

Ente Mittente	PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA
Tipologia	Catalogo Documenti/DELIBERE DI CONSIGLIO
Oggetto	PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PSMC). AGGIORNAMENTO. APPROVAZIONE. (I.E.) (DELIBERE/2025/31/14-10-2025)
N.Reg	2660/2025
In Pubblicazione	dal 28-10-2025 al 12-11-2025

**Oggetto: PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PSMC).
AGGIORNAMENTO. APPROVAZIONE. (I.E.)**

Deliberazione del Consiglio Provinciale
14-10-2025 n. 31

Nell'anno **duemilaventicinque**, il giorno **quattordici** del mese di **Ottobre**, alle ore **15:17**, nella sede istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza, si è riunito il Consiglio provinciale, in modalità mista, convocato nei modi di legge, composto dai seguenti Signori:

Componente	Pres/Ass	Componente	Pres/Ass
SANTAMBROGIO LUCA	P	MONGUZZI CONCETTINA	P
AZZARELLO GIUSEPPE	P	REBOSIO CLAUDIO	P
BERNASCONI PAOLA	P	ROMANÒ MARINA	P
CASATI ANTONELLA	P	ROSSI ALBERTO	P
CIRILLO FRANCESCO	P	ROSSINI ALESSANDRO	P
DI PAOLO VINCENZO ALESSANDRO	A	SANTORO MICHELE	P
FACCIUTO FRANCESCO	P	SIRONI SIMONE	P
GAROFALO GIORGIO	A	VIGANO' ELISABETTA	P
LONGO MASSIMILIANO LUCIO	P		

Risultano presenti all'appello nominale n. 14 Consiglieri ed il Presidente della Provincia di Monza e della Brianza, assenti n. 2 Consiglieri provinciali.

Partecipa alla seduta il SEGRETARIO GENERALE DOTT. SANDRO DE MARTINO.

Il SIGNOR **LUCA SANTAMBROGIO** nella sua qualità di PRESIDENTE, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta e la discussione del punto all'ordine dei lavori, chiamando all'ufficio di scrutatore i Signori: CASATI ANTONELLA - CIRILLO FRANCESCO - FACCIUTO FRANCESCO

Tutto ciò premesso, si sottopone all'approvazione del Consiglio provinciale la seguente **proposta di deliberazione**:

Il Presidente illustra al Consiglio provinciale la seguente proposta di deliberazione:

1. CARATTERISTICHE PRINCIPALI - PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO - MOTIVAZIONE

La Legge della Regione Lombardia 30 aprile 2009, n. 7, all'art. 3 prevede che le Province redigono "Piani Strategici per la Mobilità Ciclistica" (PSMC), tenuto conto del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC). I piani provinciali programmano gli interventi a livello

sovracomunale e sono approvati secondo la normativa vigente in materia.

In accordo con quanto previsto dall'art. 6 della legge 11 gennaio 2018, n. 2 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", gli Enti locali, predispongono e adottano i piani urbani della mobilità ciclistica, denominati "Biciplan", quali piani di settore dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS), disciplinati dal DM 397/2017, così come modificato dal DM 396/2019.

La Provincia di Monza e Brianza con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 23 del 4 luglio 2023, ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) il quale delinea, fra le possibili azioni attuative delle politiche in materia di sviluppo della mobilità sostenibile, le seguenti:

- A1.CIC – itinerari della rete portante della ciclabilità;
- A2.CIC – mappatura dello stato di fatto e delle progettualità della rete ciclabile.

In coerenza con il PUMS, quale strumento di pianificazione generale delle politiche in materia di sviluppo della mobilità sostenibile, tenendo conto delle dinamiche evolutive del contesto territoriale di riferimento, con Determinazione Dirigenziale n. 500 del 4 marzo 2024, è stato dato avvio all'aggiornamento del PSMC vigente, con contestuale presa d'atto dell'avvenuto assolvimento, nell'ambito dell'approvazione del PUMS, della Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Le informazioni relative al patrimonio di piste e corsie ciclabili esistenti sul territorio sono state ricostruite, in modalità interattiva, mediante uno specifico applicativo software WebGIS¹ denominato *"insieme verso il nuovo PSMC"*, sviluppato dal Servizio Infrastrutture e Trasporti della Provincia d'intesa con il SIT, strumento informativo, utilizzabile da tutti gli enti territoriali, mediante il quale la Provincia intende condividere anche il quadro progettuale dell'aggiornamento al PSMC.

Con Decreto Deliberativo del Presidente n. 148 del 31 ottobre 2024, è stato adottato il "documento di indirizzo" per l'aggiornamento al PSMC il quale delinea i principali elementi e requisiti per la definizione dello scenario di progetto e si configura quale strumento a cui riferirsi per le attività successive alla ricostruzione degli elementi conoscitivi.

Alla luce degli elementi conoscitivi e sulla base di quanto indicato nel documento di indirizzo di cui al precedente allinea, si sono sviluppate le successive attività che hanno portato a delineare, tra l'altro, l'assetto complessivo degli itinerari ciclabili di interesse provinciale (ICSP), l'orizzonte temporale di attuazione degli interventi, indicazioni per le successive fasi di progettazione degli interventi in termini di standard adottabili e uno specifico approfondimento in ordine alla tematica relativa alla sicurezza fruitiva della rete ciclabile.

¹ <https://sit.provincia.mb.it/portal/apps/webappviewer/index.html?id=99b1e46c752a4d5d9b168e156a1004f3>

Nel corso del mese di aprile 2025 si è aperta una fase di consultazione pubblica dell'aggiornamento al PSMC, supportata anche dall'applicativo WebGIS, nell'ambito della quale tutti gli Stakeholders hanno potuto fornire suggerimenti, proposte e contributi utili alla composizione del quadro progettuale. I contributi pervenuti sono stati opportunamente rappresentati e recepiti come meglio indicato nella specifica sezione della Relazione di Piano.

Nell'ambito della collaborazione in atto per il supporto alle attività di pianificazione della Provincia con il Centro Studi PIM, anche alla luce della fase di consultazione pubblica di cui al precedente allinea, è stata predisposta la proposta di aggiornamento al PSMC costituita dai seguenti elaborati (parti integranti e sostanziali della presente deliberazione):

- Relazione di Piano;
- Tavole fuori testo:
 - o *Tavola 1. Stato di fatto della rete ciclabile;*
 - o *Tavola 2. Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione;*
 - o *Tavola 3. Itinerari BicItalia-EuroVelo e di interesse regionale;*
 - o *Tavola 4. Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP);*
 - o *Tavola 5. Tipologia infrastrutturale degli ICSP.*
- Allegati:
 - o *A. Servizi di supporto della ciclabilità presso i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico;*
 - o *B. "Punti Neri" per la sicurezza;*
 - o *C. Schede degli itinerari ciclabili;*
 - o *D. Indicatori statistici sulla ciclabilità in Provincia di Monza e Brianza.*

Con Decreto Deliberativo del Presidente n. 95 del 12 giugno 2025, è stata adottata la proposta di aggiornamento al PSMC di cui al punto precedente, dando atto che eventuali osservazioni che dovessero pervenire nel periodo di pubblicazione saranno opportunamente valutate e controdedotte in fase di approvazione, e si è preso atto dell'avvenuto assolvimento, nell'ambito dell'approvazione del PUMS, della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Nel corso del periodo di pubblicazione intervenuto, come da avviso pubblicato sul BURL – serie avvisi e concorsi n. 26 del 25 giugno 2025, dal 25 giugno 2025 al 25 luglio 2025, è pervenuta n. 1 osservazione da parte del Comune di Caponago (prot. 39747 del 25 luglio 2025).

L'osservazione è stata presa in carico, analizzata e oggetto di proposta di controdeduzione contenuta nell'elaborato denominato "Documento tecnico di controdeduzione alle osservazioni", parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

È necessario, ai sensi della normativa vigente, esaminare le osservazioni pervenute, formulare

le controdeduzioni e approvare l'aggiornamento del PSMC vigente.

2. RICHIAMI NORMATIVI

Art. 1, comma 55 della Legge 7 aprile 2014, n. 56 ss.mm.ii. *“Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”*;

art. 42, comma 2 lett. b) del D. Lgs. 267/2000 *“Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali”*;

la Legge 11 gennaio 2018, n. 2 recante *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”* e le linee guida per la redazione e l'attuazione dei *“Biciplan”* di cui all'art. 6 della suddetta norma;

il D.M. n. 517 del 29 novembre 2018 *“Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche”*;

il D.M. del 23 agosto 2022 *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”*, di approvazione del Piano generale della mobilità ciclistica 2022-2024;

la Legge Regionale 30 aprile 2009, n. 7 *“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”*;

il PRS (Programma Regionale di Sviluppo) della XII Legislatura, approvato con Delibera del Consiglio Regionale. n. XII/42 del 20 giugno 2023;

la D.G.R. n. X/1675 del 11 aprile 2014 di approvazione del Piano Regionale della Mobilità ciclistica (PRMC);

art. 11 dello Statuto della Provincia di Monza e Brianza, approvato con atto dell'Assemblea dei Sindaci n. 1 del 30 dicembre 2014 come modificato e integrato con atto dell'Assemblea dei Sindaci n. 2 del 26 settembre 2024.

3. PRECEDENTI

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 14 del 29 maggio 2014 di approvazione del PSMC, redatto ai sensi della Legge Regionale 7/2009;

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 23 del 4 luglio 2023 di approvazione del PUMS;

la Determinazione Dirigenziale n. 500 del 4 marzo 2024, con la quale è stato dato avvio al procedimento di aggiornamento del PSMC vigente, con contestuale presa d'atto dell'avvenuto assolvimento, nell'ambito dell'approvazione del PUMS, della Valutazione Ambientale Strategica;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 148 del 31 ottobre 2024, con il quale è stato adottato il "documento di indirizzo" per l'aggiornamento del Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC);

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 95 del 12 giugno 2025 con il quale è stata adottata la proposta di aggiornamento al PSMC, dando atto che eventuali osservazioni che dovessero pervenire nel periodo di pubblicazione saranno opportunamente valutate e controdedotte in fase di approvazione, e si è preso atto dell'avvenuto assolvimento, nell'ambito dell'approvazione del PUMS, della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 38 del 19 dicembre 2024 "Documento Unico di Programmazione (DUP) 2025-2027. Approvazione (I.E.)";

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 39 del 19 dicembre 2024 "Bilancio di previsione 2025-2027. Approvazione. I.E.";

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 25 del 22 luglio 2025 "Primo assestamento generale al bilancio di previsione 2025-2026-2027 e verifica della salvaguardia degli equilibri di bilancio. Approvazione. I.E.";

4. EFFETTI ECONOMICI

Il presente provvedimento non comporta alcun riflesso, né diretto, né indiretto, sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

IL CONSIGLIO PROVINCIALE

UDITA la relazione del Presidente;

ACCERTATO che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Consiglio provinciale ai sensi dell'art. 42 del D. Lgs. 18.8.2000, n. 267 e che non comportando riflessi economici - né diretti né indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'ente - non necessita del parere di regolarità contabile del Responsabile del Servizio finanziario;

Acquisito, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale ai sensi dell'art. 4,

comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

DATO ATTO che è stata presentata, discussa e votata l'osservazione pervenuta da parte del Comune di Caponago in data 25/07/2025, con la relativa proposta di controdeduzione, come da esito in allegato. (cfr. punto 1 del dispositivo).

Si procede quindi alla votazione della proposta di deliberazione dell'aggiornamento al Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC), nella sua globalità, come si evince dal risultato della votazione elettronica allegata. (cfr. punto 3 del dispositivo).

D E L I B E R A

- 1) Di controdedurre all'osservazione pervenuta, nei modi e nei termini di cui al "Documento tecnico di controdeduzione alle osservazioni", parte integrante e sostanziale del presente provvedimento, il tutto secondo l'ordine di votazione di cui al punto 1;
 - 2) Di prendere atto dell'avvenuto assolvimento, nell'ambito dell'approvazione del PUMS, della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
 - 3) Di approvare l'aggiornamento al Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) nei contenuti che derivano dal PSMC adottato con DDP n. 95 del 12 giugno 2025, costituito dagli elaborati di seguito indicati, parti integranti e sostanziali della presente deliberazione, tenuto conto della controdeduzione all'osservazione pervenuta:
 - Relazione di Piano;
 - Tavole fuori testo:
 - o *Tavola 1. Stato di fatto della rete ciclabile;*
 - o *Tavola 2. Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione;*
 - o *Tavola 3. Itinerari BicItalia-EuroVelo e di interesse regionale;*
 - o *Tavola 4. Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP);*
 - o *Tavola 5. Tipologia infrastrutturale degli ICSP.*
 - Allegati:
 - o *A. Servizi di supporto della ciclabilità presso i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico;*
 - o *B. "Punti Neri" per la sicurezza;*
 - o *C. Schede degli itinerari ciclabili;*
 - o *D. Indicatori statistici sulla ciclabilità in Provincia di Monza e Brianza.*
-
- 4) Di dare mandato alla direzione Territorio e Ambiente di apportare le necessarie modifiche alla documentazione tecnico/amministrativa agli atti per adeguarla alla

volontà complessivamente espressa dal Consiglio Provinciale e di effettuare le conseguenti pubblicazioni.

Il Consiglio provinciale, con separata votazione, resa ai sensi di legge a norma dell'art. 134, comma 4, del D. Lgs. n. 267 del 18.8.2000, ha dichiarato la presente deliberazione immediatamente eseguibile al fine di provvedere a tutti i successivi adempimenti richiesti dal documento approvato, come si evince dal risultato della votazione elettronica in allegato.

Deliberazione n. 31 del 14-10-2025

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA
LUCA SANTAMBROGIO

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO

☒ Deliberazione dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell' art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000 e.ss.mm.ii.

☐ Deliberazione NON dichiarata immediatamente eseguibile ai sensi dell' art. 134, comma 4, del D.Lgs. 267/2000 e.ss.mm.ii.

Deliberazione esecutiva ad ogni effetto di legge decorso il decimo giorno di pubblicazione, ai sensi dell'art. 134, comma 3, del D.Lgs n. 267/2000 e.ss.mm.ii.

IL SEGRETARIO GENERALE
DOTT. SANDRO DE MARTINO



Aggiornamento PSMC Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica

DOCUMENTO TECNICO DI
CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI

CENTRO STUDI



IST_25B_22_ELA_TE_15

luglio 2025



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica
DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODE-DUZIONE ALLE OSSERVAZIONI



Il presente documento “**Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica. DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI**” (IST_25B_22) è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito dell’Attività Istituzionale a favore della Provincia di Monza e Brianza per gli anni 2022-2023.

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

Centro Studi PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore Responsabile)

ing. Maria Evelina Saracchi (capo progetto)

Provincia di Monza e Brianza – Settore Territorio e Ambiente

ing. Fabio Fabbri (Direttore)

ing. Fabio Andreoni (Responsabile Servizio Infrastrutture e Mobilità)

arch. Andrea Airoidi (Servizio Infrastrutture e Mobilità – fino al 30.09.2024)

dott. PT Alessandro Mauri (Servizio Infrastrutture e Mobilità)

arch. Andrea Giambarda (Responsabile Sistema Informativo Territoriale Integrato – SITI)



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica
DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODE-DUZIONE ALLE OSSERVAZIONI



SOMMARIO

1	Premessa e indicazioni sul procedimento.....	6
2	Osservazioni pervenute e principi per la valutazione.....	8
3	Proposta tecnica di controdeduzione.....	10



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica
DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODE-DUZIONE ALLE OSSERVAZIONI



1 Premessa e indicazioni sul procedimento

Il presente “Documento tecnico di controdeduzione alle osservazioni” restituisce al Consiglio Provinciale la proposta tecnica (elaborata dal Settore Territorio e Ambiente della Provincia) di controdeduzione alle osservazioni pervenute in merito all’aggiornamento del PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza, al fine di consentirne l’approvazione finale.

Il procedimento di aggiornamento del PSMC provinciale è stato formalmente avviato con Determinazione Dirigenziale n. 500 del 04.03.2024.

Con il medesimo provvedimento è stato stabilito l’assolvimento della relativa VAS – Valutazione Ambientale Strategica, espletato nell’ambito dell’approvazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia (avvenuta con DCP n. 23 del 04.07.2023), dai cui principi, obiettivi e azioni in tema di ciclabilità, nodi di interscambio, servizi di sharing e sistemi di mobilità innovativi, trae spunto l’aggiornamento del PSMC stesso.

Il Presidente della Provincia di Monza e della Brianza, con Decreto Deliberativo Presidenziale n. 95 del 12.06.2025 ha adottato la proposta di aggiornamento al PSMC, costituita dai seguenti elaborati:

- ▶ Relazione di Piano;
- ▶ Tavole fuori testo:
 - ▶ Tavola 1. Stato di fatto della rete ciclabile;
 - ▶ Tavola 2. Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione;
 - ▶ Tavola 3. Itinerari BicItalia-EuroVelo e di interesse regionale;
 - ▶ Tavola 4. Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP);
 - ▶ Tavola 5. Tipologia degli Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP).
- ▶ Allegati:
 - ▶ A. Servizi di supporto della ciclabilità presso i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico;
 - ▶ B. “Punti Neri” per la sicurezza;
 - ▶ C. Schede degli itinerari ciclabili;
 - ▶ D. Indicatori statistici sulla ciclabilità in Provincia di Monza e Brianza.

L’avviso di adozione della proposta di aggiornamento al PSMC è stato pubblicato sul BURL – Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia – Serie Avvisi e Concorsi n. 26 del 25.06.2025.

Da tale data sono decorsi i termini, stabiliti in 30 giorni (naturali e consecutivi), entro cui chiunque avesse interesse ha potuto presentare alla Provincia le proprie osservazioni.

I termini per la presentazione di osservazioni sono scaduti il giorno 25.07.2025.

Ai sensi della normativa vigente, spetta al Consiglio provinciale esaminare le osservazioni pervenute, formulare le controdeduzioni e approvare il Piano.



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica
DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODE-DUZIONE ALLE OSSERVAZIONI



2 Osservazioni pervenute e principi per la valutazione

Decorso il termine stabilito per la presentazione delle osservazioni (25.07.2025), è pervenuto alla Provincia n. 1 documento di osservazioni, oggetto di disamina nel presente Documento tecnico.

Trattasi dell'osservazione formulata dal Comune di Caponago, avente ad oggetto “Richiesta di revisione tracciato ciclabile SP215-C.na Bertagna e Via Simonetta (Caponago)-Via De Gasperi (Agrate Brianza)”, inviata dal Comune tramite PEC in data 23.07.2025 e protocollata dalla Provincia di Monza e Brianza al n. 39747 del 25.07.2025.

Principi adottati per l'esame delle osservazioni e per l'espressione delle controdeduzioni

I principi scelti già in via preliminare di adottare per l'esame delle osservazioni e per la formulazione delle correlate proposte tecniche di controdeduzione sono i seguenti:

- ▶ trasparenza;
- ▶ imparzialità;
- ▶ coerenza con gli indirizzi per l'aggiornamento del PSMC e per la definizione del relativo scenario di progetto;
- ▶ atti amministrativi assunti;
- ▶ normativa vigente di riferimento.

I partecipanti all'esame dei documenti di osservazioni ed alla formulazione delle proposte di controdeduzione sono:

- ▶ il Direttore del Settore Territorio e Ambiente della Provincia di Monza e della Brianza;
- ▶ il personale del Settore Territorio e Ambiente;
- ▶ il Centro Studi PIM.

In linea generale le possibili espressioni di controdeduzione alle richieste contenute nelle osservazioni sono le seguenti:

- ▶ osservazione accoglibile, quando, a seconda dei casi, è portatrice di interessi generali, è conforme a norme, piani o programmi sovraordinati o di altri Enti, è coerente con gli obiettivi e con i contenuti sostanziali dell'aggiornamento del PSMC stesso e con i criteri che ne hanno guidato le scelte, comporta un miglioramento del Piano in termini di efficacia e qualità (in quanto ne specifica o chiarisce i contenuti, introduce modifiche e/o aggiornamenti volti ad assicurare maggiore coerenza delle previsioni con gli obiettivi, segnala errori e propone rettifiche, costituisce elemento funzionale per la sua fase di attuazione);
- ▶ osservazione parzialmente accoglibile (eventualmente demandando ad altro successivo momento di confronto/approfondimento progettuale), quando il contenuto non è interamente rispondente ai criteri di cui al punto precedente e, pertanto, è accoglibile solo una parte della richiesta, il contenuto è interamente rispondente ai criteri di cui al punto precedente, ma non è condivisa la modalità proposta di modifica degli elaborati di Piano ed è pertanto accolta con una modalità diversa da quella proposta dall'osservante, il contenuto è, in linea generale, rispondente ai criteri di cui al punto precedente, ma il suo

accoglimento comporta la necessità di attivare altri successivi momenti di confronto e/o di approfondimento progettuale (che esulano dall'iter procedurale in corso per l'aggiornamento del PSMC e/o richiedono anche il coinvolgimento diretto di altri soggetti interessati), ai quali viene, pertanto, demandato l'accoglimento della richiesta;

- ▶ osservazione non accoglibile/non pertinente, quando non è rispondente ai criteri di cui ai punti precedenti o non è pertinente, ossia riguarda aspetti che non rientrano tra le finalità del Piano o non sono di sua competenza.

3 Proposta tecnica di controdeduzione

La proposta di controdeduzione all'osservazione pervenuta è articolata riportandone i riferimenti, la sintesi dei contenuti, la descrizione dell'istruttoria tecnica, la proposta di controdeduzione e l'incidenza di tale proposta di controdeduzione sugli elaborati dell'aggiornamento del PSMC stesso.

Riferimenti

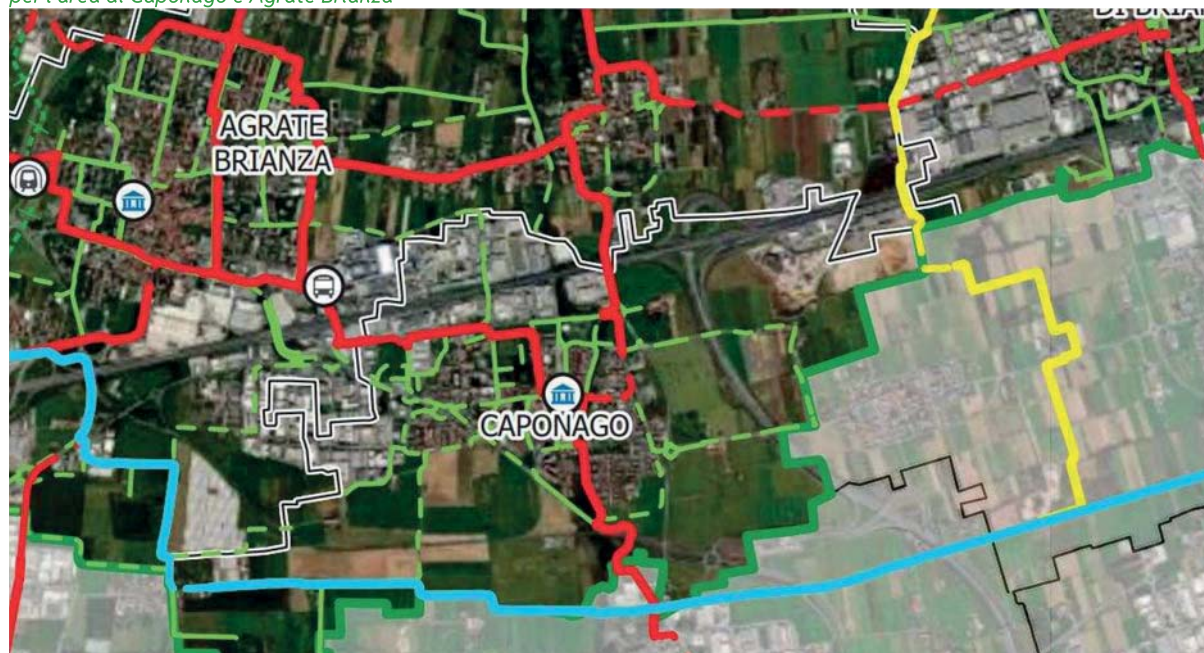
- ▶ **Richiedente:** Comune di Caponago.
- ▶ **Riferimento protocollo e data:** n. 39747 del 25.07.2025.
- ▶ **Oggetto:** Richiesta di revisione tracciato ciclabile SP215-C.na Bertagna e Via Simonetta (Caponago)-Via De Gasperi (Agrate Brianza).

Sintesi dei contenuti

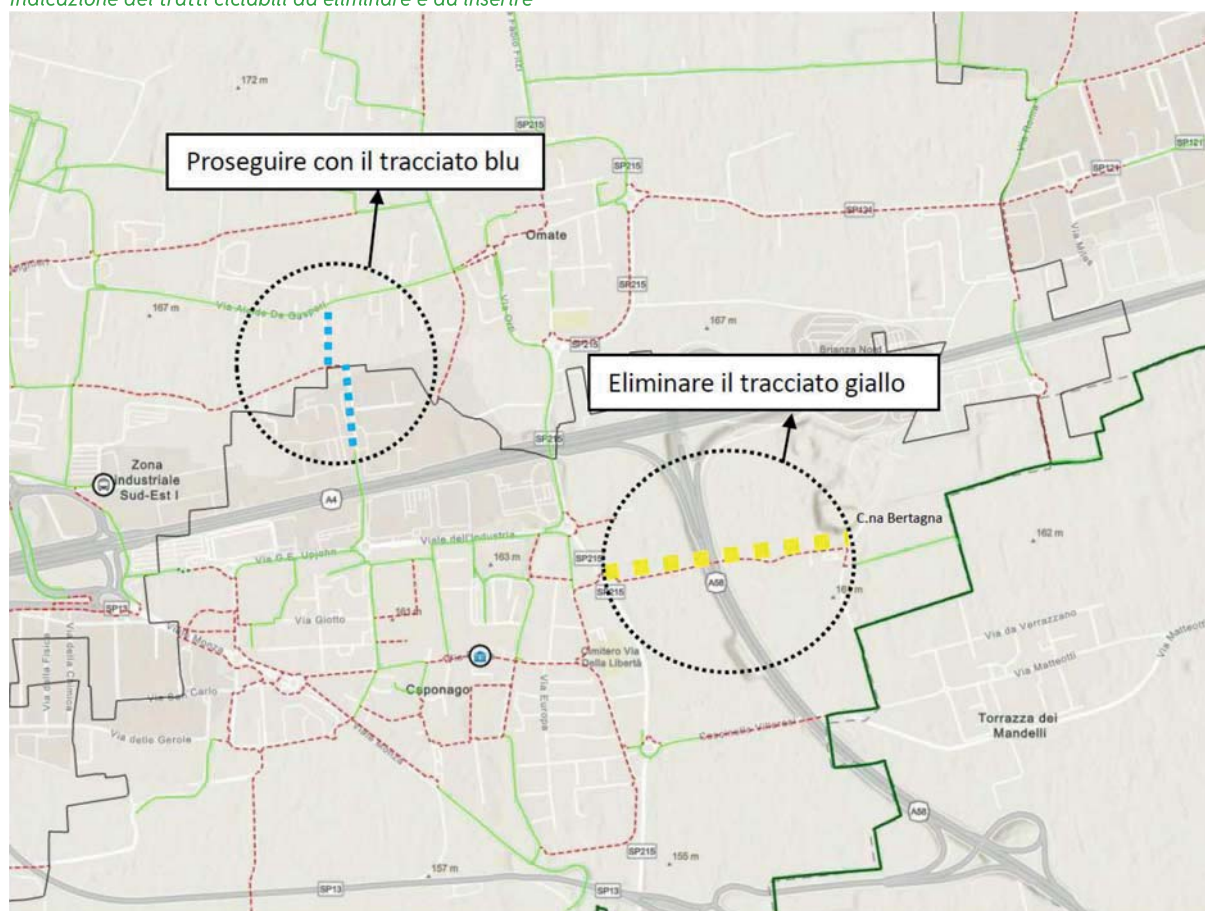
Il Comune formula una proposta di revisione relativa ai seguenti tratti di percorsi ciclabili (di cui agli schemi cartografici di seguito riportati):

- ▶ quello indicato come previsione nella proposta di aggiornamento del PSMC tra Cascina Bertagna e la SP215 a Caponago, del quale viene richiesta l'eliminazione, privilegiando il tratto previsto più a sud, di collegamento tra Caponago e la frazione Torrazza a Cambiago;
- ▶ la prosecuzione di quello esistente lungo via Simonetta a Caponago, con inserimento di un nuovo tratto di collegamento fino a via De Gasperi ad Agrate Brianza (frazione Omate).

Stralcio della Tavola 2 – Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione dell'aggiornamento del PSMC per l'area di Caponago e Agrate Brianza



Indicazione dei tratti ciclabili da eliminare e da inserire



Le motivazioni addotte nell'osservazione del Comune sono quelle di seguito descritte.

Per il tratto da eliminare tra Caponago e Cascina Bertagna, privilegiando quello Caponago-Torrazza:

- ▶ la connessione ciclopeditonale alternativa che va da Caponago in direzione frazione Torrazza si sviluppa in un contesto rurale più sicuro e con una migliore qualità, risultando già in parte fruibile e integrata nel territorio;
- ▶ l'eliminazione della pista diretta tra la SP215 e C.na Bertagna comporterebbe una riduzione dei costi di realizzazione e manutenzione e un minor impatto ambientale legato a interventi invasivi sull'infrastruttura stradale esistente;
- ▶ il percorso alternativo è già compatibile con gli itinerari ciclopeditonali esistenti e previsti nei piani di mobilità dei Comuni limitrofi, migliorando la continuità territoriale delle ciclovie locali e, essendo già in parte esistente, garantendo maggiore sicurezza e sostenibilità ambientale.

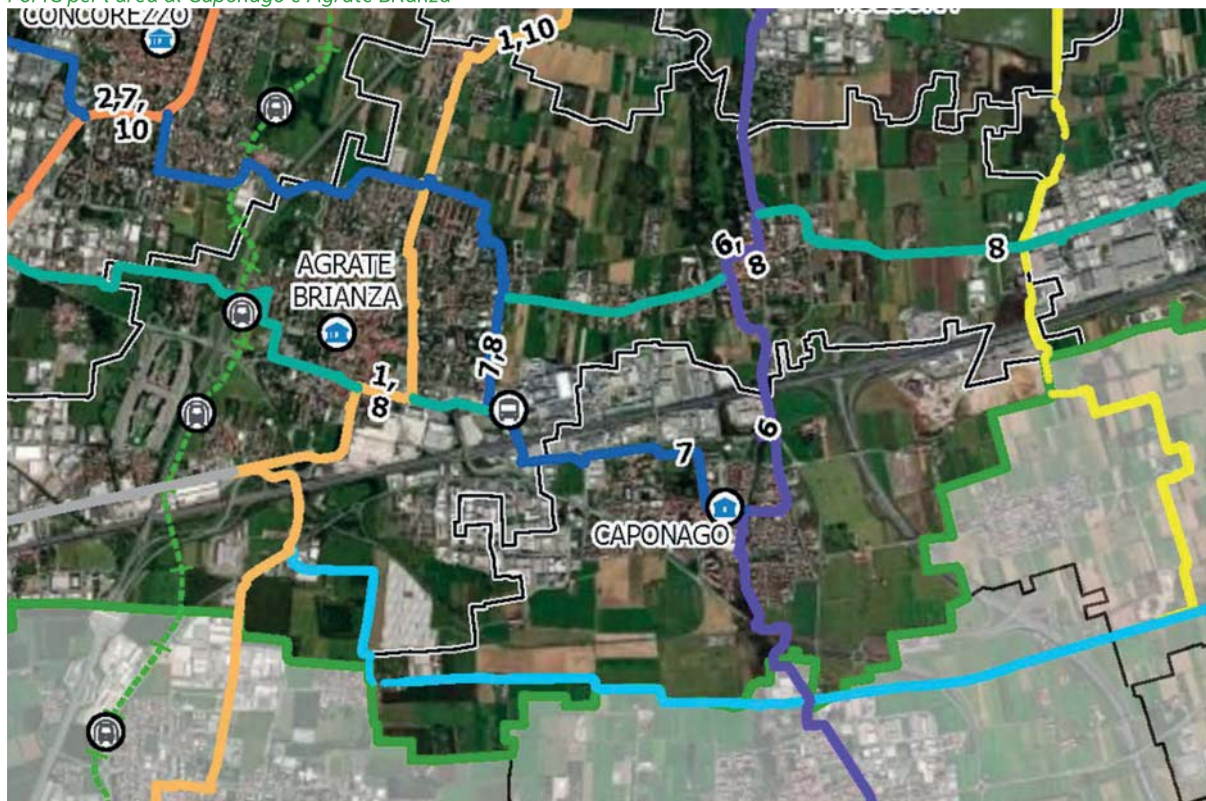
Per il tratto da inserire come nuovo tra Caponago e Omate:

- ▶ si integra con la rete ciclabile locale, essendoci compatibilità con gli altri itinerari ciclopeditonali esistenti, consentendo di migliorare la continuità territoriale delle ciclovie dell'area.

Istruttoria tecnica: esito e incidenza della proposta di controdeduzione sugli elaborati del Piano

Il Comune di Caponago e quello limitrofo di Agrate Brianza sono attraversati dagli ICSP – Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale n. 6 – Caponago-Carnate, n. 7 – Caponago-Renate e n. 8 – Cavenago-Ceriano (come mostrato nella figura sottostante)

Stralcio della Tavola 4 – Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP) dell'aggiornamento del PSMC per l'area di Caponago e Agrate Brianza



I percorsi a cui si riferisce l'osservazione del Comune non afferiscono a tali itinerari, ma sono tra quelli facenti parte della rete ciclabile secondaria, ossia la rete diffusa locale/comunale, utilizzata per le connessioni "dell'ultimo miglio" nel territorio provinciale.

Per altro, a fronte delle motivazioni addotte nell'osservazione pervenuta, la Provincia ritiene opportuno accogliere le richieste formulate, in quanto coerenti con il miglioramento dello schema di rete complessivo e di ricucitura locale degli itinerari di rango superiore, secondo i principi generali che hanno guidato le scelte per la definizione degli ICSP stessi.

Pertanto:

- ▶ la richiesta dell'osservazione risulta **accoglibile**.
- ▶ la controdeduzione formulata comporta una **modifica/integrazione alla Tavola 2** – Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione dell'aggiornamento del PSMC per l'area di Caponago e Agrate Brianza.



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica
DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODE-DUZIONE ALLE OSSERVAZIONI





Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica
DOCUMENTO TECNICO DI CONTRODE-DUZIONE ALLE OSSERVAZIONI





Aggiornamento PSMC Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica

RELAZIONE DI PIANO

CENTRO STUDI



IST_25B_22_ELA_TE_14_REV1

giugno 2025



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



Il presente documento “**Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica. RELAZIONE DI PIANO**” (IST_25B_22) è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito dell’Attività Istituzionale a favore della Provincia di Monza e Brianza per gli anni 2022-2023.

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

Centro Studi PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore Responsabile)

ing. Maria Evelina Saracchi (capo progetto)

Provincia di Monza e Brianza – Settore Territorio e Ambiente

ing. Fabio Fabbri (Direttore)

ing. Fabio Andreoni (Responsabile Servizio Infrastrutture e Mobilità)

arch. Andrea Airoidi (Servizio Infrastrutture e Mobilità – fino al 30.09.2024)

dott. PT Alessandro Mauri (Servizio Infrastrutture e Mobilità)

arch. Andrea Giambarda (Responsabile Sistema Informativo Territoriale Integrato – SITI)



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



SOMMARIO

PREMESSA.....	6
1 Normativa in tema di mobilità ciclistica.....	8
1.1 Normativa europea.....	8
1.2 Normativa nazionale.....	10
1.3 Normativa regionale.....	20
1.4 Quadro sinottico della normativa in tema di mobilità ciclistica.....	24
2 Programmazione e pianificazione in tema di mobilità ciclistica.....	26
2.1 Pianificazione di scala nazionale.....	26
2.2 Pianificazione di scala regionale.....	33
2.3 Pianificazione di scala sovralocale.....	39
2.4 Vigente PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza.....	46
2.5 PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza.....	51
2.6 Quadro sinottico degli strumenti di programmazione e pianificazione in tema di mobilità ciclistica.....	69
3 Aggiornamento della mappatura della rete della ciclabilità.....	70
3.1 Finalità dell’aggiornamento.....	70
3.2 Metodologia di aggiornamento.....	72
3.3 Criticità riscontrate nell’aggiornamento.....	77
3.4 Risultati dell’aggiornamento.....	78
4 Polarità, servizi e nodi.....	80
4.1 Nodi di interscambio.....	81
4.2 Servizi di livello sovracomunale.....	91
5 Incidentalità.....	102
6 Indirizzi per l’aggiornamento del PSMC e la definizione dello scenario di progetto	106
6.1 Principi generali.....	106
6.2 Obiettivi.....	106
6.3 Requisiti e criteri per individuare lo scenario di progetto.....	107
6.4 Contributi derivanti dalla consultazione pubblica.....	109
7 Individuazione del sistema degli itinerari per la ciclabilità del PSMC.....	114
7.1 Struttura generale del sistema di itinerari per la ciclabilità.....	114
7.2 Dorsale Ciclabile Principale.....	116
7.3 Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP).....	118
7.4 Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (ICTP).....	126
8 Orizzonte temporale di completamento degli ICSP.....	128
8.1 Criteri per la definizione dell’orizzonte temporale di realizzazione degli interventi.....	128
8.2 Quadro complessivo delle prospettive di attuazione degli interventi.....	129
9 Schede descrittive degli itinerari.....	140

9.1	Scheda tipo per gli ICSP.....	140
9.2	Scheda tipo per i nuovi Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale	143
9.3	Scheda tipo per gli ICTP.....	146
10	Sicurezza.....	150
10.1	Analisi dell'incidentalità	150
10.2	Scheda tipo per i “Punti Neri” per la sicurezza degli ICSP.....	151
11	Indicazioni per le successive fasi di progettazione degli interventi.....	154
12	Indicatori statistici sulla ciclabilità	168

ELENCO TAVOLE FUORI TESTO

Tavola 1. Stato di fatto della rete ciclabile

Tavola 2. Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione

Tavola 3. Itinerari BicItalia-EuroVelo e di interesse regionale

Tavola 4. Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP)

Tavola 5. Tipologia degli Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP)

ELENCO ALLEGATI FUORI TESTO

ALLEGATO A. Servizi di supporto della ciclabilità presso i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico

ALLEGATO B. “Punti Neri” per la sicurezza

ALLEGATO C. Schede degli itinerari ciclabili

ALLEGATO D. Indicatori statistici sulla ciclabilità in Provincia di Monza e Brianza

PREMESSA

L'aggiornamento del PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza è informato dalle **Linee guida per la redazione e l'attuazione del "Biciplan"** di cui all'art. 6 della L n. 2/2018 e dai contenuti e della metodologia utilizzata per la predisposizione del PSMC vigente (approvato con DCP n. 14 del 29.05.2014), tenendo in considerazione le informazioni analitiche, i **principi, gli obiettivi e le azioni previste nel PUMS provinciale** (a sua volta approvato con DCP n. 23 del 04.07.2023) anche per altre tematiche di mobilità sostenibile attinenti e di supporto al sistema della ciclabilità (es. nodi di interscambio, servizi di sharing e sistemi di mobilità innovativi).

Inoltre, costituiscono elementi di riferimento anche i contenuti del **vigente PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** (approvato con DGR n. X/1657 dell'11.04.2014) e gli esiti delle attività in corso per l'**aggiornamento del PRMC** stesso (avviato con DGR n. XII/740 del 24.07.2023 e con Seconda Conferenza di VAS tenutasi il 18.12.2024).

Il **procedimento di aggiornamento del PSMC** provinciale è stato formalmente **avviato** con Det. Dirigenziale n. 500 del **04.03.2024**, con contestuale presa d'atto dei contenuti della procedura di VAS – Valutazione Ambientale Strategica del PUMS.

Il contenuti di tale aggiornamento si possono sintetizzare come di seguito indicato.

Elementi conoscitivi

- ▶ Aggiornamento del **quadro normativo** in tema di mobilità ciclabile a scala nazionale e regionale.
- ▶ Aggiornamento del **quadro della programmazione e pianificazione** in tema di mobilità ciclabile alle diverse scale territoriali, con riferimento anche ai territori provinciali contermini.
- ▶ Aggiornamento della **mappatura della rete** della ciclabilità di **stato di fatto** e della **progettualità già in campo**, attraverso una specifica indagine presso i Comuni e gli enti Parco e attraverso la raccolta di informazioni derivanti da studi e progetti sviluppati per gli itinerari e le dorsali di scala sovrallocale o da tavoli istituzionali >> **Tavola fuori testo** con la mappatura della rete della ciclabilità esistente nel territorio provinciale.
- ▶ Localizzazione dei **nodi di interscambio** e dei principali **servizi a supporto** e per la promozione del sistema della ciclabilità e della sua integrazione con le altre modalità di trasporto >> **Allegato** di approfondimento analitico sui nodi di interscambio e le loro dotazioni.
- ▶ Aggiornamento del **quadro dei principali poli attrattori/generatori** di spostamenti potenzialmente riconducibili alla mobilità ciclistica.
- ▶ Mappatura dei nodi maggiormente critici in termini di **incidentalità** >> **Allegato** di approfondimento analitico sul tema della sicurezza.

Elementi di indirizzo

- ▶ **Rilettura critica degli obiettivi del vigente PSMC**, alla luce degli obiettivi e dei principi del PUMS, anche relativi ad altre tematiche di mobilità sostenibile attinenti e di supporto al

sistema della ciclabilità.

- Predisposizione degli **indirizzi**, degli **obiettivi** e dei **criteri per la definizione dello scenario di progetto** da sviluppare nell'ambito dell'aggiornamento del vigente PSMC.

Elementi progettuali

- Ridefinizione dello **scenario di assetto complessivo** della rete portante della ciclabilità nel territorio provinciale, individuando le tratte oggetto di intervento, mancanti o da adeguare/mettere in sicurezza >> **Tavole fuori testo** con la mappatura della rete ciclabile nello scenario di Piano e **Allegato** con schede descrittive di dettaglio degli itinerari individuati.
- Individuazione delle **priorità di attuazione degli interventi** di completamento/adequamento della rete portante.
- **Indicazioni per le successive fasi di progettazione degli interventi** su itinerari e intersezioni, in termini di casistiche possibili da applicare nelle successive scelte progettuali per le diverse tipologie di tracciato e **proposte per la messa in sicurezza** dei nodi più critici in termini di incidentalità >> **Allegato** di approfondimento analitico sul tema della sicurezza.
- Analisi di **indicatori statistici** relativi al sistema della ciclabilità, funzionali alla successiva fase di attuazione e monitoraggio del Piano >> **Allegato** di approfondimento statistico.

1 Normativa in tema di mobilità ciclistica

1.1 Normativa europea

Libri Bianchi sulla politica comune dei trasporti (1992, 2001 e 2011)

“Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti” (COM(1992)0494 – Libro Bianco 1992), “La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte” (COM(2001)0370 – Libro Bianco 2001) e “Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” (COM(2011)144 – Libro Bianco 2011)

Già dal dicembre **1992**, la Commissione Europea ha formalizzato, nel **primo Libro Bianco** sulla politica comune dei trasporti, le linee di indirizzo e orientamento per favorire lo sviluppo di un sistema di trasporti efficace, efficiente e sostenibile, nel rispetto delle esigenze economiche, sociali ed ambientali.

Con il **Libro Bianco del 2001**, la Commissione Europea ha ulteriormente posto in evidenza la necessità di gestire la crescita dei trasporti perseguendo un uso più efficiente delle infrastrutture ed un uso più equilibrato di tutti i mezzi di trasporto, presentando un pacchetto di misure volte a contrastare le disparità nello sviluppo dei vari modi di trasporto, a promuovere un piano d'azione per la sicurezza stradale e a consolidare i diritti dei passeggeri.

Il **Libro Bianco del 2011** si prefigge, nel lungo periodo, di rendere il sistema dei trasporti competitivo e sostenibile, con il raggiungimento di obiettivi specifici fissati per il 2030 e il 2050. In questi documenti il **tema della ciclabilità** è trattato, sia in modo indiretto, nel più complessivo quadro della sostenibilità del sistema dei trasporti, sia in modo più specifico, con particolare riferimento a:

- ▶ il rafforzamento della **sicurezza dei trasporti**, con l'obiettivo “zero vittime” nella sicurezza stradale, tenendo in particolare considerazione gli utenti vulnerabili quali pedoni, ciclisti e motociclisti, anche grazie a infrastrutture più sicure e adeguate tecnologie dei veicoli;
- ▶ la diffusione di **comportamenti di viaggio più ecologici**, sensibilizzando l'opinione pubblica sulla disponibilità di alternative al trasporto individuale convenzionale, nell'ottica di favorire l'**integrazione modale**, in particolare nei nodi del trasporto pubblico, utilizzando mezzi meno inquinanti, per garantire la continuità degli spostamenti ed il contenimento dei problemi di congestione, di scarsa qualità dell'aria e di esposizione all'inquinamento acustico.

Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica

“Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica” (C/2024/2377 del 03.04.2024)

Nel febbraio 2023 il Parlamento europeo ha approvato una **risoluzione** sull'elaborazione di una strategia dell'Unione Europea per la mobilità ciclabile, nella quale si suggerisce di promuovere gli spostamenti in bicicletta e di favorire una transizione verde, prevedendo un maggior numero di piste ciclabili dedicate, parcheggi per biciclette e una riduzione dell'IVA sulla fornitura, la riparazione e il noleggio di biciclette e biciclette elettriche.

A seguito della risoluzione del Parlamento europeo, è stata siglata la **Dichiarazione europea**

sulla mobilità ciclistica, che stabilisce una serie di principi ed impegni volti a sfruttare appieno il potenziale della mobilità ciclistica, intesa come una delle forme di trasporto e svago più sostenibili, accessibili, inclusive, a basso costo e salutari, che consente il miglioramento della connettività multimodale (soprattutto in combinazione con treni e autobus, sia nelle aree urbane che rurali) ed è essenziale anche per il conseguimento degli **obiettivi europei sul clima**. La **sicurezza** viene riconosciuta come prerequisito per incoraggiare le persone verso la mobilità ciclistica, da attuare, da un lato, tramite norme sulla circolazione stradale per i veicoli motorizzati che condividono la strada con i ciclisti e, dall'altro, con la realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose, continue e con standard tecnici adeguati, come di seguito riportato.

Impegni per la realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose e migliori

Aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclistiche sicure e coerenti in tutta Europa.

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.

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.

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.

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.

Promuovere l'implementazione di punti di ricarica per biciclette elettriche nella pianificazione urbana e nei parcheggi per biciclette.

1.2 Normativa nazionale

Codice della Strada (1992), Regolamento attuativo (1992) e Decreto Rilancio 2020

“Codice della Strada” (DLgs n. 285 del 30.04.1992 e ss.mm.ii.), “Regolamento attuativo” (DPR n. 495 del 16.12.1992) e “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all’economia, nonché di politiche sociali connesse all’emergenza epidemiologica da COVID-19” (“Decreto Rilancio 2020” – DL n. 34 del 19.05.2020, art. 229, convertito nella L n. 77 del 17.07.2020)

Il Codice della Strada e i provvedimenti emanati in applicazione di esso hanno l’intento di normare in generale la circolazione stradale, ispirandosi ai principi della sicurezza e della mobilità sostenibile, con 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 utilizzo del territorio, di migliorare la fluidità della circolazione e di promuovere l’uso dei velocipedi.

Gli artt. 2 e 3 del Codice della Strada definiscono, pertanto, le **caratteristiche delle infrastrutture** idonee ad essere percorse dalle biciclette, come di seguito riportato.

Tipologia di infrastruttura Descrizione (Codice della Strada)

F-bis – Itinerario ciclo-pedonale	Strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada.
Strada vicinale, pedonale o di bonifica (per altre interpretazioni giuridiche: http://www.studiogalegalenotari.it/strade-vicinali-cosa-sono-e-come-sono-disciplinate/)	Strada privata fuori dai centri abitati ad uso pubblico. Sede stradale di proprietà privata (costituita con apporti di terreno dei proprietari frontisti), destinata a servire terreni ed abitazioni specifici, a seconda dei casi, ad “uso privato” (generalmente con unici utilizzatori i proprietari stessi, che la possono gestire come ritengono, allargandone o stringendone la carreggiata ed anche chiudendola al traffico esterno, e per le cui spese di manutenzione il Comune può eventualmente dare un contributo) o ad “uso pubblico” (utilizzata anche da soggetti terzi, con una servitù di passaggio per tutti i cittadini, per la quale il Comune deve contribuire alle spese di manutenzione ed alla gestione del traffico).
Pista ciclabile	Parte longitudinale della strada, opportunamente delimitata, riservata alla circolazione dei velocipedi.
E-bis – Strada urbana ciclabile	Strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedi.
Zona a traffico limitato	Area in cui l’accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
Area pedonale	Zona interdetta alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedito capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi. In particolari situazioni, i Comuni possono introdurre, attraverso apposita segnalazione, ulteriori restrizioni alla circolazione su aree pedonali.

L'art. 3 del Codice della Strada (così come integrato dalle indicazioni dell'art. 229, comm. 1 e 3 del Decreto Rilancio 2020) fornisce anche le definizioni dei diversi **elementi stradali e di traffico**, con riferimento anche alla componente ciclabile e pedonale, come di seguito specificato.

Tipologia di infrastruttura (Codice della Strada e Decreto Rilancio)	Descrizione
Attraversamento pedonale	Parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.
Casa avanzata	Linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli.
Corsia ciclabile	Parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. La corsia ciclabile può essere impegnata da altri veicoli anche quando sono presenti fermate del trasporto pubblico collettivo e risulta sovrapposta alle strisce di delimitazione di fermata di cui all'articolo 151 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495. La corsia ciclabile si intende valicabile, limitatamente allo spazio necessario per consentire ai veicoli, diversi dai velocipedi, di effettuare la sosta o la fermata nei casi in cui vi sia fascia di sosta veicolare laterale, con qualsiasi giacitura.
Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile	Parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile è parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli.
Marciapiede	Parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.
Passaggio pedonale	Parte della strada separata dalla carreggiata, mediante una striscia bianca continua o una apposita protezione parallela ad essa e destinata al transito dei pedoni. Esso espleta la funzione di un marciapiede stradale, in mancanza di esso.
Utente (vulnerabile) della strada	Pedoni, (persone con disabilità), ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade.

Il Codice della Strada definisce anche le differenti casistiche di **ammissibilità alla presenza di infrastrutture per il traffico ciclistico lungo le diverse tipologie di strade veicolari** di cui all'art. 2, come di seguito riportato, specificando ulteriormente che le **strade di nuova costruzione** classificate di tipologia C, D, E ed F devono avere, per l'intero sviluppo, una pista ciclabile adiacente realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali, salvo comprovati problemi di sicurezza.




Tipologia di strada veicolare (Codice della Strada)	Presenza di infrastrutture per il traffico ciclistico
A – Autostrade	Non ammessa.
B – Strade extraurbane principali	
C – Strade extraurbane secondarie	Ammessa presenza di piste ciclabili in sede propria separata da spartitraffico invalicabile.
F – Strade extraurbane locali	Ammessa presenza di piste ciclabili in sede propria separata da spartitraffico invalicabile o su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale (in destra a senso unico concorde a quello veicolare, opportunamente delimitata).
D – Strade urbane di scorrimento	Ammessa la presenza di piste ciclabili in sede propria esterna alla carreggiata stradale.
E – Strade urbane interquartiere e di quartiere	Ammessa la presenza di piste ciclabili in sede propria separata da spartitraffico invalicabile o su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale (in destra a senso unico concorde a quello veicolare, opportunamente delimitata) o piste ciclabili/percorsi promiscui pedonali e ciclabili su corsia riservata ricavata dal marciapiede.
E/F – Strade locali interzonali	
F – Strade locali	


L'art. 182 del Codice della Strada e l'art. 377 del Regolamento definiscono, infine, le **norme di comportamento per la circolazione** dei velocipedi.

Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili (1999)

“Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” (DM n. 557 del 30.11.1999)

Il DM n. 557/1999, agli artt. 4 e da 6 a 12, definisce le **tipologie** e gli **standard dimensionali di piste/percorsi ciclabili/ciclopeditoni**.

