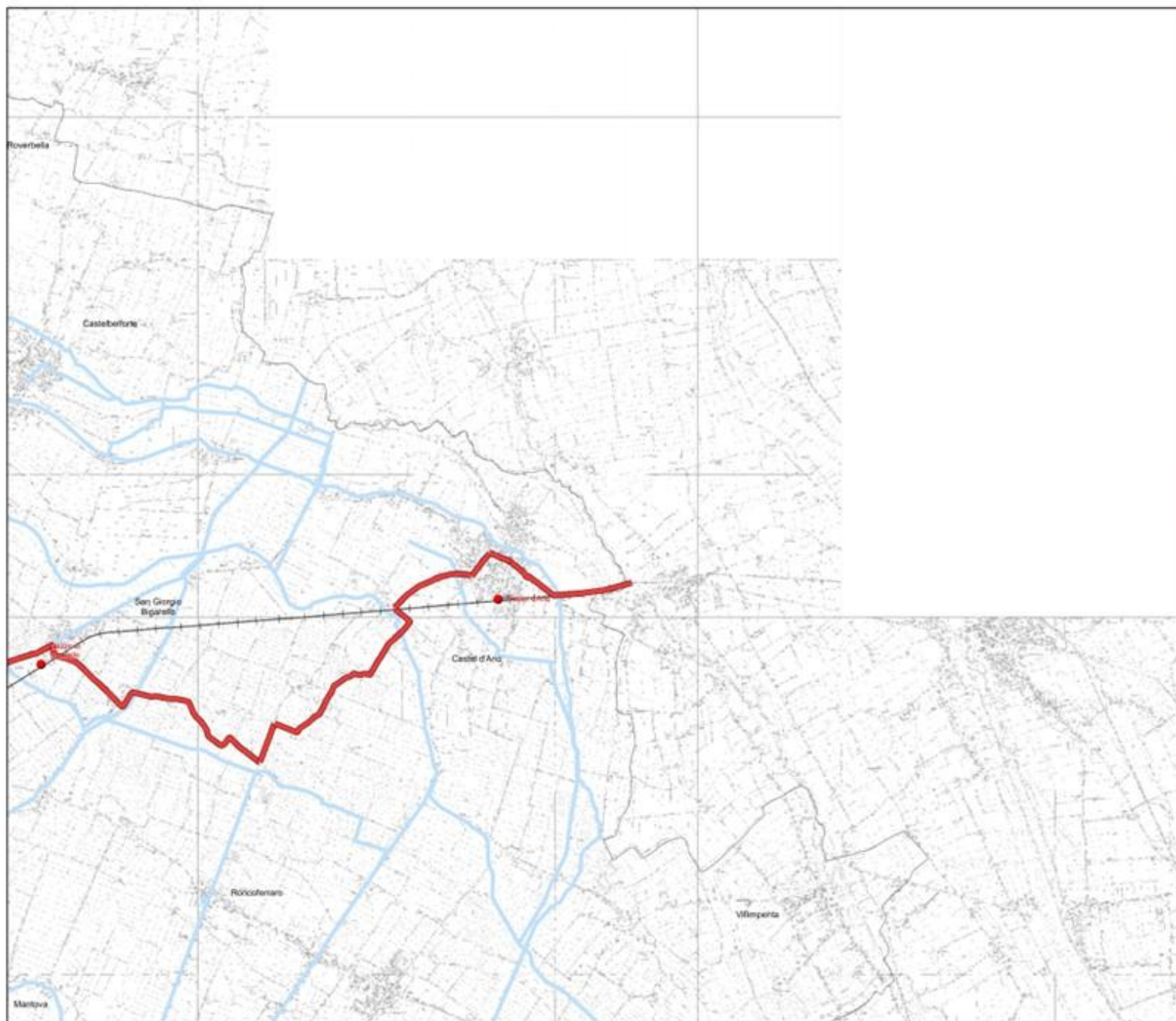


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 15/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 11 **Val Chiavenna**

LUNGHEZZA: 36 km

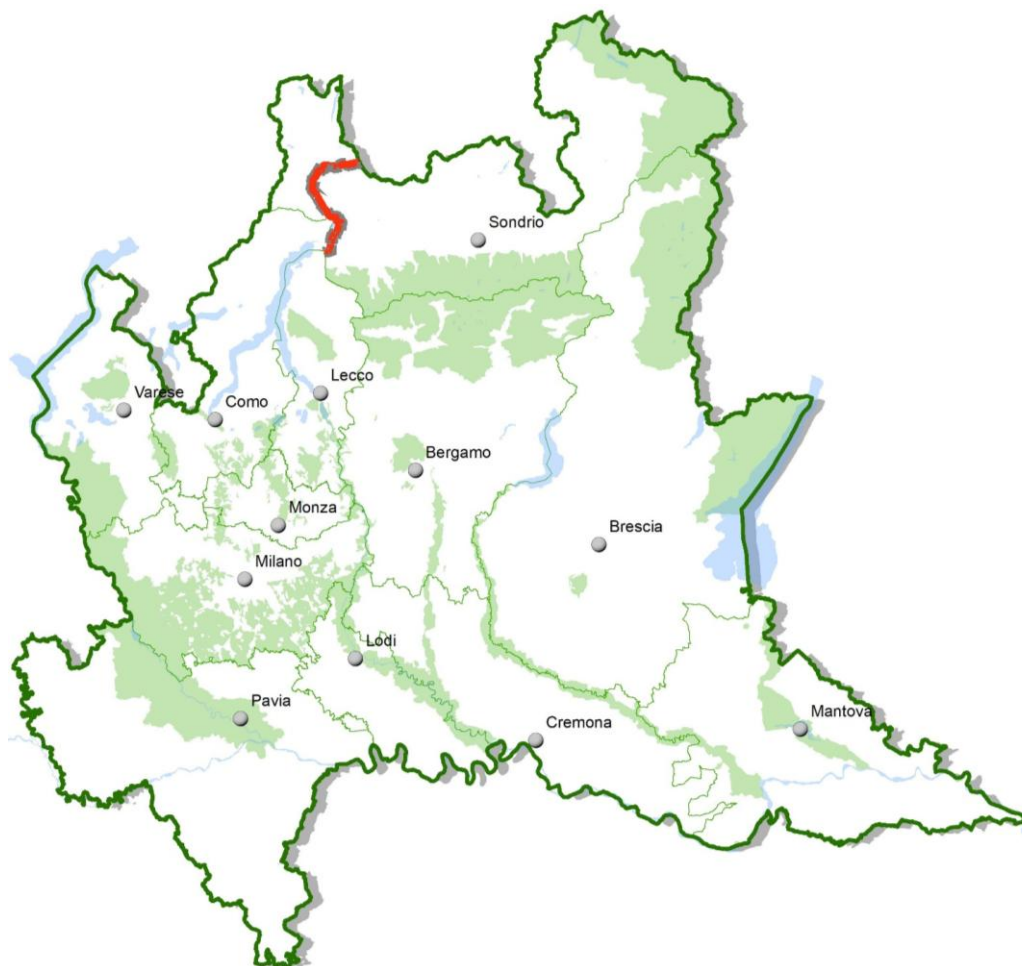
TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Sondrio, Como

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- Stazioni ferroviarie: Dubino

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Gera Lario	ADDA	03



Il percorso “Val Chiavenna” ha origine in adiacenza alla località Castasegna (frazione del comune svizzero di Bregaglia), per proseguire lungo la Val Bregaglia lungo un itinerario che segue a tratti il corso del fiume Mera in sinistra orografica, e la statale 37 fino a Chiavenna.

A sud dell’abitato il percorso cambia sponda e, sempre costeggiando il fiume Mera, si dirige verso la località di Sant’Agata, frazione di Gera Lario, con pendenze medie pari a 2,5%, passando anche dal lago di Mezzola, separato dal Lario dalla Riserva Naturale del Pian di Spagna.

Nel tratto tra Villa di Chiavenna e San Carlo il percorso è caratterizzato da una serie di tornanti di una pista forestale che passa all’interno di un castagneto e, scendendo verso Piuro, costeggia le cascate dell’Acquafraggia che dal 1984 sono state dichiarate, da Regione Lombardia, “Monumento Naturale”.

Da Chiavenna l’itinerario lascia alle sue spalle la Val Bregaglia e scende a fondovalle costeggiando il lago di Mezzola, separato dal Lario dalla Riserva Naturale del Pian di Spagna. In Comune di Gera Lario il percorso incontra il Fiume Adda intercettando il percorso “Adda”.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
03	Adda	Gera Lario	Como


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Dubino	R11 Colico – Chiavenna	Adda

*L’accessibilità alla Valle avviene anche grazie all’**Auto Postale Svizzero**.


MONUMENTI NATURALI

MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Cascate dell’acqua Fraggia	Borgonuovo di Piuro


RISERVE NATURALI

RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Marmitte dei Giganti	Chiavenna, Piuro	Comunità Montana della Val Chiavenna	L’area si caratterizza per i paesaggi di particolare bellezza; presenta infatti una innumerevole varietà di panorami: le cime perennemente innevate dei monti che coronano la vallata, i declivi cosparsi di antichi nuclei abitati, l’affascinante spettacolo offerto dal monumento naturale delle cascate dell’“Aquafraggia” e le architetture dei borghi di fondovalle. Gli aspetti geomorfologici danno origine ad un ambiente tra i più singolari dell’arco alpino, ricco di testimonianze dell’attività umana di epoca preistorica e storica e di una notevole varietà di vegetazione. Le specie botaniche più significative e rare sono raccolte nell’orto botanico “Paradiso”.

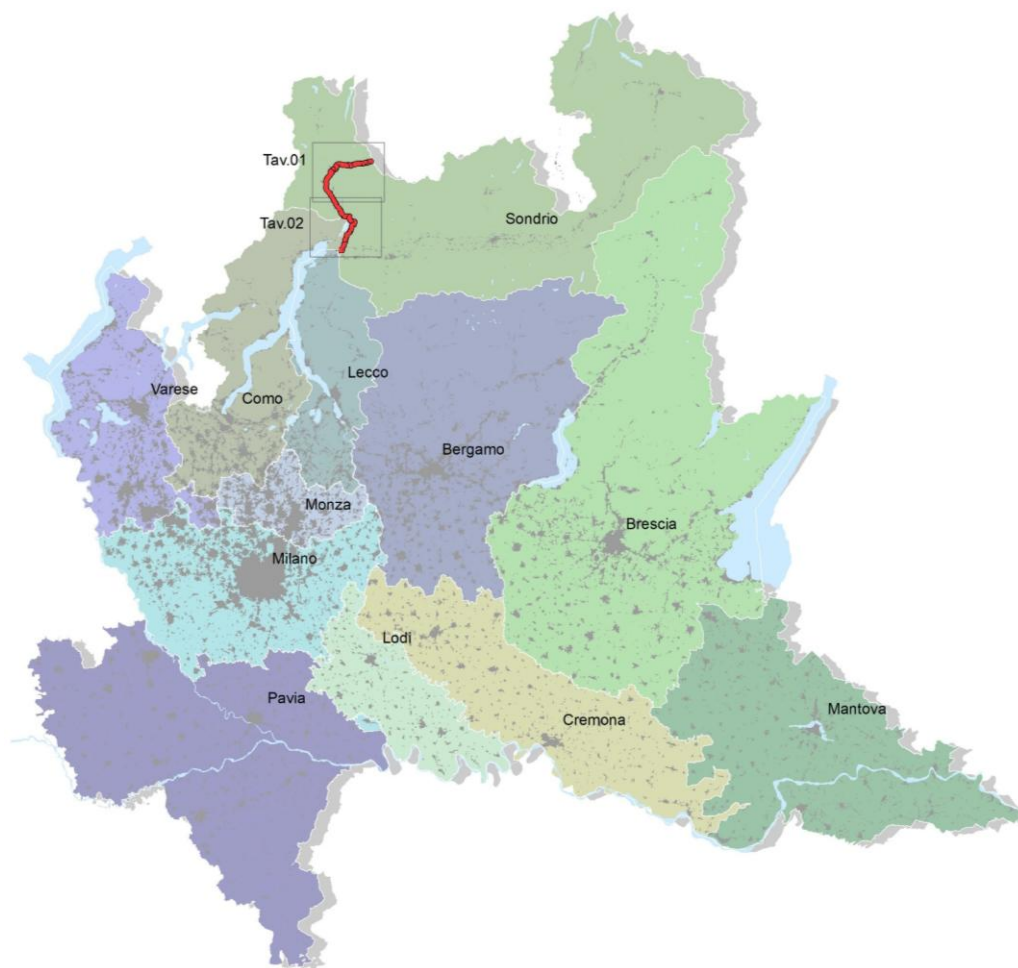
RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Pian di Spagna - Lago di Mezzola	Dubino, Verceia e Novate Mezzola (Sondrio), Sorico e Gera Lario (Como)	Consorzio Riserva Naturale Pian di Spagna - Lago di Mezzola	La Riserva Naturale Pian di Spagna e Lago di Mezzola, ecosistema complesso in cui sono presenti zone a canneti, prati umidi e superfici agricole, è stata istituita per assicurare, nello spirito della convenzione di Ramsar, la conservazione dell'ambiente idoneo alla sosta e alla nidificazione dell'avifauna migratoria, oltre che per tutelarne le caratteristiche naturali e paesaggistiche. Le acque dei canali, della Mera e del Lago di Mezzola, sono infatti abitate da varie specie di pesci, mentre canali, pozze e stagni sono ricchi di rane e rospi. Fra i mammiferi presenti va segnalata anche una popolazione di cervi. Il vero patrimonio della Riserva è però costituito dall'avifauna, sia nidificante che migratoria, che contempla moltissime specie di uccelli acquatici, fra cui si possono ricordare il tuffetto, lo svasso piccolo, l'airone cerino, il cormorano, il germano reale.

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Piano di Chiavenna ZSC	Gordona, Mese, Novate Mezzola, Prata Camportaccio, Samolaco
Lago di Mezzola e Pian di Spagna ZPS	Gera Lario, Sorico, Dubino, Novate Mezzola, Verceia
Val Codera ZPS/ZSC	Novate Mezzola

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Collegiata di San Lorenzo, centro storico di Chiavenna	Chiavenna
Palazzi Vertemate Franchi	Piuro
Forte Montecchio Nord Forte Fuentes	Colico
Vie d'acqua	Fiume Adda Fiume Mera Lago Di Mezzola
Parco botanico archeologico del "Paradiso"	Chiavenna
Sentieri storici	Via Spluga, Via Bregaglia, Via Francisca, Cammino di San Colombano, Cammino "Sui Passi di San Guanella"
Tempietto di San Fedelino	Novate Mezzola
Telespazio	Gera Lario
Sentieri Escursionistici	Tracciolino della Val Codera e valle dei Ratti, Strada della Val Bodengo
Centrale di Chiavenna (arch. Giò Ponti)	Chiavenna
Centrale di Mese	Mese
Traversa di Villa di Chiavenna	Villa di Chiavenna
Cascate della Boggia	Gordona

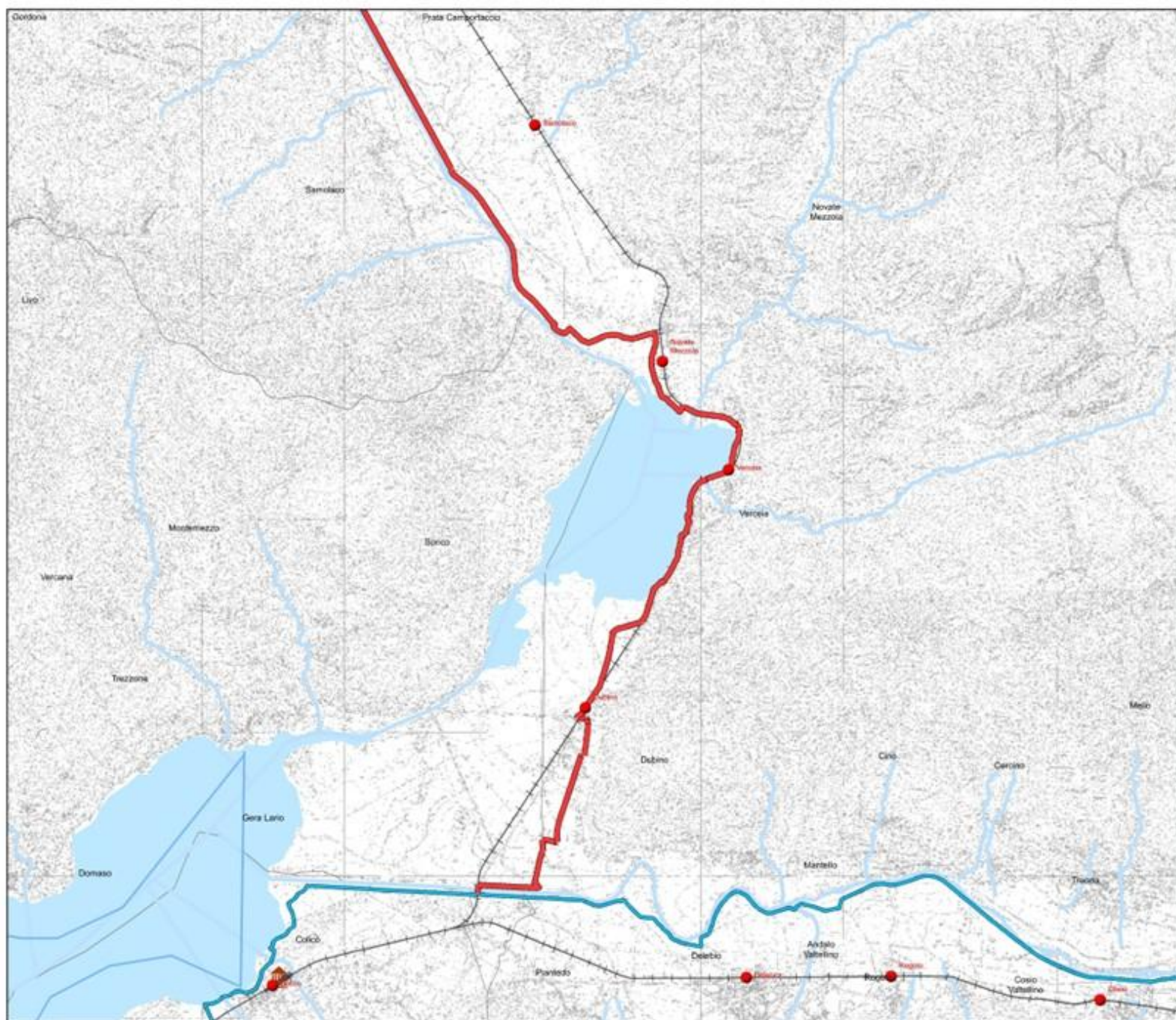
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Chiavenna	Museo del Tesoro	Raccolta museale d'Arte
		Battistero

 SISTEMA MUSEALE		
	Museo della Val Chiavenna	Museo archeologico della Val Chiavenna, Sezione archeologica
		Torrione - sezione naturalistica presso Parco botanico archeologico del Paradiso
		Mulino di Bottonera
	Galleria Storica VVF	
Piuro	Museo degli scavi di Piuro	
	Sito archeologico Belfort	
Novate Mezzola	Museo del Picapreda	
Mese	Museo del Latte	
Samolaco	Museo di Samolaco	



Percorso 11 Val Chiavenna

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 2/2



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 12 **Oglio**



LUNGHEZZA: 319 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Sondrio, Brescia, Cremona, Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Tirano, Edolo, Iseo, Palazzolo sull'oglio, Robecco d'Oglio, Canneto sull'Oglio, Bozzolo
- **Località attracco Lago Iseo:** Sarnico, Clusane, Iseo, Sulzano, Sale Marasino, Marone, Pisogne

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Villa di Tirano	ADDA	03
Rogno	MILANO - MONACO	18
Iseo	PEDEMONTANA ALPINA	02
Pontoglio	VILLORESI	06
Pontevico, Robecco d'Oglio	BRESCIA - CREMONA	04
Calvatone	VIA DELLE RISAIE	10
Commessaggio	TIRRENICA	17
San Martino dall'Argine	BRESCIA - MANTOVA	23

Il percorso “Oglio” ha avvio a nord della provincia di Sondrio, in corrispondenza della stazione ferroviaria di Tirano, da dove è possibile raggiungere St Moritz con la linea ferroviaria del Bernina inserita, nel 2008, nella lista dei patrimoni dell’umanità dell’UNESCO.

Il percorso, dirigendosi verso sud, coincide con il percorso “Adda” fino al ponticello di scavalco del fiume. Dopo l’attraversamento dell’Adda i due percorsi si dividono: quello dell’Adda segue il fiume in sinistra idrografica, mentre il percorso “Oglio” prosegue attraversando la località Stazzona, frazione di Villa di Tirano, per poi percorrere la SP 25 fino all’innesto con la SS 39.

Il percorso procede lungo la strada statale attraversando il Comune di Aprica (SO), posto sull’omonimo passo, il più agevole tra la Valtellina e la Val Camonica.

Da Corteno Golgi fino a Edolo (BS) - (da Edolo inizia la diramazione che porta fino al comune di Ponte di Legno (BS) - il percorso prosegue su strade secondarie e, successivamente, segue la direzione nord/sud e l’andamento del fiume Oglio, intercettando i Siti Unesco Arte Rupestre, per poi giungere in sponda sinistra del Lago di Iseo, dove si sovrappone alla ciclovía del lungo lago da Pisogne a Paratico. A partire da Iseo, si sovrappone anche al percorso “Pedemontana Alpina” fino a Paratico. Qui il percorso si snoda in sinistra idrografica del fiume Oglio e all’interno del Parco Oglio Nord.

A Pontoglio incrocia il Percorso “Villoresi”, a Ponteviso il Percorso “Brescia-Cremona” e, proseguendo all’interno del Parco Oglio sud, si sovrappone al percorso “Via delle Risaie”, al percorso “Brescia-Mantova” e poi, in prossimità della confluenza del fiume Po, al percorso “Tirrenica”.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
03	Adda	Villa di Tirano	Sondrio
18	Milano - Monaco	Rogno	Bergamo
02	Pedemontana Alpina	Iseo	Brescia
06	Villoresi	Pontoglio	
04	Brescia - Cremona	Ponteviso, Robecco d’Oglio	Brescia, Cremona
10	Via delle Risaie	Calvatone	Cremona
17	Tirrenica	Commessaggio	Mantova
23	Brescia - Mantova	San Martino dall’Argine	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Tirano	RE8 Tirano - Sondrio - Lecco - Milano	-
	R12 Sondrio - Tirano	
Edolo	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	Milano - Monaco
	R3 Brescia –Iseo - Breno	
Iseo	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	Iseo
	R3 Brescia –Iseo - Breno	
	S31 Brescia - Iseo	
	R9 Rovato - Bornato - Iseo	
Palazzolo sull’oglio	R1 Bergamo - Brescia	-
Robecco d’Oglio	R5 Brescia - Cremona	Brescia-Cremona


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Canneto sull'Oglio	R8 Brescia - Parma	-
Bozzolo	R11 Mantova - Cremona - Codogno - Milano	Via delle Risaie
	R40 Cremona - Mantova	


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRAFFICO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Iseo	Sarnico	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Navigazione Lago d'iseo
	Clusane	Tutte le linee		
	Iseo	Tutte le linee		
	Sulzano	Tutte le linee e linea traghetti per Monte Isola		
	Sale Marasino	Tutte le linee e linea traghetti per Monte Isola		
	Marone	Tutte le linee		
	Pisogne	Tutte le linee		


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Arte rupestre in Val Camonica	Capo Di Ponte, Ceto, Darfo Boario Terme, Sellero

Ferrovia Retica nei paesaggi di Abula e Bernina

Tirano

Riserva Incisioni rupestri di Ceto, Cimbergo e Paspardo

Ceto, Cimbergo, Paspardo


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Adamello	Comunità Montana Valcamonica	Parco Naturale dell'Adamello
Parco dell'Oglio Sud	Ente del Parco dell'Oglio Sud	
Parco delle Orobie Valtellinesi	Consorzio di gestione del Parco delle Orobie Valtellinesi	
Parco delle Orobie Valtellinesi	Consorzio Parco delle Orobie Bergamasche	
Parco dell'Oglio Nord	Consorzio Parco Oglio Nord	


RISERVE NATURALI

NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
Piramidi di Zone	Comune di Zone	Zone	L'area di Zone è incastonata in uno degli altipiani più belli dell'intero comprensorio Sebino - Camuno. Le Piramidi di Zone hanno origine da un deposito morenico lasciato circa 150.000 anni fa dall'imponente ghiacciaio proveniente dalla Valle Camonica durante la terza glaciazione. Il fenomeno è originato dalla combinazione dall'erosione degli agenti atmosferici sopra questa morena e dall'azione protettiva compiuta dai massi più grossi, come "cappelli" sulle "colonne di terra" sottostanti,

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			generando un contesto ambientale di eccezionale rilevanza.
Valle del Freddo	Comunità Montana dei Laghi Bergamaschi	Solto Collina	L'origine della "Valle del Freddo" è stata collocata alla fase del ritiro del ghiacciaio che copriva originariamente l'area della Riserva. I massi erratici trascinati dal ghiacciaio, ne sono testimonianza, in quanto materiali tipici di alcuni affioramenti della media Val Camonica. Con il ritiro del ghiacciaio anche le specie vegetali che proliferavano lasciarono il posto a quelle tipiche del clima temperato, ad eccezione delle "zone del freddo", il cui sottosuolo, mantenendosi gelido, fece in modo che la flora di quegli ambienti freddi riuscisse a sopravvivere.
Pian Gembro	Comunità Montana Valtellina di Tirano	Villa Di Tirano	Antica torbiera di origine glaciale con specie vegetali rare, tipiche dei periodi post-glaciali e di particolare interesse botanico. È presente un itinerario tematico che illustra le caratteristiche del territorio e, soprattutto in estate, vengono svolte visite guidate per osservare alcuni piccoli animali (come rane, rospi, tritoni e salamandre) e specie botaniche tipiche come la drosera (pianta carnivora)
Valli Sant'Antonio	Comune di Corteno Golgi	Corteo Golgi	L'area è inserita in un territorio in cui sono tuttora visibili le superfici rocciose abbandonate e i vasti depositi di detriti

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			e i laghetti, lasciati dal ritiro dei ghiacciai. I ripidi pendii boscosi si alternano ai prati, pascoli e alle abitazioni rurali. I boschi di abete rosso, il larice comune e i gruppi isolati di abete bianco occupano estese superfici, mentre il sottobosco è particolarmente povero per la difficoltà dei raggi solari di penetrare attraverso la barriera fitta di rami. Nelle zone dei prati ed ei pascoli si possono ora ammirare fioriture, primaverili e estive, di ranuncoli, di trifogli, di botton d'oro, di bistorta e di molte altre specie. La riserva ospita la tipica fauna alpina e, nelle zone più basse, è possibile incontrare camosci, cervi nobili, caprioli, volpi e mufloni.
Torbiera del Sebino (o d'Iseo)	Consorzio Torbiera del Sebino	Corte Franca, Iseo, Provaglio d'Iseo	Zona umida composta da specchi d'acqua, piccoli boschi, canneti e prati che creano un habitat particolare in un territorio fra i più estesi della Pianura Padana. Ospita decine di specie di uccelli migratori, che trovano rifugio e cibo durante le migrazioni
Bosco dell'isola	Consorzio Parco Regionale Oglio Sud	Orzinuovi, Roccafranca, Torre Pallavicina, Soncino	La riserva si estende lungo il corso dell'Oglio ed è colonizzata da un bosco suddiviso in tre parti separate da brevi discontinuità. L'area comprende, inoltre, una singolare serie di isole ghiaiose e alcuni rami fluviali che si ricongiungono formando il naturale raccordo tra le

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			opposte sponde. La zona appare di grande interesse, soprattutto sotto il profilo vegetazionale e floristico, ma certamente è da considerare con attenzione anche la componente faunistica. La notevole varietà dell'ambiente e le discrete dimensioni offrono una quantità apprezzabile di nicchie ecologiche differenti. Le formazioni boschive vanno dal greto cespugliato al saliceto, e altre formazioni boschive. È inoltre presente un ricco sottobosco tipico dei boschi igrofili, cui si aggiungono i rinnovi di olmo campestre e delle altre essenze arboree in genere. Gli ambienti acquatici presentano un'accentuata zonizzazione vegetazionale con canneto, tifeto lembi di magnocariceto.
Bosco di Barco	Consorzio Parco Regionale Oglio Sud	Orzinuovi, Soncino	Si situa sulla sponda sinistra del fiume Oglio, che borda quasi per intero il margine occidentale della zona considerata, inondandone la superficie in rilevante porzione durante le piene. All'interno del bosco esiste una piccola lanca provvista di acqua che può essere considerata perenne, nonostante si riscontrino visibili decrementi idrici estivi. La vegetazione può essere distinta in vegetazione forestale zonale e vegetazione forestale azonale. La prima è caratterizzata da un bosco misto d'alto fusto, mentre il secondo è costituito quasi essenzialmente dall'Olmo, in formazione generalmente

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			densa o molto densa. Fondamentale importanza riveste lo strato arbustivo.
Bosco della Marisca	Bosco della Marisca	Villachiera, Genivolta	È costituita da una fascia boscata che si stende lungo la sponda destra del fiume Oglio, con una lunga lanca che delimita un esteso tratto dell'area sul lato sud-occidentale, mentre il fiume vivo ne borda per tutta la lunghezza il confine sui lati settentrionale e orientale. Il margine interno della lanca è rivestito da un saliceto coetaneo e quasi puro a <i>Salix alba</i> con <i>Salix fragilis</i> arbustivo. Alle spalle di questo si insedia a tratti una fascia a Pioppo nero spontaneo, ma già diversi altri appezzamenti sono occupati dal pioppeto artificiale che lascia immaginare una probabile espansione di future conversioni di destinazione del suolo. Piccoli spazi aperti o settori a boscaglia intercalano la formazione principale, indicando uno stato di instabilità ecologica o comunque una periodica

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			azione di sfruttamento. Lo strato arbustivo si presenta mediamente denso, con episodi di più fitta copertura.
Isola Uccellanda	Consorzio Parco Regionale Oglio Sud	Azzanello, Genivolta, Villachiera, Borgo San Giacomo	L'area, di piccole dimensioni e con una superficie pianeggiante, si trova sulla riva sinistra del fiume Oglio. Presenta una vegetazione boschiva rigogliosa e variegata sia di alberi alto fusto sia di alberi che vengono periodicamente tagliati. Le specie dominanti sono la farnia e il pioppo nero, che convivono con l'olmo campestre, la robinia, l'ailanto, il pioppo bianco, il platano. Intorno alla lanca crescono salici bianchi e ontani neri insieme a vari salici arbustivi. È inoltre presente un ricco sottobosco
Lanche di Azzanello	Consorzio Parco Regionale Oglio Sud	Azzanello, Castelvico, Borgo S. Giacomo	È costituita da un sistema di lanche inciso nelle alluvioni recenti della Valle dell'Oglio, a ridosso di un meandro fluviale attivo che, migrando progressivamente verso est, ha determinato l'origine dei bracci fluviali dismessi. Le lanche sono collegate con il fiume anche in regime di magra. Il regime delle acque e le relativamente frequenti inondazioni dell'area condizionano fortemente lo sviluppo della vegetazione nella riserva naturale. La vegetazione è caratteristica delle golene fluviali della mediapianura, con stadi pionieri dei canneti nel corpo delle lanche, alberature di salice ed ontano, e infine boscaglie golenali a prevalenza di

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			legno dolce costituite da pioppo nero, pioppo grigio, olmo, acero campestre, quercia farnia e relativo corredo arbustivo. Tra la flora di corredo delle aree umide si segnala la presenza di alcune specie rare dalla vistosa fioritura come il campanellino estivo. Nell'area è presente, inoltre, una fauna vertebrata interessante e, tra i mammiferi, si rileva la presenza della volpe, del tasso, della faina e della lepre.
Lanca di Gabbioneta	Consorzio Parco Regionale Oglio Sud	Gabbioneta, Binanuova	Si trova sulla riva destra del fiume Oglio e si estende attorno a un ramo abbandonato del fiume (la lanca) di forma quasi circolare. L'area comprende una zona umida di notevole interesse per la presenza di un esteso canneto, che occupa quasi completamente la lanca, la cui specie dominante è la cannuccia palustre. Lungo i bordi dell'area umida si trovano pioppi neri, salici bianchi e farnie. La fauna è composta prevalentemente da specie legate all'ambiente acquatico quali il falco di palude, il miglierino di palude, l'usignolo di fiume, il pendolino, la pavoncella, la cannaiole.
Le Bine	Consorzio di Gestione del Parco dell'Oglio Sud	Calvatone, Acquanegra sul Chiese	È caratterizzata da una ridotta dimensione e dall'isolamento geografico, due fattori che limitano la possibilità di ospitare un numero elevato di piante e animali. Ospita comunque una ricca e ben diversificata comunità vegetale. L'area è

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			caratterizzata da ambienti diversi in relazione alla presenza dell'acqua: le acque profonde per la vegetazione sommersa, il canneto, caratterizzato prevalentemente dalla cannuccia di palude e i cariceti, i boschi igrofilii, costituiti da salici bianchi, ontani neri, pioppi neri e bianchi e qualche frangola. In questo contesto la riserva rappresenta un importante punto di sosta e rifugio per molti animali. Fra questi, una farfalla diurna inclusa dalla Comunità Europea fra le specie prioritarie di conservazione, strettamente legata ad alcune specie di piante palustri.
Torbiere di Marcaria	Consorzio Parco Regionale Oglio Sud	Marcaria	Zona palustre distinta in diversi bacini, derivanti dall'attività di estrazione della torba. Per oltre i due terzi è ricoperta da vegetazione a canneto con dei piccoli appezzamenti a cariceto. Nei piccoli stagni dell'area recentemente rimboschita si sono sviluppate due piante acquatiche di particolare interesse che hanno assunto una notevole importanza ornitologica per l'insediamento di una garzaia. I canneti e le comunità vegetali lungo i bordi del fiume offrono condizioni ambientali ideali per la sosta, l'alimentazione e la produzione di numerose specie di uccelli acquatici, fra i quali una piccola anatra inclusa dall'Unione Europea fra le specie da tutelare. Sono infine presenti diversi mammiferi.

RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
Incisioni Rupestri di Ceto Cimbergo Paspardo	Consorzio Incisioni Rupestri di Ceto, Cimbergo e Paspardo	Ceto, Cimbergo e Paspardo	L'area è collocata lungo il versante medio orientale della val Camonica, in un'area archeologica di significativa importanza. Al suo interno è collocato un inestimabile patrimonio storico, costituito da migliaia d'incisioni rupestri. La loro importanza, utile a conoscere la vita dell'uomo primitivo, ha fatto sì che nel 1979 il contesto venisse inserito nella lista del patrimonio culturale mondiale dell'umanità dell'UNESCO

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
P.L.I.S. dell'Alto Sebino	Bossico, Castro, Costa Volpino, Fonteno, Lovere, Pianico, Riva di Solto, Rogno, Solto Collina, Sovere	Comunità Montana dei Laghi Bergamaschi
Parco della Roggia Savarona	Borgo San Giacomo e Quinzano d'Oglio	Convenzione per la gestione associata tra i Comuni di Borgo San Giacomo e Quinzano d'Oglio
Parco del Barberino	Breno, Bienno e Civate Camuno	Comune di Civate Camuno

 PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Basso Mella	Pralboino	Comune di Pralboino
Parco dello Strone	San Paolo, Verolanuova, Verolavecchia, Pontevico	Nessuna Convenzione, in seguito allo scioglimento del Consorzio
Parco del Lago Moro	Darfo Boario Terme e Angolo Terme	Convenzione per la gestione associata tra i Comuni di Angolo Terme, Darfo Boario Terme
Parco del fiume Oglio di Edolo	Edolo	Comune di Edolo

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Viadana, Portiolo San Benedetto Po e Ostiglia ZPS	Bagnolo San Vito, Borgoforte, Casalmaggiore, Dosolo, Motteggiana, Ostiglia, Pieve Di Coriano, Pomponesco, Quingentole, Revere, San Benedetto Po, Serravalle A Po, Suzzara, Viadana
Bosco Foce Oglio ZSC	Borgoforte, Marcaria, Motteggiana, Suzzara, Viadana
Lanca Cascina S. Alberto ZSC	Marcaria
Torbiere di Marcaria ZSC	Marcaria

RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Parco Regionale Oglio Sud ZPS	Acquanegra sul Chiese, Borgoforte, Bozzolo, Calvatone, Canneto Sull'oglio, Commessaggio, Drizzona, Gazzuolo, Isola Dovarese, Marcaria, Ostiano, Pessina Cremonese, Piadena, San Martino Sull'argine, Suzzara, Viadana, Volongo
Valli di Mosio ZSC	Acquanegra sul Chiese
Le Bine ZSC	Calvatone, Acquanegra sul Chiese
Lanche di Gerra Gavazzi e Runate ZSC	Canneto sull'oglio
Lanca di Gabbioneta ZPS	Gabbioneta Binanuova
Lanche di Azzanello ZSC	Azzanello, Castelviseconti, Borgo S.Giacomo
Isola Uccellanda ZPS/ZSC	Azzanello, Genivolta, Villachiera
Scolmatore di Genivolta ZSC	Azzanello, Genivolta, Villachiera
Bosco della Marisca ZSC	Soncino, Orzinuovi, Villachiera, Genivolta
Barco ZSC	Orzinuovi, Soncino
Bosco de' l'isola ZPS/ZSC	Orzinuovi, Roccafranca, Soncino, Torre Pallavicina
Torbiere d'Iseo ZPS/ZSC	Corte Franca, Iseo, Provaglio d'iseo
Pizzo Badile – Alta Val Zumella ZSC	Ceto, Cimbergo
Belvedere - Tri Plane ZSC	Cedegolo, Paspardo
Piz Olda - Val Malga ZSC	Berzo Demo, Sonico

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Val Rabbia e Val Galinera ZSC	Edolo, Sonico
Parco Naturale Adamello ZPS	Braone, Breno, Cedegolo, Ceto, Cevo, Cimbergo, Edolo, Niardo, Paspardo, Ponte Di Legno, Temù, Saviore dell'Adamello, Sonico, Vezza D'oglio, Vione
Monte Piccolo – Monte Colmo ZSC	Edolo, Incudine
Torbiere del Tonale ZSC	Ponte Di Legno
Valli di San Antonio ZSC	Corteno Golgi
Da Monte Belvedere a Vallorda ZSC	Corteno Golgi, Sernio, Tirano, Villa di Tirano
Pian Gembro ZSC	Villa Di Tirano
Parco Regionale Orobie Valtellinesi ZSC	Albaredo Per San Marco, Albosaggia, Andalo Valtellino, Aprica, Bema, Caiolo, Castello Dell'acqua, Cedrasco, Colorina, Cosio Valtellino, Delebio, Faedo Valtellino, Forcola, Fusine, Gerola Alta, Pedesina, Piateda, Ponte In Valtellina, Rasura, Rogolo, Tartano
Val Bondone - Val Caronella ZSC	Teglio

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
"Via Valeriana" tracciato romano/medioevale	val Camonica
Duomo, Castello chiesa di S. Antonio	Breno
Anfiteatro, museo Archeologico	Cividate
Architetture Liberty	Boario Terme

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Castello	Urago
Borgo Medievale	Roccafranca
Vie d'acqua	Fiume Oglio -Lago d'Iseo - Naviglio Nuovo Pallavicino
Santuario di Minerva	Breno
CAMUS - Museo Camuno	
Nostalgia Club Auto e Moto d'Epoca	
Priuli Ausilio Museo D'Arte e Vita Preistorica	Capo di Ponte
Museo della Stampa Lodovico Pavoni	Artogne
Museo Archeologico Nazionale della Valle Camonica	Cividate Camuno
Museo degli Alpini (Malp)	Darfo Boario Terme
musil - Museo dell'energia idroelettrica di Valle Camonica	Cedegolo
Museo Agricolo e del Vino Ricci Curbastro	Capriolo
Museo Civico d'Arte e del Territorio "Gianni Bellini"	
Museo Golgi	Corteno Golgi
Parco Archeologico Di Cividate Camuno	Castello di Ostiano
Museo Della Stampa - Soncino (Cr)	Soncino
Civico Museo Archeologico Platina	Piadena
Castello Di Ostiano	Cremona
Museo Civico di Canneto sull'oglio	Ceto
Museo Etnografico Tiranese	Sabbioneta

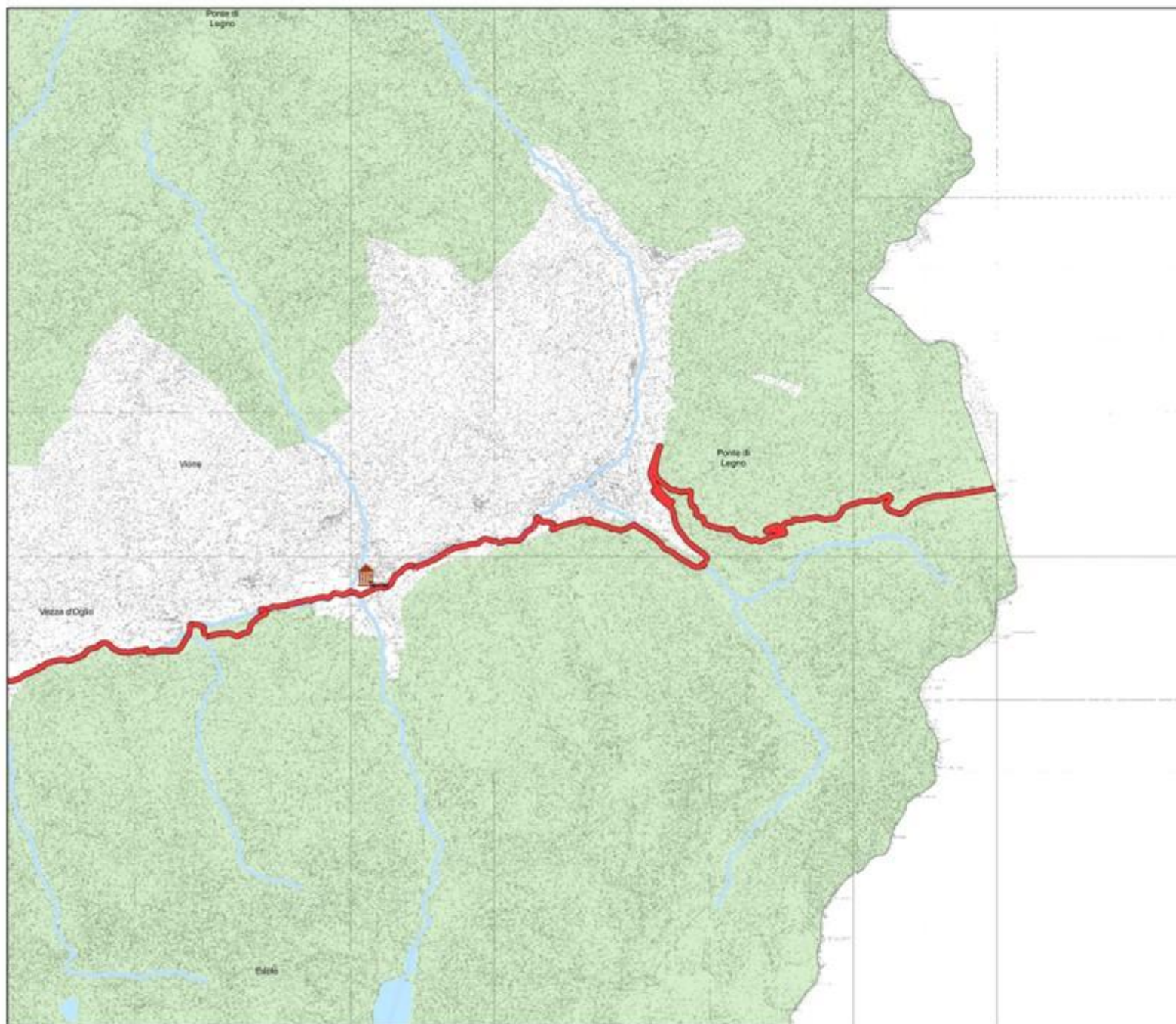
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Cerveno	Casa Museo Cerveno	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica
Bienno	Museo Etnografico del Ferro, delle Arti e delle Tradizioni Popolari	Fucina Laboratorio
		Fucina Ludoteca
		Mulino Museo
		Fucina Espositiva
		Museo Etnografico del ferro, delle arti e tradizioni popolari
Cedegolo	Museo dell'industria e del lavoro di Brescia	Museo dell'energia Idroelettrica
Capo Di Ponte	Raccolta Museale Battista Maffessoli	Parco Archeologico Comunale di Seradina-Bedolina
Temù	Museo della Guerra Bianca in Adamello	Museo Storia
Malegno	Museo Civico Le Fudine	Raccolta Etnografica e Antropologica
Piadena	Museo Archeologico Platina	Museo archeologico
Soncino	Museo della Stampa Centro Studi Stampatori Ebrei Soncino	Museo della Stampa Centro Studi Stampatori Ebrei Soncino
	Museo Civico Archeologico Acquaria	Museo Civico Archeologico Aquaria
Ceto	Museo Didattico della Riserva Naturale e incisioni rupestri	Museo didattico
Paspardo	Ceto, Cimbergo E Paspardo	Area musealizzata di Sottolaio



Percorso 12

Oglio

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

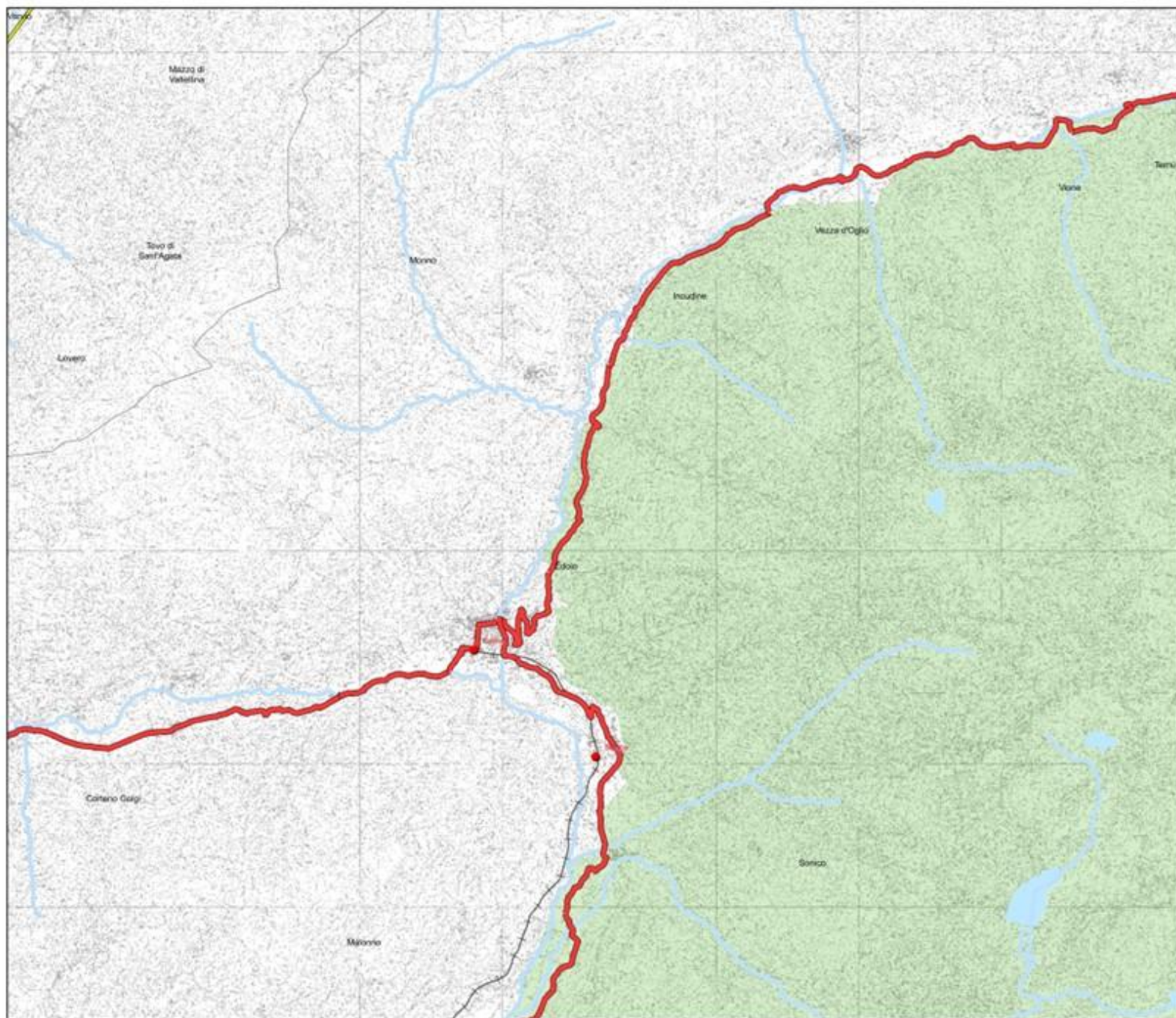


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 2/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