Tipologia di infrastruttura (DM n. 557/1999)	Larghezza sezione corsia	Separazione/delimitazione laterale e segnaletica verticale
Pista ciclabile in sede propria* , a unico o doppio senso di marcia, separata da spartitraffico invalicabile rispetto alla sede relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni (* ulteriormente denominata “autonoma” , qualora si sviluppi in campo aperto, non affiancata ad una strada veicolare)	1,50 m se monodirezionale 2,50 m se bidirezionale (1,25 m per direzione) 1,00 m per direzione solo per brevi tratti adeguatamente segnalati	Spartitraffico invalicabile minimo 0,50 m  
Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale , in destra, a unico senso di marcia, concorde con quello veicolare, opportunamente delimitata con segnaletica orizzontale	1,50 m comprese le strisce di margine 1,00 m comprese le strisce di margine solo per brevi tratti adeguatamente segnalati	Strisce segnaletiche orizzontali continue bianca 12 cm + gialla 30 cm (lato ciclabile) + distanza 12 cm  

Tipologia di infrastruttura (DM n. 557/1999)	Larghezza sezione corsia	Separazione/delimitazione laterale e segnaletica verticale
Pista ciclabile su corsia riservata ricavata dal marciapiede (a unico o doppio senso di marcia), sul lato adiacente alla carreggiata stradale, con un contiguo percorso pedonale	1,50 m se monodirezionale + min 1,5 m percorso pedonale (larghezza totale marciapiede minimo 3 m) 2,50 m se bidirezionale + min 1,5 m percorso pedonale (larghezza totale marciapiede minimo 4 m) 0,5 m aggiuntivi di marciapiede lato strada, se in presenza di stalli di sosta in carreggiata	
Percorso promiscuo pedonale e ciclabile (o percorso ciclopedonale) , sul marciapiede o in sede propria o in sede propria autonoma	min 2,50 m	Spartitraffico invalicabile minimo 0,50 m se in sede propria 
Percorso promiscuo ciclabile/pedonale e veicolare	variabile	
E-bis – Strada urbana ciclabile , ad carreggiata unica a doppio senso di circolazione per le biciclette e un'unica direzione di marcia per i veicoli a motore	Banchine pavimentate e marciapiedi	Limite di velocità non superiore a 30 km/h, con priorità per i velocipedi 

Standard progettuali (DM n. 557/1999)

Pendenza longitudinale massima	5%
Pendenza longitudinale media (valutata su base chilometrica)	≤2%
Pendenza trasversale	2% per lo smaltimento delle acque meteoriche
Raggi planimetrici minimi	5 m (misurati dal ciglio interno della curva), ridotti a 3 m se garantita la distanza di visuale libera

A queste **indicazioni standard** si aggiungono quelle degli art. 145 e 146 del Regolamento attuativo del Codice della Strada, per quanto riguarda gli **attraversamenti ciclabili e pedonali**, e quelle introdotte dell'art. 229, comm. 1 e 3 del Decreto Rilancio, per quanto riguarda la cosiddetta casa avanzata, come di seguito riportato.

Tipologia di attraversamento
(DM n. 557/1999)

Segnaletica orizzontale e verticale

Attraversamento ciclabile, per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione

2 strisce bianche discontinue di larghezza di 50 cm, con segmenti ed intervalli di 50 cm (distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali 1 m per gli attraversamenti a senso unico e 2 m per quelli a doppio senso); in caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale.



Attraversamento pedonale

Zebrature (tracciato a monte della linea di arresto, lasciando uno spazio libero di almeno 5 m) con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli (larghezza delle strisce e degli intervalli 50 cm), con lunghezza minima 2,50 m sulle strade urbane locali e di quartiere e 4 m sulle altre strade.



Casa avanzata, lungo strade con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h (anche se fornite di più corsie per senso di marcia) e, previa valutazione delle condizioni di sicurezza e sulla base di apposita ordinanza, anche sulla soglia delle intersezioni semaforizzate

Area delimitata estesa a tutta la larghezza della carreggiata o della semicarreggiata, posta a una distanza di minimo 3 m davanti alla linea di arresto del flusso veicolare, accessibile attraverso una corsia lunga minimo 5 metri riservata alle biciclette, sul lato destro in prossimità dell'intersezione.



Il DM n. 557/99 fornisce anche **criteri generali per la pianificazione degli itinerari ciclabili** al fine di garantire la sicurezza dei ciclisti e la sostenibilità ambientale delle opere realizzate. A tal fine stabilisce che gli itinerari ciclabili devono favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale, ponendo le condizioni per un'alternativa all'uso dei veicoli a motore nelle aree urbane e nei collegamenti con i territori contermini, con particolare riferimento alla mobilità lavorativa, scolastica e turistica.

Viene stabilito che i **Comuni** debbano dotarsi di un **piano degli itinerari ciclabili**, nel quale siano previsti gli interventi da realizzare, fornendo indicazioni sui flussi ciclistici, sulle lunghezze dei tracciati, sulla stima economica di spesa e sulla scala di priorità e di tempi di realizzazione. I Comuni tenuti alla predisposizione del PUT – Piano Urbano del Traffico, devono inserirvi il piano della rete ciclabile quale piano di settore. Per i Comuni non tenuti alla predisposizione del PUT va salvaguardata comunque la sicurezza della circolazione ciclistica rispetto alle altre modalità di trasporto.

Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica (2018)

“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica” (L n. 2 dell’11.01.2018)

La L n. 2/2018 ha come obiettivo la **promozione dell’uso della bicicletta** come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare efficienza, sicurezza e 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.

Tale legge, affiancandosi alle definizioni del Codice della Strada, chiarisce la **terminologia** utilizzata per indicare le varie tipologie di percorsi/itinerari/tracciati/infrastrutture idonei per il transito delle biciclette, come di seguito riportato.

Definizione di “ciclovia” (L n. 2/2018)

Itinerario che consente il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura. Il tracciato può essere costituito da tratti che comprendono uno o più elementi con caratteristiche tipologiche differenti.

Elementi delle “ciclovie” (L n. 2/2018)	Descrizione
Piste ciclabili o corsie ciclabili (Codice della Strada art. 3 e Regolamento attuativo art. 140)	Parte longitudinale della strada riservata alla circolazione dei velocipedi, opportunamente delimitata e/o protetta dalle corsie di marcia veicolare grazie ad elementi in elevazione sulla pavimentazione o mediante due strisce continue affiancate (una bianca di 12 cm di larghezza ed una gialla di 30 cm, distanziate tra loro di 12 cm, con la striscia gialla posta sul lato della pista ciclabile).
Itinerari ciclopeditoni (Codice della Strada art. 2)	Strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada.
Vie verdi ciclabili o Greenway	Piste o strade ciclabili in sede propria sulle quali non è consentito il traffico motorizzato.
Sentieri ciclabili o percorsi natura	Itinerari in parchi e zone protette, sulle sponde di fiumi o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette.
Strade senza traffico	Strade con traffico motorizzato inferiore alla media di 50 veicoli/giorno calcolata su base annua.
Strade a basso traffico	Strade con traffico motorizzato inferiore alla media di 500 veicoli/giorno calcolata su base annua, senza punte superiori a 50 veicoli/h.
Strade 30	Strade urbane o extraurbane sottoposte al limite di velocità di 30 km/h o a un limite inferiore, segnalate da cartelli di inizio e fine; sono considerate “strade 30” anche le strade extraurbane con sezione della carreggiata non inferiore a 3,00 m riservate ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, e sottoposte al limite di velocità di 30 km/h.

Elementi delle “ciclovie” (L n. 2/2018)	Descrizione
Aree pedonali (Codice della Strada art. 3)	Zone interdette alla circolazione dei veicoli, salvo quelli in servizio di emergenza, i velocipedi e i veicoli al servizio di persone con limitate o impedita capacità motorie, nonché eventuali deroghe per i veicoli ad emissioni zero aventi ingombro e velocità tali da poter essere assimilati ai velocipedi.
Zone a traffico limitato (Codice della Strada art. 3)	Aree in cui l’accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli.
Zone residenziali (Codice della Strada art. 3)	Zone urbane in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell’ambiente, delimitate lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

La L n. 2/2018 indica e norma gli **atti di pianificazione** in tema di ciclabilità alle diverse scale territoriali, ossia:

- ▶ il **PGMC – Piano Generale della Mobilità Ciclistica** di scala nazionale (art. 3), chiamato, tra l’altro, ad individuare la RCN – Rete Ciclabile Nazionale **Bicitalia**, ossia il sistema delle ciclovie di livello nazionale, integrate nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo, delle quali la legge stessa definisce l’iter progettuale per la realizzazione (art. 4);
- ▶ i **PRMC – Piani Regionali della Mobilità Ciclistica** (art. 5), nei quali deve essere individuata la **rete ciclabile regionale**, caratterizzata dall’integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità di trasporto, in coerenza con la RCN–Bicitalia e proponendo le eventualmente necessarie proposte di integrazione o modifica di quest’ultima.
- ▶ i **Biciplan – Piani Urbani della Mobilità Ciclistica** (art. 6), intesi come piani di settore dei PUMS – Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, che devono essere predisposti dalle Città metropolitane e dai Comuni non facenti parte di Città metropolitane, finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie 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, indicando gli itinerari e gli interventi di seguito riportati.

Elementi da considerare nei Biciplan (L n. 2/2018)

Rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie del territorio di riferimento, destinate all’attraversamento e al collegamento tra le sue parti lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure e coerenti con gli obiettivi programmatici concernenti la loro realizzazione.

Rete secondaria dei percorsi ciclabili all’interno dei quartieri e dei centri abitati (per i Comuni).

Rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi del territorio di riferimento, le aree rurali e le aste fluviali e le stesse con le reti di cui ai punti precedenti.

Interventi per la realizzazione delle reti di cui ai punti precedenti, in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati.

Raccordo tra le reti e gli interventi di cui ai punti precedenti e le zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato.

Interventi che possono essere realizzati sui principali nodi di interferenza con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali.

Elementi da considerare nei Biciplan (L n. 2/2018)

Obiettivi da conseguire nel territorio, nel triennio di riferimento, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla sicurezza della mobilità ciclistica e alla ripartizione modale.
Eventuali azioni per incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.
Interventi finalizzati a favorire l'integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico urbano, regionale e nazionale.
Azioni finalizzate a migliorare la sicurezza dei ciclisti.
Azioni finalizzate a contrastare il furto delle biciclette
Eventuali azioni utili a estendere gli spazi destinati alla sosta delle biciclette prioritariamente in prossimità degli edifici scolastici e di quelli adibiti a pubbliche funzioni nonché in prossimità dei principali nodi di interscambio modale e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (bike sharing).
Tipologie di servizi di trasporto di merci o persone che possono essere effettuati con velocipedi e biciclette.
Eventuali attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile.
Programma finanziario triennale di attuazione degli interventi definiti dal piano stesso nel rispetto del quadro finanziario stabilito dal PGMCI e dai suoi eventuali aggiornamenti.

Nel caso delle **Province**, per le quali non vi è l'obbligatorietà di predisposizione dei PUMS, la L n. 2/2018 (all'art. 7) stabilisce che esse debbano comunque definire gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il PRMC, individuando la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio di competenza, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale. Tali strumenti di pianificazione provinciale costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dell'ente interessato, che devono assicurarne la coerenza reciproca con gli atti di pianificazione territoriale e urbanistica.

La L n. 2/2018 prevede, infine, che debbano essere predisposte **relazioni annuali sulla mobilità ciclistica**, sia da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, che delle Regioni, per dare conto dello stato di attuazione degli interventi previsti, della loro efficacia, dei risultati conseguiti nell'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, nella riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e dei sinistri e danni agli utenti della strada, nonché nel rafforzamento della sicurezza della mobilità ciclistica e dell'integrazione modale tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto locale e regionale.

Sistema nazionale di ciclovie turistiche (2015 e 2018)

“Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016)” (L n. 280 del 28.12.2015, art. 1 comm. 640), “Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del SNCT – Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche” (Dir. MIT n. 375 del 20.07.2017) e “Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche” (DM n. 517 del 29.11.2018)

La Legge di stabilità 2016, all' art. 1 comm. 640 autorizza una spesa sulle annualità 2016, 2017 e 2018 per la progettazione e la realizzazione di:

- ▶ **10 percorsi prioritari del SNCT – Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche**, tra i quali, di interesse per il territorio lombardo, la Ciclovía VENTO (Venezia-Torino), la Ciclovía del Sole (Verona-Firenze) e la Ciclovía del Garda;
- ▶ **ciclostazioni** e interventi concernenti la **sicurezza** della circolazione ciclistica cittadina.

Il DM n. 517/2018 ripartisce le risorse stanziare tra le 10 ciclovie nazionali turistiche individuate dalla Legge di stabilità 2016 e definisce le **tempistiche** e le **modalità** di progettazione e realizzazione degli interventi e di erogazione dei fondi.

Vengono, inoltre, richiamati i **requisiti di pianificazione** e gli **standard tecnici** di progettazione per le ciclovie nazionali turistiche, di cui all'Allegato A della Direttiva MIT n. 375/2017, come di seguito riportato.

Requisiti di pianificazione per le ciclovie nazionali turistiche
(Direttiva MIT n. 375/2017)

Elementi da considerare

Attrattività	Luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali.
Fruibilità, interconnessione e intermodalità	Diretta in bicicletta, parcheggi, da altre infrastrutture, interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della mobilità dolce.
Servizi opzionali	Struttura ricettiva attrezzata, servizio bagagli, colonnine SOS, connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone, parco giochi per bambini.

Standard tecnici per le ciclovie nazionali turistiche
(Direttiva MIT n. 375/2017)

Elementi da considerare

Attrattività	Qualità architettonica e paesaggistica.
Sicurezza	Protezione dal traffico motorizzato, protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.), caratteristiche geometriche, accessibilità dei mezzi di soccorso.
Percorribilità	Pendenza longitudinale, fondo viabile, linearità e visibilità, copertura telefonica.
Segnaletica e riconoscibilità	Conformità segnaletica, identità visiva.
Servizi	Area di sosta biciclette, noleggio e assistenza bici, tecnologie smart, servizi igienici, punti di approvvigionamento di acqua potabile.

Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan

“Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan. Articolo 6 Legge 2/2018” (Riunione del **09.06.2020** del Comitato tecnico dei PUMS del MIT – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti)

Queste Linee guida sono state elaborate al fine di fornire un **supporto ai progettisti e agli Enti Locali** per l'elaborazione dei Biciplan, costituendo delle **raccomandazioni** di comportamento e non degli obblighi di legge (per i quali si rimanda alla normativa vigente per la progettazione e realizzazione della rete ciclabile, in primis il citato DM n. 557 del 30.11.1999).

Tali Linee guida sono poi state recepite **nell'Allegato A del PGMC** – Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024, descritto al successivo **CAPITOLO 2.1**, al quale si rimanda per l'elencazione dei contenuti.

Inoltre, le Linee guida indicano esempi di **azioni ed interventi di supporto alla ciclabilità** che possono essere sviluppate nei Biciplan, ossia le azioni di Mobility Management, i servizi per la mobilità ciclistica, di intermodalità, di sicurezza di ciclisti e biciclette, oltre al tema della pianificazione partecipata.

Le Linee guida sono, infine, corredate da quattro **allegati** sintetici con:

- ▶ un **glossario** di definizioni per comprendere i contenuti del Biciplan;
- ▶ l'indicazione delle **modalità per l'indagine** e la raccolta dei dati per l'analisi della **domanda**, della **ripartizione modale** e delle caratteristiche dell'**utenza**;
- ▶ l'indicazione delle **modalità di analisi dell'incidentalità**;
- ▶ una raccolta aggiornata relativa ai **costi degli interventi**;
- ▶ una raccolta di **obiettivi/indicatori per il monitoraggio** del Biciplan (realizzati in congruenza con la struttura prevista nell'allegato 2 del DM n. 397/2017 e s.m.e i. sulle Linee guida del PUMS).

Azioni ed interventi di supporto alla ciclabilità (Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan, 09.06.2020)

Mobility management	<ol style="list-style-type: none"> 1. Iniziative per la gestione e il coordinamento della domanda – offerta 2. Altre attività di promozione e comunicazione 3. Infopoint mobilità ciclistica 4. City logistic
Servizi per la mobilità ciclistica	<ol style="list-style-type: none"> 1. Servizio di Bike – Sharing 2. Mobilità ciclistica elettrica: e-bike 3. Micromobilità elettrica 4. Sosta e ciclo-parcheggi 5. Ciclo-officine
Intermodalità	<ol style="list-style-type: none"> 1. Integrazione della mobilità ciclistica con il TPL 2. Principali nodi di interscambio modale 3. Mobilità ciclistica per il primo e ultimo miglio
Sicurezza dei ciclisti e delle biciclette	<ol style="list-style-type: none"> 1. Azioni per il miglioramento della sicurezza nella circolazione dei ciclisti 2. Iniziative per l'educazione stradale e per la mobilità ciclistica 3. Azioni per contrastare il furto delle biciclette

1.3 Normativa regionale

Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale (1999 e 2002)

“Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale” (DGR n. VI/47207 del 22.12.1999) e aggiornamento agosto 2002 in adeguamento al DM n. 557/1999

Il Manuale, aggiornato anche a fronte delle esperienze nel tempo maturate in Regione Lombardia, costituisce uno strumento di divulgazione di **fonti normative, indicazioni ed indirizzi tecnici per la realizzazione di itinerari cicloturistici**, finalizzati allo sviluppo sostenibile ed alla fruizione del territorio lombardo, anche attraverso la mobilità ciclistica.

Il Manuale parte dalla considerazione che alcuni elementi caratteristici del paesaggio lombardo (ambiti agricoli, ville sui navigli, ambienti naturali dei parchi) sono godibili solo con la bicicletta e, pertanto, è chiaro che ogni sforzo di valorizzazione turistica di tali beni non possa non conferire un giusto peso alla fruizione in bicicletta. Si evidenzia, inoltre, come le condizioni per la pratica del turismo a due ruote, specie in situazione extraurbane, non richiedano opere di arredo urbano “intense e costose”, ma sia sufficiente individuare un tracciato protetto, anche a fondo naturale, e una buona segnaletica.

Il Manuale risponde, infine, anche ad una esigenza che va oltre i confini regionali. Infatti, in Europa è sempre più concreto lo sviluppo della rete ciclistica sovranazionale EuroVelo che possa favorire nuove forme di turismo verde. La Lombardia, Regione focale di tutti i sistemi di comunicazione, assume importanza anche all'interno di questo schema, con alcuni importanti assi dorsali di attraversamento internazionali, sui quali impennare un modello di RCR – Rete Ciclabile Regionale.

Il Manuale fornisce, come detto, indirizzi e indicazioni sulle diverse **tipologie di tracciati** ciclabili e sulla relativa **segnaletica**, corredati da un repertorio cartografico e fotografico delle casistiche possibili (già realizzate o realizzabili), come di seguito riportato.

Definizione di RCR – Rete Ciclabile Regionale (DGR n. 4720/1999)

Sistema integrato di percorsi e itinerari adatti al cicloturismo extraurbano di media e lunga distanza, attrezzati e dotati di opportuna segnaletica, costituito, a seconda delle situazioni, da piste, strade secondarie, percorsi campestri e strade urbane a basso traffico adatti al turismo in bicicletta. Tale rete dovrà recepire le proposte contenute nel sistema di rete ciclabile europeo EuroVelo e connettersi ad esso mediante itinerari di livello sovregionale o sovranazionale.

Tipologie di piste e percorsi (DGR n. 47207/1999)

Descrizione

Tracciati ciclabili condivisi con il traffico automobilistico

Corsie ciclabili preferenziali al margine della carreggiata stradale
Itinerari ciclabili promiscui al traffico automobilistico.

Tracciati ciclabili su strade campestri o a bassa densità di traffico

Strade locali o vicinali con bassa densità di traffico veicolare, che facilita il transito delle biciclette senza dover prevedere particolari misure di protezione (segnali di pericolo generico e pannelli integrativi di continuità dell'itinerario).

Tracciati ciclabili preclusi al traffico automobilistico (percorsi ciclabili protetti e condivisi)

Strade statali e provinciali: corsia preferenziale per cicli con segnaletica verticale e pavimentazione in asfalto.
Strade di nuova costruzione: pista ciclabile in sede protetta con pavimentazione in asfalto.

Tipologie di piste e percorsi
(DGR n. 47207/1999)

Descrizione

	<p>Strade di quartiere e zone residenziali: interventi di moderazione del traffico e corsie preferenziali con pavimentazione in asfalto.</p> <p>Isole pedonali o ZTL: nessun intervento specifico da adottare.</p> <p>Strade vicinali, comunali, campestri in zone ad alto pregio (parchi e zone vincolate): limitazione della velocità a 30 km/h con segnaletica verticale per cicli, pavimentazione in asfalto o fondo naturale.</p> <p>Strade d'argine, ex-sedimi ferroviari: adattamento a pista ciclo-pedonale protetta, con fondo naturale o trattato.</p> <p>Strade statali e provinciali: corsia preferenziale per cicli con segnaletica verticale e pavimentazione in asfalto.</p>
Incroci e attraversamenti	<p>Intersezione stradale con pista ciclabile senza diritto di precedenza, intersezione stradale dove la pista ciclabile ha diritto di precedenza, pista ciclabile con e senza diritto di precedenza con intersezione laterale, intersezione stradale con pista ciclabile dotata di isola-rifugio, strettoia, intersezione di pista ciclabile con strada a carreggiate separate, incrocio stradale con "case avanzate" per ciclisti, rotatoria.</p>

Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera (2006)

"Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" (LR n. 24 dell'11.12.2006)

Tra le indicazioni della LR n. 24/2006 (attuativa della Direttiva Quadro 96/62/CE del 27.09.1996 "Valutazione e gestione della qualità dell'aria ambiente" e successive disposizioni del Consiglio europeo), ve ne sono alcune attinenti allo sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale, volte alla riduzione delle emissioni in atmosfera, attraverso l'attuazione di misure relative a questa modalità di trasporto, come di seguito riportato.

Possibili misure da realizzare o promuovere per la mobilità ciclistica (LR n. 24/2006)

Percorsi ciclo-pedonali sicuri e continui, in particolare per i collegamenti a scuole e ad altre attrezzature o spazi pubblici.
Percorsi ciclo-pedonali protetti nelle nuove realizzazioni o nelle ristrutturazioni di sedi stradali.
Riduzione del traffico nelle zone residenziali e nei centri storici, limitando la velocità dei veicoli e migliorando la coesistenza tra traffico a motore e pedoni e ciclisti.
Spazi attrezzati per il ricovero e la sosta delle biciclette presso i principali poli di attrazione e aree di interscambio con il trasporto pubblico.
Sistemi di noleggio di biciclette, in particolare presso stazioni e fermate dei mezzi pubblici.

Linee guida per la progettazione paesistica delle infrastrutture della mobilità (2008)

"Linee guida per la progettazione paesistica delle infrastrutture della mobilità in aggiornamento dei Piani di Sistema del Piano Territoriale Paesistico Regionale" (DGR n. VIII/8837 del 30.12.2008)

Nella parte seconda della DGR n. 8837/2008 sono indicati **elementi guida per la progettazione** della reti di mobilità dolce e dei "tracciati guida paesaggistici", quali elementi di tutela e promozione del territorio lombardo, in una visione di integrazione multifunzionale delle diverse reti di mobilità.

La DGR n. 8837/2008 fornisce la definizione di “**rete di mobilità dolce**”, indicandone scopi e obiettivi (quali la separazione rispetto al traffico motorizzato, per una maggiore sicurezza degli utenti, lo sviluppo dei flussi turistici e fruitivi del territorio, del paesaggio e del sistema delle aree protette, lo sviluppo degli spostamenti quotidiani e l'integrazione con il trasporto pubblico), oltre ai **requisiti essenziali**, anche al fine di poter ricomprendere determinate tratte di infrastrutture nella rete regionale della mobilità dolce.

Definizione di “rete di mobilità dolce” (DGR n. 8837/2008)

Rete di percorsi utilizzabili con mezzi di trasporto o pratiche di utilizzo a basso o nullo impatto ambientale, quali biciclette, pedoni, cavalieri, utenti a mobilità ridotta, rollers, treni turistici, autolinee locali, servizi di navigazione, ecc.

Per quanto riguarda le **definizioni tipologiche**, la DGR n. 8837/2008 richiama le indicazioni del DM n. 557/1999, integrandole con ulteriori casistiche, in gran parte poi riprese nella L. n. 2/2018 e nello stesso Codice della Strada. Rimandando a quanto riportato al precedente CAPITOLO 1.2 per le definizioni di tali atti normativi, di seguito si riportano le casistiche della DGR n. 8837/2008 non contemplate nelle citate norme.

Tipologia di infrastruttura Descrizione
(DGR n. 8837/2008)

Pista ciclo-campestre	Percorso su strade in genere non soggette al Codice della Strada, lungo percorsi carrabili a fondo naturale, sentieri ecc.
Sentiero ciclabile	Percorso pedonale aperto anche al transito ciclabile.
Sentiero o percorso natura	Percorso prevalentemente pedonale, a volte anche accessibile in bicicletta, con forte valenza naturalistica in aree sensibilmente soggette e dunque fruibile con particolari regole di comportamento
Argine fluviale	Percorso in fregio a una via d'acqua naturale o artificiale (in tal caso si parla anche di “ripa” o di “alzaia”), riservato ai veicoli di servizio; secondo diverse norme, l'uso talvolta è aperto anche a ciclisti e pedoni, mentre, in altri casi, è semplicemente tollerato.

Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica (2009)

“Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” (LR n. 7 del 30.04.2009)

Al fine di favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica, con la LR n. 7/2009 la Regione Lombardia si impegna a redigere il **PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** in coerenza con il PPR – Piano Paesistico Regionale (a sua volta parte integrante del PTR – Piano Territoriale Regionale), con lo scopo di raggiungere, attraverso la creazione di una rete ciclabile regionale, obiettivi di intermodalità, di migliore fruizione del territorio e di sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta, sia in ambito urbano che extraurbano.

La LR n. 7/2009 prevede che le **Province/Città metropolitana** predispongano i **PSMC – Piani Strategici della Mobilità Ciclistica**, con i quali programmare gli interventi sovracomunali ed individuare la rete ciclabile provinciale, quale elemento integrante della rete di livello regionale, connessa con i grandi attrattori di traffico e con il sistema della mobilità pubblica.

Inoltre, la LR n. 7/2009 prevede che anche i **Comuni** predispongano i propri **PSMC**, con la programmazione degli interventi locali e l'individuazione della rete ciclabile comunale, quale

elemento integrante delle reti di livello regionale e provinciale/di Città metropolitana, connessa con gli attrattori di traffico di livello locale.

La LR n. 7/2009 indica gli **obiettivi strategici** di cui tenere conto nella redazione del PRMC e dei PSMC, ossia:

- ▶ per la **ciclomobilità extraurbana**, la creazione di una rete interconnessa, protetta, dedicata e connessa alla mobilità collettiva e di itinerari ciclabili e ciclopedonali che attraversino località di valore ambientale, paesaggistico, culturale e turistico;
- ▶ per la **ciclomobilità urbana**, l'incremento, messa in sicurezza e segnalazione della rete ciclabile esistente, connettendola con il sistema della mobilità collettiva.

Gli **interventi contemplati** nella LR n. 7/2009 per la promozione della mobilità ciclistica e della cultura della bicicletta sono vari e numerosi, come di seguito riportato.

Possibili interventi per la mobilità ciclistica (LR n. 7/2009)

Realizzazione di sottopassi e sovrappassi ciclabili e ciclopedonali.

Dotazioni infrastrutturali utili alla sicurezza del traffico ciclistico e motorizzato.

Costruzione e dotazione di parcheggi attrezzati, liberi o custoditi, e di centri di noleggio riservati alle biciclette, prioritariamente in corrispondenza dei centri intermodali di trasporto pubblico e presso strutture pubbliche; nel quadro delle indicazioni del PRMT e dei relativi piani di attuazione, una quota non inferiore al 10% dei posti auto previsti, adeguatamente attrezzata, deve essere riservata al parcheggio di biciclette

Messa in opera di segnaletica, verticale e orizzontale, specializzata per il traffico ciclistico, nonché di segnaletica integrativa dedicata agli itinerari ciclabili.

Predisposizione di strutture mobili e di infrastrutture atte a realizzare l'intermodalità fra biciclette e mezzi di trasporto pubblico.

Intese con i soggetti esercenti i servizi ferroviari e i gestori delle infrastrutture ferroviarie al fine di promuovere l'intermodalità tra la bicicletta e il treno, in particolare per la realizzazione di parcheggi per biciclette nelle aree di pertinenza delle stazioni ferroviarie e la promozione del trasporto della bicicletta al seguito.

Intese con le aziende di trasporto pubblico per l'integrazione con l'uso della bicicletta, nonché per la predisposizione di strutture per il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.

Realizzazione di servizi di biciclette a noleggio.

Realizzazione di conferenze, attività culturali ed iniziative educative atte a favorire la cultura della bicicletta come mezzo di trasporto.

Attivazione presso gli enti preposti al turismo di servizi di informazione per cicloturisti.

Redazione, pubblicazione e divulgazione di cartografia specializzata anche di tipo elettronico.

Ogni ulteriore intervento finalizzato allo sviluppo ed alla sicurezza del traffico ciclistico, anche attraverso la creazione di punti di manutenzione della bicicletta, ed in particolare iniziative formative ed informative sull'utilizzo di protezioni del ciclista quali abbigliamento e casco.

1.4 Quadro sinottico della normativa in tema di mobilità ciclistica

Di seguito è riportato il quadro sinottico, in **ordine cronologico**, della normativa di riferimento in tema di mobilità ciclistica.

Norma	Titolo	Livello
COM(1992)0494 – Libro Bianco 1992	Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti	Europeo
DLgs n. 285 del 30.04.1992	Codice della Strada	Nazionale
DPR n. 495 del 16.12.1992	Regolamento attuativo del Codice della Strada	Nazionale
DM n. 557 del 30.11.1999	Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili	Nazionale
DGR n. VI/47207 del 22.12.1999 (aggiornamento 2002)	Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale	Regionale
COM(2001)0370 – Libro Bianco 2001	La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte	Europeo
LR n. 24 dell'11.12.2006	Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente	Regionale
DGR n. VIII/8837 del 30.12.2008	Linee guida per la progettazione paesistica delle infrastrutture della mobilità in aggiornamento dei Piani di Sistema del Piano Territoriale Paesistico Regionale	Regionale
LR n. 7 del 30.04.2009	Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica	Regionale
COM(2011)144 – Libro Bianco 2011	Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile	Europeo
L n. 280 del 28.12.2015, art. 1 comm. 640	Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Legge di stabilità 2016)	Nazionale
Dir. MIT n. 375 del 20.07.2017	Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del SNCT – Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche	Nazionale
L n. 2 dell'11.01.2018	Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica	Nazionale
DM n. 517 del 29.11.2018	Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche	Nazionale
DL n. 34 del 19.05.2020, art. 229, convertito nella L n. 77 del 17.07.2020	Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19 – Decreto Rilancio 2020	Nazionale
Comitato tecnico dei PUMS del MIT – Riunione del 09.06.2020	Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan. Articolo 6 Legge 2/2018	Nazionale
C/2024/2377 del 03.04.2024	Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica	Europeo



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



2 Programmazione e pianificazione in tema di mobilità ciclistica

2.1 Pianificazione di scala nazionale

PGMC – Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024

Approvazione con DM del 03.08.2022

Il PGMC, con durata triennale, fornisce la **cornice di politica nazionale** per la mobilità ciclistica, volta alla realizzazione del **SNMC – Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica**, entro la quale lo Stato esercita le funzioni di indirizzo generale, controllo, supporto e regolazione.




Il PGMC è articolato con riferimento ai due settori di sviluppo della mobilità ciclistica, ossia in ambito urbano e metropolitano, da un lato, e in ambito extraurbano, ossia provinciale, intercomunale, regionale, nazionale ed europeo, dall'altro.

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

Rete Ciclabile Nazionale nell'area della Provincia di Monza e Brianza (Fonte: PGMC 2022-2024, MIMS, agosto 2022)



Itinerari Bicalitalia e EuroVelo di interesse per il territorio della Provincia di Monza e Brianza

	EuroVelo 5 ed Bicalitalia 3 – Ciclovía Francigena / Via Romea (Como-Brindisi)
	Bicalitalia 12 – Ciclovía Pedemontana Alpina (Savona-Trieste)
	Bicalitalia 17 – Ciclovía Alpe Adria Radweg (Tarvisio-Grado)

A partire da un'analisi dell'attuale sistema della mobilità ciclistica turistica ed urbana e dal quadro delle risorse disponibili per il finanziamento delle infrastrutture ciclabili (sia nazionali che locali), il PGMC definisce gli **obiettivi** (strategici di lungo periodo, generali di medio periodo e specifici di breve periodo) per lo sviluppo del sistema di mobilità ciclistica alle diverse scale territoriali, a partire dal **SCTN – Sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali**, a loro volta parte della **RCN – Rete Ciclabile Nazionale Bicalia**.

Definizione di RCN – Rete Ciclabile Nazionale Bicalia (PGMC e L n. 2/2018)

Rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea EuroVelo, composta dalle ciclovie di interesse nazionale, compresi i relativi accessori e pertinenze, dedicate ai ciclisti e, in generale, agli utenti non motorizzati.
La rete comprende 13 dei 17 percorsi exPCIR, come individuati nel PRMC 2014.

Obiettivi strategici del PGMC per l'ambito urbano e metropolitano (lungo periodo)

OS1: incremento della quota di spostamenti in bicicletta

Obiettivi generali (2022-2024, pianificazione PNRR fino al 2026)	Obiettivi specifici (al 2022, con aggiornamenti annuali)
<p>OG1: consolidare la rete infrastrutturale ciclabile come fattore strategico e componente fondamentale della politica di sviluppo economico nazionale, dei trasporti e della mobilità in tutto il territorio nazionale, regionale, urbano e metropolitano con pari dignità e attenzione assegnate alle altre modalità di trasporto.</p>	<p>OSp_1.1: dare attuazione alle attività di pianificazione della mobilità ciclistica urbana e metropolitana (Biciplan).</p> <p>OSp_1.2: aggiornare gli standard della legislazione urbanistica ed edilizia con uno specifico riferimento alla mobilità servizi per la ciclabilità urbana.</p> <p>OSp_1.3: definire il programma di lungo periodo dei finanziamenti statali a supporto della mobilità ciclistica urbana e metropolitana nel quadro dei finanziamenti erogati per la mobilità in generale.</p> <p>OSp_1.4: definire un modello nazionale di calcolo della ripartizione modale in ambito urbano e in ambito metropolitano, promuovendo e la definizione dei target di incremento della quota modale della mobilità ciclistica come indicatore di efficacia delle politiche di ciclabilità rivolte alle città.</p> <p>OSp_1.5: aggiornare periodicamente il Codice della Strada e il Regolamento di Attuazione per favorire lo sviluppo della ciclabilità in ambito urbano e la sicurezza di pedoni e ciclisti con attenzione in particolare alla definizione della disciplina della sosta dedicata ai veicoli a due ruote, tanto privati che in sharing.</p> <p>OSp_1.6: adottare metodologie di sperimentazione progettuali utili a pianificare, progettare e realizzare un sistema di mobilità ciclistica di buona qualità infrastrutturale, facilitando l'assimilazione dei concetti di "spazio condiviso" e "priorità all'utenza stradale vulnerabile".</p> <p>OSp_1.7: promuovere la condivisione di buone pratiche internazionali e nazionali nel campo delle politiche di sviluppo mobilità sostenibile.</p>
<p>OG2: promuovere, incentivare e sviluppare la mobilità ciclistica in modo che venga riconosciuta come modalità di trasporto alternativo ed integrativo all'attuale sistema della mobilità.</p>	<p>OSp_2.1: favorire la realizzazione un sistema di mobilità ciclistica di livello urbano e metropolitano in tutti gli Enti Locali, intervenendo in modo integrato su tutte le componenti strutturali della mobilità ciclistica quale elemento essenziale per lo sviluppo di un modello di mobilità modale e sostenibile.</p> <p>OSp_2.2: incrementare il numero di utenti che utilizzano la bicicletta per gli spostamenti entro i 5-10 km, compiuti durante la giornata per diverse motivazioni (vita quotidiana, lavoro, studio, shopping, cultura, assistenza sanitaria, affari personali, ecc.), rendendo la mobilità attiva (ciclistica e pedonale) la scelta prevalente per gli spostamenti a corto raggio.</p> <p>OSp_2.3: aumentare il numero di studenti (scuole superiori e universitarie) che utilizzano la bicicletta negli spostamenti casa-studio e incrementare sistemi di mobilità attiva (bicibus e pedibus), anche sostitutivi o complementari del sistema di trasporto con bus scolastici, per gli studenti delle scuole primaria e</p>

Obiettivi strategici del PGM per l'ambito urbano e metropolitano (lungo periodo)

OS1: incremento della quota di spostamenti in bicicletta

Obiettivi generali

(2022-2024, pianificazione PNRR fino al 2026)

Obiettivi specifici

(al 2022, con aggiornamenti annuali)

OG3: accrescere l'accessibilità ciclabile sicura, con un'equa ripartizione degli spazi stradali per tutti i mezzi e i pedoni.

secondaria di primo grado negli spostamenti casa-scuola.

OSp_2.4: attivare strumenti e strutture per la promozione, la pubblicizzazione e il marketing della mobilità ciclistica promuovendo la riconoscibilità delle reti ciclabili e il coinvolgimento di comunità, associazioni, operatori, Organismi Sportivi, Enti del Terzo Settore, ecc. nella programmazione e gestione delle attività di sviluppo della mobilità ciclistica.

OSp_2.5: incentivare una logistica urbana sostenibile, in particolare il cosiddetto "ultimo miglio", basata sull'utilizzo di biciclette e bici, tricicli e quadricicli cargo (ciclo-logistica).

OSp_2.6: promuovere la diffusione delle nuove tecnologie (e-bike, ecc.) come fattore di ampliamento della platea di utenti, l'uso della bicicletta per spostamenti più lunghi e in contesti morfologicamente complessi.

OSp_2.7: creare cicloparcheggi con installazione di apposite rastrelliere che permettano di assicurare con catena, o altro sistema di ritenuta, il telaio delle biciclette, considerando anche mezzi speciali quali quadricicli, cargo bike, ecc.

OSp_3.1: incrementare lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili in ambiti urbani che consentono una condivisione sicura dello spazio stradale tra pedoni, ciclisti e veicoli motorizzati a velocità moderata (Città 30 km/h, isole ambientali, Zone 30 km/h, zone residenziali), aumentando la sicurezza, riequilibrando lo spazio stradale da considerare come bene pubblico al servizio di tutti i potenziali utenti (con strade progettate in modo efficiente, per consentire a persone di tutte le età una mobilità, ove possibile, non segregata e senza pericoli).

OSp_3.2: consentire l'accessibilità attraverso la rete ciclabile urbana e metropolitana, Comuni, frazioni, principali poli attrattori e luoghi di interesse (scuole, università, luoghi di lavoro, servizi pubblici, impianti e spazi sportivi, ecc.) per favorire il mezzo a due ruote negli spostamenti brevi.

OSp_3.3: incrementare i nodi e i luoghi di interscambio e di integrazione modale, tra la rete ciclabile urbana e metropolitana e altre reti e servizi di mobilità favorendo lo shift modale.

OSp_3.4: migliorare e accrescere il livello di sicurezza delle infrastrutture ciclabili, degli attraversamenti e delle intersezioni (intervendendo sulle esistenti e progettando in modo efficiente i nuovi) per elevare gli standard di sicurezza, reali e percepiti.

OSp_3.5: identificare modelli standard di itinerario ciclabile per la qualificazione delle diverse tipologie, definendo modelli e privilegiando, nelle progettazioni, percorsi brevi, diretti e sicuri.

OSp_3.6: superare, ove possibile, il modello di itinerario promiscuo ciclopedonale, promuovendo: la distinzione, salvo casi eccezionali, dei percorsi tra pedoni e ciclisti lungo le direttrici principali; l'uso delle corsie auto e bici con priorità ciclabile laddove non vi sia spazio per infrastrutture ciclabili separate, tutelando i marciapiedi che debbono poter rimanere in uso a pedoni e disabili; la creazione, nelle zone a traffico limitato, di ambiti ad uso promiscuo, con diversi utenti abilitati ma con priorità pedonale e ciclabile garantendo il massimo di fruizione e sicurezza per pedoni e ciclisti (ad esempio nei Centri storici).

OS_3.7: favorire la multifunzionalità e la connettività attraverso la mobilità ciclistica delle infrastrutture verdi di ambito urbano e metropolitano (parchi, giardini, zone boschive, aree umide, aree verdi residenziali e commerciali ecc.), quali ambiti privilegiati per la ciclabilità ricreativa e del tempo libero in ambito urbano e circoscrizionale.

Obiettivi strategici del PGMC per la RCN–Bicitalia (lungo periodo)

OS2: Sviluppo mobilità ciclistica di lunga percorrenza, in particolare per il turismo

Obiettivi generali (2022-2024, pianificazione PNRR fino al 2026)	Obiettivi specifici (al 2022, con aggiornamenti annuali)
<p>OG4: promuovere la realizzazione di itinerari di lunga percorrenza interconnessi tra loro valorizzando le ciclovie turistiche già in fase di realizzazione come componente della rete.</p> <p>OG5: promuovere nell'arco di periodo di Piano il completamento di tratte della rete che colleghino tra loro Regioni e Province diverse.</p> <p>OG6: attivare progetti per l'integrazione modale, con l'interconnessione tra le ciclovie SNCT/RCN/Bicitalia e i punti di interscambio e collegamento con la rete di trasporto pubblico locale e ferroviario.</p>	<p>OSp_4.1: assegnazione del complesso delle risorse, già identificate dal PNRR, sulla base della pianificazione definita con le Regioni.</p> <p>OSp_4.2: perfezionamento dei tracciati delle ciclovie di interesse nazionale, procedendo alla pianificazione degli ulteriori lotti funzionali già approvati e non ancora finanziati (fatta salva la necessità che, in ogni caso, vengano identificate le risorse economiche necessarie alla realizzazione delle tratte approvate).</p> <p>OSp_4.3: integrazione della RCN–Bicitalia con ulteriori percorsi e progetti di ambito regionale e/o locale; la RCN–Bicitalia integrerà ogni ulteriore tracciato che venisse proposto ed approvato in sede di Conferenza Unificata. Tali tracciati devono essere proposti nella loro configurazione dalle Regioni interessate.</p> <p>OSp_5.1: realizzare una rete multi modale che favorisca la mobilità attiva e sostenibile con l'obiettivo di collegare i poli urbani e turistici del Paese, garantendo ai turisti a due ruote un facile accesso alle città ed ai poli di interesse turistico e ricreativo collegare i poli urbani e turistici del Paese.</p> <p>OSp_5.2: integrare la RCN–Bicitalia ai sistemi di mobilità urbana, metropolitana, provinciale e regionale. Per tale motivo la progettazione dovrà prevedere le specifiche modalità di collegamento alle aree urbane in prossimità di tali percorsi garantendo le intersezioni con altre infrastrutture.</p> <p>OSp_5.3: ampliare la RCN–Bicitalia con l'inserimento dell'“Appennino bike tour”, quale “percorso cicloturistico” non sottostante ai criteri e standard prestazioni definiti per le ciclovie nazionali.</p> <p>OSp_5.4: valutazione di altri itinerari di potenziale interesse nazionale, in applicazione delle procedure del modello di sviluppo della RCN–Bicitalia.</p> <p>OS_6.1: collegare la RCN–Bicitalia con le aree naturali protette, a elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, paesaggistico, storico, culturale e architettonico. La prospettiva ideale è che la RCN–Bicitalia possa attraversare i capoluoghi e raggiunga le principali città di interesse turistico-culturale e i rispettivi centri storici, garantendo l'interconnessione con le reti ciclabili urbane.</p> <p>OS_6.2: promuovere le connessioni con la RCN–Bicitalia e le molteplici attrazioni turistiche limitrofe ai percorsi, per massimizzare la valorizzazione delle infrastrutture storiche, in ambito nazionale e locale.</p> <p>OS_6.3 incentivare iniziative imprenditoriali di servizi turistici, interventi volti allo sviluppo delle aree di prossimità della RCN–Bicitalia, anche in collaborazione con soggetti pubblici e privati.</p>

Obiettivi strategici del PGMC per la RCN–Bicitalia (lungo periodo)

OS3: Integrazione delle infrastrutture esistenti nazionali e regionali con la RCN - Bicitalia

Obiettivi generali (2022-2024, pianificazione PNRR fino al 2026)	Obiettivi specifici (al 2022, con aggiornamenti annuali)
<p>OG7: supportare lo sviluppo immediato di circuiti regionali, anche con percorrenze parziali rispetto alla rete complessiva, che garantiscano comunque il raccordo e lo sviluppo delle maglie orizzontali (est-ovest) rispetto alla dimensione verticale (nord-sud) dell'intero disegno della RCN.</p>	<p>OSp_7.1: interconnettere la RCN–Bicitalia con la rete europea, garantendo il collegamento e/o l'attraversamento del territorio nazionale alle ciclovie di livello europeo.</p> <p>OSp_7.2: promuovere la connessione con i centri urbani e i nodi di interscambio intermodale (nodi di interscambio treno-bici; nave-bici, aereo-bici) anche attraverso la rete ciclabile regionale e locale.</p>

Obiettivi strategici del PGM per la RCN–Bicitalia (lungo periodo)

OS3: Integrazione delle infrastrutture esistenti nazionali e regionali con la RCN - Bicitalia

Obiettivi generali (2022-2024, pianificazione PNRR fino al 2026)	Obiettivi specifici (al 2022, con aggiornamenti annuali)
	OSp_7.3: recuperare a fini ciclabili i vecchi tracciati e le infrastrutture storiche, con valore culturale e paesaggistico, la viabilità minore, l'estesa rete di carrarecce, argini dei corsi d'acqua, strade di servizio, ecc.

Il PGM definisce anche **le azioni e gli interventi** che dovranno essere posti in essere per conseguire gli obiettivi stabiliti e sostenere lo sviluppo della mobilità ciclistica che, a seconda dei casi, possono essere di carattere legislativo/regolamentare (es. nuove norme, buone pratiche, segnaletica, azioni per la sicurezza, ecc.), di promozione generale (es. incentivi, azioni di mobility management e per la mobilità scolastica sostenibile, ecc.), di comunicazione/educazione/promozione sociale (es. strumenti informativi, iniziative di educazione stradale, ecc.) e di tipo infrastrutturale, in quest'ultimo caso come di seguito riportato.

Azioni e interventi del PGM	Descrizione
Sviluppo del SNCT (competenza: Ministero e Regioni)	Realizzazione ed completamento delle 10 ciclovie previste dal SNCT, con integrazioni e modifiche rispetto alla struttura della rete nazionale individuate nel dettaglio attraverso specifici progetti o il loro inserimento nei PRMC – Piani Regionali della mobilità ciclistica.
Sostegno alle reti ciclabili regionali, secondarie o di adduzione alla RCN–Bicitalia (competenza: Ministero, Regioni e Città metropolitane)	Pianificazione e promozione della realizzazione delle ciclovie di ambito locale, quale essenziale complemento alla rete nazionale.
Sostegno all'infrastrutturazione ciclabile dei Comuni (competenza: Ministero, Regioni e Città metropolitane, Comuni)	<p>1. Realizzazione delle “super ciclabili”, quali itinerari esclusivamente o prevalentemente ciclabili, alternativi alla viabilità esistente e ricavati in corridoi che non comportino numerose intersezioni con la viabilità autoveicolare e permettano spostamenti rapidi ed efficaci con la bicicletta muscolare o assistita o con altri mezzi di micromobilità. Nelle aree metropolitane questi collegamenti possono assumere il ruolo di efficaci connessioni tra centri abitati confinanti al fine di aumentare il raggio di azione della bicicletta come spostamento quotidiano. Le super ciclabili possono trovare collocazione anche in ambito extraurbano per collegare centri abitati su distanze adeguate alla mobilità quotidiana in bicicletta.</p> <p>2. Realizzazione di connessioni funzionali delle ciclovie urbane e interurbane, intese come itinerari primari di attraversamento delle città ed aree limitrofe, associati alle principali direttrici di traffico cittadino, alle viabilità più insediate e maggiormente attrezzate di servizi. Gli itinerari sono composti da infrastrutture ciclabili differenti e connesse alle condizioni di spazio e traffico delle diverse viabilità utilizzate. In genere, esse vanno realizzate avendo cura di garantire alla mobilità ciclistica uno specifico spazio sulla sede stradale. Nelle viabilità principali di ampia sezione stradale, presenti soprattutto nelle grandi città, le ciclovie</p>

Azioni e interventi del PGMC	Descrizione
	e le corsie ciclabile devono essere individuate su entrambi i lati della strada in posizione separata dai marciapiedi creando un contesto di usabilità sicura anche nei casi di condivisione degli spazi nelle carreggiate.
Collegamenti per gli studenti tra stazioni e università (competenza: Ministero, Comuni e gestori ferroviari)	Realizzare o potenziare le piste ciclabili che collegano le stazioni ferroviarie alle università, comprese le ciclostazioni e le infrastrutture per la sicurezza. Sarà inoltre possibile prevedere sistemi di sharing mobility anche per il noleggio di biciclette.

Infine, il PGMC dedica una sezione specifica agli **Indirizzi per la redazione e l'attuazione dei Biciplan** (di cui all'Allegato A del PGMC stesso), che integrano quanto già disposto nella L. n. 2/2018, esposta al precedente CAPITOLO 1.2.

Contenuti dei Biciplan (Allegato A del PGMC)

Contesto di riferimento locale e obiettivi	Contesto di riferimento e indirizzi dei piani sovraordinati. Definizione di macro-obiettivi, almeno quelli minimi obbligatori. 1. Promozione della mobilità ciclistica per gli spostamenti sistematici. 2. Promozione della mobilità ciclistica per gli spostamenti non sistematici. 3. Sviluppo delle ciclovie turistiche. 4. Puntare all'attrattività, alla continuità ed alla riconoscibilità dell'itinerario ciclabile, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri.
Pianificazione partecipata e stakeholder	Coinvolgimento della cittadinanza e degli stakeholder. Modalità e strumenti per la raccolta dati.
Analisi dell'offerta: la rete della mobilità ciclistica	Consistenza della rete ciclabile. Gerarchia della rete, ad esempio secondo la seguente classificazione proposta. 1. Rete degli itinerari ciclabili prioritari, destinata all'attraversamento e al collegamento tra le parti delle città, tra i diversi centri abitati e i principali poli attrattori lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure. 2. Rete secondaria dei percorsi ciclabili, ovvero dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati, di connessione con le frazioni, le aree produttive, le stazioni e i poli attrattori al di fuori dei percorsi principali. 3. Reti con specifiche funzioni quali la Rete delle vie verdi ciclabili, destinata a connettere le aree verdi e i parchi del territorio, le aree rurali e le aste fluviali e le stesse con le reti di cui ai punti precedenti. Tipologie di itinerari, ad esempio secondo la seguente caratterizzazione proposta: - corsie ciclabili; - corsie ciclabili per doppio senso ciclabile; - pista ciclabile in sede propria; - pista ciclabile su corsia riservata in carreggiata; - pista ciclabile su corsia riservata su marciapiede (tendenzialmente da escludere); - percorso promiscuo ciclo-veicolare su strade senza o a basso traffico; - percorso promiscuo ciclo-pedonale (sentiero ciclabile o percorso natura, vie verdi, aree pedonali, ecc.);

Contenuti dei Biciplan (Allegato A del PGMCM)

	<ul style="list-style-type: none"> - corsie riservate al TPL e ai velocipedi; - strade riservate al TPL e ai velocipedi; - strade urbane ciclabili, classificate come strade E-bis; - itinerari ciclopeditoni, classificati come strade F-bis.
	Servizi per la mobilità ciclistica.
	Modalità e strumenti per la verifica della qualità delle ciclovie.
Interazione domanda-offerta	Criticità
Obiettivi urbani della mobilità ciclistica	Accessibilità ai principali poli e servizi
	Attrattività
	Continuità e brevità
	Contenuti
	Intermodalità
	Individuazione dei principali nodi di interscambio modale
	Mobilità ciclistica per il primo e ultimo miglio
Programma degli interventi e monitoraggio	Tempistiche di realizzazione, specificando:
	<ul style="list-style-type: none"> - interventi di breve periodo (3 anni); - interventi di medio-lungo periodo (5-10 anni). - cronoprogramma delle manutenzioni.
	Costi degli interventi
	Prospetto dei costi e dei finanziamenti
	Monitoraggio

2.2 Pianificazione di scala regionale

PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

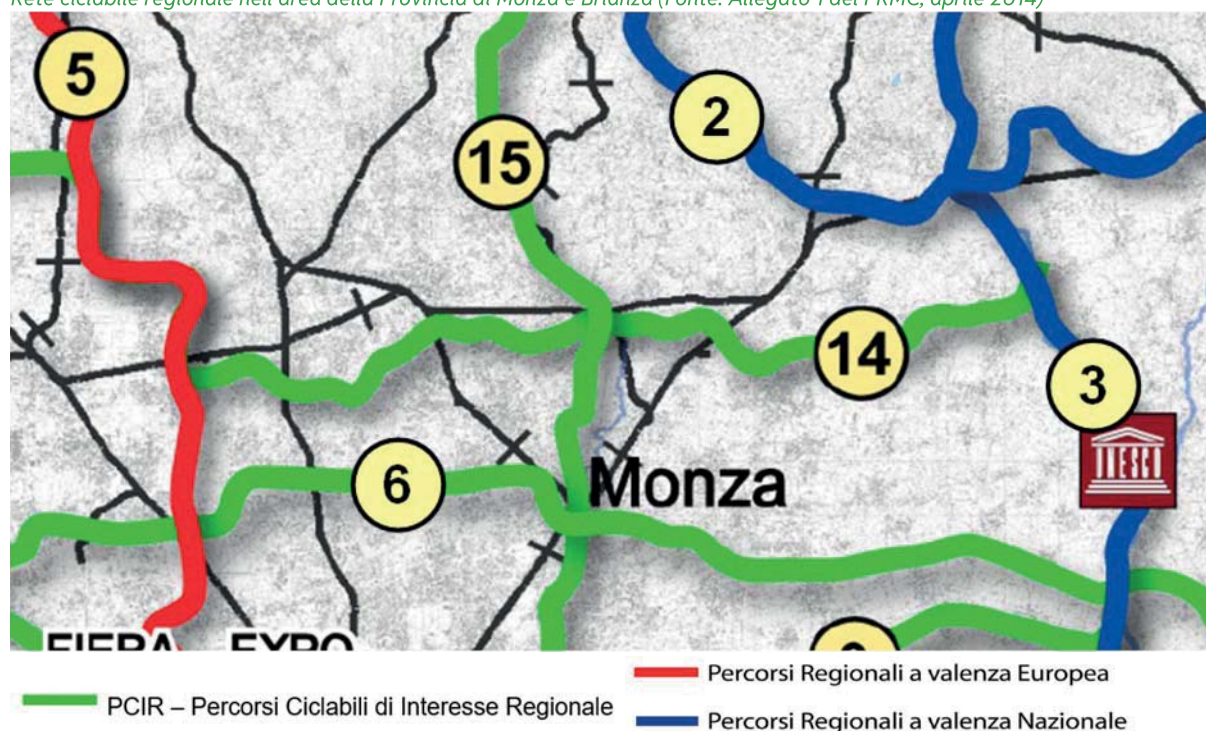
Approvazione con DGR n. X/1657 dell'11.04.2014

Il PRMC ha la finalità di perseguire, attraverso l'individuazione di una rete ciclabile di scala regionale (da connettere e integrare con i sistemi ciclabili provinciali e comunali), **obiettivi** di intermodalità e di migliore fruizione del territorio lombardo, garantendo lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta in ambito urbano e extraurbano, per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero. Suo obiettivo principale è quello di favorire e incentivare approcci sostenibili per tali spostamenti.