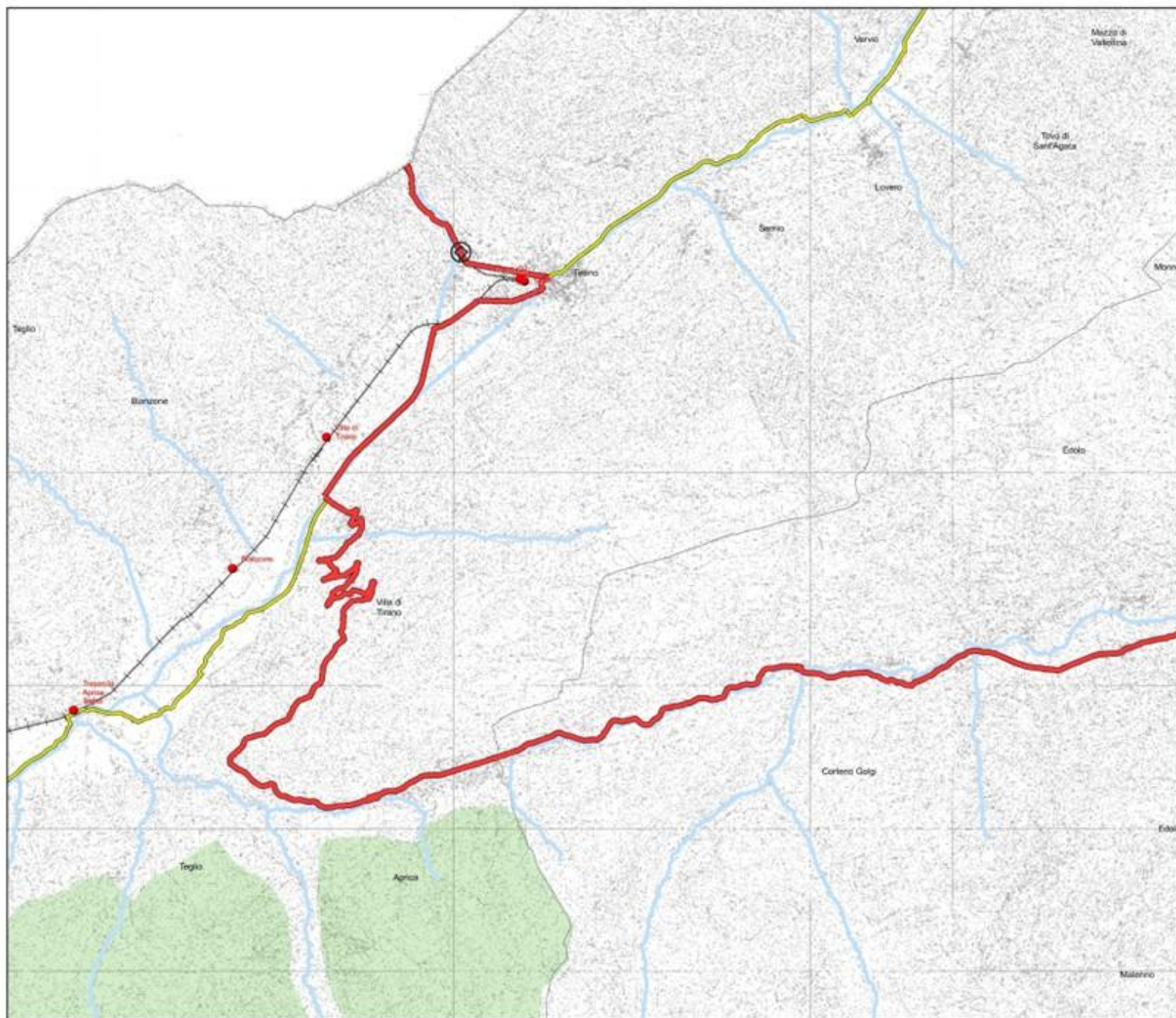


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

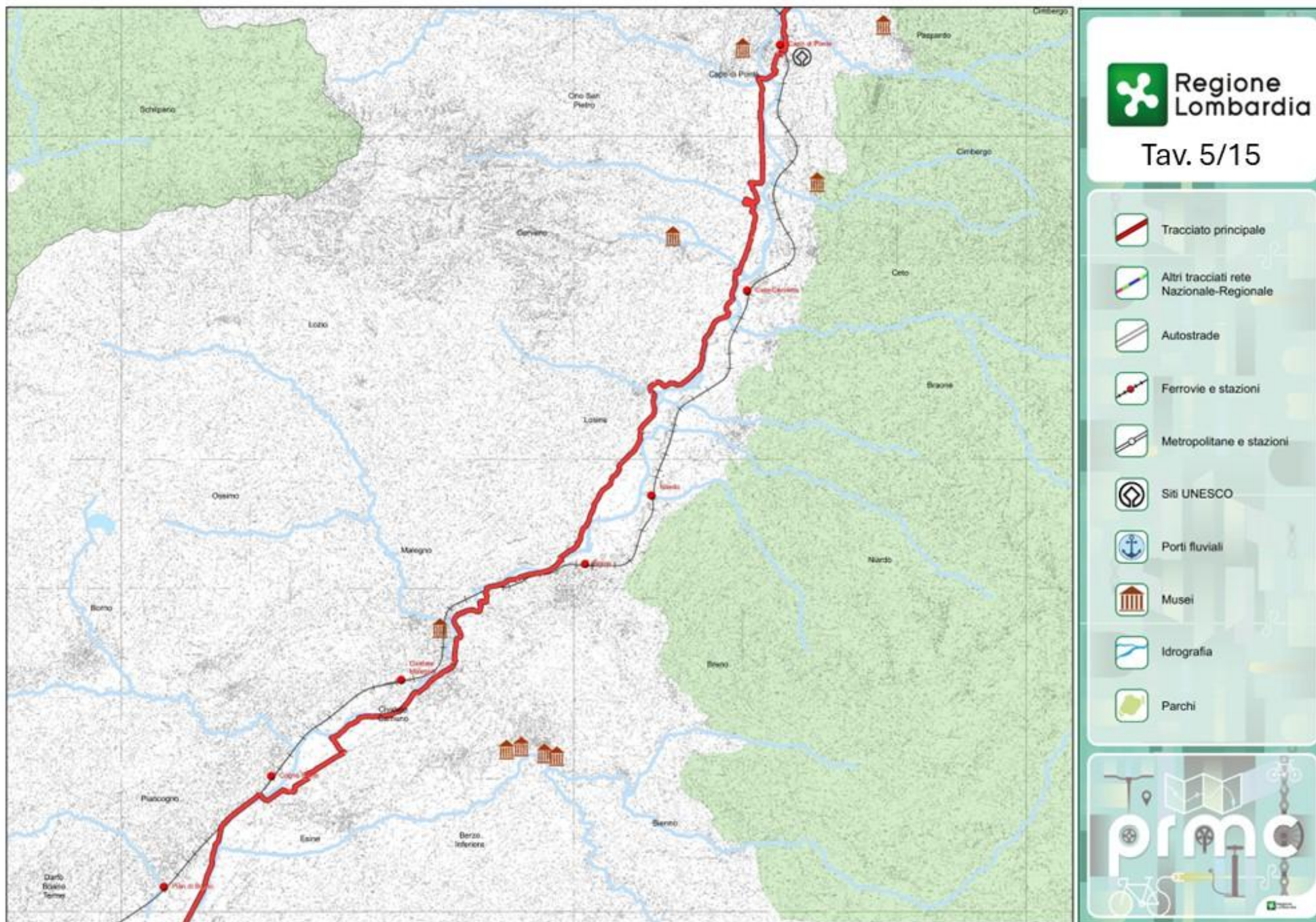


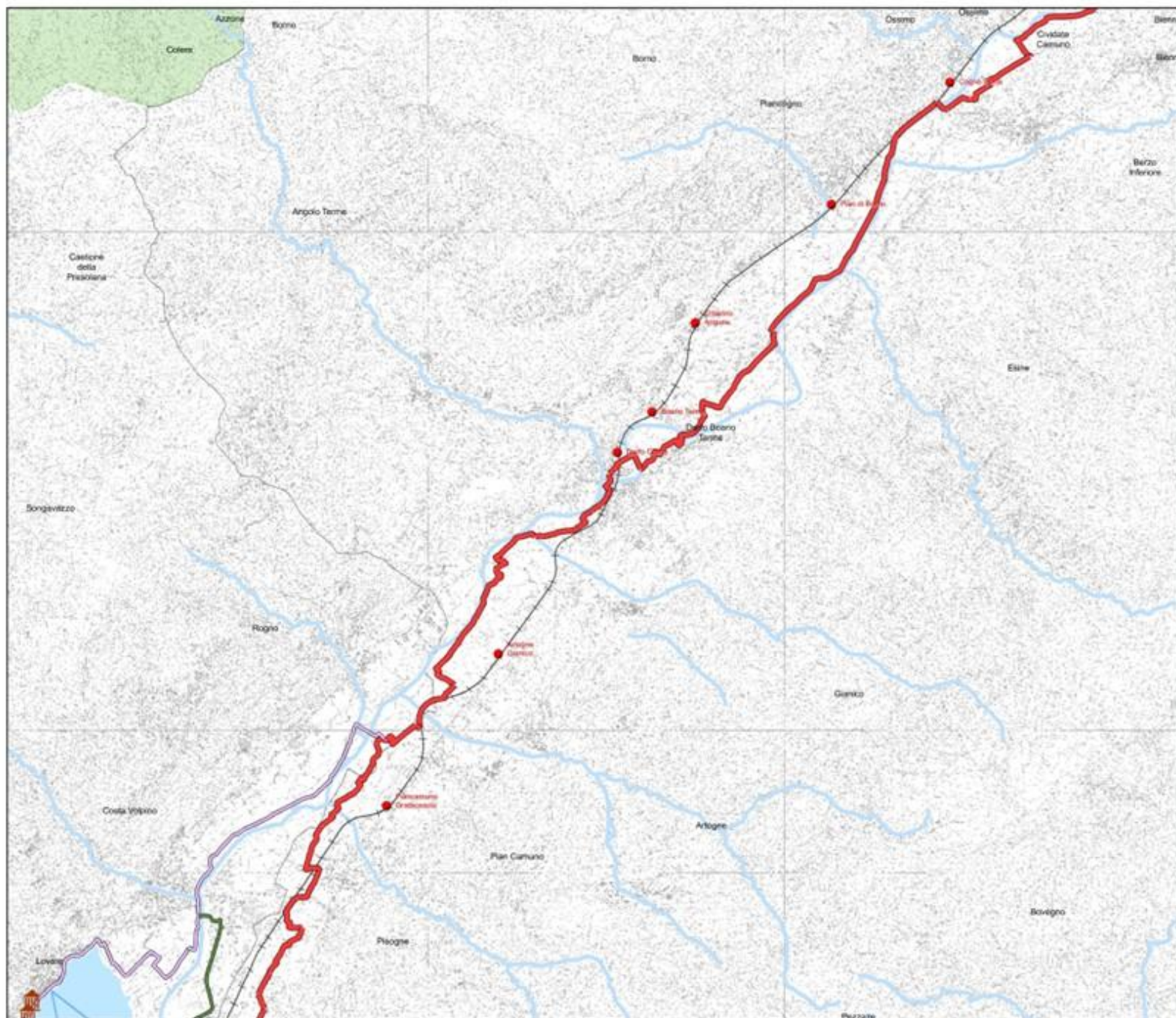
Idrografia



Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 6/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

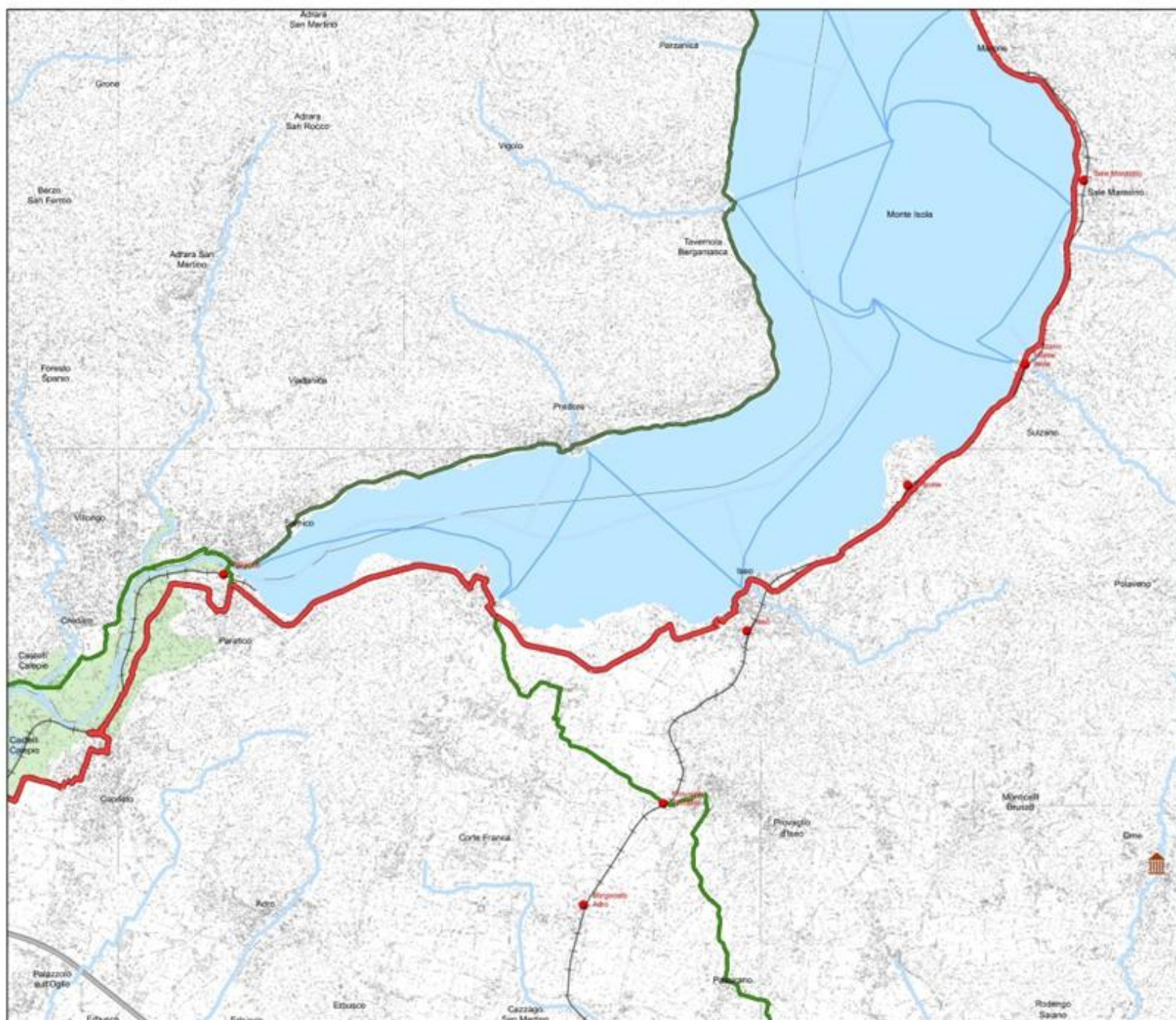


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 8/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

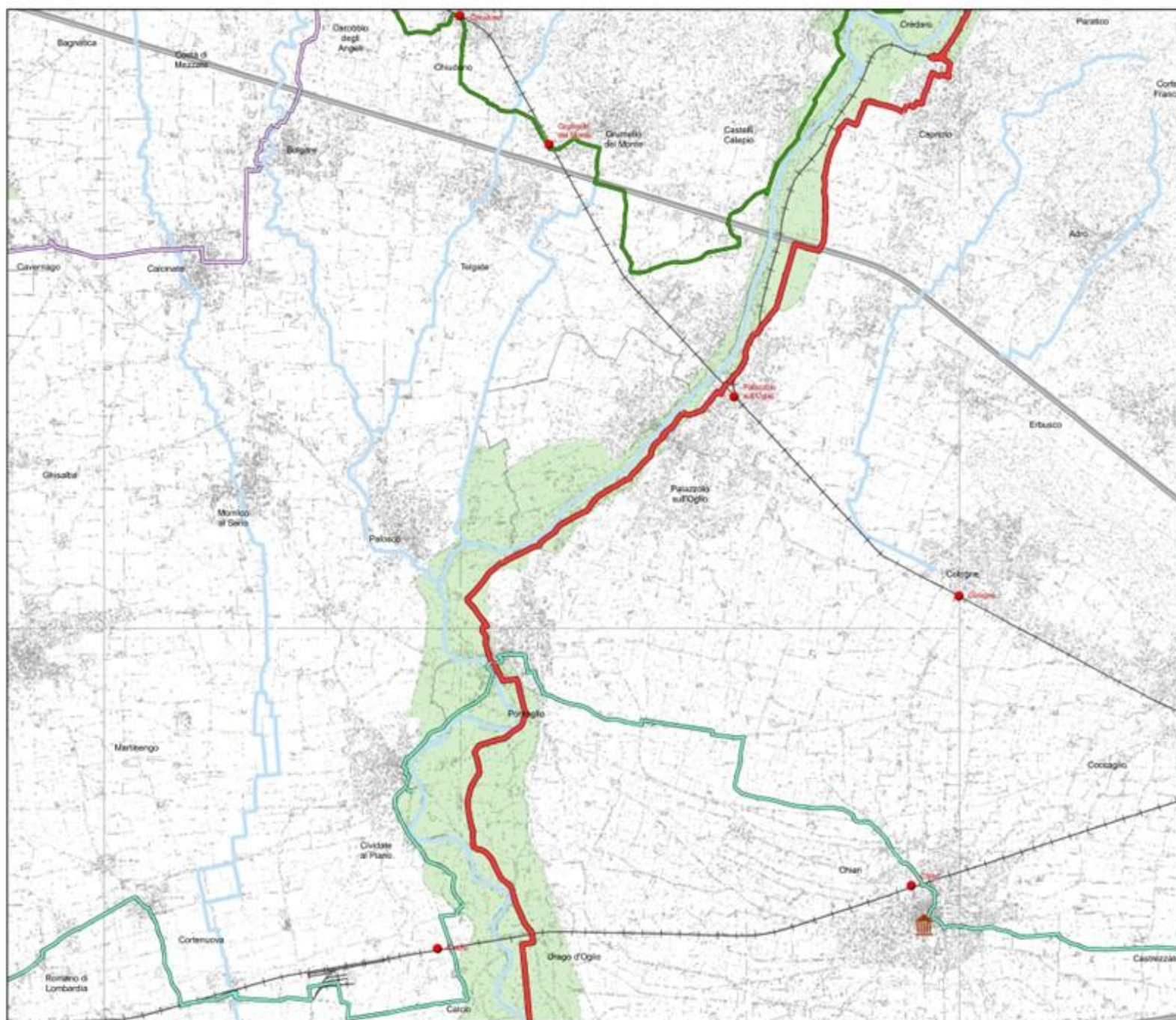


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 9/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

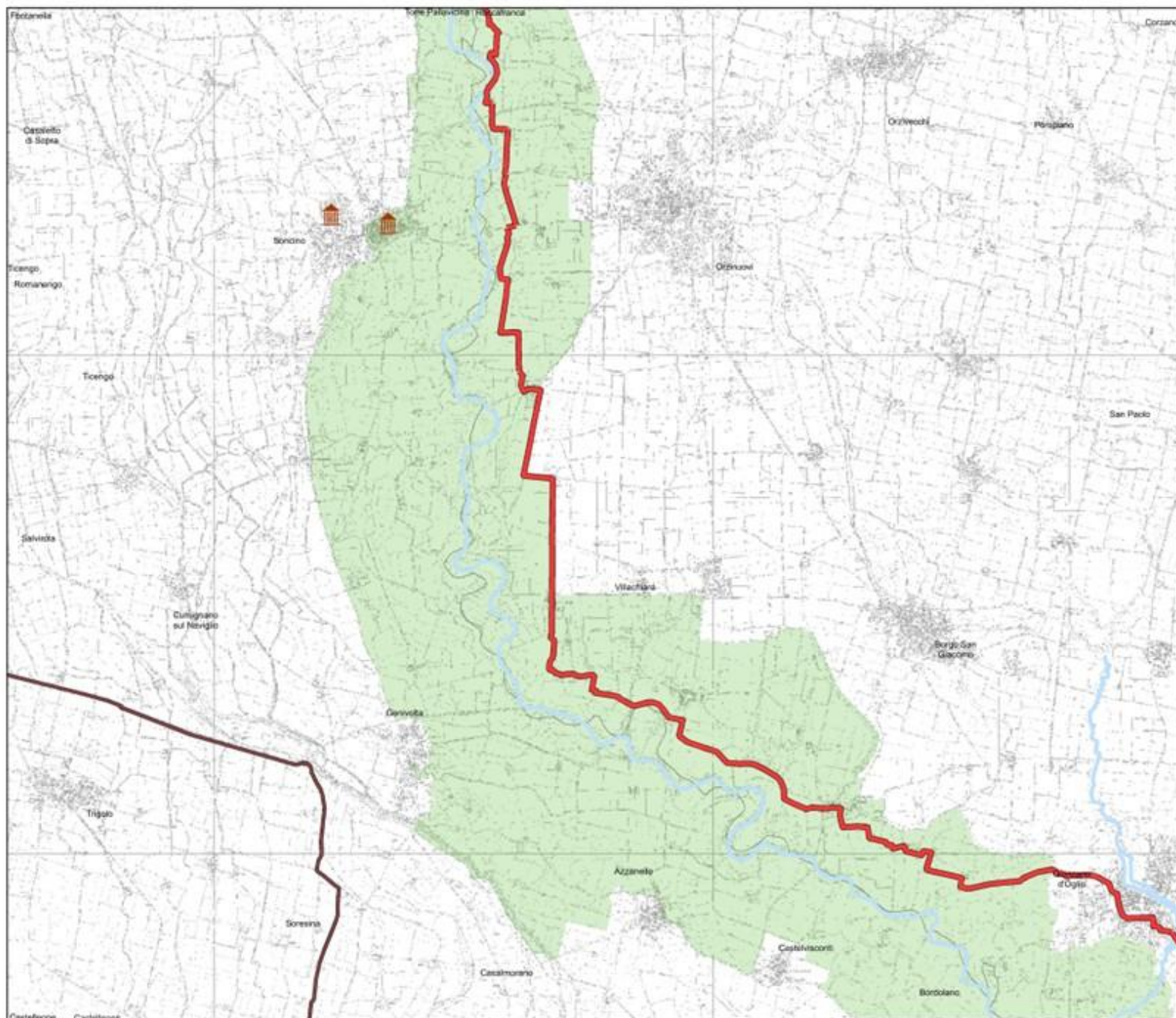


Idrografia



Parchi





 **Regione
Lombardia**

Tav. 11/15

 Tracciato principale

 Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale

 Autostrade

 Ferrovie e stazioni

 Metropolitane e stazioni

 Siti UNESCO

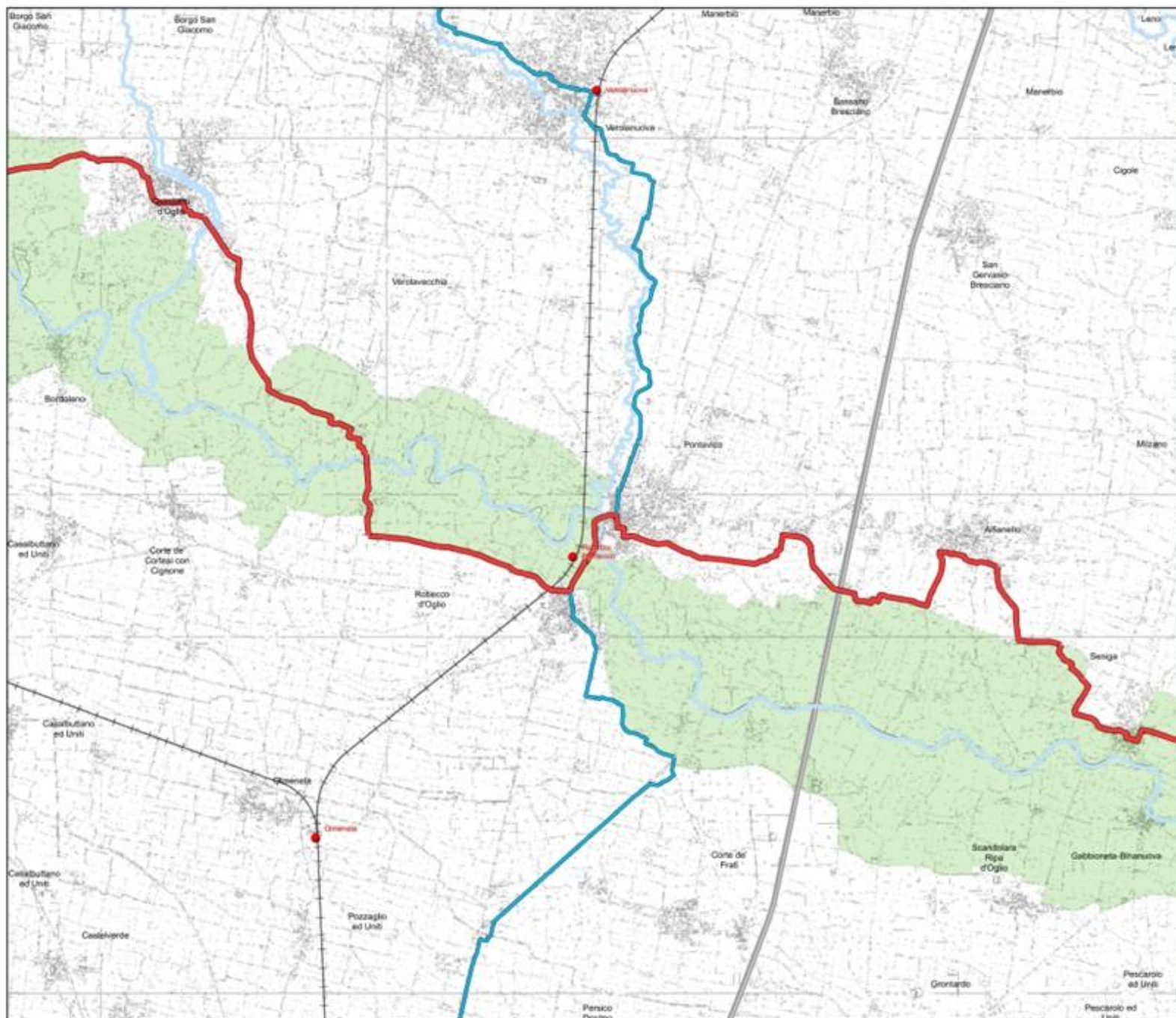
 Porti fluviali

 Musei

 Idrografia

 Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 12/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

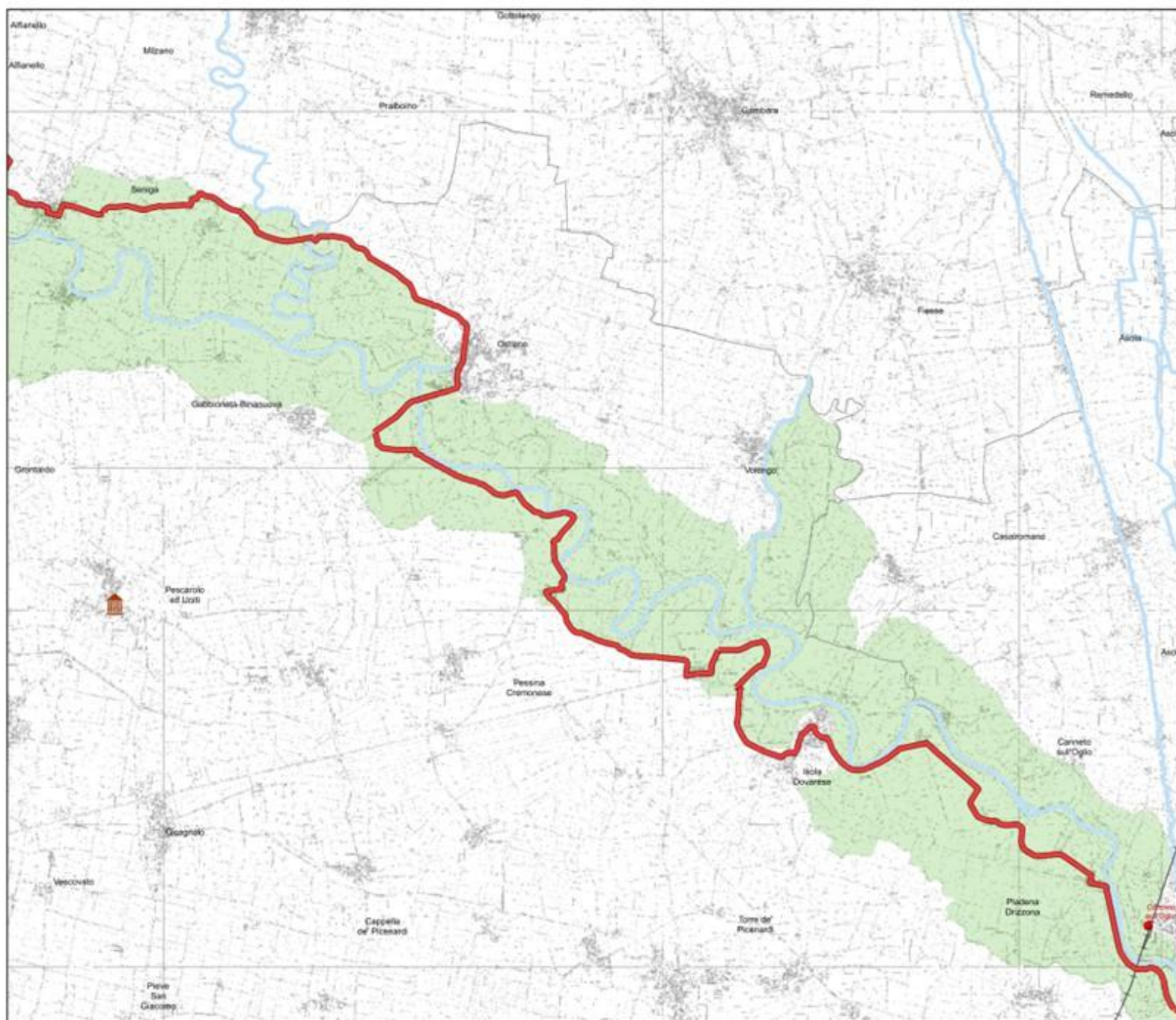


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 13/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

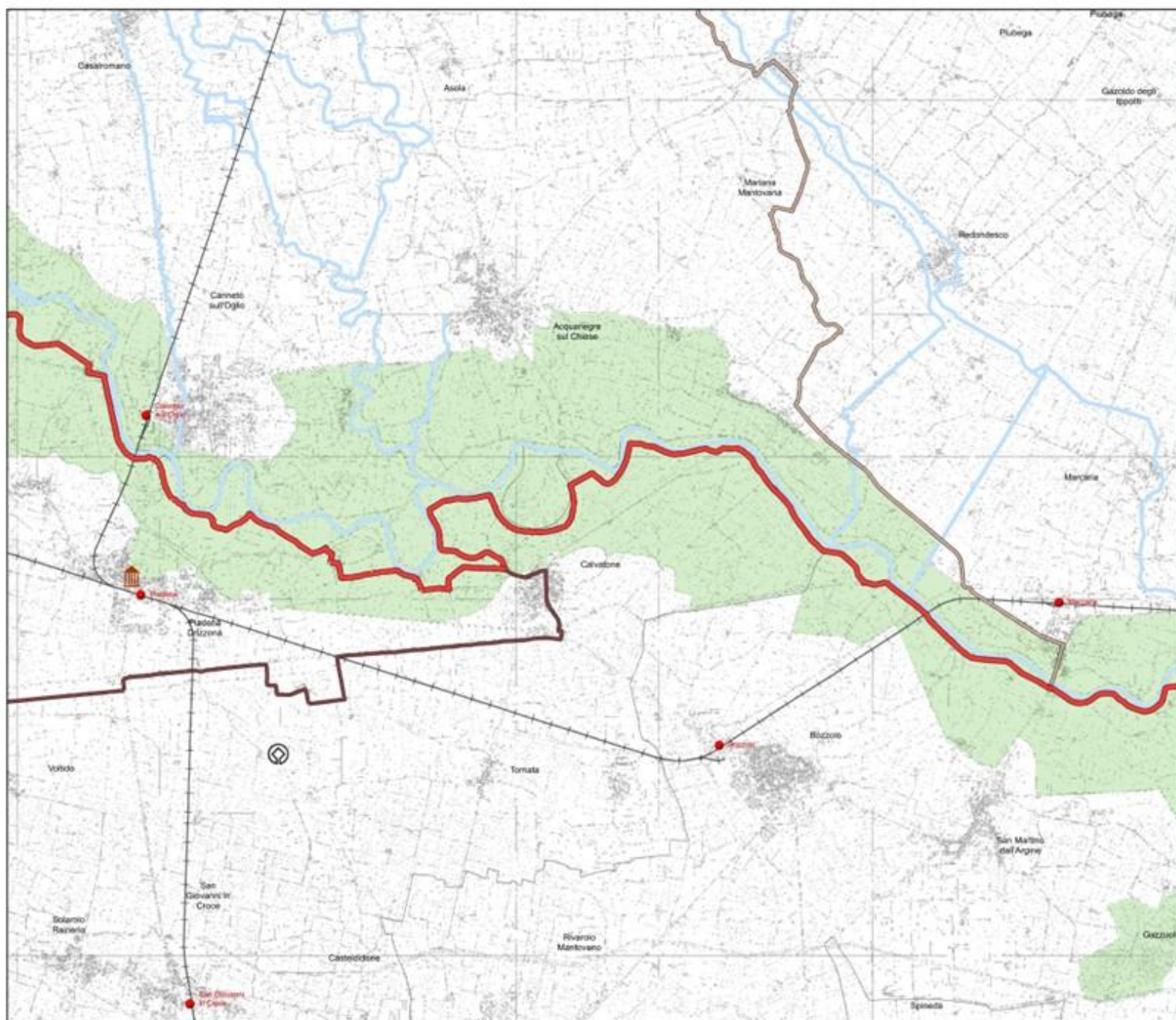


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 14/15



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 13 **Via del Sale - Via del Mare**

LUNGHEZZA: 94 km

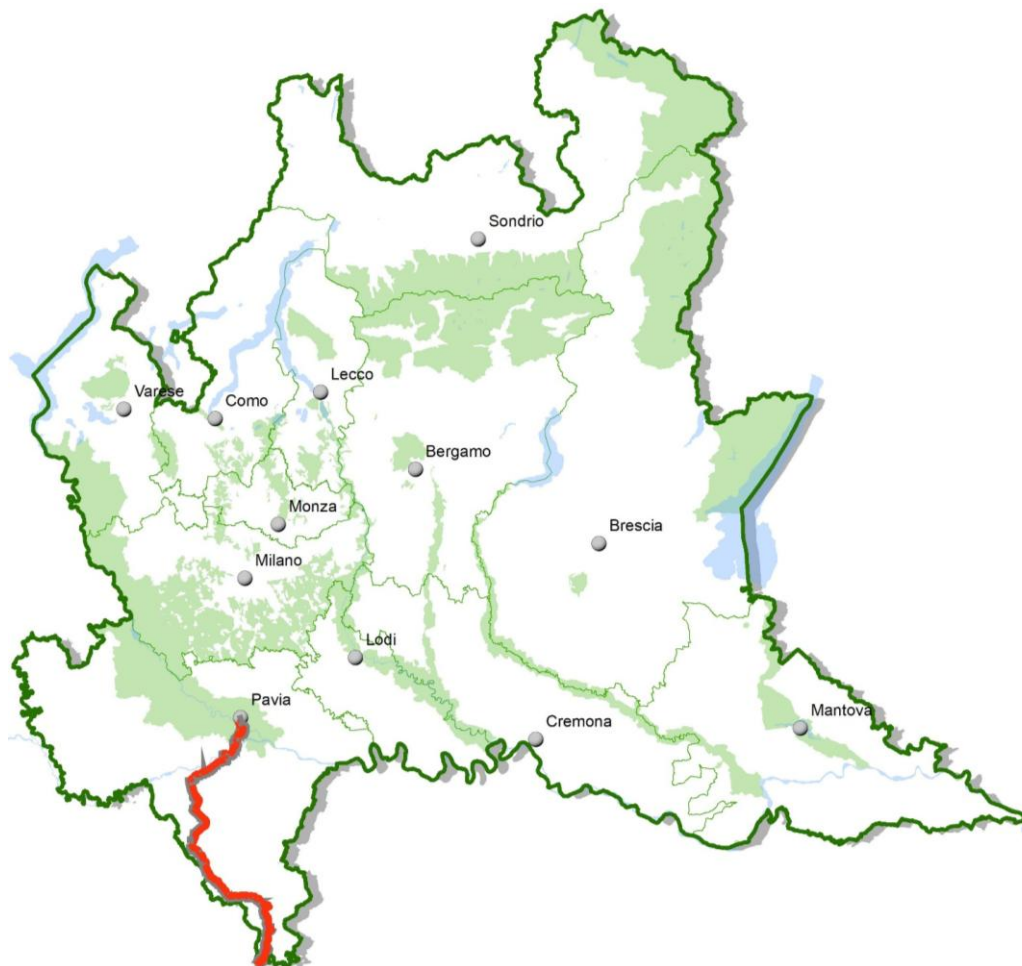
TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Pavia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Pavia, Voghera

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Pavia	TICINO	01
Pavia	VIA DEI PELLEGRINI	05
Pavia, Cervesina	VENTO	08
Pavia	LOMELLINA (PAVIA - AOSTA)	25



Il percorso “Via del sale - via del mare” richiama ad un antico tracciato che permetteva il commercio del sale mettendo in comunicazione Pavia con Genova. Il percorso inizia a Pavia, in corrispondenza del percorso “Via dei Pellegrini” passante per la città, e prosegue sovrapponendosi alla Ciclovía VenTo, in sinistra del PO, intercettando anche il percorso “Ticino” che termina in corrispondenza di Borgo Ticino.

Da qui, sempre in sovrapposizione a VenTo, il percorso si dirige verso la frazione Boschi (Comune di Travacò Siccomario), percorrendo tratti ciclabili dedicati e protetti e in minima parte strade sterrate, per poi seguire la sinistra del Po fino alla ex SS 35, che attraversa il fiume tramite un ponte che la ciclabile utilizza per dirigersi verso Bottarone, frazione di Bressana Bottarone. Per raggiungere Cervesina la ciclabile percorre ancora un tratto di VenTo in destra Po e, da qui, si dirigere verso Voghera seguendo il Torrente Staffora.

Da Voghera inizia la Greenway Voghera-Varzi (sul tracciato dell'ex ferrovia trasformata in pista ciclopeditonale) che, sempre seguendo la valle del torrente Staffora, attraversa un primo tratto di pianura - da Voghera a Salice Terme - e il secondo che dalla rinomata località termale risale dolcemente le colline appenniniche sino all'antico borgo medievale di Varzi, facente parte del circuito “I Borghi più belli d'Italia”. A Godiasco Salice Terme sono visibili i resti di una torre delle antiche mura del borgo, guardando attentamente è possibile avvistare la “Piera” presidio della valle.

In direzione sud, da Varzi al confine con l'Emilia-Romagna (Brallo di Pregola e Passo del Giova) il percorso ha alcune criticità in particolare per le forti pendenze.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Pavia	Pavia
05	Via dei Pellegrini	Pavia	
08	VenTo	Pavia, Cervesina	

25

Lomellina (Pavia –
Aosta)

Pavia


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Pavia	R33 Pavia - Voghera	Ticino Via dei Pellegrini Ciclovía Turistica Nazionale VenTo Lomellina (Pavia - Aosta)
	R35 Pavia – Torre Beretti - Alessandria	
	R36 Pavia – Mortara - Vercelli	
	R37 Pavia – Codogno	
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	
	RV Genova-Milano	
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate Milanese	
Voghera	R34 Stradella - Pavia - Milano	-
	RV Milano - Genova	
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	
	R33 Voghera - Pavia	
	R Voghera - Asti	
	R41 Voghera - Piacenza	


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco Lombardo Valle del Ticino Riserva della Biosfera	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale Valle del Ticino Riserva della Biosfera

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Monte Alpe	Menconico, Romagnese, Varzi	Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste	Area di rimboschimento della pineta di Monte Alpe per assicurare il ripristino della copertura forestale e prevenire i fenomeni di dissesto idrogeologico. I vecchi cedui che costituiscono i boschi naturali o semi naturali sono composti principalmente da carpini, cerri e altre specie, e compaiono qua e là altre specie spontanee come il nocciolo, la rosa canina ecc. legate in parte ai boschi mesofili e in parte ai querceti montani e submediterranei. Nella parte sud-ovest della Riserva si trova un castagneto da frutto in fase di ripristino funzionale. Tra le 12 specie di mammiferi censite, si può trovare lo scoiattolo, e, per quanto riguarda gli uccelli, un particolare interesse va rivolto alla sterpazzolina, presente come nidificante in Lombardia in ambienti termofili dell'Oltrepò Pavese. Il bosco è poi l'ambiente dello sparviere e di altri rapaci mentre altre specie, sono caratteristiche delle aree aperte con cespugli, prati e incolti, localizzati ai margini della Riserva.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Oramala Area Pian del Re	Val di Nizza	Comune Val di Nizza

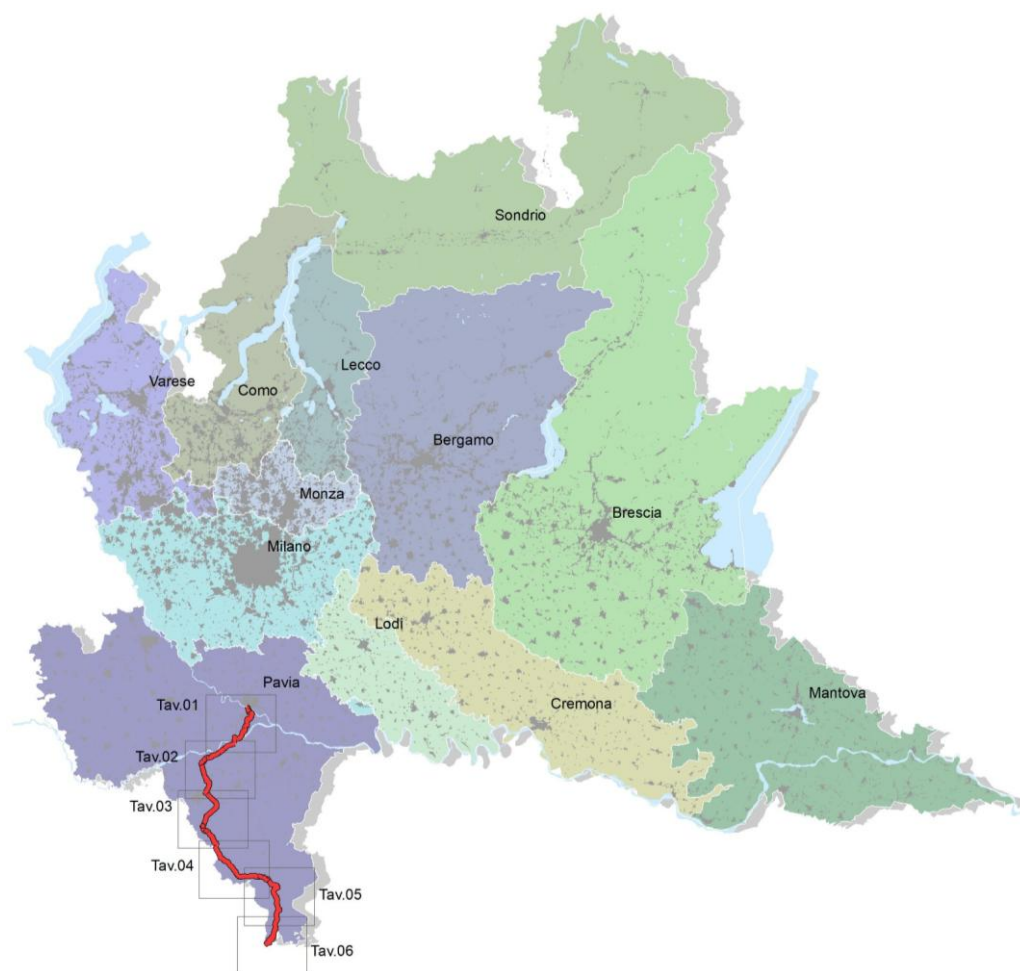
 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Basso Corso e sponde del Ticino ZSC	Abbiategrosso, Besate, Morimondo, Motta Visconti, Ozzero, Bereguardo, Borgo San Siro, Cassolnovo, Gambolò, Vigevano, Zerbolò
Boschi Siro Negri e Moriano ZSC	Bereguardo, Carbonara Al Ticino, Torre d'Isola, Zerbolò
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara Al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambalò, Garlasco, Golasecca, Groppello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti
Siti riproduttivi di <i>Acipenser Naccarii</i> SIC	Linarolo, Mezzanino, Pavia, San Martino Siccomario, Valle Salimbene
Monte Alpe ZSC	Menconico, Romagnese, Varzi

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Castello Visconteo di Pavia - Musei Civici	Pavia
Museo di Scienze Naturali di Voghera	Voghera

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

Museo Storico di Voghera "Giuseppe Beccari"

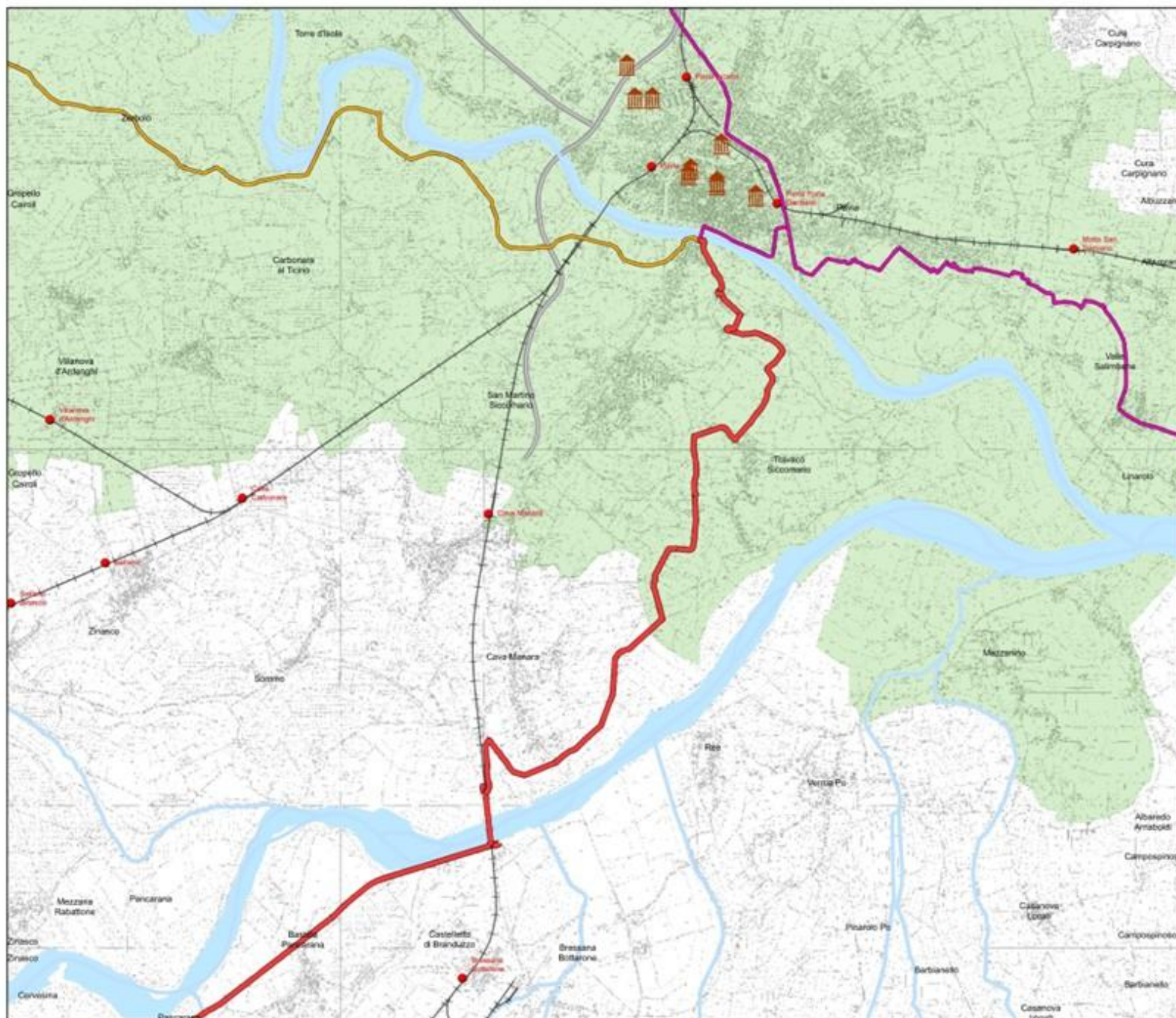
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Pavia	Sistema Museale di Ateneo	Sezione di storia naturale
		Sezione di archeologia
		Orto botanico
		Sezione di Mineralogia
		Museo della tecnica elettrica
		Museo di Fisica
		Museo di Chimica



Percorso 13

Via del Sale – Via del Mare

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

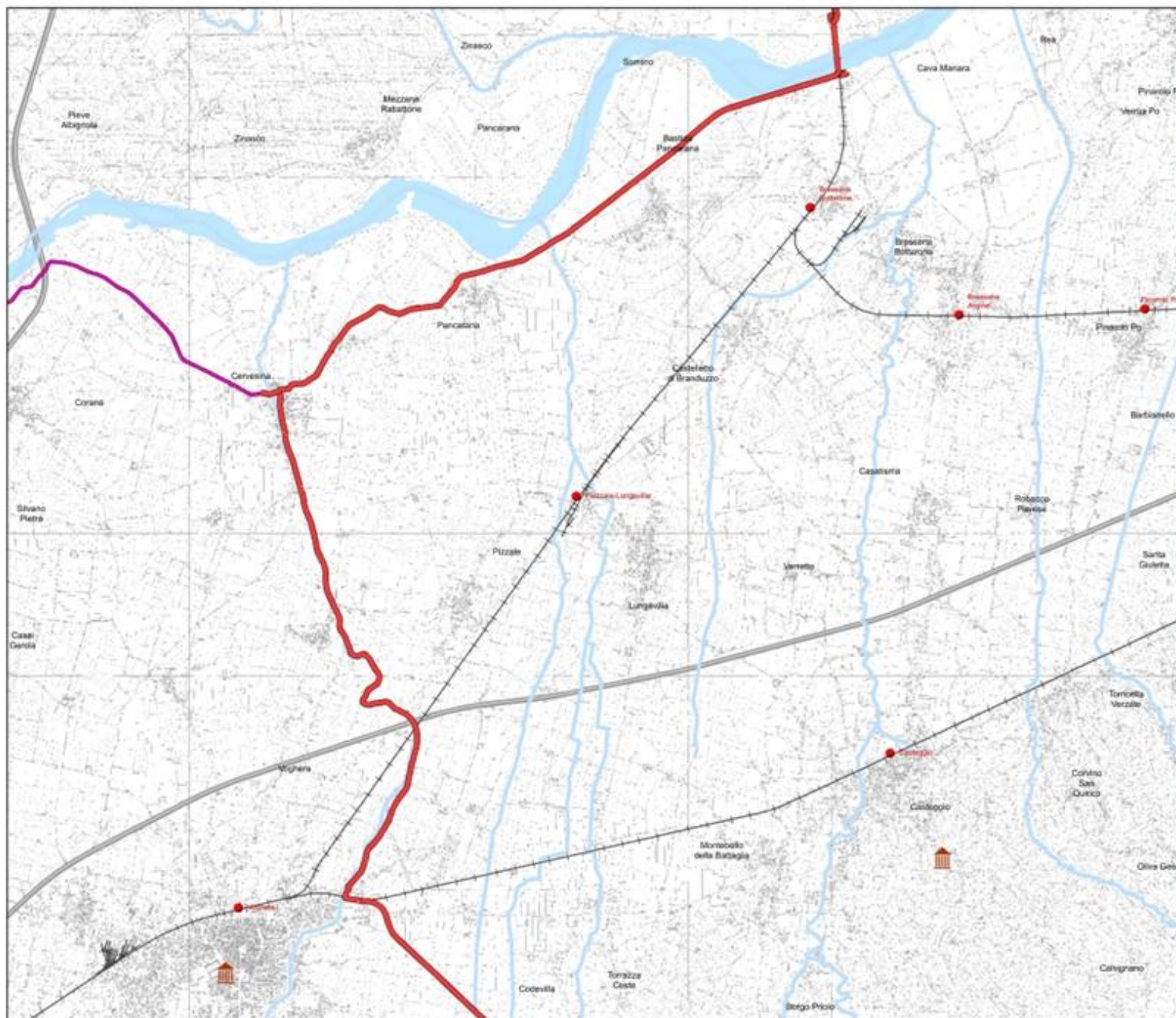


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 2/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

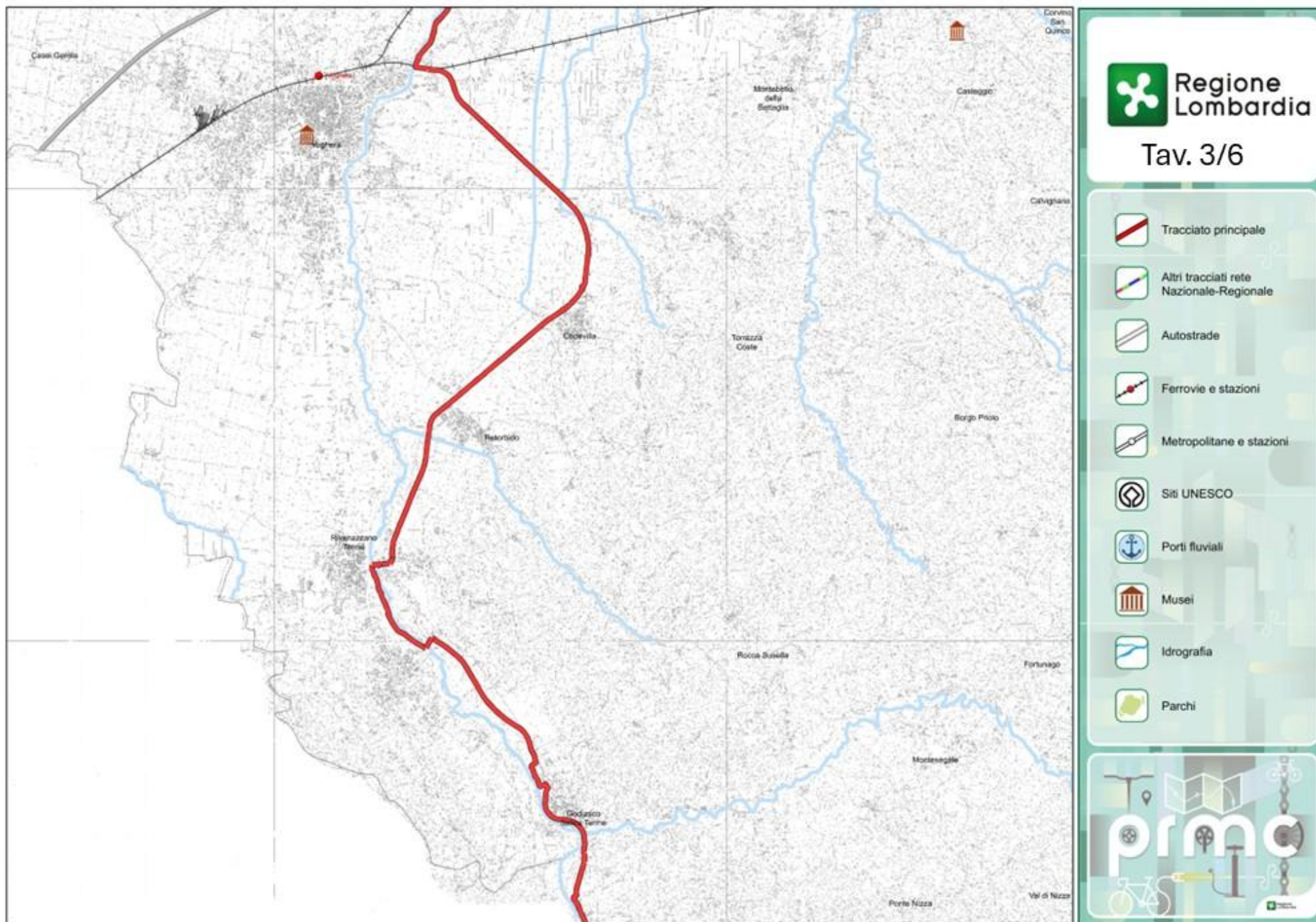


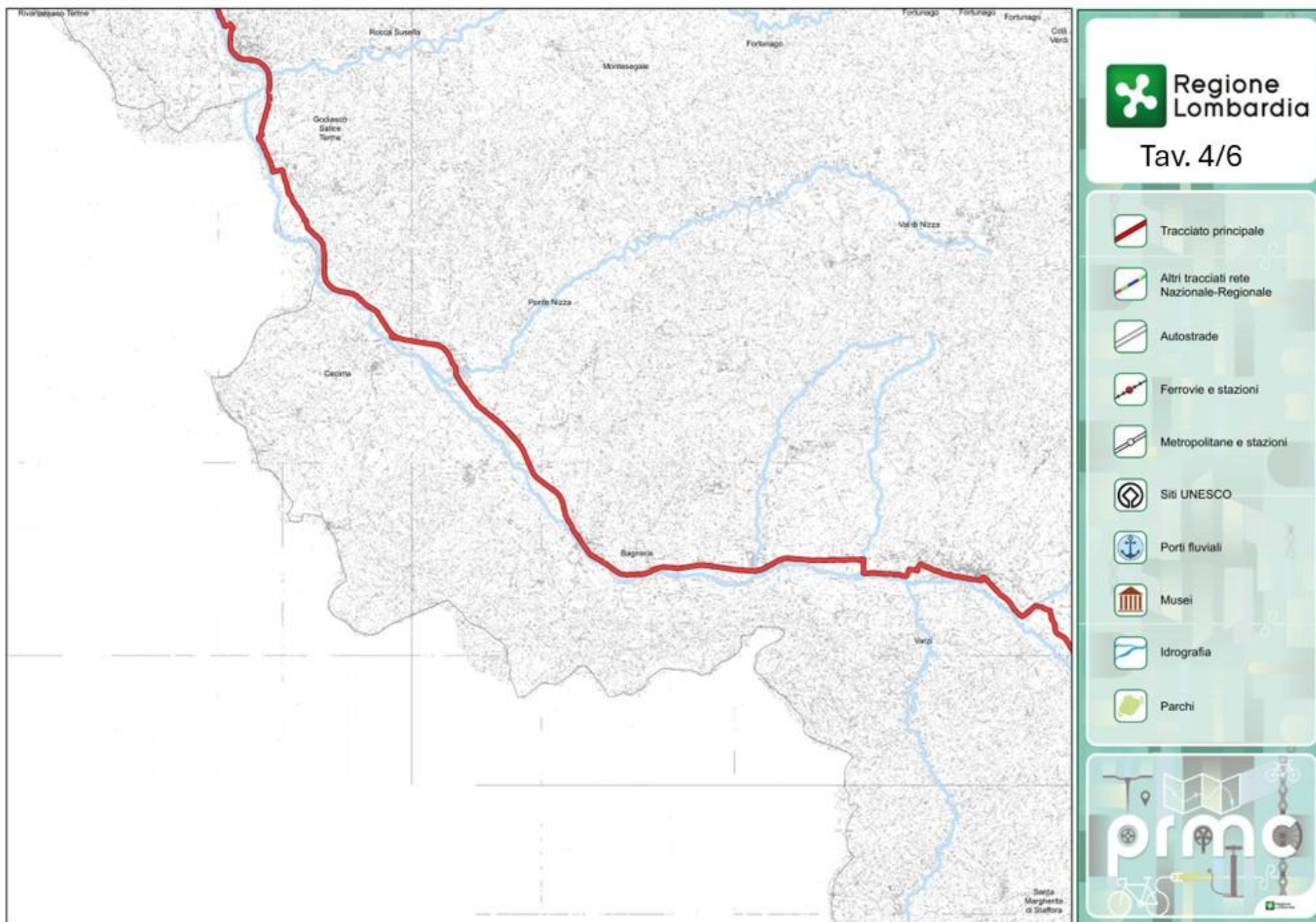
Idrografia

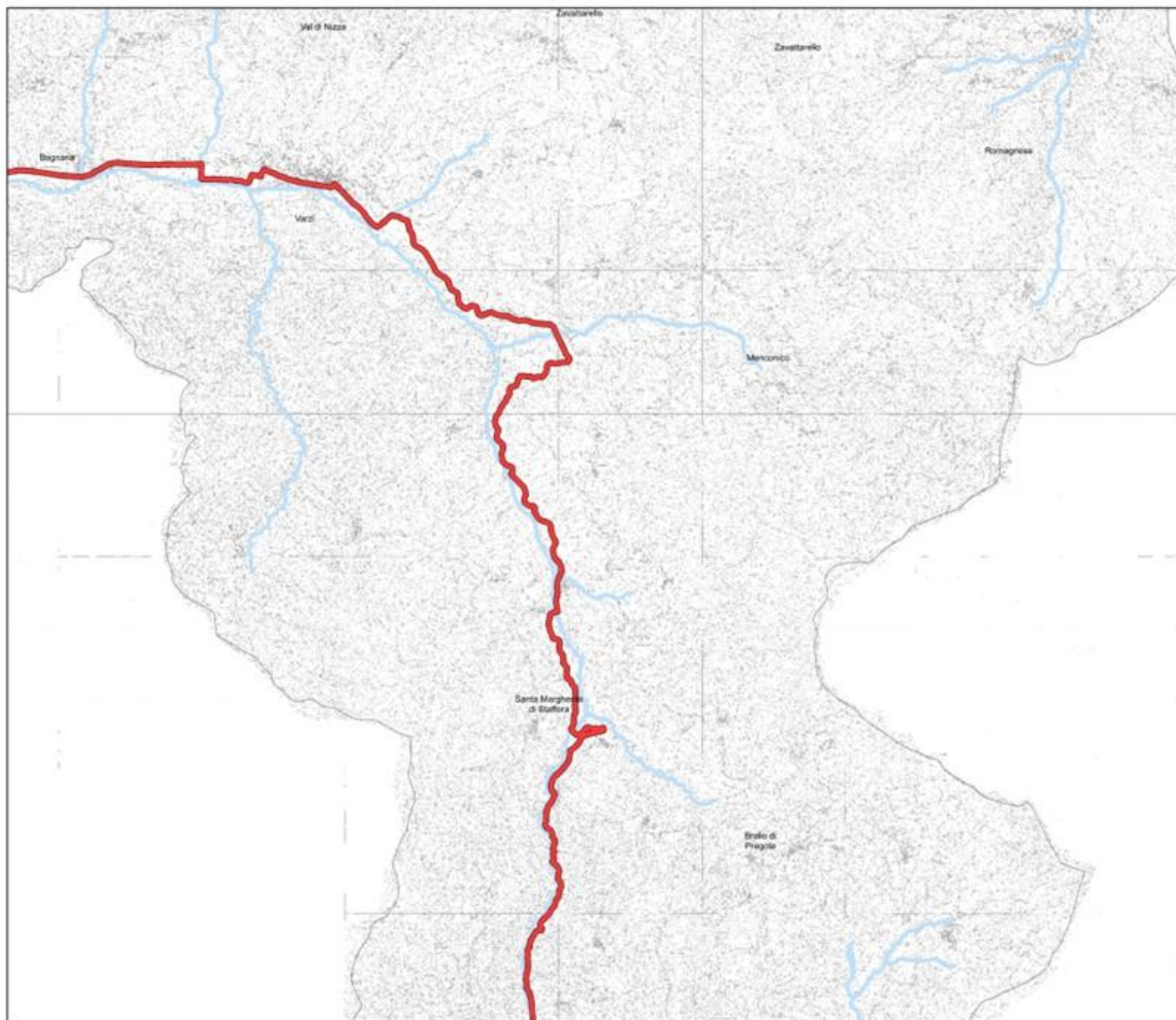


Parchi









Regione
Lombardia

Tav. 5/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

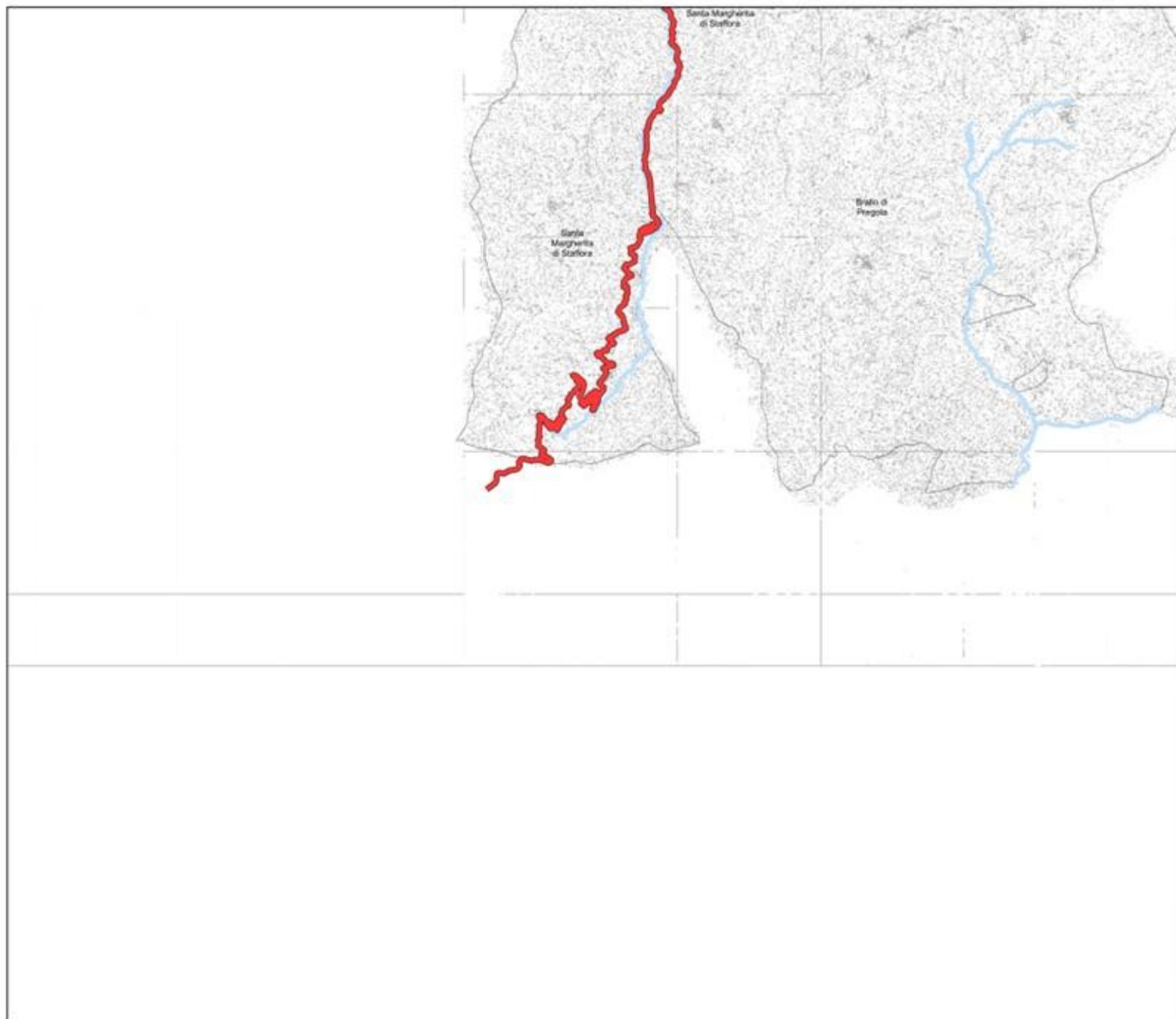


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 6/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



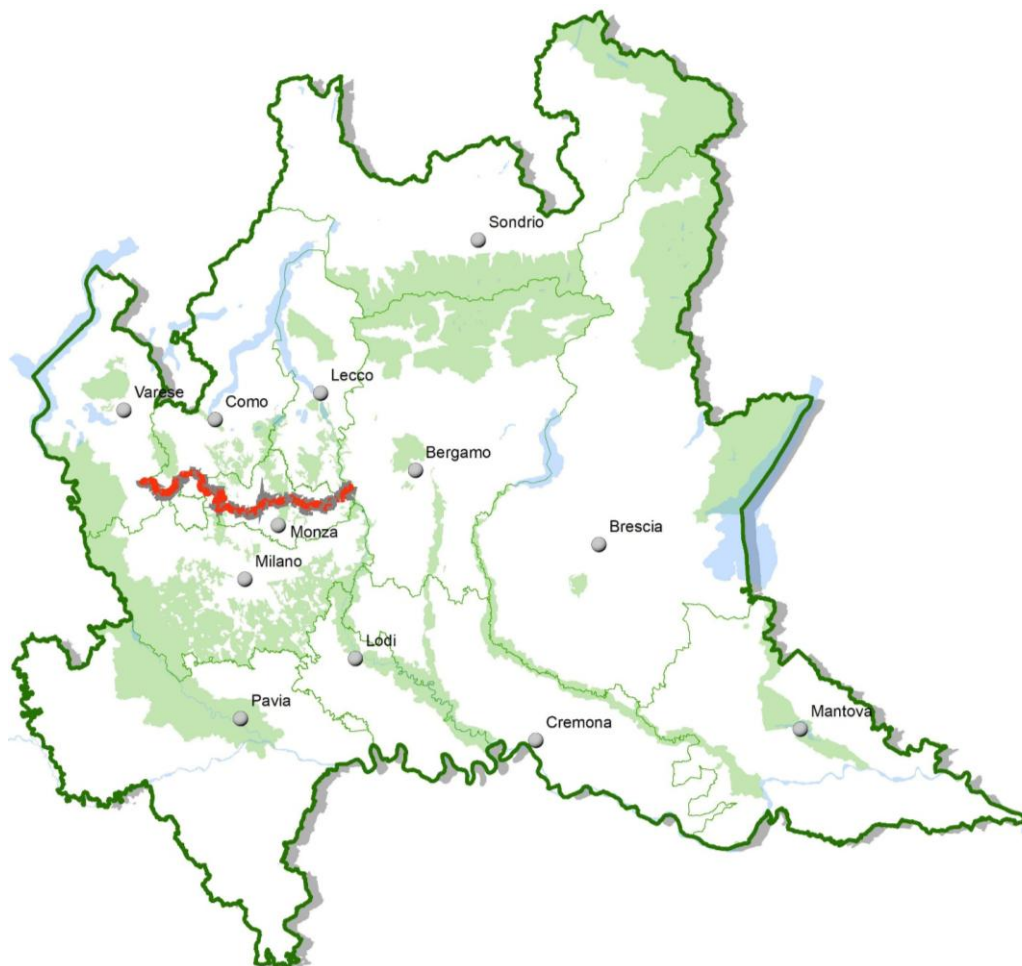
Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 14 **Greenway Pedemontana**



LUNGHEZZA: 89 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Varese, Como, Monza Brianza

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Mozzate, Lomazzo, Cesano Maderno, Seregno, Macherio, Biassono, Arcore, Desio

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Fagnano Olona/Gorla Maggiore	OLONA	16
Lomazzo/Ceriano Laghetto	VIA DEI PELLEGRINI	05
Biassono/Macherio	LAMBRO	15
Cornate d'Adda	ADDA	03

Il percorso “Greenway Pedemontana” si sviluppa a tratti nei pressi del Sistema viabilistico pedemontano, in buona parte realizzato, seguendone l’andamento Est/Ovest in un contesto di elevata urbanizzazione e infrastrutturazione.

Il percorso ha infatti avvio in località Fagnano Olona (VA), dove si collega con il percorso Olona, per concludersi in corrispondenza del fiume Adda, dove incontra il percorso denominato appunto “Adda”.

La Greenway attraversa il Varesotto e il basso Comasco, sovrapponendosi ai percorsi ciclabili esistenti del Parco del Lura e del Parco delle Groane - Percorso 05 Via dei Pellegrini, in particolare fra Lomazzo e Solaro.

Più avanti, nel tratto compreso tra Cesano Maderno (MB) e Macherio (MB), il percorso ha un andamento più prossimo al sistema autostradale, costituendo la spina centrale di un parco urbano lineare di congiunzione con gli spazi aperti residuali di Cesano Maderno, Seregno, Desio, Lissone e Biassono.

A Biassono l’itinerario incontra il percorso Lambro, per scavalcare il quale si appoggia ad un ponte esistente nei pressi di Cascina Mantova.

Da qui il tracciato si dirige verso il centro storico di Arcore e prosegue ancora verso est attraversando la piana agricola fra Velasca e Oreno-Vimercate, scavalcando con un nuovo ponte la Tangenziale est A51 (a sud dell’area ex IBM).

Superato il vimercatese raggiunge il fiume Adda, dove incontra il percorso “Adda” a Cornate d’Adda, dirigendosi verso Nord dove, in corrispondenza della Centrale idroelettrica Esterle, dovrebbe essere realizzato un ponte ciclopedonale tra Cornate d’Adda e Suisio.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
16	Olona	Fagnano Olona/Gorla Maggiore	Varese
05	Via dei Pellegrini	Lomazzo/Ceriano Laghetto	Como
15	Lambro	Biassono/Macherio	Monza Brianza
03	Adda	Cornate d’Adda	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Mozzate	R22 Laveno - Varese - Saronno - Milano	-
Lomazzo	R17 Como – Saronno - Milano	Via dei Pellegrini
Cesano Maderno	S2 Mariano Comense - Milano Passante -MI Rogoredo	
	S4 Camnago - MI Bovisa - MI Cadorna	
	S9 Saronno - Seregno - Monza - Milano - Albairate	
	R16 Asso - Milano	
Seregno	S9 Saronno - Seregno - Monza - Milano - Albairate	
	S11 Chiasso - Como S. Giovanni - Milano - Rho	
	R15 Seregno - Carnate	
	RE80 Locarno - Chiasso - Como - Milano	
Macherio	S7 Lecco - Molteno - Monza - MI Porta Garibaldi	Lambro
Biassono	S7 Lecco - Molteno - Monza - MI Porta Garibaldi	Lambro
Arcore	R14 Bergamo – Carnate - Milano	
	S8 Lecco - Carnate - Monza - MI Porta Garibaldi	
Desio	S9 Saronno – Seregno – Milano - Albairate	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
	S11 Chiasso – Como – Milano - Rho	


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate	Consorzio di gestione del parco Pineta di Appiano	Parco Naturale Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco della Valle del Lambro	Consorzio di gestione del Parco della Valle del Lambro	Parco Naturale della Valle del Lambro
Parco delle Groane	Consorzio di gestione del Parco delle Groane	Parco Naturale delle Groane


PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)

PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Agricolo Nord Est	(MB): Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Busnago, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Vimercate, Verderio. (CMM): Basiano, Bernareggio, Carugate, Masate, Pessano con Bornago, Bussero (CMM)	Consorzio tra i comuni
Valle del Torrente Lura	Comune di Saronno (VA), Caronno Pertusella (VA), Bregnano (CO), Cadorago (CO), Cassina Rizzardi (CO), Cermenate (CO), Guanzate (CO), Lomazzo (CO), Rovellasca (CO), Rovello Porro (CO),	Consorzio parco del Lura

	Garbagnate Milanese (CMM) e Lainate (CMM)	
Parco dei Colli Briantei	Arcore, Camarada, Usmate Velate (MB) - Casatenovo (LC)	Convenzione tra i Comuni
Bosco del Rugareto	(VA) Cislago, Gorla Minore, Marnate e (CMM) Rescaldina	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco del Medio Olona	Fagnano Olona, Gorla Maggiore, Gorla Minore, Marnate, Olgiate Olona e Solbiate Olona (VA)	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco Gru. Bria.	Seregno, Muggiò, Nova Milanese, Varedo, Bovisio Masciago, Desio, Lissone (MB) - Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Cinisello Balsamo (MI)	Consorzio tra i Comuni
Parco Rile Tenore Olona	Castiglione Olona7, Carnago, Lozza, Caronno Varesino, Gazzada, Gornate Olona, Castelseprio, Morazzone, Oggiona con SS, Lonate Ceppino, Cairate, Cassano Magnago (VA)	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate

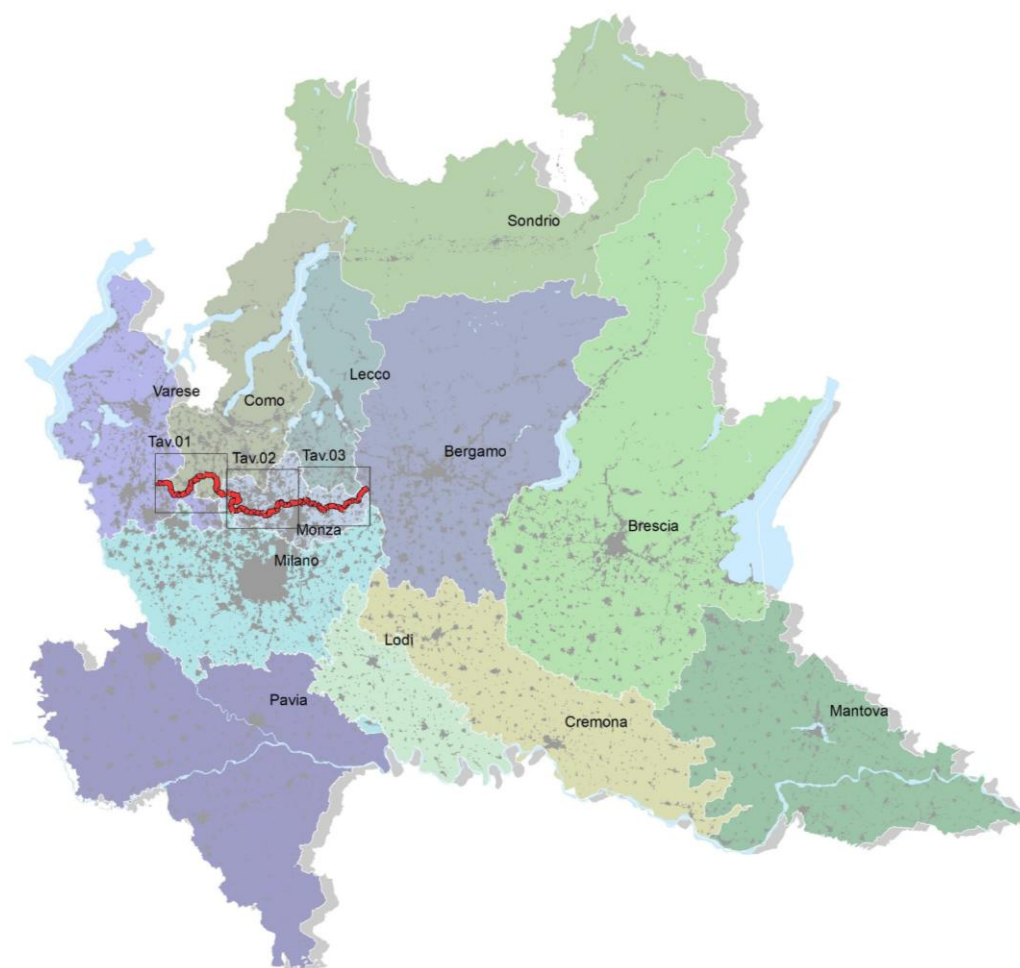

RETE NATURA 2000

SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)

DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Boschi delle Groane ZSC	Barlassina, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, Cogliate, Lazzate, Lentate Sul Seveso, Misinto, Seveso, Solaro
Pineta di Cesate ZSC	Cesate, Limbiate, Garbagnate Milanese, Solaro
Valle del Rio Cantalupo ZSC	Triuggio
Valle del Rio Pegorino ZSC	Besana In Brianza, Correzzana, Lesmo, Triuggio

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Villa Zari (sec. XVIII), Villa Biffi Mombellino	Bovisio Masciago
Palazzo Arese Borromeo (sec. XVII), Palazzo Arese Jacini (sec. XVII – XVIII)	Cesano Maderno
Villa Cusani Tittoni Traversi (sec. XVIII – XIX)	Desio
Torre del Barbarossa (sec. XV – XVI) e centro città	Seregno
Villa Reati (sec. XVI – XX)	Lissone
Cà dei Bossi (sec. XV)	Biassono
Villa e Parco Borromeo (sec. XVIII – XIX)	Arcore
Villa Sottocasa – MUST (Museo del Territorio) (sec. XVIII – XIX) Villa Gallarati Scotti – fraz. Oreno (sec. XVII – XIX) Casino di caccia Borromeo – fraz. Oreno (sec. XV)	Vimercate
Castello Lampugnani Cremonesi (sec. XV), Ex Filanda (sec. XX)	Sulbiate
Centrale idroelettrica Esterle – fraz. Porto (sec. XX)	Cornate D’adda
Polveriera Militare (oggi sede Parco Groane), Cascina Montina	Ceriano Laghetto
Le vie d’Acqua	Olona, Lambro, Adda
Oasi Naturalistica LIPU	Cesano Maderno

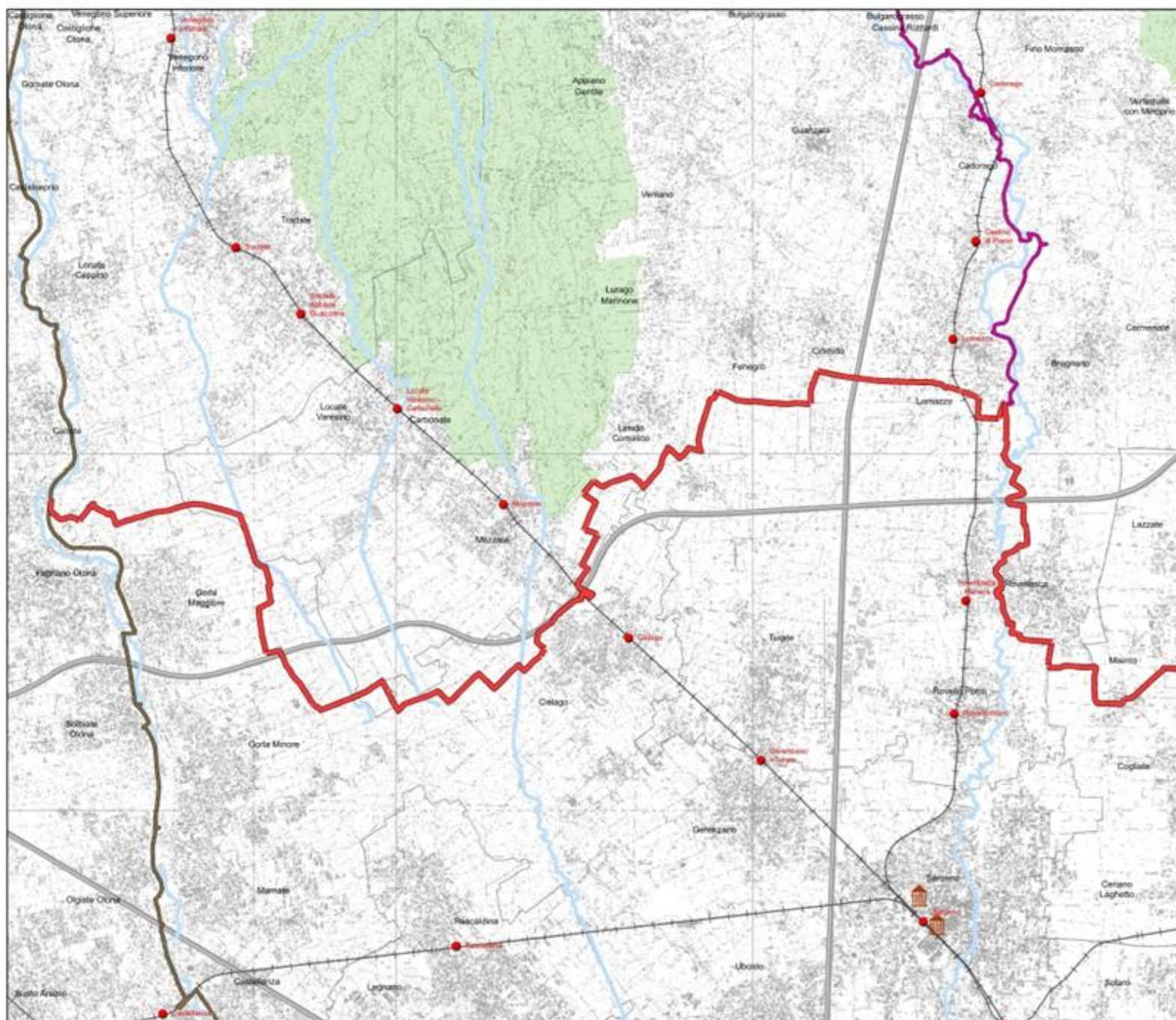
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Vimercate	MUST Museo del territorio vimercatese	Museo Territoriale - Villa Sottocasa
Biassono	Museo Civico Carlo Verri	Raccolta Museale Territoriale
Lissone	Civica Galleria d'Arte Contemporanea	Museo d'Arte



Percorso 14

Greenway Pedemontana

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/3



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

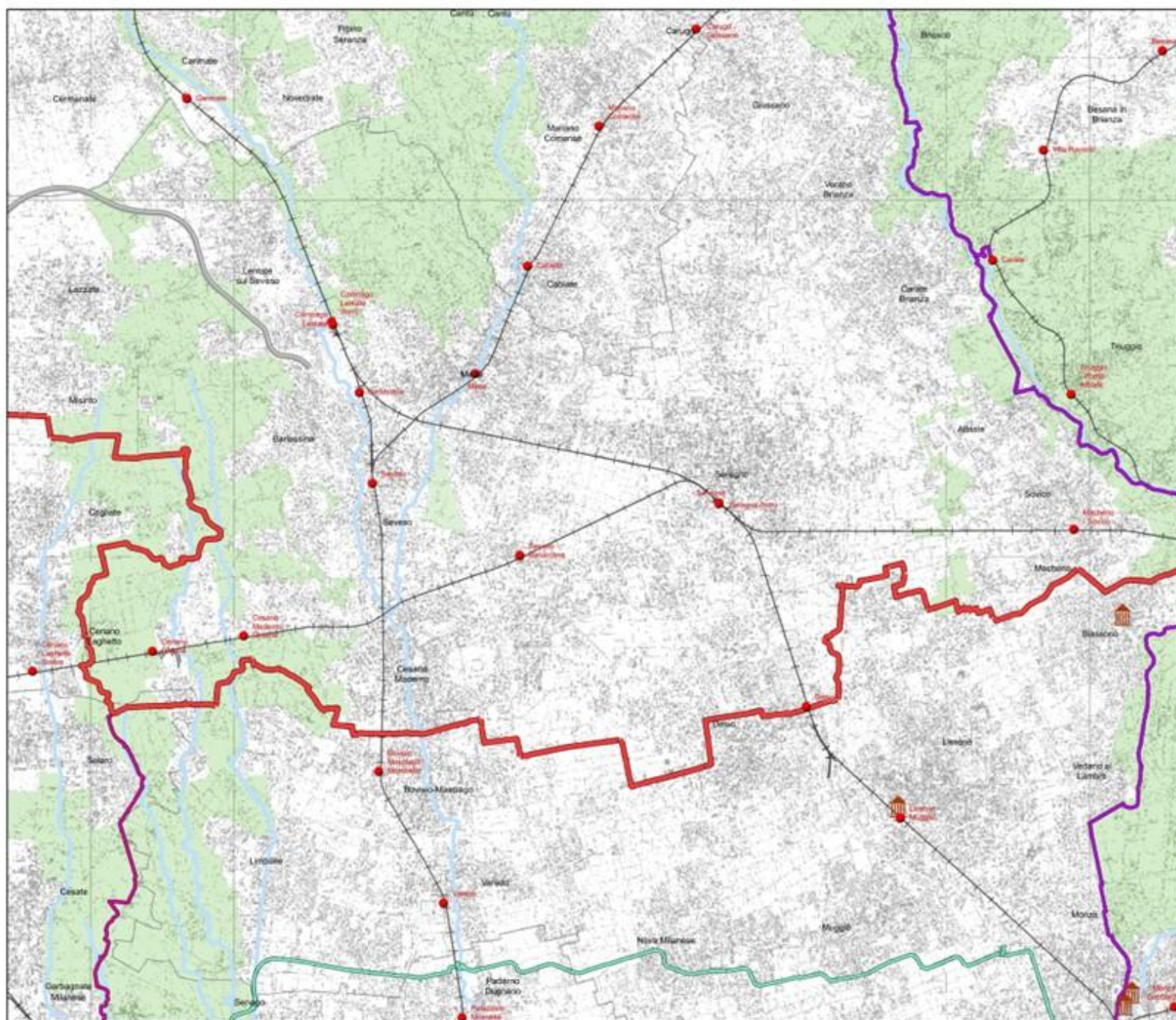


Idrografia



Parchi





 Regione Lombardia

Tav. 2/3

 Tracciato principale

 Altri tracciati rete Nazionale-Regionale

 Autostrade

 Ferrovie e stazioni

 Metropolitane e stazioni

 Siti UNESCO

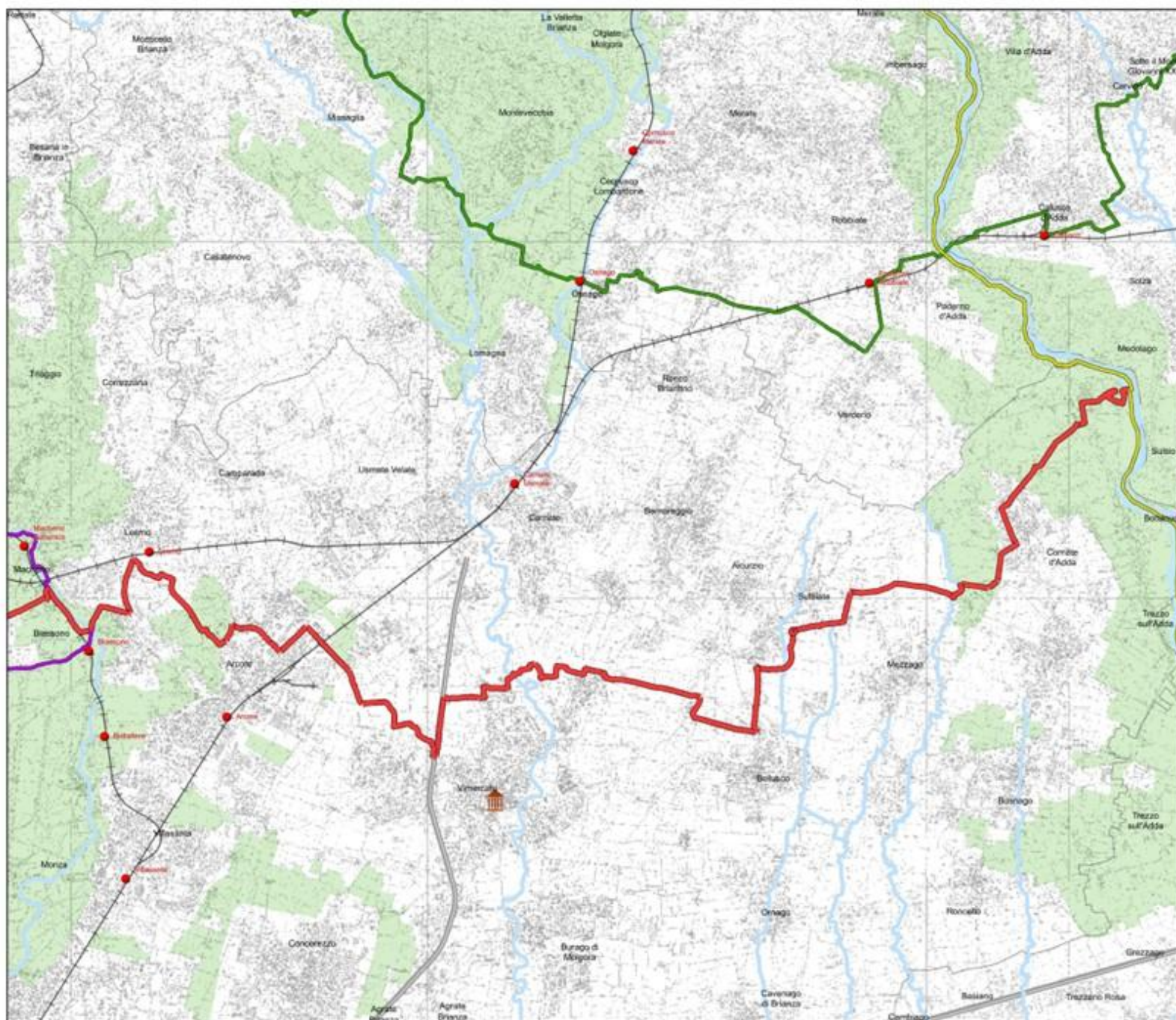
 Porti fluviali

 Musei

 Idrografia

 Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/3



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



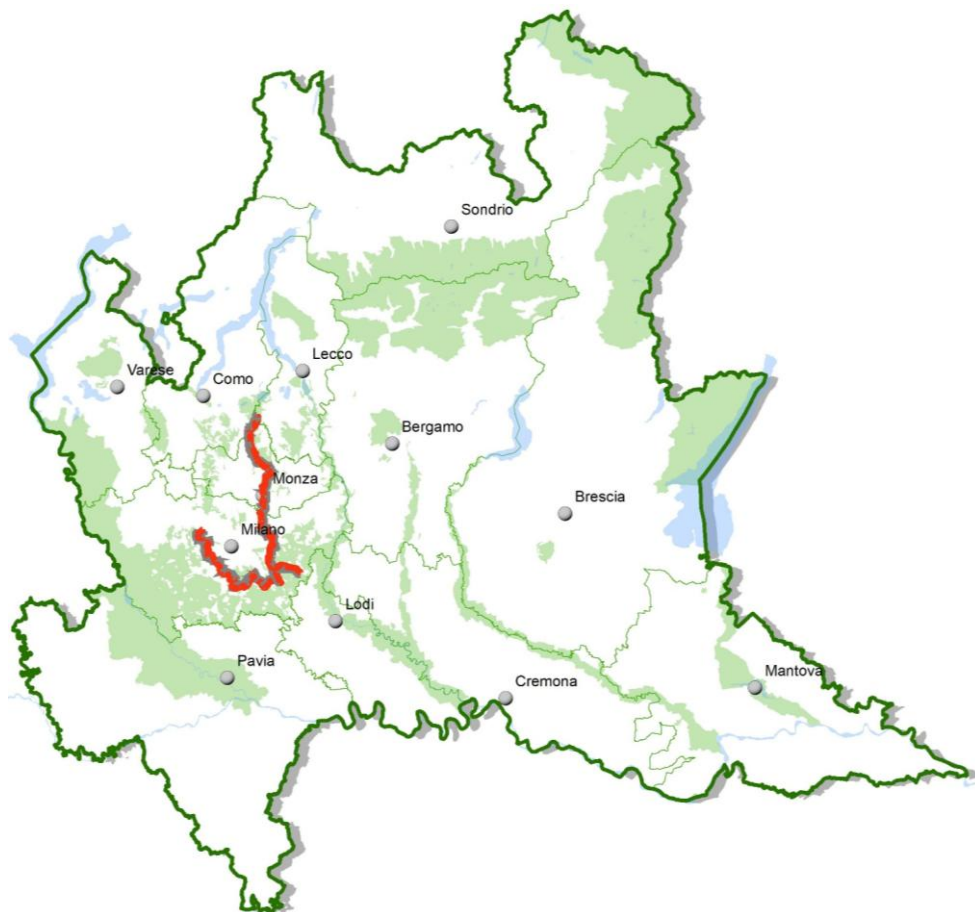
Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 15 **Lambro**



LUNGHEZZA: 115 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Lecco, Como, Monza Brianza, Milano

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Carate, Macherio, Biassono, Monza, Segrate, S. Giuliano Milanese, Milano, S. Cristoforo, Rho Fiera
- **Località attracco idrovie:** Buccinasco

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Costa Masnaga	PEDEMONTANA ALPINA	02
Biassono	GREENWAY PEDEMONTANA	14
Monza	VILLORESI	06
Paullo	ADDA	03
Paullo	VIA DELLE RISAIE	10
Milano e Pero	VIA DEI PELLEGRINI	05
Milano	NAVIGLI	09
Milano	OLONA	16
Milano	VENTO	08

Il percorso “Lambro” parte dal punto di connessione con il percorso “Pedemontana Alpina”, in Comune di Costa Masnaga (LC), e scende lungo la Valle del Lambro. Tratti di bosco si alternano a vasti campi nel percorso di avvicinamento ad Agliate, (frazione di Carate Brianza), per poi proseguire nel tratto più suggestivo dell'itinerario: una lunga greenway a fianco del fiume che porta da Albiate (MB) a Biassono (MB), dove il percorso incrocia e si sovrappone per un breve tratto al percorso “Greenway Pedemontana”.

Raggiunta Monza prosegue all'interno del Parco, per poi dirigersi in direzione Sud per attraversare il centro storico e, a seguire, incrociare il percorso “Villoresi”, che prosegue fino a Brescia. Costeggiando il fiume Lambro, scende ancora fino a Cologno Monzese (MI), dove si affianca per un breve tratto in direzione est al naviglio Martesana, sovrapponendosi al percorso “Navigli”.

Giunto a Vimodrone (MI) il percorso piega nuovamente verso sud in direzione Segrate (MI) e, successivamente, poco prima di lasciare Peschiera Borromeo (MI), si divide: verso est per raggiunge Paullo (MI) - dove intercetta il percorso “Adda” e il percorso “Via delle Risaie” - e verso sud/ovest, lungo la cintura milanese, dove incontra le Abbazie di Viboldone, Chiaravalle, Mirasole e San Marco al Bosco, quest'ultima situata tra il Naviglio Pavese (percorso “Via dei Pellegrini” e tratto iniziale della Ciclovía Nazionale VenTo) e il Naviglio Grande (percorso “Navigli”).

Il tratto che scorre lungo il semicerchio a Sud della Città Metropolitana Milanese è in buona parte inserito nel Parco Agricolo sud Milano, attraversa il Parco delle Cave, il Parco di Trenno, il Bosco in Città e intercetta, come sopra descritto, corsi d'acqua e percorsi di significativo interesse. Nel tratto che risale verso Nord, prima di giungere a Pero (MI), intercetta il Percorso “Olona”.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Costa Masnaga	Lecco
14	Greenway Pedemontana	Biassono	Monza Brianza
06	Villoresi	Monza	
03	Adda	Paullo	Milano
10	Via delle Risaie	Paullo	
05	Via dei Pellegrini	Milano e Pero	
09	Navigli	Milano	
16	Olona	Milano	
08	VenTo	Milano	


**PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO
FERROVIARIO**

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Carate	S7 Lecco - Molteno - Monza - Milano	-
Macherio	S7 Lecco - Molteno - Monza - Milano	Greenway Pedemontana
Biassono	S7 Lecco - Molteno - Monza - Milano	Greenway Pedemontana
Monza	S7 Lecco - Molteno - Monza - Milano	Villoresi
	S8 Lecco – Carnate – Milano P. ta Garibaldi	
	S9 Saronno - Seregno - Monza - Milano - Albairate	
	S11 Chiasso - Como S. Giovanni - Milano - Rho	


**PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO
FERROVIARIO**

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
	RE8 Tirano - Sondrio - Lecco - Milano	
	RE80 Locarno - Chiasso - Como - Milano	
	R14 Bergamo – Carnate - Milano	
Segrate	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	-
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	
S. Giuliano Milanese	S1 Saronno – Milano Passante - Lodi	-
	S12 Melegnano - Milano Passante - Milano Bovisà	
MILANO S. Cristoforo	S9 Saronno - Seregno - Monza - Milano - Albairate	Navigli
	S19 Albairate-Vermezzo - Milano Rogoredo	
	R31 Mortara - Milano	
Rho Fiera	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	Via dei Pellegrini Valle Olona
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	
	RE4 Domodossola - Milano	
	RE5 P. Ceresio - Varese - Gallarate - Milano	
	RV Milano - Torino	
	R 21 Luino - Gallarate - Milano	
	R 23 Domodossola - Arona - Gallarate - Milano	


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA NAVIGLI

IDROVIA	LOCALITÀ ATTRACCO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Asta orizzontale - Naviglio Grande e Darsena di Milano	Buccinasco	Trasporto bicicletta su richiesta	Navigami


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco della Valle del Lambro	Consorzio di gestione del Parco della Valle del Lambro tra i Comuni e le Province di Como, Lecco, Monza e Brianza	Parco Naturale della Valle del Lambro
Parco Agricolo Sud Milano	Provincia di Milano	


RISERVE NATURALI

RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Fontana del Guercio	Carugo	Comune di Carugo	La singolarità geologica di questo ambiente sta nella rara emersione dello strato acquifero di cui è ricco il sottosuolo, chiamato con il termine "Falda sotto il Ceppo". Il bosco è molto compromesso dall' intervento umano, che ha comportato una massiccia invadenza di robinia e di abete rosso, totalmente estraneo al bosco di pianura. Nella parte più umida del bosco si sviluppa l'ontano nero mentre, nella parte più elevata, crescono il carpino bianco e la vegetazione acquatica, pur non presentando una grande ricchezza floristica, costituisce

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
			una componente importante nelle acque dei fontanili della riserva, che hanno garantito la conservazione di un'importante popolazione di gamberi di fiume, molluschi ed anfibi oltre che di piccoli mammiferi. Tra gli uccelli sono presenti alcune specie non comuni quali l'upupa, il picchio muratore ed il rampichino.
Sorgenti della Muzzetta	Rodano e Settala	Parco Agricolo Sud Milano	La riserva è caratterizzata dalla presenza di 7 fontanili: I fontanili Molino, Vallazza e Regelada formano, con l'adiacente bosco igrofilo, il cuore della riserva, mentre i restanti Nuovo, Busca, Boscana e Schenone, ne completano il paesaggio. Oltre ai fontanili, è rilevante anche la presenza di un bosco igrofilo, nei pressi delle teste dei fontanili Molino e Vallazza; qui predomina l'ontano nero al quale si associano anche salici, olmi e qualche farnia. La vegetazione acquatica nelle teste è abbondante, e, nei punti dove c'è un po' di corrente spunta, sopra il livello dell'acqua, il fiorellino giallo di Ranunculus trichophyllus.