A tal fine, esso individua il sistema dei cosiddetti **PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale**, ossia 17 itinerari costituiti da tratti non sempre già consolidati e percorribili con un buon grado di sicurezza per il ciclista, per i quali dovranno essere prioritariamente definiti gli interventi di risoluzione delle criticità.

Il PRMC costituisce atto di indirizzo per la redazione dei Piani ciclabili provinciali/di Città metropolitana e comunali e per la programmazione pluriennale.

Rete ciclabile regionale nell'area della Provincia di Monza e Brianza (Fonte: Allegato 1 del PRMC, aprile 2014)



PCIR di interesse per il territorio della Provincia di Monza e Brianza

—	PCIR 2 – Pedemontana Alpina – Bicalia 12 – Pedemontana Alpina
—	PCIR 3 – Adda – Bicalia 17 – Alpe Adria Radweg
—	PCIR 5 – Via dei Pellegrini – Bicalia 3, EuroVelo 5 – Francigena (Via Romea)
—	PCIR 6 – Villorosi PCIR 14 – Greenway Pedemontana PCIR 15 – Lambro

Strategie del PRMC vi- gente

Azioni

ST_1. Individuare il sistema ciclabile di scala regionale	A_1_1. Ricognizione dei percorsi ciclabili programmati a livello superiore (europeo e nazionale) A_1_2. Ricognizione dei percorsi ciclabili esistenti e in programmazione a livello Provinciale A_1_3. Individuazione dei grandi poli attrattori a livello regionale: parchi, sistemi fluviali e lacuali, reticolo idrico minore, siti Unesco e gli Ecomuseo A_1_4. Contestualizzazione dei percorsi ciclabili A_1_5. Creazione di circuiti connessi con la mobilità collettiva A_1_6. Analisi dello stato dei percorsi ciclabili di interesse regionale (ad es.: esistente, da riqualificare, non esistente) anche in relazione alla Azione A_1_7, 8, 9 A_1_7. Costruzione e condivisione di una banca dati georeferenziata della rete ciclabile di interesse regionale A_1_8. Orientare le risorse per rendere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza (realizzare i tratti mancanti, risolvere i punti critici) definendo un Programma di interventi per ciascun itinerario A_1_9. Orientare le risorse per rendere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza definendo un Programma di manutenzione per ciascun itinerario A_1_10. Verificare periodicamente l'incremento delle infrastrutture e dei servizi a favore della mobilità ciclistica in generale ed in attuazione della rete ciclabile regionale
ST_2. Connettere e integrare il sistema ciclabile di scala regionale con i sistemi ciclabili Provinciali e comunali	A_2_1. Definire indirizzi di riferimento per la redazione degli strumenti urbanistici degli Enti Territoriali; per la programmazione, progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto A_2_2. Orientare le risorse per rendere le reti ciclabili Provinciali e comunali percorribili in sicurezza (realizzare i tratti mancanti, risolvere i punti critici) A_2_3. Verificare periodicamente il trend di crescita nell'uso della bicicletta (capoluoghi di Provincia)
ST_3. Individuare le stazioni ferroviarie che possono essere considerate stazioni di "accoglienza" per il ciclista	A_3_1. Orientare le risorse per interventi di adeguamento/manutenzione delle Stazioni di "accoglienza" (capitolo "Intermodalità") A_3_2. Divulgazione del capitolo "Intermodalità" agli enti gestori dei servizi ferroviari ed ai Comuni interessati A_3_3. Definizione di intese con gli Enti territoriali e i gestori dei servizi per la realizzazione degli interventi e dei servizi prioritari
ST_4. Definire una Segnaletica unificata per i ciclisti	A_4_1. Redazione di una Proposta di segnaletica unificata per i ciclisti A_4_2. Divulgazione della proposta di segnaletica unificata per i ciclisti ai soggetti pubblici gestori della rete ciclabile (Province, Comuni, CM, Parchi) A_4_3. Condivisione della proposta con le altre Regioni per formulare un'unica richiesta di integrazione del Codice della Strada da presentare al MIT A_4_4. Sperimentazione della segnaletica lungo un percorso ciclabile di interesse regionale
ST_5. Integrazione delle Norme tecniche di riferimento per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale	A_5_1. Definizione dei criteri di realizzazione con particolare attenzione ai siti di rilevanza ambientale ed a quelli particolarmente degradati A_5_2. Divulgazione delle norme

Per alcune **situazioni particolarmente problematiche**, il PRMC indica alcune **possibili soluzioni** da adottare nella progettazione degli itinerari ciclabili, come di seguito riportato.

Criticità	Ambito	Soluzione progettuale proposta dal PRMC	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 21/12/2011.
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 relazioni 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.	Art. 9 D.M. 557/99. Segnaletica: Fig. II 324 art. 135.
	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.	Art. 9 D.M. 557/99. Segnaletica: Fig. II 324 art. 135.

Criticità	Ambito	Soluzione progettuale proposta dal PRMC	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.		

Aggiornamento del PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

Avvio del procedimento di aggiornamento e VAS con DGR n. XII/740 del 24.07.2023

Il procedimento di aggiornamento del PRMC deriva dalla necessità di un suo adeguamento all'evoluzione della mobilità ciclistica degli ultimi anni ed alle modifiche normative intervenute in materia di infrastrutture ciclabili, anche al fine di individuare livelli di rete per la ciclabilità di interesse nazionale e regionale, coerenti con le indicazioni contenute nel PGMC e con il complessivo sistema regionale della mobilità oggetto del **PRMT – Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti**, anch'esso in fase di **aggiornamento** (avvio del procedimento, comprensivo di VAS, con DGR n. XII/739 del 27.07.2023).

I contenuti dell'aggiornamento del PRMC sono, infatti, strettamente **correlati ai contenuti dell'aggiornamento del PRMT**, nel quale è inserita una sezione dedicata alla ciclabilità quotidiana, in considerazione del fatto che la sempre maggiore diffusione della ciclabilità come modo di trasporto quotidiano alternativo ad altre soluzioni di mobilità ne rende opportuna l'analisi in modo integrato nell'insieme del sistema dei trasporti oggetto del PRMT, analogamente a quanto fatto per gli altri sistemi modali di trasporto.

Pertanto, l'aggiornamento del PRMC, da un lato, riprende integralmente il dettaglio dell'attuazione delle strategie per la **ciclabilità quotidiana** individuate dall'aggiornamento del PRMT e, dall'altro, affronta in modo specifico il tema della **ciclabilità turistica, sportiva e del tempo libero**.

Nella proposta preliminare di aggiornamento del PRMC, oggetto della Prima Conferenza di VAS del 26.06.2024 e della Seconda Conferenza di VAS del 18.12.2024, sono indicati i **macro-obiettivi** da perseguire e le correlate **strategie** (riprendendo, come detto, quelli del PRMT per quanto riguarda la ciclabilità quotidiana), come di seguito riportato.

Macro-obiettivi dell'aggiornamento del PRMC per la ciclabilità quotidiana (come da aggiornamento del PRMT)

Strategie

Garantire l'accessibilità alle funzioni sul territorio	<p>Servizi di trasporto collettivo: fare evolvere la diffusione della sharing mobility (veicoli motorizzati, biciclette, micromobilità) 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).</p> <p>Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo e della ciclabilità, pedonalità e sharing mobility: 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).</p> <p>Infrastrutture per la ciclabilità: mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovramunicipali, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale.</p>
Connettere la Lombardia nel contesto nazionale e internazionale	<p>Infrastrutture per la ciclabilità: adeguamento agli standard previsti, del sistema dei percorsi ciclabili nazionali-regionali (PGMC).</p>
Essere caratterizzato dalla sostenibilità sociale e ambientale	<p>Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo e della ciclabilità, pedonalità e sharing mobility: 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.</p> <p>Infrastrutture per la ciclabilità: 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.</p> <p>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</p>

Macro-obiettivi dell'aggiornamento Strategie
del PRMC per la ciclabilità turistica
e del tempo libero

Sviluppare la ciclabilità per il tempo libero, come forma di turismo sostenibile e sportivo e per la fruizione di ambiti naturalistici	<p>Rete nazionale-regionale: realizzare percorsi fruitivi degli ambiti naturalistici regionali; adottare standard realizzativi a basso impatto (consumo e impermeabilizzazione del suolo, segnaletica non invasiva) per i percorsi in ambiti naturalistici e paesaggistici</p> <p>Varie: promozione turistica dei percorsi e dei servizi connessi.</p>
Connettere i percorsi nel territorio lombardo con i percorsi turistici nazionali e internazionali	<p>Rete nazionale-regionale: realizzare collegamenti tra le reti locali e i percorsi turistici nazionali e internazionali.</p> <p>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.</p>
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	<p>Rete nazionale-regionale: realizzare percorsi fruitivi degli ambiti naturalistici regionali; adottare standard realizzativi a basso impatto (consumo e impermeabilizzazione del suolo, segnaletica non invasiva) per i percorsi in ambiti naturalistici e paesaggistici</p> <p>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.</p>

Per l'aggiornamento del PRMC è stata effettuata una **ricognizione sullo stato di attuazione dei PCIR**, tenendo conto dei percorsi esistenti e/o individuati dalle Province e da Città metropolitana di Milano nei propri documenti di programmazione, dei percorsi realizzati dai Comuni con cofinanziamento con i fondi europei del POR-FESR 2014 – 2020 e dei progetti esecutivi disponibili delle ciclovie VENTO, del Sole e del Garda, sia attraverso una verifica su base cartografica in modo desk, che tramite incontri e interlocuzioni dirette con gli enti. Finalità della ricognizione è anche la costruzione ed il perfezionamento di un **database GIS di riferimento**, assegnando ai tracciati le relative tipologie ed applicando lo stesso modello dati e gli stessi criteri di editing a tutte le basi cartografiche, per uniformarle e per renderle utilizzabili per analisi cartografiche e per il successivo monitoraggio. Lo schema di modello dati utilizzato è stato fornito anche agli enti consultati per la restituzione corretta delle informazioni derivanti dalla ricognizione.

2.3 Pianificazione di scala sovralocale

“Cambio” – Biciplan della Città metropolitana di Milano

Approvazione con DCC dell'ottobre 2021

Il Biciplan “Cambio” elabora le **linee di indirizzo per lo sviluppo della ciclabilità a livello metropolitano**, individuando una visione complessiva della mobilità ciclabile e delineando strategie e interventi per promuovere ed incrementare l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani e ricreativi/turistici anche di carattere intercomunale. Le **azioni** previste riguardano sia l'infrastruttura materiale (percorsi, spazi di sosta e servizi) sia l'infrastruttura immateriale (politiche di incentivazione e strumenti di governance innovativa).

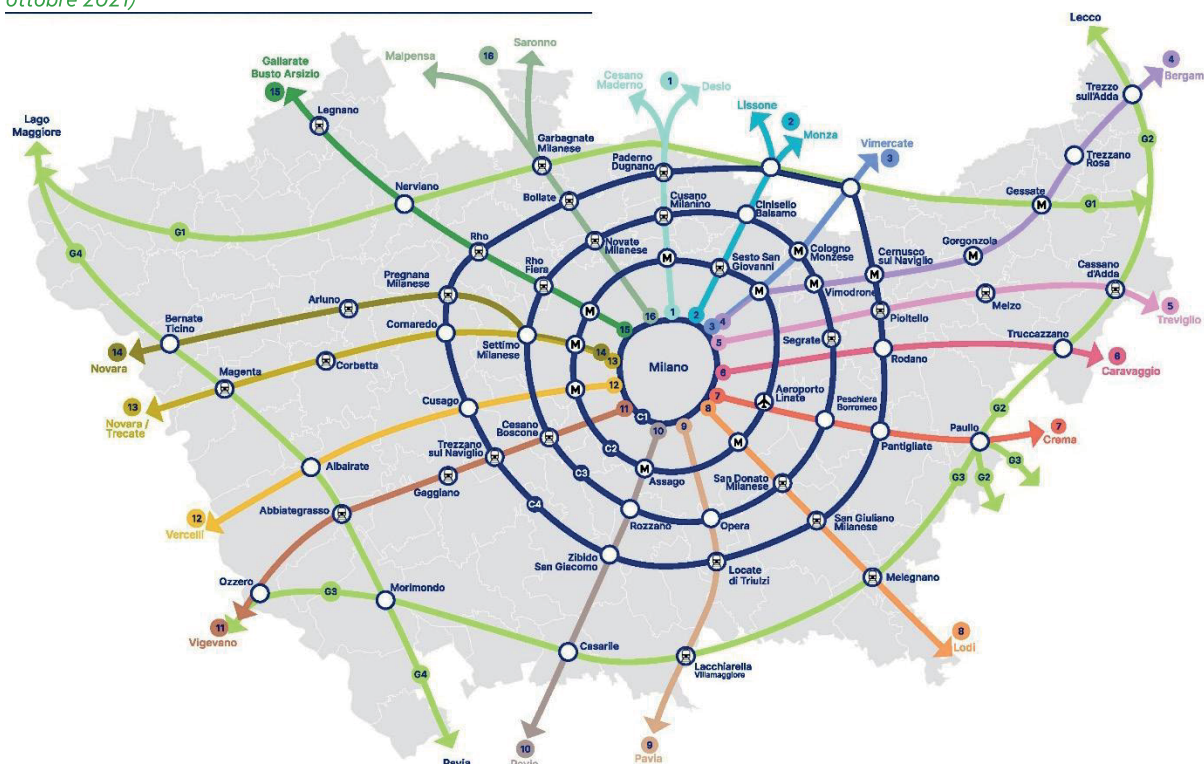
Gli **obiettivi** generali prefissati sono, sia di tipo quantitativo, ossia il raggiungimento, entro il 2035, di una ripartizione modale in bicicletta pari al 20% del totale degli spostamenti e al 10% per gli spostamenti intercomunali, con una riduzione del numero di incidenti stradali e della loro gravità, sia di carattere qualitativo, ossia il rendere la bicicletta una scelta di mobilità veloce, sicura e attrattiva, in particolar modo per gli spostamenti quotidiani.

Per il raggiungimento di tali obiettivi, l'iter del biciplan “Cambio” è articolato in quattro fasi. Nella prima fase, di pianificazione, vengono definiti gli obiettivi e le strategie e viene effettuata un'analisi del territorio, oltre che delle tempistiche e delle risorse, individuando una rete di corridoi ciclabili e dei servizi per la ciclabilità. In particolare, sono individuate 24 **linee super-ciclabili** (4 circolari, 16 radiali e 4 greenway), determinate sulla base della matrice di origine e destinazione degli spostamenti, sulla ripartizione modale degli stessi e sull'analisi delle distanze percorse. Si tratta di tracciati in grado di connettere i luoghi dell'istruzione, le strutture sanitarie, le aziende, le stazioni oltre che i luoghi di svago e per il tempo libero, ulteriormente integrati, attraverso interventi di ciclabilità diffusa, con la rete secondaria dei percorsi ciclabili di collegamento tra le super-ciclabili stesse e il territorio.

Tutto ciò costituisce il documento di indirizzo e di dettaglio delle scelte di pianificazione della Città metropolitana di Milano in tema di ciclabilità, dal quale discendono: una seconda fase di analisi della **fattibilità tecnico-economica**, una terza fase di **progettazione definitiva** ed esecutiva ed una quarta e ultima fase di **messaggio in opera**. Ad oggi, per alcune delle linee super-ciclabili individuate dal Biciplan “Cambio” si è entrati già nella fase progettuale e realizzativa.

Ciclabili “Cambio” di interesse per la Provincia di Monza e Brianza	Stato attuazione
Linea 1 radiale: direzione Cesano Maderno-Desio	Progettazione
Linea 2 radiale: direzione Lissone-Monza	
Linea 3 radiale: direzione Vimercate	
Linea 16 radiale: direzione Malpensa, Saronno	
Linea G1: Greenway Villoresi	
Linea C4 circolare: quarto anello ciclabile	

Rete delle linee super-ciclabili della Città metropolitana di Milano (Fonte: Biciplan “Cambio” della Città metropolitana di Milano, ottobre 2021)



Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Lecco

Novembre 2008

Il vigente Piano Provinciale della Rete Ciclabile del 2008 (aggiornamento del precedente Piano delle Ciclopiste Provinciali del 1999) è finalizzato a promuovere lo sviluppo di un sistema organico di piste ciclabili nel territorio della Provincia di Lecco, per favorire la mobilità individuale a basso impatto ambientale, con particolare attenzione alla fruizione turistica e al tempo libero. Il Piano costituisce, da un lato, un atto di orientamento agli enti locali territoriali che vorranno dotarsi di percorsi ciclabili e, dall'altro, una guida alla Provincia stessa nella scelta degli interventi da finanziare con risorse proprie o con il contributo dello Stato.

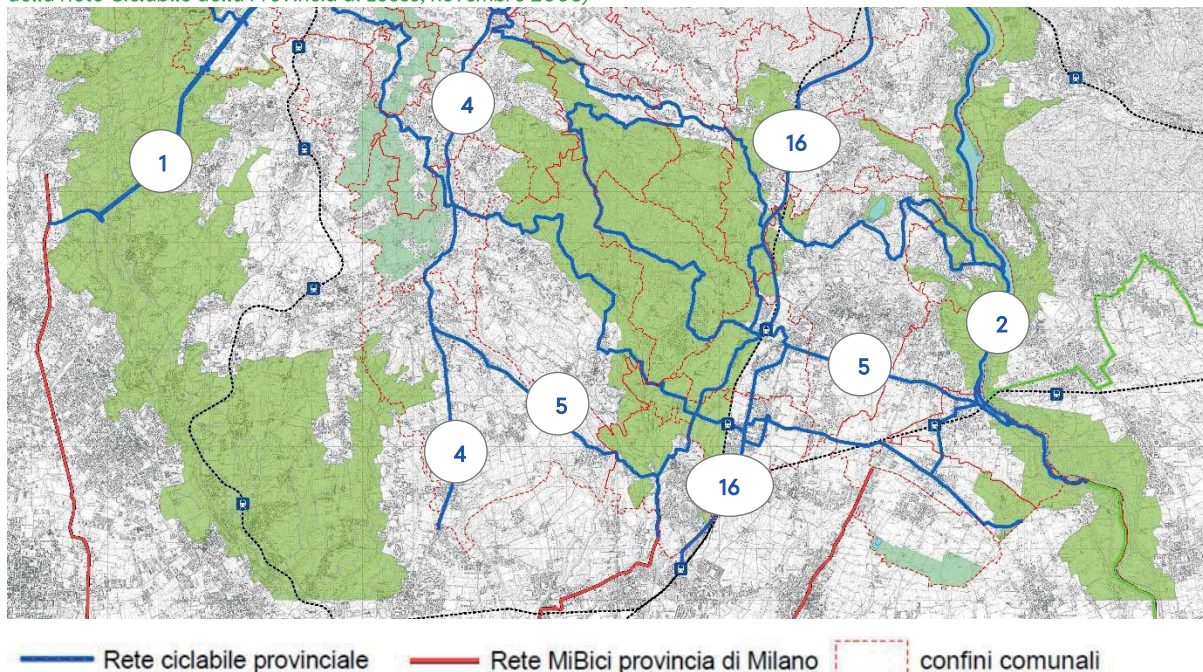
Gli **obiettivi** fondamentali sono:

- ▶ l'organizzazione di una rete di collegamenti intercomunali con i maggiori poli d'attrazione periferici, le aree a valenza naturalistica e paesaggistica (in primis la sponda del Lario ed il fiume Adda) ed i luoghi che testimoniano la storia e la cultura della Provincia;
- ▶ il completamento del sistema dei percorsi ciclabili, integrati anche con i tracciati dei percorsi interprovinciali, tenendo conto della specifica conformazione e delle caratteristiche del territorio lecchese, costituito da una zona valliva ed una collinare, a nord e a sud del capoluogo.

A tal fine vengono individuati i **tracciati ciclabili** lungo i principali assi stradali dalla Valtellina a Milano e lungo la direttrice Como-Bergamo-Brescia, attestati sulle aree di connessione in prossimità del capoluogo, ai quali si integra una maglia di percorsi che rafforza la fruibilità

delle risorse naturali, agricole, paesaggistiche e storico-culturali del territorio. Tali itinerari sono costituiti, a seconda dei casi, da tratte esistenti, progetti in essere, previsioni già contenute nel Piano del 1999 e nuovi percorsi proposti.

Rete ciclabile della Provincia di Lecco di interesse per il territorio della Provincia di Monza e Brianza (Fonte: Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Lecco, novembre 2008)



Ciclabili della Provincia di Lecco di interesse per la Provincia di Monza e Brianza

	Descrizione
Itinerario 1 – Milano-Valtellina	Comprende per buona parte il tracciato previsto per il territorio lecchese dal progetto Interreg IIIA. Provenendo da Milano sono interessate le strade di arroccamento della SS36, fino ad incontrare l'itinerario 3 dei Laghi Briantei.
Itinerario 2 – Valle dell'Adda	Si sviluppa nell'ambito territoriale del Parco Adda Nord, comprende per buona parte il tracciato della Ciclovia dei Laghi tra le Province di Brescia, Bergamo, Milano, Monza e Brianza e Lecco. Partendo da Lecco segue l'argine dell'Adda fino a raggiungere il ponte in ferro di Paderno, collegandosi anche all'Itinerario 5 – Brianza Centrale Est-Ovest.
Itinerario 4 – Brianza Centrale Nord-Sud	Collega il Lago di Annone con l'area milanese, seguendo la SP51 della Santa ed attraversando le colline della Brianza.
Itinerario 5 – Brianza Centrale Est-Ovest	Attraversa da est a ovest il territorio provinciale, connettendosi a diversi altri tracciati, raggiungendo il confine delle Province di Bergamo e di Monza e Brianza.
Itinerario 16 – Greenway ex ferrovia Aironi-Cernusco-Carnate	È volto alla creazione di una greenway sfruttando principalmente le tratte del sedime ferroviario lasciato libero dai lavori di raddoppio della tratta ferroviaria Calolziocorte-Carnate Usmate sulla linea Milano-Lecco, mettendo in collegamento l'Itinerario 2 – Valle dell'Adda all'Itinerario 5 – Brianza Centrale Est-Ovest.

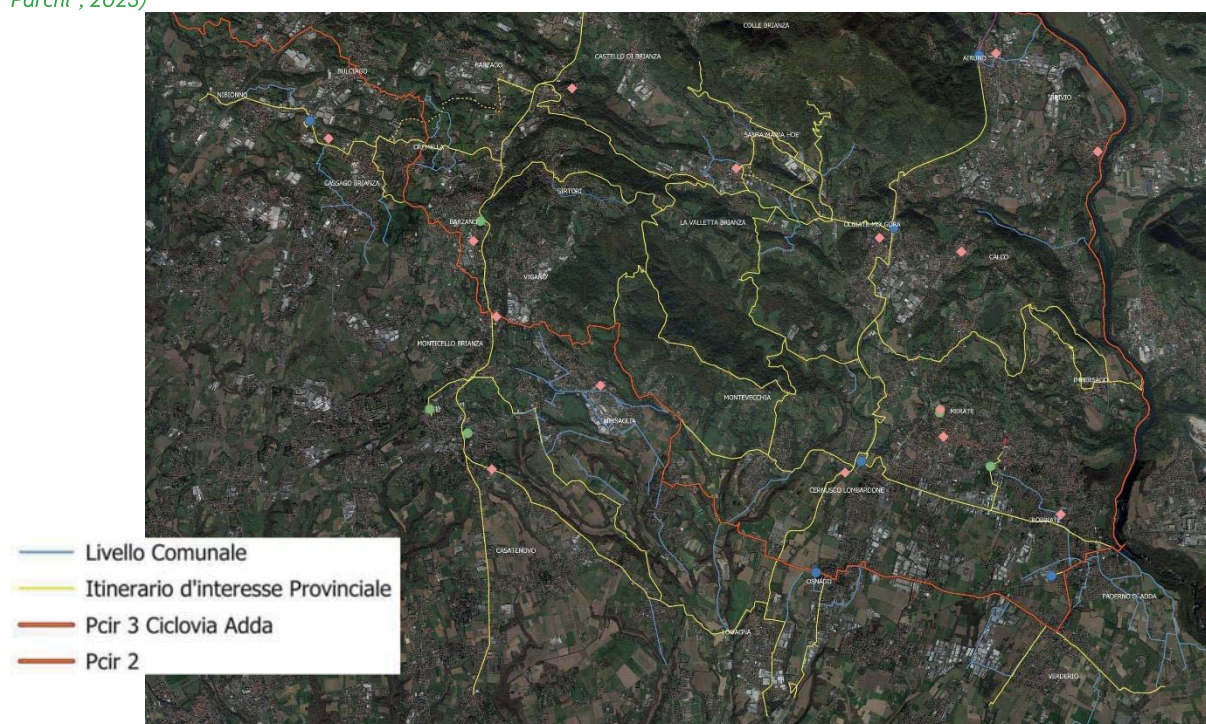
Aggiornamento del Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica della Provincia di Lecco

Avvio procedimento di aggiornamento e verifica di VAS con DCP n. 4 del 29.01.2024

Per lo **sviluppo condiviso** dell'aggiornamento del vigente Piano Provinciale della Rete Ciclabile del 2008 e per la definizione delle preliminari scelte di pianificazione in materia di mobilità sostenibile, con particolare riferimento alla mobilità ciclistica, la Provincia di Lecco ha convocato specifici **incontri con i Circondari** nei quali è suddiviso il proprio territorio, tenutisi a fine febbraio 2024, in particolare con i Circondari 1 – Lecco, 5 – Valsassina, 3 – Oggiono, 7 – Valle San Martino.

Per il Circondario 2 – Merate e per il Circondario 4 – Casatenovo sono già attivi dei tavoli di confronto e di lavoro sugli itinerari cicloturistici nell'ambito del bando **“2R3P – 2 Ruote 3 Parchi”**, mentre il Circondario 6 – Lario Orientale è già coinvolto sul tema della mobilità ciclistica in quanto sono in corso di sviluppo le progettualità legate al PCIR 3 – Adda del PRMC, che interessa i territori dei Comuni del Lago.

Proposta di pianificazione del sistema ciclabile della Brianza collinare Meratese-Casatenovo (Fonte: Bando “2R3P – 2 Ruote 3 Parchi”, 2023)



Quanto emergerà nell'ambito degli specifici incontri con il territorio sarà poi coordinato e sviluppato dalla Provincia di Lecco, che definirà l'aggiornamento degli itinerari cicloturistici nell'ambito della pianificazione provinciale, raccordando i vari tratti, sia a livello comunale che di Circondario ed avendo, quale riferimento superiore, il PRMC.

Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Bergamo

Approvazione con DCP del 2003

Il **vigente** Piano Provinciale della Rete Ciclabile del **2003** prevede l'ampliamento dei percorsi ciclabili esistenti nel territorio bergamasco, individuando una rete costituita da due tipologie

di percorso, ossia gli **itinerari intercomunali**, a servizio delle aree urbanizzate per facilitare gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola, e gli **itinerari turistico-creativi**.

L'intento è quello di offrire, nel complesso, una valida alternativa alla congestione del traffico per gli spostamenti brevi, un aiuto ad abbattere l'inquinamento atmosferico, oltre che occasioni per il tempo libero e per la valorizzazione degli aspetti naturalistici e paesaggistici del territorio.

I percorsi sono ulteriormente suddivisi in 3 distinte **maglie**, con caratteristiche diverse a seconda del territorio al quale appartengono:

- nell'area di **pianura**, la maglia principale delinea i collegamenti diretti tra i grandi poli di attrazione (tra i quali Bergamo, Dalmine, ecc.), mentre la maglia secondaria delinea i collegamenti con i centri minori;
- nell'area delle **valli**, la maglia principale delinea i percorsi ciclabili adiacenti alle grandi infrastrutture viarie e ferroviarie che collegano i maggiori poli di attrazione per una mobilità pendolare tra Bergamo e hinterland, la maglia secondaria delinea i percorsi ciclabili che collegano i centri vallivi e pedecollinari con valenza cicloturistica, mentre la maglia minore serve per i percorsi complementari di integrazione con specifiche funzioni turistiche e creative.

Ciclabili della Provincia di Bergamo di interesse per la Provincia di Monza e Brianza

Direttrice Bergamo-Treviglio	Maglia principale Dalmine-Canonica d'Adda: lungo la SS 525. Canonica d'Adda-Treviglio: lungo la SP141.
	Maglia secondaria Treviglio-Fara Gera d'Adda: lungo la SP141 (tratto della maglia principale) con diramazione per Fara Gera d'Adda su strada comunale.
Area "dell'Isola"	Maglia principale Calusco d'Adda-Capriate San Gervasio: lungo la SP 166 e la SP170.
	Maglia secondaria Presezzo-Calusco d'Adda: lungo le SP155 e SP166 e tratti di strade comunali. Ponte San Pietro-Brembate-Capriate San Gervasio: da centro di Brembate a Capriate S. Gervasio su SP184 e strade comunali.

Nel **2009** la Provincia di Bergamo ha predisposto una **nuova proposta** di Piano dei percorsi ciclabili in aggiornamento rispetto a quello vigente; tenendo conto dei dati segnalati da vari enti territoriali (Comuni, Comunità Montane, ecc.), distinguendo tra piste ciclabili esistenti e di previsione e percorsi cicloturistici esistenti e di previsione.

Gli studi effettuati nel 2009 non sono, però, stati perfezionati con una nuova approvazione.

Rete ciclabile della Provincia di Bergamo di interesse per il territorio della Provincia di Monza e Brianza (Fonte: Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Bergamo, 2008)



Previsioni per la rete ciclabile della Provincia di Varese

La Provincia di Varese, considerata l'aumentata sensibilità culturale ed ambientale che porta sempre più persone a muoversi con la bicicletta (intesa come mezzo di trasporto ideale per conoscere e scoprire il territorio, apprezzando meglio alcuni aspetti che difficilmente potrebbero essere colti con l'uso di mezzi più "veloci"), ha negli anni **realizzato numerosi tracciati di piste ciclopiedonali per la fruizione** delle aree limitrofe ai Laghi di Varese e di Comabbio (circuiti ad anello e collegamento reciproco) e lungo la Valle dell'Olona.

Per quanto concerne **ulteriori previsioni** progettuali, la Provincia di Varese ha la volontà di

porsi con il ruolo di **coordinamento** per un piano di rete ciclabile e pedonale che colleghi i percorsi esistenti o in progetto da parte dei Parchi, delle Comunità Montane e di altri enti locali, anche attraverso un'attività di verifica dei contenuti dei PGT comunali.

Sono già in progetto le soluzioni tecniche per il collegamento dell'anello ciclopedonale in prossimità del Lago di Comabbio con la rete dei percorsi ciclopedonali e sentieristici del Parco Lombardo del Ticino, il collegamento tra la rete del Parco del Ticino e la rete dei laghi varesini, oltre a prospettive da sviluppare per collegare il percorso della Valle Olona.

Nessuno dei percorsi ad oggi previsti risulta, però, di interesse diretto per il territorio della Provincia di Monza e Brianza.

Indicazioni sul sistema della ciclabilità nel PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Como

Approvazione con DCP n.59/35993 del 02.08.2006

Il vigente PTCP della Provincia di Como definisce gli obiettivi generali di pianificazione territoriale di livello provinciale attraverso l'indicazione delle principali infrastrutture di mobilità, delle funzioni di interesse sovracomunale, di assetto idrogeologico e difesa del suolo, delle aree protette e della rete ecologica, dei criteri di sostenibilità ambientale dei sistemi insediativi locali.

Nella trattazione del sistema paesistico-ambientale e culturale del PTCP e, in particolare, **nell'ambito della definizione della rete ecologica provinciale**, viene introdotto il tema delle **“greenways”**, intese come sistemi di territori lineari tra loro connessi, protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale, con finalità strategica, tra le altre, anche quella di creare opportunità per la mobilità lenta per la fruizione del territorio, collegando le aree naturali con gli insediamenti urbani.

In tal senso, il concetto di “greenways” risulta strettamente correlato allo sviluppo del sistema della piste ciclopedonali o, più propriamente, della **rete cicloturistica**, con una significativa valenza paesistica di area vasta.

Il PTCP della Provincia di Como si propone, in primo luogo, di valorizzare il ruolo del capoluogo come nodo dell'itinerario ciclabile EuroVelo 5 – Via Romea Francigena (che interessa anche il territorio della Provincia di Monza e Brianza), oltre all'intento di disegnare ulteriori percorsi cicloturistici che si affianchino all'itinerario trasversale Como-Varese.

2.4 Vigente PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza

Il vigente PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza (approvato con DCP n. 14 del 29.05.2014) è stato redatto ai sensi della LR n. 7/2009 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica”, quale Piano di settore a valenza territoriale ai sensi dell’art. 4 del PTCP e in attuazione degli obiettivi e delle strategie delineate per la mobilità dolce dal **Progetto “Moving Better” – PSMS Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile** (approvato con DGP n. 108 del 25.09.2013) che, a sua volta, nasceva dalla crescente sensibilità della Provincia verso i temi della sostenibilità del sistema della mobilità (già ampiamente promossi a livello di Unione Europea), con l’intento di avviare politiche di mobilità sostenibile e di definire scenari e attività sperimentali per consentire un contenimento del traffico privato, ottimizzando l’uso di tutte le modalità di trasporto, in un contesto in cui gli spostamenti sono sempre più complessi, articolati e frammentati.

Il vigente PSMC si sviluppa secondo i due **principi fondamentali** che identificano la mobilità ciclistica, da un lato, come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico e, dall’altro, come forma di “micromobilità” legata agli spostamenti a corto raggio. A partire da tali principi fondamentali il vigente PSMC individua una serie di **obiettivi**, che, dapprima, orientano le analisi e, successivamente, danno origine alle **strategie** di progetto. Queste, a loro volta, tengono conto delle priorità assegnate agli interventi possibili, oltre a confrontarsi con il sistema dei vincoli definito dal PTCP e con le principali polarità presenti sul territorio provinciale e a tenere conto delle diverse tipologie di utenza (con i rispettivi profili di mobilità e le varie esigenze di spostamento).

La sovrapposizione dei principali attrattori/generatori di traffico (stazioni ferroviarie, capolinea del TPL, poli scolastici superiori, poli sanitari, strutture di vendita di medie dimensioni) con la rete ciclabile censita, esistente e di progetto, ha portato all’individuazione di **polarità forti e di comparti territoriali di interesse**, che il vigente PSMC si prefigge di connettere (tra loro e con le restanti porzioni del territorio Provinciale) grazie alla creazione di infrastrutture ciclabili che ne garantiscano l’accessibilità. Da queste valutazioni derivano il **metaprogetto** e il **disegno della rete provinciale dei percorsi ciclabili**, entro i quali si distinguono gli itinerari a prevalente **vocazione urbana** (per gli spostamenti quotidiani) e quelli a prevalente **vocazione ricreativa e per il loisir**. A questi itinerari di primo livello si affianca la maglia dei percorsi secondari di adduzione alla rete provinciale, costituita dai percorsi ciclopeditoni comunali e dei parchi. Nelle **Schede progetto** del PSMC sono riportati gli approfondimenti tematici condotti per ciascuna delle cinque principali categorie di origini/destinazioni (stazioni ferroviarie, istituti scolastici superiori, medie strutture di vendita, ospedali e capolinea del TPL) e sono individuati gli interventi puntuali specifici per ogni situazione analizzata.

Il vigente PSMC è strutturato in 6 capitoli, nei quali viene esaminata la normativa di settore ed i riferimenti programmatici, viene restituita una fotografia della consistenza del sistema della ciclabilità esistente e in progetto/prevista (effettuata anche attraverso una specifica indagine condotta presso i Comuni e gli enti Parco), vengono identificati gli attrattori/generatori di mobilità ciclabile sul territorio, vengono presentati i principi cardine del Piano, gli obiettivi assunti,

le priorità e le strategie adottate, portando alla definizione del metaprogetto della rete ciclabile ed all'indicazione degli interventi progettuali previsti dal Piano stesso.

Principi fondamentali del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Mobilità ciclistica come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico, che integri azioni innovative e tradizionali.

Mobilità ciclistica come forma di “micromobilità” legata agli spostamenti a corto raggio, sia di tipo pubblico che privato

.

Obiettivi del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Promuovere lo shift modale dal mezzo motorizzato, sia automobile (privata, aziendale, in car-sharing, in car-pooling, ecc.) che scooter/moto, alla bicicletta.

Potenziare l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma (bici come mezzo per completare l'ultimo chilometro).

Favorire l'uso della bici negli spostamenti casa-lavoro e casa-studio (mobilità quotidiana “oltre il tempo libero”)

.

Promuovere la rete di bike sharing, sia tradizionale che elettrico, per incentivare l'uso della bicicletta non di proprietà.

Individuare funzioni e ambiti tematici (delle stazioni ferroviarie, dell'istruzione, della mobilità pubblica su gomma, del benessere e della salute, del commercio, del tempo libero, ecc.), la cui fruizione può avvenire tramite tipologie di spostamento che prevedano l'utilizzo della bicicletta (di proprietà o del bike sharing, primo e/o ultimo chilometro, ecc.).

Incentivare azioni (progetti e politiche) di diffusione e promozione dell'uso della bici.

Fornire un supporto alle scelte dei Comuni nella realizzazione di itinerari ciclabili.

Individuare ambiti d'intervento su cui attivare strategie future per il sostegno e lo sviluppo della ciclabilità:

- individuazione dei tratti ciclistici non ancora realizzati, funzionali al completamento della rete e al raggiungimento degli obiettivi di cui sopra;
- incentivazione della realizzazione dei tratti della rete mancanti, mediante contributi ad hoc ai Comuni, sulla base delle priorità evidenziate dal Piano stesso;
- localizzazione degli ambiti su cui attivare politiche di spazio condiviso (shared space) ed altre azioni sperimentali;
- implementazione di stalli per la sosta della bici presso stazioni ferroviarie e autostazioni;
- promozione per la realizzazione di velostazioni e ciclofficine;
- coordinamento per lo studio di una cartellonistica ad hoc, con marchio “Moving Better”, in coerenza con la cartellonistica allo studio da parte di Regione, FIAB, ecc;
- incentivazione di politiche di comunicazione sull'uso della bici per gli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola.

Priorità di intervento del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Completamento di quei piccoli tratti della rete, mancanti per ricucire e valorizzare i percorsi esistenti, mettendo a sistema itinerari lunghi e significativi ma attualmente scollegati, creando così un effetto rete.

Potenziamento dell'offerta di infrastrutture e servizi della mobilità ciclabile in quelle porzioni di territorio interessate dalla cantierizzazione delle opere di Pedemontana, a partire dai Comuni della tratta B2, per promuovere il cambio modale nei confronti dell'utenza che effettua tragitti in ambito locale e limitare gli impatti negativi della cantierizzazione sulla viabilità.

Promozione della creazione di una rete Provinciale del bike sharing.

Priorità di intervento del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Incremento dell'accessibilità ciclabile a funzioni forti (attrattori/generatori di traffico) localizzate in prossimità della rete di scala Provinciale, mediante l'allacciamento agli itinerari Provinciali.

Connessione delle emergenze paesaggistiche e architettoniche, anche con riferimento alla rete verde Provinciale e al sedime dell'evento Expo 2015, attraverso la messa a sistema di alcuni progetti di scala sovralocale, già in corso nel territorio Provinciale.

Strategie del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Potenziare l'intermodalità bici-ferro.

Favorire l'accessibilità ciclabile agli Istituti scolastici superiori.

Potenziare l'intermodalità bici-gomma.

Favorire l'accessibilità ciclabile al sistema delle Medie Strutture di Vendita di scala locale.

Favorire l'accessibilità ciclabile ai poli della salute.

Favorire i progetti di connessione fruitiva di rilevanza extra-Provinciale.

Polarità e attrattori/generatori di traffico considerati dal vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Stazioni ferroviarie con buon grado di offerta (media o elevata).

Capolinea del Trasporto Pubblico Locale (con attestazione di almeno due linee).

Poli scolastici superiori con elevato numero di studenti (plessi con oltre 500 alunni).

Presenza di poli sanitari (ospedali di classificazione A e B).

Concentrazione di strutture di vendita di medie dimensioni (tra 250 mq e 500 mq).

Centri terziario-direzionali.

Cinema multisala.

Centri storici e principali beni di interesse storico-architettonico.

Aree industriali e della logistica.

Tipologie di utenza considerate dal vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Sistematica esistente.

Sistematica potenziale.

Occasionale esistente.

Occasionale potenziale.

Tipologie di spostamenti di interesse per il vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Spostamenti casa-lavoro.

Spostamenti casa-scuola.

Spostamenti "ultimo chilometro" (per completare l'itinerario di viaggio).

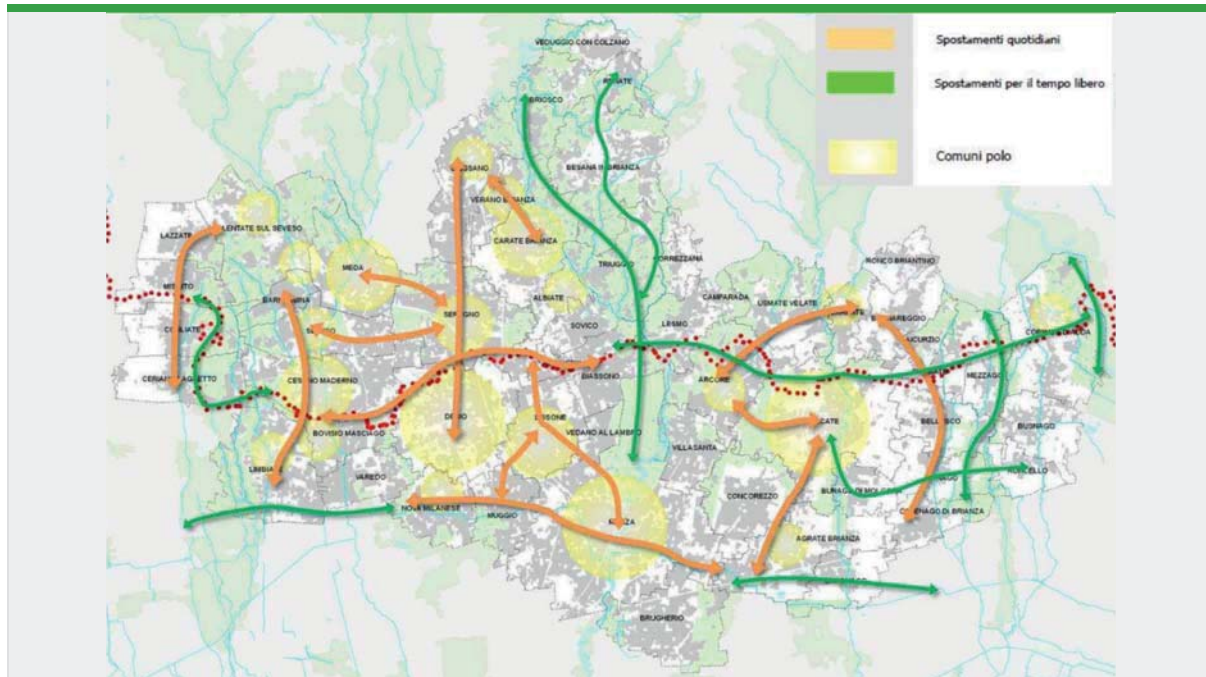
Spostamenti per la fruizione e la scoperta del territorio.

Funzioni prevalenti della rete ciclabile del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

Itinerari con carattere urbano ad uso prevalente per la mobilità quotidiana (per gli spostamenti casa-lavoro; casa-scuola, ultimo chilometro).

Itinerari in ambito extraurbano ad uso prevalentemente legato al tempo libero (per gli spostamenti per la fruizione ambientale e la scoperta del territorio e il loisir).

Metaprogetto della rete ciclabile provinciale del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza



Struttura del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

CAPITOLO 1. Presenta la normativa europea in materia di mobilità sostenibile e le indicazioni dell'Unione Europea contenute nel Libro Bianco dei Trasporti 2050. Presenta anche la normativa nazionale con la regolamentazione prevista dal Codice della Strada in materia e dalle successive leggi e decreti che hanno precisato o modificato e integrato le prescrizioni del Codice. Come riferimenti regionali, oltre alla L.R. 7/2009 che istituisce l'obbligatorietà per le Province di redigere il Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica, si riportano le indicazioni contenute nel PTR vigente e le norme per la progettazione delle infrastrutture ciclabili.

CAPITOLO 2. Riporta i riferimenti programmatici della Provincia di Monza e Brianza, facendo particolare riferimento al Progetto "Moving Better" - indirizzi, strategie, obiettivi ed azioni per la mobilità sostenibile (PSMS) che affronta il tema della mobilità in tutte le sue componenti e costituisce la cornice entro cui si sviluppa il presente Piano, e al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – PTCP, che costituisce lo strumento di pianificazione e gestione del territorio a scala provinciale e che, al proprio interno, contiene alcune indicazioni per la promozione della mobilità dolce.

CAPITOLO 3. Contestualizza il tema della mobilità ciclabile nella realtà brianza, esponendo le informazioni raccolte con l'indagine condotta presso i Comuni e gli enti Parco per la rilevazione della consistenza del patrimonio infrastrutturale e la presenza di servizi, evidenziando altresì le criticità della rete in termini di sicurezza stradale e, infine, presentando i programmi-progetti-piani di cui si è tenuto conto nella redazione del Piano: la Greenway Pedemontana, il Boulevard Villoresi, il Progetto Pedalare, i Piani provinciali di mobilità ciclistica redatti dalle Province limitrofe.

CAPITOLO 4. Si riportano le analisi e le elaborazioni effettuate sui dati per creare gli strati informativi inerenti gli attrattori/generatori di mobilità ciclabile e la loro distribuzione sul territorio: si esplicitano tutti i dati a disposizione e per ogni tipologia di attrattore/generatore (stazioni ferroviarie, istituti scolastici superiori, capolinea del Trasporto Pubblico Locale su gomma, Medie Strutture di Vendita e poli ospedalieri) si espone la metodologia adottata. Un particolare focus, sviluppato ulteriormente nel capitolo successivo, è stato dedicato all'accessibilità e all'offerta del sistema ferroviario, così come sulla popolazione studentesca degli istituti superiori.

Struttura del vigente PSMC della Provincia di Monza e Brianza

CAPITOLO 5. Presenta i principi cardine del Piano, gli obiettivi assunti, le priorità individuate e le strategie adottate, che hanno guidato la definizione del metaprogetto della rete ciclabile e al suo disegno, con l'individuazione di itinerari a prevalente uso per la mobilità sistematica e quotidiana, ed itinerari a prevalente uso per la fruizione del territorio. In particolare, si indagano le relazioni tra l'uso della bicicletta e l'accessibilità agli attrattori/generatori selezionati, definendo poi le per il potenziamento dell'intermodalità bici-ferro e bici-gomma, per il miglioramento dell'accessibilità ciclabile agli Istituti scolastici superiori, al sistema delle Medie Strutture di Vendita di scala locale e ai poli della salute.

CAPITOLO 6. Esplicita le indicazioni progettuali e gli interventi specifici previsti dal Piano: la valorizzazione del sistema della sosta per le biciclette, le velostazioni e le ciclofficine come servizi a supporto della mobilità ciclabile e di promozione della rete ciclabile stessa, la promozione di una rete provinciale di bike sharing con il progetto attivato a Vimercate con bici elettriche (a pedalata assistita) dotate di sistema GPS e alimentate con energia rinnovabile prodotta dalle pensiline fotovoltaiche di ricovero per le bici, la diffusione delle politiche di shared space per la risoluzione dei conflitti tra i diversi utenti della strada, il rilievo destinato alla comunicazione quale strumento di informazione, sensibilizzazione e cambiamento culturale. Infine si riportano degli esempi, dalla letteratura e come buone pratiche, di corretta progettazione delle infrastrutture ciclabili.

2.5 PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza

Il PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile è uno strumento di pianificazione strategica che orienta la mobilità in chiave sostenibile, con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), con verifiche e monitoraggi a intervalli di tempo predefiniti, sviluppando una visione di sistema della mobilità, coordinata con i piani settoriali urbanistici a scala sovraordinata e comunale.

Oltre che ai documenti di indirizzo della Commissione Europea in tema di mobilità sostenibile ed alle **Linee guida ministeriali** introdotte a livello nazionale italiano con il DM n. 397 del 04.08.2017 “Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile” (poi modificato e integrato dal DM n. 397/2017), il PUMS della Provincia di Monza e Brianza (approvato con DCP n. 23 del 04.07.2023) ha tratto spunto dal citato Progetto “Moving Better” del 2013, che, già a suo tempo, aveva l’intento di avviare un processo sinergico tra pubblico e privato per promuovere modalità di trasporto e forme innovative di mobilità in una direzione eco-sostenibile. Il PUMS provinciale ha, di fatto, sostituito e aggiornato il Progetto “Moving Better” del 2013, con un aggiornamento del quadro conoscitivo (redatto secondo le Linee guida ministeriali) che fornisce informazioni sulla struttura territoriale e socio-economica del contesto di riferimento, sullo stato dell’offerta di infrastrutture, servizi e politiche in atto per la mobilità privata e pubblica, sulla domanda di mobilità di persone e merci espressa del territorio, sulla loro interazione e sugli impatti generati.