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Fontanile Nuovo	Bareggio	Parco Agricolo Sud Milano	La struttura classica è quella del fontanile della bassa pianura padana. È costituito da due teste che hanno una datazione diversa: la più antica è stata scavata intorno ai primi decenni del XVII secolo, mentre quella di maggiori dimensioni è stata realizzata nel 1882. Nonostante l'intervento antropico, che ha modificato la struttura del bosco con l'intrusione di piante infestanti e degli agenti inquinanti dei concimi, conserva elementi di naturalità, soprattutto a livello delle teste del fontanile, in cui si rinvenivano specie proprie della vegetazione di risorgiva. I campi limitrofi sono stati inclusi nell'area protetta al fine di favorire un'agricoltura condotta con pratiche più naturali ed evitare forti inquinamenti da fitofarmaci e concimi chimici.

 PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco dei Colli Briantei	Arcore, Camparada, Usmate Velate (MB) - Casatenovo (LC)	Convenzione tra i Comuni
Parco Gru.Bria	Seregno, Muggiò, Nova Milanese, Varedo, Bovisio Masciago, Desio, Lissone (MB) - Cusano Milanino, Paderno Dugnano, Cinisello Balsamo (MI)	Consorzio tra i Comuni
Parco della Media Valle del Lambro	Brugherio, Monza (MB) - Cologno Monzese, Sesto San Giovanni (capofila), Milano (MI)	Convenzione tra i Comuni
Parco Est delle Cave	Brugherio (MB) - Carugate, Cernusco sul Naviglio (capofila), Cologno Monzese, Vimodrone (MI)	Convenzione tra i Comuni
Parco delle Cascine	Pioltello	Comune di Pioltello

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE SIC – ZSC - ZPS	COMUNI INTERESSATI
Fontana del Guercio ZSC	Carugo
Valle del Rio Cantalupo ZSC	Triuggio
Valle del Rio Pegorino ZSC	Besana In Brianza, Correzzana, Lesmo, Triuggio
Sorgenti della Muzzetta ZSC	Pantigliate, Rodano, Settala

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
Basilica Romanica	Agliate, (frazione di Carate Brianza)
Villa Reale e Parco di Monza	Monza
Autodromo Nazionale	
Abbazie	Viboldone, Chiaravalle, Mirasole, San Marco al Bosco
Parco di Villa Campello	Albate
Parco Lambro	Milano
Parco delle cave	
Bosco in città	
Parco di Trenno	

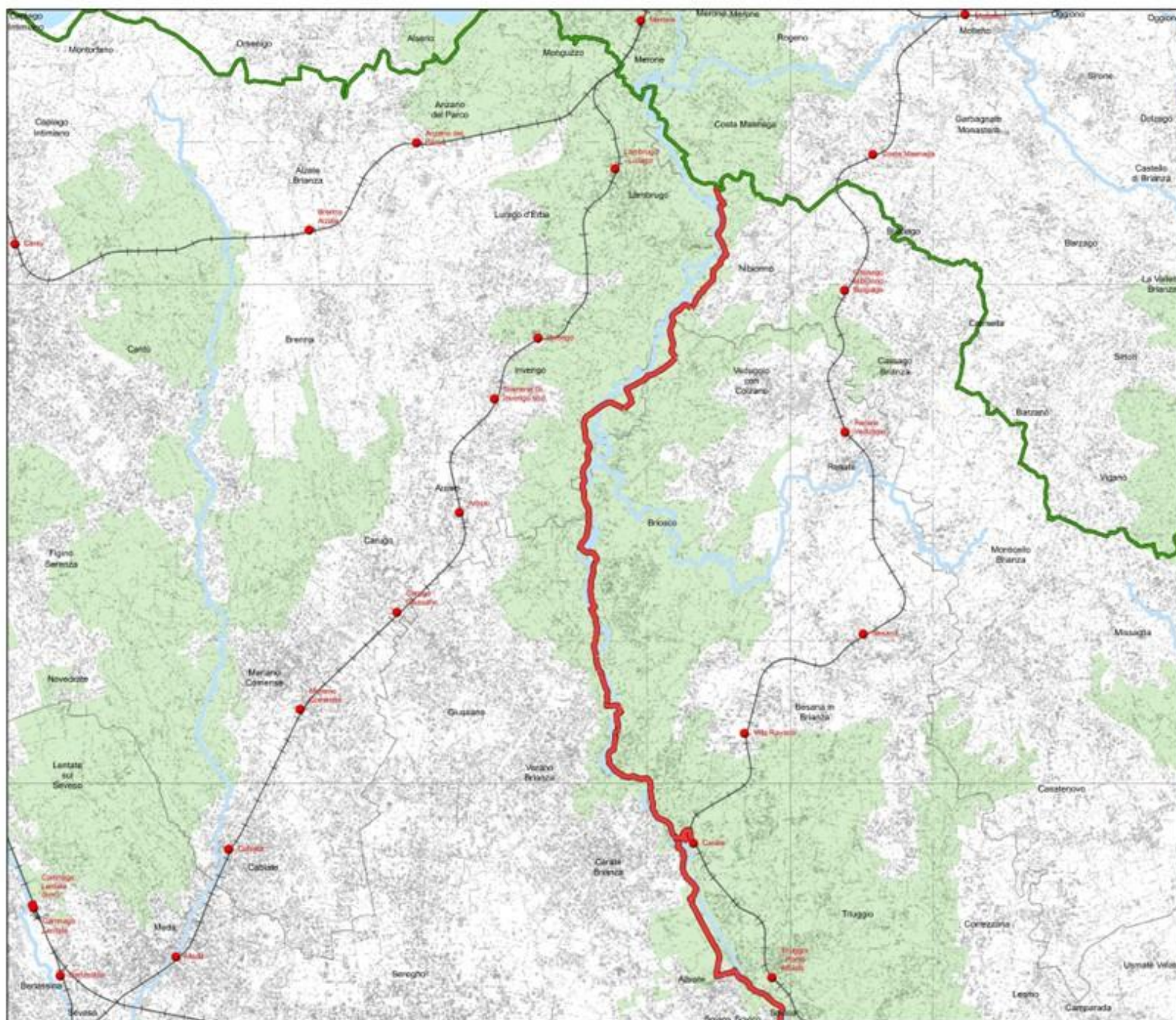
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Monza	Museo e Tesoro del Duomo di Monza	Museo Composito
	Musei Civici di Monza	Museo d'Arte
Biassono	Museo Civico Carlo Verri	Raccolta Museale Territoriale



Percorso 15

Lambro

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

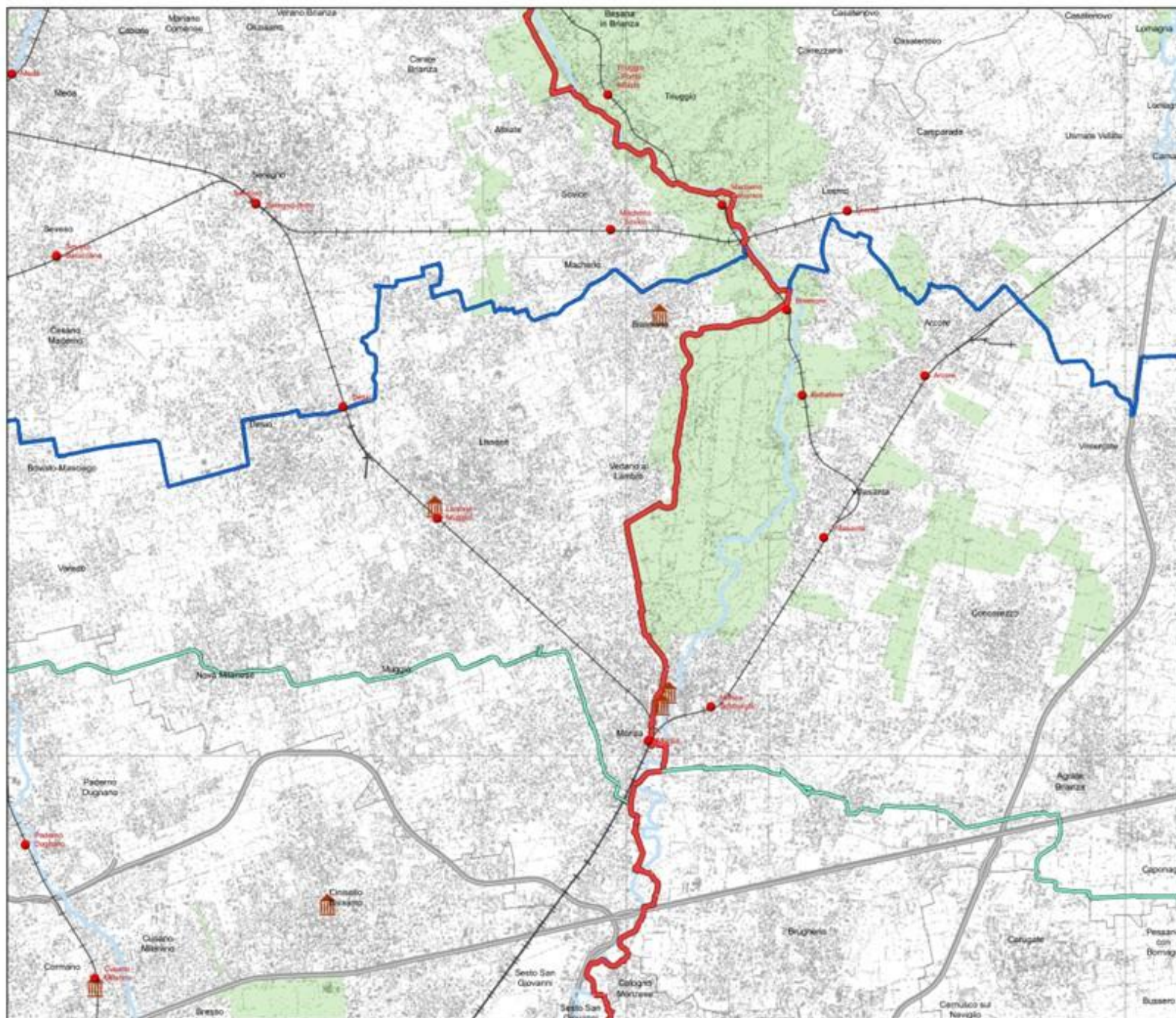


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 2/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

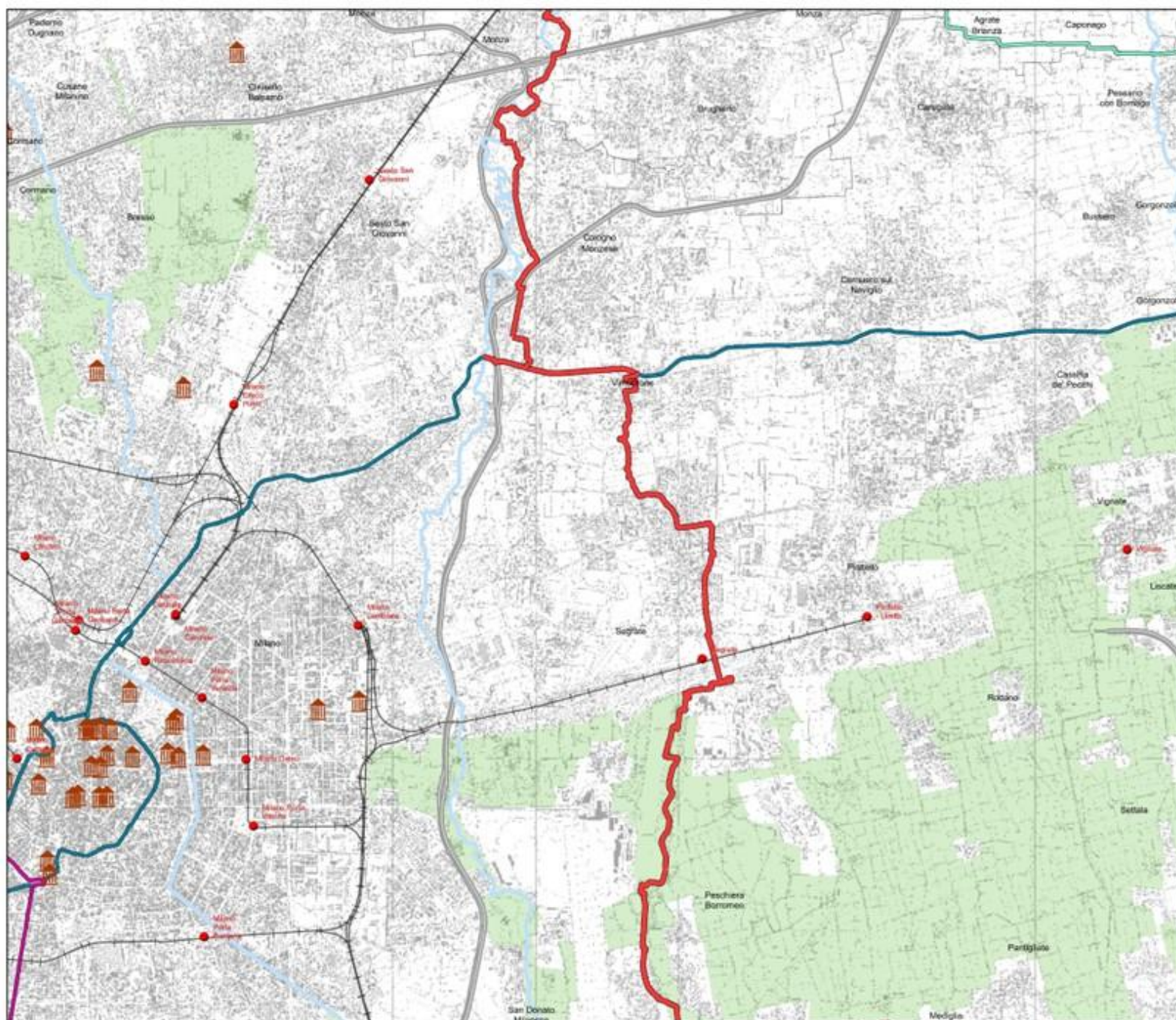


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

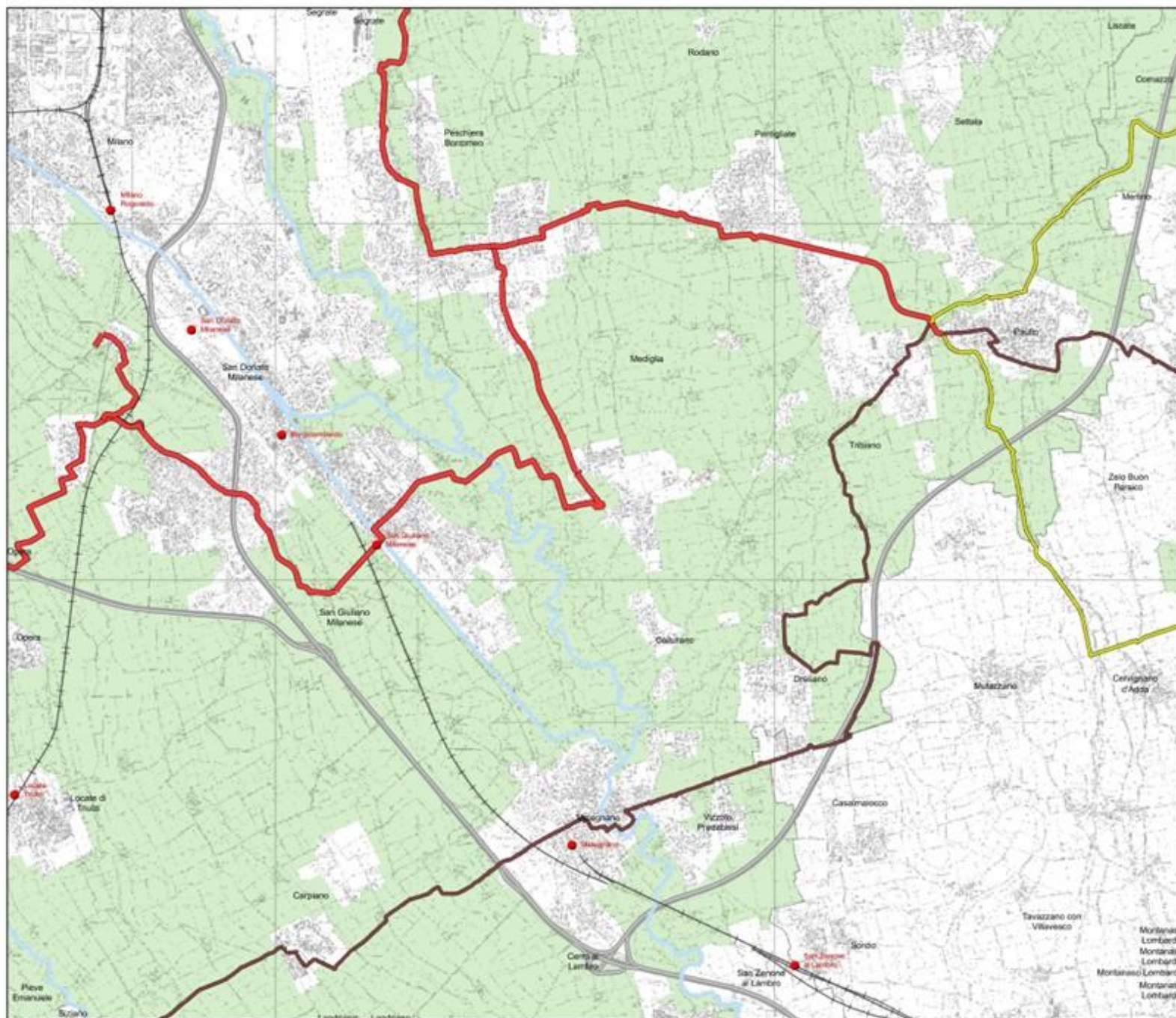


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

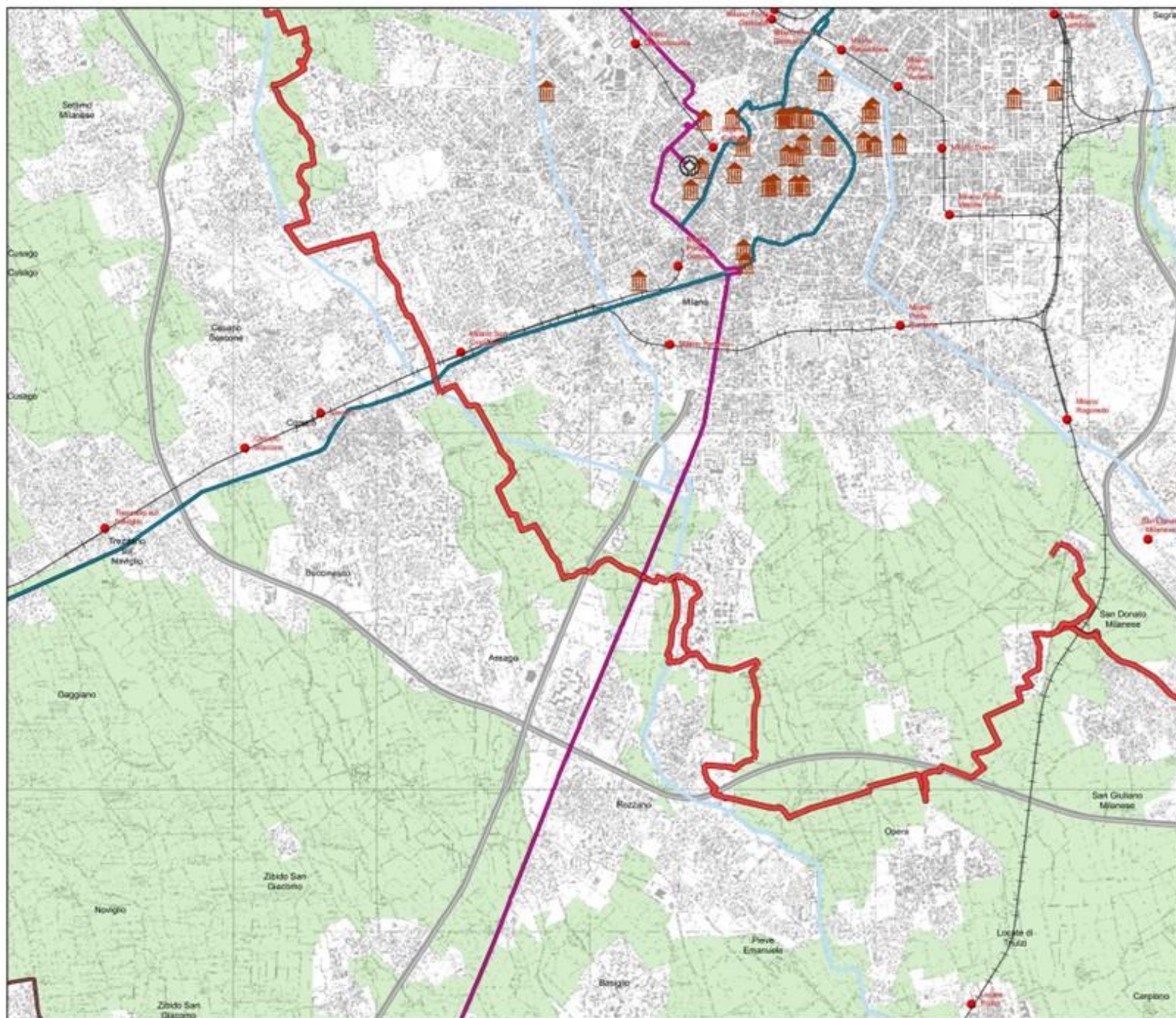


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 5/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

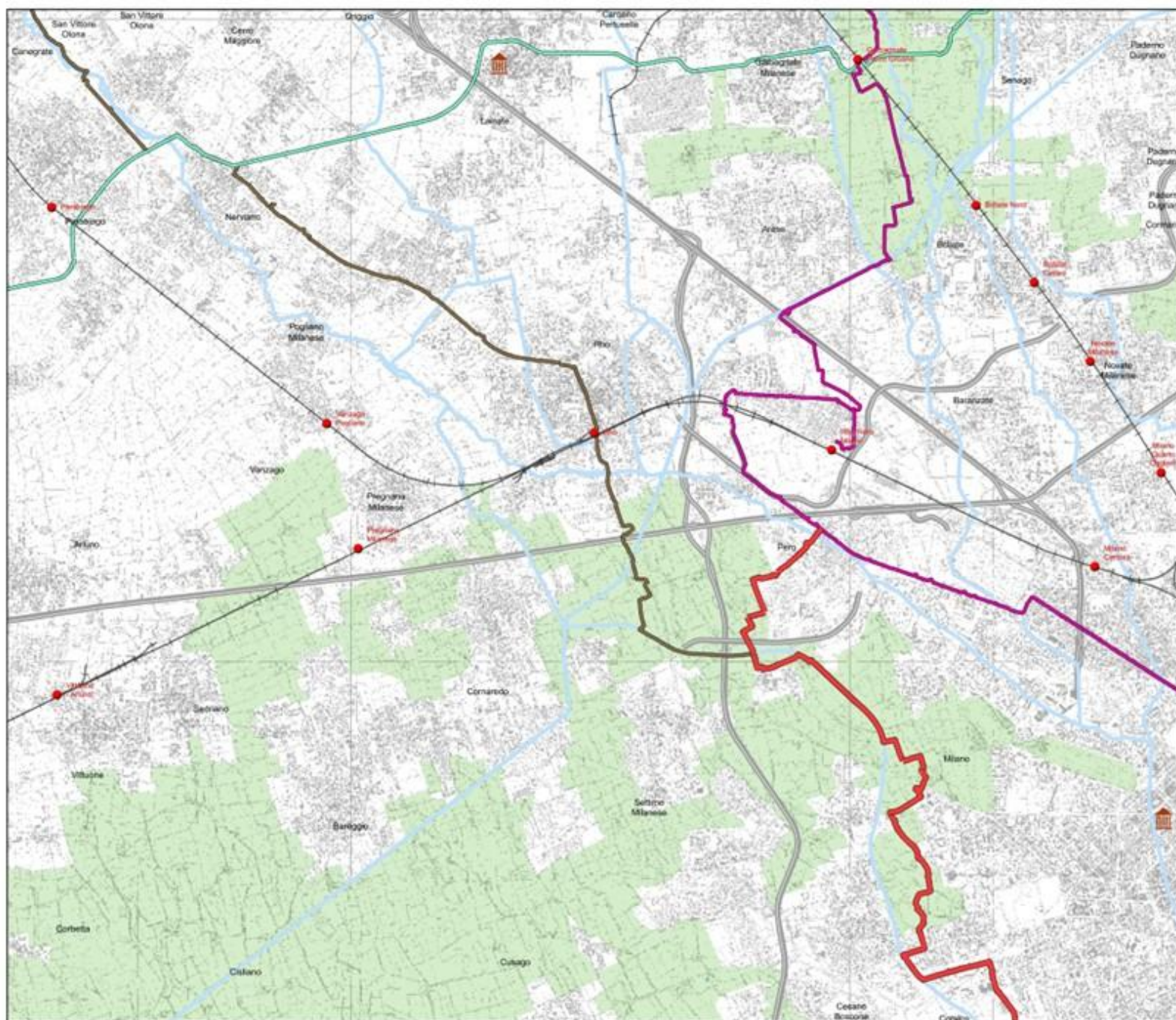


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 6/6



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 16 **Valle Olona**

LUNGHEZZA: 57 km

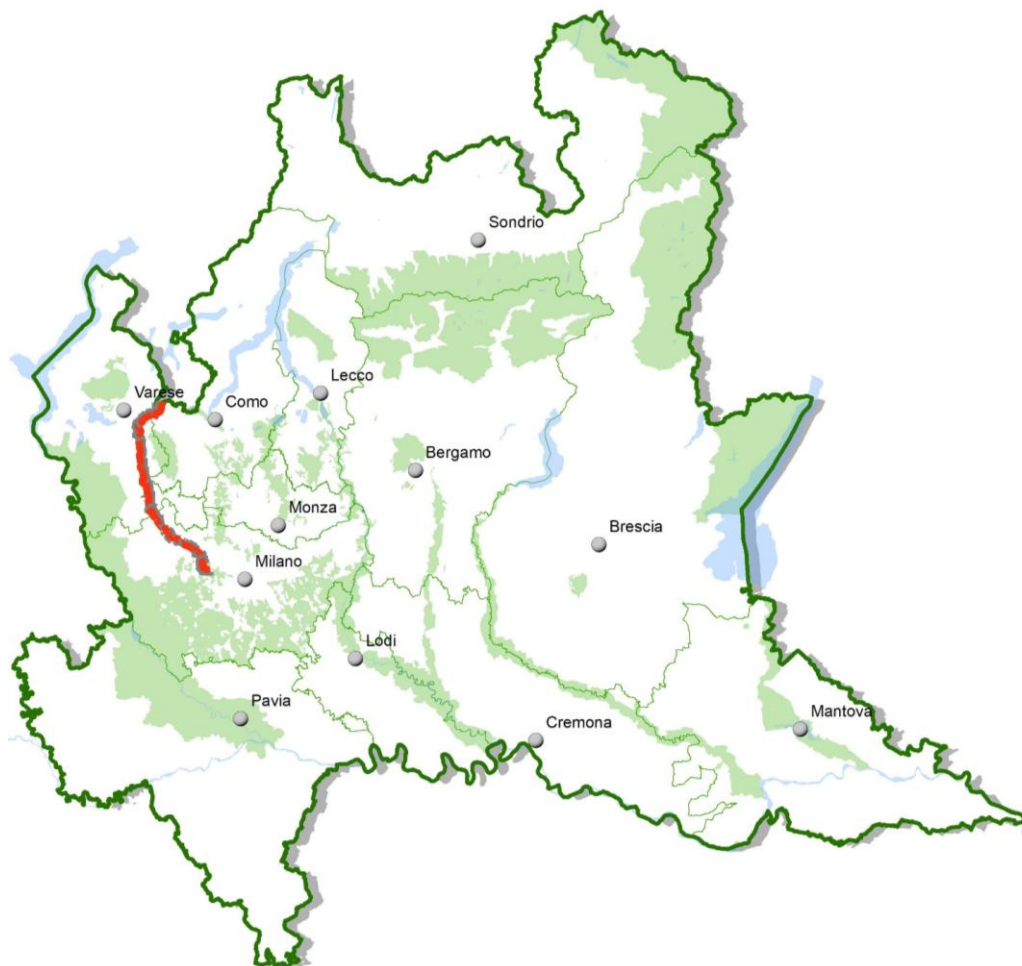
TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Como, Varese, Milano

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Malnate, Castellanza, Rho

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Castiglione Olona	PEDEMONTANA ALPINA	02
Fagnano Olona	GREENWAY PEDEMONTANA	14
Nerviano	VILLORESI	06
Milano	LAMBRO	15



Il percorso “Valle Olona” parte dal confine con la Svizzera in comune di Bizzarone (CO) e scende seguendo il tracciato della vecchia ferrovia Valmorea.

Da Castiglione Olona (VA), ove incrocia e percorre per un breve tratto il percorso “Pedemontana Alpina”, a Castellanza (VA) il percorso “Olona” procede lungo una pista ciclabile esistente (entro la fine del 2025 sarà realizzato anche il tratto ciclabile per collegare Malnate - in località Folla - con Castiglione Olona).

Questo è forse il tratto più suggestivo dell’itinerario: qui si incontrano infatti zone naturali caratterizzate dalle anse del fiume Olona, aree di particolare rilevanza storico culturale, siti UNESCO e zone di “archeologia industriale”, testimoni di un tempo in cui la valle Olona era una delle prime e più importanti aree manifatturiere del paese.

A Fagnano Olona il percorso incrocia il “Greenway Pedemontana” e, da Castellanza a Legnano (MI), segue strade locali (sempre entro il 2025 è previsto il completamento dell’infrastruttura ciclopedonale tra Castellanza e Legnano). Prosegue poi sovrapponendosi, per un brevissimo tratto, al percorso “Villoresi” in Comune di Nerviano. Entrando a Milano il incontra infine il percorso “Via dei Pellegrini”.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Castiglione Olona	Varese
14	Greenway Pedemontana	Fagnano Olona	
06	Villoresi	Nerviano	Milano
15	Lambro	Milano	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Malnate	R22 Varese - Saronno - Milano	Pedemontana Alpina
	RE1 Laveno - Varese - Saronno - Milano	
Castellanza	R27 Novara - Saronno - Milano	-
	R51 Gallarate - Malpensa - Milano Centrale	
Rho	S5 Varese – Milano Passante - Treviglio	-
	S6 Novara – Milano Passante - Treviglio	


MONUMENTI NATURALI

MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Cave di Molera di Malnate e Cagno	Comune di Malnate (VA) Comune di Cagno (CO)
Gonfolite e Forre dell'Olona	Comune di Castiglione Olona


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Centri di potere e culto dell'Italia Longobarda	Castelseprio, Gornate Olona (VA)


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco della Pineta di Appiano Gentile e Tradate	Consorzio di gestione del parco Pineta di Appiano	Parco Naturale Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco Agricolo Sud Milano	Città Metropolitana Milanese	

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Roccolo	Arluno (MI), Busto Garolfo (MI), Canegrate (MI) (capofila), Casorezzo (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI)	Convenzione tra i Comuni di Arluno (MI), Busto Garolfo (MI), Canegrate (MI) (capofila), Casorezzo (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI)
Parco dei Mughetti	Uboldo (VA), Origgio (VA), Gerenzano (VA), Cerro Maggiore (MI)	Comuni di Uboldo (VA), Origgio (VA), Gerenzano (VA), Cerro Maggiore (MI)
Parco dei Mulini	Canegrate (MI), Legnano (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI), San Vittore Olona (MI)	Convenzione tra i Comuni di Canegrate (MI), Legnano (MI), Nerviano (MI), Parabiago (MI) (capofila), San Vittore Olona (MI)
Parco Valle del Lanza		Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco del Basso Olona	Solbiate con Cagno, Malnate, Valmorea, Bizzarone, Roderò, Veduggio Olona, Cantello	Convenzione tra i Comuni di Rho, Pogliano M.se, Pregnana M.se, Vanzago
Parco Primo Maggio	Malnate	Comune di Malnate (VA)
Parco Alto Milanese		Consorzio tra i comuni di Busto Arsizio (VA), Legnano (MI) e Castellanza (VA)
PLIS Sorgenti del Torrente Lura	Busto Arsizio (VA), Legnano (MI) e Castellanza (VA)	Comune di Saronno (VA), Caronno Pertusella (VA), Guanzate (CO), Cadorago (CO), Lainate (MI), Lomazzo (CO), Bregnano (CO), Cermenate (CO), Rovellasca (CO), Rovello Porro (CO), Cassina Rizzardi (CO), Garbagnate Milanese (MI)
Bosco del Rugareto	Cislago, Gorla Maggiore, Marnate, Rescaldina	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Medio Olona	Fagnano Olona, Gorla Maggiore, Gorla Minore, Marnate, Olgiate Olona e Solbiate Olona	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco Rile Tenore Olona	Castiglione Olona, Gazzada Schianno, Lozza, Morazzone, Caronno Varesino, Gornate Olona, Lonate Ceppino, Castelseprio, Carnago	Parco Pineta di Appiano Gentile e Tradate
Parco Valle della Bevera	Varese (VA), Arcisate (VA), Cantello (VA), Induno Olona (VA), Malnate (VA), Viggiù (VA)	Comune di Varese (VA), Arcisate (VA), Cantello (VA), Induno Olona (VA), Malnate (VA), Viggiù (VA)
Parco Cintura Verde Sud Varese	Gazzada-Schianno, Lozza e Malnate	Comune di Varese (VA)

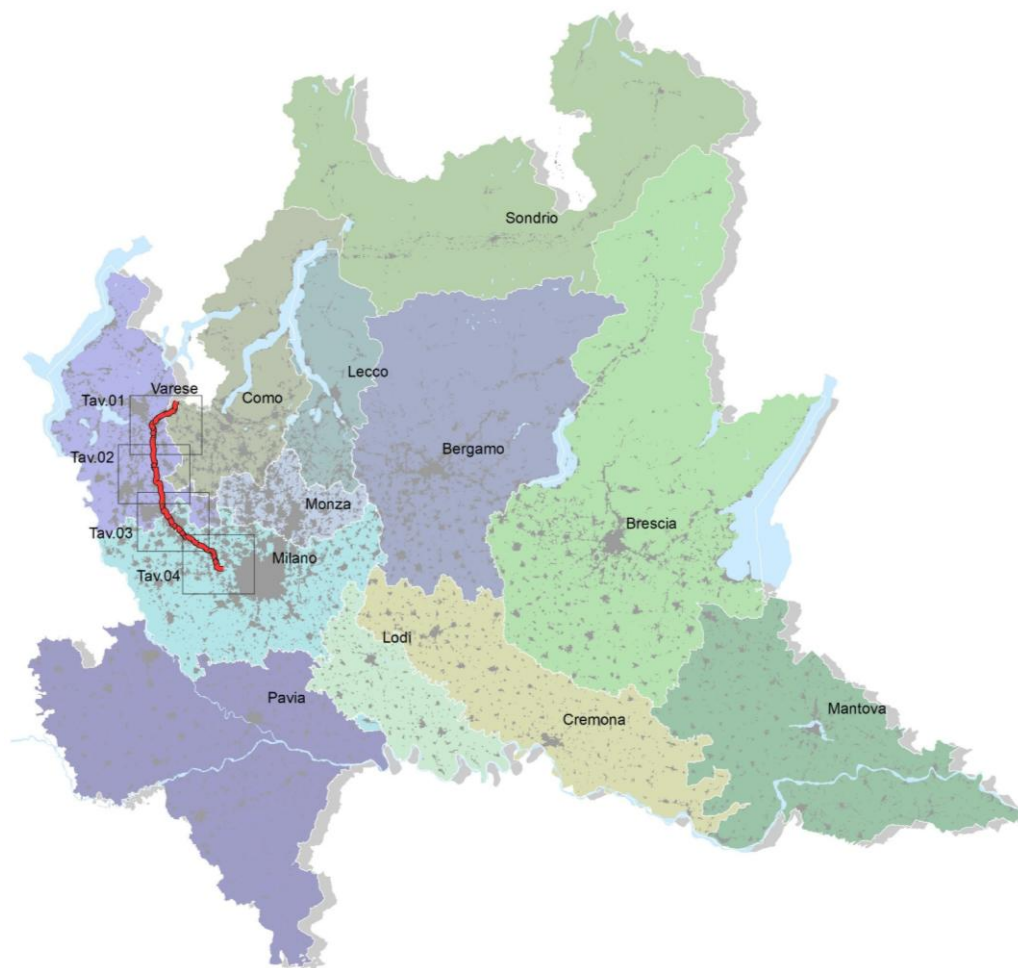
RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Bosco di Vanzago ZPS/ZSC	Arluno, Pogliano Milanese, Vanzago

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Centro storico medioevale	Castiglione Olona
Museo Arte Plastica	
Museo Civico Branda Castiglioni	
Museo della Collegiata	

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo di scienze naturali "Mario Realini"	Malnate
Museo della Fondazione Carla Musazzi	Parabiago
Fondazione Bandera Per L'Arte	Busto Arsizio
Museo Fisogni	Tradate
Museo Pagani	Castellanza
Castrum e Santa Maria Foris Portas	Castelseprio
Parco archeologico di Castelseprio	
Torre Colombera	Legnano
Monastero di Torba (proprietà del FAI)	Gornate Olona

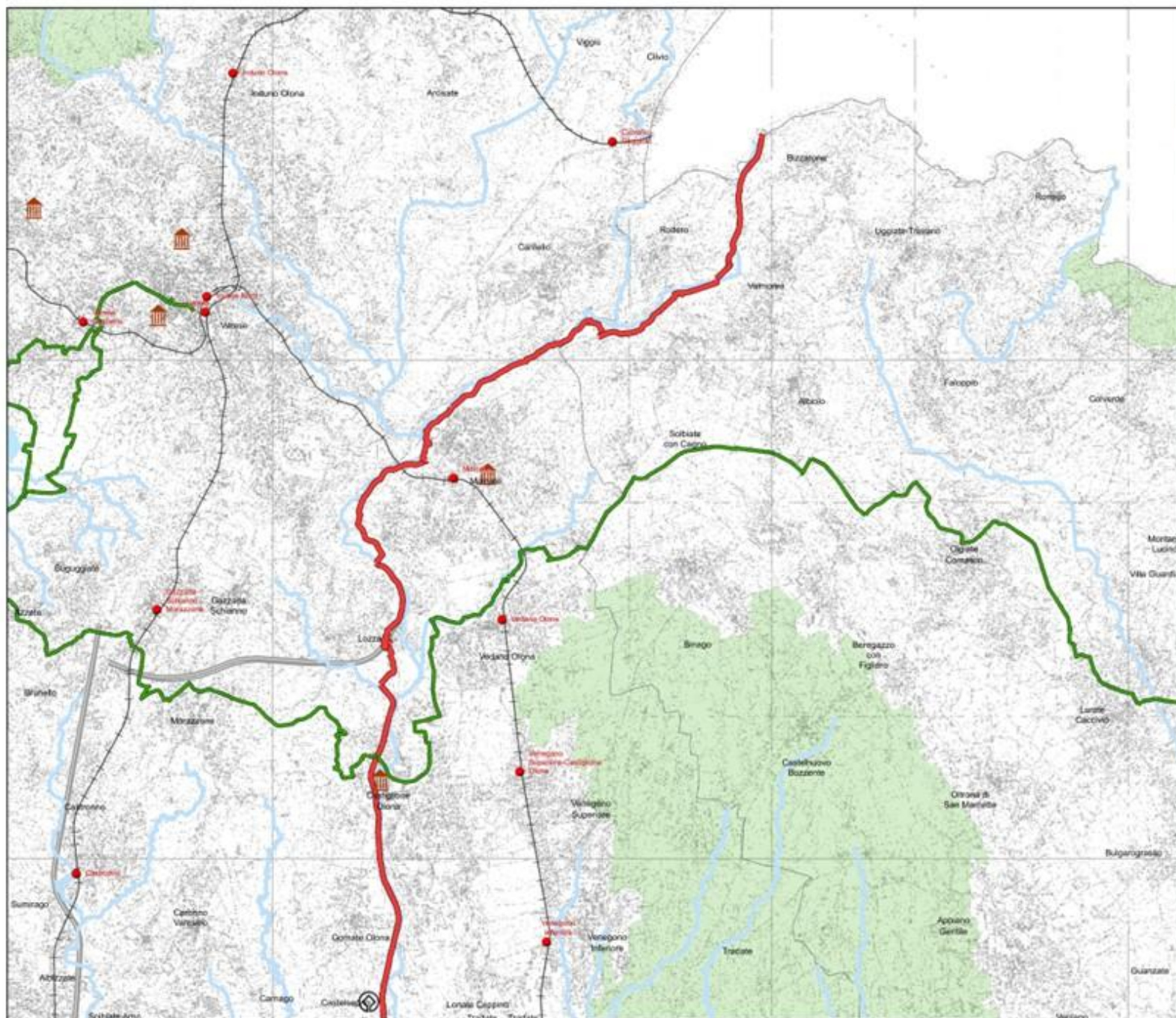
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Legnano	Museo Civico Guido Sutermeister	Museo Archeologico
Malnate	Civico Museo di Scienze Naturali Mario Realini	Raccolta Museale - Composito
Castiglione Olona	Museo della Collegiata	Museo - Composito



Percorso 16

Valle Olona

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

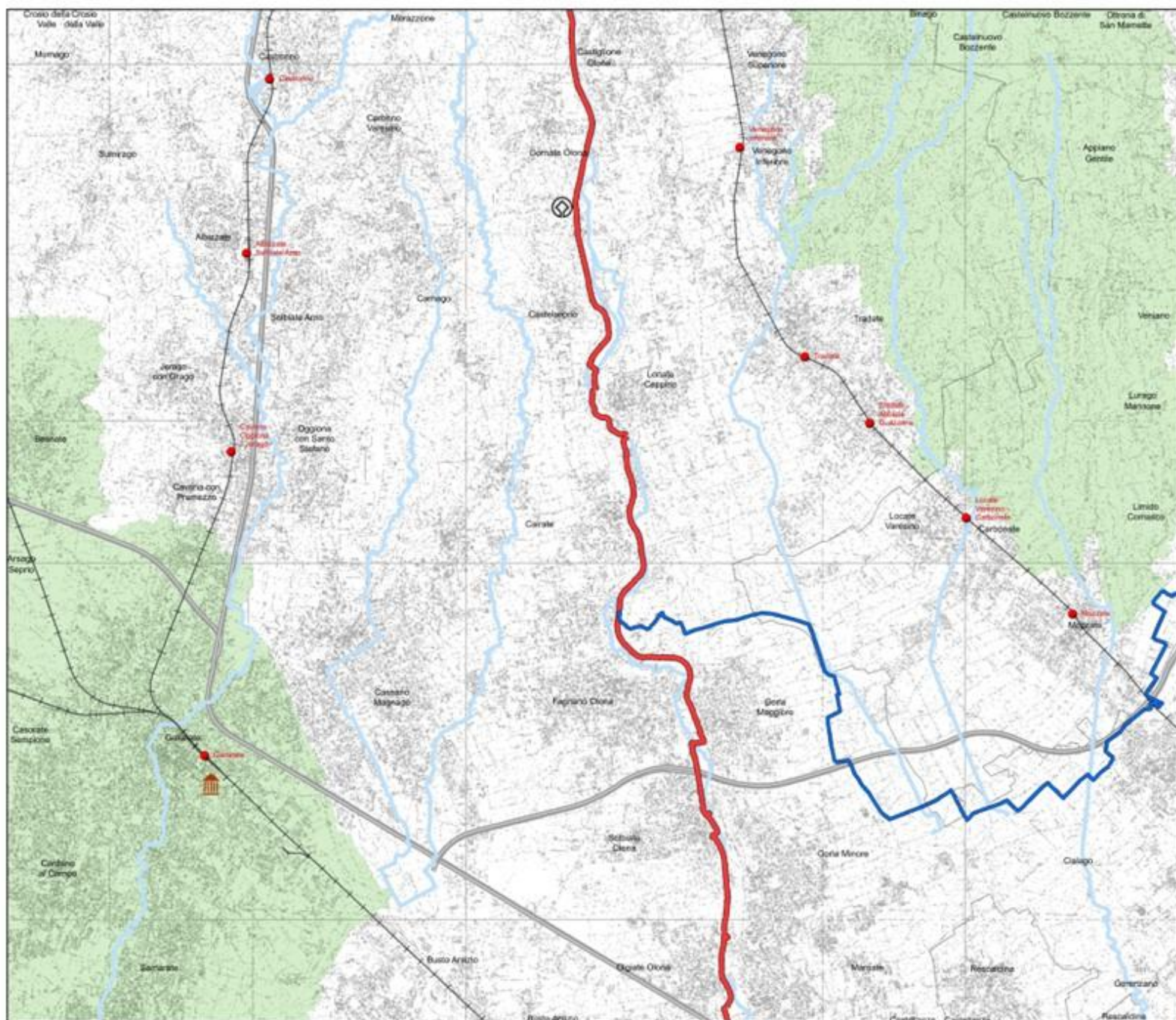


Idrografia



Parchi





 Regione
Lombardia

Tav. 2/4

 Tracciato principale

 Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale

 Autostrade

 Ferrovie e stazioni

 Metropolitane e stazioni

 Siti UNESCO

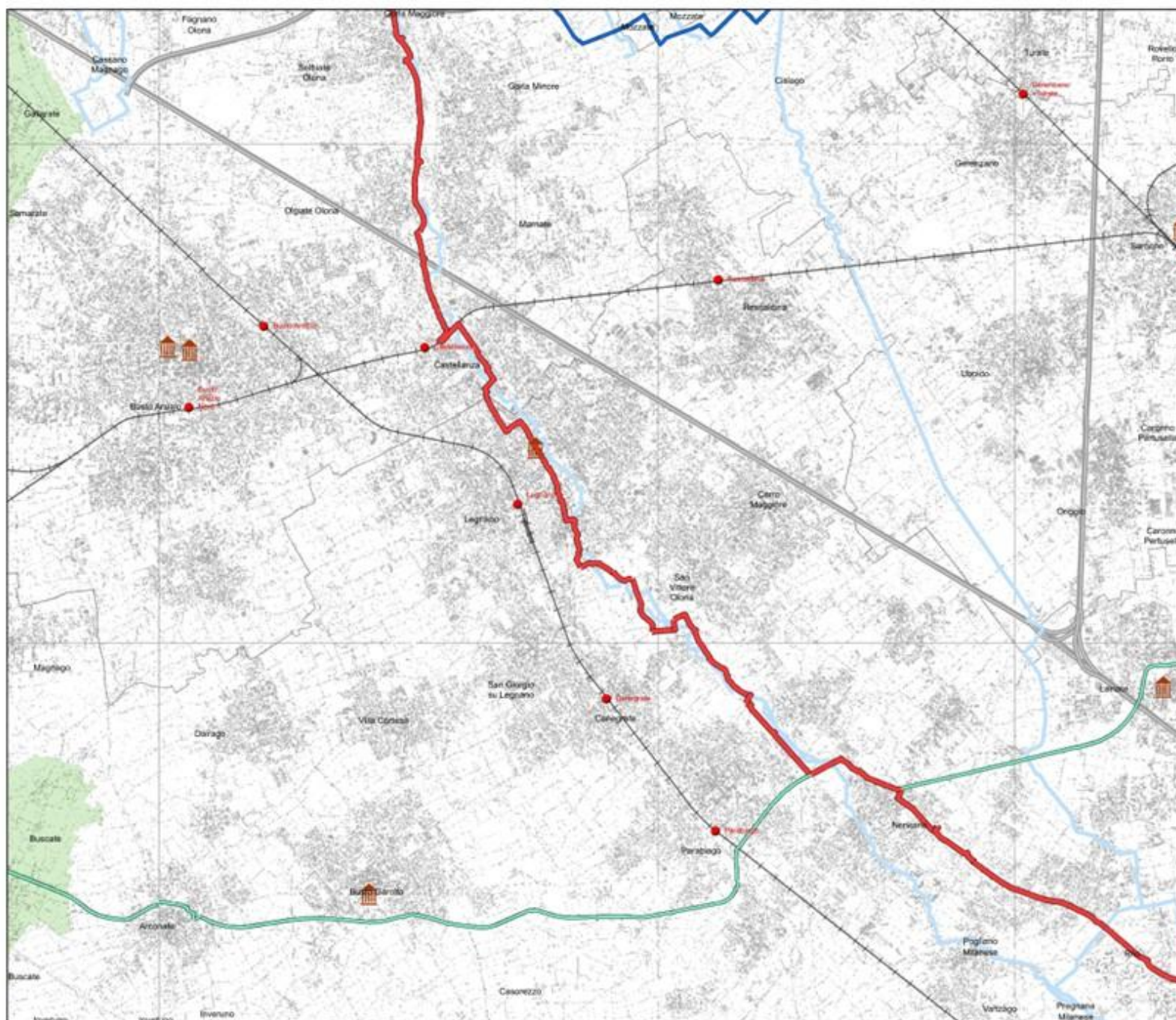
 Porti fluviali

 Musei

 Idrografia

 Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

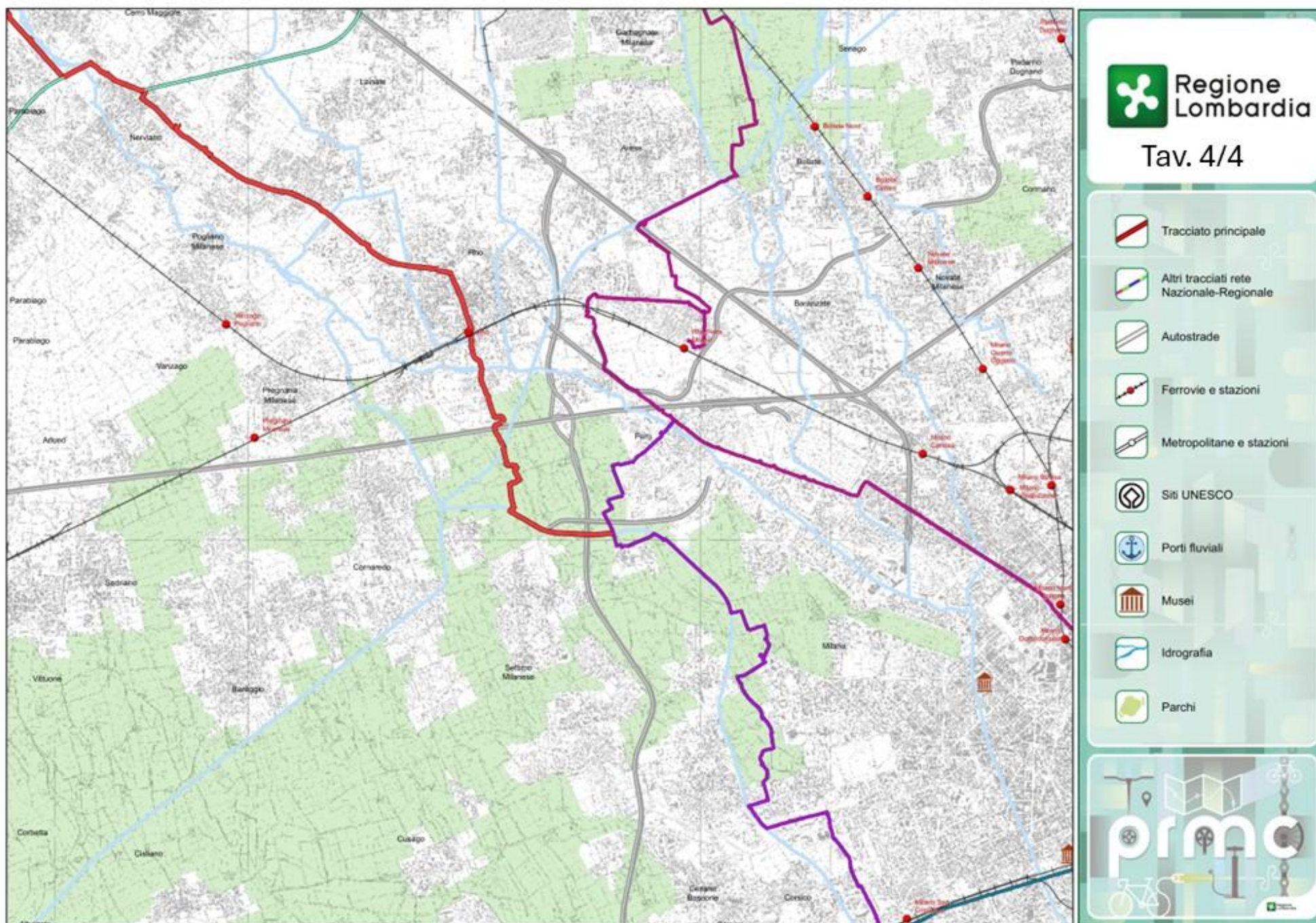


Idrografia



Parchi





Scheda Percorso 17 **Tirrenica**

LUNGHEZZA: 74 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Mantova, Cremona

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Roverbella, Mantova, Casalmaggiore

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Mantova	SOLE	07
Casalmaggiore	VENTO	08
Comessaggio	RISAIE	10
Comessaggio	OGLIO	12
Comessaggio	BRESCIA - MANTOVA	23



Il percorso “Tirrenica” ripercorre l'intero tratto lombardo del collegamento ciclabile tra Mantova e Verona, detta anche Ti-Bre dolce, per poi scendere verso Casalmaggiore passando da Sabbioneta, quest'ultima, come Mantova, dichiarata patrimonio Unesco nel 2008 in quanto eccezionali testimonianze dell'architettura e dell'urbanistica del Rinascimento.