Il quadro progettuale del PUMS delinea il sistema di obiettivi/strategie/azioni, organizzato in **9 settori tematici** (corrispondenti alle diverse forme modali di trasporto o categorie di politiche di governance della mobilità), per ciascuno dei quali sono definiti gli **intenti generali**, gli **obiettivi specifici** e le relative **strategie**, ossia le iniziative da intraprendere per dare risposta alle criticità evidenziate. Per l’attuazione concreta delle strategie sono indicati i necessari **interventi di tipo materiale e/o immateriale**, ossia le azioni, che il PUMS dovrà mettere in atto nelle varie **fasi temporali** della sua validità. Ogni azione è poi approfondita con gradi di dettaglio e concretezza differenti, in funzione del ruolo assunto dalla Provincia per la loro attuazione, dell’orizzonte temporale di avvio previsto o dello stato di avanzamento, oltre che del livello di attenzione nel presidiare le varie fasi. Per le azioni di carattere infrastrutturale (che si configurano come opere/interventi), il progetto di piano del PUMS definisce schemi di assetto di rete, accompagnati da apposita cartografia, eventualmente differenziati in base a diversi orizzonti temporali e di priorità. Per le azioni inerenti alla “gestione della mobilità” vengono fornite indicazioni di carattere generale e/o criteri di indirizzo, eventualmente demandandone la definizione di dettaglio ad atti successivi. Infine, per altre azioni vengono descritti specifici modelli metodologici/operativi, alcuni dei quali assumono la connotazione di Azioni Sperimentali, che la Provincia intende promuovere in via prioritaria, come primo step di attuazione del PUMS.

Le azioni previste dal PUMS potranno contribuire, direttamente, indirettamente e/o in modo trasversale, in base alla loro natura, alla modifica delle quote di ripartizione modale degli spostamenti, andando a favorire forme di mobilità più sostenibili rispetto alla modalità

veicolare privata. L'entità della modifica della ripartizione modale dipende dalla priorità attribuita alle diverse azioni ed alla loro soglia temporale di implementazione, con riferimento agli orizzonti considerati.

Settori tematici rispetto ai quali è organizzato il PUMS della Provincia MB

FE – Trasporto pubblico ferroviario e nodi di interscambio

TRM – Trasporto pubblico rapido di massa

TPL – Trasporto pubblico su gomma

VIAB – Viabilità

CIC – Ciclabilità

SHINN – Sharing e sistemi innovativi

MMAN – Politiche di mobility management

LOU – Logistica urbana

TER – Coerenza con le specificità territoriali

In **tema di ciclabilità**, il PUMS della Provincia di Monza e Brianza evidenzia la forte frammentarietà del sistema dei percorsi ciclabili ed una distribuzione rarefatta e disomogenea di servizi di supporto nel territorio provinciale. Pertanto, esso definisce, come proprio intento generale per la risoluzione delle criticità evidenziate, la ricucitura ed estensione della rete ciclabile, che si traduce negli obiettivi specifici di costruzione e realizzazione di uno schema organico di rete per la ciclabilità e di promozione generale della mobilità dolce. Gli obiettivi, come detto, vengono declinati in strategie ed azioni, che, nel caso specifico, creano anche i presupposti per l'aggiornamento del vigente PSMC. Occorre, inoltre, sottolineare che, in ragione della visione integrata del sistema della mobilità sostenibile data dal PUMS, anche azioni riferite ad altri settori tematici concorrono in modo trasversale al raggiungimento degli obiettivi specifici riferiti al sistema della ciclabilità, come di seguito riportato.

Intento generale del PUMS della Provincia di Monza e Brianza in tema di ciclabilità

Ricucitura ed estensione della rete ciclabile.

Obiettivi specifici del PUMS della Provincia di Monza e Brianza in tema di ciclabilità

O1.CIC – Costruire e realizzare uno schema organico di rete per la ciclabilità.

O2.CIC – Promuovere la mobilità dolce.

Strategie del PUMS della Provincia di Monza e Brianza in tema di ciclabilità

S1.CIC – Attivare relazioni con i Comuni e con tutti i soggetti interessati in tema di ciclabilità per implementare la rete.

S2.CIC – Creare le condizioni a supporto per la promozione della ciclopeditività.

Azioni del PUMS della Provincia di Monza e Brianza in tema di ciclabilità

A1.CIC – Realizzare gli itinerari della rete portante per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero già individuati nel PSMC – Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclabile.

Azioni del PUMS della Provincia di Monza e Brianza in tema di ciclabilità

A2.CIC – Individuare un ambito prioritario per il quale prevedere, con la collaborazione dei Comuni interessati, un progetto pilota di aggiornamento della mappatura dello stato di fatto della consistenza della rete (già a suo tempo effettuata per il PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica) e dello stato della progettualità di settore, dal cui esito determinare interventi prioritari di ricucitura e riassetto.

A3.CIC – Creare strade bike friendly e aree di shared space.

A4.CIC – Intervenire nei punti critici per ridurre il rischio di incidentalità dell'utenza debole, anche favorendo soluzioni progettuali di qualità.

A5.CIC – Potenziare le infrastrutture a supporto della ciclabilità, quali ciclofficine e velostazioni (aree riparate per la sosta delle bici), anche favorendo soluzioni per la riorganizzazione dello spazio urbano.

Azioni del PUMS della Provincia di Monza e Brianza riferite ad altri settori tematici con ricadute sul sistema della ciclabilità

A1.FE – Individuare le stazioni/fermate ferroviarie che possano svolgere funzioni di hub intermodali per il sistema delle autolinee di adduzione e per la mobilità privata, condivisa, collettiva, innovativa e dolce.

A3.FE – Favorire la messa a disposizione, nei nodi di interscambio ferro-viario, delle opportune dotazioni in funzione del ruolo svolto.

A3.TRM – Individuare hub intermodali per la micromobilità, sia privata che condivisa e collettiva, ad integrazione del trasporto pubblico in corrispondenza dei capolinea e dei principali nodi lungo le linee di TRM.

A4.TRM – Supportare la partecipazione a opportunità di finanziamento di Comuni e altri soggetti potenzialmente interessati nello sviluppo di servizi di interscambio presso i principali nodi della rete di TRM.

A6.TPL – Supportare la partecipazione a opportunità di finanziamento di Comuni e altri soggetti potenzialmente interessati nella diffusione di servizi di mobilità di primo e ultimo miglio a integrazione del TPL su gomma.

A3.SHINN – Stendere e condividere un set di criteri e regole omogenee su tutto il territorio provinciale per lo sviluppo della micromobilità elettrica e dei servizi di sharing e noleggio biciclette.

A4.MMAN – Implementare servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico su gomma e su ferro e alla sharing mobility attraverso l'azione dei Mobility Manager (dell'Ente Provincia di Monza e Brianza, d'Area provinciale - da individuare -, di singole realtà aziendali), anche attraverso un loro coordinamento, per mettere in rete i protagonisti della gestione della mobilità e attivare le sinergie territoriali che possano garantire la massima diffusione dei progetti e delle buone pratiche di mobilità sostenibile, anche in relazione all'impegno n. 12 del Protocollo di Brianza ReStart.

Azione A1.CIC del PUMS – Itinerari della rete portante della ciclabilità

La prima azione del PUMS in tema di ciclabilità riguarda la **selezione delle direttrici per la mobilità ciclistica per le quali avviare/sostenere prioritariamente l'iter progettuale**, utilizzando, quale punto di partenza, la valutazione sinergica degli itinerari della rete portante indicati nel metaprogetto del PSMC e le sue relazioni con quello del confinante "Cambio" (Biciplan della Città metropolitana di Milano, dell'ottobre 2021), dei PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale individuati nel PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, dei percorsi della RCN – Rete Ciclabile Nazionale Bicalta di cui al PGMC – Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024 (approvato ad agosto 2022), dello stato di realizzazione della rete (in prima istanza quello derivante dalle analisi del PSMC stesso) e degli interventi per la mobilità

ciclistica del cosiddetto “Piano Lombardia” (Programma degli interventi per la ripresa economica previsto dalla LR n. 9 del 04.05.2020, approvato da Regione Lombardia a seguito dell'emergenza Covid-19 e aggiornato con la DGR n. 6047 del 01.03.2022).

Il PUMS delinea **scenari di assetto della rete portante della ciclabilità**, costituita, sia dagli itinerari principali esistenti, che da quelli che necessitano di interventi di completamento delle tratte mancanti e/o di messa in sicurezza dei tratti e nodi più critici. In particolare:

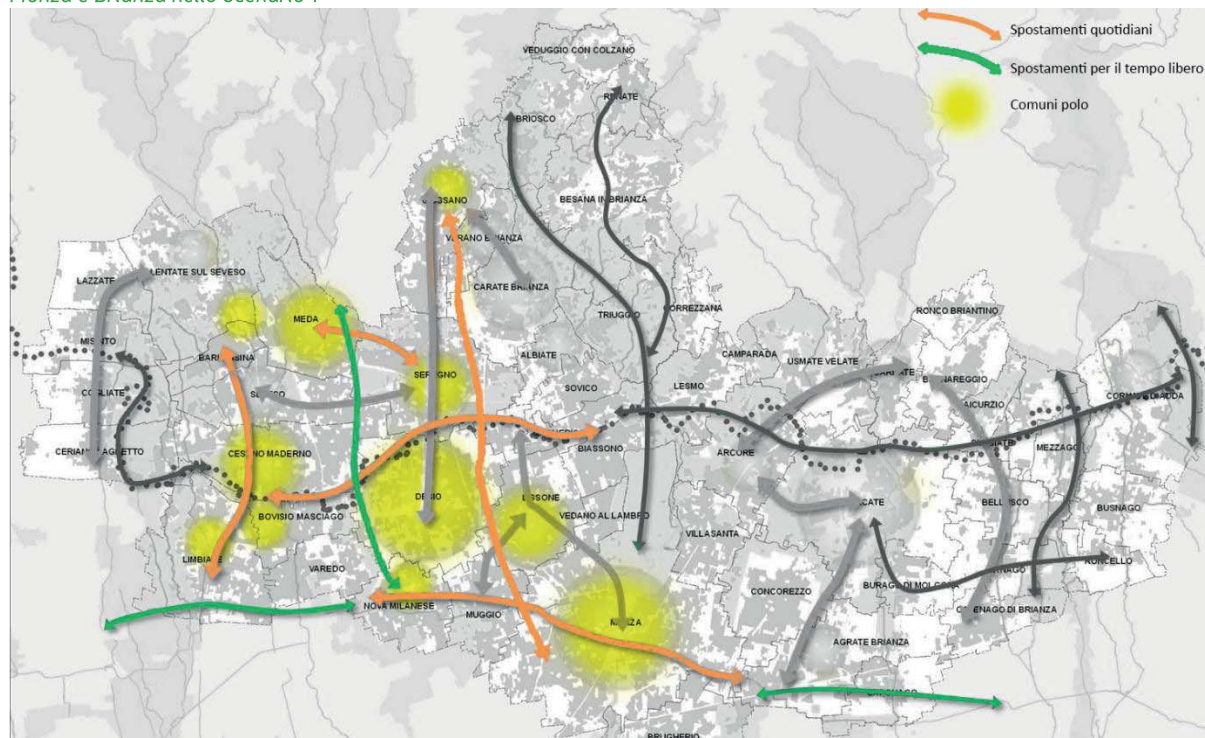
- ▶ lo **Scenario 1** (breve/medio periodo, con priorità alta) è caratterizzato dagli itinerari ciclabili di connessione con le polarità più dense, in particolare nel settore ovest del territorio provinciale, tra i quali la dorsale Monza-Giussano lungo la SS36 (con i relativi itinerari trasversali e complementari), la ciclabile nord-sud nel Parco Grubbia (Meda-Nova Milanese), le connessioni nord-sud Barlassina-Cesano Maderno-Limbiato ed est-ovest Meda-Seregno (facenti parte della Green Lane Brianza Ovest) e la connessione est-ovest Cesano Maderno-Biassoni (tratto della Greenway Pedemontana – PCIR n. 14), oltre al percorso trasversale del Villoresi (PCIR n. 6);
- ▶ lo **Scenario 2** (lungo periodo, con priorità media) si arricchisce della connessione ciclabile, sempre nel settore occidentale, Seveso-Seregno (facente parte della Green Lane Brianza Ovest) e di quella, nel settore est, tra Carnate-Arcore-Vimercate-Agrate Brianza, oltre all'itinerario nord-sud, più dedicato al tempo libero, che si sviluppa tra i Comuni di Briosco-Triuggio-Veduggio al Lambro (PCIR n. 15 – Lambro);
- ▶ lo **Scenario 3** (lungo periodo, con priorità bassa) è caratterizzato dal completamento della rete attraverso la realizzazione degli itinerari ciclabili restanti per gli spostamenti quotidiani e per il tempo libero previsti nel PSMC, nel quale rientrano le connessioni Cornate D'Adda-Vimercate-Biassoni (tratto est della Greenway Pedemontana – PCIR n. 14), Vimercate-Roncello, Mezzago-Cavenago di Brianza, Bernareggio-Cavenago di Brianza, Renate-Triuggio, Ceriano Laghetto-Lentate sul Seveso e Misinto-Cesano Maderno (queste ultime due facenti parte della Green Lane Brianza Ovest, per un tratto coincidente con il PCIR n. 5 – Via dei Pellegrini, tratto lombardo del percorso Bicalitalia n. 3 – Ciclovie Francigena).

Le valutazioni preliminari effettuate nel PUMS potranno poi essere affinate tenendo conto delle possibili “candidature” da parte dei Comuni, dello stato di avanzamento dei progetti (per quelli eventualmente già in corso), oltre che delle possibili ulteriori fonti di finanziamento eventualmente disponibili/attivabili.

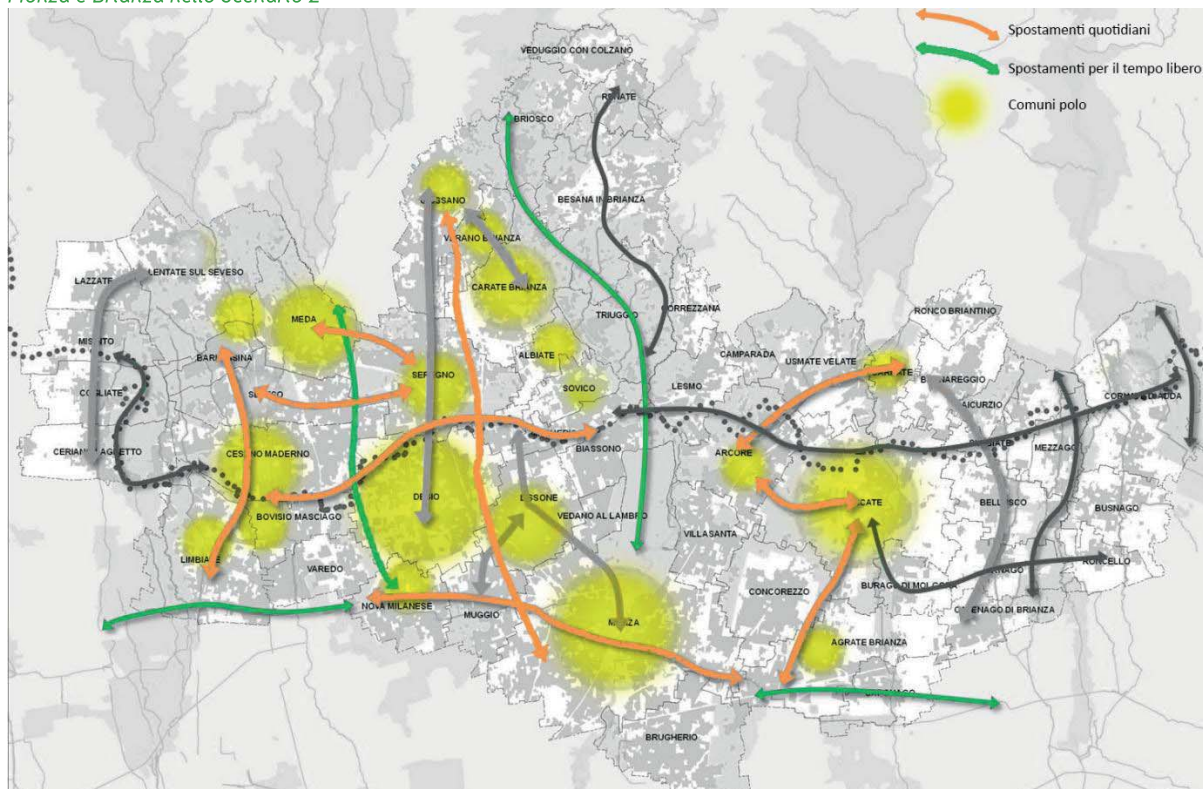
N. Interventi per la rete ciclabile indicati nel Piano Lombardia (DGR n. 6047 del 01.03.2022)		Soggetto attuatore e altri enti	Priorità PUMS	Scenari PUMS
1c	Green Lane Brianza: ciclabile per il rafforzamento della mobilità ciclistica	Provincia MB	1	1
2c	Installazione di nuova illuminazione attraversamenti pedonali via Casati (civici 37-110-114), via Gilera (civici 15-94 -102-110), Via Rima (civici 29-41 11)” atto a garantire la pubblica sicurezza e incolumità e sussidiario alla mobilità veicolare	Comune Arcore	2	2
3c	Interventi sulla ciclabilità cittadina nei seguenti percorsi ciclabili: Correggio / Stucchi	Comune Monza	1	1

N. Interventi per la rete ciclabile indicati nel Piano Lombardia (DGR n. 6047 del 01.03.2022)	Soggetto attuatore e altri enti	Priorità	Scenario
		PUMS	PUMS
4c Interventi sulla ciclabilità cittadina nei seguenti percorsi ciclabili: Elvezia / via Lario direzione Muggiò	Comune Monza	1	1
5c Intervento di collegamento tra le piste ciclabili poste in prossimità della nuova SP6 nel tratto compreso tra via della Birona e via Zanella e per la messa in sicurezza dell'utenza ciclabile e pedonale	Comune Monza	1	1
6c Manutenzione straordinaria per il collegamento di mobilità dolce tra i Comuni di Seveso e Meda (MB)	Comune Seveso	2	2
7c Manutenzione straordinaria sede stradale e creazione nuovi percorsi pedonali	Comune Renate	3	3
8c Realizzazione ciclopedonale di collegamento tra i Comuni di Albiate e Sovico	Comune Albiate	2	2
9c Realizzazione ciclopedonale di collegamento tra la frazione di Villaravero e il cimitero nel Comune di Besana Brianza	Comune Besana Brianza	3	3
10c Realizzazione della ciclopedonale di via Stelvio	Comune Correzzana	3	3
11c Realizzazione della nuova pista ciclabile di interesse sovracomunale via Po	Comune Giussano	1	1
12c Realizzazione di nuovi marciapiedi per la messa in sicurezza dei pedoni lungo la SP102 (via Rossini)	Comune Briosco	2	2
13c Realizzazione di un nuovo collegamento campestre tra Mezzago e la sua frazione Cascina Orobona	Comune Mezzago	3	3
14c Realizzazione di una nuova pista ciclopedonale di collegamento tra la SP177 e la SP3 lungo la via per Cascina Restelli	Comune Aicurzio	3	3
15c Valorizzazione dei percorsi area laghetto, situati all'interno del Parco Valle del Lambro	Comune Giussano	1	1

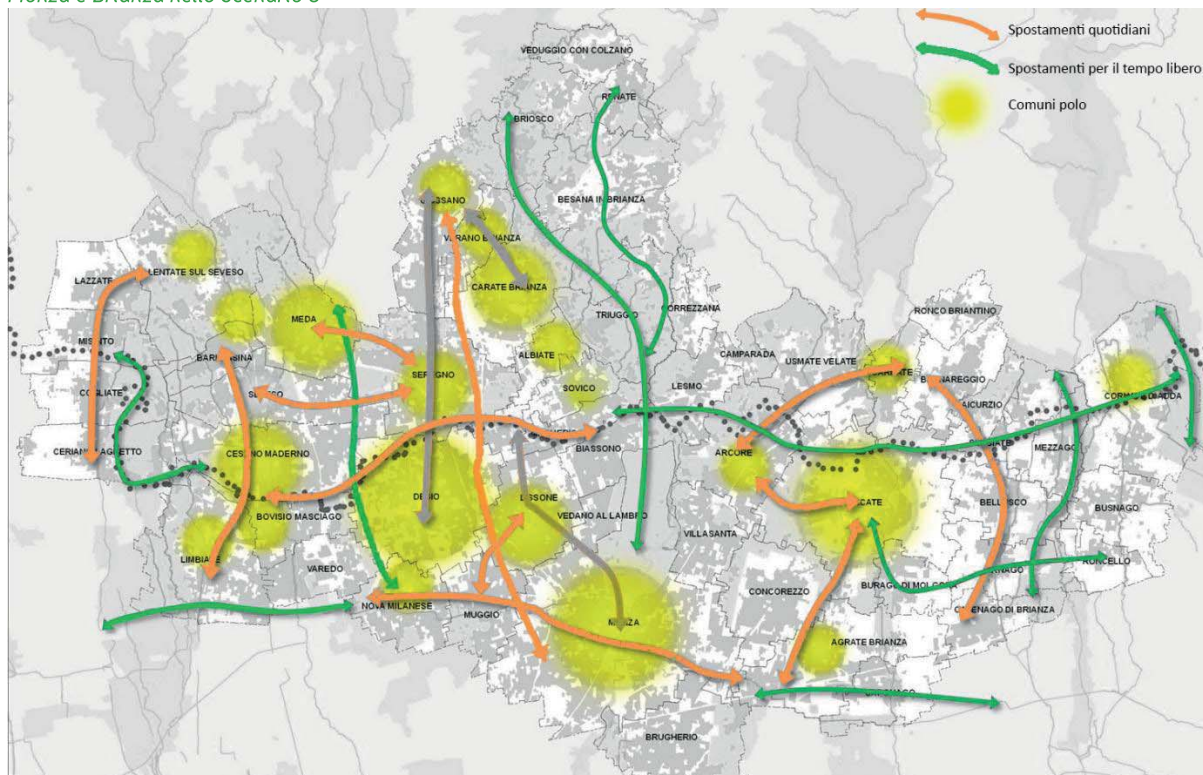
PUMS MB – Itinerari prioritariamente realizzabili nel metaprogetto della rete ciclabile provinciale del PSMC della Provincia di Monza e Brianza nello Scenario 1



PUMS MB – Itinerari prioritariamente realizzabili nel metaprogetto della rete ciclabile provinciale del PSMC della Provincia di Monza e Brianza nello Scenario 2



PUMS MB – Itinerari prioritariamente realizzabili nel metaprogetto della rete ciclabile provinciale del PSMC della Provincia di Monza e Brianza nello Scenario 3

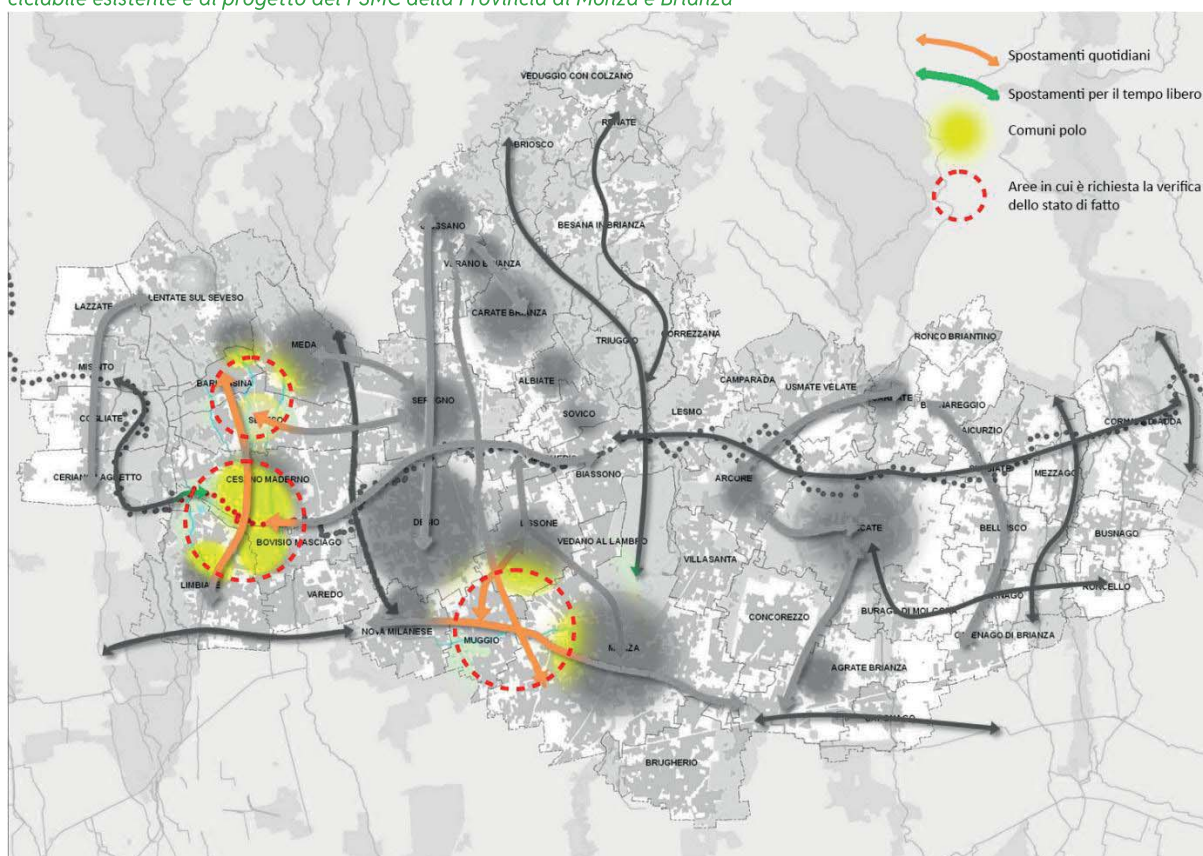


Azione A2.CIC – Mappatura dello stato di fatto e della progettualità della rete ciclabile

Un'altra azione del PUMS in tema di ciclabilità riguarda la necessità di una **revisione ed attualizzazione delle analisi e degli esiti del PSMC del 2014**, per tenere conto, da un lato, di quanto ad oggi realizzato in tema di ciclabilità e, dall'altro, dell'evoluzione socio-economica e territoriale degli ultimi anni. Ciò comporta, adottando una metodica analoga a quella utilizzata per la stesura del PSMC (anche con la collaborazione dei Comuni interessati), un aggiornamento della mappatura della rete di stato di fatto e della progettualità in campo, dalla cui lettura poter determinare gli interventi ancora necessari rafforzare/completare la maglia, sempre in linea con i principi, gli obiettivi, le strategie e i criteri già esposti nel PSMS e ritenuti ancora fondamentali.

Il PUMS, per rendere fattibile questa azione già nel breve-medio periodo, prospettava un aggiornamento delle informazioni del piano della ciclabilità provinciale effettuato per fasi, con riferimento, di volta in volta, a più circoscritti ambiti territoriali, per i quali eventualmente avviare specifici progetti pilota, che possano portare anche alla realizzazione di interventi concreti.

Individuazione dell'ambito prioritario per il quale attivare un progetto pilota per l'aggiornamento della mappatura della rete ciclabile esistente e di progetto del PSMC della Provincia di Monza e Brianza



Attraverso una selezione tra i Comuni polo del PSMC, gli ambiti di intervento prioritari per la micromobilità e i territori attraversati dagli itinerari prioritariamente realizzabili nel metaprogetto della rete ciclabile, oltre a valutazioni in merito alle linee di intervento prioritarie ed alla

verifica sulle disponibilità/opportunità di coinvolgimento delle Amministrazioni e dei portatori di interesse, il PUMS aveva individuato, quale **primi ambiti di approfondimento** per l'aggiornamento della mappatura della rete ciclabile, i territori comunali di Monza-Lissone- Vedano al Lambo, di Cesano Maderno- Bovisio Masciago e di Barlassina- Seveso.

L'Amministrazione provinciale, successivamente all'approvazione del PUMS, ha valutato l'opportunità di un **complessivo aggiornamento del PSMC** (avviato con Det. Dirigenziale del 04.03.2024), ritenendo strategica, sin da subito, la necessità di una rivisitazione del Piano nella sua totalità e per il suo intero territorio.

Azione A3.CIC del PUMS– Strade bike friendly e aree di shared space

Nel PUMS viene ripreso il tema, già introdotto dal PSMC, della diffusione di **sperimentazioni di nuovi modelli di coesistenza tra diverse forme di mobilità nelle aree urbane**; una delle maggiori sfide che le amministrazioni locali si trovano quotidianamente ad affrontare è senza dubbio quella di garantire le esigenze di mobilità all'interno dei centri urbani, sia nel rispetto della salute dei cittadini che della salvaguardia dell'ambiente.

Il concetto di **“spazio condiviso”** (shared space, inizialmente proposto dall'ingegnere del traffico olandese Hans Monderman), consiste nell'utilizzo promiscuo dello stesso spazio stradale (privo di segnaletica orizzontale e verticale – tranne quella di indirizzamento –, di semafori e di marciapiedi) da parte di automobilisti, ciclisti pedoni, che dovranno abituarsi a tale coesistenza, costringendo chi è al volante a responsabilizzarsi maggiormente verso le utenze deboli.

Il concetto di spazio condiviso si configura, inoltre, come strumento per garantire agli spazi urbani la possibilità di assolvere anche ad altre funzioni oltre a quelle di pura mobilità (non solo motorizzata, privata e individuale) e in un contesto come quello urbano, per definizione scarso di risorse spaziali, l'idea di mescolare armoniosamente piuttosto che segregare le diverse utenze della strada sembra presentare enormi potenzialità in termini di miglioramento della qualità della vita cittadina.

Questo obiettivo si può ottenere attraverso modifiche agli spazi pubblici che, prendendo come riferimento le esigenze delle persone e mettendo in secondo piano quelle del traffico motorizzato, sottolineino fortemente le loro caratteristiche di luoghi di vita e di socializzazione.

Primi esempi di applicazione di questa nuova filosofia di comportamento virtuoso si trovano nella provincia olandese di Frisia e, dopo il successo riscosso da questa esperienza, l'Unione Europea ha creato un piano europeo dello Shared Space all'interno dell'iniziativa comunitaria “Interreg IIIB-North Sea programme”, stanziando fondi per questo ambizioso progetto. Paesi come la Danimarca, il Belgio, la Gran Bretagna e la Germania si stanno oggi impegnando nella sperimentazione.

Purtroppo, in Italia l'impianto normativo del vigente Codice della Strada (CdS) non regola in modo specifico lo “shared space” e dunque sussistono alcune resistenze alla sua attuazione nel contesto nazionale. Il modello della separazione dei flussi e dell'approccio tecnico ancora fortemente autocentrico, non permettono al modello “shared street” di

afferinarsi: la strada in Italia è sovente considerata assoluta proprietà dell'automobile. Ciò nonostante, molte strade strette e affollate operano già in modo informale come “shared spaces”, in particolare nelle zone più congestionate dal traffico, durante gli orari di punta. Per questi spazi, già di fatto condivisi tra pedoni, ciclisti e veicoli, basterebbe definire una regolamentazione che possa formalizzarli e renderli parte integrante della rete di mobilità urbana attiva.

In aggiunta, l'avvio di iniziative volte a promuovere la mobilità attiva in città per studenti e cittadini interessati, possono aumentare la consapevolezza che le strade sono parte dello spazio pubblico e quindi, con le giuste conoscenze, possono essere condivise fra pedoni, ciclisti e veicoli in tutta sicurezza.

Azione A4.CIC del PUMS – Riduzione del rischio di incidentalità per l'utenza debole

Il PUMS punta all'organizzazione dello spazio pubblico secondo modelli che favoriscano in maniera diffusa la **sicurezza** e tutelino le componenti di mobilità attiva, in particolare nei centri abitati, ma anche nelle strade extraurbane provinciali, per favorirne la percorribilità e l'attraversamento.

Ad oggi, infatti, tra le maggiori criticità che si registrano sulle strade, la più significativa riguarda proprio l'elevato grado di incidentalità a carico di ciclisti e pedoni, mentre, per la componente veicolare, anche grazie all'evoluzione tecnologica legata alla sicurezza dei veicoli, la gravità degli incidenti è in progressiva riduzione.

Sono quindi necessari interventi strutturali su strade comunali, provinciali e statali, con l'obiettivo dell'immediata riduzione dell'incidentalità a carico dell'utenza debole.

Parallelamente, attraverso la promozione, sia di progetti di educazione stradale, sia di progetti di rafforzamento della struttura tecnica e di monitoraggio della sicurezza stradale, è possibile diffondere ulteriormente la cultura della mobilità attiva pedonale e ciclabile.

Gli interventi descritti in seguito mirano a **migliorare la qualità dello spazio stradale** e possono essere realizzati per **ridurre il rischio di incidentalità dell'utenza debole**.

- ▶ Creazione di strade scolastiche, ossia strade o piazzali adiacenti a una scuola in cui viene vietato (temporaneamente o in modo permanente) il traffico degli autoveicoli, in modo che tutti possano raggiungere la scuola in sicurezza. Il transito viene sempre consentito a pedoni e bici e può essere consentito, se necessario, ai mezzi per il trasporto dei disabili e scuolabus. Le strade scolastiche garantiscono la salute, la sicurezza e migliorano la qualità dell'aria, riducendo sensibilmente il traffico nei dintorni delle scuole, influenzando le scelte di spostamento casa-scuola, incoraggiando soluzioni non inquinanti come la bicicletta, gli spostamenti a piedi, il trasporto pubblico e lo sharing, aumentando inoltre la consapevolezza sui rischi associati all'inquinamento atmosferico, alla sicurezza stradale e sull'impatto ambientale e climatico generale.
- ▶ Interventi d'allargamento della sede stradale per consentire l'inserimento di percorsi ciclo pedonali in sede propria, di messa in sicurezza di fermate bus, nonché per garantire l'accessibilità alle stesse mediante percorsi (marciapiedi) ed attraversamenti pedonali.
- ▶ Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali esistenti, mediante il rafforzamento

della loro individuazione e riconoscibilità da parte dell'utente stradale (pavimentazione diversificata, portali, illuminazione, segnaletica orizzontale), la creazione di isole salvagente con funzione di moderazione del traffico e la messa in opera di dissuasori della velocità.

- ▶ Sistemazione e/o creazione di marciapiedi, al fine di definire itinerari pedonali, con eventuale creazione di nuovi attraversamenti.

Azione A5.CIC del PUMS – Infrastrutture a supporto della ciclabilità

Disporre di adeguati **spazi e strutture per il parcheggio delle biciclette** (siano esse semplici rastrelliere, eventualmente con tettoia di copertura, o strutture più organizzate, quali velostazioni/ciclostazioni), in particolare in corrispondenza delle stazioni/fermate ferroviarie, svolge un ruolo determinante nella promozione della mobilità ciclistica e dell'intermodalità. Pertanto, il PUMS auspica una progressiva diffusione di tali strutture, in aggiunta a quelle già esistenti (nello specifico, ad oggi, sono presenti 7 **velostazioni/bicistazioni** sul territorio provinciale) prevedendone la realizzazione in corrispondenza anche di altri nodi della rete del trasporto pubblico di forza, dando priorità a quelli classificati come hub ferroviari intermodali di primaria rilevanza strategica e di rilevanza sovracomunale, presso i quali è cospicua l'affluenza di pendolari durante la giornata, elevata la densità abitativa e contenuta la distanza da poli di attrazione della domanda di mobilità. Nella determinazione delle priorità di realizzazione delle velostazioni deve, inoltre, essere tenuta in considerazione la loro funzione, ossia:

- ▶ interscambio modale (bici con treno, metropolitana o bus);
- ▶ accesso a servizi pubblici (a carattere sovracomunale, quali ospedali, plessi scolastici);
- ▶ fruizione di aree urbane (centro storico, accesso a servizi a carattere comunale, negozi di vicinato, ...);
- ▶ fruizione di aree naturali (parchi, oasi, ...).

Per dimensionare una velostazione risulta, inoltre, indispensabile definire quantitativamente la domanda delle varie tipologie di servizi offerti presso di esse, in relazione alle opportunità che il territorio è in grado di esprimere. Tali **servizi** sono:

- ▶ custodia diurna, per chi arriva alla stazione il mattino in bici e rientra a casa in serata;
- ▶ custodia notturna, per chi arriva alla stazione il mattino con il mezzo pubblico e usa la bici per recarsi al lavoro in sede in zona e rientra alla velostazione in serata e lascia la bici alla velostazione per tutta la notte;
- ▶ bike sharing, per chi arriva occasionalmente o saltuariamente con il mezzo pubblico e desidera recarsi in una destinazione locale utilizzando la bici per pochi minuti o alcune ore;
- ▶ noleggio bici giornaliero e pluri-giornaliero, per chi arriva e rimane uno o più giorni e necessita di una bicicletta personale sempre disponibile.

Tra i servizi a supporto della ciclabilità, spesso integrati con le velostazioni, vi sono le **ciclofficine**, per chi frequenta la stazione e necessita di interventi di manutenzione o integrazione accessori, oppure per coloro che non utilizzano il mezzo su ferro e risiedono in zone che non offrono centri di assistenza tecnica per le biciclette.

Le ciclofficine sono ambienti dotati di attrezzatura specifica per la riparazione di biciclette,

messi a disposizione da associazioni ciclistiche o collettivi, dove chiunque può riparare il proprio velocipede, anche grazie alla collaborazione con gli altri utenti, lasciando un'offerta libera. Le ciclofficine sono divenute frequentati punti di incontro per coloro che usano normalmente la bicicletta come mezzo di trasporto.

Nell'ottica della promozione della mobilità sostenibile si intende allargare il più possibile l'uso generale della bicicletta anche attraverso una migliore conoscenza del funzionamento del mezzo stesso: per questo l'attività non ha finalità di lucro e il suo obiettivo è invece quello di promuovere l'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, di aumentare il recupero delle biciclette altrimenti destinate alla rottamazione e di facilitare il recupero della manualità. Le ciclofficine agiscono anche come attori responsabili del territorio in cui sono inserite, tentando di risolverne i problemi anche grazie all'organizzazione o alla partecipazione ad attività collaterali come fiere, feste, manifestazioni.

Anche in questo caso è auspicata una progressiva diffusione di tali strutture (ulteriori rispetto alle 2 già presenti sul territorio provinciale), scegliendo la loro localizzazione in base a criteri analoghi a quelli adottati per le velostazioni.

Azione A1.FE del PUMS – Hub intermodali presso le stazioni/fermate ferroviarie

Il PUMS definisce una **classificazione gerarchica delle stazioni/fermate ferroviarie**, in funzione del ruolo svolto rispetto al sistema della mobilità, all'area in cui si collocano e al territorio servito. Le stazioni/fermate rappresentano, infatti, da un lato, i punti di accesso del territorio da/per il sistema ferroviario e, dall'altro, i luoghi presso i quali si possono concentrare gli "scambi" tra modalità di spostamento differenti. La corretta organizzazione di tali nodi risulta, quindi, un fattore fondamentale per favorire lo split modale verso forme di mobilità più sostenibili (tra le quali anche la ciclabilità), purché siano create le condizioni per renderli effettivamente attrattivi per tutte le categorie sociali, anche quelle più deboli.

Lo schema cartografico di classificazione gerarchica dei nodi ferroviari di interscambio proposto dal PUMS costituisce una base di riferimento iniziale per la successiva identificazione, di concerto con gli altri soggetti titolati (in primis i gestori ferroviari e Regione Lombardia), degli interventi necessari affinché ciascuna stazione/fermata sia caratterizzata da condizioni adeguate ad assolvere efficacemente alle funzioni previste dal ruolo attribuito.

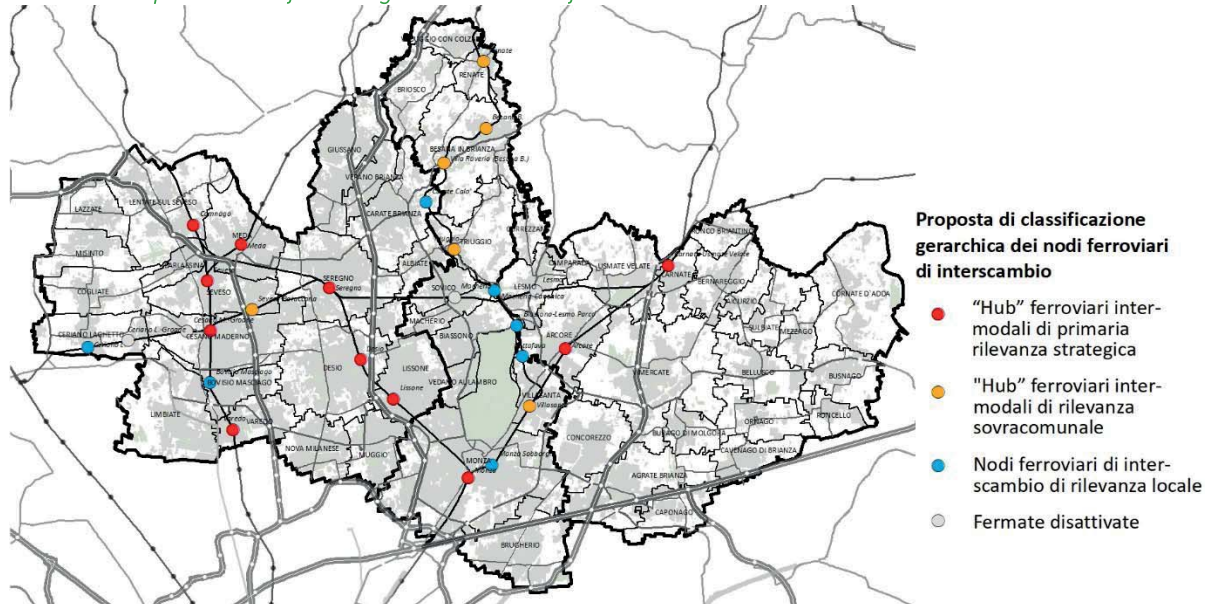
Le classi proposte dal PUMS per i nodi ferroviari di interscambio sono:

- ▶ **hub ferroviari intermodali di primaria rilevanza strategica**, corrispondenti alle stazioni/fermate su cui convergono 3 o più direttrici di trasporto primarie (linee dei servizi ferroviari Suburbano, Regionale, nazionale e linee primarie del TPL su gomma individuate nel Programma dei servizi del TPL di Bacino) e/o che sono dotate di parcheggio di interscambio con la viabilità extraurbana con minimo 400 posti auto;
- ▶ **hub ferroviari intermodali di rilevanza sovracomunale**, corrispondenti alle stazioni/fermate su cui convergono 1 o 2 direttrici di trasporto ferroviarie primarie (linee dei servizi ferroviari Suburbano e Regionale) e linee secondarie del TPL individuate nel Programma dei servizi del TPL di Bacino, e/o che sono dotate di parcheggio adeguatamente proporzionato e collegato con viabilità intercomunale ad accesso diretto e/o che sono collegate

in modo diretto all'area urbana di almeno 3 Comuni grazie a percorsi ciclabili protetti e continui;

- **nodi ferroviari di interscambio di rilevanza locale**, corrispondenti alle restanti stazioni/fermate, che servono essenzialmente l'immediato intorno urbano.

PUMS MB – Proposta di classificazione gerarchica dei nodi ferroviari di interscambio



Azione A3.FE del PUMS – Dotazioni dei nodi di interscambio ferroviario

Affinché la classificazione gerarchica dei nodi ferroviari di interscambio proposta dal PUMS possa essere realmente efficace, ossia garantisca che ciascuna stazione/fermata sia caratterizzata da condizioni adeguate ad assolvere in modo idoneo alle funzioni previste dal ruolo attribuito, è opportuno individuare quali possano essere le principali dotazioni standard da prevedersi nell'intorno ed in corrispondenza dei nodi stessi.

Tali dotazioni competono, da un lato, alla sfera dell'accessibilità specifica al nodo da parte di tutte le categorie di utenza, dall'altro, alle possibilità di integrazione e coordinamento con altre modalità di trasporto, tra le quali anche la ciclabilità (per soddisfare le diverse esigenze di spostamento ed ampliare lo spettro della domanda) e, infine, ai temi della sicurezza e dell'integrazione dei nodi nel contesto territoriale (per aumentarne l'attrattività e, conseguentemente, favorire lo split modale verso forme di mobilità più sostenibili).

A tal fine, il PUMS, a partire da un'elencazione generale delle **possibili dotazioni standard dei nodi di interscambio ferroviario**¹ (raggruppate per categorie tematiche), stabilisce quali

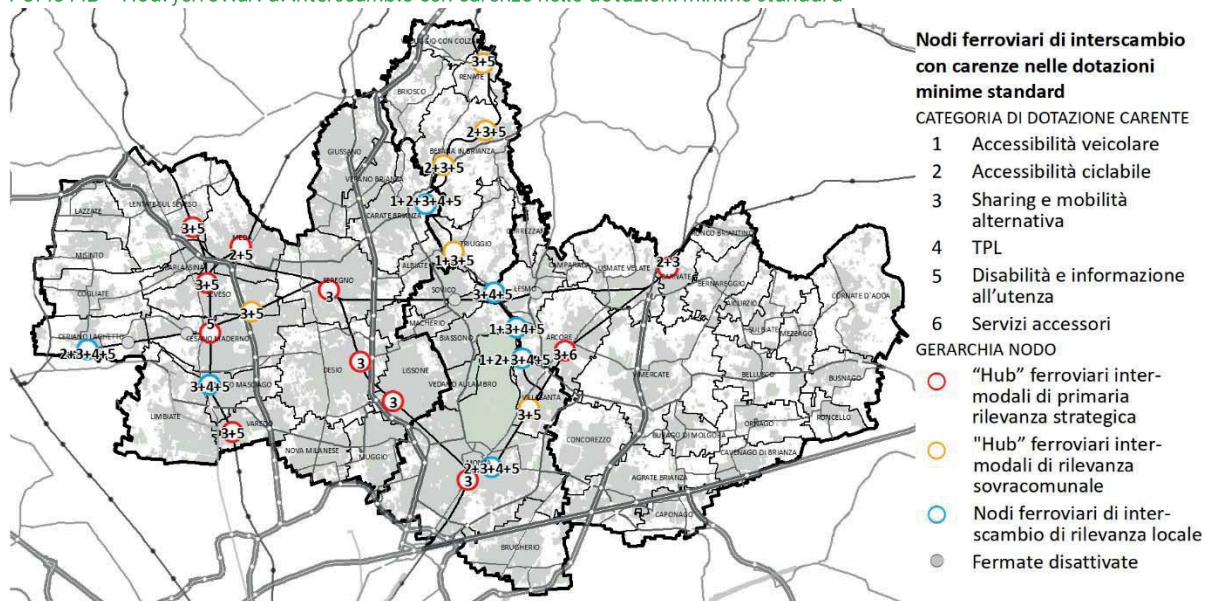
¹ Tenendo conto anche delle indicazioni di cui alla DGR n. 2524 del 17.10.2014 – Quadro di riferimento per lo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano (con particolare riferimento ai capitoli 4 – Standard qualitativi del sistema, 4.1 – Le fermate e le dotazioni di interscambio e 4.2 – Informazione e immagine coordinata), alla DGR n. 5071 del 15.12.2021 – Manuale del sistema coordinato di informazione ai viaggiatori del trasporto pubblico locale, oltre che dei contenuti del "Protocollo d'intesa per la definizione del programma per lo sviluppo dell'intermodalità nelle stazioni ferroviarie di RFI" sottoscritto da Regione Lombardia e RFI il 22.01.2021.

potrebbero essere quelle minime per ciascuna classe gerarchica definita, specificando ulteriormente quali stazioni/fermate ne risultino carenti.

Ciò costituisce una base di riferimento iniziale per la **successiva identificazione**, di concerto con gli altri soggetti titolati, **degli interventi** (e relative priorità) necessari affinché vi sia corrispondenza tra il ruolo attribuito a ciascuna stazione/fermata ed i servizi da essa offerti.

Dotazioni standard	Classe gerarchica di rilevanza dei nodi ferroviari di interscambio PUMS MB		
	Primaria strategica	Sovracomunale	Locale
1. ACCESSIBILITÀ VEICOLARE			
Parcheggi auto	■	■	■
Aree di sosta per motocicli	■	■	
Posti auto riservati per disabili	■	■	■
Aree kiss and ride	■	■	
Aree per servizio taxi	■		
2. ACCESSIBILITÀ CICLABILE			
Percorsi ciclopedonali di accesso	■	■	■
Rastrelliere per biciclette	■	■	■
Velostazioni	■		
3. SHARING E MOBILITÀ ALTERNATIVA			
Servizio di car sharing	■	■	
Punti di ricarica per veicoli elettrici	■	■	
Servizio di bike sharing	■		
4. TPL			
Fermate per il TPL su gomma	■	■	
Autostazioni capolinea per il TPL su gomma	■		
5. DISABILITÀ E INFORMAZIONE ALL'UTENZA			
Sistemi per il superamento delle barriere architettoniche	■	■	■
Sistemi di informazione all'utenza in merito al servizio ferroviario	■	■	■
Sistemi di informazione all'utenza integrati con le altre modalità di trasporto pubblico offerte	■	■	
Sistemi di informazione all'utenza con teleindicatori	■	■	■
6. SERVIZI ACCESSORI			
Rivendita biglietti	■	■	■
Bar	■		
Punto ristoro automatico	■	■	
Esercizi commerciali di vicinato	■		

PUMS MB – Nodi ferroviari di interscambio con carenze nelle dotazioni minime standard



RFI ha sottoscritto con Regione Lombardia un “Protocollo d’intesa per la definizione del programma per lo sviluppo dell’intermodalità nelle stazioni ferroviarie di RFI”, proprio per la promozione dell’accessibilità delle stazioni, quali hub della mobilità integrata e sostenibile nei centri urbani. L’obiettivo è quello di favorire l’integrazione tra il treno e il trasporto pubblico, creare connessioni agevoli con la rete ciclabile e puntare sulla sostenibilità ambientale e sulla mobilità elettrica, attraverso la pianificazione di interventi di riqualificazione urbana attorno agli scali ferroviari. Grazie a questa intesa sarà possibile ridefinire i piazzali e le aree adiacenti le stazioni, agevolando la presenza di bus urbani e regionali, percorsi pedonali e ciclabili, ciclostazioni, spazi dedicati al kiss & ride, ai taxi, alla mobilità condivisa (car, scooter, monopattini e bike sharing) ed elettrica. Nella “Relazione di analisi e individuazione delle strategie di intervento” che accompagna il Protocollo per il 2022 è riportato un preliminare elenco di stazioni verso le quali RFI e Regione assicurano la convergenza delle risorse finanziarie attualmente disponibili (i fondi del Piano Integrato Stazioni del Contratto di Programma-Parte Investimenti tra MIMS e RFI, le linee di finanziamento regionali ed, eventualmente, gli investimenti per lo sviluppo regionale del Programma Operativo FESR 2021-2027 relativi all’obiettivo di policy 2.8 – “Promoting sustainable multimodal urban mobility, as part of transition to a net zero carbon”), tra le quali sono indicate anche le stazioni di Monza, Lissone-Muggiò e Desio. È certamente auspicato mantenere vivo l’interesse e l’attenzione verso queste opportunità, valutando ulteriori possibili “candidature” per la programmazione di interventi futuri.

Azione A3.TRM del PUMS – Hub intermodali per la micromobilità nei principali nodi del TRM

Il PUMS identifica anche le **principali stazioni della rete del TRM** quali punti di accesso del territorio da/per il sistema di forza del trasporto pubblico locale, presso i quali possono concentrarsi gli “scambi” tra modalità di spostamento differenti, consentendo lo split modale verso forme di mobilità più sostenibili purché tali nodi risultino correttamente organizzati ed

attrezzati. Qui è da privilegiare l'intermodalità con sistemi di micromobilità, sia privata, che condivisa e collettiva, ossia la ciclabilità e il bike sharing (tradizionale e/o a pedalata assistita), ma anche i più innovativi monopattini elettrici privati e/o in condivisione (anche alla luce delle considerazioni di cui all'azione A3.SHIN, in merito a criteri e regole omogenee per il loro utilizzo in sicurezza).

Il PUMS indica prioritariamente come hub intermodali del TRM i futuri capolinea delle nuove linee nella cui progettazione dovrà essere contemplato anche l'inserimento di **dotazioni** quali:

- ▶ rastrelliere, anche coperte, per le biciclette;
- ▶ velostazioni;
- ▶ ciclofficine;
- ▶ stalli per i sistemi di bike sharing “station-based”;
- ▶ “docking station” per il parcheggio e la ricarica dei monopattini elettrici.

Per essere inquadrato come hub intermodale, dovranno essere presenti almeno 3 delle 5 dotazioni previste.

Su tali nuovi hub intermodali del TRM dovrà essere previsto anche l'eventuale **attestamento/transito di linee primarie del TPL su gomma**, frutto di una revisione/aggiornamento del Programma dei servizi del TPL di Bacino, che si renderà necessaria a fronte del nuovo assetto del sistema della mobilità pubblica derivante dalla realizzazione delle linee del TRM.