Il percorso ha inizio nella frazione Pellaloco (Comune di Roverbella - MN) al confine con la Regione Veneto, si dirige verso sud dove, a nord di Mantova, sottopassa la Tangenziale nord e percorre un tratto della SS 10, per poi superare il lago di Mezzo formato dal fiume Mincio e arrivare in città.

Attraversata Mantova, il percorso si dirige verso sud-ovest, dove sottopassa prima la ferrovia e, successivamente, la circonvallazione sud, attraversa la frazione di Buscoldo (Comune di Curtatone) e raggiunge il Po prima della confluenza con il fiume Oglio, sovrapponendosi ad esso per un breve tratto.

Da Mantova al Po il percorso coincide anche con il percorso “Via delle Risaie” e raggiunge il Comune di Commessaggio utilizzando il ponte di barche per attraversare il fiume Oglio, per poi dirigersi verso Sabbioneta e verso Casalmaggiore, dove incontra la Ciclovia Turistica Nazionale VenTo.

Da qui, utilizza il ponte per superare il fiume Po ed entrare in Emilia-Romagna in direzione di Parma.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
07	Sole	Mantova	Mantova
08	VenTo	Casalmaggiore	Cremona
10	Risaie	Commessaggio	Mantova
12	Oglio		
23	Brescia - Mantova		


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Roverbella	R Verona-Mantova-Modena	-
Mantova	RE11 Mantova – Cremona – Codogno - Milano	Ciclovia Turistica Nazionale del Sole Via delle Risaie Brescia - Mantova
	R40 Cremona - Mantova	
	R Verona-Mantova-Modena	
Casalmaggiore	R8 Brescia – Parma	Ciclovia Turistica Nazionale VenTo


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Città Di Mantova E Sabbioneta	Mantova


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco del Mincio	Ente del Parco del Mincio	
Parco dell'Oglio Sud	Ente del Parco dell'Oglio Sud	


RISERVE NATURALI

RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
---------	--------------------	--------------	--------------

RISERVE NATURALI			
Valli del Mincio	Rodigo, Porto Mantovano, Curtatone, Mantova	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	La Riserva Naturale Regionale Parziale geomorfologica, botanica e paesistica si trova all'interno del Parco dell'alto Garda Bresciano, la cui caratteristica principale riguarda la presenza di uno specchio lacustre ricorrente che si insedia nella parte più depressa della Valle di Bondo
Vallazza	Borgo Virgilio, Mantova	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	La riserva contiene un'ampia zona umida formata dalle acque del Mincio, quasi completamente coperta da una vegetazione galleggiante nella stagione estivo-autunnale, mentre sono presenti altre formazioni vegetazionali nelle zone palustri e di ripa, oltre al pioppeto presente ai lati del fiume. Al centro della Riserva, dove il restringimento della zona valliva è più evidente, è posto uno sbarramento che viene chiuso in coincidenza con le maggiori piene del Po così che la Riserva funzioni come cassa di espansione del Mincio.

PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco San Colombano al Lambro	San Colombano al Lambro (MI), Graffignana (LO), Sant'Angelo Lodigiano (LO), Inverno e Monteleone (PV), Miradolo Terme (PV)	Comune di Suzzara
Parco della Golea del Po	Casalmaggiore	Comune di Casalmaggiore

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Ansa e Valli del Mincio ZSC	CURTATONE, MANTOVA, PORTO MANTOVANO, RODIGO
Vallazza ZPS/SIC	MANTOVA, VIRGILIO
Valli del Mincio ZPS	CURTATONE, MANTOVA, PORTO MANTOVANO, RODIGO

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Accademia Nazionale Virgiliana	Mantova
Galleria Storica Nazionale dei Vigili del Fuoco	
Museo archeologico nazionale di Mantova	
Casa Museo Palazzo Valenti Gonzaga	
Museo Numismatico	
Teatro Scientifico del Bibiena	Sabbioneta
Museo di Arte Sacra "A passo d'uomo"	


PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)

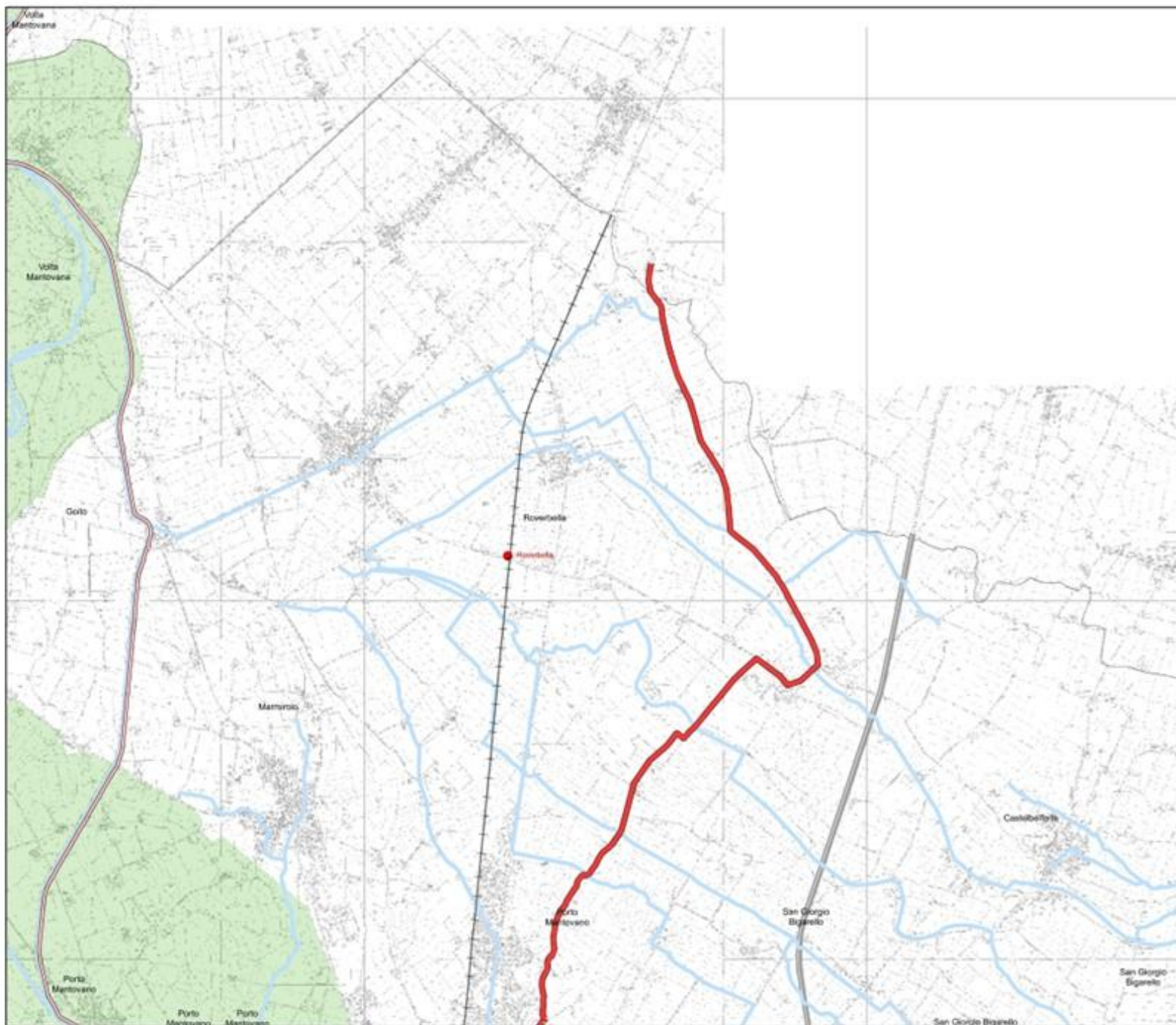
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Casalmaggiore	Museo del Bijou di Casalmaggiore	Museo Specializzato
	Museo Diotti	Museo d'Arte
Mantova	Museo Civico di Palazzo Te	Museo Composito
	Museo di Palazzo d'Arco	Casa Museo
	Museo della Città	Palazzo di San Sebastiano
	Museo Diocesano Francesco Gonzaga	Museo Composito
	Museo Tazio Nuvolari	Raccolta Museale Specializzata



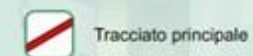
Percorso 17

Tirrenica

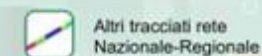
Corografia di inquadramento delle tavole



Tav. 1/4



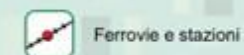
Tracciato principale



Altri tracciati rete Nazionale-Regionale



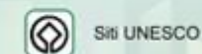
Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

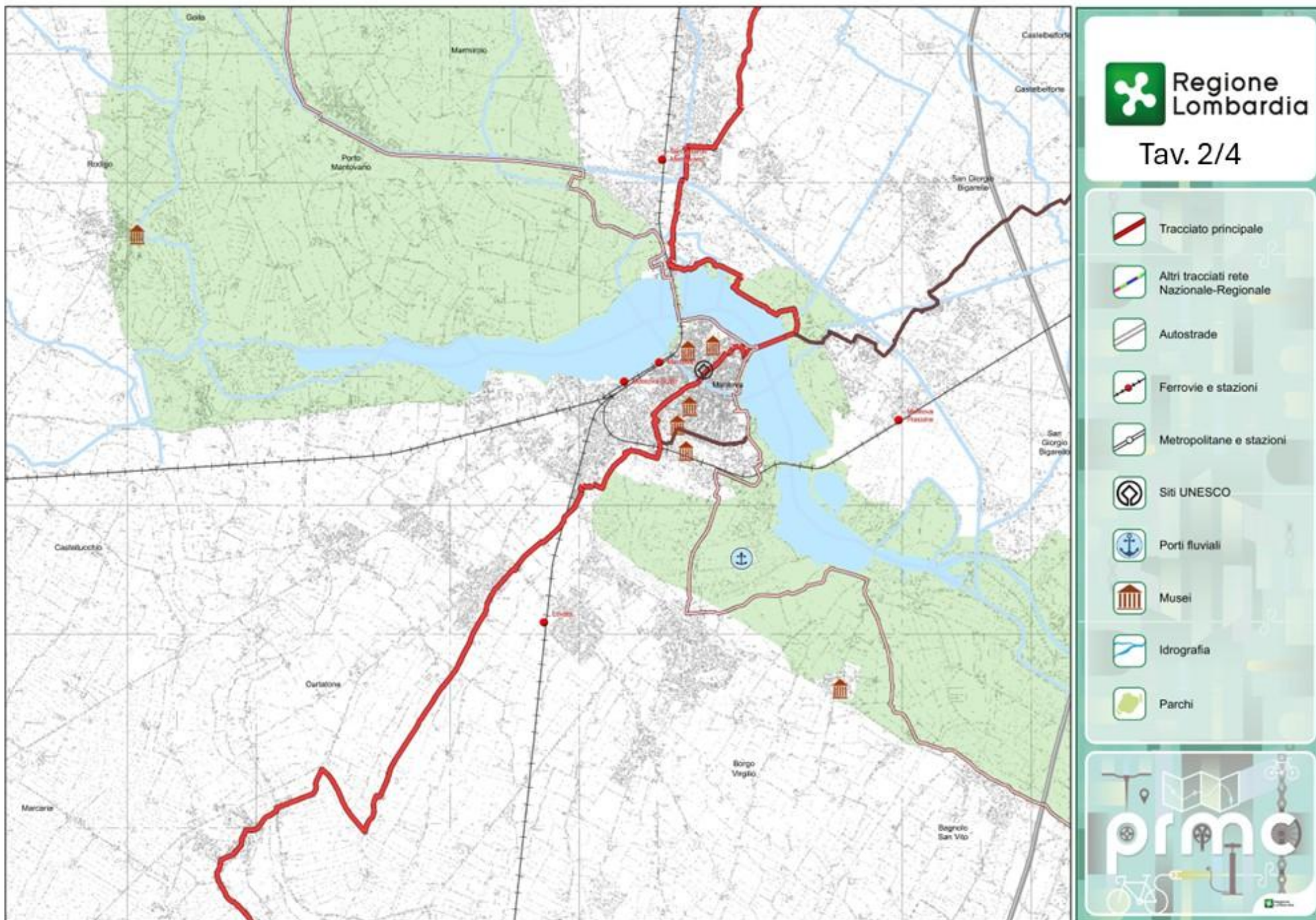


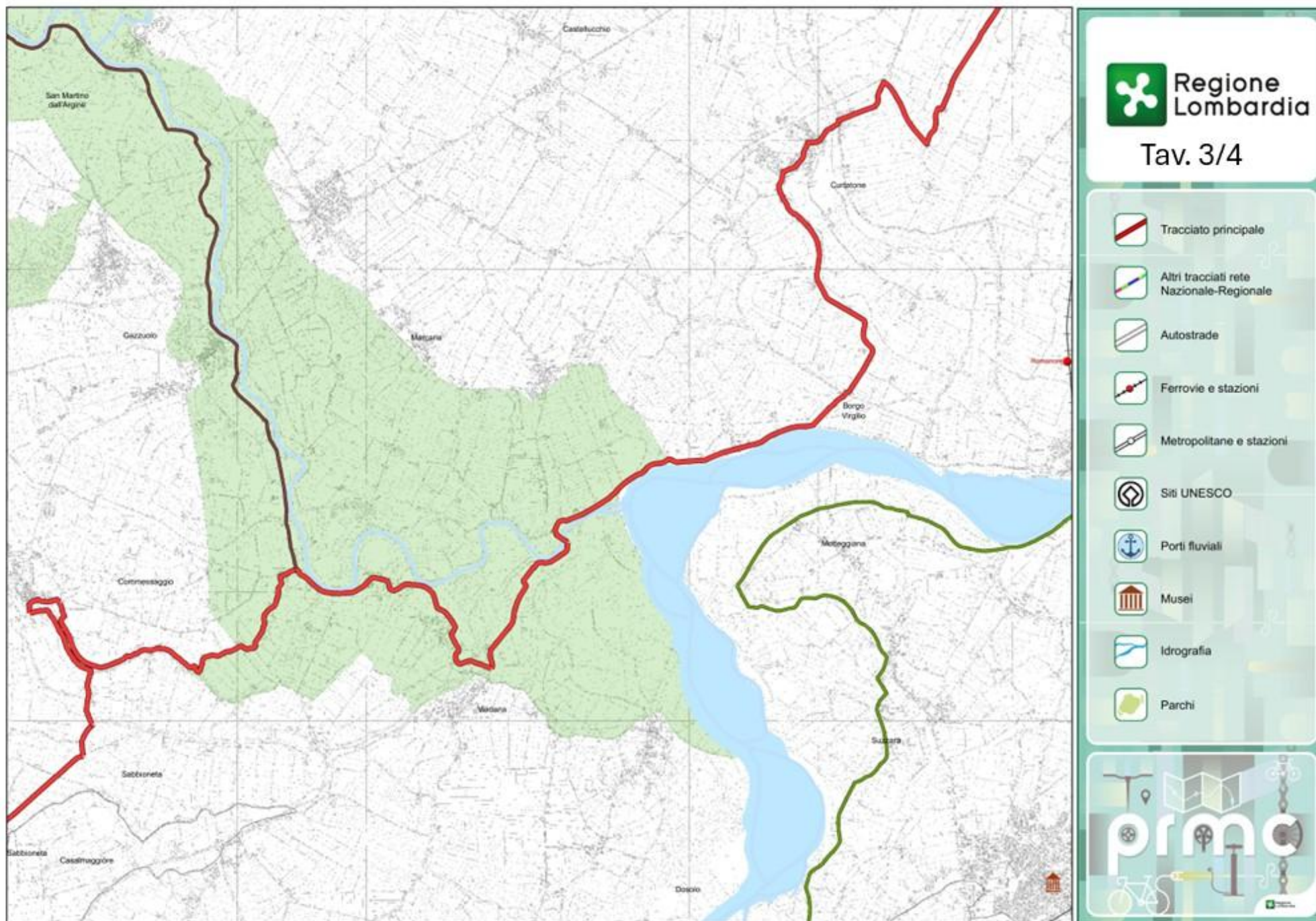
Idrografia

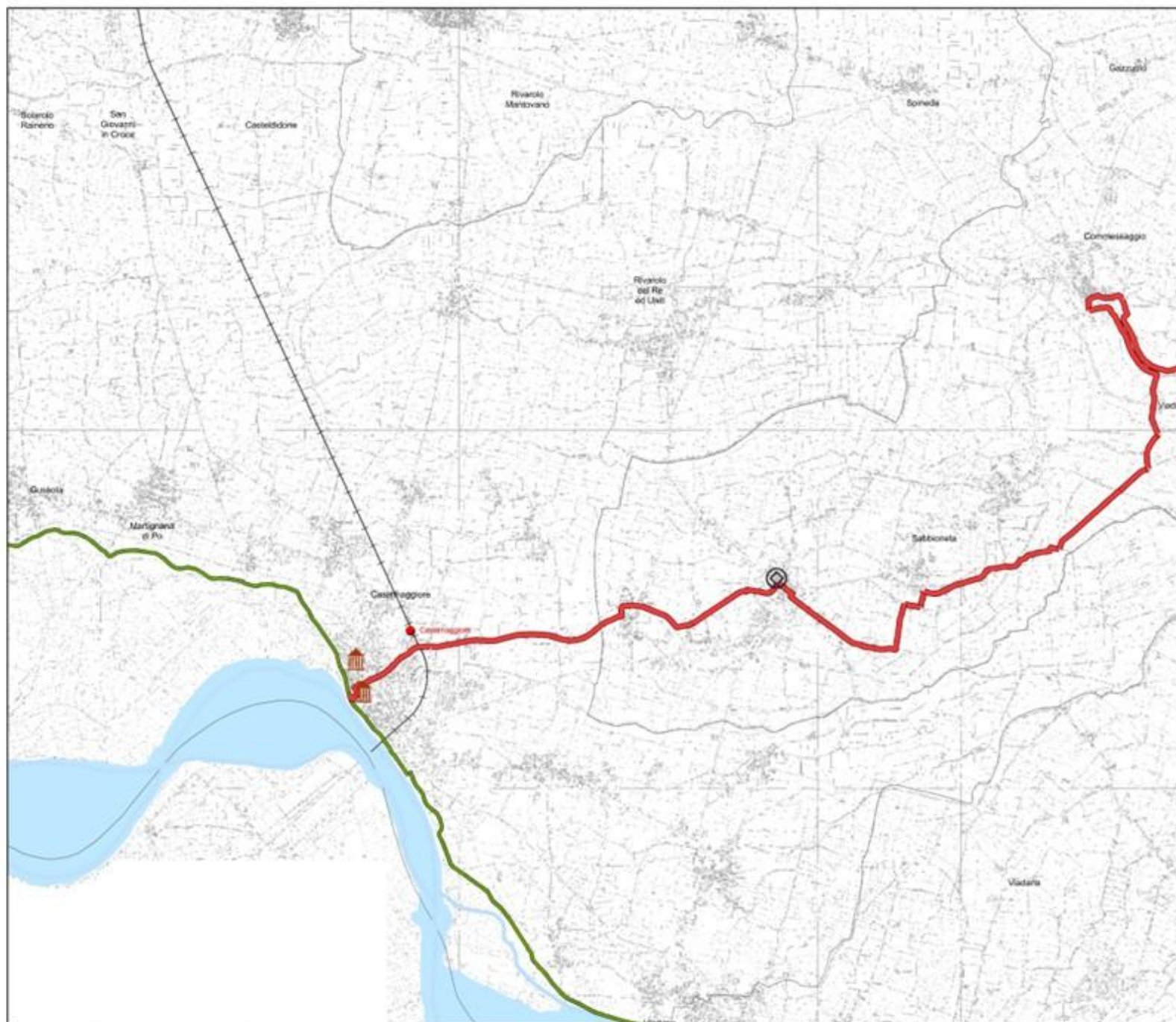


Parchi









-  Tracciato principale
-  Altri tracciati rete Nazionale-Regionale
-  Autostrade
-  Ferrovie e stazioni
-  Metropolitane e stazioni
-  Siti UNESCO
-  Porti fluviali
-  Musei
-  Idrografia
-  Parchi



Scheda Percorso 18 **Milano - Monaco**



LUNGHEZZA: 212 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Città Metropolitana Milano, Bergamo, Brescia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Albano Sant'Alessandro, Arcene, Artogne Gianico, Boario Terme, Breno, Capo di Ponte, Cassano d'Adda, Cedegolo, Ceto-Cerveno, Civate, Malegno, Cagno Esine, Darfo Corno, Edolo, Malonno, Milano Cadorna, Milano Garibaldi, Pian di Borno, Pian Camuno Gratacasolo, Sonico
- **Località attracco Lago Iseo:** Costa Volpino, Lovere, Castro

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Milano	NAVIGLI	09
Milano, Vimodrone	LAMBRO	15
Cassano d'Adda, Fara Gera d'Adda	VILLORESI	06
Cassano d'Adda	ADDA	03
Bagnatica, Carobbio degli Angeli	PEDEMONTANA ALPINA	02
Rogno, Edolo	OGLIO	12
Lovere, Costa Volpino	ISEO	21

L'itinerario Milano - Monaco ha inizio in centro a Milano, in corrispondenza del percorso "Navigli", percorrendo un contesto ad elevato livello di urbanizzazione e sovrapponendosi al percorso "Lambro" tra Milano e Vimodrone.

La sovrapposizione con il percorso "Navigli" permane fino a Gropello d'Adda dove incrocia anche i percorsi "Adda" e "Villoresi", in un territorio con maggiori aperture verso paesaggi agricoli e/o di interesse ambientale.

Attraversa per un tratto il Parco Regionale del Serio (tra i comuni di Cologno al Serio e Cavernago) ed incrocia la "Pedemontana Alpina" per poi proseguire in direzione Nord-Est verso il lago d'Iseo. Lambisce prima il lago d'Endine fino a raggiungere la punta Nord del Sebino nei comuni di Lovere e Costa Volpino. Successivamente si sovrappone al percorso "Oglio", a partire da Pian Camuno fino al passo del Tonale. Sempre in direzione Nord/Est prosegue poi verso Bolzano, dopo aver attraversato il fiume Adige, fino al passo del Brennero dove il percorso entra in Austria per giungere in Germania fino a Monaco.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
09	Navigli	Milano	CM Milano
15	Lambro	Milano, Vimodrone	
06	Villoresi	Cassano d'Adda, Fara Gera d'Adda	Bergamo
03	Adda	Cassano d'Adda	
02	Pedemontana Alpina	Bagnatica, Carobbio degli Angeli	
12	Oglio	Rogno, Edolo	Bergamo, Brescia
21	Iseo	Lovere, Costa Volpino	Bergamo


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Albano Sant'Alessandro	R1 Bergamo-Brescia	Pedemontana Alpina
Arcene	R2 Bergamo-Treviglio	-
Artogne Gianico	-	Oglio
Boario Terme	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	Oglio
	R3 Brescia-Iseo-Breno	
Breno	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Capo di Ponte	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Cassano d'Adda	S5 Varese-Milano Passante-Treviglio	Adda
	S6 Novara-Milano Passante-Treviglio	
Cedegolo	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Ceto-Cerveno	R3 Brescia-Iseo-Breno	-
Civate Malegno	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
Cogno Esine	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
Darfo Corna	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Edolo	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Malonno	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Milano Cadorna	S3 Saronno – Milano Cadorna	Via dei Pellegrini
	S4 Camnago Lentate – Milano Cadorna	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
	RE54 Malpensa – Milano Cadorna	Ciclovia Turistica Nazionale VenTo
	RE1 Laveno-Varese-Saronno-Milano	
	R17 Como – Saronno - Milano	
	R16 Asso - Milano	
MILANO Garibaldi	S1 Saronno - Milano Passante - Lodi	Via dei Pellegrini Navigli
	S2 Mariano Comense - Milano Passante -MI Rogoredo	
	S5 Varese FS - Milano Passante - Treviglio	
	S6 Novara - Milano Passante - Treviglio	
	S7 Lecco - Molteno - Monza - MI P. ta Garibaldi	
	S8 Lecco - Carnate - Monza - MI P. ta Garibaldi	
	S9 Saronno - Seregno - Monza - Milano - Albairate	
	S11 Chiasso - Como S. Giovanni - Milano - Rho	
	S12 Melegnano - Milano Passante - Cormano	
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate M.se	
	RE13 Alessandria - Pavia - Milano	
	RE5 P. Ceresio - Varese - Gallarate - Milano	
	R6 Cremona - Treviglio - (Milano)	
	R51 Gallarate - Malpensa - Milano C.le	
Pian di Borno	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
Pian camuno Gratacasolo	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
Sonico	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Iseo	Costa Volpino	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Navigazione Lago d'iseo
	Lovere			
	Castro			


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Arte rupestre in Val Camonica	Provincia di Brescia Capo di Ponte, Ceto, Darfo Boario Terme, Sellero
Santa Maria delle Grazie e Cenacolo Vinciano	Milano


PARCHI REGIONALI E NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Adamello	Comunità Montana Valcamonica	Parco Naturale dell'Adamello
Parco dell'Adda Nord	Consorzio di gestione del Parco Adda Nord	Parco Naturale dell'Adda Nord
Parco del Serio	Consorzio di gestione del Parco del Serio	
Parco Agricolo Sud Milano	Provincia di Milano	
	ERSAF	Parco Nazionale dello Stelvio (parte Lombarda)

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Incisioni Ruprestri di Ceto Cimbergo Paspardo	Ceto, Cimbergo e Paspardo	Consorzio Incisioni Ruprestri di Ceto, Cimbergo e Paspardo	L'area è collocata lungo il versante medio orientale della val Camonica, in un'area archeologica di significativa importanza. Al suo interno è collocato un inestimabile patrimonio storico, costituito da migliaia d'incisioni ruprestri. La loro importanza, utile a conoscere la vita dell'uomo primitivo, ha fatto sì che nel 1979 il contesto venisse inserito nella lista del patrimonio culturale mondiale dell'umanità dell'UNESCO
Valle del freddo	Solto Collina	Comunità montana dei laghi bergamaschi	L'origine della "Valle del Freddo" è stata collocata alla fase del ritiro del ghiacciaio che copriva originariamente l'area della Riserva. I massi erratici trascinati dal ghiacciaio, ne sono testimonianza, in quanto materiali tipici di alcuni affioramenti della media Val Camonica. Con il ritiro del ghiacciaio anche le specie vegetali che proliferavano lasciarono il posto a quelle tipiche del clima temperato, ad eccezione delle "zone del freddo", il cui sottosuolo, mantenendosi gelido, fece in modo che la flora di quegli ambienti freddi riuscisse a sopravvivere.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Rio Morla e delle Rogge	Comun Nuovo, Levate, Stezzano e Zanica	Comune di Zanica
Parco dei Fontanili e dei Boschi	Lurano e Pognano	Consorzio tra i comuni di Lurano e Pognano
Parco del Lago D'Endine	Endine Gaiano, Monasterolo del Castello, Ranzanico e Spinone al Lago	Comunità Montana dei Laghi Bergamaschi
Parco dell'Alto Sebino	Bossico, Castro, Costa Volpino, Fonteno, Lovere, Pianico, Riva di Solto, Rogno, Solto Collina, Sovere	Comunità Montana dei Laghi Bergamaschi
Parco della Gera D'Adda	Arcene, Canonica d'Adda, Casirate d'Adda, Ciserano, Fara Gera d'Adda, Pontirolo Nuovo, Treviglio	Comune di Treviglio
Parco del Malmera, dei Montecchi e del Colle Degli Angeli	Carobbio degli Angeli, Gorlago, Trescore Balneario, Zandobbio	Comune di Carobbio degli Angeli
Parco del Liteggio e dei Fontanili di Cologno al Serio	Cologno al Serio	Parco del Serio
Parco del Barberino	Civate Camuno	Comune di Civate Camuno
Parco del Lago Moro	Darfo Boario Terme e Angolo Terme	Convenzione per la gestione associata tra i Comuni di Angolo Terme, Darfo Boario Terme
Parco del Fiume Oglio di Edolo	Edolo	Comune di Edolo

 PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Est delle Cave	Brugherio (MB) Carugate, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese, Vimodrone (MI)	Convenzione tra i Comuni
Parco Agricolo Nord Est	Agrate Brianza, Aicurzio, Bellusco, Bellusco, Bernareggio, Busnago, Burago di Molgora, Caponago, Carnate, Cavenago di Brianza, Mezzago, Ornago, Roncello, Ronco Briantino, Sulbiate, Usmate Velate, Vimercate, Basiano, Bussero, Carugate, Masate, Pessano con Bornago, Verderio	Consorzio con i Comuni
Parco delle Cascine	Vimodrone, Cernusco sul Naviglio e Segrate	Comune di Pioltello
Parco della Media Valle del Lambro	Brugherio, Monza (MB), Cologno Monzese, Sesto San Giovanni, Milano (MI)	Convenzione tra i Comuni
Parco Alto Martesana	Inzago, Melzo, Pozzuolo Martesana	Convenzione tra i Comuni
Parco Martesana	Bussero, Cassina De' Pecchi	Convenzione tra i Comuni

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Torbiere del Tonale ZSC	Ponte Di Legno
Parco Naturale dell'Adamello ZPS	Ponte di Legno, Temù, Vione, Vezza d'Oglio, Incudine, Edolo, Sonico, Malonno, Berzo Demo, Cedegolo, Cevo, Saviore dell'Adamello, Paspardo, Cimbergo, Ceto, Braone, Niardo, Breno e Bienno
Parco Nazionale dello Stelvio ZPS	Bormio, Livigno, Ponte di legno, Sondalo, Temù, Valdidentro, Valdisotto, Valfurva, Vezza d'Oglio, Vione
Monte Piccolo Monte Colmo ZSC	Edolo, Incudine
Val Rabbia e Val Galinera ZSC	Edolo, Sonico
Piz Olda - Val Malga ZSC	Berzo Demo, Sonico
Pizzo Badile - Alta Val Zumella ZSC	Ceto, Cimbergo
Valle del Freddo ZSC	Solto Collina
Fontanile Brancaleone ZSC	Caravaggio

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Bienno	Museo Etnografico del Ferro, delle Arti e delle Tradizioni Popolari	Museo Etnografico e Antropologico
Capo di Ponte	Raccolta Museale Battista Maffessoli	Raccolta Museale di Archeologia
Casazza	Museo della Val Cavallina	Raccolta Museale Territoriale
Cedegolo	Museo dell'industria e del Lavoro di Brescia	Museo Scienza e Tecnica
Cerveno	Casa Museo Cerveno	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica
Ceto	Museo Didattico della Riserva Naturale e incisioni Rupestri Ceto, Cimbergo E Paspardo	Museo di Archeologia
Lovere	Museo Civico di Scienze Naturali Alessio Amighetti	Raccolta Museale Storia Naturale e scienze naturali
	Galleria dell'Accademia Tadini	Museo Composito
	Museo Civico di Scienze Naturali Alessio Amighetti	Raccolta Museale di Storia Naturale e scienze naturali
Luzzana	Museo d'Arte Contemporanea di Luzzana-Donazione Meli	Raccolta Museale d'Arte
Malegno	Museo Civico Le Fudine	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica
Milano	Museo Poldi Pezzoli	Casa-Museo
	Museo Bagatti Valsecchi	Casa-Museo
	Museo Mangini Bonomi	Raccolta Museale Casa-Museo
	Museo Teatrale alla Scala	Museo Specializzato

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Milano	Museo Nazionale della Scienza e della Tecnologia Leonardo Da Vinci	Museo Scienza e Tecnica
	Pinacoteca Ambrosiana	Museo d'Arte
	Civiche Raccolte Storiche	Museo d'Arte
	MIC- Museo Interattivo del Cinema	Museo Specializzato
	Musei Archeologici	Museo di Archeologia
	La Triennale di Milano	Museo Composito
	Museo del Novecento	Museo d'Arte
	Orto Botanico di Brera	Museo Orto botanico
	Museo Astronomico di Brera	Raccolta Museale Scienza e Tecnica
	Museo Società per le Belle Arti ed Esposizione Permanente	Museo d'Arte
	Museo del Duomo	Museo d'Arte
	Civiche Raccolte Storiche	Museo d'Arte
	Museo Diocesano	Museo d'Arte
	Museo di Sant'Eustorgio	Raccolta Museale Composito
	Museo dei Cappuccini	Raccolta Museale Arte
	GASC Galleria d'Arte Sacra dei Contemporanei	Raccolta Museale Arte
	Gallerie d'Italia - Piazza Scala	Museo d'Arte
	Museo Villa Necchi Campiglio	Casa-Museo
	Museo Martinitt e Stelline	Museo Composito
	Museo Louis Braille	Raccolta Museale Specializzato
	Raccolte Artistiche del Castello	Museo d'Arte

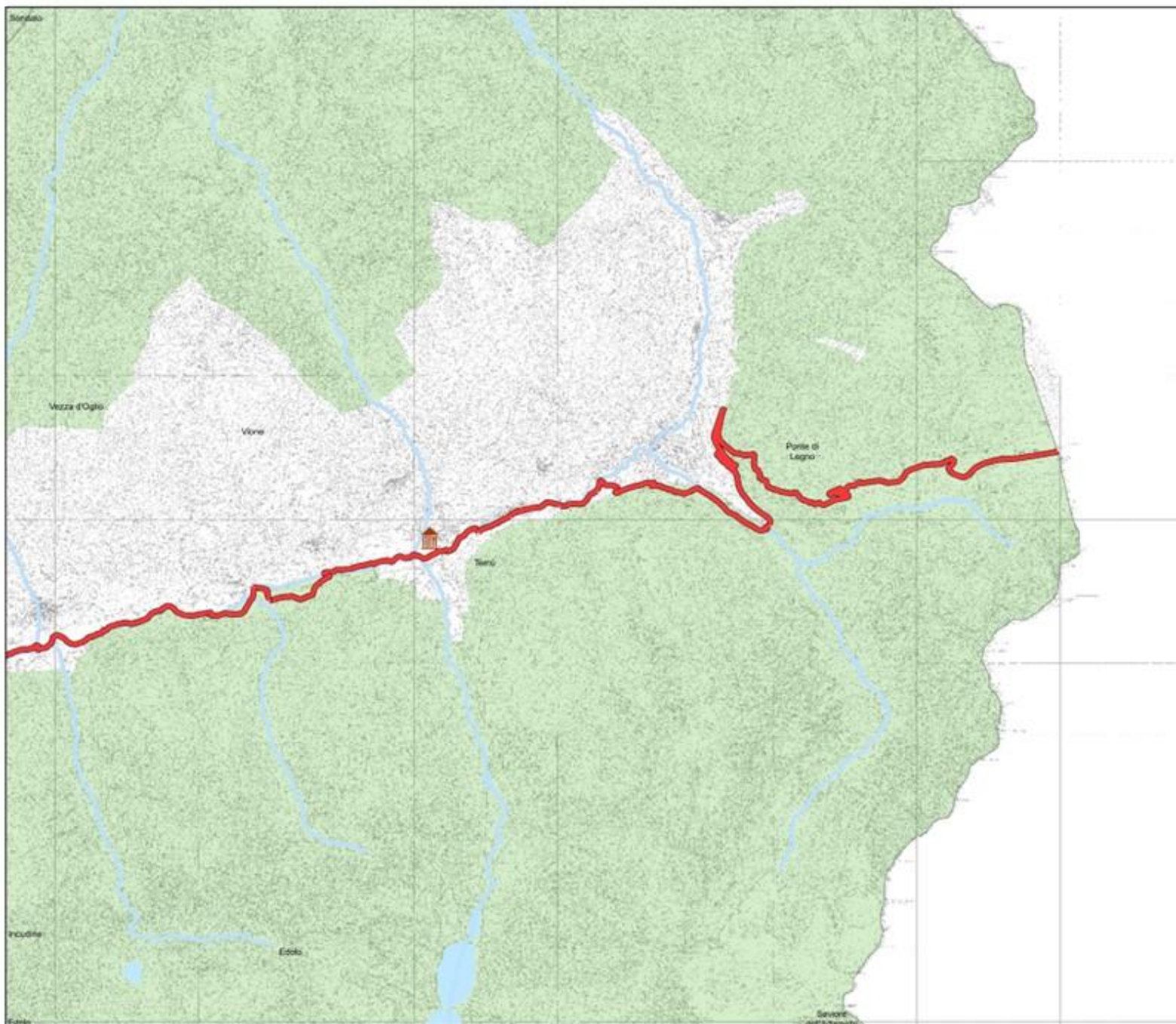
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
	Civiche Raccolte Grafiche e Fotografiche	Raccolta Museale - Arte
	Polo dei Musei Scientifici	Museo Storia Naturale e scienze naturali
Paspardo	Museo Didattico della Riserva Naturale e Incisioni Rupestri Ceto, Cimbergo E Paspardo	Museo di Archeologia
Temù	Museo della Guerra Bianca in Adamello	Museo di Storia
Urgnano	Museo e Villaggio africano	Museo Etnografico e Antropologico



Percorso 18

Milano - Monaco

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

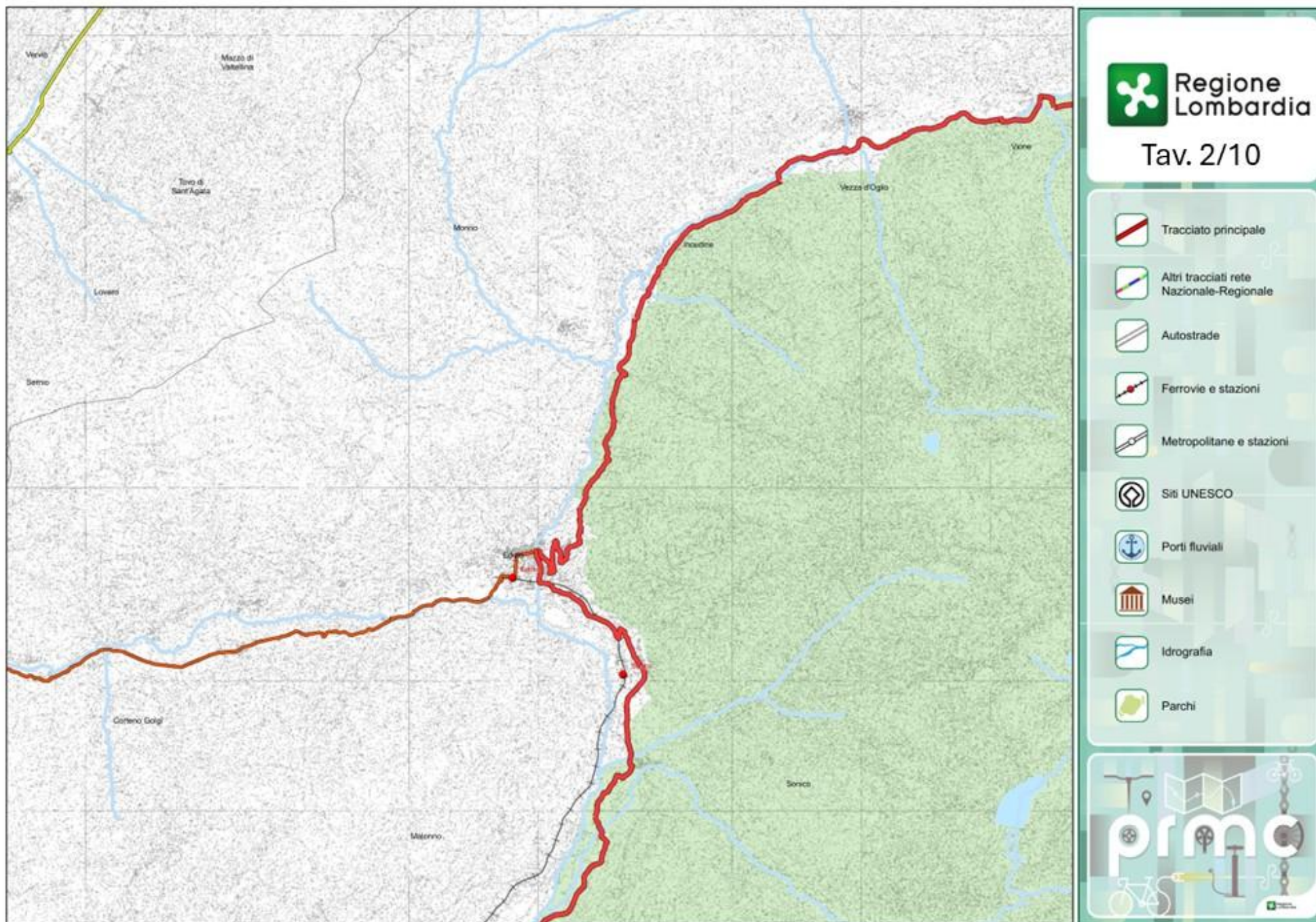


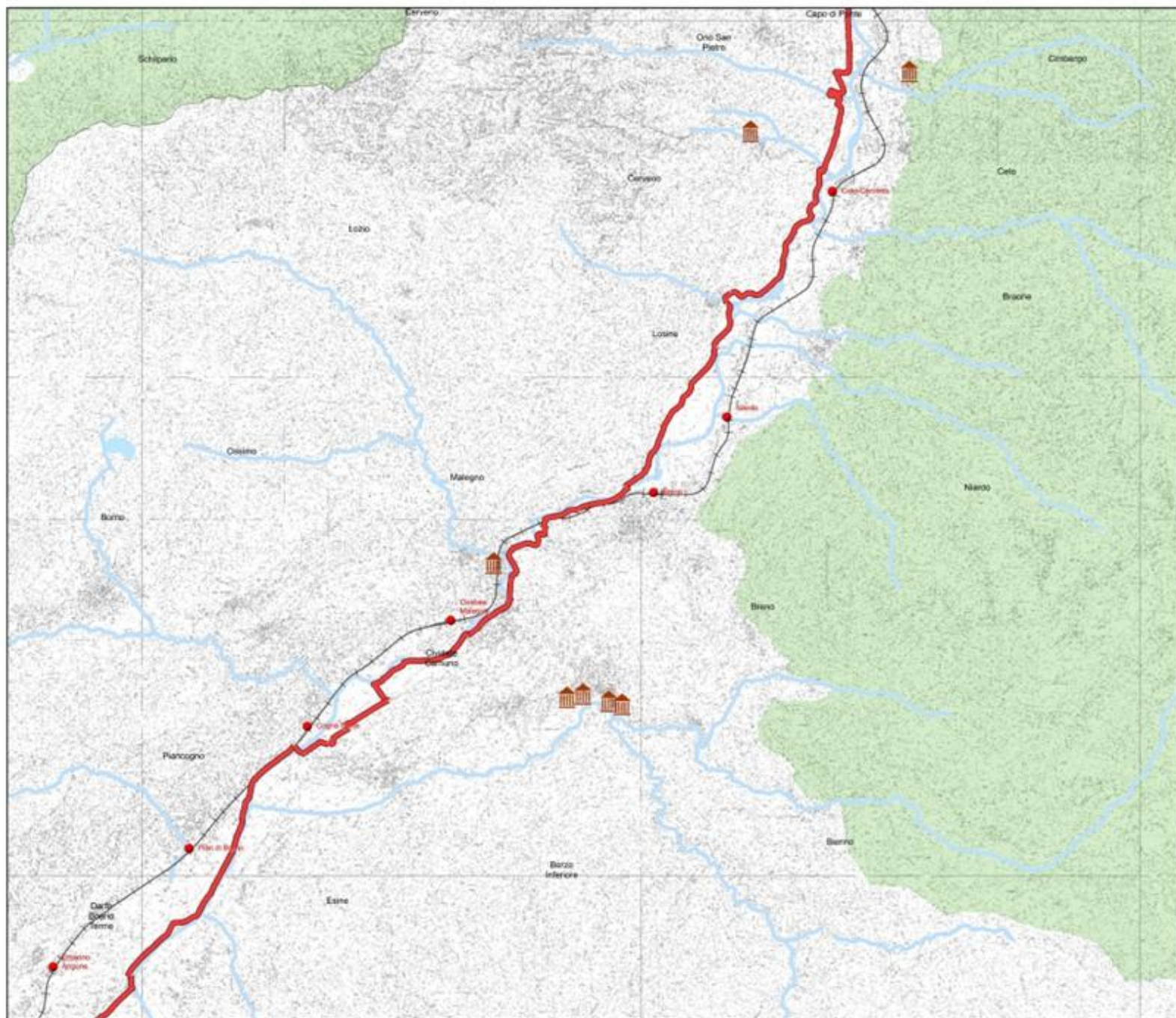
Idrografia



Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 4/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

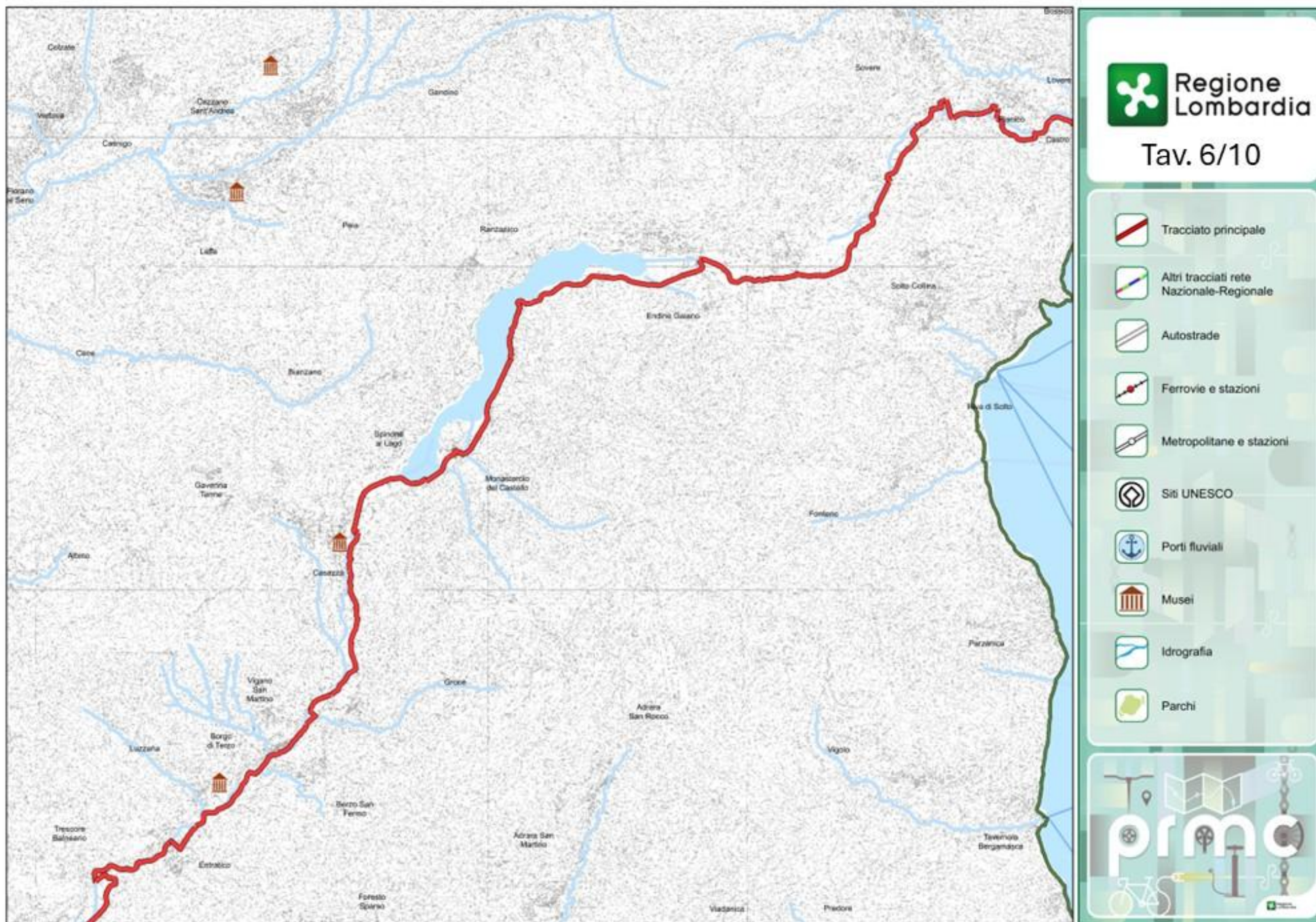


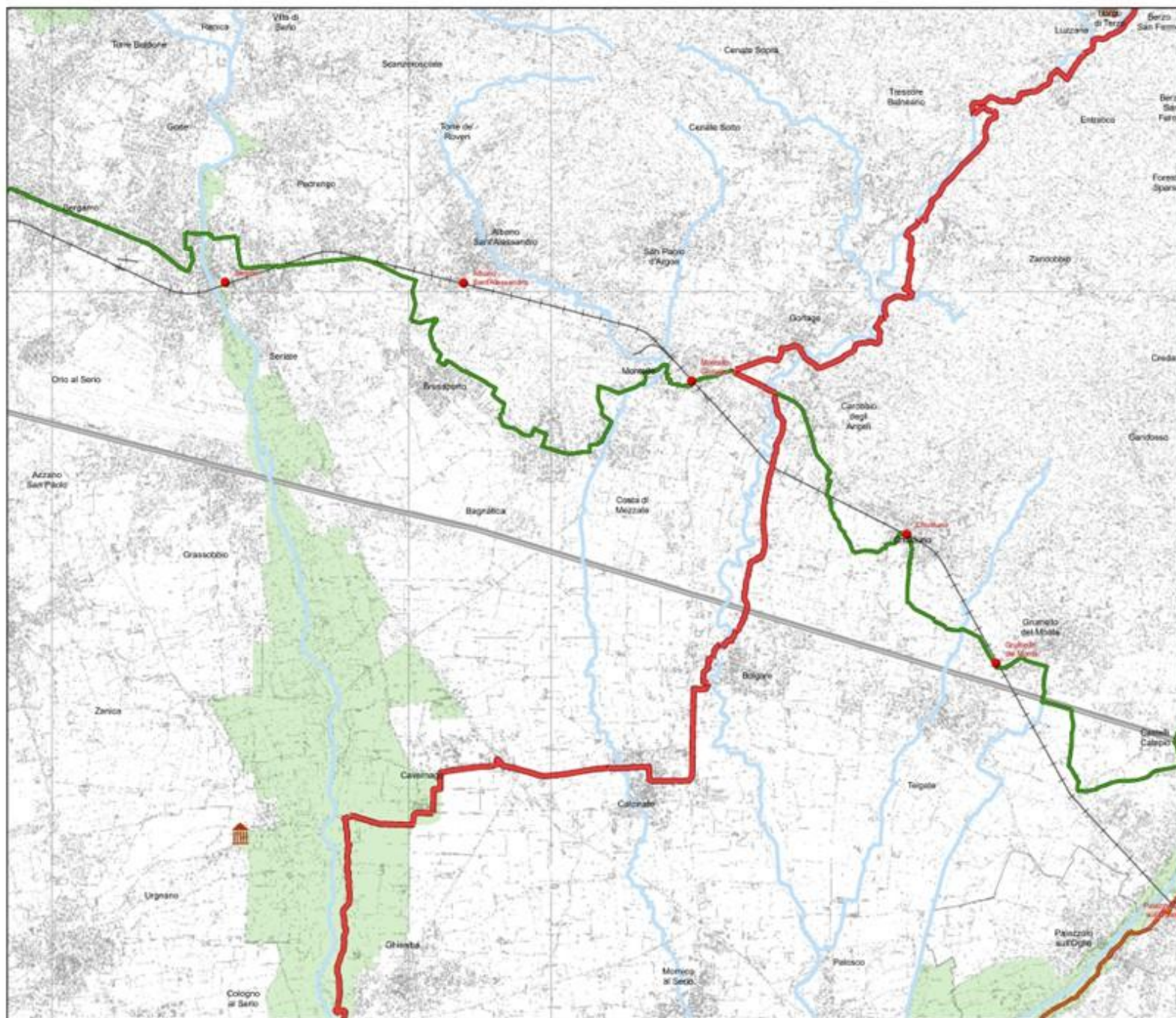
Idrografia



Parchi







Regione
Lombardia

Tav. 7/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

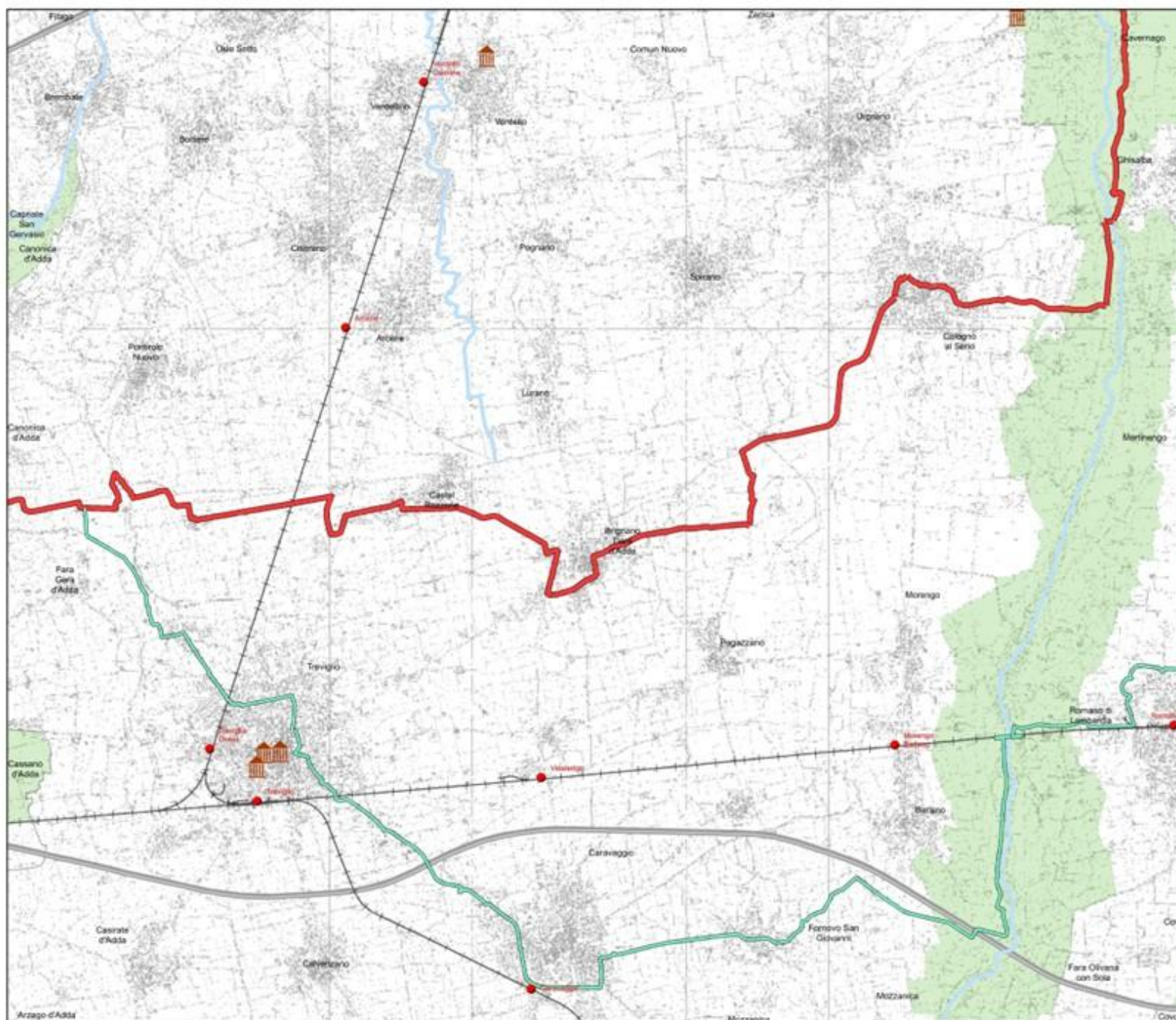


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 8/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

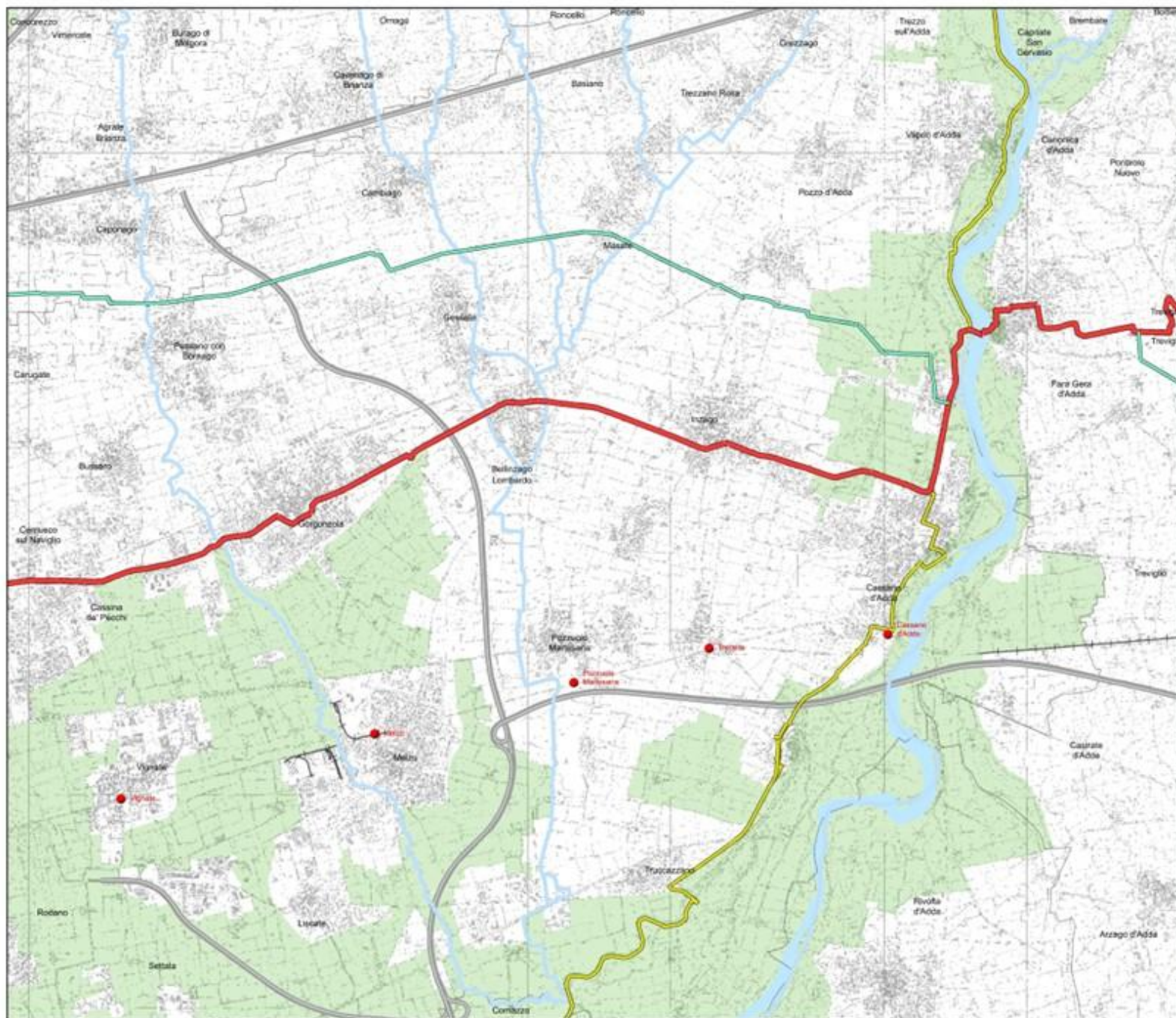


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 9/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

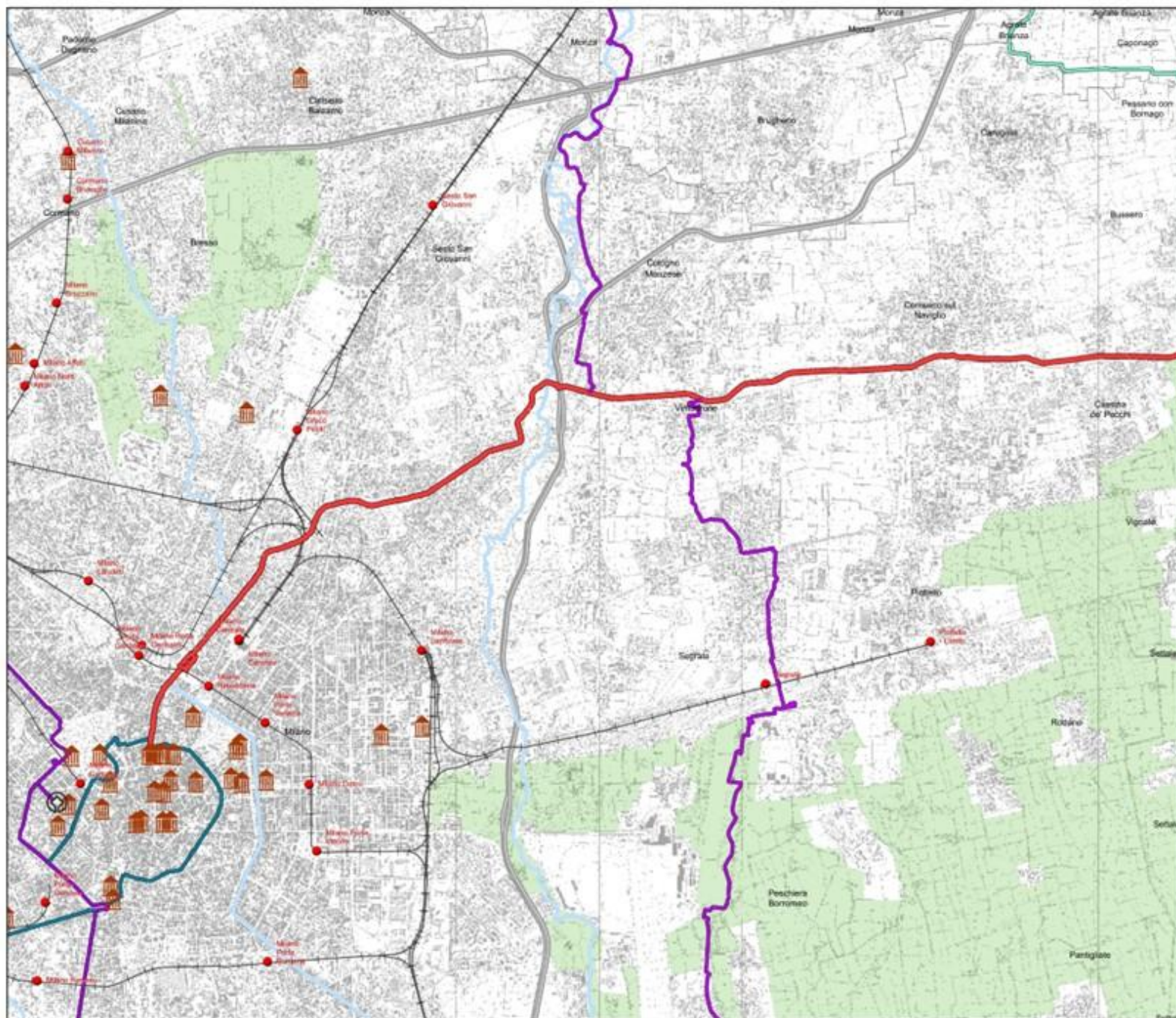


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 10/10



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 19 **Ciclovia Turistica Nazionale del Garda**



LUNGHEZZA: 82 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Brescia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Desenzano sul Garda
- **Località attracco Lago Garda:** Sirmione, Desenzano del Garda, Padenghe, Moniga del Garda, Salò, Gardone, Maderno, Bogliaco, Gargnano, Tignale, Campione, Limone

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Lonato del Garda, Desenzano del Garda	PEDEMONTANA ALPINA	02
Peschiera del Garda (VENETO)	SOLE	07

Nel 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto lo stanziamento di risorse, attraverso la sottoscrizione di Protocolli con le Regioni interessate, per la realizzazione di una serie di Ciclovie Nazionali, fra le quali la Ciclovia del Garda, che Regione Lombardia condivide con la Regione Veneto e con la Provincia autonoma di Trento. Il tratto lombardo è organizzato in 3 Lotti, di cui 2 in corso di realizzazione. La Ciclovia Turistica Nazionale del Garda, per la parte di competenza di Regione Lombardia e visto da Nord verso Sud lungo la costa occidentale, ha inizio a Limone sul Garda, e scende il lungo lago per raggiungere Sirmione. Fino a Salò si sviluppa quasi esclusivamente lungo la costa, per poi girare un po' più verso l'interno nel tratto che arriva a Sirmione.

Nel tratto che costeggia il lago utilizza vecchie gallerie dismesse, vecchie stradine, oltre a nuovi tratti da realizzare, dove è possibile incontrare notevoli esempi di architetture introvabili altrove: le limonaie che ebbero origine nel XIII secolo quando sul lago di Garda venne introdotta la coltivazione degli agrumi.

Il tratto da Limone sul Garda a Gardone Riviera è sottoposto a prescrizioni da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sia per il valore paesaggistico dell'area sia in ordine ad alcune criticità geologiche.

A riguardo delle osservazioni evidenziate il progetto di fattibilità è in fase di aggiornamento, con un'analisi dettagliata delle alternative di tracciato e delle modalità di sviluppo.

Dopo Salò il percorso abbandona la costa e prosegue più internamente, attraversa la Valtenesi, un angolo di campagna ancora intatta caratterizzata dalla presenza di colline e piacevoli panorami. Attraversa poi una piccola zona umida, quella dei laghetti di Sovenigo e, più a sud, una zona dove sono situati diversi castelli.

Nell'ultimo tratto del percorso, le colline incontrate nella Valtenesi lasciano posto a un lungo terrazzamento affacciato sul lago di Garda. Qui è possibile visitare anche alcuni siti palafitticoli preistorici dell'arco alpino (Desenzano del Garda - Manerba del Garda - Polpenazze del Garda) inseriti nel patrimonio Unesco.

A Peschiera del Garda incontra la Ciclovia Turistica Nazionale del Sole che prosegue, in direzione sud, entrando in Lombardia nel comune di Ponti sul Mincio.

 CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE			
SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Lonato del Garda, Desenzano del Garda	Brescia
07	Sole	Peschiera del Garda	Verona (VENETO)

 PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO		
STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Desenzano sul Garda	Alta velocità	Pedemontana Alpina
	RE5 Milano – Brescia - Verona	
	R Verona - Brescia	

 ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI				
LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Garda	Sirmione	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Gestione Governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como
	Desenzano del Garda			
	Padenghe			
	Moniga del Garda			
	Salò			
	Gardone			
	Maderno	Linea Maderno- Torri del Benaco	Trasporto biciclette	
	Bogliaco	attualmente non attivo	-	

Gargnano	Tutte le linee	Trasporto biciclette
Tignale		
Campione		
Limone		

MONUMENTI NATURALI	
MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Area umida San Francesco	Comune di Desenzano

SITI UNESCO	
SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Palafitte dell'arco alpino	Desenzano del Garda, Lonate
	Manerba Del Garda
	Sirmione
	Polpenazze Del Garda

PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Alto Garda bresciano	Comunità Montana Alto Garda Bresciano	Parco naturale dell'Alto Garda bresciano

RISERVE NATURALI			
RISERVE	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Rocca del Sasso e Parco Lacuale	Manerba del Garda	Comune di Manerba del Garda	La riserva si caratterizza per l'interesse di tipo paesaggistico, ma anche pe le componenti naturalistiche e archeologiche. Essa comprende infatti una porzione di lago, zone a seminativo, uliveti e vigneti, oltre che elementi di rilevanza archeologica come la Rocca di Manerbasito, dove si osservano resti di insediamenti risalenti all'Età del Bronzo e le rovine di un castello medioevale.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Corridoio Morenico del Basso Garda Bresciano	Desenzano del Garda	Comune di Desenzano del Garda

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Parco Naturale Alto Garda Bresciano ZPS	Gargnano, Magasa, Tignale, Toscolano Maderno, Tremosine, Valvestino
Cima Comer ZSC	Gargnano
Monte Cas - Cima di Corlor ZSC	Tignale, Tremosine

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Ecomuseo Limonaia Prà dela Fam	Tignale
Foresta Demaniale Gardesana Occidentale	Settore più orientale delle Prealpi Lombarde. Ricade all'interno della Comunità Montana Parco Alto Garda Bresciano: Salò, Gardone Riviera, Toscolano Maderno, Gargnano, Tignale, Tremosine, Limone sul Garda, Valvestino e Magasa
Museo Civico Ornitologico Gustavo Adolfo Carlotto	Lonato del Garda
Le Fornaci Romane	
Villa Romana di Desenzano del Garda	Desenzano del Garda

SISTEMA MUSEALE		
	Orto Botanico Sperimentale 'G. E. Ghirardi'	Raccolta Museale
Desenzano del Garda	Museo Civico Archeologico	Museo archeologico Rambotti
Gardone Riviera	Museo Il Divino Infante	Fondazione museo il divino infante
	Museo Il Vittoriale Degli Italiani	Il Vittoriale degli Italiani

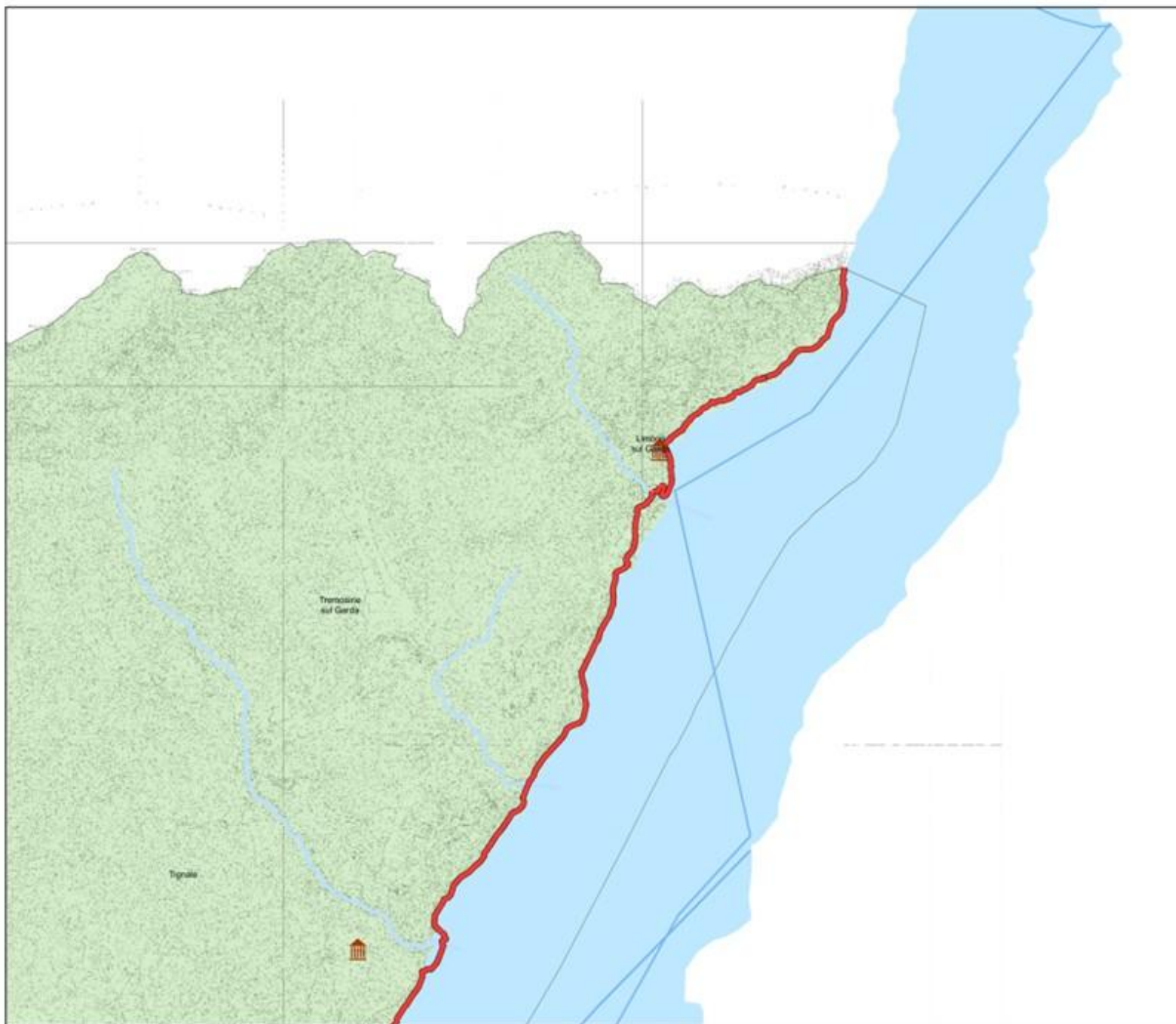
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Manerba del Garda	Museo Civico Archeologico della Valtenesi	Raccolta Museale di archeologia
Tignale	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Ecomuseo Limonaia Prà dela Fam
Limone sul Garda	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Limonaia del Castèl
Salò	Museo del Parco Alto Garda Bresciano - Centro Visitatori	Museo archeologico A. Mucchi
	MUSA Museo Di Salò	Centro Civico Culturale Santa Giustina
Toscolano-Maderno	Museo della Carta di Toscolano Maderno	Raccolta museale specializzata



Percorso 19

Ciclovía Turística Nazionale del Garda

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

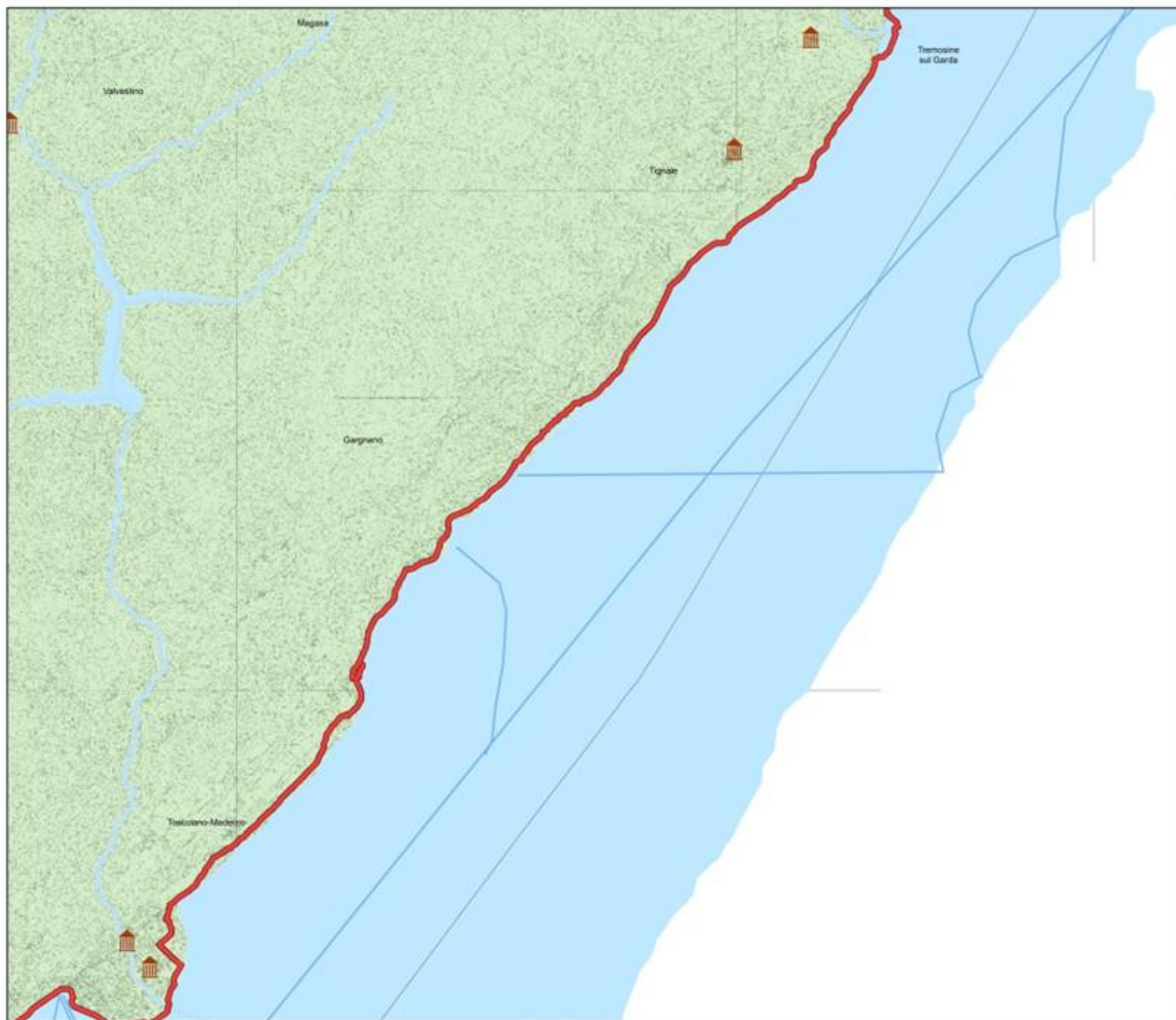


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 2/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 20 **Lago Maggiore**

LUNGHEZZA: 62 km

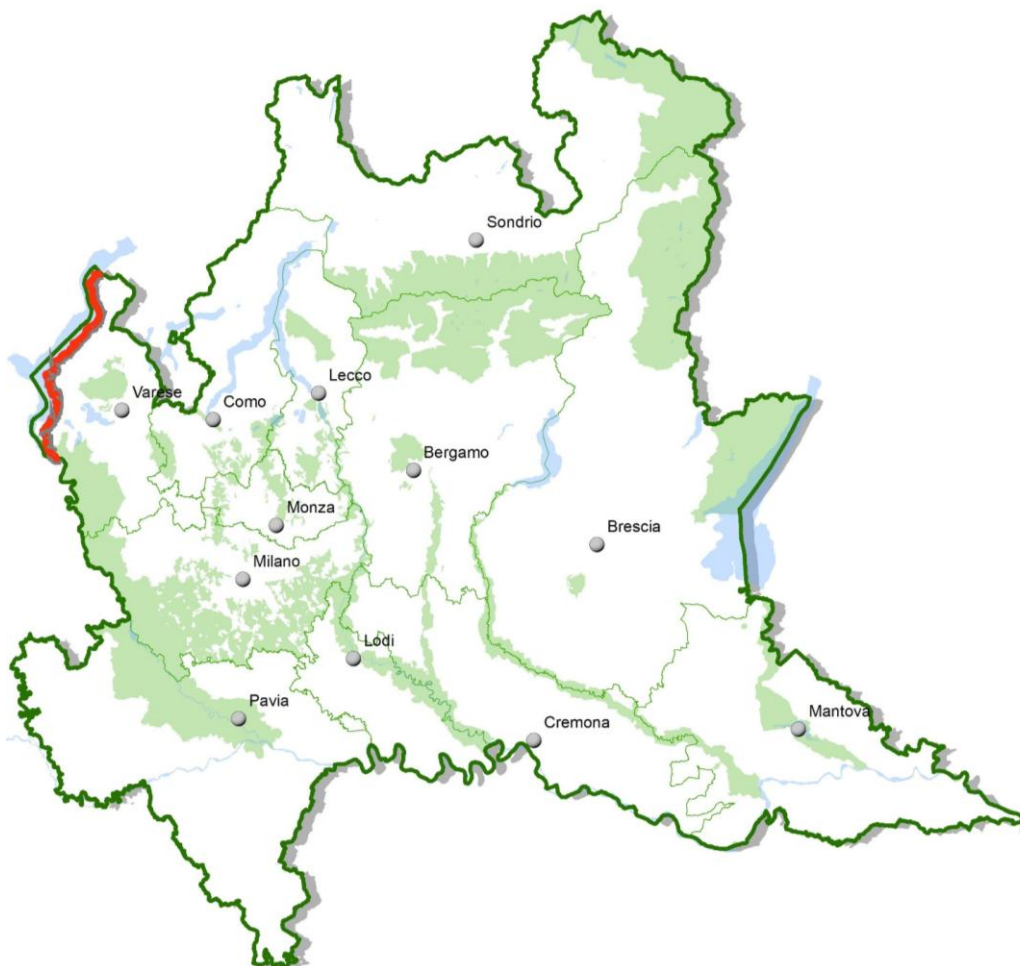
TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Varese

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Luino, Laveno Mombello, Laveno Nord, Sesto Calende
- **Località attracco Lago Maggiore:** Angera, Ranco, Ispra, Santa Caterina, Laveno Mombello, Porto Valtravaglia, Luino, Maccagno

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Luino, Laveno Mombello, Sesto Calende	TICINO	01
Sesto Calende	PEDEMONTANA ALPINA	02



Il percorso “Lago Maggiore” si sviluppa interamente lungo la costa, con inizio a nord in località Zenna, frazione del comune di Maccagno con Pino e Veddasca al confine con la Svizzera, e prosegue verso Sud costeggiando il lago per tutta la parte Lombarda fino a Sesto Calende, dove si collega con il tratto di competenza della Regione Piemonte in un contesto di grande interesse paesaggistico e turistico. Il percorso lombardo si sviluppa interamente in Provincia di Varese e, in corrispondenza di Laveno Mombello, è possibile imbarcarsi con il servizio di navigazione raggiungendo direttamente il Piemonte, oltre alle altre località servite dai traghetti. A Luino e Laveno l’itinerario incrocia il percorso “Ticino” e a Sesto Calende incrocia la “Pedemontana Alpina”. Nel 2020 Regione Lombardia ha sottoscritto con la Provincia di Varese un accordo di collaborazione per lo sviluppo del PFTE dell’opera nella tratta da Sesto Calende a Laveno Mombello e con fondi di Piano Lombardia, ha finanziato le tratte funzionali da Golasecca a Mercallo e da Sesto Calende ad Angera.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Luino, Laveno Mombello, Sesto Calende	Varese
02	Pedemontana alpina	Sesto Calende	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Luino	R21 Luino - Gallarate - Milano	Ticino
	S30 Gallarate - Luino - Bellinzona	
Laveno Mombello	R21 Luino - Gallarate - Milano	Ticino
	R24 Laveno - Sesto Calende	
	S30 Gallarate - Luino - Bellinzona	
Laveno Nord	RE 1 Laveno - Varese - Saronno - Milano	Ticino

PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Sesto Calende	R 22 Laveno - Varese - Saronno - Milano	01 02
	RE 4 Domodossola - Milano	
	R23 Domodossola - Arona - Gallarate - Milano	
	R24 Laveno - Sesto Calende	


ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Maggiore	Angera	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Gestione Governativa laghi Maggiore, di Garda e di Como
	Ranco			
	Ispra			
	Santa Caterina			
	Laveno Lago	Linea Laveno- Intra	Trasporto auto-biciclette	
	Porto Valtravaglia	Tutte le linee	Trasporto biciclette	
	Luino			
	Maccagno			


MONUMENTI NATURALI

MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Sasso di Preia Buia – Masso erratico	Comune di Sesto Calende

SITI UNESCO	
SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Palafitte dell'arco alpino	Provincia di Varese, Cadrezzate

PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco Regionale Valle del Ticino Riserva della Biosfera (riconosciuta dall'Unesco)	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale della Valle del Ticino

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco del Golfo della Quassa	Provincia di Varese, Comuni Ranco, Ispra	Parco Campo dei Fiori

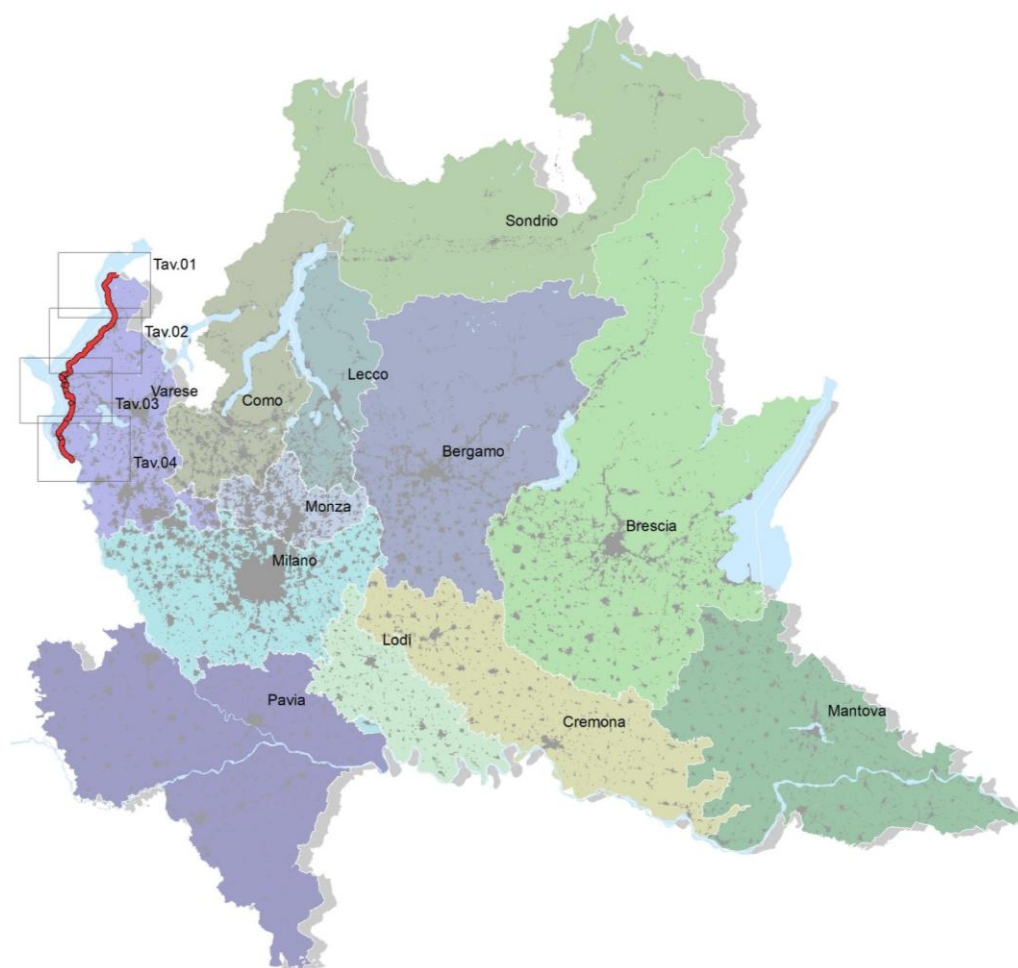
RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE SIC – ZSC - ZPS	COMUNI INTERESSATI
Val Veddasca ZSC	Agra, Curiglia con Monteviasco, Dumenza, Maccagno con Pino e Veddasca, Tronzano Lago Maggiore, Veddasca
Monti della Valcuvia ZSC	Cassano Valcuvia, Casalzuigno, Laveno Mombello, Cittiglio, Cuveglio, Rancio Valcuvia
Monte Sagiano ZSC	Caravate, Cittiglio, Laveno Mombello, Sangiano
Palude Bozza-Monvallina ZSC	Besozzo, Monvalle

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE SIC – ZSC - ZPS	COMUNI INTERESSATI
Sabbie d'oro ZSC	Brescia, Ispra
Canneti del Lago Maggiore ZPS	Angera, Besozzo, Brescia, Ispra, Monvalle, Ranco, Sesto Calende
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara Al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambalò, Garlasco, Golasecca, Groppello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti
Palude Bruscheria ZSC	Angera
Sorgenti del Rio Capricciosa ZSC	Sesto Calende

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Civico Museo Parisi Valle	Maccagno
Palazzo Verbania	Luino
Eremo di Santa Caterina del Sasso	Leggiano

SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Laveno-Mombello	Museo Internazionale Design Ceramico Civica Raccolta Di Terraglia	Museo d'Arte

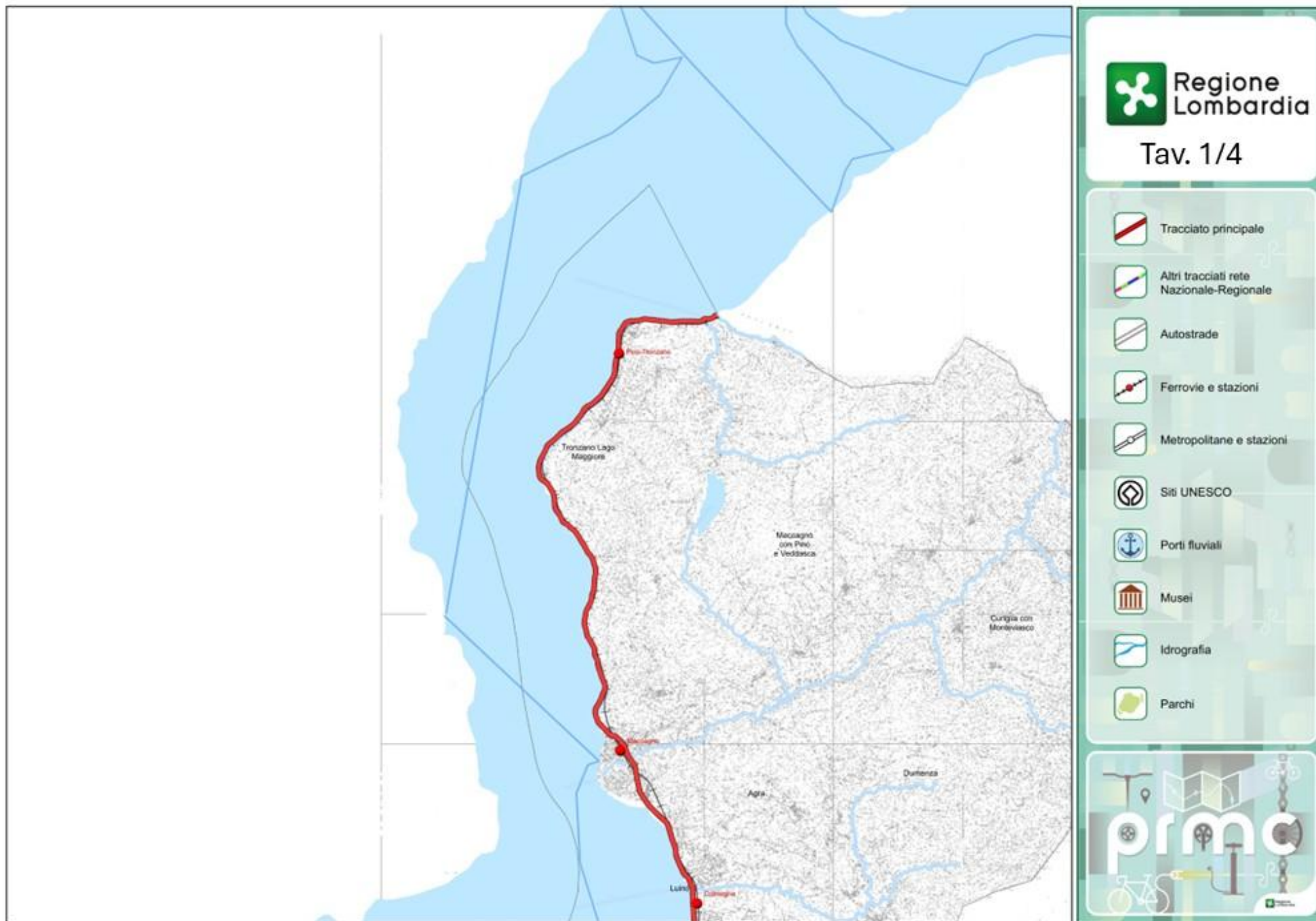
 SISTEMA MUSEALE		
Angera	Civico Museo Archeologico	Raccolta Museale di Archeologia
Sesto Calende	Museo Civico	Museo Civico Sezione Archeologica
		Museo Civico Sezione di Scienze Naturali
		Museo Civico Sezione di Arte Contemporanea