Le specifiche soluzioni tipologiche e di tracciato di tali nuove linee del TRM potranno comportare l'individuare anche altri hub intermedi attrezzati per l'interscambio, in corrispondenza di particolari nodi del sistema o di generatori/attrattori di mobilità presenti nel loro raggio di influenza.

Azione A4.TRM del PUMS – Opportunità di finanziamento di servizi di interscambio nei nodi del TRM

Con il PUMS si vuole raggiungere la più ampia **diffusione degli hub intermodali presso le principali stazioni della rete del TRM**, pertanto, la Provincia si pone quale struttura di supporto, per i Comuni e gli altri soggetti interessati (quali i futuri gestori delle linee e delle relative stazioni, l'Agenzia di Bacino del TPL, le associazioni ed enti che operano per la tutela dei diritti delle persone con disabilità e gli interessi dei pendolari, eventuali operatori privati che potrebbero essere interessati ad investire per offrire specifici servizi di interscambio per la mobilità sostenibile, ecc.), nella ricerca di **possibili opportunità di finanziamento specifico**.

Azione A6.TPL del PUMS – Opportunità di finanziamento di servizi di mobilità a integrazione del TPL su gomma

Analogamente a quanto proposto per gli hub intermodali del TRM, il PUMS indica quelle che potrebbero essere le **dotazioni specifiche delle principali fermate delle linee del TPL**, finalizzate a renderle nodi di interscambio modale locale per gli spostamenti di adduzione. Nello specifico si tratta di:

- ▶ rastrelliere, anche coperte, per le biciclette;
- ▶ stalli per i sistemi di bike sharing “station-based”;

- ▶ “docking station” per il parcheggio e la ricarica dei monopattini elettrici;
- ▶ stalli per i sistemi di car sharing “station-based”;
- ▶ punti di ricarica per la mobilità elettrica, sia pubblica che privata;
- ▶ sistemi di informazione e comunicazione all’utenza in merito al servizio di TPL.

La realizzazione/organizzazione di tali servizi integrativi al TPL comporta il coinvolgimento di vari soggetti quali, oltre all’Agenzia di Bacino del TPL, ai gestori delle autolinee, alle associazioni ed enti che operano per la tutela dei diritti delle persone con disabilità e gli interessi dei pendolari, anche i Comuni territorialmente interessati ed eventuali operatori privati che potrebbero essere interessati ad investire per offrire specifici servizi di interscambio per la mobilità sostenibile.

Azione A3.SHINN del PUMS – Micromobilità elettrica e servizi di sharing e noleggio biciclette – AZIONE SPERIMENTALE

Il PUMS attribuisce una valenza prioritaria alla diffusione del **bikesharing** sul territorio provinciale, indicando questa tra le Azioni Sperimentali da promuovere in via prioritaria, come primo step di attuazione del PUMS stesso. Di seguito viene descritto il modello operativo proposto.

Modello operativo per la diffusione del bikesharing sul territorio provinciale

Tipologia di servizio	Diffuso sul territorio della Provincia con concentrazioni all’interno dei centri urbani, per favorire l’interscambio modale anche attraverso un modello di bike sharing di tipo dockless.
Stakeholders da coinvolgere	Operatori privati (che mettono in dotazione dispositivi e sistemi di prenotazione/gestione) e municipalità (Enti pubblici interessati all’attivazione del servizio, che mettono in disponibilità aree di sosta e definiscono le modalità di operatività del servizio).
Infrastrutture da prevedere	Sistemi station-based (con una media di 11 stazioni / km ² , secondo le indicazioni NACTO) e/o sistemi dockless (con un limite di 10/30 biciclette ogni 1.000 abitanti)
Potenziati operatori	Bicincittà, Uber Jump, Mobike, Helbiz.
Indicazioni per la governance	<ul style="list-style-type: none"> - Intervenire sulle infrastrutture stradali per disaggregare i flussi di auto-veicoli, pedonali e ciclistici. - Permettere la circolazione libera dei mezzi solo all’interno dei centri urbani e, al di fuori degli stessi. - Permettere la circolazione solo su corsie dedicate (piste ciclabili, percorsi ciclopeditoni ecc.), anche attraverso sistemi di geo-fencing messi a disposizione dagli operatori stessi. - Prevedere, per aree particolarmente attrattive o dove lo spazio dedicato ai pedoni è ristretto, politiche per la sosta definite (ad esempio consentendo il rilascio dei mezzi in aree dedicate). - Integrare il sistema di tariffazione con il TPL, per sistemi gestiti dall’operatore pubblico. - Localizzare gli hub principali in corrispondenza dei principali nodi trasportistici e urbani.

Azione A4.MMAN del PUMS – Azioni di Mobility management per l'attivazione ed il coordinamento di servizi di mobilità complementari al trasporto pubblico – AZIONE SPERIMENTALE

Il PUMS indica le azioni di competenza dell'ufficio del **Mobility Manager aziendale della Provincia** (nominato con DDP n. 111 del 21.10.2021 e corrispondente alla figura del Direttore del settore Territorio e Ambiente) che, in sintesi, ha il compito di razionalizzare e ottimizzare gli spostamenti sistematici del personale, promuovere il trasporto collettivo, introdurre forme innovative di trasporto meno inquinanti che puntino a ridurre l'uso individuale dell'auto privata. Inoltre, esso partecipa al Tavolo di lavoro insediato in data 15.04.2021 per l'attuazione di quanto previsto dall'Impegno 12 – “Mobilità sostenibile e Mobility management” del Patto Brianza ReStart (sottoscritto il 22.07.2020). All'interno di tale Tavolo è stato, infatti, riservato uno specifico spazio di coordinamento dei Mobility Manager aziendali (sia di soggetti privati che pubblici) per mettere in rete i protagonisti della gestione della mobilità e attivare le indispensabili sinergie territoriali che possano garantire la massima diffusione dei progetti e delle buone pratiche di mobilità sostenibile. L'istituzione dell'ufficio del Mobility Manager aziendale della Provincia potrebbe, inoltre, essere propedeutico anche al coordinamento dei Mobility Manager d'Area del territorio provinciale (ad esclusione di quello in capo al Comune di Monza, in quanto funzione già prevista dalla norma in materia).

Prima azione concreta del Mobility Manager aziendale della Provincia è stata la predisposizione (ai sensi del DM n. 179 del 12.05.2021 e secondo le Linee guida di cui al DM n. 209 del 04.08.2021) del PSCL – Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro per i dipendenti dell'Amministrazione provinciale, adottato con DDP n. 136 del 22.11.2021.

Il PSCL della Provincia (anche attraverso l'utilizzo dell'applicativo MMTTool, sviluppato da Eurromobility), individuerà poi le possibili misure/iniziative da intraprendere per rispondere agli obiettivi del Piano stesso.

In linea con quanto previsto dal PSCL, il Mobility Manager aziendale della Provincia ha già messo in atto un'iniziativa volta a favorire l'utilizzo del bike sharing da parte dei dipendenti dell'Ente, stipulando una convenzione con Monza Mobilità (gestore del servizio di bike sharing Bicincittà nel Comune di Monza) che permette l'utilizzo del bike sharing ai dipendenti provinciali per motivi di servizio, oltre che a tariffa scontata per coloro che useranno la bici nel proprio tempo libero, con abbonamento annuale (il cui costo intero è attualmente di 30 Euro). L'operatività dell'iniziativa è favorita dall'installazione della nuova stazione di bike sharing di Via Grigna, di fronte alla sede della Provincia. Questa rientra tra le nuove 8 stazioni di Bicincittà realizzate nel 2022 dal Comune di Monza grazie anche al finanziamento del Ministero della Transizione Ecologica nell'ambito del progetto “Primus”, portando il servizio di bike sharing gestito da Monza Mobilità a 22 stazioni, 200 colonnine e oltre 120 biciclette.

L'accordo con Monza Mobilità per usufruire di tariffe scontate per il bike sharing per i dipendenti potrà essere esteso anche ad altri Enti e grandi aziende, dotate di un Mobility Manager e di un PSCL, permettendo di incentivare forme di mobilità sostenibile e attiva, a partire dalle grandi realtà istituzionali e aziendali, in grado di generare shift modale a partire dalle abitudini di spostamento dei propri lavoratori.

Obiettivi del PSCL della Provincia MB

Ridurre l'uso del veicolo privato a motore da parte dei dipendenti
Consolidare e, laddove possibile, incrementare la quota dei dipendenti che utilizza la bicicletta o la modalità pedonale, compatibilmente con le distanze percorse
Diminuire l'impatto ambientale dell'azienda (con riferimento alla componente mobilità)
Aumentare la sicurezza degli spostamenti dei dipendenti
Promuovere la cultura della sostenibilità
Migliorare le condizioni di viaggio (economiche, di confort e di stress)

Possibili misure/iniziative che il PSCL della Provincia MB potrà intraprendere

1. Campagne di sensibilizzazione ed eventi (ASSE 5 del DM 04.08.2022)
2. Abbonamenti per il TPL a tariffa agevolata (ASSE 2 del DM 04.08.2022)
3. Flessibilità orari e modalità di lavoro (ASSE 4 del DM 04.08.2022)
4. Gestione dei parcheggi aziendali (ASSE 1 del DM 04.08.2022)
5. Veicoli a basso impatto ed EcoGuida (ASSE 5 del DM 04.08.2022)
6. Mobilità condivisa (ASSE 3 del DM 04.08.2022)
7. Info sulla multimodalità e consigli di viaggio (ASSE 5 del DM 04.08.2022)
8. Miglioramenti per favorire la mobilità ciclistica e la micromobilità (ASSE 3 del DM 04.08.2022)
9. Miglioramento servizi di Trasporto Collettivo (ASSE 2 del DM 04.08.2022)
10. Altre iniziative collaterali (ASSE 5 del DM 04.08.2022)

2.6 Quadro sinottico degli strumenti di programmazione e pianificazione in tema di mobilità ciclistica

Di seguito è riportato il quadro sinottico, in **ordine cronologico**, degli strumenti di programmazione e pianificazione in tema di mobilità ciclistica alle diverse scale territoriali.

Nell'elenco compaiono anche gli strumenti di pianificazione della stessa Provincia di Monza e Brianza, la cui descrizione è, però, riportata al successivo CAPITOLO 4.

Piano/Programma	Approvazione	Scala
Previsioni per la rete ciclabile della Provincia di Varese		Provinciale
Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Bergamo	DCP del 2003	Provinciale
Indicazioni sul sistema della ciclabilità nel PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Como	DCP n.59/35993 del 02.08.2006	Provinciale
Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Lecco	Novembre 2008	Provinciale
PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica	DGR n. X/1657 dell'11.04.2014	Regionale
PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza	DCP n. 14 del 29.05.2014	Provinciale
“Cambio” – Biciplan della Città metropolitana di Milano	DCC dell'ottobre 2021	Città metropolitana
PGMC – Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024	DM del 03.08.2022	Nazionale
PUMS – Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza	DCP n. 23 del 04.07.2023	Provinciale
Aggiornamento del PRMC	DGR n. XII/740 del 24.07.2023 (avvio procedimento di aggiornamento)	Regionale
Aggiornamento del Piano Provinciale della Mobilità ciclistica della Provincia di Lecco	DCP n. 4 del 29.01.2024 (avvio procedimento di aggiornamento)	Provinciale

3 Aggiornamento della mappatura della rete della ciclabilità

3.1 Finalità dell'aggiornamento

La **ricognizione del patrimonio infrastrutturale ciclabile e ciclopedonale esistente** all'interno della Provincia di Monza e della Brianza, nonché dell'evoluzione delle **previsioni progettuali in capo**, non solo agli strumenti urbanistici delle pubbliche amministrazioni (di qualsiasi livello), ma anche alle attività di pianificazione di Parchi Regionali e Parchi Locali di Interesse Sovracomunale, è individuata quale attività centrale al fine dell'aggiornamento del vigente PSMC.

Inoltre, una mappatura completa e precisa, sia in termini grafici che informatici, è assolutamente fondamentale, non solo per raggiungere gli obiettivi dell'aggiornamento del vigente Piano, ma anche per mettere a disposizione degli enti locali un **database dettagliato**, condito e coerente con gli strumenti urbanistici vigenti.

Rispetto a quanto operato per costruire il database del vigente PSMC, le scelte in merito alla raccolta dei dati utili alla ricostruzione del suddetto quadro d'insieme sono state effettuate riducendo al minimo la varietà delle informazioni richieste agli enti sotto ordinati. Ciò è stato possibile anche grazie allo **svolgimento delle attività in concomitanza con l'aggiornamento del PRMC da parte di Regione Lombardia** (descritto al precedente CAPITOLO 2.2), di cui sono state condivise le modalità e, in parte, le strategie di lavoro.

Infatti, tra dicembre 2023 e gennaio 2024, gli uffici competenti dell'amministrazione regionale hanno richiesto il contributo provinciale per integrare le informazioni relative agli exPCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale presenti sul territorio di Monza e Brianza: insieme agli shapefiles, è stato trasmesso uno schema fisico volto a descrivere la composizione del database e le modalità di compilazione dello stesso.

La **mappatura della rete sul territorio provinciale** è stata quindi effettuata cercando di perseguire i tre **obiettivi** fondamentali di seguito indicati.

- ▶ **Coerenza:** tramite il recepimento e l'implementazione dello schema fisico trasmesso dalla Regione alla Provincia, è stato possibile raggiungere una quasi totale uniformità dei dati relativamente ai tre principali livelli gerarchici della rete ciclabile (regionale, provinciale e comunale) attingendo dagli strumenti urbanistici comunali e adeguando le informazioni inserendole nel suddetto schema.
- ▶ **Cooperazione:** la modalità di raccolta dei contributi degli enti locali e degli enti Parco è stata pensata per sfruttare al massimo le possibilità cooperative che i Sistemi Informativi Territoriali mettono a disposizione della pubblica amministrazione; il dialogo e il confronto con i referenti tecnici è stato continuo e fruttuoso.
- ▶ **Precisione:** sia a livello grafico che informativo, la precisione dei dati porta ad un livello superiore di comprensibilità il nuovo database rispetto a quello costruito nel 2014; ogni singolo tratto è stato disegnato, controllato e confermato (sempre in un'ottica cooperativa) al fine di limitare al minimo le interpretazioni soggettive delle informazioni.

Modello messo a disposizione di Regione Lombardia per la ricognizione su PCIR e percorsi provinciali ai fini dell'aggiornamento del PRMC (Parte 1)

SCHEDA MODELLO DATI

GEODATABASE RICOGNIZIONE PCIR E PERCORSI PROVINCIALI

Cartografia di base

- OSM (open street map)
- Grafo stradale regionale (SINFRANET) per i tratti in promiscuo
- Ortofoto e controllo su street view per i casi particolari

Data Type: File Geodatabase Feature Class

Sistema di riferimento proiettato: WGS 1984 UTM Zona 32N

scala editing ≤ 1:2000

elementi: polilinee (il tracciato è composto da polilinee con "Tipo_infra" omogenee, cioè le polilinee sono spezzate solo nei punti in cui cambia il "Tipo_infra")

Tabella dati:

ID tratto	Tipo_infra	Tipo_pav	Larghezza	Senso marcia	pendenza	Strada	ID_PERCORSO	N_PERCORSO
-	PCIR – Ciclovie Nazionali – Percorsi provinciali	Solo Ciclovie Nazionali	Solo Ciclovie Nazionali	Solo Ciclovie Nazionali	NO	NO	-	-

Tabella dati (valori):

ID tratto (univoco) (long integer)

Tipo_infra (text, length=10)

PC_SP=pista ciclabile sede propria (fisicamente separata o con spartitraffico invalicabile)
 PC_CR=pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata stradale (separata con striscia o elemento valicabile)
 PC_CRM= pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede (separata con striscia)
 SBT=percorso promiscuo su strada a basso traffico
 PC_PED=percorso promiscuo ciclopedonale
 PED=percorso o area pedonale (in centro urbano)
 ZTL=zona a traffico limitato (in centro urbano)
 Z30= zona 30 km/h (in centro urbano)
 ALTRO= percorso appartenente a tipologie varie non segnalato come ciclopedonale in OSM (itinerari ciclopedonali, strade vicinali/di servizio e simili, sentieri, percorsi nei parchi, vie verdi, altro), percorso visibile da OSM/ortofoto
 ND= percorso di cui non è possibile definire la tipologia perché non visibile e che potrà essere oggetto di approfondimenti o sopralluoghi
 ND_PE = percorso per il quale non è stato effettuato l'editing poiché sarà sostituito a breve dal progetto esecutivo

Tipo_pav (text, length=10)

CB=conglomerato bituminoso
 BE=betonelle autobloccanti
 CC=conglomerato cementizio
 PN=pietra

Modello messo a disposizione di Regione Lombardia per la ricognizione su PCIR e percorsi provinciali ai fini dell'aggiornamento del PRMC (Parte 2)

LE=legno
ME=metallo
ST=stabilizzato
GF=ghiaia fine
GG=ghiaia grossolana
TE=terra battuta o erba

Larghezza (m) (float, precision=6, scale=2)

Senzo_marc (text, length=5)

M=monodirezionale
B=bidirezionale

Pendenza pendenza media del tratto (%0 per mille)(float, precision=6, scale=2)

Strada classificazione della strada su cui ricade il tratto di ciclovia e a cui è affiancata la ciclovia (text, length=5)

SS
SR
SP
SC
+ altra tipologia di strada
= Tratto non ricadente lungo una strada

ID_PERCORSO = identificativo del percorso PCIR di appartenenza del tratto (text, length=20)

N_PERCORSO = nome del percorso PCIR di appartenenza del tratto (text, length=100)

La **verifica topologica** è stata effettuata con le seguenti regole:

- not have dangles
- not intersect
- not overlap
- must be single part

3.2 Metodologia di aggiornamento

Complessivamente, le attività relative all'aggiornamento della mappatura della rete della ciclabilità esistente nel territorio della Provincia di Monza e Brianza e delle relative previsioni ha avuto una durata di **6 mesi**. Il lavoro è stato suddiviso nelle **fasi** di seguito descritte.

Stesura dello schema fisico provinciale (febbraio 2024)

La composizione del database regionale è stata mantenuta nella sua interezza: l'unico campo aggiunto è stato "*class_strada*", volto ad individuare la categoria tecnico-funzionale dell'infrastruttura stradale a cui è affiancato il tratto ciclabile/ciclopeditone o a cui, in alcuni casi (come i percorsi su strade a basso volume di traffico), corrisponde il tratto; inoltre, è stato necessariamente integrato il campo fonte con l'indicazione degli enti coinvolti.

Di seguito è riportato lo **schema fisico provinciale utilizzato per le attività di mappatura**.

Schema fisico utilizzato per la mappatura provinciale della rete della ciclabilità (Parte 1)

Campo	Oggetto	Valori	
		Dominio	Descrizione
Provincia	Provincia di appartenenza	Provincia di Monza e della Brianza	Provincia in cui è situato il tratto
Comune	Comune di appartenenza	Nome Comune	Comune in cui è situato il tratto
Fonte	Fonte del dato o ente rappresentato dal soggetto che fornisce il dato	Provincia di Monza e della Brianza	Tratto proposto dalla Provincia di Monza e della Brianza (non utilizzabile dai comuni)
		Regione Lombardia	Tratto appartenente ai Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR)
		Comune (tecnico)	Tratto indicato dal referente comunale
		Comune (PdS)	Tratto riportato nel Piano dei Servizi comunale
		PR Adda Nord	Contributo del Parco Regionale dell'Adda Nord
		PR Bosco delle Querce	Contributo del Parco Naturale Regionale Bosco delle Querce
		PR Groane	Contributo del Parco Regionale delle Groane
		PR Valle Lambro	Contributo del Parco Regionale Valle Lambro
		PLIS Colli Briantei	Contributo del Parco dei Colli Briantei
		PLIS GruBria	Contributo del Parco GruBria
		PLIS Est delle Cave	Contributo del Parco Est delle Cave
		PLIS La Villetta	Contributo del Parco della Villetta
		PLIS Media Valle del Lambro	Contributo del Parco Media Valle del Lambro

Schema fisico utilizzato per la mappatura provinciale della rete della ciclabilità (Parte 2)

Campo	Oggetto	Valori	
		Dominio	Descrizione
		PLIS PANE	Contributo del Parco Agricolo Nord Est
Stato	Effettiva esistenza o meno del tratto	Esistente	Il tratto esiste al momento della modifica
		Previsione	Il tratto NON esiste al momento della modifica, ma è previsto dal vigente PGT (o altri strumenti/atti comunali)
		Da eliminare	Tratti erroneamente segnalati come esistenti
Tipologia	Tipologia del tratto	PC_SP	Pista ciclabile sede propria
		PC_CR	Pista ciclabile in corsia riservata, su carreggiata stradale
		PC_CRM	Pista ciclabile in corsia riservata, su marciapiede
		PC_PED	Percorso promiscuo ciclopedonale
		PED	Percorso o area pedonale
		SBT	Percorso promiscuo su strada a basso traffico
		ZTL	Zona a traffico limitato
		Z30	Zona 30 km/h
		ALTRO	Percorso appartenente a tipologie varie non segnalato come ciclopedonale in OSM o visibile da OSM/ortofoto
		ND	Da definire (usare solo se il tratto è in previsione)
Senso di marcia	Senso di marcia del tratto	B	Bidirezionale
		M	Monodirezionale
		ND	Da definire (usare solo se il tratto è in previsione)
Pavimentazione	Tipologia di pavimentazione del tratto	CB	Conglomerato bituminoso
		BE	Betonelle autobloccanti
		CC	Conglomerato cementizio
		PN	Pietra
		LE	Legno
		ME	Metallo
		ST	Stabilizzato
		GF	Ghiaia fine
		GG	Ghiaia grossolana

Schema fisico utilizzato per la mappatura provinciale della rete della ciclabilità (Parte 3)

Campo	Oggetto	Valori	
		Dominio	Descrizione
Gestione	Gestore dell'infrastruttura lungo la quale si sviluppa il tratto	TE	Terra battuta o erba
		ND	Da definire (usare solo se il tratto è in previsione)
		SS	Strada Statale
		SR	Strada Regionale
		SP	Strada Provinciale
		SC	Strada Comunale
		Altro	Altra tipologia di strada
Class.strada	Classificazione tecnico-funzionale (da Codice della Strada) dell'infrastruttura lungo la quale si sviluppa il tratto	ND	No strada
		A	Autostrade
		B	Strade extraurbane principali
		C	Strade extraurbane secondarie
		D	Strade urbane di scorrimento
		E	Strade urbane di quartiere
		F	Strade locali
Lunghezza	Lunghezza del tratto	ND	No strada
		Valore numerico in metri	
		Valore numerico in metri	
		Valore numerico in metri	
		Valore numerico in metri	
		Valore numerico in metri	
		Valore numerico in metri	
Pendenza	Pendenza del tratto	Valore percentuale	
		Valore percentuale	

Ricognizione preliminare (febbraio-maggio 2024)

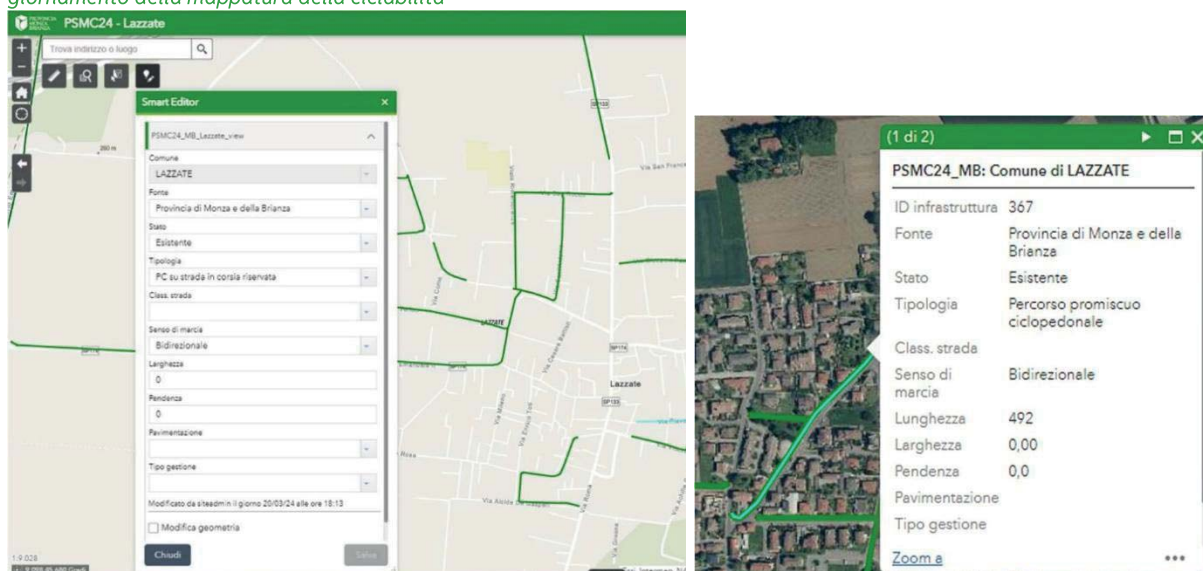
Utilizzando il suddetto schema fisico, sono stati caratterizzati come riportato tutti i tratti ciclabili o ciclopeditoni (o, in alcuni casi, anche pedonali e/o in zona 30 e ZTL) riportati nel **PGT** di ognuno dei 55 Comuni della Provincia di Monza e della Brianza; tale attività è stata accompagnata da una **ricognizione utilizzando Google Earth e Google Street View** ove necessario. Inoltre, in questa fase sono stati raccolti i **dati degli enti Parco** sotto forma di shapefiles, integrati successivamente come il resto delle informazioni provenienti dalla ricognizione preliminare.

Sviluppo applicazione webgis (marzo-aprile 2024)

Collaborando con il **servizio SITI – Sistemi Territoriali Informativi Integrato della Provincia**, è stata sviluppata un'applicazione webgis su base ESRI volta a **raccogliere i contributi comunali**. In breve, tale strumento permette di visualizzare tutti i tratti inseriti nel database provinciale durante la fase di ricognizione preliminare e di modificarli, integrando i dati mancanti o modificandone il tracciato in caso di errore (senza però la possibilità di eliminarli); per facilitare l'utilizzo dell'app è stata anche redatta un'apposita guida.

Di seguito viene riportata un'immagine esemplificativa dell'interfaccia dell'applicativo messo a disposizione, centrata sull'area del Comune di Lazzate: le linee verdi rappresentano i tratti modificabili, quelle rosse invece non lo sono, poiché al di fuori del territorio comunale e quindi non di competenza del Referente comunale preposto alla modifica/integrazione delle informazioni in oggetto.

Interfaccia dell'applicativo webgis sviluppato dalla Provincia di Monza e Brianza per raccogliere i contributi comunali per l'aggiornamento della mappatura della ciclabilità



“Insieme verso il nuovo PSMC” (Incontro pubblico del 21.05.2024)

È stata organizzata una **conferenza** con l'obiettivo di mettere a conoscenza i Comuni della Provincia di Monza e Brianza dell'attività di mappatura che sarebbe stata richiesta ai propri uffici tecnici.

A seguito della spiegazione delle attività svolte e da svolgersi per questa fase, è stato richiesto di indicare un Referente tecnico per ogni Comune al fine di facilitare l'**interazione** e la **fase di raccolta dati**.

Raccolta dei contributi (maggio-giugno 2024)

Una volta costruita una “rubrica” di Referenti atti alla fornitura del contributo comunale richiesto, è stato inviato via mail ad ogni Comune della Provincia il link rimandante all'applicazione webgis, la guida per facilitare l'utilizzo della stessa e lo schema fisico provinciale, ponendo così iniziare la **raccolta dei contributi dei Comuni**.

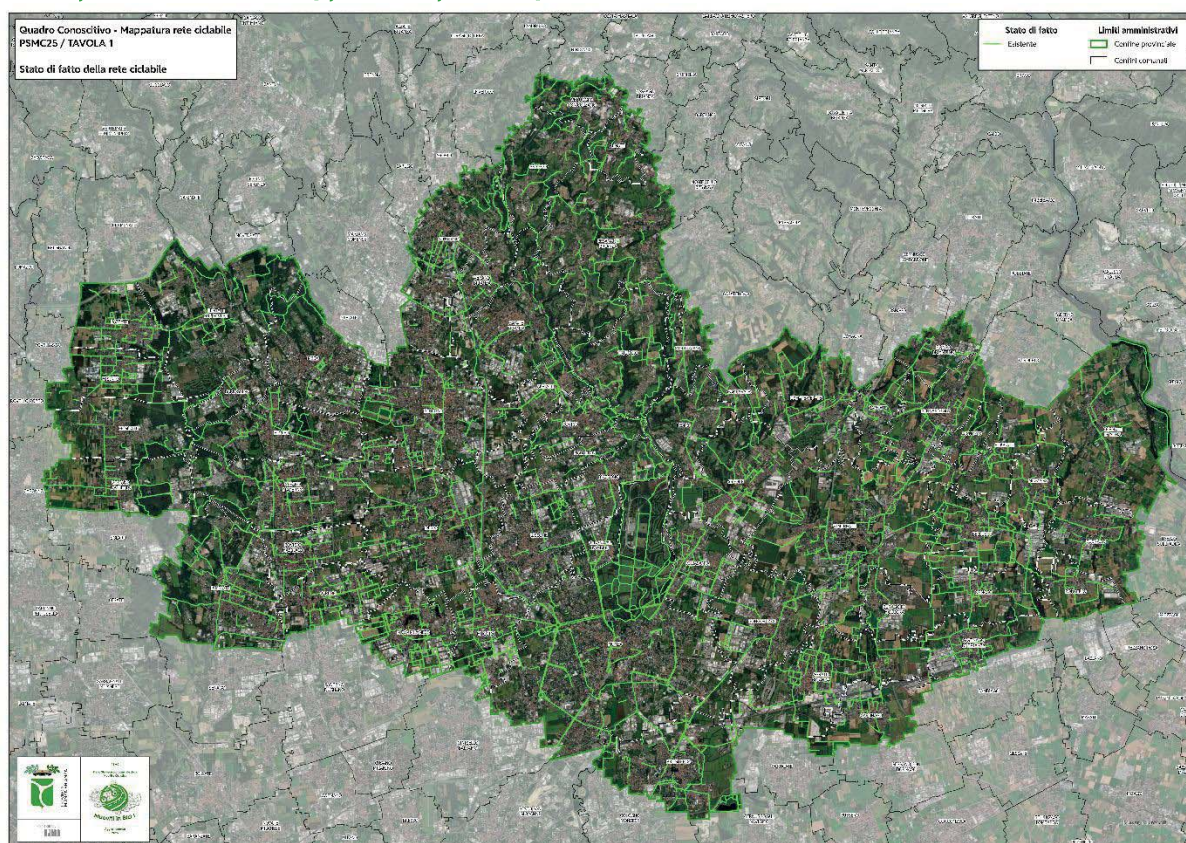
Verifica, integrazione e conferma dei contributi (luglio 2024)

La fase finale è consistita principalmente nell'interazione con i Referenti in merito a dubbi o segnalazioni e nella raccolta delle informazioni derivanti dall'utilizzo dell'applicazione webgis: in totale, hanno partecipato 43 amministrazioni sulle 55 del territorio provinciale.

Per i restanti 12 Comuni è stato mantenuto il quadro costruito durante la fase di ricognizione preliminare.

Di seguito è riportata la **mappa complessiva dei tratti esistenti della rete per la ciclabilità nel territorio provinciale**, derivante dall'insieme delle attività di ricognizione.

Stato di fatto della rete ciclabile [cfr. Tavola 1 fuori testo]



3.3 Criticità riscontrate nell'aggiornamento

Nello svolgimento delle attività di aggiornamento della mappatura della rete della ciclabilità nel territorio della Provincia di Monza e Brianza sono state riscontrate alcune criticità, che hanno portato ad adottare specifici “accorgimenti” al fine di evitare il più possibile fraintendimenti interpretativi, come seguito sintetizzato.

Eliminazione di tratti

Si è scelto di non dare la possibilità ai Referenti comunali di eliminare i tratti “Indesiderati” per evitare errori irreparabili.

Si è invece optato per l'aggiunta della voce “da eliminare” all'interno del campo stato (che

indica l'esistenza o meno del tratto) al fine di poter avviare un confronto diretto con il Referente per poter avere spiegazioni in merito ed evitare equivoci.

Tipologia di infrastrutture presenti all'interno di parchi urbani, aree verdi o altro

È stato scelto di includere tutti i percorsi non direttamente in fregio ad un'infrastruttura stradale (ad esempio i passaggi tra vie) nella voce "altro", poiché, seppure considerati a tutti gli effetti, sia dagli strumenti urbanistici che dai Referenti, parte del patrimonio infrastrutturale ciclopedonale, spesso non sono regolamentati da apposita segnaletica e non rientrano nelle casistiche standard indicate nello schema fisico regionale.

Ente gestore

In molti casi è stato necessario troncare tratti di percorsi dapprima geometricamente unitari per segnalare il cambio di competenza dell'infrastruttura stradale lungo la quale si sviluppa l'infrastruttura ciclabile o ciclopedonale (tenendo conto, per altro, che la Provincia di Monza e della Brianza non ha in gestione alcun tratto ciclabile o ciclopedonale).

Rete sentieristica

Soprattutto per quanto riguarda i percorsi rurali/nel verde (dalla resa grafica spesso incerta, vista la fitta presenza di chiome di alberi e simili che ne impedisce una visione chiara attraverso il solo utilizzo di Google Earth e Google Street View), i Referenti hanno provveduto, in alcuni casi, a segnalare direttamente la più corretta ubicazione dei suddetti sentieri.

Confini comunali

Al fine di garantire uniformità interpretativa dei dati, i confini comunali utilizzati per le elaborazioni condotte nell'ambito dell'aggiornamento PSMC, sono quelli attualmente presenti nel geo-portale di Regione Lombardia.

Tipologia di infrastrutture

Il campo più interessante dello schema fisico trasmesso dalla Regione alla Provincia è quello denominato "*tipo_infra*", inteso come la classificazione per tipologia infrastrutturale di ogni tratto presente nel database regionale.

Non essendo però stato trasmesso un elenco di caratteristiche volto a chiarire la suddetta distinzione, il servizio Infrastrutture e Mobilità della Provincia ha provveduto a predisporre un dossier fotografico che, per ogni voce, ne riportasse le principali casistiche (cfr. CAPITOLO 11 e ALLEGATO D. Indicazioni tipologiche per le successive fasi di progettazione degli interventi).

3.4 Risultati dell'aggiornamento

Come anticipato in precedenza, 43 uffici tecnici comunali su 55 hanno fatto pervenire il proprio contributo (il 78%).

Le richieste di assistenza relativamente alle informazioni da inserire o alla modalità di utilizzo dell'applicazione webgis sono state rarissime, segno dell'adeguatezza degli strumenti e della

documentazione messa a disposizione dei Referenti.

La brevità della fase di verifica, integrazione e conferma dei contributi testimonia l'ottima organizzazione precedente all'interazione con gli enti locali, punto forte di una cooperazione da considerarsi più che soddisfacente.

4 Polarità, servizi e nodi

La rete della ciclabilità provinciale, da riorganizzare secondo i criteri e gli indirizzi dell'Aggiornamento del PSMC, si deve confrontare, da un lato, con il sistema delle **principali polarità** presenti sul territorio, che costituiscono **attrattori/generatori di spostamenti** potenzialmente riconducibili alla mobilità ciclistica, e, dall'altro, con il sistema dei **principali nodi di interscambio** (rappresentati essenzialmente dalle stazioni/fermate ferroviarie, con le rispettive dotazioni), che costituiscono i punti di **snodo** in corrispondenza dei quali promuovere lo **shift modale** dal mezzo motorizzato alla bici, nell'ottica di considerare la mobilità ciclistica come forma di **spostamento complementare al trasporto pubblico**.

Il PUMS e l'Adeguamento del PTCP alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo costituiscono una fonte di riferimento iniziale per la mappatura e caratterizzazione di questi elementi, ulteriormente oggetto di aggiornamento ed integrazione nell'ambito delle attività di redazione del presente Aggiornamento del PSMC.

Nello specifico, le informazioni riguardano:

- ▶ la **classificazione attuale delle stazioni/fermate ferroviarie** (con riferimento alle classificazioni operate dal PRMT, dal Programma dei Servizi di Bacino del TPL e da RFI);
- ▶ la **classificazione gerarchica delle stazioni/fermate ferroviarie proposta** nel PUMS;
- ▶ la presenza di **parcheggi** presso le stazioni/fermate ferroviarie, in termini di numero di posti **auto** totali, liberi e a pagamento;
- ▶ la presenza di **parcheggi per biciclette** presso le stazioni/fermate ferroviarie, in termini di numero e tipologia della struttura (rastrelliere, velostazioni, ciclofficine);
- ▶ la dotazione di **sistemi di accessibilità** e **servizi di assistenza** alle diverse tipologie di **persone a ridotta mobilità** presso le stazioni/fermate ferroviarie;
- ▶ la localizzazione di parcheggi dedicati ai servizi di **car sharing**;
- ▶ le “carenze” rilevate dal PUMS in termini di **dotazioni standard dei nodi** di interscambio ferroviario;
- ▶ gli istituti di **istruzione secondaria** di secondo grado;
- ▶ le principali **strutture sanitarie** del territorio;
- ▶ le sedi dei **Municipi** (quali punti rappresentativi del centro cittadino);
- ▶ il sistema delle **strutture culturali**, al quale afferiscono **biblioteche, musei, chiese e ville** (in particolare quelle del circuito “Ville Aperte in Brianza”);
- ▶ altri **elementi di prevalente valore storico e culturale**.

4.1 Nodi di interscambio

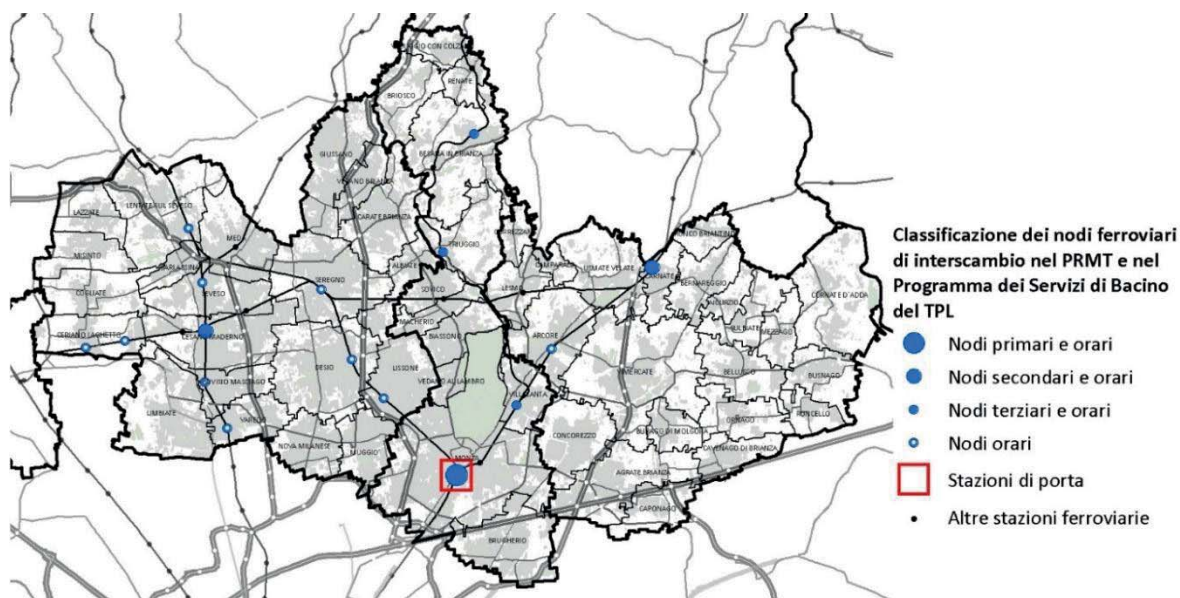
Di seguito si riporta la mappatura e caratterizzazione dei nodi di interscambio derivante dal PUMS e, pertanto, aggiornata al maggio 2023 (oggetto di un successivo ulteriore aggiornamento). Per ciascuna tematica è disponibile il corrispondente strato informativo.

Classificazione dei nodi ferroviari di interscambio

La classificazione operata nel PRMT e nel Programma dei Servizi di Bacino del TPL permette di individuare le seguenti categorie di nodi ferroviari.

- ▶ Nodi **primari**, ossia le stazioni principali di diramazione ferroviaria, in cui sono possibili connessioni tra differenti direttrici percorse da una pluralità di servizi; gli orari sono tali da permettere sistematiche corrispondenze tra i servizi ferroviari di tutti i ranghi convergenti nel nodo dalle differenti direttrici o tra prodotti differenti della medesima direttrice.
- ▶ Nodi **secondari**, ossia gli impianti di diramazione di rete o di semplice connessione lineare tra differenti ranghi della medesima direttrice, caratterizzati da flussi di interscambio inferiori rispetto ai primari; anche in questo caso gli orari sono tali da permettere sistematiche corrispondenze tra i servizi di tutti i ranghi delle differenti direttrici o tra prodotti differenti della medesima direttrice.

Classificazione dei nodi ferroviari di interscambio nel PRMT e nel Programma dei Servizi di Bacino del TPL [denominazione strato informativo: Stazioni_classePRMT.shp]



- ▶ Nodi **terziari** o nodi d'orario, ossia gli impianti in cui non è di norma prevista una diramazione infrastrutturale o una connessione tra differenti linee, ma è effettivo l'incrocio dei treni della medesima linea nelle due differenti direzioni; questa singolarità deve portare la programmazione dei servizi su gomma a far convergere i servizi su tali nodi, anche se posti in località non primarie, essendovi garantita la massimizzazione delle direzioni servibili dal sistema.

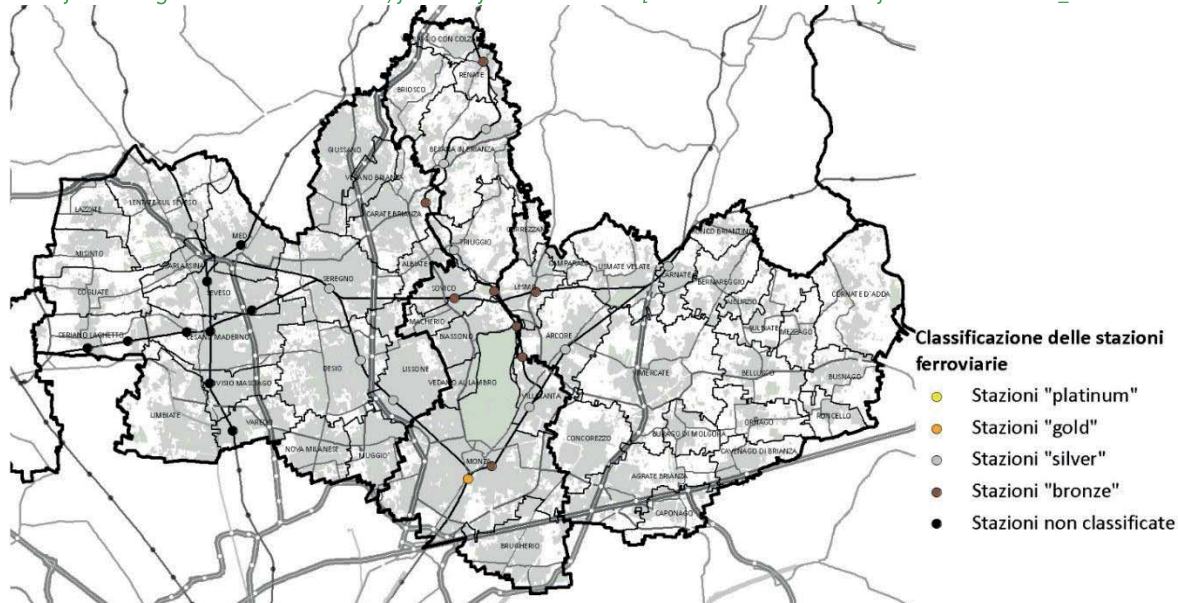
- **Stazioni porta**, ossia gli impianti in ingresso al nodo di Milano in cui è possibile (o prevista) la fermata di tutti i prodotti di trasporto, per permettere ogni opzione di ingresso in Milano (passante, stazioni principali, stazioni periferiche, metropolitana) o di provenienza dal nodo.
- **Nodi orari**, rilevanti ai fini della pianificazione della rete del TPL, perché contraddistinti da un orario ferroviario tale da rendere agevoli gli interscambi con più linee o direttrici ferroviarie in un arco di tempo breve.

Classificazione gerarchica delle stazioni/fermate ferroviarie di RFI

RFI opera una classificazione gerarchica delle proprie stazioni, come di seguito indicato.

- **Platinum**, di norma gestite da Grandi Stazioni e Centostazioni, con altissima frequentazione (circa più di 25.000 frequentatori medi/giorno) e servizi viaggiatori di elevata qualità per l'Alta Velocità, la lunga, media e breve percorrenza, oltre a servizi specifici per la città e per i frequentatori non viaggiatori.
- **Gold**, di dimensioni medio/grandi, di norma gestite da Grandi Stazioni e Centostazioni, con frequentazione alta (circa più di 10.000 frequentatori medi/giorno) e servizi viaggiatori di qualità elevata per lunga, media e breve percorrenza, oltre a servizi per frequentatori non viaggiatori e, più saltuariamente, per la città.

Classificazione gerarchica delle stazioni/fermate ferroviarie di RFI [denominazione strato informativo: Stazioni_classeRFI.shp]



- **Silver**, di dimensioni medio/piccole, gestite, a seconda dei casi, da Centostazioni, direttamente da RFI o da Enti istituzionali o Associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito, con frequentazione consistente (generalmente più di 2.500 frequentatori medi/giorno circa) e servizi per la lunga, media e breve percorrenza oppure, nei casi di metropolitana urbana, con consistente o elevata frequentazione (anche più di 4.000 frequentatori medi/giorno), spesso prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

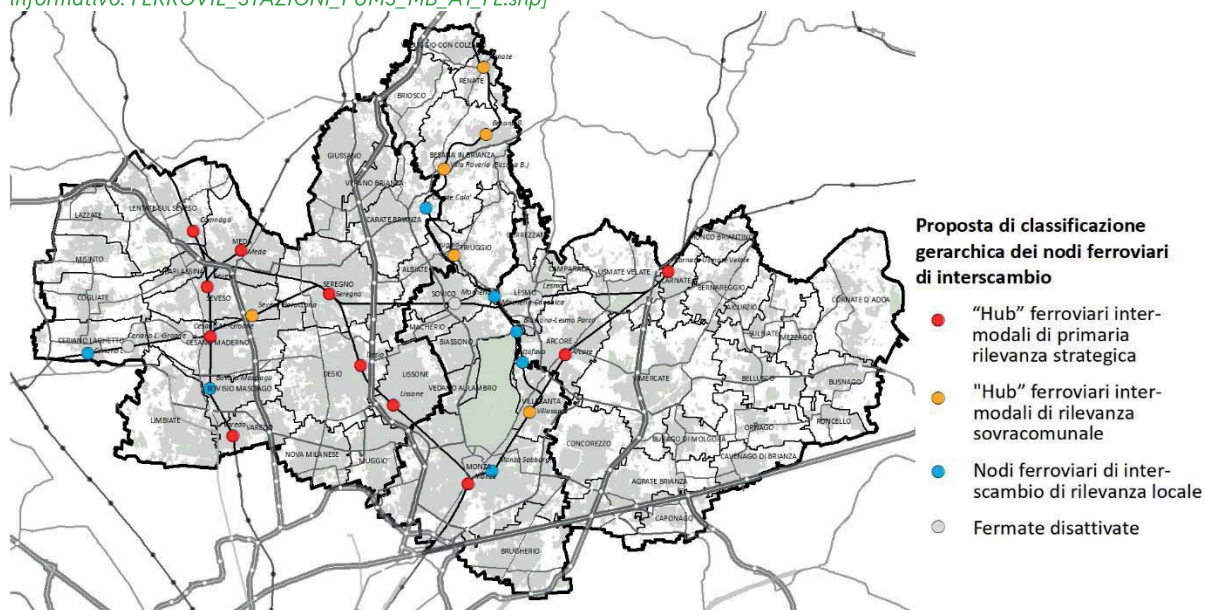
- **Bronze**, di piccole dimensioni, gestite direttamente da RFI o da Enti istituzionali o Associazioni no-profit tramite contratti di comodato d'uso gratuito, con bassa o bassissima frequentazione (generalmente più di 500 frequentatori medi/giorno), prive di fabbricato viaggiatori aperto al pubblico, non presenziate da personale RFI e dotate unicamente di servizi regionali/metropolitani.

Proposta del PUMS per la classificazione gerarchica dei nodi ferroviari di interscambio

Il PUMS della Provincia di Monza e Brianza propone, con l'Azione A1.FE, una classificazione gerarchica dei nodi di interscambio, individuando le categorie di seguito indicate.

- **Hub ferroviari intermodali di primaria rilevanza strategica**, corrispondenti alle stazioni/fermate su cui convergono 3 o più direttrici di trasporto primarie (linee dei servizi ferroviari Suburbano, Regionale, nazionale e linee primarie del TPL su gomma individuate nel Programma dei servizi del TPL di Bacino) e/o che sono dotate di parcheggio di interscambio con la viabilità extraurbana con minimo 400 posti auto.

Proposta del PUMS per la classificazione gerarchica dei nodi ferroviari di interscambio (Azione A1.FE) [denominazione strato informativo: FERROVIE_STAZIONI_PUMS_MB_A1_FE.shp]



- **Hub ferroviari intermodali di rilevanza sovracomunale**, corrispondenti alle stazioni/fermate su cui convergono 1 o 2 direttrici di trasporto ferroviarie primarie (linee dei servizi ferroviari Suburbano e Regionale) e linee secondarie del TPL individuate nel Programma dei servizi del TPL di Bacino, e/o che sono dotate di parcheggio adeguatamente proporzionato e collegato con viabilità intercomunale ad accesso diretto e/o che sono collegate in modo diretto all'area urbana di almeno 3 Comuni grazie a percorsi ciclabili protetti e continui.
- **Nodi ferroviari di interscambio di rilevanza locale**, corrispondenti alle restanti stazioni/fermate, che servono essenzialmente l'immediato intorno urbano.

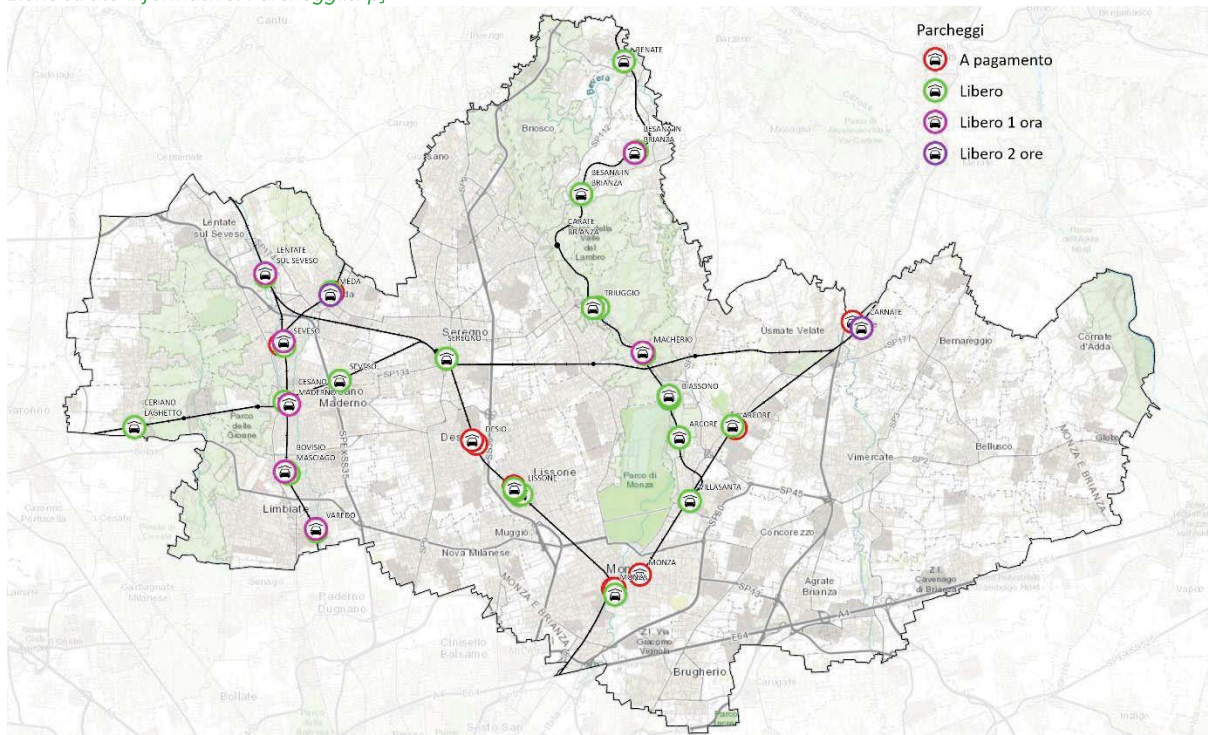
Parcheggi di interscambio presso le stazioni/fermate ferroviarie

Le informazioni contenute nel vigente PUMS in merito alla consistenza dei parcheggi di interscambio presso le stazioni/fermate ferroviarie sono state aggiornate ed integrate con le rilevazioni effettuate da PiùLento, spin-off del Politecnico di Milano, per l'Azione 9 "Visione strategica per la mobilità sostenibile nel territorio della Brianza Ovest" di AgriCiclo2030 – Strategia di Transizione Climatica, progetto sviluppato dall'Agenzia Innova21 in collaborazione con i Comuni di Lentate sul Seveso (capofila) e Barlassina e con il Parco Regionale delle Groane.

Nome stazione	Tipologia parcheggio	Posti auto	Costo utilizzo parcheggio	Gestore parcheggio
Arcore	Libero A pagamento	70 505	4,00 €/giorno	Comune
Besana Brianza	Libero Libero 1 ora	283	0 €	Comune
Biassono/Lesmo Parco	Libero	100	0 €	Comune
Bovisio Masciago/Mombello	Libero Libero 1 ora	80 67	0 €	Comune
Buttafava	Libero	15	0 €	Comune
Camnago/Lentate	Libero Libero 1 ora	353 7	0 €	Comune
Carate Calò	-	-	-	-
Carnate/Usmate	Libero 2 ore A pagamento	305	0 € 0 € - abbonati Trenitalia	Comune
Ceriano Laghetto/Solaro	Libero	131	0 €	Comune
Cesano Maderno	Libero Libero 1 ora	143 110	0 €	Comune
Desio	Libero A pagamento	200 284	0,50 €/ora 2,00 €/giorno	Comune
Lissone/Muggiò	Libero A pagamento	702	2,00 €/giorno 15,00€/mese - pendolari	Comune
Macherio Canonica	Libero Libero 1 ora	62 20	0 €	Comune
Meda	Libero Libero 2 ore A pagamento	113 11 79	0,80 €/ora	Comune
Monza	A pagamento	394	1,20 €/ora - feriali 2,00 €/mezza giornata - festivi	Comune
Monza Sobborghi	A pagamento	348	1,20 €/ora	Comune
Renate Veduggio	Libero	71	0 €	Comune
Seregno	Libero	685	0 €	Comune
Seveso	Libero Libero 1 ora A pagamento	130 48 102	0,80 €/ora - residenti 1,00 €/ora - non residenti	Comune
Seveso Baruccana	Libero	130	0 €	Comune

Nome stazione	Tipologia parcheggio	Posti auto	Costo utilizzo parcheggio	Gestore parcheggio
Triuggio Ponte Albiate	Libero	194	0 €	Comune
Varedo	Libero	100	0 €	Comune
	Libero 1 ora	79		
Villa Raverio	Libero	191	0 €	Comune
Villasanta Parco	Libero	91	0 €	Comune

Parcheggi di interscambio presso le stazioni/fermate ferroviarie (Fonte: elaborazione dati PiùLento, agosto 2024) [denominazione strato informativo: Parcheggi.shp]



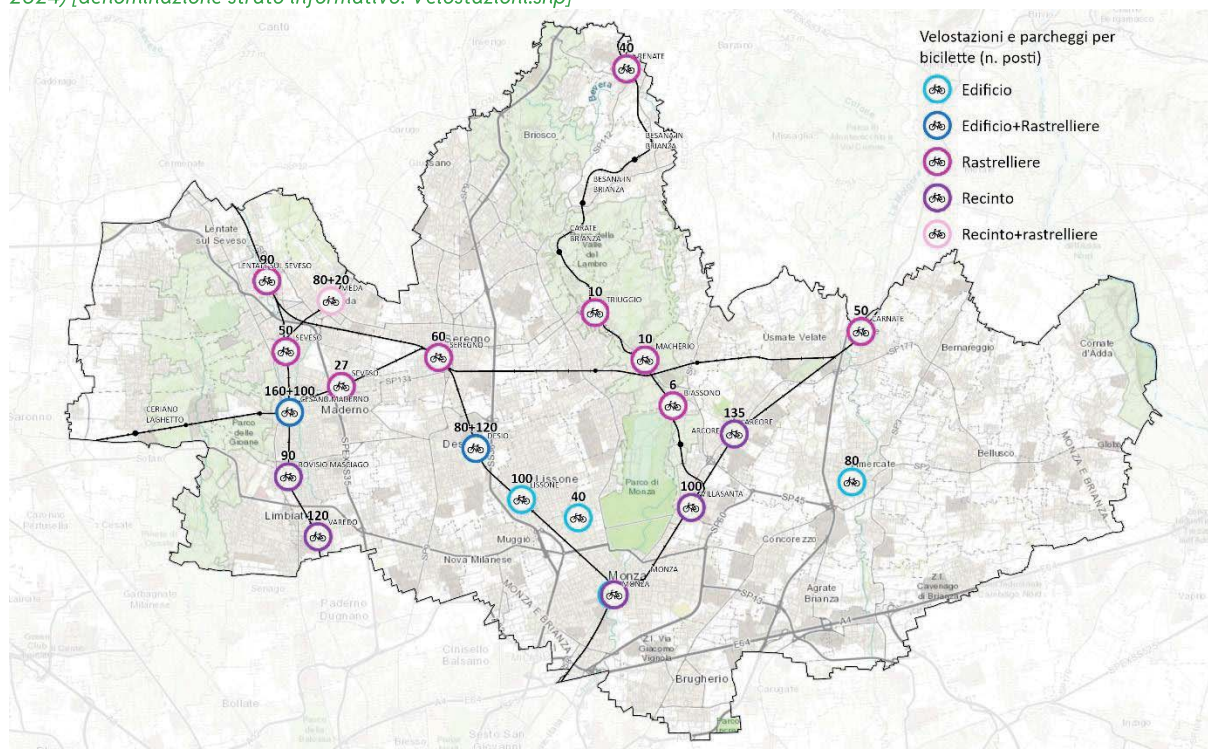
Velostazioni ed altri parcheggi per biciclette presso le stazioni/fermate ferroviarie

Sempre grazie alle rilevazioni effettuate da PiùLento (di cui al paragrafo precedente), sono state aggiornate ed integrate anche le informazioni relative alla presenza di velostazioni/ciclostazioni ed altri parcheggi per biciclette presso le stazioni/fermate ferroviarie.

Nome stazione	Tipologia velostazione	Posti velostazione	Costo utilizzo velostazione	Gestore velostazione
Arcore	Recinto	135	0 €	Comune
Besana Brianza	-	-	-	-
Biassono/Lesmo Parco	Rastrelliere	6	0 €	Comune
Bovisio Masciago/Mombello	Recinto	80	0 € / CRS	Comune
	Spazio aperto	10		
Buttafava	-	-	-	-
Camnago/Lentate	Rastrelliere	90	0 €	Comune
Carate Calò	-	-	-	-
Carnate/Usmate	Rastrelliere	50	0 €	Comune
Ceriano Laghetto/Solaro	-	-	-	-

Nome stazione	Tipologia velostazione	Posti velostazione	Costo utilizzo velostazione	Gestore velostazione
Cesano Maderno	Edificio Rastrelliere	160 100	10 € cauzione / Tesserino dedicato, CRS o CNS	Fabbrica dei Sogni
Desio	Edificio Rastrelliere	80 120	0,50 €/giorno 15 €/mese	Abaco S.p.A.
Lissone/Muggiò	Edificio	100	0 € / CNS	Comune
Macherio Canonica	Rastrelliere	10	0 €	Comune
Meda	Recinto Rastrelliere	20 80	0 € - Tesserina "Io Viaggio"	Ferrovie- nord
Monza	Edificio Recinto	250 84	0 € 0 €/app WEELO	Monza Mo- bilità
Monza Sobborghi	-	-	-	-
Renate/Veduggio	Rastrelliere	40	0 €	Comune
Seregno	Rastrelliere	60	0 €	Comune
Seveso	Rastrelliere	50	0 €	Comune
Seveso Baruccana	Rastrelliere	27	0 €	Comune
Triuggio Ponte Albiate	Rastrelliere	10	0 €	Comune
Varedo	Rastrelliere	120	0 € / CRS	Comune
Villa Raverio	-	-	-	-
Villasanta Parco	Recinto	100	0 € / CRS o CNS	Comune
Altre velostazioni				
Monza – Ospedale San Gerardo	Edificio	40	0 €/app WEELO	Monza Mo- bilità
Vimercate – Piazza Marconi	Edificio	80	0 € / App Häfele Access Hotel	Comune

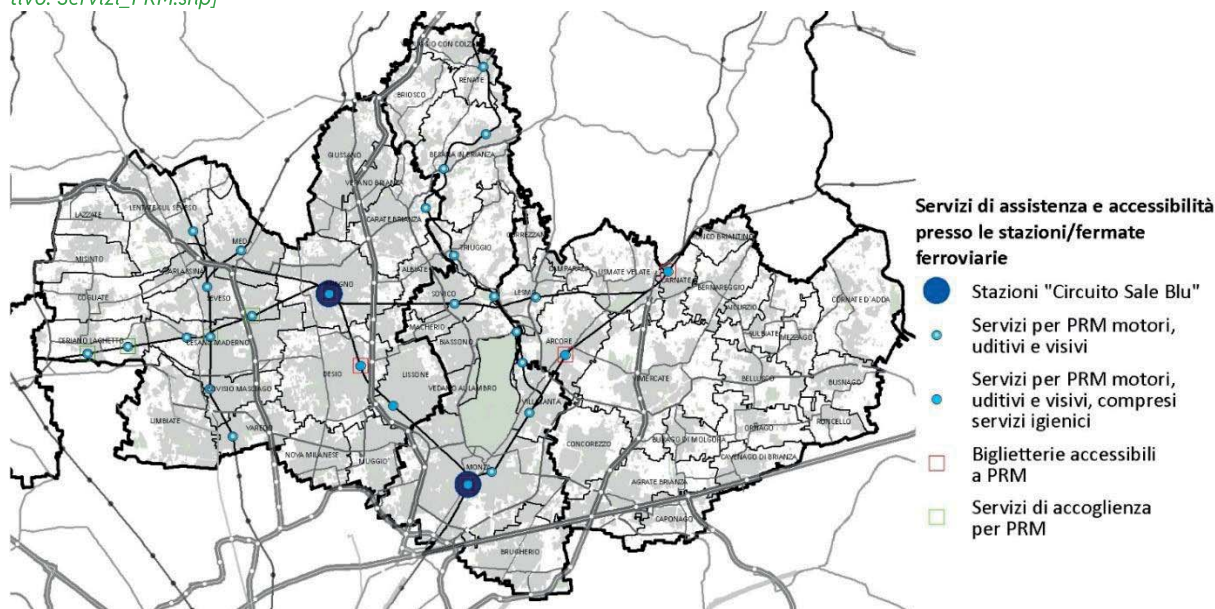
Velostazioni ed altri parcheggi per biciclette presso le stazioni/fermate ferroviarie (Fonte: elaborazione dati PiùLento, agosto 2024) [denominazione strato informativo: Velostazioni.shp]



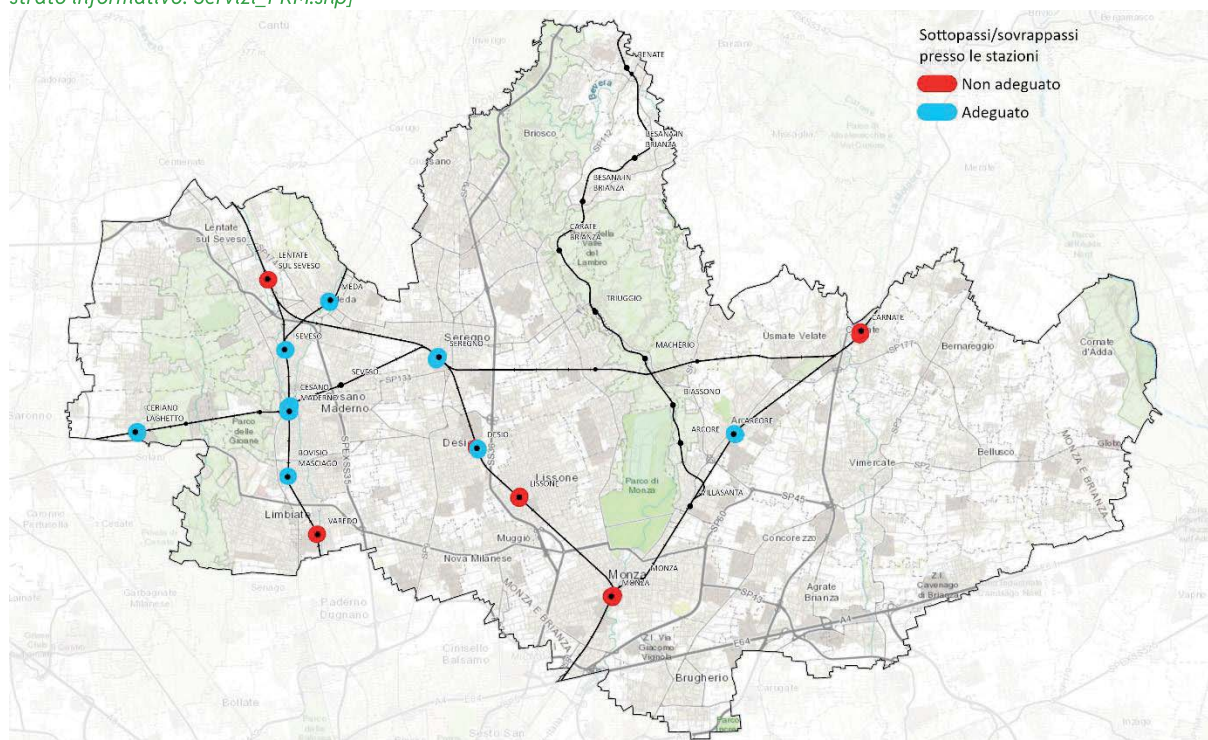
Sistemi di accessibilità e servizi di assistenza presso le stazioni/fermate ferroviarie

Nel PUMS è stata effettuata una qualificazione delle stazioni/fermate ferroviarie in funzione della presenza di servizi di assistenza e accessibilità alle diverse tipologie di PRMT – persone a ridotta mobilità.

Presenza di servizi di assistenza e accessibilità alle PRMT presso le stazioni/fermate ferroviarie [denominazione strato informativo: Servizi_PRM.shp]



Sottopassi e sovrappassi presso le stazioni/fermate ferroviarie (Fonte: elaborazione dati PiùLento, agosto 2024) [denominazione strato informativo: Servizi_PRM.shp]



Nome stazione	Tipologia sotto- passo/sovrappasso	Accessibilità binari (escluse piattaforme a quota treno)	Fruizione ciclabile
Arcore	Pedonale con sci- volo biciclette	Ascensore Scivolo biciclette	Adeguata
Besana Brianza	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Biassono/Lesmo Parco	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Bovisio Masciago/Mombello	Pedonale con sci- volo biciclette	Ascensore Scivolo biciclette	Adeguata
Buttafava	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Camnago/Lentate	Pedonale senza sci- volo biciclette	Ascensore	Non adeguata
Carate Calò	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Carnate/Usmate	Ciclopedonale	-	Non adeguata
Ceriano Laghetto/Solaro	Ciclopedonale	Rampa ciclabile	Adeguata
Cesano Maderno	Linea S2/S4 Pedonale con sci- volo biciclette	Linea S2/S4 Ascensore Scivolo biciclette	Adeguata
	Linea S9 Rampa ciclabile	Linea S9 Rampa ciclabile	
Desio	Pedonale senza sci- volo biciclette	Rampa ciclabile (solo binario 2)	Non adeguata - bina- rio 1 Adeguata – binario 2
Lissone/Muggiò	Pedonale senza sci- volo biciclette	Rampa ciclabile (solo binario 2, ma per raggiungerla bisogna fare le scale)	Non adeguata
Macherio Canonica	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Meda	Pedonale con sci- volo biciclette	Ascensore Scivolo biciclette	Adeguata
Monza	Pedonale senza sci- volo biciclette	Ascensore	Non adeguata
Monza Sobborghi	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Renate/Veduggio	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Seregno	Pedonale con sci- volo biciclette	Ascensore Scivolo biciclette	Adeguata
Seveso	Pedonale con sci- volo biciclette	Ascensore Scivolo biciclette	Adeguata
Seveso Baruccana	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Triuggio Ponte Albiate	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Varedo	Pedonale con Scivolo biciclette	Ascensore Scivolo biciclette	Non adeguata - manca scivolo su una scala
Villa Raverio	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		
Villasanta Parco	Solo piattaforma a quota treno - adeguata		

Parcheggi dedicati ai servizi di car sharing

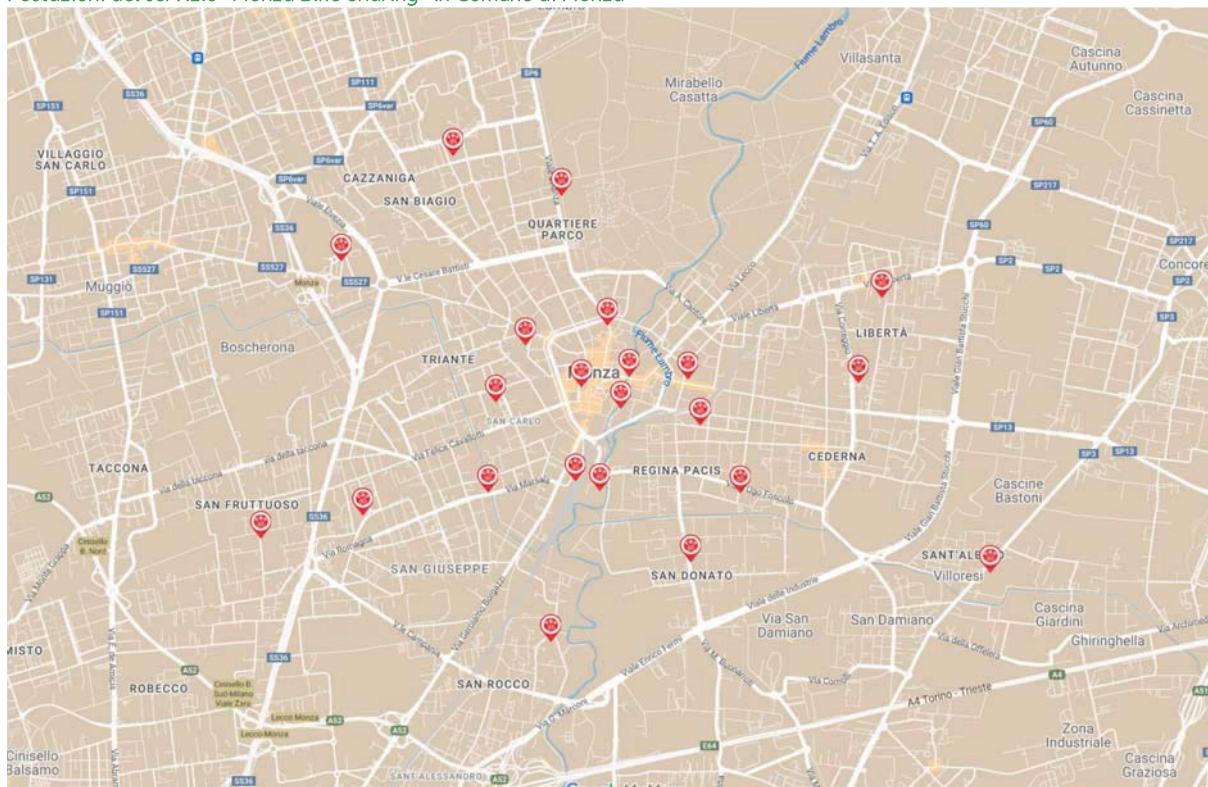
In Provincia di Monza e Brianza sono presenti servizi di car sharing, che utilizzano sistemi di tipo station-based, ossia con parcheggi dedicati su strada con colonnine di ricarica (trattandosi di veicoli elettrici o ibridi), collocati essenzialmente in Comune di Monza.

Comune	Gestore	Localizzazione
Barlassina	E-Vai	Via Cristoforo Colombo 3
Monza	E-Vai	V. Angelo Poliziano 9
		V. Carlo Amati 58
		V. Davide Guarenti
		V. della Guerrina (Polo Sportivo)
		V. Emilio De Marchi 44
		V. Enrico Arosio 5
Monza	Europcar	V. Solferino 27
		V. Lecco 32
		V. Davide Guarenti

Postazioni dedicate ai servizi di bike sharing

In Comune di Monza è disponibile anche un servizio di bike sharing di tipo station-based denominato Monza Bike Sharing, gestito da Monza Mobilità e fruibile attraverso l'app WELO.

Postazioni del servizio "Monza Bike Sharing" in Comune di Monza

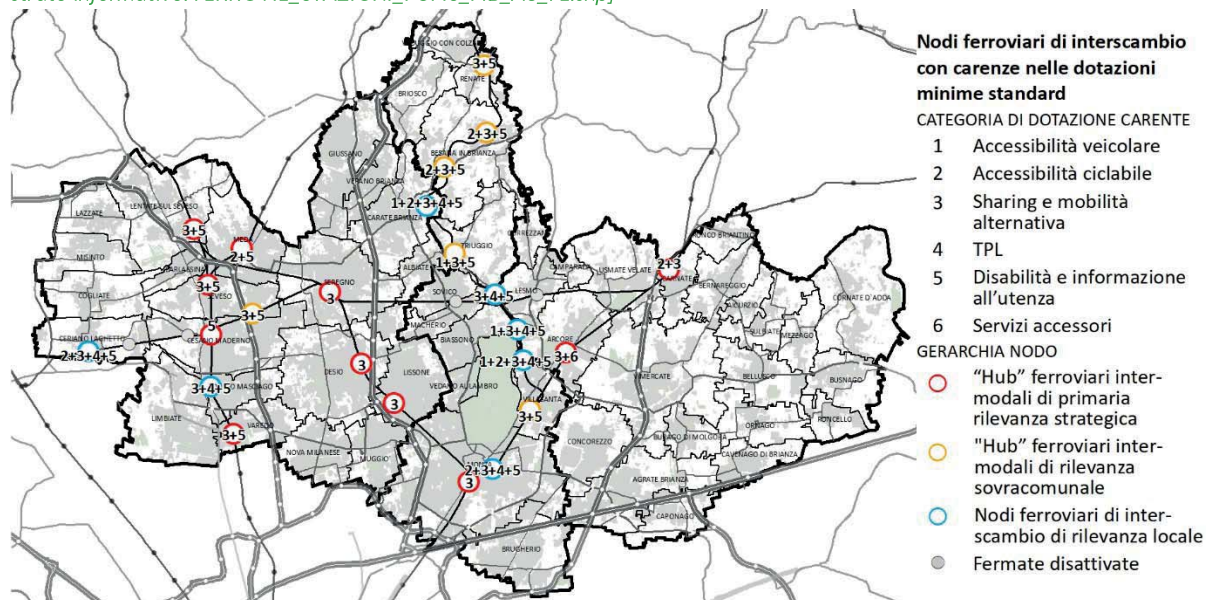


Nodi ferroviari di interscambio con carenze nelle dotazioni minime

Il PUMS della Provincia di Monza e Brianza, con l'Azione A3.FE, effettua una valutazione dei nodi ferroviari di interscambio in funzione della carenza di dotazioni minime standard in

termini di accessibilità e di servizi disponibili, in particolare per le utenze più deboli, ossia ciclisti e persone a ridotta mobilità.

Nodi ferroviari di interscambio con carenze nelle dotazioni minime standard rilevate dal PUMS (Azione A3.FE) [denominazione strato informativo: FERROVIE_STAZIONI_PUMS_MB_A3_FE.shp]



Stazione/fermata	Gestore	Categorie di dotazioni minime standard carenti
Arcore	RFI	Sharing e mobilità alternativa + Servizi accessori
Besana B.	RFI	Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Biassono-Lesmo Parco	RFI	Accessibilità veicolare + Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Bovisio Masciago	FNM	Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Buttafava	RFI	Accessibilità veicolare + Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Camnago	RFI	Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Carate Calo'	RFI	Accessibilità veicolare + Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Carnate-Usmate Velate	RFI	Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa
Ceriano L.	FNM	Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Cesano Maderno Interscambio	FNM	Disabilità e informazione all'utenza
Desio	RFI	Sharing e mobilità alternativa
Lissone	RFI	Sharing e mobilità alternativa
Macherio-Canonica	RFI	Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Meda	FNM	Accessibilità ciclabile + Disabilità e informazione all'utenza
Monza	RFI	Sharing e mobilità alternativa

Monza Sobborgi	RFI	Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa + TPL + Disabilità e informazione all'utenza
Renate	RFI	Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Seregno	RFI	Sharing e mobilità alternativa
Seveso	FNM	Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Seveso-Baruccana	FNM	Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Triuggio	RFI	Accessibilità veicolare + Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Varedo	FNM	Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Villa Raverio (Besana B.)	RFI	Accessibilità ciclabile + Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza
Villasanta	RFI	Sharing e mobilità alternativa + Disabilità e informazione all'utenza

Quadro d'insieme dei servizi a supporto della ciclabilità presso i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico

Come detto (e come meglio esposto anche al successivo CAPITOLO 7) i **nodi di interscambio** del trasporto pubblico, in particolare quelli ferroviari, costituiscono uno degli elementi essenziali rendere sempre più attrattiva e sicura la mobilità in bicicletta, purché presso tali nodi siano disponibili **servizi a supporto**, funzionali anche a favorire lo **shift modale**, ossia **parcheeggi** di interscambio, **velostazioni** ed altri parcheggi per biciclette e sistemi di accessibilità (**sottopassi e sovrappassi** di stazione).

Nell'**ALLEGATO A. Servizi di supporto della ciclabilità presso i principali nodi di interscambio del trasporto pubblico** sono riportate le **mappe di dettaglio** delle dotazioni di servizi presso **le principali stazioni/fermate ferroviarie**.

4.2 Servizi di livello sovracomunale

Di seguito si riporta la mappatura e caratterizzazione dei **servizi di livello sovracomunale** derivante all'Adeguamento del PTCP alla soglia regionale di riduzione del consumo di suolo e, pertanto, aggiornata all'agosto 2020 ed oggetto di un successivo ulteriore aggiornamento. Inoltre, sono mappati anche i sistemi e gli **elementi di prevalente valore storico e culturale** indicati nella Tavola 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica del PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza (aggiornati al 2013) e il sistema delle ville facenti parte del circuito **"Ville Aperte in Brianza"** (fruibili in occasione della manifestazione organizzata annualmente che prevede l'apertura con visita guidata delle "Ville di delizia" del territorio brianzolo).

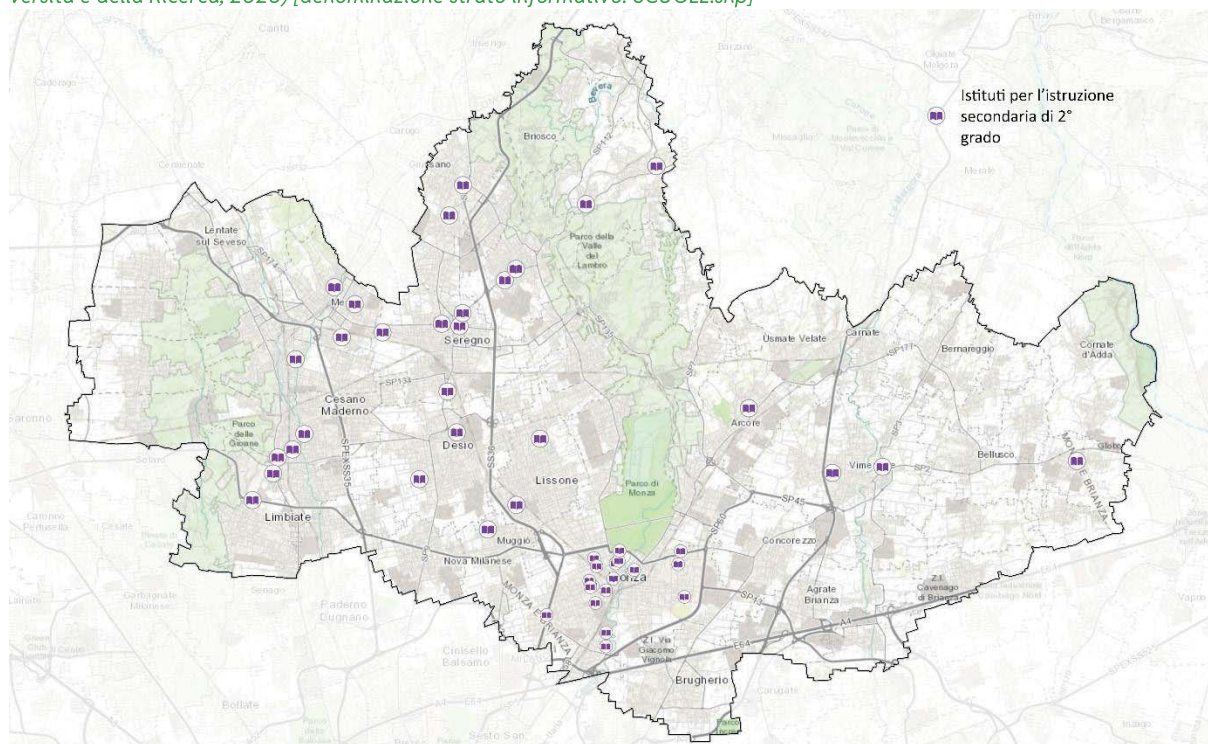
Per ciascuna tematica è disponibile il corrispondente strato informativo e le tabelle in excell.

Istituti per l'istruzione secondaria di 2° grado

Comune	Indirizzo	Nome	Studenti
ARCORE	Via Edison,25	Istituto Santa Dorotea	n.d.
BESANA IN BRIANZA	Via Garibaldi, 4	Fondazione Luigi Clerici	n.d.
BESANA IN BRIANZA	Via Ugo Foscolo	IISS "Gandhi"	1000
BUSNAGO	Via Manzoni, 13	Collegio Sant'Antonio	700
CARATE BRIANZA	Via dei Gaggioli, 2	Istituto Scolastico Don Carlo Gnocchi	n.d.
CARATE BRIANZA	Via De Gasperi	Istituto Tecnico Industriale Statale Leonardo Da Vinci	983
CESANO MADERNO	Via Calabria	Istituto di Istruzione Superiore Statale "Iris Versari"	1042
CESANO MADERNO	Via A. De Gasperi	Istituto Istruzione Superiore Ettore Majorana	1357
CESANO MADERNO	Via Cozzi , 7	Istituto Istruzione Superiore SACAI	n.d.
DESIO	Via Due Palme,2	Collegio Arcivescovile PIO XI	n.d.
DESIO	Via Agnesi	Liceo Statale "Ettore Majorana" e I.T.I. "Enrico Fermi"	1327 + 803
GIUSSANO	Via Caimi	Liceo artistico Amedeo Modigliani di Giussano	987
LIMBIATE	Via Garibaldi	IIS Luigi Castiglioni	532
LIMBIATE	Via Bonaparte	Istituto di Istruzione Superiore Elsa Morante	848
LISSONE	Via Alfieri	Istituto di Istruzione Superiore G.Meroni	1074
LISSONE	Via Martiri Delle Libertà	Istituto Europa Unita	953
MEDA	Via Como	Istituto Professionale per i Servizi Commerciali e Turistici ' L. Milani '	686
MEDA	Via Cialdini	Liceo Statale "Marie Curie"	816
MEDA	Via Tre Venezie, 63	CFP Terragni	n.d.
MONZA	Via Torneamento,5	Collegio Bianconi	556
MONZA	V.le Lombardia,180	Collegio della Guastalla	69
MONZA	Via Monti e Tognetti, 10	Collegio Villosesi San Giuseppe	190
MONZA	Via Montegrappa	IIS Enzo A. Ferrari	781
MONZA	Via della Minerva	IIS Mosè Bianchi	776
MONZA	Via Lecco,6	Istituto Comprensivo Preziosissimo Sangue di Monza	463
MONZA	Via Appiani, 1	Istituto Leone Dehon	n.d.
MONZA	Via Enrico Arosio, 5	Istituto Professionale Commerciale Paritario Caravaggio	89
MONZA	Via Lecco	Istituto Professionale dei Servizi A. Olivetti	1005
MONZA	Viale Petrarca 4	Istituto Scolastico Paritario "Maddalena di Canossa"	312
MONZA	Via Berchet, 2	Istituto Tecnico Industriale Pino Hensemberger	1330
MONZA	Via Magenta	Istituto Tecnico Industriale Pino Hensemberger - succursale	n.d.
MONZA	Via Parmenide	Istituto Tecnico Statale Commerciale e per Geometri "Achille Mapelli"	1171
MONZA	Via Boccaccio	Liceo Artistico Statale della Villa Reale di Monza "Nanni Valentini"	1073
MONZA	Via Magenta	Liceo Artistico Statale della Villa Reale di Monza "Nanni Valentini" - succursale	n.d.
MONZA	Piazza Trento e Trieste	Liceo Classico e Musicale "B. Zucchi"	887
MONZA	Via Sempione	Liceo Scientifico Statale "Paolo Frisi"	1220
MONZA	Via della Guerrina, 15	Liceo Statale "Carlo Porta"	1013

Comune	Indirizzo	Nome	Studenti
MONZA	Via Poliziano	Liceo Statale "Carlo Porta" - succursale	n.d.
MONZA	Via Marsala	Liceo Statale "Carlo Porta" - succursale	n.d.
MUGGIO'	Via S. Allende	Istituto di Istruzione Superiore Martin Luther King	700
SEREGNO	Via Verdi 77	Collegio Arcivescovile Ballerini	250
SEREGNO	Via Briantina	I.T.S.C.G. Primo Levi	844
SEREGNO	Via Torricelli 37	Istituto Europeo Marcello Candia	n.d.
SEREGNO	Via Parini 101	Istituto Paci	219
SEREGNO	Via Briantina	Istituto Tecnico Commerciale Martino Bassi	784
SEREGNO	Via Gramsci	Liceo Statale G. Parini	1333
SEREGNO	Viale Tiziano	Liceo Statale G. Parini	1333
SEVESO	Via De Gasperi	Istituto Professionale per i Servizi Commerciali e Turistici 'L. Milani'	686
VIMERCATE	Via Adda	Centro Scolastico Omnicomprensivo di Via Adda	4032
VIMERCATE	Via B. Cremagnani	I.I.S. Virgilio Floriani	390

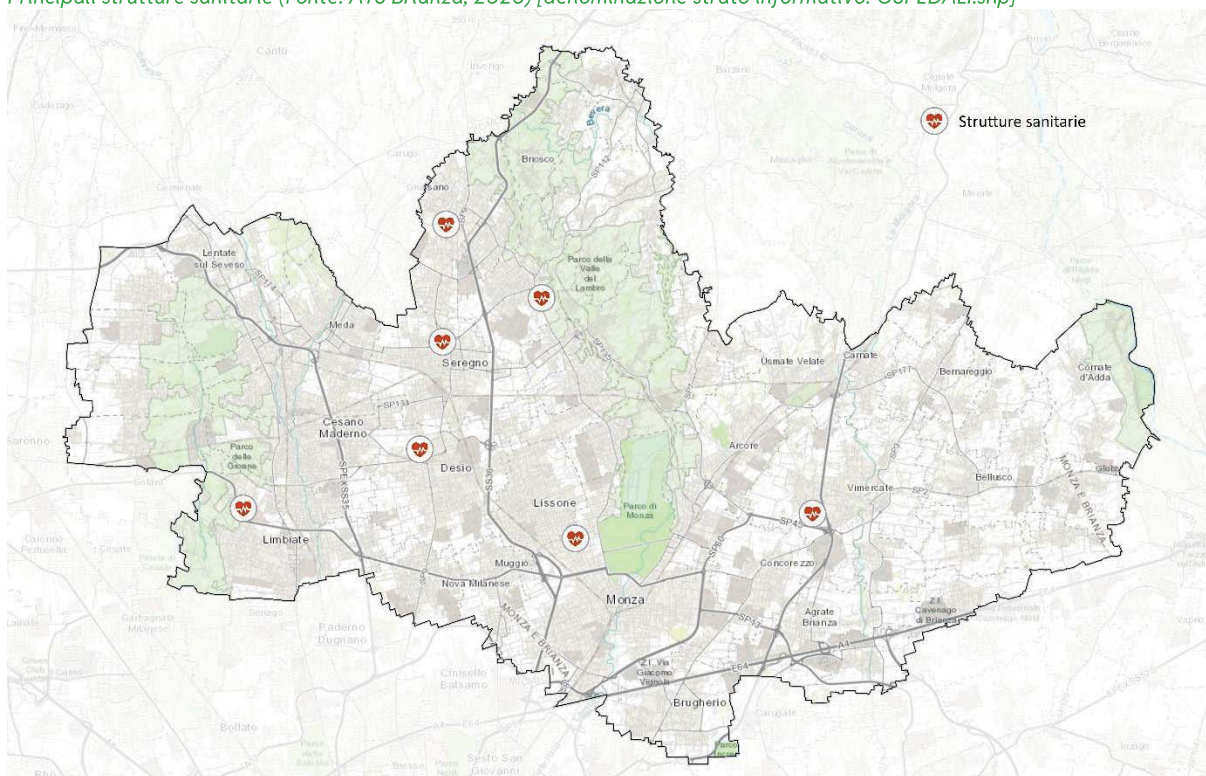
Istituti per l'istruzione secondaria di 2° grado (Fonte: Geoportale Regione Lombardia e MIUR – Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, 2020) [denominazione strato informativo: SCUOLE.shp]



Principali strutture sanitarie

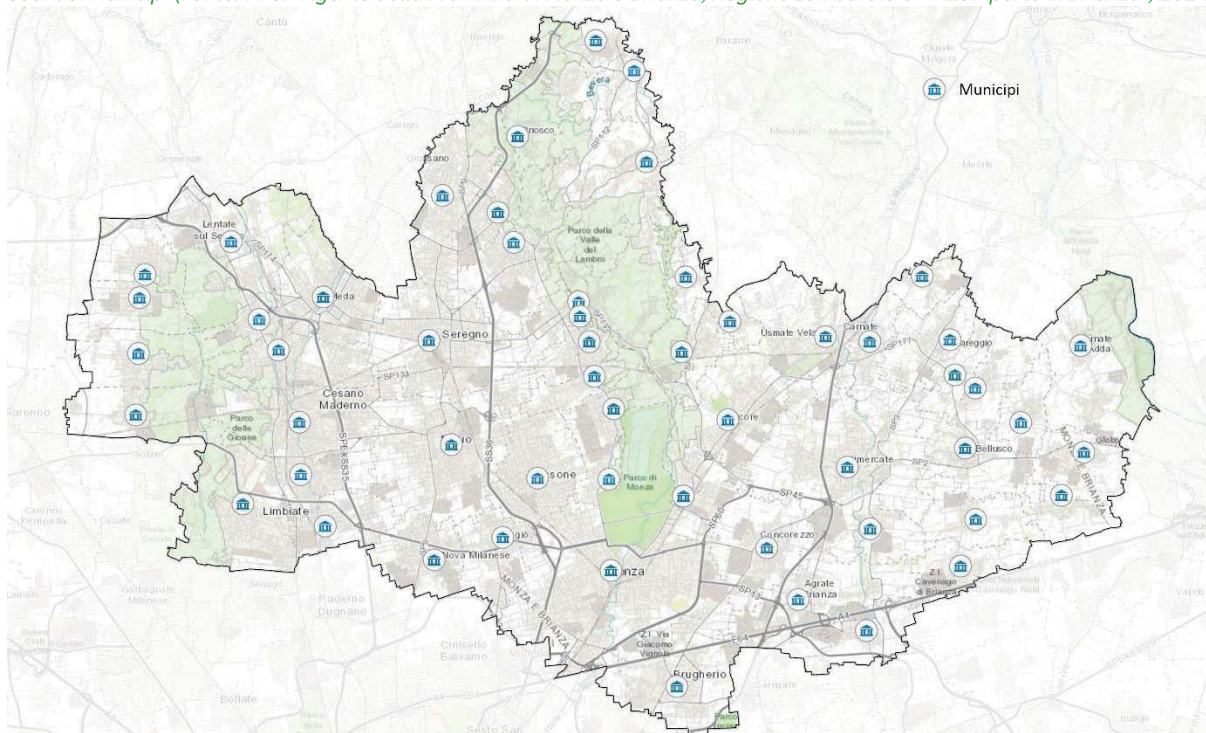
Comune	Indirizzo	Nome	Capacità
CARATE BRIANZA	Viale Mose' Bianchi, 9	Presidio Ospedaliero di Carate	161
DESIO	Via Giuseppe Mazzini, 1	Presidio Ospedaliero di Desio	365
GIUSSANO	Via Milano, 65	Presidio Ospedaliero di Giussano	138
LIMBIATE	Via Monte Grappa, 19	Ospedale Corberi di Limbiate	n.d.
MONZA	Via G.B. Pergolesi, 33	Ospedale S.Gerardo di Monza	895
SEREGNO	Via Giuseppe Verdi, 2	P.O. Trabattoni Ronzoni di Seregno	100
VIMERCATE	Via S.S. Cosma E Damiano, 10	Presidio Ospedaliero di Vimercate	483

Principali strutture sanitarie (Fonte: ATS Brianza, 2020) [denominazione strato informativo: OSPEDALI.shp]



Sedi dei Municipi

Sedi dei Municipi (Fonte: PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza, Regione Lombardia e “Ville Aperte in Brianza”, 2024)

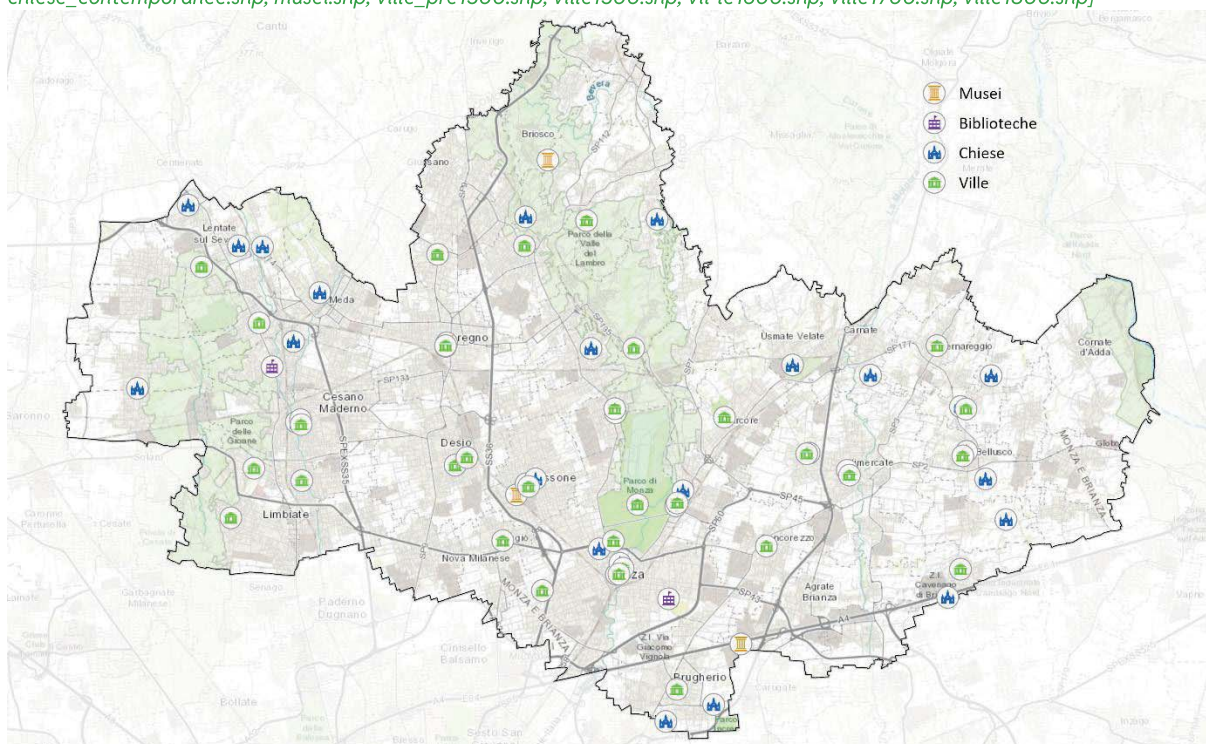


Comune	Indirizzo	Specifica
AGRATE BRIANZA	Via S. Paolo, 24	Municipio
AICURZIO	Via Croce, 1	Municipio
ALBIATE	Via Salvadori, 1	Municipio, Villa storica
ARCORE	Largo Vincenzo Vela, 1	Municipio
BARLASSINA	Piazza Cavour, 3	Municipio, Villa storica
BELLUSCO	Piazza Fratelli Kennedy, 1	Municipio
BERNAREGGIO	Via Sandro Pertini, 46	Municipio
BESANA IN BRIANZA	Via Roma, 1	Municipio, Villa storica
BIASSONO	Via S. Martino, 9	Municipio, Villa storica
BOVISIO MASCIAGO	Piazza Oreste Biraghi	Municipio, Villa storica
BRIOSCO	Via Roma, 4	Municipio
BRUGHERIO	Piazza Cesare Battisti, 1	Municipio, Villa storica
BURAGO DI MOLGORA	Piazza Giacomo Matteotti, 12	Biblioteca, Municipio, Villa storica
BUSNAGO	Piazzetta Guglielmo Marconi, 3	Municipio, Villa storica
CAMPARADA	Piazza Municipio, 1	Municipio
CAPONAGO	Via Roma, 40	Municipio, Villa storica
CARATE BRIANZA	Piazza Cesare Battisti, 1	Municipio
CARNATE	Via della Pace, 16	Municipio
CAVENAGO DI BRIANZA	Piazza Libertá, 18	Biblioteca, Municipio, Villa storica
CERIANO LAGHETTO	Piazza Armando Diaz	Biblioteca, Municipio, Villa storica
CESANO MADERNO	Piazza Arese, 12	Municipio, Villa storica
COGLIATE	Via Cardinal Minoretto, 19	Municipio
CONCOREZZO	Via Repubblica, 12	Municipio, Villa storica
CORNATE D'ADDA	Via Alessandro Volta, 29	Municipio
CORREZZANA	Via Alcide De Gasperi, 7	Municipio
DESIO	Piazza Papa Giovanni Paolo II	Municipio
GIUSSANO	Via Massimo D'Azeglio, 51,	Municipio
LAZZATE	Via Roma, 33	Municipio
LENTATE SUL SEVESO	Via G. Matteotti, 8	Municipio
LESMO	Via Vittorio Veneto, 15	Municipio
LIMBIATE	Piazza V Giornate	Municipio
LISSONE	Via Antonio Gramsci, 21	Municipio
MACHERIO	Via Roma, 38,	Biblioteca, Municipio
MEDA	Piazza Municipio	Municipio
MEZZAGO	Via Fratelli Brasca, 5	Municipio
MISINTO	Piazza Pietro Mosca, 9	Biblioteca, Municipio, Villa storica
MONZA	Piazza Trento e Trieste	Municipio
MUGGIÒ	Piazza Matteotti, via G. Casati, via Dante	Municipio, Villa storica
NOVA MILANESE	Via Giovanni Giussani, 9	Municipio
ORNAGO	Via Santuario, 6	Municipio
RENATE	Via Danet Alighieri, 10	Municipio
RONCELLO	Via Papa Giovanni XXIII	Municipio
RONCO BRIANTINO	Via IV Novembre, 30	Municipio, Villa storica

Comune	Indirizzo	Specifica
SEREGNO	Piazza Martiri della Libertà, 1	Municipio
SEVESO	Viale Vittorio Veneto, 3/5	Municipio
SOVICO	Piazza Arturo Riva, 10	Municipio
SULBIATE	Via Achille Grandi, 1	Municipio
TRIUGGIO	Via Vittorio Veneto, 15	Municipio
USMATE VELATE	Corso Italia, 22	Municipio
VAREDO	Via Vittorio Emanuele II, 1	Municipio
VEDANO AL LAMBRO	Largo Repubblica, 3	Municipio
VEDUGGIO CON COLZANO	Via Vittorio Veneto, 47	Municipio
VERANO BRIANZA	Via N. Sauro, 24	Municipio
VILLASANTA	Piazza Martiri della Libertà, 7	Municipio
VIMERCATE	Piazza Unità d'Italia, 1B	Municipio, Villa storica

Sistema delle strutture culturali: biblioteche, musei, chiese e ville

Sistema delle strutture culturali: biblioteche, musei, chiese e ville (Fonte: “Ville Aperte in Brianza”, Servizio Cultura della Provincia di Monza e Brianza, 2024) [denominazione strati informativi: : biblioteche.shp, chiese medievali.shp, chiese mo-derne.shp, chiese contemporanee.shp, musei.shp, ville_pre1500.shp, ville1500.shp, ville1600.shp, ville1700.shp, ville1800.shp]



Comune	Indirizzo	Nome	Data- zione	Tipo
CAVENAGO DI BRIANZA	Piazza Libertà, 18	Biblioteca Comunale "Peppino Impastato", Municipio di Cavenago di Brianza, Palazzo Rasini	1650	biblioteca
MONZA	Via A. Cederna, 19	Biblioteca Capitolare, Biblioteca Comunale Cederna, Istituto Religioso Cederna	1930	biblioteca
MONZA	Viale Brianza, 1	Biblioteca della Villa Reale di Monza, Villa Reale di Monza	1777	biblioteca

Comune	Indirizzo	Nome	Data- zione	Tipo
SEREGNO		Biblioteca Capitolare Paolo Angelo Ballerini	n.d.	biblioteca
SEVESO	Corso Giuseppe Garibaldi, 21/23	Biblioteca Civica "Villa del Sole"	1825	biblioteca
VILLASANTA	Via F. Confalonieri, 55	Biblioteca Comunale Aldo Moro, Villa Camperio	1750	biblioteca
BELLUSCO		Parrocchia San Martino	1862	chiesa contem- poranea
CARNATE	Via IV Novembre	Chiesa di Santa Croce a Passirano	1844	chiesa contem- poranea
CESANO MA- DERNO	Via Dante Alighieri	Chiesa Parrocchiale di Santo Stefano	1925	chiesa contem- poranea
MONZA	Via Matteo da Cam- pione, 7	Cappella Reale Espiatoria	1910	chiesa contem- poranea
SOVICO	Piazza Vittorio Emanuele II	Chiesa Parrocchiale di Cristo Re	1925	chiesa contem- poranea
USMATE VE- LATE	Strada per Cascina Bet- tolino	Cappella Giulini della Porta	1825	chiesa contem- poranea
VILLASANTA		Cappelletta di San Rocco	1949	chiesa contem- poranea
BRUGHERIO	Via Guzzina	Chiesa di Santa Maria degli Angeli alla Guzzina	1550	chiesa moderna
LENTATE SUL SEVESO	Via Montenero	Chiesa e oratorio di San Francesco Sa- verio	1500	chiesa moderna
LISSONE	Via S.Carlo	Chiesa di San Carlo	1650	chiesa moderna
LISSONE	Via Origo ang. Via As- sunta	Chiesa e Oratorio dell'Assunta	1550	chiesa moderna
ORNAGO	Via Roncello	Santuario della Beata Vergine del Laz- zaretto	1715	chiesa moderna
SULBIATE	Piazza Beretta	Chiesa San Pietro Apostolo	1750	chiesa moderna
VILLASANTA		Chiesa Parrocchiale di Sant'Anastasia	1768	chiesa moderna
BELLUSCO	Via Camuzzago	Chiesa e Oratorio di S.Maddalena	1150	chiesa medievale
BESANA IN BRIANZA	Via Cavour	Chiesa dei S.ssimi Pietro e Paolo (ex Monastero di Brugora)	1102	chiesa medievale
BRUGHERIO	Via dei Mille	Chiesa di Sant'Ambrogio	1050	chiesa medievale
CARATE BRIANZA	Via Cavour	Basilica dei SS Pietro e Paolo di Agliate	1050	chiesa medievale
CAVENAGO DI BRIANZA	Via S.Maria in Campo	Chiesa di Santa Maria in Campo	1150	chiesa medievale
COGLIATE	Piazza S. Damiano	Santuario di San Damiano	1150	chiesa medievale
LENTATE SUL SEVESO		Chiesa di S.Grato e Oratorio di Mocchi- rolo	1350	chiesa medievale
LENTATE SUL SEVESO	Piazza S.Vito	Oratorio di Santo Stefano	1375	chiesa medievale
MEDA	Piazza Vittorio Veneto, 4	Villa Antona Traversi Grismondi (Ex Monastero di San Vittore)	850	chiesa medievale
MONZA	Piazza Carrobiolo	Chiesa e Convento di Santa Maria al Carrobiolo	1225	chiesa medievale
SEVESO	Piazza Seminario	Santuario e Seminario di San Pietro Martire	1225	chiesa medievale
SULBIATE	Via S.Ambrogio ang. Via Fermi	Chiesa di Sant'Ambrogio	950	chiesa medievale
AGRATE BRIANZA		Museo del Mulino dell'Offelleraá	n.d.	museo