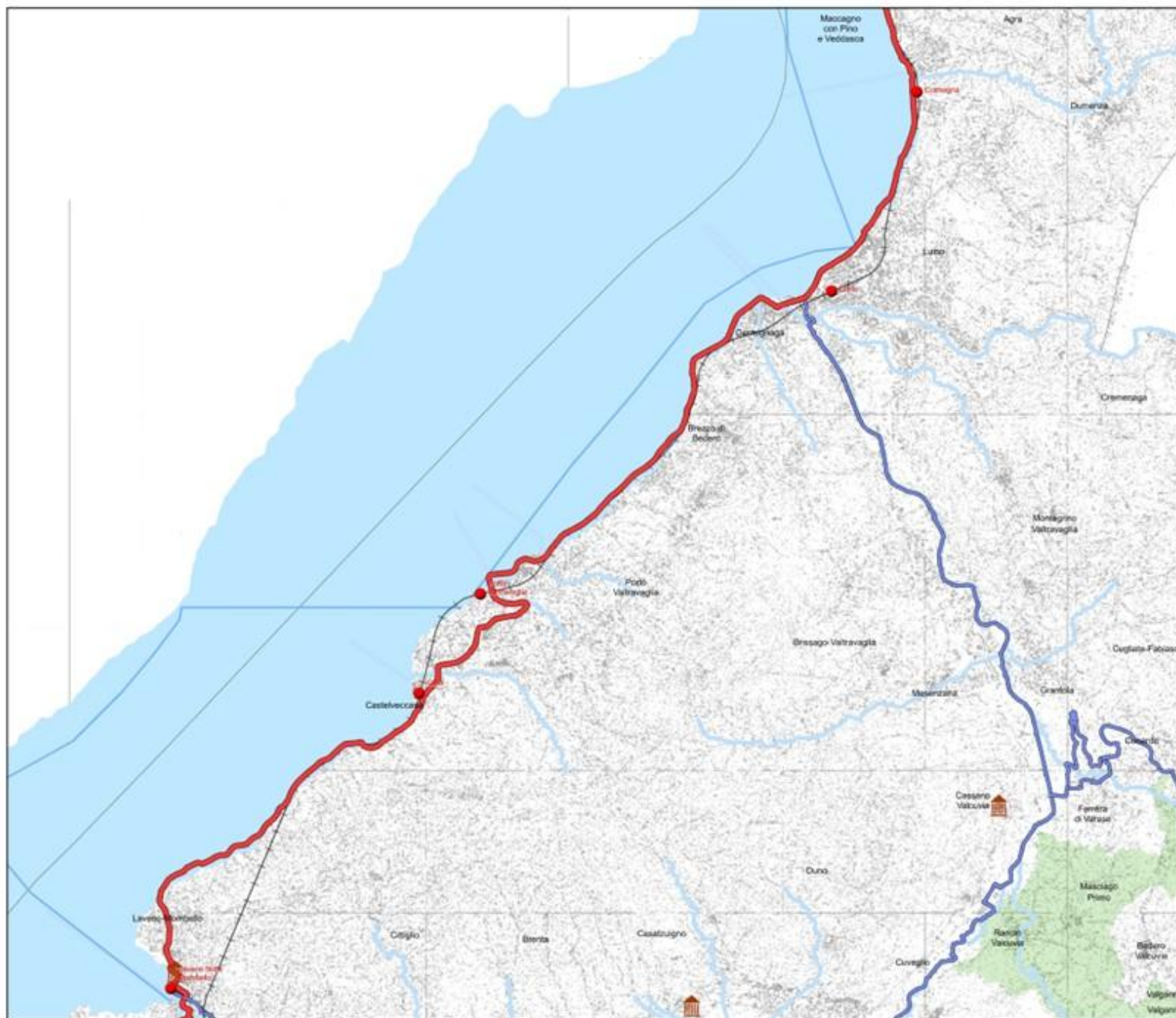


Percorso 20

Lago Maggiore

Corografia di inquadramento delle tavole





Regione
Lombardia

Tav. 2/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

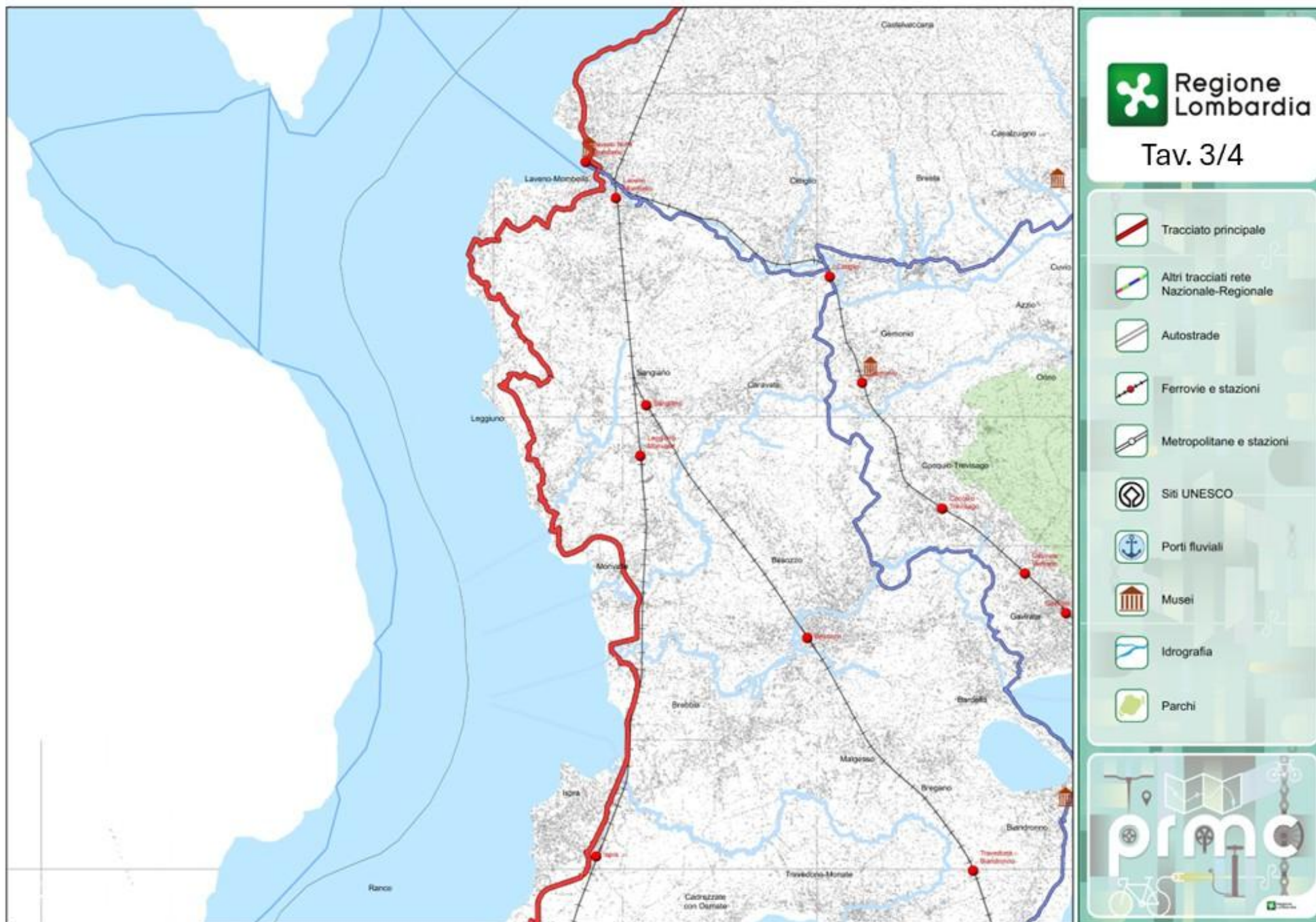


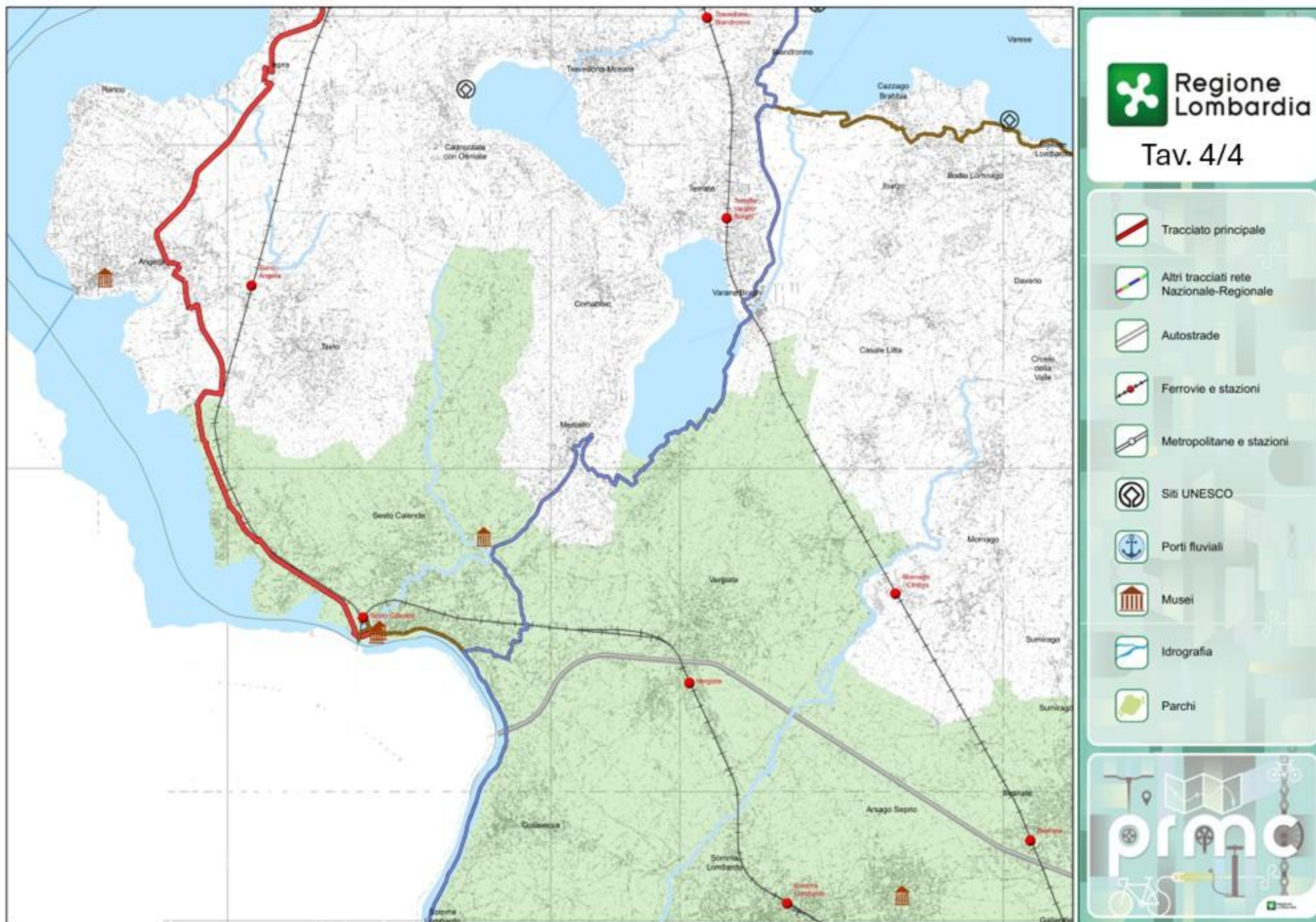
Idrografia



Parchi







Scheda Percorso 21 **Anello Lago d'Iseo**

LUNGHEZZA: 61 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Brescia, Bergamo

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Vello, Toline, Sulzano Monte Isola, Sale Marasino, Pisogne, Pilzone, Paratico, Marone Zone, Iseo
- **Località attracco Lago Iseo:** Sarnico, Clusane, Iseo, Sulzano, Sale Marasino, Marone, Pisogne, Castro, Riva di Solto, Tavernola Bergamasca, Predore

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Sarnico, Iseo	PEDEMONTANA ALPINA	02
Paratico, Pisogne	OGLIO	12
Lovere, Costa Volpino	MILANO - MONACO	18



L'anello che si sviluppa intorno al Lago d'Iseo ha idealmente origine nel comune d'Iseo, attraversato anche dall'itinerario "Oglio" che percorre il lago da Paratico a Pisogne costeggiando i lati Est/Sud Est.

Sempre sul lato sud è lambito anche dal percorso "Pedemontana", da Sarnico fino a Clusane, per poi dirigersi verso Brescia passando da Provaglio d'Iseo.

In corrispondenza della punta a Nord del lago il percorso è invece intercettato dalla ciclovia Milano - Monaco che, partendo da Milano, raggiunge il passo del Tonale per proseguire fino a Monaco.

Le caratteristiche delle sponde del lago sono parzialmente differenti fra loro: la sponda bresciana del Lago risulta infatti in parte già attrezzata con percorsi ciclabili e ciclopeditoni, oltre che con tratti gestiti con regole d'uso, che consentono in buona parte la fruizione dei percorsi.

La sponda Bergamasca, invece, è caratterizzata da una differente orografia, con tratti panoramici di grande fascino ma di larghezza ridotta, lungo i quali risulta più complessa la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria. Il documento di fattibilità, sviluppato nell'ambito dell'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) per la valorizzazione del Sebino e sottoscritto da Regione Lombardia e i comuni del Lago di Iseo, individua tra le alternative progettuali lo sviluppo della ciclabile in tratte funzionali integrate dal servizio di navigazione.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana alpina	Sarnico, Iseo	Bergamo, Brescia
12	Oglio	Paratico, Pisogne	Brescia
18	Milano - Monaco	Lovere, Costa Volpino	Bergamo


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Vello	R3 Brescia-Iseo-Breno	Oglio
Toline	R3 Brescia-Iseo-Breno	
Sulzano Monte Isola	R3 Brescia-Iseo-Breno	
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Sale Marasino	R3 Brescia-Iseo-Breno	
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Pisogne	R3 Brescia-Iseo-Breno	
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Pilzone	R3 Brescia-Iseo-Breno	
Paratico	R3 Brescia-Iseo-Breno	
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Marone Zone	R3 Brescia-Iseo-Breno	
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
Iseo	R3 Brescia-Iseo-Breno	
	RE3 Brescia-Iseo-Edolo	
	S31 Brescia - Iseo	
	R9 Rovato-Bornato-Iseo	



ACCESSIBILITÀ CON I SERVIZI DI NAVIGAZIONE PUBBLICA LAGHI

LAGO	LOCALITÀ ATTRACCO	SERVIZIO	INFORMAZIONI	OPERATORE
Iseo	Sarnico	Tutte le linee	Trasporto biciclette	Navigazione Lago d'Iseo
	Clusane			
	Iseo			
	Sulzano	Tutte le linee e linea traghetti per Monte Isola		
	Sale Marasino			
	Marone	Tutte le linee		
	Pisogne			
	Castro			
	Riva di Solto			
	Tavernola Bergamasca			
	Predore			

MONUMENTI NATURALI	
MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
"Baluton" masso erratico	Provaglio d'Iseo

PARCHI REGIONALI e NATURALI		
PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Oglio Nord	Consorzio Parco Oglio Nord	

RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Piramidi di Zone	Zone, altopiano di Cisiano	Comune di Zone	L'area di Zone è incastonata in uno degli altipiani più belli dell'intero comprensorio Sebino - Camuno. Le Piramidi di Zone hanno origine da un deposito morenico lasciato circa 150.000 anni fa dall'imponente ghiacciaio proveniente dalla Valle Camonica durante la terza glaciazione. Il fenomeno è originato dalla combinazione dall'erosione degli agenti atmosferici sopra questa morena e dall'azione protettiva compiuta dai massi più grossi, come "cappelli" sulle "colonne di terra" sottostanti, generando un contesto ambientale di eccezionale rilevanza.
Torbiere del Sebino d'Iseo	Corte Franca, Iseo, Provaglio d'Iseo	Consorzio Torbiere del Sebino	Zona umida composta da specchi d'acqua, piccoli boschi, canneti e prati che creano un habitat particolare in un territorio fra i più estesi della Pianura Padana. Ospita decine di specie di uccelli migratori, che trovano rifugio e cibo durante le migrazioni

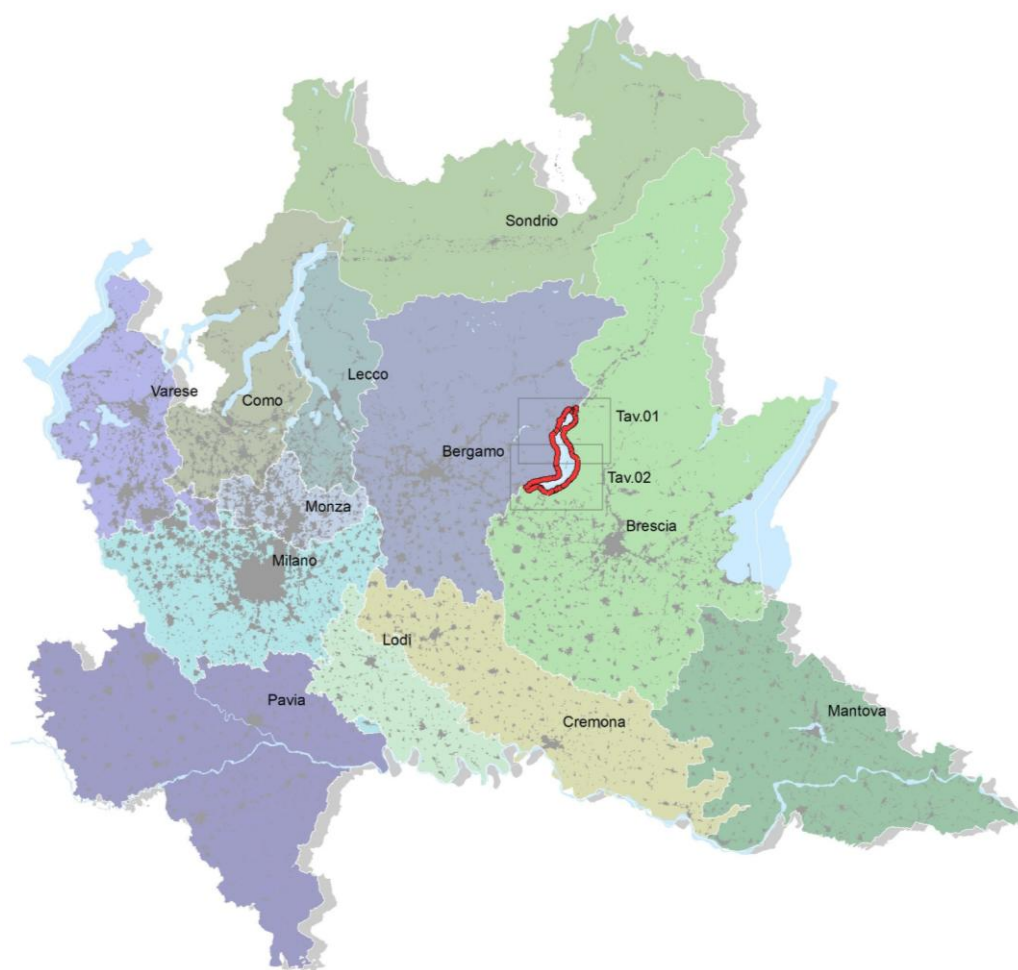
 RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Valle del freddo	Solto Collina	Comunità montana dei laghi bergamaschi	L'origine della "Valle del Freddo" è stata collocata alla fase del ritiro del ghiacciaio che copriva originariamente l'area della Riserva. I massi erratici trascinati dal ghiacciaio, ne sono testimonianza, in quanto materiali tipici di alcuni affioramenti della media Val Camonica. Con il ritiro del ghiacciaio anche le specie vegetali che proliferavano lasciarono il posto a quelle tipiche del clima temperato, ad eccezione delle "zone del freddo", il cui sottosuolo, mantenendosi gelido, fece in modo che la flora di quegli ambienti freddi riuscisse a sopravvivere.

 PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
P.L.I.S. dell'Alto Sebino	Bossico, Castro, Costa Volpino, Fonteno, Lovere, Pianico, Riva di Solto, Rogno, Solto Collina, Sovere (Prov. BG)	Comunità Montana dei Laghi Bergamaschi
P.L.I.S. del Corno di Predore e Tavernola	Predore, Tavernola Bergamasca (Prov. BG)	Comunità Montana dei Laghi Bergamaschi

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Torbiere d'Iseo ZPS/ZSC	Corte Franca, Iseo, Provaglio d'Iseo
Valle del Freddo ZSC	Solto Collina

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo Civico d'Arte e del Territorio "Gianni Bellini"	Sarnico

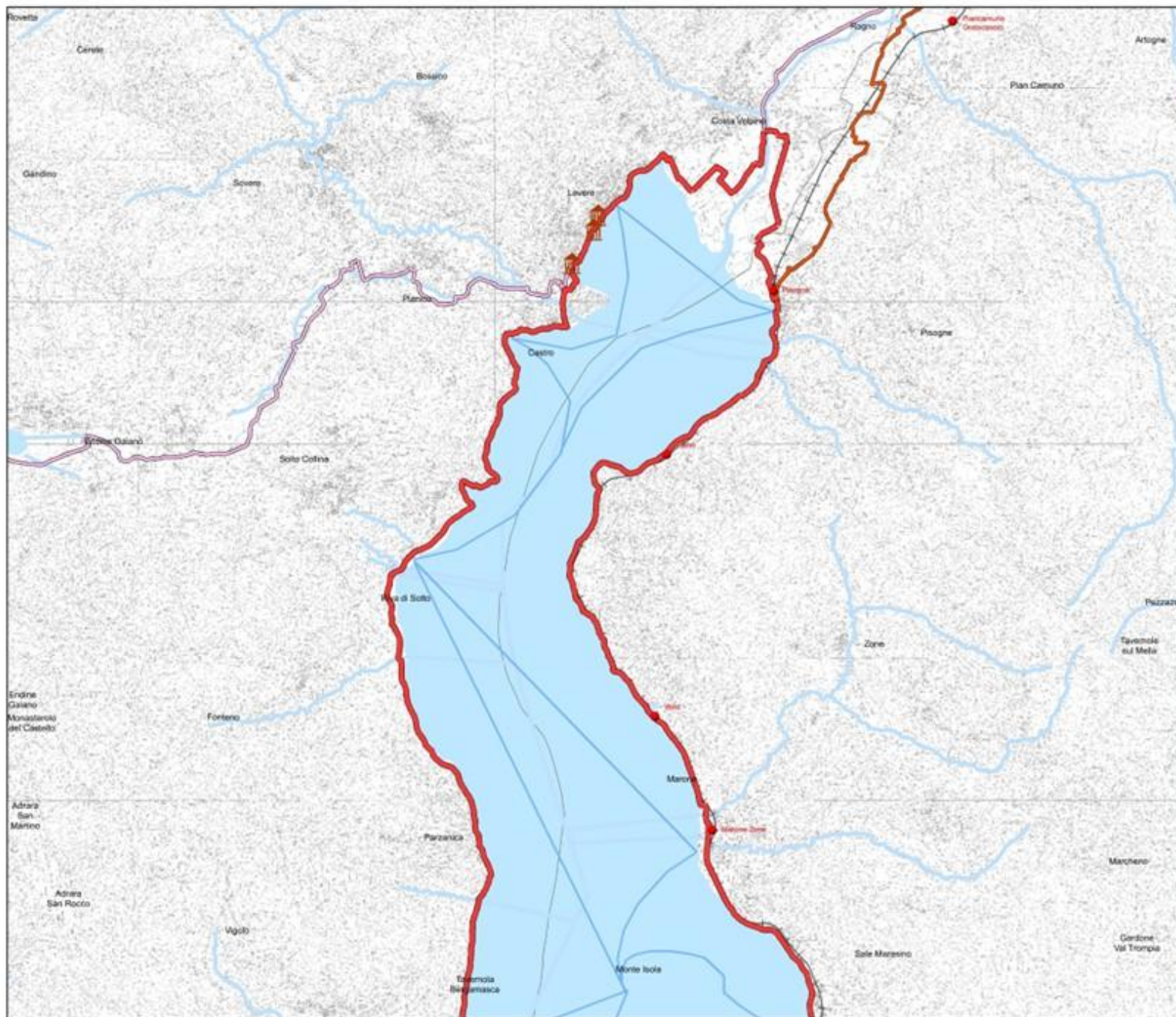
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Lovere (BG)	Museo Civico di Scienze Naturali Alessio Amighetti	Raccolta Museale Storia Naturale e scienze naturali
	Galleria dell'Accademia Tadini	Museo - Composito
	Museo Civico di Scienze Naturali Alessio Amighetti	Raccolta Museale Storia Naturale e scienze naturali



Percorso 21

Anello Lago d'Iseo

Corografia di inquadramento delle tavole



Tav. 1/2



Tracciato principale



Altri tracciati rete Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 22 **Alpina Valsabbia**

LUNGHEZZA: 70 km

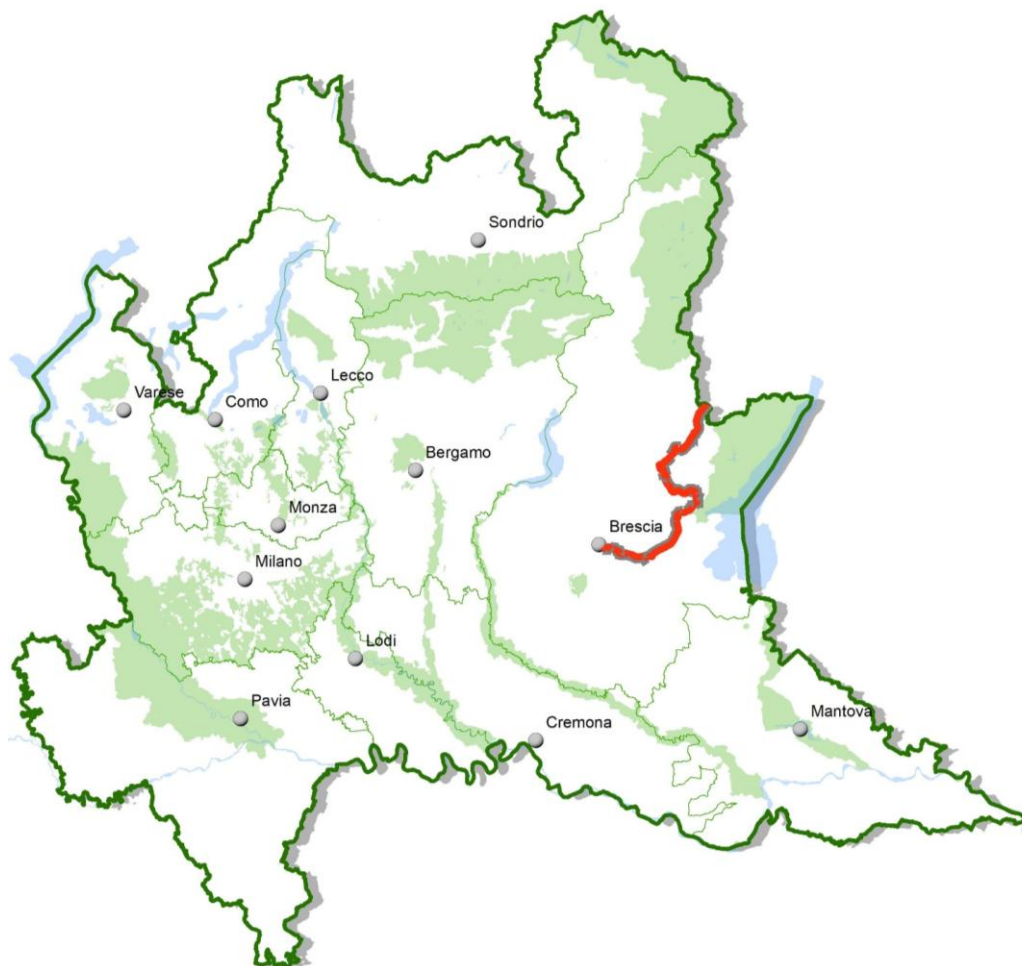
TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Brescia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Brescia

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Brescia, Roè Volciano	PEDEMONTANA ALPINA	02
Brescia	BRESCIA - CREMONA	04
Brescia	BRESCIA - MANTOVA	23



Il percorso della Val Sabbia si sviluppa interamente nella provincia di Brescia e si sovrappone, da Brescia a Roè Volciano, con la Pedemontana alpina che da Roè raggiunge il lago di Garda nei pressi di Salò, proseguendo lungo il lago per tutto il tratto situato a Nord Ovest.

Il percorso Alpino si sviluppa interamente in Val Sabbia, in direzione Lavenone, affiancando per lo più il corso del fiume Chiese. Da Lavenone, seguendo la via Nazionale SPBS 237 e in parte lo stesso fiume Chiese, il percorso raggiunge il lago d'Idro e il comune di Bagolino, dove si interrompe il tratto lombardo, al confine col Trentino-Alto Adige (provincia di Trento).

Il collegamento con Brescia, nonché il raccordo con il lago di Garda e il Lago d'Idro, rendono di particolare interesse il percorso, potendo contare su significativi elementi paesaggistici montani e ambientali e sui collegamenti con alcune località turistiche lacuali.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Brescia, Roè Volciano	Brescia
04	Brescia - Cremona	Brescia	
23	Brescia - Mantova	Brescia	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Brescia	AV Venezia-Milano-Torino	Pedemontana Alpina Brescia-Cremona Brescia - Mantova
	RE3 Brescia - Iseo - Edolo	
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
	S31 Brescia - Iseo	
	R1 Bergamo - Brescia	

R3 Brescia – Iseo - Breno

R4 Brescia – Treviglio - Milano

R5 Brescia - Cremona

R Brescia - Verona

R8 Brescia – Parma


MONUMENTI NATURALI

MONUMENTI	COMUNI INTERESSATI
Buco del Frate	Prevalle
Masso di Arenaria Rossa del Permico	Comune Vestone frazione Nozza


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Centri di potere e culto dell'Italia Longobarda	Brescia


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell' Alto Garda Bresciano	Comunità Montana Alto Garda Bresciano	Parco Naturale dell' Alto Garda Bresciano

Parco delle Cave
Buffalora e San Paolo

Brescia

Comune di Brescia

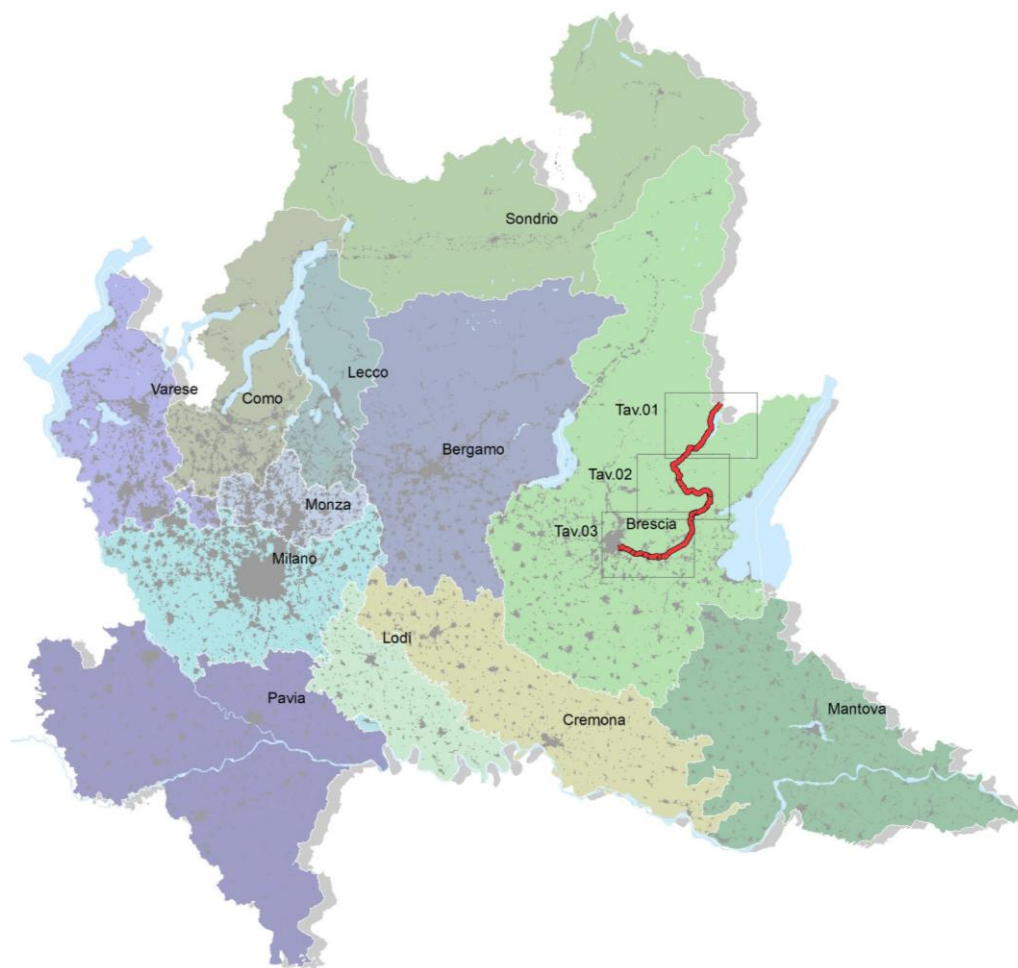
RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Sorgente Funtani	Vobarno	Comune di Vobarno	Riserva Naturale Orientata di elevato valore naturalistico grazie al ritrovamento di diverse specie di molluschi acquatici rari e in alcuni casi endemici di notevole valenza biogeografica ed ecologica. Ogni microambiente è occupato da specie con caratteristiche specifiche; alcune vivono infatti nella corrente, altre necessitano di acque calme. Quasi tutte non sopportano variazioni cospicue di temperatura, preferendo comunque quelle basse. La sopravvivenza di questi animali è dunque legata a delicati equilibri ecologici, per garantire i quali è necessario salvaguardare il tutto il bacino imbrifero a monte della sorgente da qualsiasi forma di inquinamento.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	DOVE/LOCALITÀ	ENTE GESTORE
Parco delle Colline di Brescia	Bovezzo, Brescia, Collebeato, Cellatica, Rodengo Saiano	Convenzione per la gestione associata tra i Comuni interessati

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Sorgente Funtani ZSC	Vobarno
Val Caffaro ZPS	Bagolino

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO		
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ	INFORMAZIONI
Ponte Vecchio	Vobarno	Costruito in pietra verso la fine del Cinquecento, lungo il corso del fiume Chiese, nel cuore dell'abitato di Vobarno.
Rocca di Sabbio Chiese	Sabbio Chiese	Esempio di sistema difensivo edificato nel corso dei secoli e rimodernata perdendo la sua importanza militare. È presente un museo etnografico
Ex Centrale Elettrica	Barghe	Polo di attività culturali, di formazione e di servizi
Rocca di Nozza	Vestone	Edificata presumibilmente verso la fine del primo millennio sopra una formazione rocciosa che crea una strettoia strategica nel passaggio verso sud

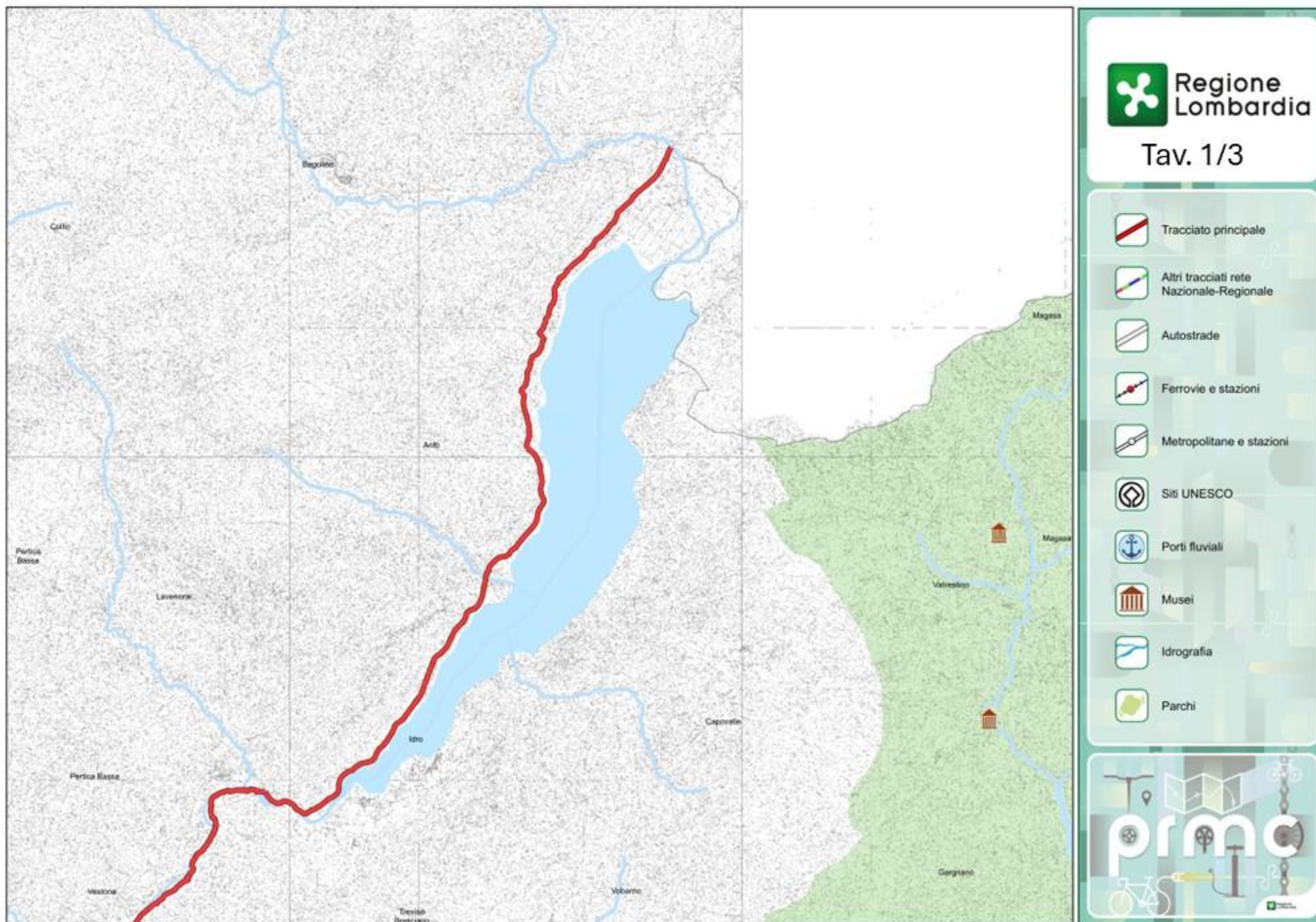
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Brescia	Civici Musei di Arte e Storia	Capitolium
		Pinacoteca Tosio Martinengo
		Museo del Risorgimento
		Santa Giulia - Museo della Città
		Museo delle Armi 'Luigi Marzoli'
	Museo Civico di Scienze Naturali	Raccolta Museale Storia Naturale e scienze naturali
		Specola Astronomica Cidnea
	Museo Giovanni Piamarta	Casa – Museo
Rezzato	PINAC - Pinacoteca Internazionale dell'età evolutiva Aldo Cibaldi	Chiesa Disciplina
Gavardo	Museo Archeologico della Valle Sabbia	Museo di Archeologia
Ceto	Museo Didattico della Riserva Naturale e incisioni rupestri Ceto, Cimbergo E Paspardo	Museo all'aperto di Archeologia
Sabbio Chiese	Museo Etnografico	Museo della civiltà contadina e dei mestieri, composta da collezioni e altri oggetti ceduti da privati.
Vestone	Museo del Lavoro	Esposizione di fotografie, cataloghi storici che contribuiscono alla conoscenza dell'economia del territorio e testimonianze del lavoro in valle.

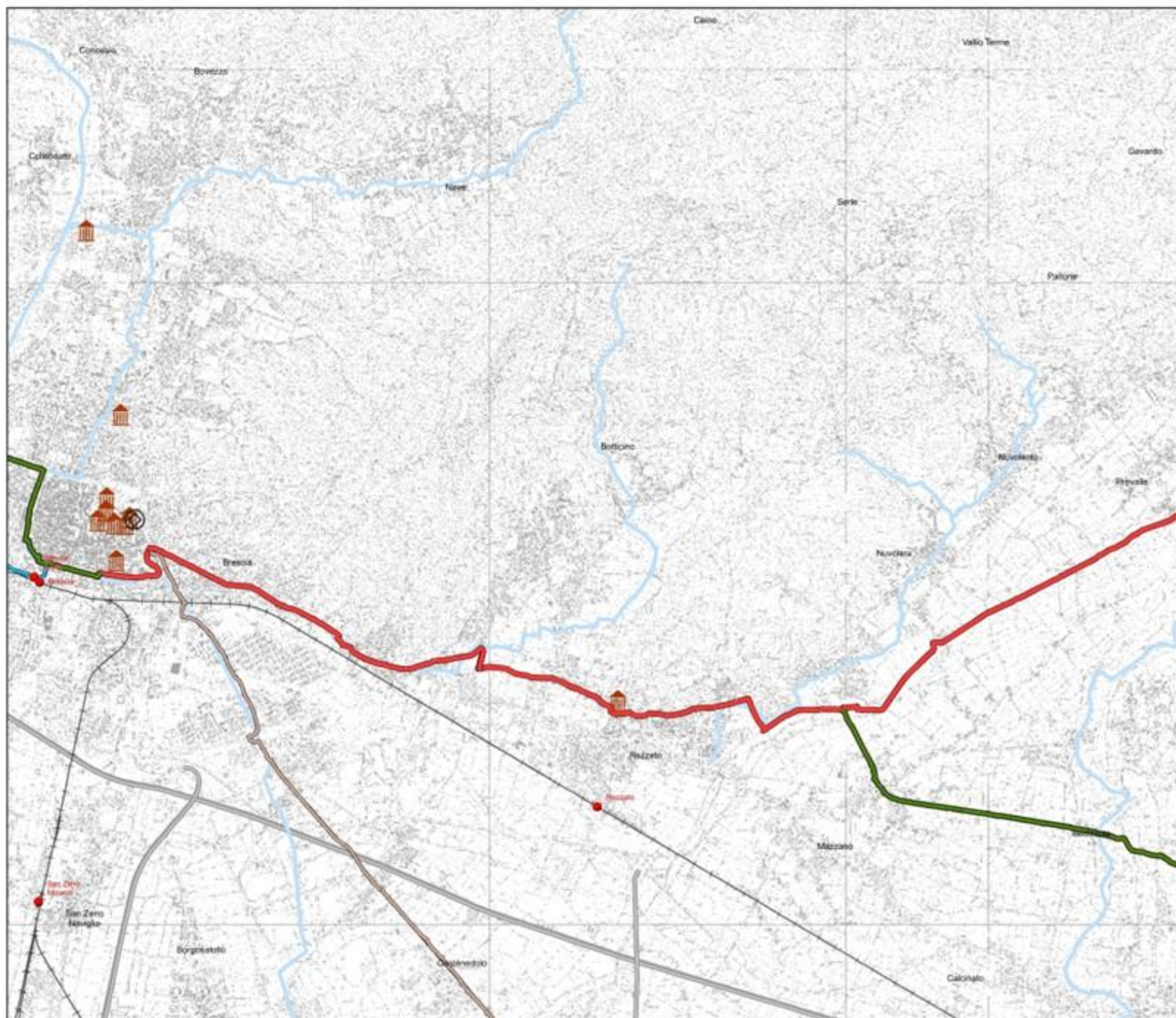


Percorso 22

Alpina Valsabbia

Corografia di inquadramento delle tavole





Regione
Lombardia

Tav. 3/3



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 23 **Brescia - Mantova**

LUNGHEZZA: 106 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Brescia, Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Brescia, Marcaria

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Brescia	PEDEMONTANA ALPINA	02
Brescia	BRESCIA - CREMONA	04
Brescia	ALPINA VAL SABBIA	22
Marcaria	RISAIE	10
Marcaria	OGLIO	12
Commissaggio, Mantova	TIRRENICA	17



Il percorso ha inizio nel comune di Brescia, già interessata dal passaggio dei percorsi ciclabili “Pedemontana Alpina” e “Alpina Val Sabbia”, con i quali si sovrappone nel primo tratto.

Da Brescia si dirige verso Sud/Est attraversando la città per arrivare a Montichiari, per poi proseguire alternando ancora la campagna del bresciano con le cittadine di medie dimensioni tipiche della zona, come appunto Montichiari e Carpenedolo.

In località Lame, frazione di Carpenedolo, il percorso supera il confine della provincia di Brescia per entrare in provincia di Mantova, dirigendosi verso Sud lambendo il comune di Castel Goffredo e avvicinandosi al fiume Oglio nei pressi di Mosio, frazione di Acqua negre sul Chiese compresa nel confine del Parco dell’Oglio. Da qui il percorso prosegue parallelo all’Oglio fino a Marcaria, provincia di Mantova, dove attraversa il fiume Oglio tramite il ponte stradale della sp 78, e incontra il percorso delle Risaie, il percorso Oglio e, a partire da Bocca Chiavica (frazione di Commessaggio) il percorso Tirrenica, arrivando in questo modo fino a Mantova entrando da Sud Ovest.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
02	Pedemontana Alpina	Brescia	Brescia
04	Brescia - Cremona		
22	Alpina Val Sabbia		
10	Risaie	Marcaria	Mantova
12	Oglio		
17	Tirrenica		


**PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO
FERROVIARIO**

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Brescia	AV Venezia-Milano-Torino	Pedemontana Alpina Brescia-Cremona Ciclovía Alpina Valsabbia
	RE3 Brescia - Iseo - Edolo	
	R3 Brescia – Iseo - Breno	
	S31 Brescia - Iseo	
	RE6 Verona – Brescia – Milano	
	R4 Brescia – Treviglio - Milano	
	R1 Bergamo - Brescia	
	R5 Brescia-Cremona	
	R Brescia - Verona	
Marcaria	R8 Brescia – Parma	Oglio
	RE_11 Mantova – Cremona – Codogno - Milano	
	R40 Cremona - Mantova	


SITI UNESCO

SITI	COMUNI/PROVINCE INTERESSATE
Centri di potere e culto dell'Italia Longobarda	Brescia


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco dell'Oglio Sud	Ente del Parco dell'Oglio Sud	
Parco del Mincio	Ente del Parco del Mincio	

RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Torbiere di Marcaria	Marcaria	Consorzio di gestione del Parco dell'Oglio Sud	Zona palustre distinta in diversi bacini, derivanti dall'attività di estrazione della torba. Per oltre i due terzi è ricoperta da vegetazione a canneto con dei piccoli appezzamenti a cariceto. Nei piccoli stagni dell'area recentemente rimboschita si sono sviluppate due piante acquatiche di particolare interesse che hanno assunto una notevole importanza ornitologica per l'insediamento di una garzaia. I canneti e le comunità vegetali lungo i bordi del fiume offrono condizioni ambientali ideali per la sosta, l'alimentazione e la produzione di numerose specie di uccelli acquatici, fra i quali una piccola anatra inclusa dall'Unione Europea fra le specie da tutelare. Sono infine presenti diversi mammiferi.

RISERVE NATURALI			
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE	INFORMAZIONI
Valli del Mincio	Rodigo, Porto Mantovano, Curtatone, Mantova	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	Comprende una delle più importanti ed estese zone umide del nord Italia. Il paesaggio delle Valli del Mincio è caratterizzato da estesi canneti e cariceti che incorniciano le sponde degli specchi d'acqua libera, in estate ricoperti da vegetazione galleggiante. La vegetazione rigogliosa attrae numerose specie di uccelli acquatici e terrestri e, dove il canneto lambisce l'acqua, molte specie si fermano per nidificare.
Vallazza	Borgo Virgilio, Mantova	Consorzio di gestione del Parco del Mincio	La riserva contiene un'ampia zona umida formata dalle acque del Mincio, quasi completamente coperta da una vegetazione galleggiante nella stagione estivo-autunnale, mentre sono presenti altre formazioni vegetazionali nelle zone palustri e di ripa, oltre al pioppeto presente ai lati del fiume. Al centro della Riserva, dove il restringimento della zona valliva è più evidente, è posto uno sbarramento che viene chiuso in coincidenza con le maggiori piene del Po così che la Riserva funzioni come cassa di espansione del Mincio.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE

Parco delle Colline di Brescia	Bovezzo, Brescia, Collebeato, Cellatica, Rodengo Saiano	Convenzione per la gestione associata tra i Comuni
Parco delle Cave Buffalora e San Paolo	Comune di Brescia	
Parco agricolo della Collina di Castenedolo	Castenedolo	Comune di Castenedolo
Parco San Colombano	Suzzara	Comune di Suzzara

 RETE NATURA 2000 SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Valli di Mosio ZSC	Acquanegra sul Chiese
Torbiere di Marcaria ZSC	Marcaria
Parco Regionale Oglio Sud ZPS	Acquanegra sul Chiese, Borgoforte, Bozzolo, Calvatone, Canneto sull'oglio, Commessaggio, Drizzona, Gazzuolo, Isola Dovarese, Marcaria, Ostiano, Pessina Cremonese, Piadena, San Martino sull'argine, Suzzara, Viadana, Volongo
Lanca Cascina S. Alberto ZSC	Marcaria
Bosco Foce Oglio ZSC	Marcaria
Viadana, Portiolo, San Benedetto Po e Ostiglia ZPS	Bagnolo San Vito, Borgoforte, Casalmaggiore, Dosolo, Motteggiana, Ostiglia, Pieve Di Coriano, Pomponesco, Quingentole, Revere, San Benedetto Po, Serravalle A Po, Suzzara, Viadana
Valli del Mincio ZPS	Curtatone, Mantova, Porto Mantovano, Rodigo

ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Museo d'arte Prof. Adriano Graziotti	Carpenedolo

 ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO E NATURALISTICO	
Pinacoteca Pasinetti	Montichiari
Museo PAST Montichiari Palazzo dell'Archeologia e della Storia del Territorio	
Chiesa Prepositurale di Sant'Erasmo	Castel Goffredo

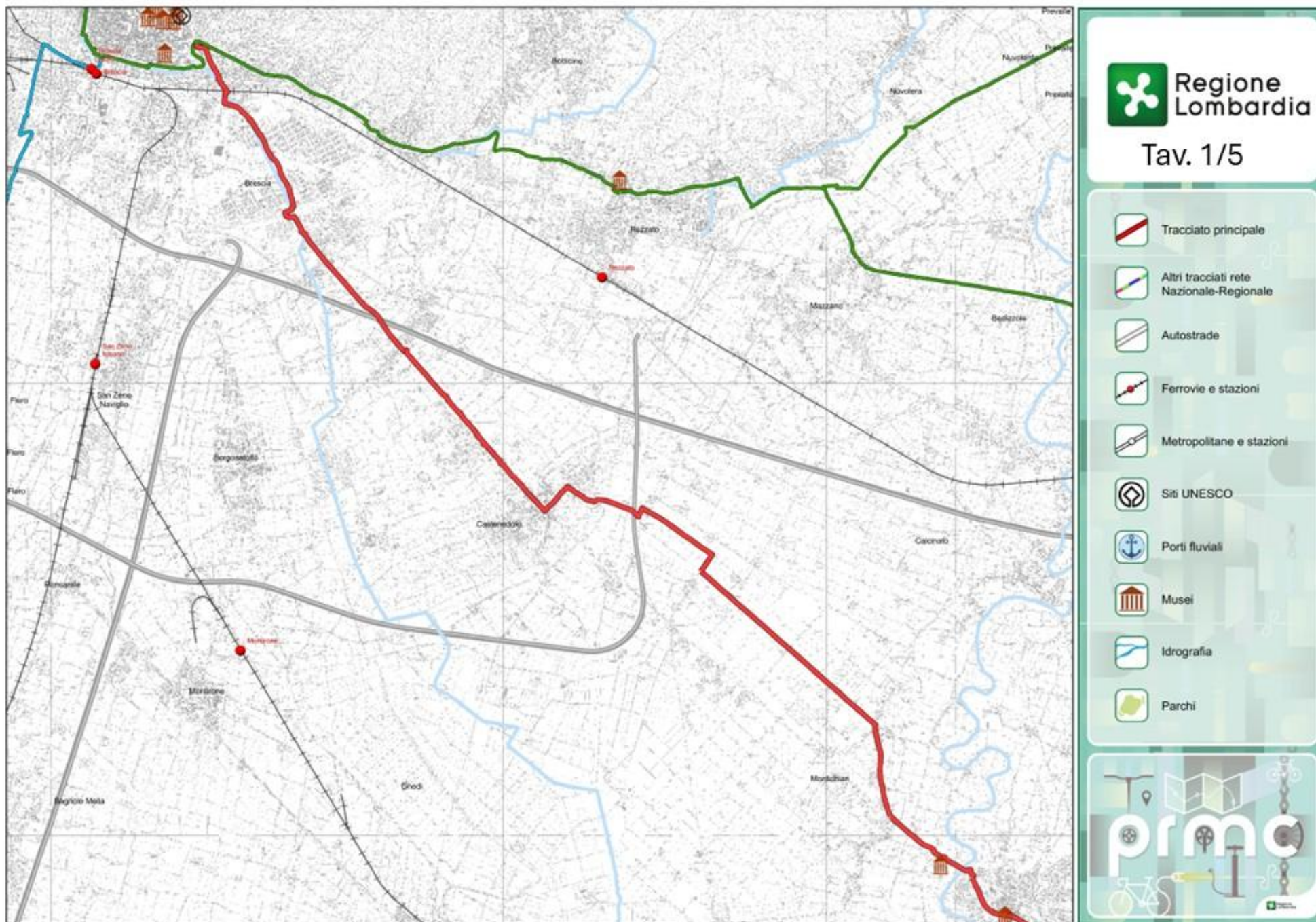
 SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Brescia	Museo Giovanni Piamarta	Casa Museo
	Civici Musei di Arte e Storia	Pinacoteca Tosio Martinengo
		Capitolium
		Museo del Risorgimento
		Museo delle Armi 'Luigi Marzoli'
		Santa Giulia - Museo della Città
Montichiari	Museo Civico di Scienze Naturali	Specola Astronomica Cidnea
	Museo Luigi e Piero Lechi	Museo d'Arte
	Museo Demologico Giacomo Bergomi	Raccolta Museale Etnografica e Antropologica
Castel Goffredo	MAST Castel Goffredo	Museo Territoriale

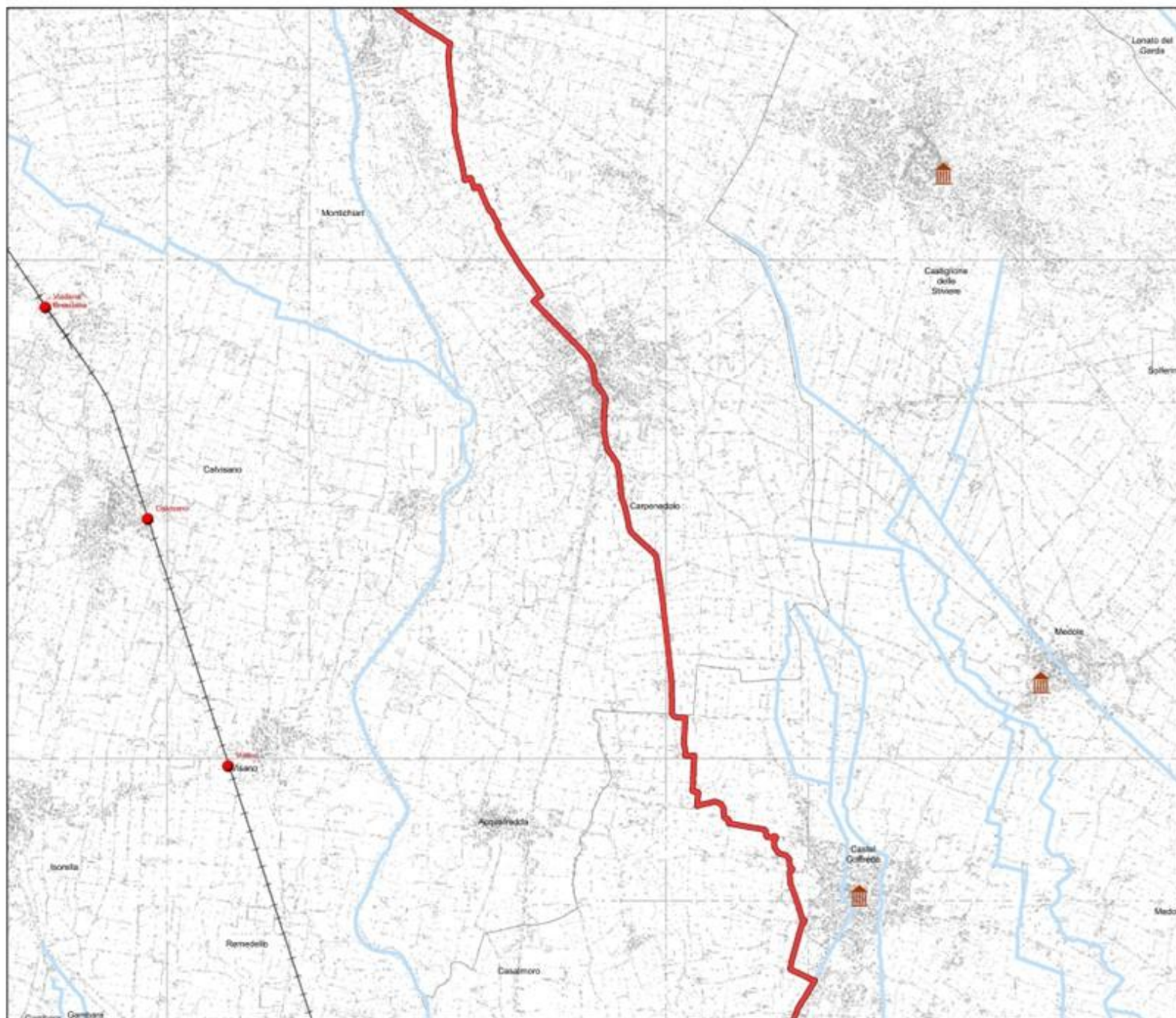


Percorso 23

Brescia - Mantova

Corografia di inquadramento delle tavole





Regione
Lombardia

Tav. 2/5



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

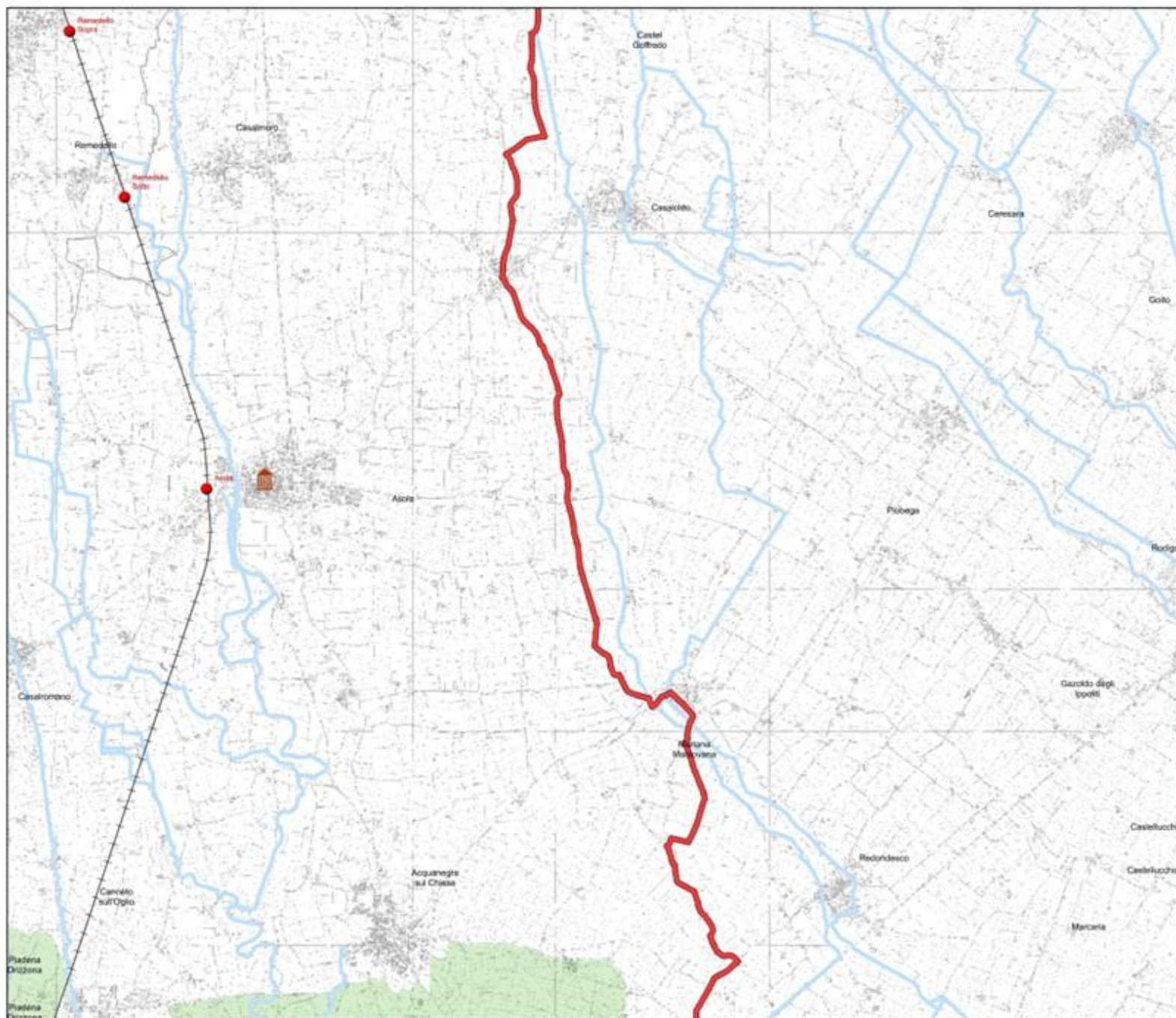


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 3/5



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

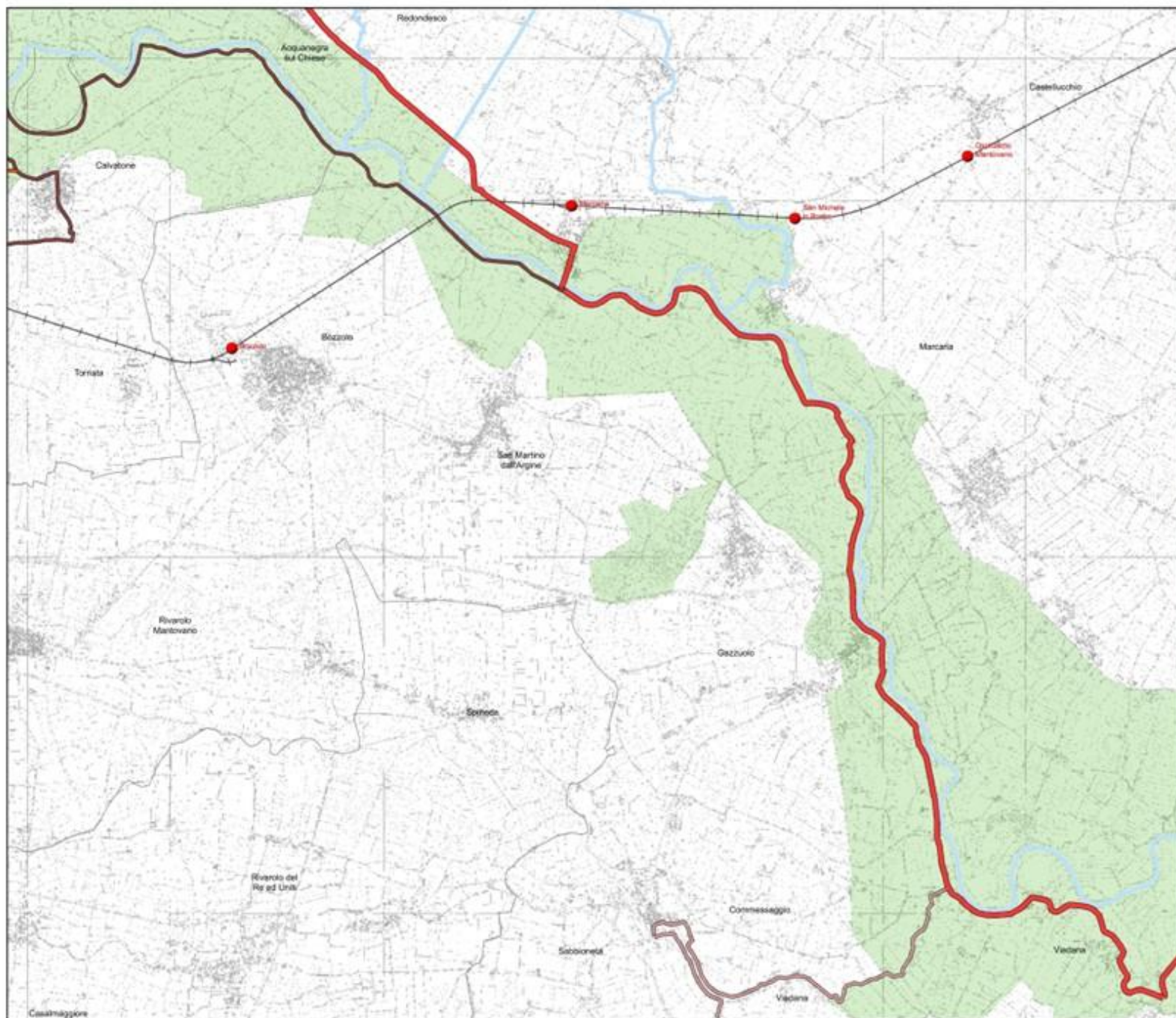


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 4/5



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei

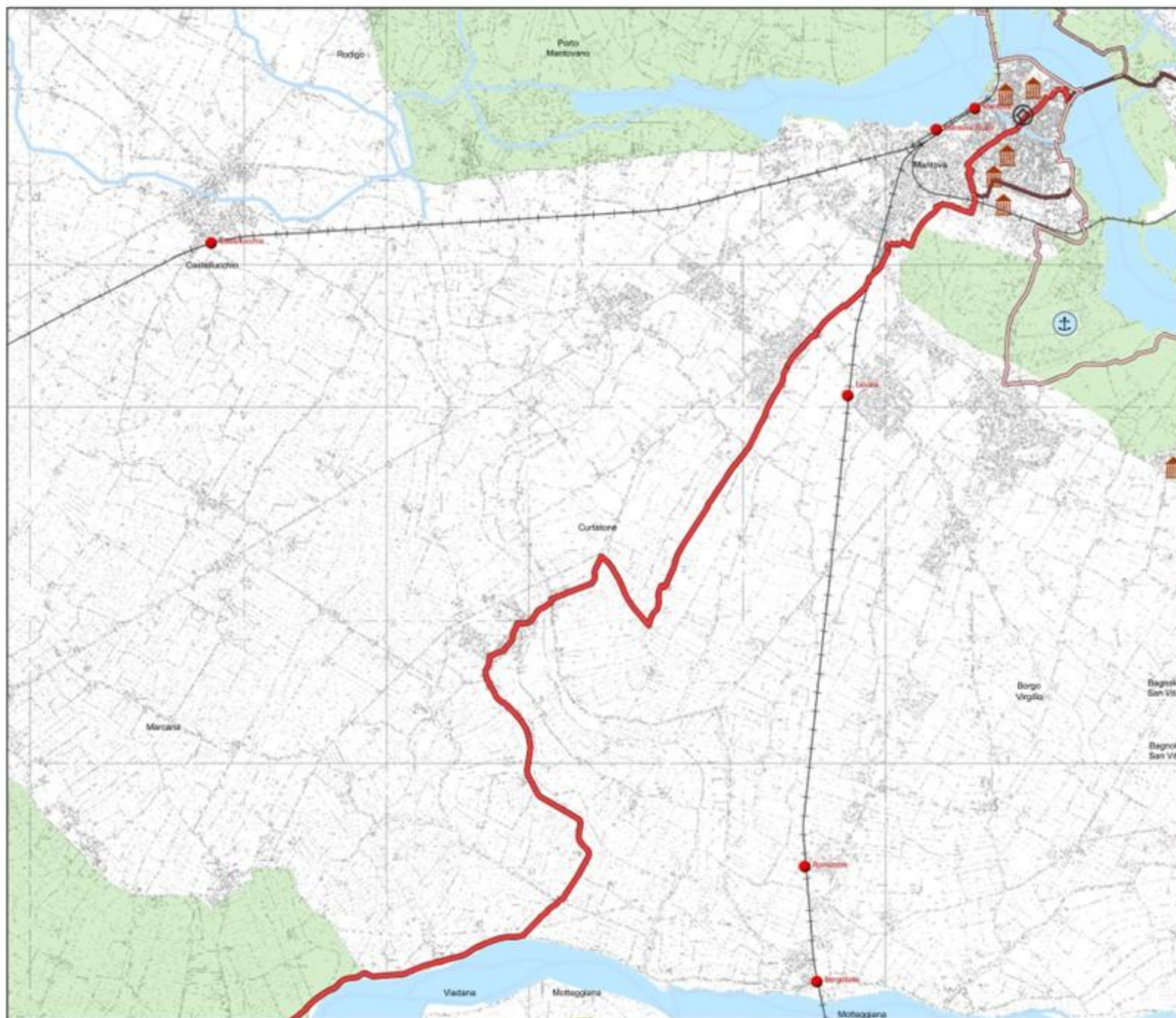


Idrografia



Parchi





Regione
Lombardia

Tav. 5/5



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Museli



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 24 **Treviso - Ostiglia**

LUNGHEZZA: 10 km

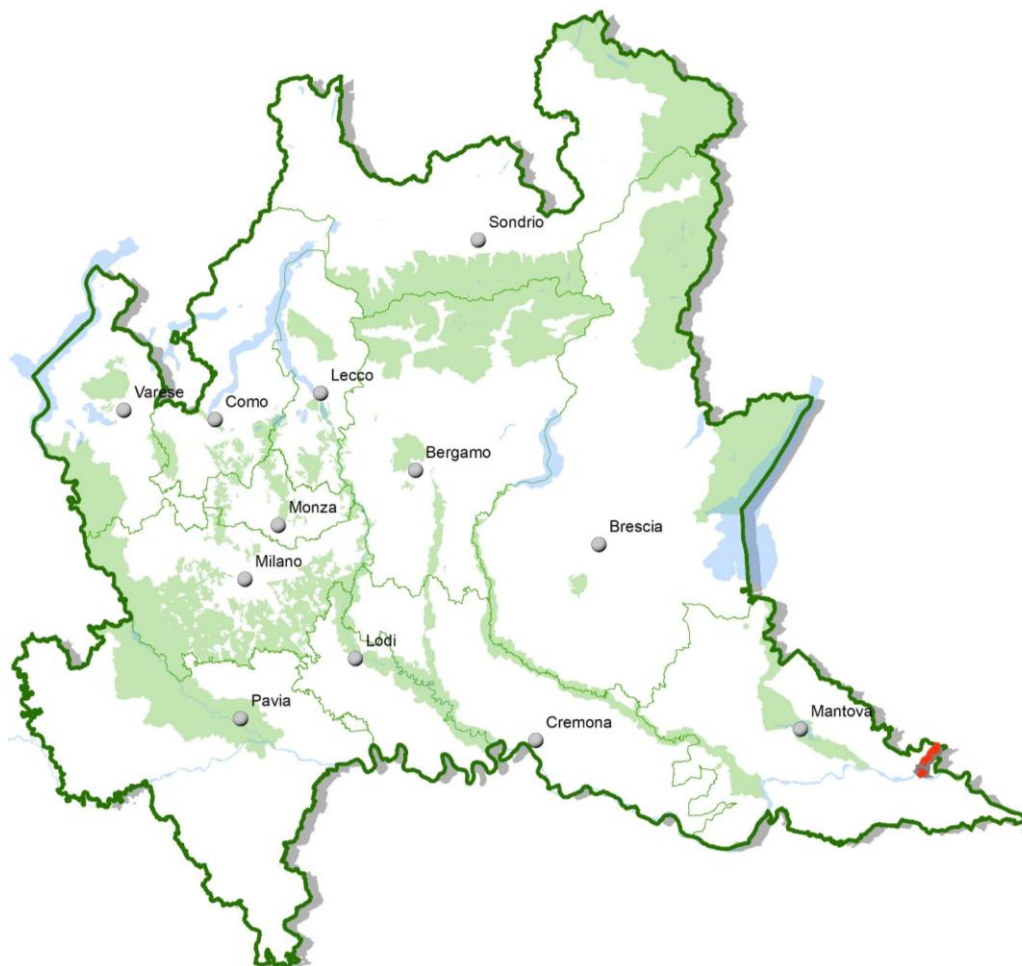
TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Mantova

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Ostiglia

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Borgo Mantovano	VENTO	08



Il tratto della parte Lombarda ha inizio nel comune di Ostiglia, a partire dal quale, andando verso Sud, si dirige verso il Po per consentire il collegamento con la ciclovia VenTo (il passaggio sul ponte è al momento possibile con le bici a mano), approdando così a Revere, frazione di Borgo Mantovano.

In direzione Nord-Est attraversa la campagna del mantovano incontrando il canale Tartaro Canalbianco - Po di Levante, utilizzando un ponte stradale esistente, e arriva al confine con la Regione Veneto, in corrispondenza del canale Fissero Tartaro, punto dal quale il percorso entra nelle competenze della Regione Veneto.

Il tracciato complessivo, che interessa il sedime dell'ex linea ferroviaria Ostiglia-Treviso, ha una lunghezza di circa 165 km e mette in collegamento i sistemi ciclabili di Regione Lombardia e Regione Veneto. Nel territorio della Regione Veneto l'opera è in fase di esecuzione. La realizzazione del lotto lombardo è oggetto di Accordi di collaborazione tra Regione Lombardia e Comune di Ostiglia.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
08	VenTo	Borgo Mantovano	Mantova


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Ostiglia	R Verona - Bologna	Ciclovia Turistica Nazionale VenTo


RISERVE NATURALI

NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
Isola Boschina	ERSAF	Ostiglia	La riserva, posta nell'alveo del Po tra Ostiglia e Revere, fu costituita per tutelare i lembi di bosco presenti al suo interno

RISERVE NATURALI

minacciati dalla progressiva espansione della pioppicoltura. Ha un grande significato ecologico, in quanto nucleo residuale della tipica vegetazione planiziaria padana, oggi quasi scomparsa. La fauna è prevalentemente costituita da uccelli di ambiente forestale e fluviale, che usano l'area come sito di nidificazione. Pochi sono i mammiferi, tra cui il riccio, la lepre, la volpe, la faina e la donnola.


PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)

PARCHI	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco locale d'interesse sovracomunale, in area golenale, lungo un tratto di sponda del Po	Ostiglia, Sustinente, Serravalle a Po e Pieve di Coriano	Temporaneamente identificato con l'Ente capofila, comune di Ostiglia,


RETE NATURA 2000

SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)

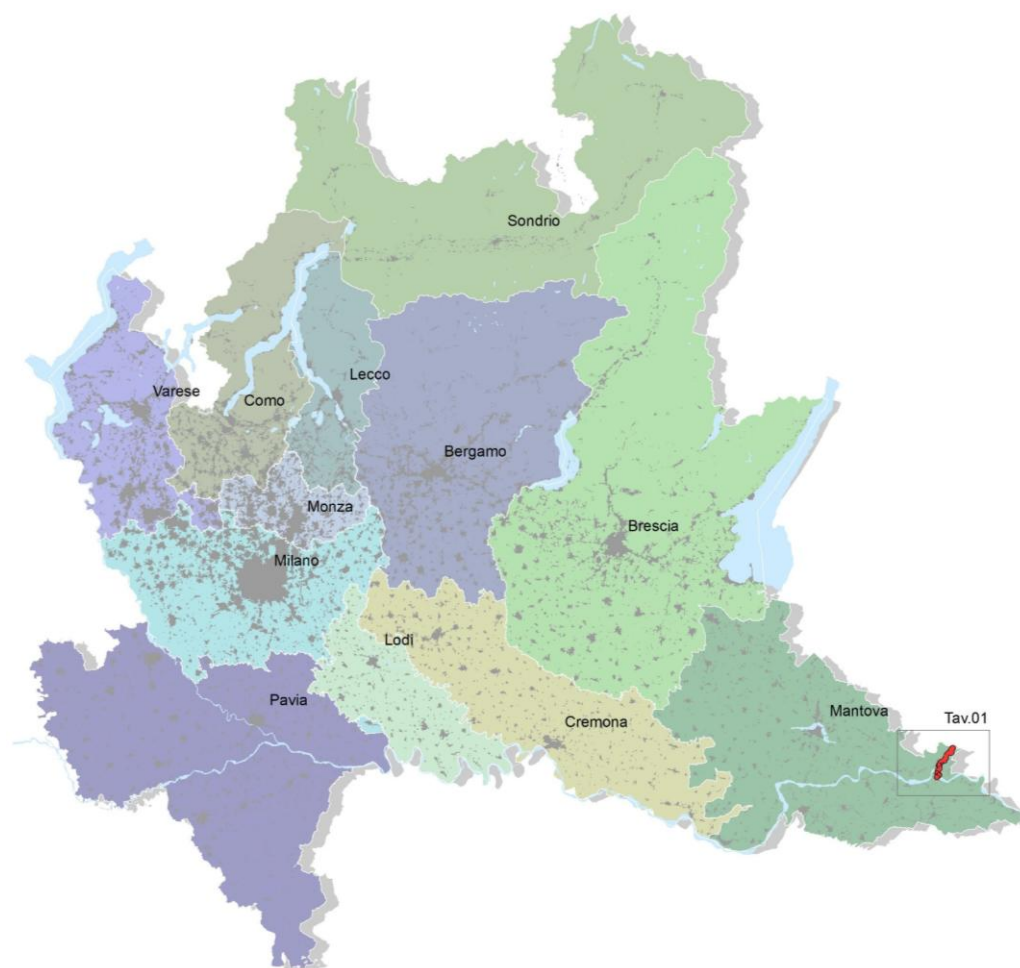
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Isola Boschina ZPS/ZSC	Ostiglia, Revere
Viadana, Portiolo San Benedetto Po e Ostiglia ZPS	Bagnolo San Vito, Borgoforte, Casalmaggiore, Dosolo, Motteggiana, Ostiglia, Pieve di Coriano, Pomponesco, Quingentole, Revere, San Benedetto Po, Serravalle a Po, Suzzara, Viadana


ULTERIORI LUOGHI DI INTERESSE CULTURALE STORICO e NATURALISTICO

ELEMENTI DI INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ
Biblioteca del Gruppo archeologico ostigliese	Ostiglia
Museo della Farmacopea	


SISTEMA MUSEALE

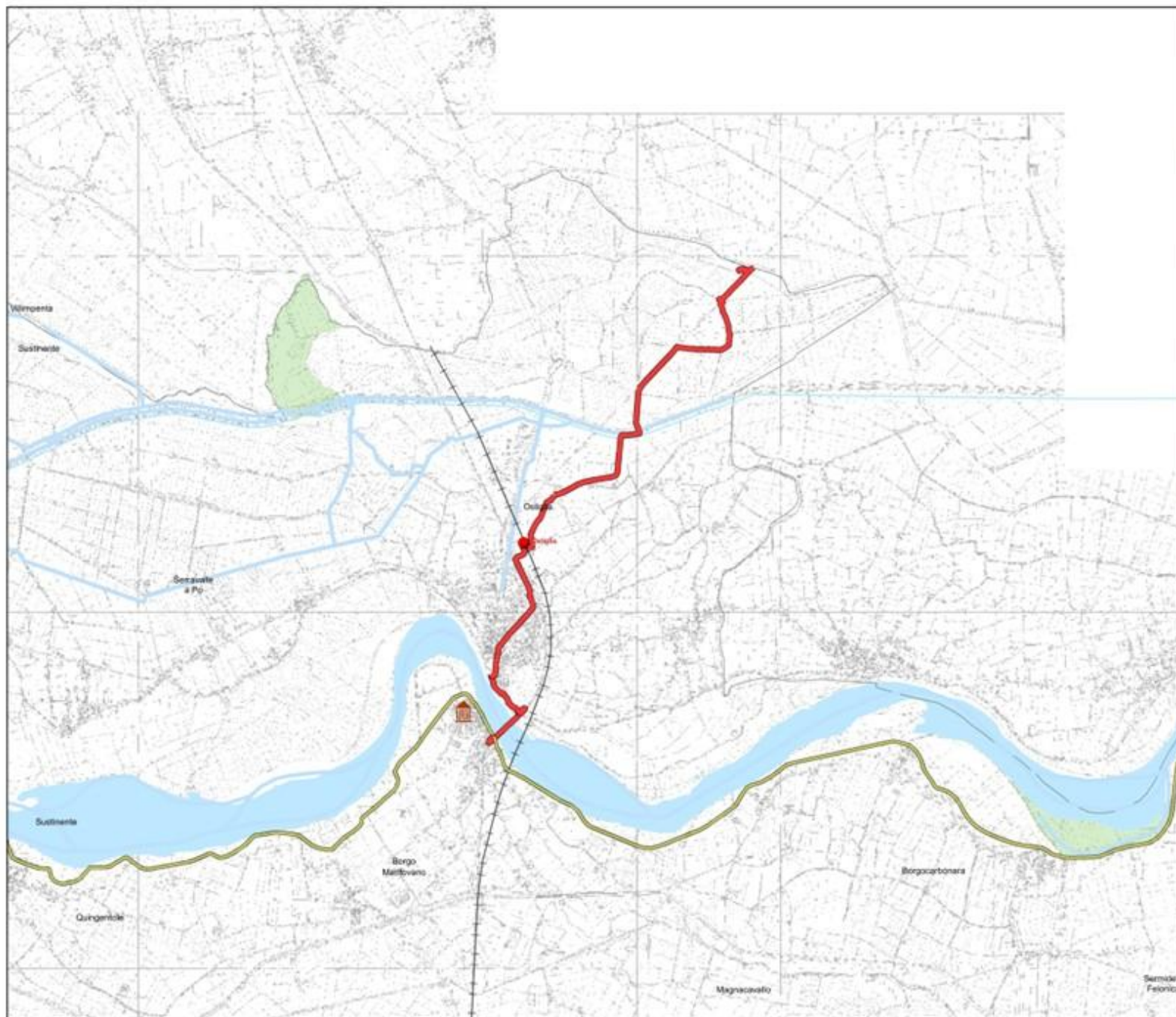
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Revere	Museo del Po	Museo territoriale



Percorso 24

Treviso – Ostiglia

Corografia di inquadramento delle tavole



Regione
Lombardia

Tav. 1/1



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi



Scheda Percorso 25 **Lomellina (Pavia - Aosta)**

LUNGHEZZA: 70 km

TERRITORI PROVINCIALI ATTRAVERSATI: Pavia

COLLEGAMENTI CON IL TRASPORTO COLLETTIVO:

- **Stazioni ferroviarie:** Pavia, Mortara

CONNESSIONI DIRETTE CON ALTRI PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

Comune	PERCORSO	n° scheda
Zerbolò	TICINO	01
Pavia	VIA DEI PELLEGRINI	05
Pavia	VENTO	08
Mortara	RISAIE	10
Pavia	VIA DEL MARE VIA DEL SALE	13



Il percorso, che è parte della Via Francigena Pavia - Aosta, ha inizio a Pavia, dove approda la parte Lombarda della ciclovía VenTo che si sviluppa lungo il Po e che attraversa la città per dirigersi in direzione Nord verso la darsena di Milano.

Sempre a Pavia il percorso intercetta il percorso “Via del Mare Via del Sale” e si sovrappone al percorso Ticino, che ha in Pavia uno dei capisaldi, fino a raggiungere il comune di Zerbolò.

Proseguendo in direzione Nord/Ovest attraversa la pianura pavese per raggiungere la Lomellina, passando per i comuni di Garlasco, Tromello e Remondò fino ad arrivare a Mortara. Nel comune di Mortara incontra il percorso Risaie, al quale si sovrappone fino ad approdare al confine con la regione Piemonte, dove termina il tratto di competenza della Lombardia ed ha inizio il tratto piemontese che conduce fino al confine con la Val d'Aosta.


CONNESSIONI CON PERCORSI DELLA RETE NAZIONALE-REGIONALE

SCHEDA	PERCORSO	NEL COMUNE DI	PROVINCIA
01	Ticino	Zerbolò	Pavia
05	Via dei pellegrini	Pavia	
08	VenTo	Pavia	
10	Risaie	Mortara	
13	Via del Mare via del Sale	Pavia	


PRINCIPALI PUNTI DI ACCESSIBILITÀ CON IL SERVIZIO FERROVIARIO

STAZIONE FERROVIARIA	RETE LINEE 2026	CONNESSIONI CON PERCORSI RETE N.-R.
Pavia	R33 Pavia - Voghera	Ticino
	R35 Pavia – Torre Beretti - Alessandria	Via dei Pellegrini
	R36 Pavia – Mortara - Vercelli	Ciclovía Turistica Nazionale VenTo
	R37 Pavia – Codogno	Via del Mare - Via del Sale
	RE13 Asti/Novi Ligure - Pavia - Milano	

Mortara	RV Genova-Milano	Via delle Risaie
	S13 Pavia - Milano Passante - Garbagnate Milanese	
	R34 Stradella - Pavia - Milano	
	R Mortara – Casale M.	
	R36 Pavia – Vercelli	
	R31 Alessandria - Mortara - Milano	
	R25 Mortara - Novara	


PARCHI REGIONALI e NATURALI

PARCHI REGIONALI (art. 16.L. R. 86/83)	ENTE GESTORE	PARCHI NATURALI (art. 16.ter L. R. 86/83)
Parco Lombardo Valle del Ticino Riserva della Biosfera	Consorzio di gestione del Parco Lombardo della Valle del Ticino	Parco Naturale Valle del Ticino Riserva della Biosfera


RISERVE NATURALI

NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
Bosco Siro Negri	Università di Pavia Dipartimento di Ecologia del Territorio e degli Ambienti Terrestri	Zerbolò, Torre d'Isola	La riserva naturale è di competenza statale, e come tale è amministrata da un Ente Statale. È situata sulla sponda destra del fiume Ticino, e si trova all'interno della più ampia ZPS (già Sito di Importanza Comunitaria) “Bosco Siro Negri e Moriano”. Insieme alle altre foreste planiziali della Valle del Ticino rappresenta uno dei rari esempi di vegetazione forestale della Pianura padana,

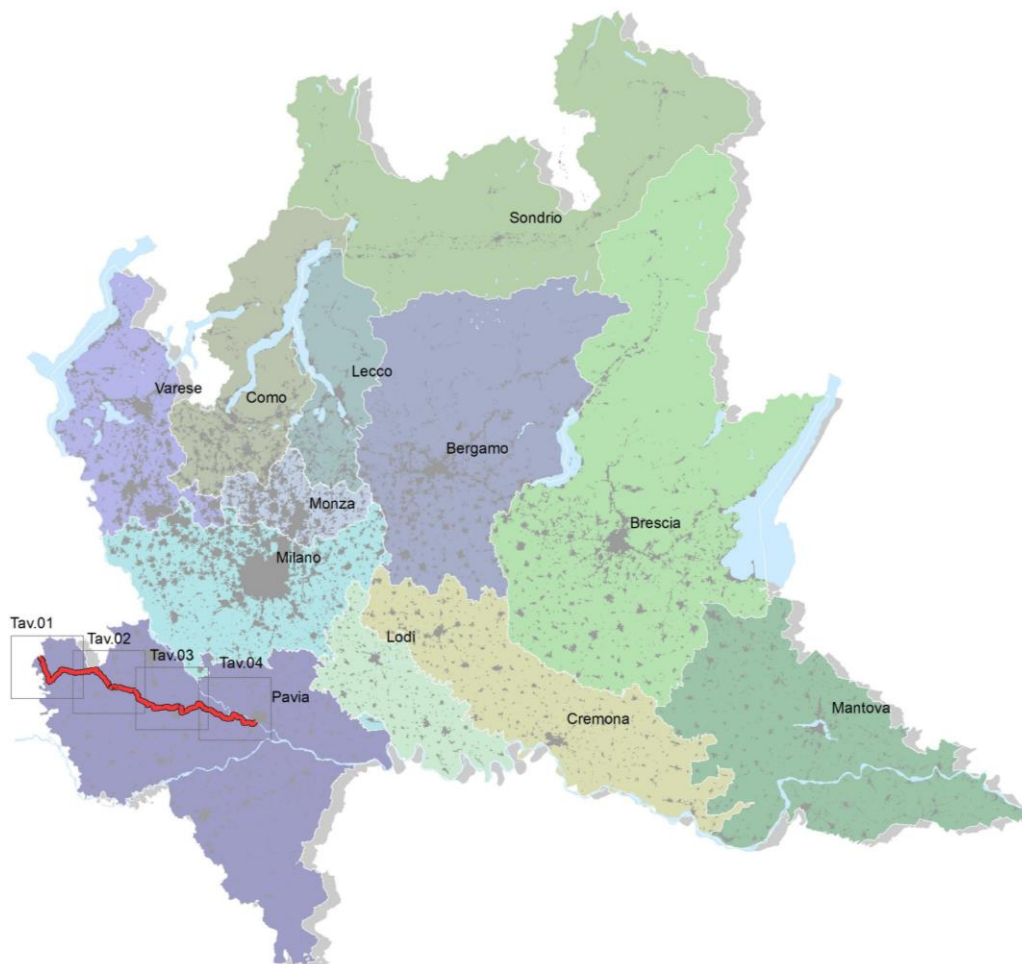
RISERVE NATURALI			
NOME	ENTE GESTORE	COMUNI INTERESSATI	INFORMAZIONI
			fedele testimonianza di un antichissimo retaggio botanico naturalistico con caratteristiche di buona naturalità. Anche la fauna è particolarmente ricca e interessante, compresa la fauna <i>saproxilica</i>, costituita da specie invertebrate ed in particolare dagli insetti <i>saproxilici</i>, legati almeno in uno stadio del proprio ciclo vitale, al legno deperiente o morto di alberi senescenti.

PARCHI LOCALI DI INTERESSE SOVRACOMUNALE (P.L.I.S.)		
NOME	COMUNI INTERESSATI	ENTE GESTORE
Parco Valpometto	Robbio	Comune di Robbio

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
DENOMINAZIONE	COMUNI INTERESSATI
Boschi del Ticino ZPS	Abbiategrosso, Bereguardo, Bernate Ticino, Besate, Boffalora, Borgo San Siro, Carbonara Al Ticino, Cassolnovo, Castano Primo, Cuggiono, Gambolò, Garlasco, Golasecca, Gropello Cairoli, Linarolo, Lonate Pozzolo, Magenta, Mezzanino, Morimondo, Motta Visconti
Siti Riproduttivi di Acipenser SIC	Linarolo, Mezzanino, Pavia, San Martino Siccomario, Valle Salimbene

RETE NATURA 2000	
SIC (Siti di Interesse Comunitario) ZSC (Zone speciali di conservazione) ZPS (Zone di protezione speciale)	
Boschi Siro Negri e Moriano ZSC	Bereguardo, Carbonara Al Ticino, Torre D'isola, Zerbolò
Basso corso e sponde del Ticino ZSC	Abbiategrosso, Besate, Morimondo, Motta Visconti, Ozzero, Bereguardo, Borgo San Siro, Cassolnovo, Gambolò, Vigevano, Zerbolò
Boschi del Vignolo ZSC	Garlasco, Zerbolò
San Massimo ZSC	Garlasco, Gropello Cairoli, Zerbolò
Risaie della Lomellina ZPS	Breme, Candia Lomellina, Castello D'Agogna, Castelnovetto, Ceretto Lomellina, Cozzo, Frascarolo, Gambarana, Langosco, Lomello, Mede, Pieve Del Cairo, Rosasco, Santangelo Lomellina, Sartirana Lomellina, Semiana, Suardi, Torre Beretti E Castellaro, Valle Lomellina

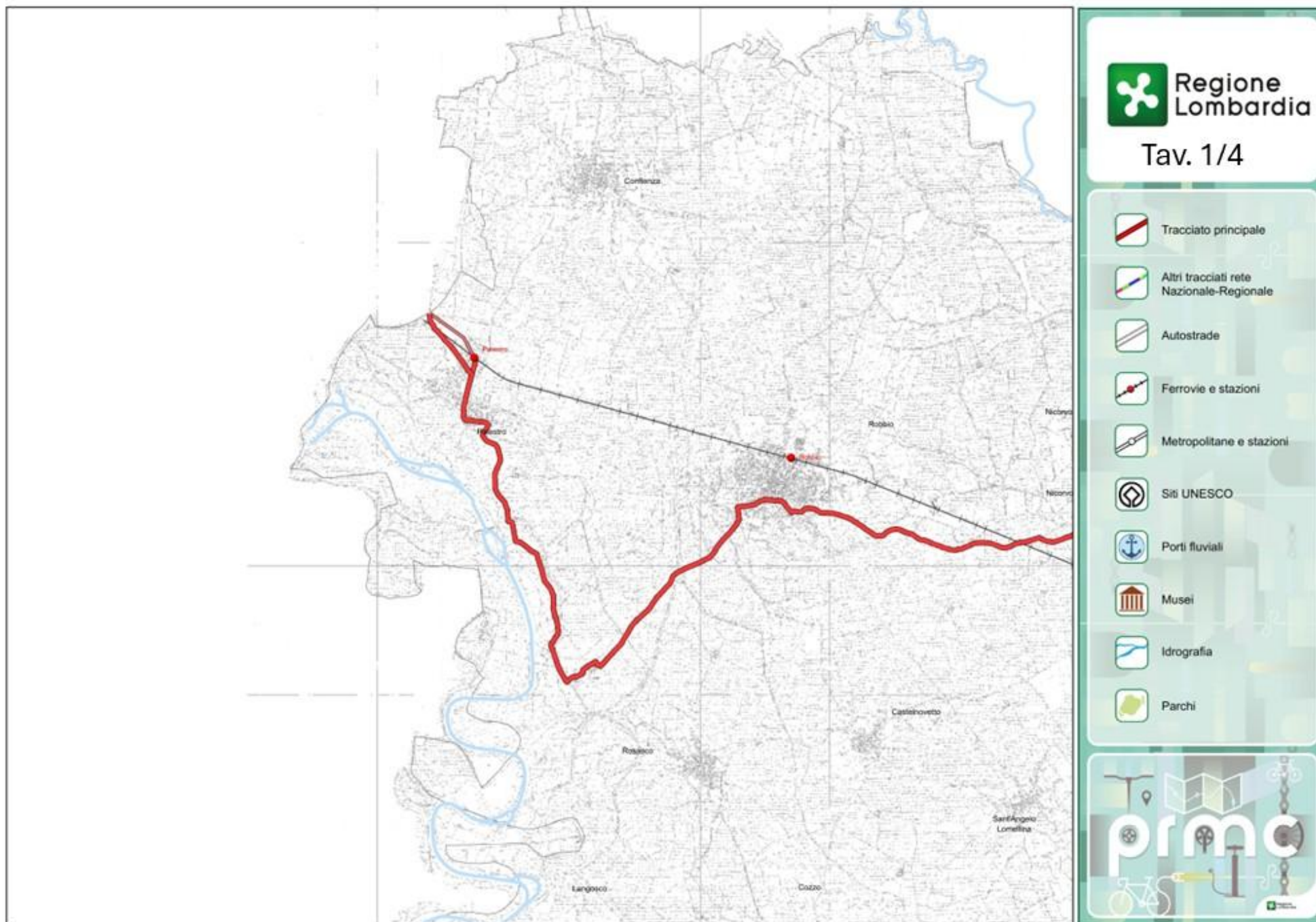
SISTEMA MUSEALE		
COMUNE	DENOMINAZIONE	SPECIFICA
Pavia	Sistema Museale di Ateneo	Sezione di storia naturale
		Sezione di archeologia
		Orto botanico
		Sezione di Mineralogia
		Museo della tecnica elettrica
		Museo di Fisica
		Museo di Chimica

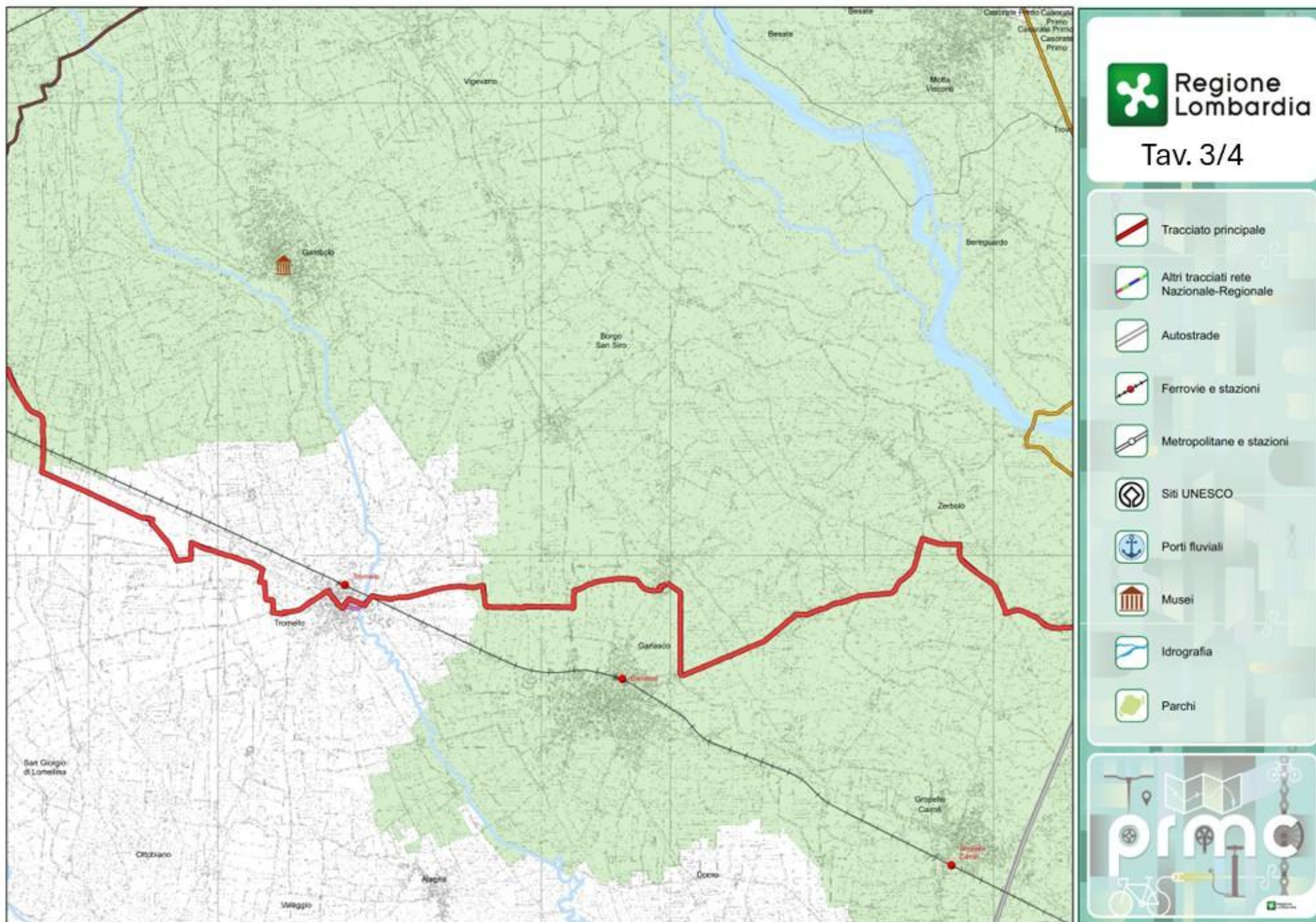


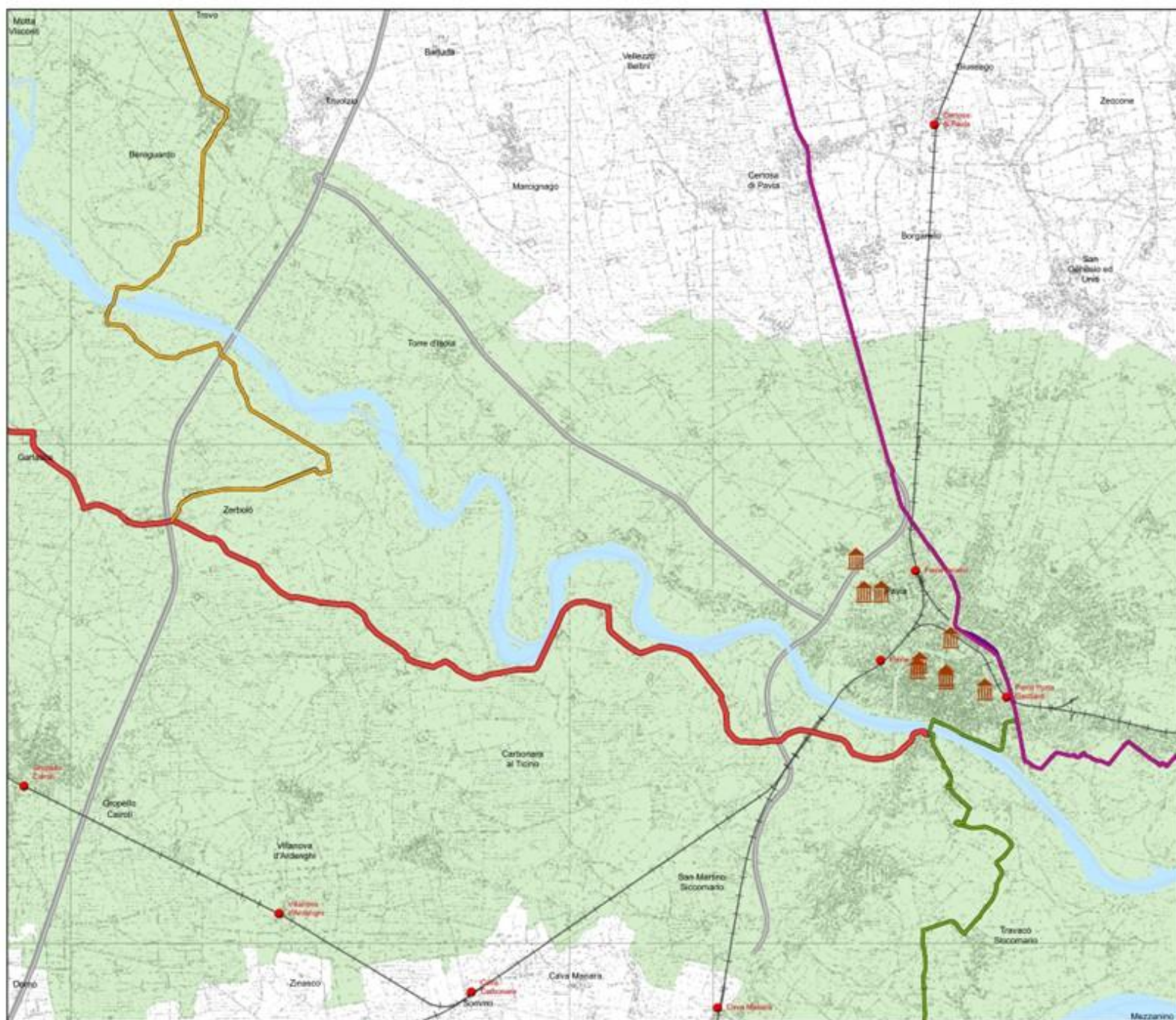
Percorso 25

Lomellina (Pavia – Aosta)

Corografia di inquadramento delle tavole







Regione
Lombardia

Tav. 4/4



Tracciato principale



Altri tracciati rete
Nazionale-Regionale



Autostrade



Ferrovie e stazioni



Metropolitane e stazioni



Siti UNESCO



Porti fluviali



Musei



Idrografia



Parchi