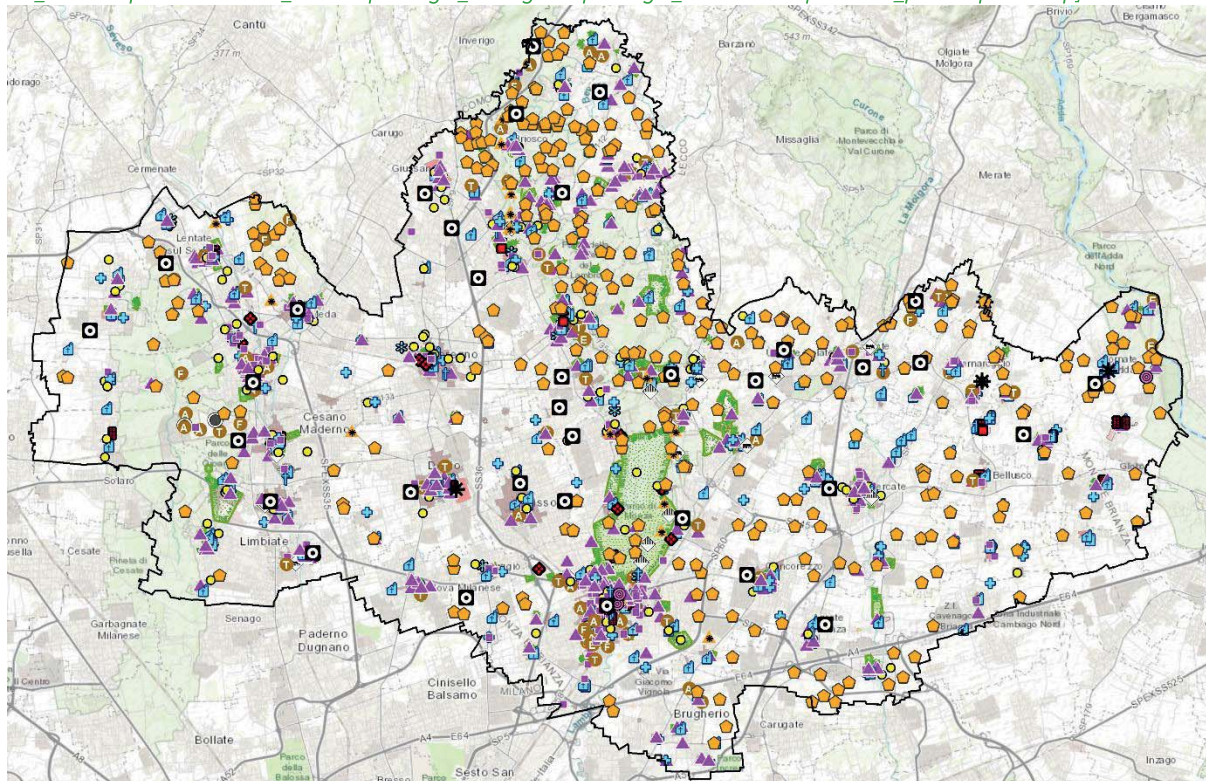
Comune	Indirizzo	Nome	Data- zione	Tipo
BRIOSCO		Rossini Art Site	n.d.	museo
LISSONE	Viale Elisa Ancona, 6	Museo d'Arte Contemporanea	n.d.	museo
MONZA	P.zza Duomo	Museo e Tesoro del Duomo di Monza	n.d.	museo
SEREGNO		Galleria Mariani	n.d.	museo
VILLASANTA		MUAS Museo di Arte Sacra	n.d.	museo
VIMERCATE	Via Vittorio Emanuele II, 53	MUST - Museo del Territorio Vimerca- tese, Villa Sottocasa	1750	museo

Comune	Indirizzo	Nome	Datazione	Specifica	Tipo
BELLUSCO	Via Castello	Castello di Bellusco	1467	Castello	villa medie- vale
BIASSONO	Piazza San France- sco	Cascina Cossa	n.d.	Cascina	villa medie- vale
GIUSSANO		La Testimone Velata - Cortile degli Affreschi	n.d.	Attività di inte- resse, Giardini e parchi storici	villa medie- vale
MONZA	Via Canonica	Torre Longobarda	VI	Torre	villa medie- vale
MONZA		Mulino Colombo	n.d.	Mulino	villa medie- vale
SEREGNO		Fontana del Magnabagaj	XV	Fontana	villa medie- vale
SULBIATE	Piazza Castello	Castello Lampugnani Cremonesi	1450	Castello	villa medie- vale
VIMERCATE	Via Piave	Casino di Caccia Borromeo	1250	Villa storica	villa medie- vale
BERNAREGGIO	Via Prinetti, 29	Villa Landriani Bonacina Gallesini	1500	Villa storica	villa cinque- centesca
BIASSONO	Via Umberto I, 3	Villa Cá de Bossi	ante 1588	Villa storica	villa cinque- centesca
LIMBIATE	Via Monte Grappa	Villa Pusterla Crivelli	1500	Villa storica	villa cinque- centesca
MUGGIO'	Piazza Matteotti, via G. Casati, via Dante	Municipio di Muggiò, Villa Ca- sati Stampa di Soncino	1550	Municipio, Villa storica	villa cinque- centesca
TRIUGGIO	Via E. Filiberto	Villa Taverna	1525	Villa storica	villa cinque- centesca
BESANA IN BRIANZA	Via Leopardi, 59	Villa Fossati	1618	Villa storica	ville seicente- sca
CARATE BRIANZA	Via Caprotti, 11	Giardino e Parco di Villa Cu- sani, Confalonieri, Cito, Filo- marino	1600	Giardini e parchi storici	ville seicente- sca
CAVENAGO DI BRIANZA	Piazza Libertá, 18	Biblioteca Comunale "Peppino Impastato", Municipio di Ca- venago di Brianza, Palazzo Rasini	1650	Biblioteca, Munici- pio, Villa storica	ville seicente- sca
CESANO MA- DERNO	Piazza Arese 12	Palazzo Arese Borromeo Jacini	1618	Villa storica	ville seicente- sca
CESANO MA- DERNO	Piazza Borromeo	Palazzo Arese Borromeo	1650	Villa storica	ville seicente- sca
MONZA	Parco di Monza	Villa Mirabello	1675	Villa storica	ville seicente- sca
VIMERCATE	Via T. Scotti	Villa Gallarati Scotti	1650	Villa storica	ville seicente- sca

Comune	Indirizzo	Nome	Datazione	Specifica	Tipo
BARLASSINA	Piazza Cavour, 3	Municipio di Barlassina, Palazzo Rezzonico	1750	Municipio, Villa storica	villa settecentesca
BRUGHERIO	Piazza Cesare Battisti, 1	Municipio di Brugherio, Villa Fiorita	1750	Municipio, Villa storica	villa settecentesca
DESIO	Via Lampugnani	Villa Cusani Tittoni Traversi	1750	Villa storica	villa settecentesca
LENTATE SUL SEVESO	Via Manzoni	Villa Verri Mirabello	1750	Villa storica	villa settecentesca
MONZA	Via della Taccona, 16	Villa Torneamento	1740	Villa storica	villa settecentesca
MONZA	Viale Brianza, 1	Biblioteca della Villa Reale di Monza, Villa Reale di Monza	1777	Biblioteca, Centro congressi, Villa storica	villa settecentesca
VILLASANTA	Via F. Confalonieri, 55, 20852 Villasanta MB	Biblioteca Comunale Aldo Moro, Villa Camperio	1750	Biblioteca, Villa storica	villa settecentesca
VIMERCATE	Piazza Unità d'Italia, 1B	Municipio di Vimercate, Palazzo Trotti	1750	Municipio, Villa storica	villa settecentesca
VIMERCATE	Via Vittorio Emanuele II, 53	MUST - Museo del Territorio Vimercatese, Villa Sottocasa	1750	Museo	villa settecentesca
ARCORE	Largo Vincenzo Vela, 1	Villa Borromeo D'Adda	1850	Villa storica	villa ottocentesca
BOVISIO MASCIAGO	Corso Italia	Villa Zari	1850	Villa storica	villa ottocentesca
CONCOREZZO	Via Libertà	Villa Zoja	1825	Villa storica	villa ottocentesca
DESIO		Villa Longoni	1825	Villa storica	villa ottocentesca
LIMBIATE	Via Dante	Villa Bazzero Mella	1899	Villa storica	villa ottocentesca
LISSONE	Via Fiume	Villa Baldironi-Reati	1925	Villa storica	villa ottocentesca

Sistemi ed elementi di prevalente valore storico e culturale (Tavola 3a del PTCP vigente)

Sistemi ed elementi di prevalente valore storico e culturale (Fonte Tavola 3a - Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica del PTCP vigente della Provincia di Monza e Brianza, 2013) [denominazione strati informativi: beni_archeologici.shp - BSA_architettura_civ_rel_ind_mil_infr.shp - BSA_cascine.shp - centri_storici1888.shp - comparti_urbani_1930.shp - giardini_parchi_storici.shp - insediamenti_rurali.shp - luoghi_battaglia.shp - luoghi_devozione.shp - molini_punti.shp - siti.shp]



BENI STORICO-ARCHITETTONICI art. 13

Aggregati storici art. 14

- Centri storici
- Nuclei storici
- Comparti urbani al 1930
- Quartieri di impianto omogeneo
- Insediamenti rurali

Architettura civile residenziale art. 15

- Villa
- Casa, palazzo
- Architettura civile non residenziale

Parco storico, giardino art. 16

Architettura religiosa art. 17

- Chiesa o edificio per culto
- Monastero, abbazia, convento, chiostro, seminario
- Monumento religioso o altro edificio religioso

Architettura militare art. 18

- Castello, fortezza
- Torre
- Altre strutture legate alla storia militare (mura, bastioni, fossato, fortificazioni)

Architettura e manufatti della produzione industriale art. 20

- Setificio, filanda, cotonificio, e altri impianti del settore tessile
- Fornace, industria per metalli edili o ceramiche
- Impianto per la produzione di energia
- Altri impianti (industria alimentare, meccanica, conceria, laboratori e impianti artigianali)

Architettura e manufatti della produzione agricola art. 23

- Cascina, casa colonica, stalla, fienile, altro edificio rurale
- Molino

BENI ARCHEOLOGICI art. 21

- Beni archeologici
- Siti archeologici [per la localizzazione si veda il relativo repertorio]

AMBITI DI PREVALENTE VALORE SIMBOLICO-SOCIALE

LUOGHI DELLA MEMORIA art. 19

- Luoghi della devozione popolare (santuari, vie crucis, ecc)
- Luoghi di battaglie



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



5 Incidentalità

Un tema di particolare rilevanza per la pianificazione del sistema della ciclabilità è quello della **sicurezza delle utenze della strada più vulnerabili**, quali pedoni e ciclisti, che si presenta come uno dei **requisiti** essenziale per incoraggiare le persone all'utilizzo della mobilità ciclistica.

A tal fine si è provveduto ad effettuare un'analisi della situazione dell'incidentalità coinvolgente velocipedi, a partire dai più recenti dati disponibili, raccolti attraverso la collaborazione di Polis Lombardia, che ha fornito il **database relativo all'incidentalità** registrata all'interno del territorio provinciale nel triennio **2020-2022**.

Da queste informazioni di base sono state predisposte delle analisi localizzative di maggior dettaglio finalizzate ad individuare i cosiddetti **"Punti Neri"** sul territorio provinciale, ossia i luoghi in cui è avvenuto il maggior numero di incidenti, distinti per natura dell'incidente e tipologia di utente coinvolto. Si è utilizzato un processo di clusterizzazione dei dati puntuali, scegliendo di considerare, quali punti critici per la rete sovracomunale, i luoghi in cui tra 2020 e 2022 sono avvenuti almeno 3 incidenti, quindi con almeno 3 utenti feriti.

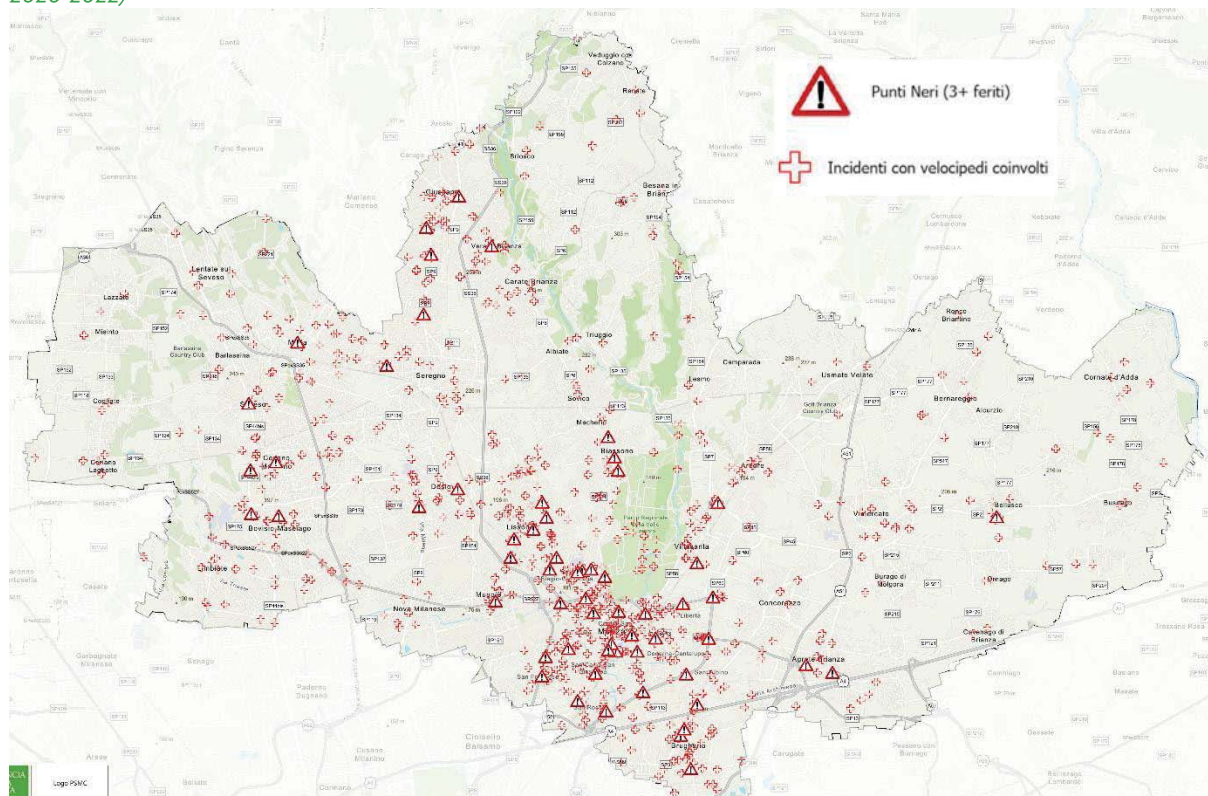
Il **numero totale degli incidenti**, costituito dalla somma dei casi in cui una pattuglia delle forze dell'ordine abbia effettivamente registrato un sinistro geolocalizzandolo o annotandone la posizione, consente di calcolare una media di 0,88 incidenti al giorno con almeno un **velocipede coinvolto** durante il triennio considerato nel territorio della Provincia di Monza e Brianza. Per quanto riguarda i Punti Neri provinciali, sono stati complessivamente individuati 60 nodi critici rispondenti ai sopraccitati parametri, di seguito classificati in ordine decrescente delle conseguenze in termini di numero di feriti coinvolti.

Le mappature di dettaglio e ulteriori analisi sul tema dell'incidentalità sono riportate **nell'ALLEGATO B. "Punti Neri" per la sicurezza**.

N.	Comune	Localizzazione dei Punti Neri	N. feriti coinvolti (2020-2022)
1	Monza	Viale Sicilia-Viale Stucchi	20
2	Monza	Via Boito-Via Cesare Battisti	11
3	Monza	Viale Lombardia-Via Romagna	9
4	Lissone	Via Gramsci-Via Garibaldi	8
5	Monza	Corso Milano-Via Fratelli Cairoli	8
6	Seregno	Via Beato Angelico-Via Cadore	7
7	Cesano M.	Via Nazionale dei Giovi-Corso della Libertà	7
8	Brugherio	Viale Lombardia-Via Cajani	6
9	Lissone	Via Carducci-Via Pellico	6
10	Monza	Viale Brianza-Viale Caviglia	6
11	Monza	Piazza Citterio	6
12	Monza	Viale Libertà-Via Vespucci	6
13	Monza	Piazza Castello	6
14	Limbiate	Corso Como-Via Napoleone Bonaparte	5
15	Monza	Viale Libertà-Viale Stucchi	5
16	Bellusco	Via Circonvallazione-Via Ornago	5
17	Brugherio	Viale Lombardia-Via Virgilio	5

N.	Comune	Localizzazione dei Punti Neri	N. feriti coinvolti (2020-2022)
18	Monza	Viale Libertà-Via Cantore	5
19	Monza	Via Marconi-Via Monte Santo	5
20	Monza	Piazzale Virgilio	5
21	Monza	Viale Lombardia-Via Cavallotti	5
22	Monza	Via Cavallotti-Via Monte Cervino	5
23	Monza	Via Monti e Tognetti-Via Prina	5
24	Monza	Piazzetta Vincenzo Filicaia	5
25	Meda	Viale Francia-Via dei Cipressi	4
26	Giussano	Via IV Novembre-Via Udine	4
27	Verano B.	Via Comasina-Via Nazario Sauro	4
28	Muggiò	Viale della Repubblica-Via Villoresi	4
29	Lissone	Viale della Repubblica-Via Cattaneo	4
30	Lissone	Viale Martiri della Libertà-Via San Francesco d'Assisi	4
31	Lissone	Via Matteotti-Via Roma	4
32	Monza	Via Lissoni-Via Sant'Andrea	4
33	Monza	Via Buonarroti-Viale Ugo Foscolo	4
34	Monza	Via Borgazzi-Viale Campania	4
35	Monza	Via Ferrari-Via Rota	4
36	Monza	Via Grassi-Via Visconti	4
37	Monza	Corso Milano-Via Cavour	4
38	Seveso	Via Cacciatori delle Alpi-Corso Giuseppe Garibaldi	3
39	Cesano M.	Piazza Vittorio Veneto	3
40	Agrate B.	Via Giacomo Matteotti-Via Giovanni XXIII	3
41	Agrate B.	Via giacomo Matteotti	3
42	Villasanta	Via Leonardo da Vinci-Via Monte Rosa	3
43	Villasanta	Via Cellini-Raffaello Sanzio	3
44	Giussano	Via D'azeglio-Via Pietro Nenni	3
45	Giussano	Piazza Carducci	3
46	Giussano	Via Viganò-Via Dante Alighieri	3
47	Bovisio M.	Via Italia-Via Alfieri	3
48	Desio	Via Matteotti-Via Milano	3
49	Desio	Via Lombardia-ViaMilite Ignoto	3
50	Biassono	Via Volta-Via Alberto da Giussano	3
51	Biassono	Via Cesana e Villa-Via Vittorio Veneto	3
52	Biassono	Via Cesana e Villa-Via Costa Alta	3
53	Brugherio	Via dei Mille-Via Quarto	3
54	Brugherio	Viale Lombardia-Via Comolli	3
55	Lissone	Viale della Repubblica-Via Trieste	3
56	Monza	Via Paganini-Via Donizetti	3
57	Monza	Via Paganini-Via Sgambati	3
58	Monza	Viale delle Industrie-Via Salvadori	3
59	Monza	Via Buonarroti-Viale delle Industrie	3
60	Monza	Via della Birona-SP6var	3

Incidentalità ciclistica del triennio 2020-2022 e localizzazione dei “Punti Neri” (Fonte: elaborazione su dati Polis Lombardia, 2020-2022)



Considerando la **distribuzione geografica degli incidenti**, dall’analisi statistica risulta evidente che, laddove il territorio provinciale presenta un addensamento dell’urbanizzato e gli spazi aperti si riducono, il rischio per gli utenti deboli di essere coinvolti in un sinistro aumenta considerevolmente.

Non a caso, il cluster contenente il maggior numero di Punti Neri è costituito dai comuni di Lissone, Monza e Brugherio; segue il cluster della Brianza occidentale, soprattutto lungo le aste delle grandi direttrici provinciali Milano-Como e Milano-Lecco.

Da notare l’assenza di punti critici nel nord della Provincia, probabilmente derivante dal minore numero di spostamenti pendolari non motorizzati dovuti alla morfologia del territorio. Infine, nel Vimercatese si segnalano criticità rilevanti solo in corrispondenza di un paio di intersezioni particolarmente trafficate.



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



6 Indirizzi per l'aggiornamento del PSMC e la definizione dello scenario di progetto

Il 31.10.2024 con Delibera del Presidente della Provincia, è stato adottato il “Documento di Indirizzo per l'aggiornamento del PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza”, che definisce i principi generali, gli obiettivi, i requisiti e i criteri per individuare lo scenario di progetto e caratterizzare gli interventi sui tratti e sui nodi critici della rete della ciclabilità di interesse provinciale.

Nel presente capitolo si riportano gli elementi di indirizzo salienti di tale Documento, che sono stati sviluppati nel dettaglio nella specifica fase di individuazione del sistema degli itinerari per la ciclabilità del PSMC, descritta nei CAPITOLI 7, 8 e 9.

6.1 Principi generali

La predisposizione dell'aggiornamento del PSMC della Provincia di Monza e Brianza e del relativo scenario di progetto si configura come un processo di lettura ed interpretazione ragionata delle informazioni ed indicazioni disponibili in merito agli aspetti normativi e di pianificazione/programmazione di settore alle diverse scale ed alle peculiarità del territorio di riferimento per quanto concerne il sistema della ciclabilità ed il suo indotto.

I **principi generali** da cui partire per l'attività di aggiornamento del Piano vigente sono, pertanto, i seguenti.

Principi generali per l'aggiornamento del PSMC

- | | |
|------------|--|
| P1. | Coerenza con il PRMC (vigente e suo aggiornamento in corso) per quanto riguarda, sia i principi generali, sia le modalità di definizione della rete e degli itinerari. |
| P2. | Coerenza con i contenuti del PUMS provinciale , anche attraverso una rilettura critica degli obiettivi del vigente PSMC . |
| P3. | Coerenza con i contenuti previsti per i Biciplan dalla L n. 2/2018 . |
| P4. | Ricostruzione approfondita di dettaglio della consistenza della rete per la ciclabilità esistente, anche attraverso un'attività di ricognizione/raccolta dati partecipativa e di coinvolgimento/dialogo con le amministrazioni. |

6.2 Obiettivi

Gli **obiettivi** che guidano la definizione dello scenario di progetto derivano, quindi, da una rilettura critica degli obiettivi del PSMC vigente, alla luce degli obiettivi e dei principi del PUMS (anche relativi ad altre tematiche di mobilità sostenibile attinenti e di supporto al sistema della ciclabilità), oltre che degli obiettivi e principi del PRMC (vigente e suo aggiornamento in corso), come di seguito indicato.

Obiettivi dell'aggiornamento del PSMC

- | | |
|------------|---|
| O1. | Considerare la mobilità ciclistica come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico , potenziando l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma presso i nodi del sistema, organizzati come “hub” attrezzati con le opportune dotazioni in funzione del ruolo svolto. |
|------------|---|

Obiettivi dell'aggiornamento del PSMC

- | | |
|------------|--|
| 02. | Promuovere lo shift modale dal mezzo motorizzato alla bici , sia per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro e casa-scuola, sia per garantire accessibilità ad altri attrattori/generatori di traffico (medie strutture di vendita, poli della salute, ecc.), sia per la connessione fruitiva degli elementi di interesse paesaggistico e architettonico, anche di rilevanza extra-provinciale. |
| 03. | Costruire e realizzare uno schema organico di rete per la ciclabilità , individuando gli itinerari portanti per le diverse “forme” ed esigenze di spostamento, determinando gli interventi prioritari di ricucitura nelle tratte mancanti. |
| 04. | Garantire la sicurezza delle utenze più vulnerabili, quali pedoni e ciclisti, come requisito essenziale per incoraggiare le persone verso la mobilità ciclistica, individuando le opere necessarie per ridurre il rischio di incidentalità lungo la rete ciclabile, in particolare, in corrispondenza delle intersezioni. |
| 05. | Attivare relazioni con i Comuni e con tutti i soggetti interessati in tema di ciclabilità per implementare la rete. |

6.3 Requisiti e criteri per individuare lo scenario di progetto

Lo scenario di progetto dell'aggiornamento del PSMC è costituito da un **sistema di itinerari per la ciclabilità**, che si differenziano, da un lato, in base al **ruolo gerarchico** svolto all'interno dello schema complessivo della mobilità nel territorio provinciale e, dall'altro, in base alla loro **qualificazione/vocazione** prevalente nel soddisfare le diverse forme di domanda di spostamento.

Si tenga conto, inoltre, che non tutte le tratte costituenti la rete dello scenario di progetto del PSMC sono esistenti e percorribili in sicurezza da parte dei ciclisti, pertanto un'ulteriore distinzione riguarda lo **stato di realizzazione** delle diverse tratte.

Classificazione gerarchica degli itinerari

Il **ruolo gerarchico** tiene conto della tipologia di relazioni assolute da ciascun itinerario per la ciclabilità individuato, partendo dalla scala sovraregionale per arrivare a quella locale/comunale, distinguendo, in coerenza con la L n. 2/2018, la rete degli itinerari ciclabili prioritari e la rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati.

Qualificazione/vocazione degli itinerari

Gli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale sono distinti in base alla loro **qualificazione/vocazione prevalente**, differenziandosi a seconda che siano volti principalmente a soddisfare le esigenze degli **spostamenti di tipo quotidiano e pendolare** (itinerari ciclabili di interesse provinciale per gli spostamenti **sistematici**) o che abbiano una vocazione principalmente **turistica** (itinerari ciclabili di interesse provinciale per il **cicloturismo**), questi ultimi ulteriormente differenziati per **“tematismi” di fruizione** del territorio (con individuazione, tra gli altri, anche delle “vie verdi ciclabili” di cui alla L n. 2/2018).

Stato di realizzazione degli itinerari

I **vari tratti degli itinerari per la ciclabilità** (di qualunque ruolo gerarchico e

qualificazione/vocazione) possono essere, a seconda dei casi, **esistenti, previsti o proposti** ex-novo dal PSMC stesso, a seconda che siano già percorribili in sicurezza, siano oggetto di progetti e/o indicazione contenute nei PGT/PGTU dei Comuni o siano indicazioni ulteriormente proposte dal PSMC stesso per completare la continuità della rete e per mettere in sicurezza snodi/attraversamenti/punti di conflitto critici.

Criteri per la definizione degli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale

Gli **itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale** individuati nell'aggiornamento del PSMC (siano essi per gli spostamenti sistematici o per il cicloturismo) sono caratterizzati da specifici **requisiti** e la loro identificazione concreta nello schema complessivo della scenario di progetto avviene grazie all'applicazione dei **criteri** di seguito sinteticamente elencati (rimandando ai CAPITOLI 7.3 e 7.4 per una loro più dettagliata descrizione).

- ▶ **Carattere sovracomunale:** finalità degli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale è quella di raggiungere, quanto più possibile, il maggior numero di Comuni del territorio.
- ▶ **Coerenza con la Dorsale Ciclabile Principale:** gli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per gli spostamenti sistematici sono coerentemente interconnessi con la rete di rango superiore, mentre quelli per il cicloturismo presentano requisiti generali pressoché analoghi a quelli degli stessi PCIR individuati dal PRMC.
- ▶ **Interprovincialità dei tracciati:** gli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per gli spostamenti sistematici nel territorio di Monza e Brianza si collegano (potenzialmente o, in alcuni casi, de facto) con la rete per la ciclabilità delle Province contermini, al fine di garantirne la reciproca coerenza.
- ▶ **Reticolarità della maglia:** finalità degli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per gli spostamenti sistematici è quella di connettere, quanto più possibile direttamente, tra loro tutti i Comuni della Provincia di Monza e Brianza, creando una rete con una struttura omogenea, adeguatamente ed equamente fitta e idealmente “completa”.
- ▶ **Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente:** al fine di contenere il consumo di suolo e di riqualificare, ove necessario, il patrimonio esistente, gli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per gli spostamenti sistematici ricalcano, per quanto possibile ed in coerenza con gli altri criteri, i tratti esistenti della rete per la ciclabilità.
- ▶ **Coerenza con le previsioni comunali:** sempre con l'intento di ottimizzare il consumo di suolo e contenere l'aggravio sulle risorse pubbliche complessive, gli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale riprendono, per quanto possibile ed in coerenza con gli altri criteri, le previsioni già contenute nei PGT/PGTU comunali o derivanti da altre progettualità in essere per la rete della ciclabilità, limitando l'entità di ulteriori proposte provinciali di tratte da realizzare ex-novo.
- ▶ **Linearità:** gli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per gli spostamenti sistematici devono avere un andamento quanto più possibile lineare, così da incentivarne l'utilizzo per gli spostamenti di tipo quotidiano.
- ▶ **Connessione con i nodi di interscambio e le principali polarità:** ogni itinerario per la ciclabilità di interesse provinciale raggiunge almeno uno dei principali nodi di interscambio

presenti sul territorio provinciale, al fine di favorire l'intermodalità con il trasporto pubblico, e lambisce le principali polarità attrattrici/generatrici di spostamenti, quali istituti secondari di secondo grado e poli sanitari o, in assenza di questi, i Municipi, considerati quali servizi civici di eccellenza per i cittadini e punti centrali di ciascun Comune.

- **Peculiarità fruitiva:** finalità degli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per il cicloturismo è quella di connettere tutti i luoghi di interesse per la specifica "esperienza fruitiva" che il cicloturista intende intraprendere, ossia i beni presenti sul territorio, organizzati per categorie tematiche di interesse.

Orizzonte temporale e priorità di realizzazione degli interventi

Poiché, come detto, gli itinerari per la ciclabilità facenti parte dello scenario di progetto possono essere costituiti, a seconda dei casi, anche da tratti previsti o proposti ex-novo dal PSMC stesso, il Piano, con specifico riferimento a ciascuno degli itinerari per la ciclabilità di interesse provinciale per gli spostamenti sistematici, fornisce indicazioni su quali siano gli **interventi da attuare** e sul loro possibile **orizzonte temporale di completamento** (di breve, medio e lungo periodo), al fine di garantire la massima **sostenibilità economica** del Piano.

I fattori presi in considerazione per queste valutazioni (meglio descritti al CAPITOLO 8) riguardano:

- le **soluzioni infrastrutturali** che si prevede di realizzare;
- la presunta **entità economica** degli interventi;
- la probabile **possibilità di spesa** da inserire nel quadro di una **programmazione triennale dei Comuni**, in funzione della loro dimensione in termini di popolazione.

6.4 Contributi derivanti dalla consultazione pubblica

Il 27.03.2025 è stato convocato l'incontro di presentazione - a tutti gli stakeholder del territorio - delle attività svolte per l'aggiornamento del PSMC.

La Provincia ha inteso dare avvio, con l'invito all'evento, alla fase partecipata di composizione del Quadro progettuale rendendo disponibile, per la consultazione interattiva dei documenti predisposti, l'applicativo webgis "Insieme verso il nuovo PSMC"² (già attivato per la fase di aggiornamento della mappatura della rete della ciclabilità descritta al CAPITOLO 3 e successivamente ulteriormente implementato).

Il percorso di consultazione si è protratto fino al 30.04.2025 e ha visto, quale momento di confronto pubblico, l'incontro di presentazione del 09.04.2025 durante il quale sono stati illustrati i contenuti essenziali della documentazione predisposta ed è stato ulteriormente richiesto ai portatori di interessi di fornire i loro contributi per una migliore definizione delle scelte inerenti il Quadro progettuale.

² <https://sit.provincia.mb.it/portal/apps/webappviewer/index.html?id=99b1e46c752a4d5d9b168e156a1004f3>

Soggetto	Data del contributo	Contenuto del contributo	Riscontro formulato dalla Provincia
Comune di Bellusco	04.04.2025	Indicazioni in merito alla mancata mappatura di alcuni collegamenti esistenti e in progettazione nel territorio comunale	Aggiornamento delle informazioni dello scenario di assetto della rete di stato di fatto e di progetto (cfr. Tavole 1 – 2 – 4 – 5)
Comune di Biassono	Incontro	Suggerimenti di modifica al tracciato dell'itinerario regionale proposto nel territorio comunale	Aggiornamento delle informazioni dello scenario di assetto della rete di progetto (cfr. Tavole 2 – 3)
Comune di Caponago	02.05.2025	Richiesta di inserimento (e di stralcio) di nuovi collegamenti proposti nel territorio comunale e con i Comuni contermini	Aggiornamento delle informazioni dello scenario di assetto della rete di progetto (cfr. Tavole 2 – 4 – 5)
Comune di Usmate Velate	29.04.2025	Richiesta di stralcio di alcuni collegamenti esistenti e proposti	Aggiornamento delle informazioni dello scenario di assetto della rete di stato di fatto e di progetto (cfr. Tavole 1 – 2 – 4 – 5)
		Richiesta di ridefinizione di informazioni inerenti alla tipologia e allo stato di alcuni collegamenti esistenti	Aggiornamento, nei casi ritenuti opportuni, delle informazioni su tipologia e stato della rete di stato di fatto (cfr. Tavole 1 – 2 – 4 – 5)
FIAB Monza – MonzainBici	28.04.2025	Richiesta di ridefinizione di informazioni inerenti alla tipologia e allo stato di alcuni collegamenti esistenti (in Comune di Monza e Agrate Brianza)	Aggiornamento, nei casi ritenuti opportuni, delle informazioni su tipologia e stato della rete di stato di fatto (cfr. Tavole 1 – 2 – 4 – 5)
		Richiesta di inserimento di proposte di nuovi tratti di collegamento (lungo specifici itinerari e in Comune di Monza, Agrate Brianza e Vimercate)	Aggiornamento, nei casi ritenuti opportuni, delle informazioni dello scenario di assetto della rete di progetto (cfr. Tavole 2 – 4 – 5)
		Richiesta di mappatura dei contabiciiclette presenti nel territorio provinciale, finalizzati all'implementazione del sistema di monitoraggio	Impegno ad effettuare le ricognizioni richieste in fase di monitoraggio del Piano
		Richiesta di mappatura Zone 30 presenti nel territorio provinciale	Impegno ad effettuare le ricognizioni richieste in fase di monitoraggio del Piano
Associazioni firmatarie del Protocollo "Progetto ciclabile Green Lane"	01.05.2025	Richiesta di inserimento di proposte di nuovi tratti di collegamento (in Comune di Limbiate, Ceriano Laghetto, Bovisio Masciago, Cesano Maderno, Seveso e Meda) e di eliminazione di alcune proposte (in Comune di Cesano Maderno e Seveso)	Aggiornamento delle informazioni dello scenario di assetto della rete di progetto (cfr. Tavole 2 – 3)

Soggetto	Data del contributo	Contenuto del contributo	Riscontro formulato dalla Provincia
		Richiesta di inserimento di alcune polarità non mappate nel territorio provinciale	Aggiornamento delle mappe degli istituti per l'istruzione secondaria di 2° grado e delle principali strutture sanitarie. Non si è, invece, ritenuto di aggiungere le altre polarità segnalate, in quanto non facenti parte del circuito "Ville Aperte", individuato tra i criteri di definizione della rete degli Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (cfr. CAPITOLO 7.4).
		Richiesta di inserimento, quali polarità, dei luoghi naturalistici significativi a livello provinciale	Non si è ritenuto di aggiungere tali polarità, in quanto non rispondenti ai requisiti e criteri per l'individuazione dello scenario di progetto del presente aggiornamento del PSMC (cfr. CAPITOLO 6.3). Successivi aggiornamenti del Piano potranno definire criteri aggiuntivi che consentano l'individuazione di ulteriori itinerari di fruizione anche dei luoghi di particolare qualità naturalistico-paesaggistica presenti sul territorio provinciale.
		Richiesta di sviluppo di un'indagine sull'attuale situazione quantitativa e qualitativa dell'intermodalità bicicletta-treno e bicicletta-TPL	Pur condividendo i principi e gli obiettivi dell'approfondimento richiesto, non si ritiene che, al momento, vi siano le condizioni per effettuare tale analisi, anche in considerazione del fatto che il trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici richiede il coinvolgimento diretto di Regione Lombardia e dei gestori del trasporto pubblico su ferro e su gomma, eventualmente attivabile per i successivi aggiornamenti del Piano.
Regione Lombardia	30.04.2025	Segnalazioni di correzioni da apportare ad alcuni itinerari sovraregionali indicati nello scenario di assetto della rete di progetto	Aggiornamento delle informazioni dello scenario di assetto della rete di progetto (cfr. Tavole 2 – 3)

Soggetto	Data del contributo	Contenuto del contributo	Riscontro formulato dalla Provincia
		Richiesta di inserimento, tra gli itinerari sovraregionali, del “Cammino Montiano”	Non si è ritenuto di aggiungere tale itinerario, in quanto non rispondente ai requisiti e criteri per l’individuazione dello scenario di progetto del presente aggiornamento del PSMC (cfr. CAPITOLO 6.3).
		Richiesta di inserimento di nuovi collegamenti proposti in prossimità di alcuni nodi di interscambio (in Comune di Seregno e Brugherio/Cologno Monzese)	Non si è ritenuto di inserire i nuovi collegamenti proposti, in quanto non confermati tra le priorità dei Comuni interessati
		Richiesta di individuazione di un nuovo itinerario lungo il corso del torrente Molgora	Non si è ritenuto di inserire l’itinerario richiesto poiché attualmente non esiste una progettualità unitaria in merito. Si terrà, comunque, conto di tale indicazione per eventuali successivi aggiornamenti del Piano.



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



7 Individuazione del sistema degli itinerari per la ciclabilità del PSMC

7.1 Struttura generale del sistema di itinerari per la ciclabilità

Come indicato al CAPITOLO 6, lo scenario di progetto dell'aggiornamento del PSMC è costituito da un **sistema di itinerari per la ciclabilità**, differenziati in base al **ruolo gerarchico** svolto all'interno dello schema complessivo della mobilità nel territorio provinciale e in base alla loro **qualificazione/vocazione** prevalente nel soddisfare le diverse forme di domanda di spostamento, con un'ulteriore distinzione relativa allo **stato di realizzazione** delle diverse tratte, in quanto non tutte risultano, ad oggi, esistenti e/o percorribili in sicurezza da parte dei ciclisti.

Classificazione gerarchica degli itinerari per la ciclabilità

Il **ruolo gerarchico** tiene conto della tipologia di relazioni assolute da ciascun itinerario per la ciclabilità distinguendo, nel territorio della Provincia di Monza e Brianza:

- ▶ **Itinerari Ciclabili Sovraregionali**, corrispondenti alle ciclovie EuroVelo e/o Bicaltia (che, assieme agli Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale, costituiscono la **Dorsale Ciclabile Principale** del territorio provinciale);
- ▶ **Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale**, corrispondenti agli ex-PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale del PRMC e ad alcuni ulteriori Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale proposti ex-novo dal PSMC stesso, connessi agli ex-PCIR già individuati e con analoghe caratteristiche (che, assieme agli Itinerari Ciclabili Sovraregionali, costituiscono la **Dorsale Ciclabile Principale** del territorio provinciale);
- ▶ **Itinerari Ciclabili di Interesse Provinciale**, distinti nelle due categorie di seguito esplicitate, ossia Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP) e Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (ICTP), costituiti da tracciati che derivano dalla Dorsale Ciclabile Principale, di più stretta valenza provinciale e rispondenti a specifici requisiti, dettagliati nei paragrafi successivi.

Vi è poi la **rete ciclabile secondaria**, ossia la **rete diffusa locale/comunale**, costituita dalla restante parte della rete per la ciclabilità presente sul territorio provinciale, utilizzata per le connessioni “dell'ultimo miglio”.

Qualificazione/vocazione degli Itinerari Ciclabili di Interesse Provinciale

Gli Itinerari Ciclabili di Interesse Provinciale sono distinti in base alla loro **qualificazione/vocazione prevalente**, differenziandosi in:

- ▶ **Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP)**, volti principalmente a soddisfare le esigenze degli spostamenti quotidiani e per il pendolarismo;
- ▶ **Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (ICTP)**, ossia con una vocazione principalmente turistica, ulteriormente differenziati per “tematismi” di fruizione del territorio.

Stato di realizzazione degli itinerari per la ciclabilità

I **vari tratti degli itinerari per la ciclabilità** (di qualunque ruolo gerarchico e

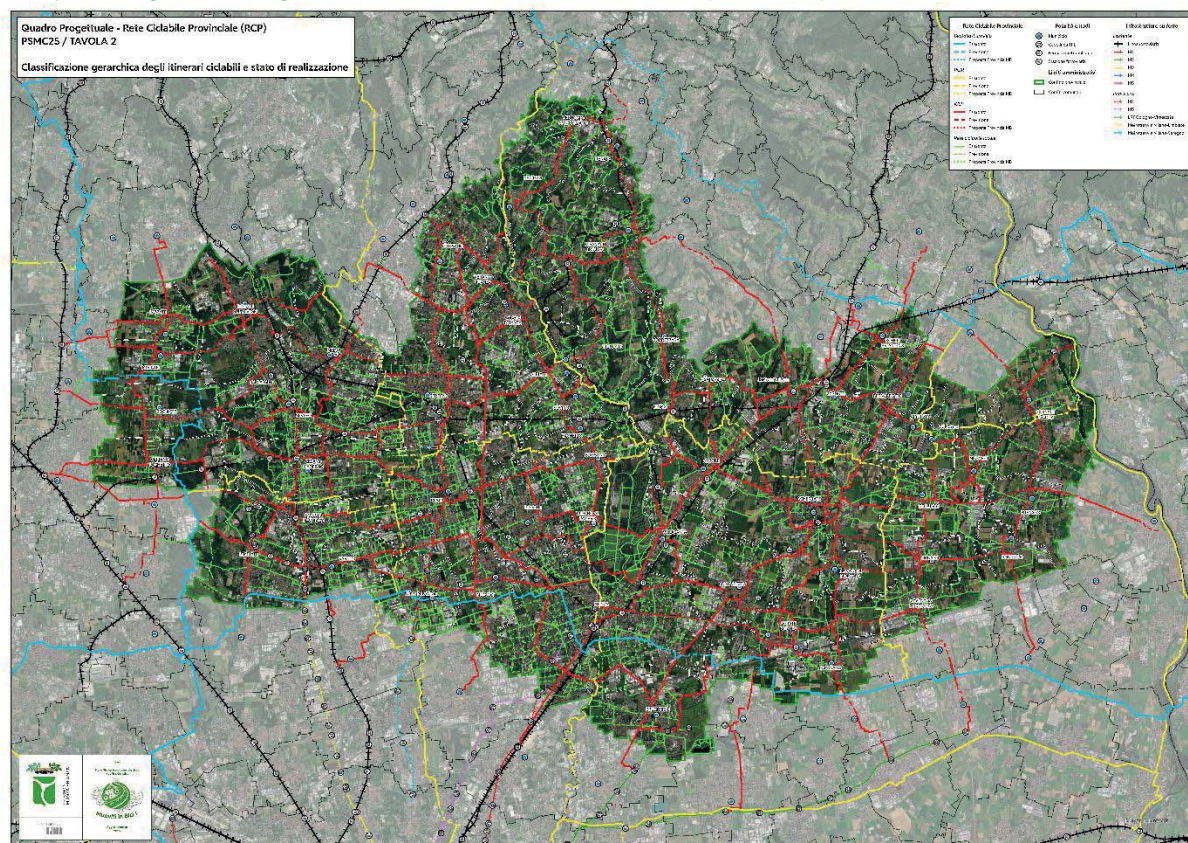
qualificazione/vocazione) possono essere, a seconda dei casi:

- ▶ **esistenti**, di qualunque tipologia, ma comunque percorribili in sicurezza;
- ▶ **previsti**, sulla base di progetti e/o solo indicazione contenute nei PGT/PGTU dei Comuni;
- ▶ **proposti** ex-novo dal PSMC stesso, comprese anche le opere per la messa in sicurezza di snodi/attraversamenti/punti di conflitto critici.

Lo stato di realizzazione dei vari tratti, per quanto riguarda lo stato “esistente” e “previsto”, è quello derivante dalla **fase di aggiornamento della mappatura della rete** della ciclabilità, descritta al CAPITOLO 3.

I tratti indicati come “proposti”, sono stati, invece, individuati grazie a **valutazioni di massima in merito alle possibilità di realizzazione**, tenendo conto dei requisiti specifici di ciascuna categoria gerarchica di itinerario.

Classificazione gerarchica degli itinerari ciclabili e stato di realizzazione [cfr. Tavola 2 fuori testo]



7.2 Dorsale Ciclabile Principale

La Dorsale Ciclabile Principale è costituita, come detto, dagli **Itinerari Ciclabili Sovraregionali**, corrispondenti alle ciclovie EuroVelo e/o Bicalta e dagli **Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale**, corrispondenti agli ex-PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale del PRMC.

Itinerari Ciclabili Sovraregionali nel territorio della Provincia di Monza e Brianza

I percorsi **EuroVelo** (di scala europea) e **Bicalta** (di scala nazionale) che interessano la Provincia di Monza e Brianza si sviluppano con andamento prevalentemente nord-sud alle estremità est e ovest del territorio, quasi a delimitarne i confini. Essi trovano corrispondenza con alcuni dei cosiddetti PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale contenuti nel vigente PRMC.

Itinerari Ciclabili Sovraregionali nel territorio della Provincia di Monza e Brianza		Comuni interessati
	EuroVelo 5 e Bicalta 3 – Ciclovia Francigena / Via Romea (Como-Brindisi)	Misinto, Cogliate, Ceriano Laghetto
	Bicalta 12 – Ciclovia Pedemontana Alpina (Savona-Trieste)	Ronco Briantino
	Bicalta 17 – Ciclovia Alpe Adria Radweg (Tarvisio-Grado)	Cornate d'Adda

Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale nel territorio della Provincia di Monza e Brianza

Gli Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale corrispondono essenzialmente ai **PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale** individuati nel vigente PRMT con lo scopo “di garantire la connessione e l'integrazione della rete di livello regionale con quelle di scala minore prevedendo il collegamento dei grandi attrattori di traffico di livello locale (elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico) e la connessione con il sistema della mobilità collettiva (stazioni ferroviarie e trasporto pubblico locale)”.

L'aggiornamento del PSMC propone ex-novo anche altri Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale, che hanno caratteristiche analoghe a quelle degli ex-PCIR e risultano ad essi connessi. Nello specifico si tratta della “Ciclovia Mi-Me” (con progetto sviluppato da parte del PLIS Grubbia, esteso la zona Bicocca di Milano e Meda, auspicabilmente prolungabile fino a Como) e della “Greenway D Breve” (proposta dalla Provincia stessa a partire dalla progettualità di APL SpA relativa alla tratta “D breve” dell'Autostrada Pedemontana Lombarda), che hanno come obiettivo la connessione con le Province di Como e di Lecco, a nord, e con la Città metropolitana di Milano a sud, passando per il territorio di Monza e Brianza.

Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale nel territorio della Provincia di Monza e Brianza		Comuni interessati
PCIR 2 – Pedemontana Alpina (Bicalta 12)		Ronco Briantino
PCIR 3 – Adda (Bicalta 17)		Cornate d'Adda
PCIR 5 – Via dei Pellegrini (EuroVelo 5 e Bicalta 3)		Misinto, Cogliate, Ceriano Laghetto
PCIR 6 – Villorosi		Comuni lungo l'asta del Canale Villorosi
PCIR 14 – Greenway Pedemontana		Comuni lungo il percorso previsto nell'ambito del Sistema Viabilistico Pedemontano

Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale nel territorio della Provincia di Monza e Brianza

Comuni interessati

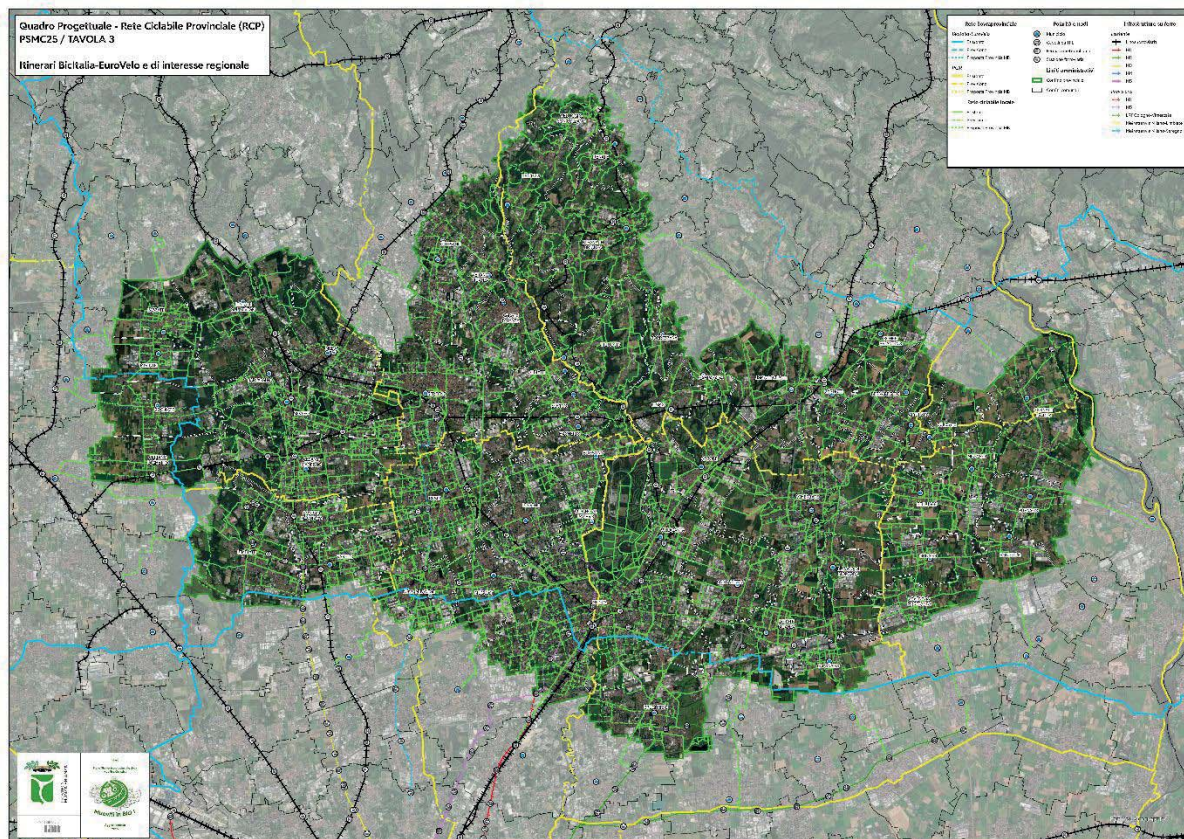
PCIR 15 – Lambro

Veduggio, Briosco, Giussano, Verano B., Carate B., Albiate, Sovico, Macherio, Lesmo, Biassono, Monza, Brugherio

Ciclovía Mi-Me (connessione PCIR 2 – PCIR 15)

Greenway D Breve (connessione PCIR 2 – PCIR 6)

Itinerari BiciItalia-EuroVelo e di interesse regionale [cfr. Tavola 3 fuori testo]



7.3 Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistematici di interesse Provinciale (ICSP)

Per l'identificazione specifica degli **ICSP** si è preliminarmente provveduto all'individuazione (a partire dalle informazioni raccolte nella fase conoscitiva) dei **poli attrattori** che si ritiene debbano essere da essi **necessariamente raggiunti per soddisfare le esigenze degli spostamenti quotidiani** casa-lavoro e casa-scuola.

Si tratta degli elementi di seguito elencati (considerando lo scenario di progetto, per quanto riguarda i nodi del trasporto pubblico), per raggiungere i quali si è considerando un buffer radiale di 500m a partire da ciascuno di essi, inteso come distanza mediamente percorribile a piedi in 5/10 minuti dai potenziali fruitori:

- ▶ **nodi di interscambio ferroviario** di primaria rilevanza strategica e di rilevanza sovracomunale, secondo la classificazione degli stessi contenuta nel vigente PUMS provinciale;
- ▶ **principali capolinea del TPL** – Trasporto Pubblico Locale, sui quali si attestano almeno due linee del servizio su gomma (in coerenza con quanto definito nel vigente PSMC);
- ▶ **Municipi**, considerati quali servizi civici di eccellenza per i cittadini e punti centrali nevralgici di ciascun Comune;
- ▶ **istituti per l'istruzione secondaria di secondo grado**;
- ▶ **ospedali dell'ASST** – Azienda Socio-Sanitaria Territoriale della Brianza e **Ospedale San Gerardo di Monza**.

Differentemente dal vigente PSMC, si è scelto di non considerare quali polarità funzionali alla definizione degli ICSP le medie strutture di vendita, non ritenute significative nel disegno della rete ciclabile di carattere provinciale di questo aggiornamento del Piano.

Nei paragrafi seguenti sono descritti più nel dettaglio i **criteri** (stabiliti nel “Documento di Indirizzo” e sinteticamente esposti al CAPITOLO 6.3) che sono stati applicati **per disegnare il percorso di ciascun ICSP** che concorre allo scenario di assetto complessivo della rete portante della ciclabilità nel territorio provinciale.

Carattere sovracomunale

Ogni ICSP (ad eccezione di alcune singole connessioni, necessarie per garantire la reticolarità degli itinerari, come descritto successivamente) si estende per svariate decine di chilometri, **raggiungendo il territorio di un elevato numero di Comuni**.

Coerenza con la Dorsale Ciclabile Principale

Ogni ICSP è coerentemente **interconnesso con la rete di rango superiore** (la Dorsale Ciclabile Principale definita dal presente aggiornamento del PSMC), anche al fine di garantire la sostenibilità economica delle eventuali proposte progettuali ad essi relative.

Interprovincialità dei tracciati

Ogni ICSP **si collega (potenzialmente o, in alcuni casi, de facto) con Comuni esterni al confine provinciale**, aventi al proprio interno un nodo di interscambio ferroviario o metropolitano o un'altra polarità di rango sovralocale, coerenziandosi con gli itinerari per la ciclabilità delle

Province contermini (esistenti, di progetto o, comunque, indicati nei relativi piani di settore, se disponibili), al fine di ampliare le opportunità di connessione ciclistica dei cittadini di Monza e Brianza anche verso Comuni contigui ma appartenenti ad altre Province.

Reticolarità della maglia

I percorsi degli ICSP sono stati definiti con l'intento di **connettere direttamente tra loro tutti i Comuni** della Provincia di Monza e Brianza, al fine di creare una rete, oltre che adeguatamente ed equamente fitta, anche idealmente “completa” e tale per cui tutti i Comuni siano raggiunti da almeno un ICSP.

Le specificità geografiche ed amministrative non hanno, però, consentito di soddisfare sempre tale requisito, sebbene l'**impossibilità di realizzare una connessione** si sia presentata solo nel 4,8% dei casi, arrivando ad includere comunque nello schema complessivo della rete degli ICSP il 95,2% delle possibili connessioni reciproche tra Comuni.

Nel 5,2% dei casi, la **connessione** tra due Comuni è **di tipo indiretto**, in quanto impedita in modo diretto dalla presenza di territori appartenenti ad altre municipalità tra essi frapposti. Se, però, il tragitto ideale tra due tratti intercomunali interrotti dal confine di un Comune terzo non è superiore a 2,5 km (in media 15 minuti di percorrenza), la loro connessione reciproca viene considerata comunque diretta.

Infine, per motivi legati alla coerenza di reticolarità della maglia e alla linearità degli itinerari provinciali, nel 3,2% dei casi le connessioni dirette tra Comuni vengono garantite grazie all'individuazione di brevi **itinerari di collegamento**, che, seppur non appartenenti ad alcun ICSP, permettono di completare la rete.

Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente

Ogni ICSP riprende, per **quanto possibile** ed in coerenza con gli altri criteri, i **tratti esistenti della rete per la ciclabilità**, al fine di contenere il consumo di suolo, riqualificare, ove necessario, il patrimonio esistente ed evitare di gravare eccessivamente sulle risorse pubbliche per la realizzazione di nuovi tratti. Pertanto, nell'individuazione specifica dei tracciati sono state **limitati** quanto più possibile (con valutazioni di massima in merito alle possibilità di realizzazione) i **tratti proposti ex-novo** dal PSMC stesso.

Coerenza con le previsioni comunali

Ogni ICSP riprende, **per quanto possibile** ed in coerenza con gli altri criteri, le **previsioni contenute nei PGT/PGTU/Biciplan comunali o derivanti da altre progettualità** in essere per la rete della ciclabilità raccolte nella fase di ricognizione, **limitando l'entità dei tratti proposti ex-novo** dal PSMC stesso.

Linearità

Ogni ICSP è quanto più possibile contraddistinto da un **andamento lineare**, così da incentivarne la fruizione e, di conseguenza, l'utilizzo per gli spostamenti riconducibili alle dinamiche del pendolarismo.

Connessione con i nodi di interscambio e le principali polarità

Per loro vocazione specifica, gli ICSP hanno l'obiettivo di **servire le zone più urbanizzate di ciascun Comune**, sia per garantire alla cittadinanza la connessione tra aree aventi la maggior concentrazione di popolazione con aree aventi la maggior concentrazione di poli possibile, sia per incentivare le municipalità del territorio a dotare aree centrali e nevralgiche (anche del punto di vista del traffico ciclopedonale) di infrastrutture dedicate. Pertanto, ogni ICSP **lambisce tutte le polarità** precedentemente elencate (istituti scolastici superiori e poli ospedalieri), transitando per **tutti i principali nodi di interscambio** presenti sul territorio provinciale³; in alternativa, ove non sia presente un attrattore di questo tipo (situazione ricorrente nell'area del Vimercatese), è stato scelto quale principale polo di transito il **Municipio**, poiché considerato il punto nevralgico di ciascun Comune.

Tipologie infrastrutturali

Come emerso dalla fase di aggiornamento della mappatura della rete (descritta al CAPITOLO 3), gli ICSP si presentano come il **susseguirsi di tratti contraddistinti da differenti tipologie infrastrutturali**, corrispondenti alle seguenti casistiche, considerate nella definizione dello schema fisico utilizzato per la mappatura provinciale della rete della ciclabilità (di cui al CAPITOLO 3.2) e contemplate dalla normativa vigente (come esposto al CAPITOLO 1.2):

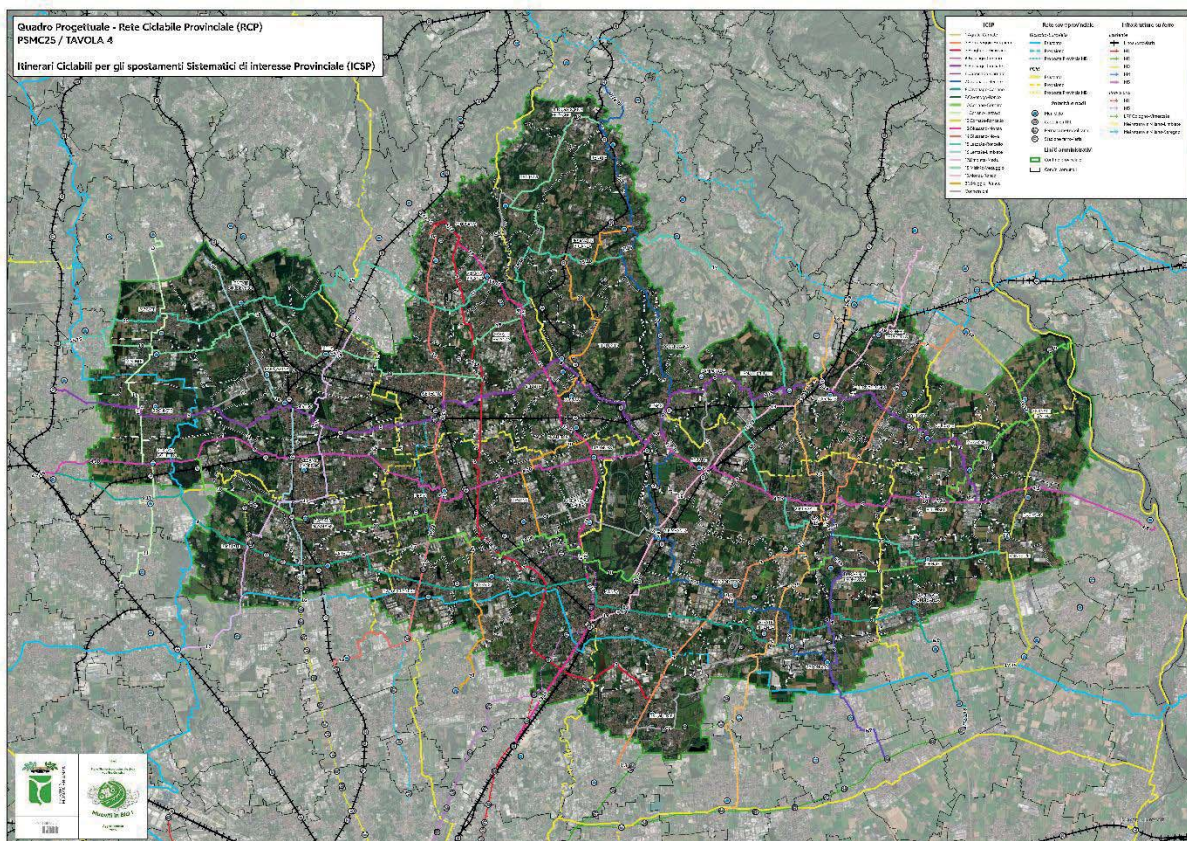
- ▶ pista ciclabile in sede propria;
- ▶ corsia ciclabile;
- ▶ corsia ciclabile su marciapiede;
- ▶ percorso promiscuo ciclopedonale;
- ▶ Zona 30;
- ▶ ZTL;
- ▶ percorso o area pedonale;
- ▶ strada a basso volume di traffico;
- ▶ altre tipologie.

Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistemati di interesse Provinciale (ICSP)

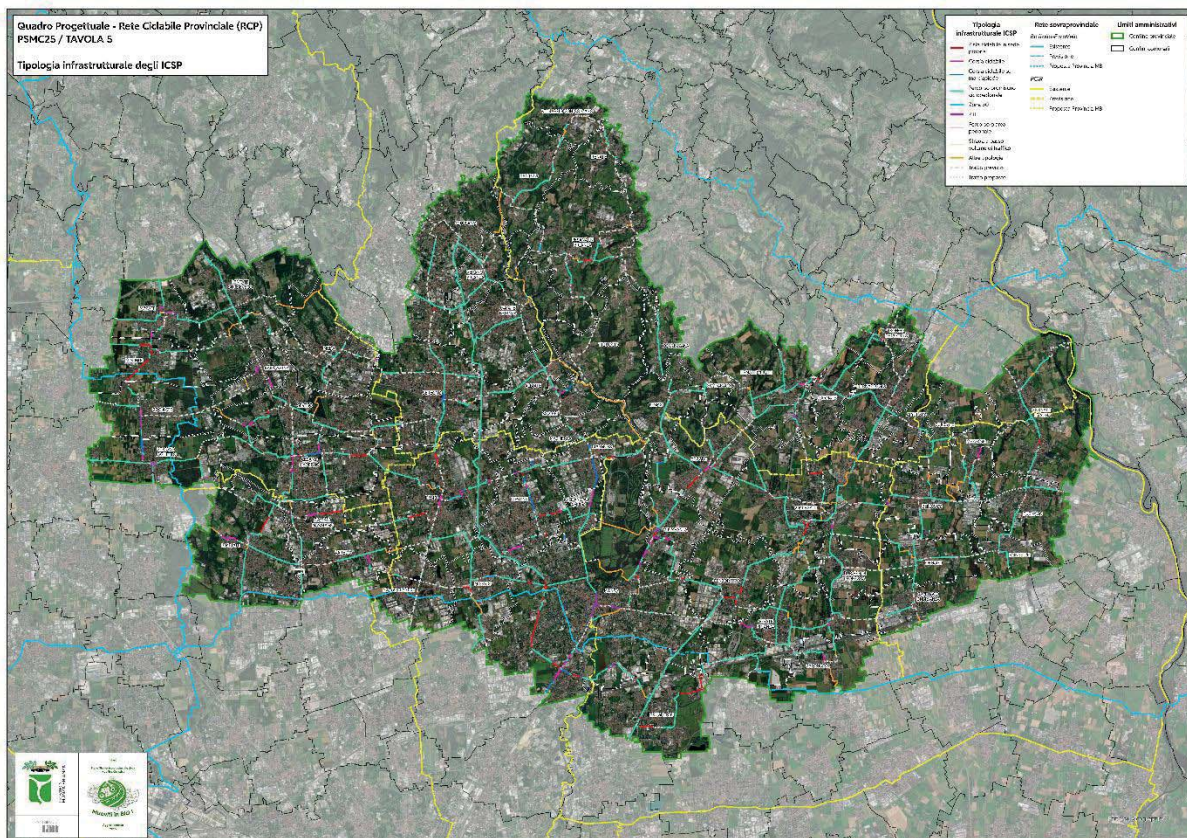
1 – Agrate-Carnate	11 – Ceriano-Lazzate
2 – Bernareggio-Brugherio (Via d'Imbersago)	12 – Cornate-Roncello
3 – Brugherio-Giussano (VeloVal)	13 – Giussano-Monza (Via Regina)
4 – Busnago-Ceriano (Brezza)	14 – Giussano-Nova (Via Bellasium)
5 – Busnago-Cogliate	15 – Lazzate-Roncello
6 – Caponago-Carnate	16 – Lentate-Limbiato
7 – Caponago-Renate	17 – Limbiato-Meda
8 – Cavenago-Ceriano	18 – Misinto-Veduggio
9 – Cavenago-Ronco	19 – Monza-Ronco (Via Spluga)
10 – Ceriano-Cornate	20 – Muggiò-Renate

³ Unica esclusione è la stazione di Carate Calò (Carate Brianza), toccata ma non facilmente raggiungibile dal PCIR 15 per ragioni di accessibilità. Tale nodo, in ogni caso, appartiene al livello più basso della classificazione contenuta nel vigente PUMS provinciale.

Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistematici di interesse Provinciale (ICSP) [cfr. Tavola 4 fuori testo]



Tipologia degli Itinerari Ciclabili per gli spostamenti Sistematici di interesse Provinciale (ICSP) [cfr. Tavola 5 fuori testo]



Itinerari “aggiuntivi” di collegamento tra ICSP

C1 – Agrate Brianza-Brugherio	C5 – Cesano Maderno-Cogliate
C2 – Arcore-Camparada	C6 – Cesano Maderno-Seregno
C3 – Barlassina-Cogliate	C7 – Desio-Varedo
C4 – Briosco-Giussano	C8 – Lissone-Villasanta

Connessioni tra Comuni non attuabili attraverso ICSP

Motivazione dell’inattuabilità della connessione

Albate-Lissone	Lungo l’estensione del confine è presente la ferrovia Seregno-Carnate, senza attraversamenti.
Arcore-Concorezzo	L’area di confine è completamente occupata dalla rotatoria tra la SP7 ed SP60.
Barlassina-Meda	Lungo l’estensione del confine sono presenti due linee ferroviarie (con un solo punto di passaggio molto trafficato) e la SP35.
Bellusco-Roncello	L’area di confine è priva di infrastrutture indicate per la percorrenza sistematica.
Biassono-Villasanta	Considerata la particolare forma del territorio comunale di Biassono, l’unico modo per raggiungere direttamente Villasanta è tramite Viale Regina Margherita, che costeggia il Parco di Monza ad est passando per la frazione di San Giorgio al Lambro. Tuttavia, sebbene lungo una porzione della direttrice sia presente un percorso promiscuo ciclopedonale, la geometria della strada e gli ingenti volumi giornalieri di traffico non la rendono indicata per la percorrenza sistematica.
Carate Brianza-Triuggio	Lungo l’estensione del confine sono presenti il fiume Lambro e la ferrovia Milano-Lecco (via Molteno), senza attraversamenti.
Cogliate-Lentate sul Seveso	Lungo l’intera estensione del confine è presente un campo da golf.
Correzzana-Triuggio	L’area di confine è priva di infrastrutture indicate per la percorrenza sistematica.
Lesmo-Macherio	Il PCIR15 connette i due Comuni ma a notevole distanza dai centri abitati, separati dalla linea ferroviaria Milano-Lecco (via Molteno) e da una serie di tornanti non indicati per la percorrenza sistematica.
Lesmo-Triuggio	L’unica infrastruttura che connette direttamente i due Comuni è la SP135: tuttavia, la geometria della strada e gli ingenti volumi giornalieri di traffico non la rendono indicata per la percorrenza sistematica.
Lissone-Sovico	L’area di confine è priva di infrastrutture indicate per la percorrenza sistematica.
Macherio-Triuggio	Lungo l’estensione del confine è presente il fiume Lambro: tuttavia, sebbene i due Comuni siano collegati tramite SP173 ed SP135, le caratteristiche geometriche e gli ingenti volumi giornalieri di traffico non le rendono infrastrutture indicate per la percorrenza sistematica.

Connessioni tra Comuni di tipo indiretto Modalità di connessione indiretta

Albate-Triuggio	La connessione si realizza considerando l'estensione del PCIR15 e della Busnago-Cogliate e Muggiò-Renate nel Comune di Sovico, di circa 0,74 km.
Arcore-Biassonò	La connessione si realizza considerando l'estensione del PCIR14 e della Caponago-Renate nel Comune di Lesmo, di circa 1,46 km.
Bernareggio-Sulbiate	La connessione si realizza considerando l'estensione dell'Itinerario Ciclabile di Interesse Regionale "Greenway D Breve" e delle Busnago-Cogliate, Cavenago-Ronco nel Comune di Aicurzio, di circa 1,41 km.
Bovisio Masciago-Ceriano Laghetto	La connessione si realizza considerando l'estensione della Ceriano-Cornate nei Comuni di Solaro (MI) e Limbiate per circa 2,5 km.
Briosco-Carate	La connessione si realizza considerando l'estensione della Misinto-Veduggio nel Comune di Besana in Brianza, di circa 1,91 km e l'estensione del PCIR15 nei Comuni di Verano Brianza e Giussano, di circa 1,6 km.
Cavenago di Brianza-Burago di Molgora	La connessione si realizza considerando l'estensione della Cavenago-Ronco e Ceriano-Cornate nel Comune di Ornago, di circa 1,81 km.
Carate Brianza-Giussano	La connessione si realizza considerando l'estensione della Giussano-Monza nel Comune di Verano Brianza, di circa 1,25 km, e della Brugherio-Giussano e Lazzate-Roncello, sempre in Comune di Verano Brianza, di circa 1,32 km.
Carnate-Vimercate	La connessione si realizza considerando l'estensione della Agrate-Carnate nel Comune di Usmate Velate, di circa 2,4 km.
Cogliate-Seveso	La connessione si realizza considerando l'estensione della Busnago-Cogliate nel Comune di Barlassina, di circa 0,3 km.
Concorezzo-Villasanta	La connessione si realizza considerando l'estensione della Caponago-Renate e Ceriano-Cornate nel Comune di Monza, di circa 0,73 km.
Cornate d'Adda-Sulbiate	La connessione si realizza considerando l'estensione del PCIR14 nel Comune di Mezzago, di circa 0,73 km.
Lentate sul Seveso-Misinto	La connessione si realizza considerando l'estensione della Misinto-Veduggio nel Comune di Lazzate, di circa 0,36 km.
Sulbiate-Vimercate	La connessione si realizza considerando l'estensione del PCIR14 e dell'Itinerario Ciclabile di Interesse Regionale "Greenway D Breve" nel Comune di Bellusco, di circa 0,93 km.

Itinerari ciclabili dei territori contermini alla Provincia di Monza e Brianza connessi con la rete degli ICSP

	ICSP connessi	Piano/progetto di riferimento
Linea 1 radiale – Cesano Maderno-Desio	16 – Lentate-Limbiate 18 – Misinto-Veduggio 20 – Muggiò-Renate	"Cambio" – Biciplan della Città metropolitana di Milano (N.B.: non tutte le linee di CAMBIO, sono state progettate, per questo, alcune connessioni
Linea 2 radiale – Lissone-Monza	13 – Giussano-Monza 19 – Monza-Ronco	
Linea 3 radiale – Vimercate	1 – Agrate-Carnate 2 – Bernareggio-Brugherio	

Itinerari ciclabili dei territori contermini alla Provincia di Monza e Brianza connessi con la rete degli ICSP	ICSP connessi	Piano/progetto di riferimento
Linea 4 radiale – Bergamo	6 – Caponago-Carnate 7 – Caponago-Renate 8 – Cavenago-Ceriano 9 – Cavenago-Ronco 12 – Cornate-Roncello 15 – Lazzate-Roncello	rappresentano delle semplici ipotesi). <i>Cfr. CAPITOLO 2.3</i>
Linea 16 radiale – Malpensa-Saronno	4 – Busnago-Ceriano 8 – Cavenago-Ceriano 10 – Ceriano-Cornate 11 – Ceriano-Lazzate	
Linea C4 – Quarto anello ciclabile	1 – Agrate-Carnate 2 – Bernareggio-Brugherio 3 – Brugherio-Giussano 8 – Cavenago-Ceriano 13 – Giussano-Monza 14 – Giussano-Nova 19 – Monza-Ronco 20 – Muggiò-Renate	
Linea G1 – Greenway Villoresi	1 – Agrate-Carnate 2 – Bernareggio-Brugherio 3 – Brugherio-Giussano 6 – Caponago-Carnate 7 – Caponago-Renate 8 – Cavenago-Ceriano 9 – Cavenago-Ronco 12 – Cornate-Roncello 14 – Giussano-Nova 15 – Lazzate-Roncello 16 – Lentate-Limbiato 17 – Limbiato-Meda 19 – Monza-Ronco 20 – Muggiò-Renate	
Linea G2 – Greenway Adda	10 – Ceriano-Cornate	
Itinerario 4 – Brianza Centrale Nord-Sud	15 – Lazzate-Roncello	Piano Provinciale della Rete Ciclabile della Provincia di Lecco. <i>Cfr. CAPITOLO 2.3</i>
Itinerario 5 – Brianza Centrale Est-Ovest	1 – Agrate-Carnate 2 – Bernareggio-Brugherio 6 – Caponago-Carnate 9 – Cavenago-Ronco 12 – Cornate-Roncello 15 – Lazzate-Roncello 19 – Monza-Ronco	
Itinerario 9 – Collegamento dei Parchi	1 – Agrate-Carnate 6 – Caponago-Carnate 9 – Cavenago-Ronco	

Itinerari ciclabili dei territori contermini alla Provincia di Monza e Brianza connessi con la rete degli ICSP

ICSP connessi

Piano/progetto di riferimento

Itinerario 15 – Collegamento Sud meratese Parco Montevicchia-Parco Adda Nord	1 – Agrate-Carnate 2 – Bernareggio-Brugherio 6 – Caponago-Carnate 9 – Cavenago-Ronco 12 – Cornate-Roncello 19 – Monza-Ronco	
Itinerario 16 - Greenway ex ferrovia Aironi-Cernusco-Carnate	1 – Agrate-Carnate 6 – Caponago-Carnate 9 – Cavenago-Ronco	
PCIR 14 – Greenway Pedemontana con Calusco d’Adda-Capriate S. Gervasio e Bonate Sopra, Chignolo d’Isola, Terno d’Isola, Suisio		
		Greenway Pedemontana verso la Provincia di Bergamo (nel caso in cui la Tratta D dell’autostrada A36 venisse effettivamente realizzata come rappresentato nel progetto definitivo del 2009).

7.4 Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (ICTP)

La **vocazione cicloturistica** degli ICTP è stata valutata tenendo conto delle indicazioni derivanti dalla **collaborazione con il servizio Cultura, Turismo e Marketing territoriale della Provincia**, che ha portato alla definizione di percorsi tematici coerenti con i principi fruitivi del progetto “Ville Aperte” (sostenuto proprio dalla Provincia di Monza e Brianza), ossia tali da garantire svariate opportunità di spostamento per raggiungere i beni coinvolti da visitare. Nei paragrafi seguenti sono descritti più nel dettaglio i **criteri** (stabiliti nel “Documento di Indirizzo” e sinteticamente esposti al CAPITOLO 6.3) che sono stati applicati **per disegnare il percorso di ciascun ICTP** che concorre allo scenario di assetto complessivo della rete portante della ciclabilità nel territorio provinciale. Tali criteri risultano in parte analoghi e in parte aggiuntivi rispetto a quelli degli ICSP.

Carattere sovracomunale

Ogni ICTP si estende per svariate decine di chilometri, **raggiungendo il territorio di un elevato numero di Comuni**.

Coerenza con la Dorsale Ciclabile Principale

Gli ICTP presentano **requisiti generali simili a quelli dei PCIR** individuati dal PRMC (afferenti alle Dorsale Ciclabile Principale individuata dal presente aggiornamento del PSMC), pertanto viene assicurato un certo grado di coerenza con essi in fase progettuale, al fine di rendere le proposte ad essi relative il più coerenti ed economicamente sostenibili.

Connessione con i nodi di interscambio

Ogni ICTP **raggiunge il maggior numero possibile di nodi di interscambio** presenti sul territorio provinciale, al fine di favorire l'intermodalità, in considerazione della lunghezza non sempre trascurabile degli spostamenti per finalità fruitive, offrendo la possibilità di effettuare parte di essi anche utilizzando la modalità di trasporto pubblico per raggiungere mete più distanti afferenti al medesimo circuito di interesse per i cicloturisti.

Peculiarità fruitiva

Ogni ICTP è definito in modo da **connettere tutti i luoghi di interesse per la specifica “esperienza fruitiva”** che il cicloturista intende intraprendere; tali luoghi sono rappresentati dai beni presenti sul territorio, organizzati per **categorie tematiche di interesse** (sistema delle “**Ville Aperte**” e luoghi di devozione differenziati per periodo di costruzione, biblioteche, musei, aree verdi e Parchi, aste fluviali, ecc.); in questo caso il passaggio nei centri cittadini non risulta particolarmente rilevante, mentre è da privilegiare, per quanto possibile, il **passaggio in ambienti di rilevanza ambientale o paesaggistica**.

Coerenza con le previsioni comunali

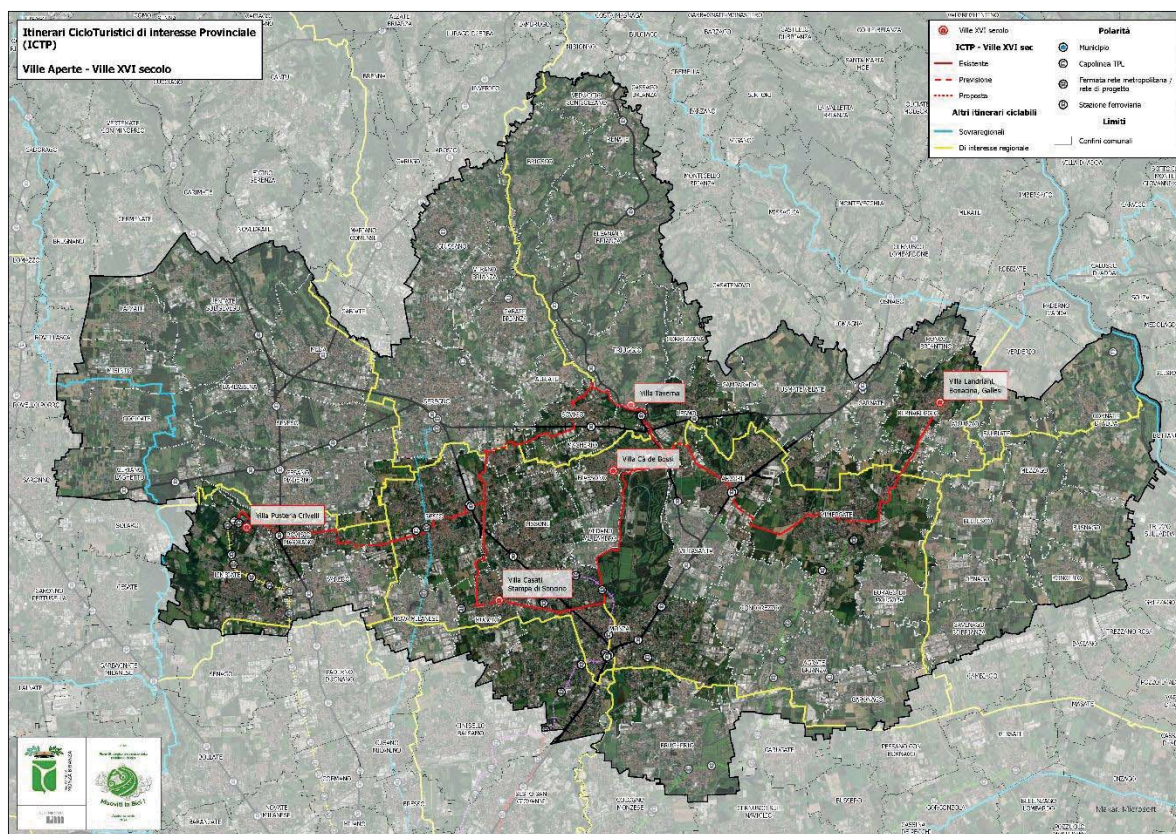
Ogni ICTP riprende, **per quanto possibile** ed in coerenza con gli altri criteri, le **previsioni contenute nei PGT/PGTU/Biciplan comunali** o derivanti da **altre progettualità** in essere per la

rete della ciclabilità raccolte nella fase di ricognizione, limitando l'entità dei tratti proposti ex-novo dal PSMC stesso.

Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (ICTP)

Ville Aperte – Ville	Ville pre XV secolo Ville XVI secolo Ville XVII secolo Ville XVIII secolo Ville post XIX secolo
Ville Aperte – Chiese	Chiese senza distinzioni
Ville Aperte – Biblioteche	Biblioteche senza distinzioni
Ville Aperte – Musei	Musei senza distinzioni

Inquadramento degli Itinerari CicloTuristici di interesse Provinciale (ICTP): esempio itinerari tematici “Ville Aperte – Ville XVI secolo” [cfr. Album cartografico]



8 Orizzonte temporale di completamento degli ICSP

8.1 Criteri per la definizione dell'orizzonte temporale di realizzazione degli interventi

Come detto in precedenza, ogni itinerario è composto da svariati tratti, costituiti da infrastrutture attualmente esistenti, previste dai vigenti strumenti urbanistici comunali o proposte dalla Provincia di Monza e della Brianza nell'ambito del presente aggiornamento del PSMC.

Al fine di determinare un quadro rappresentativo dell'orizzonte temporale consigliato di realizzazione degli interventi di completamento della rete degli ICSP, vengono considerati alcuni fattori che consentono di valutare il **rapporto tra la “necessità” di disporre di una determinata connessione e la “possibilità” concreta di realizzarla**, stabilendo, così, un **ordine di priorità di attuazione** degli interventi che riguarda il **breve, medio o lungo periodo**.

L'orizzonte temporale di realizzazione viene determinato per ciascuno dei tratti che compongono un itinerario (oltre che come media riferita all'itinerario stesso nella sua interezza) ed è la risultante dalla **presunta entità economica dell'intervento**.

Il riferimento principale per la determinazione di questo parametro è l'**Allegato IV – “I costi degli interventi” delle Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan** (approvate nella riunione del 09.06.2020 del Comitato tecnico dei PUMS del MIT), che fornisce indicazioni utili relativamente alla possibile consistenza economica delle diverse tipologie di interventi per la ciclabilità.

Nello specifico, per ogni tratto non esistente (ossia indicato come “previsto” o “proposto”) è stata ipotizzata una soluzione di adeguamento infrastrutturale che prevede la realizzazione di un percorso promiscuo ciclopeditonale (che risulta essere la tipologia infrastrutturale a cui appartiene il 55% delle infrastrutture ciclabili esistenti in Provincia di Monza e Brianza), deducendone la possibile spesa da inserire nel quadro di una programmazione triennale.

Al fine di ipotizzare un **budget di massima di realizzazione delle opere** nel suddetto arco temporale, i Comuni sono stati suddivisi in 5 classi in funzione della propria popolazione (ISTAT 2024) e della conseguente **probabile possibilità di spesa**, come di seguito elencato:

- ▶ per i 10 Comuni con meno di 5.000 abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 25mila euro ogni 3 anni;
- ▶ per i 18 Comuni con popolazione tra 5.001 e 10.000 abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 50mila euro ogni 3 anni;
- ▶ per i 6 Comuni con popolazione tra 10.001 e 15.000 abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 100mila euro ogni 3 anni;
- ▶ per gli 8 Comuni con popolazione tra 15.001 e 20.000 abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 150mila euro ogni 3 anni;
- ▶ per i 6 Comuni con popolazione tra 20.001 e 30.000 abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 200mila euro ogni 3 anni;
- ▶ per i 6 Comuni con popolazione più di 30mila abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 250mila euro ogni 3 anni;
- ▶ per il Comune di Monza abitanti, il budget massimo è stato stimato pari a 300.000 euro

ogni 3 anni.

Considerando i suddetti parametri, l'orizzonte temporale attuazione di ciascun intervento risulta essere il seguente:

- ▶ **ALTO = BREVE** se l'intervento risulta fattibile entro **3 anni**;
- ▶ **MEDIO = MEDIO** se l'intervento risulta fattibile entro **6 anni**;
- ▶ **BASSO = LUNGO** se l'intervento non risulta fattibile nell'arco di **9 anni o più anni**.

8.2 Quadro complessivo delle prospettive di attuazione degli interventi

Riferendosi alla metodologia descritta, per ciascun tratto facente parte di almeno un ICSP è stata stimata la **probabile portata economica** degli interventi volti al completamento delle direttrici individuate, nonché il **possibile orizzonte temporale di realizzazione** degli stessi, incrociando i dati relativi al patrimonio infrastrutturale da implementare e alla popolazione di ciascun Comune.

Per ognuno degli itinerari delineati dalla Provincia e riportati nell'all'ALLEGATO C, vengono indicate, nella seguente tabella di sintesi, la stima della spesa complessiva, la previsione relativa alle tempistiche, i punti critici rilevati e le possibili opportunità di sviluppo legate ad altre progettualità in corso.

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
1	Agrate - Carnate	15,9	5,5	864.000	MEDIO	Connessione Usmate-Vimercate lungo via Aldo Motta (Vimercate) Attraversamento centro di Vimercate Percorrenza via Matteotti in Agrate	Interconnessione A36-A51 (tratta C Pedemontana) - Opere "PII STAR" (Agrate)
2	Berna- reggio - Brughe- rio	19,1	2,5	337.500	BREVE	Attraversamento centro di Bernareg- gio Intersezione SP3- SP13	Realizzazione va- riante SP3 (tratta D Pedemontana) Potenziamento asta SP13 (PFTE Provincia MB)
3	Brughe- rio - Giussano	25,9	2,3	324.000	BREVE	Attraversamento zona nord di Gius- sano	-
4	Busnago - Ceriano	40,1	14,5	1.984.500	MEDIO	Connessione Ce- riano-Cesano lungo la SP134	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Interferenza in via Milano (Desio) con la futura metrotranvia Milano-Seregno	Realizzazione metrotranvia Milano-Seregno (progetto esecutivo Città Metropolitana di Milano)
						Intersezione con la futura TRMI10 tra Biassono e Lissone	Realizzazione TRMI10 (tratta C Pedemontana)
						Attraversamento centro di Biassono	-
						Connessione stazione di Biassono-Lesmo lungo via Parco (Biassono)-SP135-SP7	Realizzazione Greenway (tratta C Pedemontana)
						Attraversamento centro di Oreno (Vimercate)	-
						Attraversamento centro di Vimercate	-
						Connessione Bellusco-Vimercate lungo la SP2	Opere AdC2 (Vimercate)
						Attraversamento centro di Bellusco	-
						Connessione Bellusco-Busnago lungo la SP2	Accordo di collaborazione Bellusco, Busnago, Mezzago e Trezzo sull'Adda
5	Busnago - Cogliate	46,8	17,2	2.484.000	LUNGO	Connessione Rovello Porro (CO)-Cogliate lungo la SP118	-
						Attraversamento centro di Cogliate	-
						Connessione Cogliate-Barlassina lungo la SP118	-
						Attraversamento ferrovia a Seveso	Lavori in corso di realizzazione del sottopasso ciclo-pedonale

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Interferenza in via Colzani (Seregno) con la futura metrotranvia Milano-Seregno	Realizzazione metrotranvia Milano-Seregno (progetto esecutivo Città Metropolitana di Milano)
						Attraversamento lungo via Montello della SS36	-
						Attraversamento centro di Albiate	-
						Connessione stazione di Biassono-Lesmo lungo via Parco (Biassono)-SP135-SP7	Realizzazione Greenway (tratta C Pedemontana)
						Connessione Usmate-Camparada lungo la SP177	Potenziamento asta SP177 (PFTE Provincia MB)
						Attraversamento centro di Aicurzio	-
						Connessione Mezzago-Busnago lungo la SP2	Accordo di collaborazione Bellusco, Busnago, Mezzago e Trezzo sull'Adda
6	Capo- nago - Carnate	14,7	5,7	756.000	MEDIO	Connessione Usmate-Vimercate lungo via Aldo Motta	Interconnessione A36-A51 (tratta C Pedemontana)
						Attraversamento centro di Vimercate	-
						Attraversamento centro di Caponago	-
7	Capo- nago - Renate	30,4	13,1	1.795.500	MEDIO	Connessione Veduggio-Renate lungo via Roma	-
						Connessione Renate-Besana-Correzzana lungo via Turati/Garibaldi (Renate)-SP154	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Connessione Cor- rezzana-Lesmo SP7-SP154	Collegamento viabilistico SP7- SP154 (progetto defini- tivo Comune di Lesmo)
						Attraversamento SP60	Protocollo d'in- tesa Provincia MB-Comune di Monza "PII Esse- lunga"
						Connessione Con- corezzo-Agrate lungo via Agrate (Concorezzo)-Via Pellico (Agrate)	-
						Sottopassaggio A4 esclusivamente pe- donale	-
						Attraversamento centro di Capo- nago	-
8	Cave- nago - Ceriano	30,6	12,5	1.728.000	MEDIO	Attraversamento centro di Varedo	-
						Connessione Va- redo-Nova lungo la SS527	-
						Percorrenza SS527 in Nova	-
						Interferenza in via Locatelli (Nova) con la futura metro- tranvia Milano-Se- regno	Realizzazione metrotranvia Mi- lano-Seregno (progetto esecu- tivo Città Metro- politana di Mi- lano)
						Connessione Nova- Muggiò lungo la SS527	-
						Percorrenza Viale Sicilia in Monza	-
						Connessione Monza-Conco- rezzo-Agrate lungo la SP13	Potenziamento asta SP13 (PFTE Provincia MB)

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
9	Cave- nago - Ronco	14,4	6,9	972.000	LUNGO	Intersezione SP3- SP13	Potenziamento asta SP13 (PFTE Provincia MB)
						Connessione Con- corezzo-Agrate lungo via D'Acqui- sto (Concorezzo)- via Battisti (Agrate)	Potenziamento asta SP13 (PFTE Provincia MB)
						Percorrenza via Matteotti (Agrate)	Opere "PII STAR" (Agrate)
						Connessione Agrate-Cavenago lungo la SP121	Realizzazione va- riante tratta D Pedemontana
					LUNGO	Connessione Ronco-Bernareggio lungo l'ex SP136	-
						Attraversamento centro di Bernareg- gio	Realizzazione va- riante SP3 (tratta D Pedemontana)
						Attraversamento centro di Aicurzio	-
10	Ceriano - Cornate	52	20,2	2.781.000	MEDIO	Connessione Sul- biate-Bellusco lungo l'ex SP210	PFTE (Comune di Bellusco) in corso di realizzazione
						Attraversamento centro di Bellusco	-
						Attraversamento centro di Cavenago	-
						Connessione Ce- riano-Limbiate lungo la SS527	-
						Interferenza in via Monte Grappa (Limbiate) con la futura metrotranvia Milano-Limbiate	Realizzazione metrotranvia Mi- lano-Limbiate (progetto esecu- tivo Comune di Milano)
						Attraversamento centro di Bovisio	-
						Attraversamento SP exSS35	Interconnessione tratte B2-C di Pedemontana
						Connessione Bovi- sio (via San Rocco)- Desio (via Agnesi)	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Interferenza in via Milano (Desio) con la futura metrotranvia Milano-Seregno	Realizzazione metrotranvia Milano-Seregno (progetto esecutivo Città Metropolitana di Milano)
						Percorrenza via Garibaldi (Desio)	Realizzazione metrotranvia Milano-Seregno (progetto esecutivo Città Metropolitana di Milano)
						Attraversamento centro di Lissone	-
						Connessione Lissone (via Nobel)-Monza (SP6var)	Realizzazione TRMI10 (tratta C Pedemontana)
						Percorrenza via Braille/Ramazzotti (Monza)	-
						Percorrenza viale Cavriga (Monza)	-
						Percorrenza Viale Libertà (Monza)	-
						Attraversamento SP60	Protocollo d'intesa Provincia MB-Comune di Monza "PII Esselunga"
						Connessione Concorezzo-Agrate lungo via Agrate (Concorezzo)-Via Pellico (Agrate)	-
						Attraversamento centro di Burago	-
						Connessione Burago-Ornago lungo la SP211	Realizzazione variante tratta D Pedemontana
						Attraversamento centro di Bellusco	-
						Attraversamento centro di Mezzago	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Connessione Mez- zago-Cornate lungo la SP156	Realizzazione tratta D Pede- montana
						Connessione fraz. Porto d'Adda (Cor- nate) con PCIR 3 - Adda	-
11	Ceriano - Lazzate	9,3	2,1	162.000	BREVE	Attraversamento centro di Lazzate	-
12	Cornate - Roncello	8,9	2,9	391.500	LUNGO	Connessione Ver- derio (LC)-Cornate lungo la SP178	Realizzazione tratta D Pede- montana
						Attraversamento centro di Cornate	-
						Attraversamento centro di Busnago	-
						Connessione Ron- cello-Basiano lungo la SP207	-
13	Giussano - Monza	20,9	8,8	1.242.000	MEDIO	Attraversamento zona nord di Gius- sano	-
						Connessione Ca- rate-Albiate lungo la SP6	-
						Connessione So- vico-Macherio lungo viale Monza/Man- zoni/Parini (Sovico)	-
						Attraversamento ferrovia a Sovico	Realizzazione TRMI10 (tratta C Pedemontana)
						Percorrenza Corso Milano (Monza)	-
14	Giussano - Nova	15,8	9,1	1.080.000	MEDIO	Attraversamento Giussano lungo la ex SP9	-
						Connessione Desio- Nova lungo la ex SP9	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Interferenza lungo la ex SP9 in Desio e Nova con la futura metrotranvia Milano-Seregno	Realizzazione metrotranvia Milano-Seregno (progetto esecutivo Città Metropolitana di Milano)
15	Lazzate - Roncello	40,7	16,7	2.254.500	LUNGO	Attraversamento centro e ferrovia di Lentate	-
						Tratto SP6-via Ortigara (Carate)	-
						Assenza di un ponte ciclopedonale sul Lambro tra via Isonzo e via Leonardo Da Vinci (Carate)	Opere PAR02 (Carate)
						Connessione Carate-Besana lungo viale Isonzo (Carate fraz. Agliate)-via Mascagni (Besana fraz. Vergo-Zoccorino)	-
						Accessibilità al polo scolastico di Villa Raverio	-
						Attraversamento fraz. Montesiro (Besana)	-
						Connessione Usmate-Arcore lungo la ex SP58	Realizzazione tratta C Pedemontana
						Attraversamento ferrovia ad Arcore	Realizzazione Greenway (tratta C Pedemontana)
						Attraversamento centro di Oreno (Vimercate)	-
						Connessione Vimercate-Ornago lungo via per Ornago	-
						Attraversamento centro di Ornago	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Connessione Or- nago-Roncello lungo la SP57	-
						Connessione Ron- cello-Basiano lungo la SP207	-
16	Lentate - Limbiate	14,5	6,4	850.500	MEDIO	Impossibilità di rea- lizzare una connes- sione interprovin- ciale	Realizzazione TRCO06 (tratta B2 Pedemontana)
						Connessione Len- tate-Barlassina lungo l'ex SP44	Opere PIV (sdf Provincia MB)
						Attraversamento centro di Barlassina	Opere PIV (sdf Provincia MB)
						Attraversamento ferrovia a Seveso	Lavori in corso di realizzazione del sottopasso ciclo- pedonale
						Connessione Se- veso-Cesano lungo via della Repub- blica (Seveso)-della Liberazione (Ce- sano)	-
						Attraversamento del nodo di Piazza Panceri (Lim- biate/Varedo)	Realizzazione metrotranvia Mi- lano-Limbiate (progetto esecu- tivo Comune di Milano)
17	Limbiate - Meda	14,6	4,7	567.000	BREVE	Connessione sta- zione di Cabiante (CO)-stazione di Meda	-
						Connessione Meda- Seveso lungo via Marco Polo (Meda)	Realizzazione tratta B2 Pede- montana
18	Misinto - Veduggio	33,3	17,9	2.416.500	MEDIO	Attraversamento centro di Misinto	-
						Connessione Mi- sinto-Lentate (fraz.Birago) lungo la SP152	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
						Connessione sta- zione di Lentate- stazione di Meda lungo via 24 Mag- gio (Lentate) e via degli Angeli Cu- stodi (Meda)	-
						Tratto SP6-via Orti- gara (Carate)	-
						Assenza di un ponte ciclopedo- nale sul Lambro tra via Isonzo e via Leonardo Da vinci (Carate)	Opere PAR02 (Carate)
						Connessione Ca- rate-Besana lungo viale Isonzo (Carate fraz. Agliate)-via Mascagni (Besana fraz. Vergo-Zocco- rino)	-
						Connessione Be- sana-Briosco lungo via Brioschi (Be- sana)-via Meyer (Briosco)	-
						Attraversamento fraz. Capriano di Briosco	-
						Attraversamento centro di Veduggio	-
19	Monza - Ronco	21,8	7,3	985.500	MEDIO	Connessione Me- rate (LC)-Ronco lungo via 25 Aprile (Merate)-Via Batti- sti/Marconi (Ronco)	Opere circonval- lazione di Ronco (sdf Provincia MB)
						Connessione Usmate-Arcore lungo la ex SP58	Realizzazione tratta C Pede- montana
						Attraversamento dello svincolo SP7- ex SP58	-
						Percorrenza Corso Milano (Monza)	-

ID	ICSP	Lun- ghezza TOT (Km)	Da rea- lizzare (Km)	Spesa Stimata (euro)	Orizzonte temporale	Criticità	Opportunità
20	Muggiò - Renate	31,7	17,5	2.362.500	LUNGO	Connessione Veduggio-Renate lungo via Roma	-
						Connessione Renate-Besana lungo via Turati/Garibaldi (Renate)-SP154	-
						Attraversamento centro di Besana lungo via Santa Caterina	-
						Accessibilità al polo scolastico di Villa Raverio	-
						Connessione Besana (fraz.Calò)-Triuggio (fraz.Ponte) lungo via Borromeo/Monastero (Besana)-Diaz/Alighieri (Triuggio)	-
						Connessione Sovico-Macherio lungo viale Monza/Manzoni/Parini (Sovico)	-
						Attraversamento ferrovia a Sovico	Realizzazione TRMI10 (tratta C Pedemontana)
						Connessione Macherio-Biassono-Lissone lungo il Sentiero delle Valli ed intersezione con la futura TRMI10 tra Biassono e Lissone	Realizzazione Greenway (tratta C Pedemontana)

9 Schede descrittive degli itinerari

Per ciascuno degli ICSP e degli ICTP, oltre che per i due Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale individuati specificatamente dall'aggiornamento del PSMC, è disponibile una **scheda descrittiva** (riportata nell'**ALLEGATO C. Schede degli itinerari ciclabili**), strutturata come riportato nelle **esemplificazioni** ai paragrafi successivi.

9.1 Scheda tipo per gli ICSP

Denominazione itinerario

1 – Agrate-Carnate

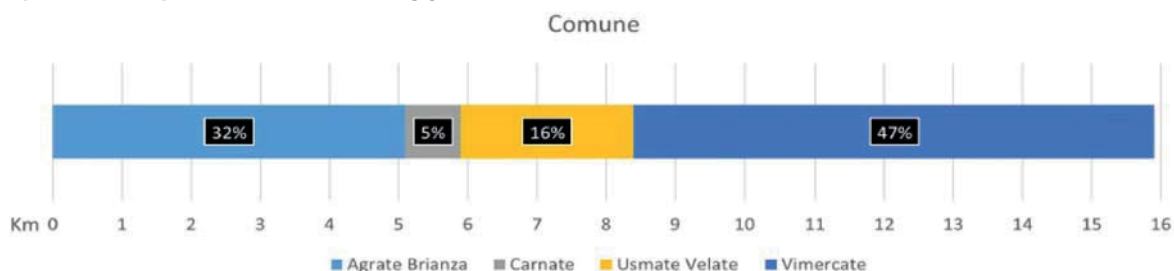
Informazioni generali

Comuni intersecati: Agrate Brianza, Carnate, Usmate Velate, Vimercate

Connessioni interprovinciali realizzabili: Lomagna (LC), Osnago (LC), Carugate (MI), Cernusco sul Naviglio (MI)

Lunghezza: 15,9 km

Popolazione potenzialmente raggiunta: 64.417 abitanti



Polarità raggiunte (esistenti e di progetto)

Nodi di interscambio		Capolinea TPL	"Stabilimento STM" di Agrate Brianza "Autostazione" di Vimercate
		Fermate metropolitane	LRT Cologno-Vimercate "Vimercate" LRT Cologno-Vimercate "Agrate-Colleoni"
		Stazioni ferroviarie	Carnate-Usmate
Polarità		Municipi	Municipio di Agrate Brianza Municipio di Burago di Molgora Municipio di Usmate Velate Municipio di Vimercate
		Ospedali	-
		Scuole	Centro Scolastico Omnicomprensivo di Vimercate

Stato di realizzazione e tipologie infrastrutturali

Tratti esistenti: 10,4 km - 65,4% (0,15 km di strade a basso volume di traffico)

Tratti previsti: 5,1 km – 32%

Tratti proposti: 0,4 km – 2,6%



Orizzonte temporale di realizzazione

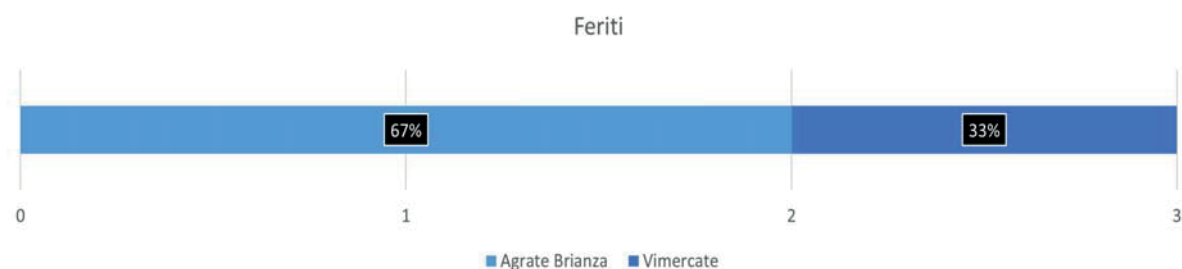
Itinerario nella sua completezza: MEDIO

Comune	Km esistenti/totali	Spesa stimata	Orizzonte temporale
Agrate Brianza	4,2/5,2	135.000	Breve
Carnate	0,3/0,8	67.500	Medio
Usmate Velate	1,8/3,5	229.500	Medio
Vimercate	4,2/7,4	432.000	Lungo

Sicurezza

Costi sociali totali dell'incidentalità 2020-2022: 212.820 euro

Incidenti totali	Feriti	Incidenti/km	Punti neri
3	3	0,2	0



Inquadramento cartografico



9.2 Scheda tipo per i nuovi Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale

Denominazione itinerario

Ciclovia Mi-Me

Informazioni generali

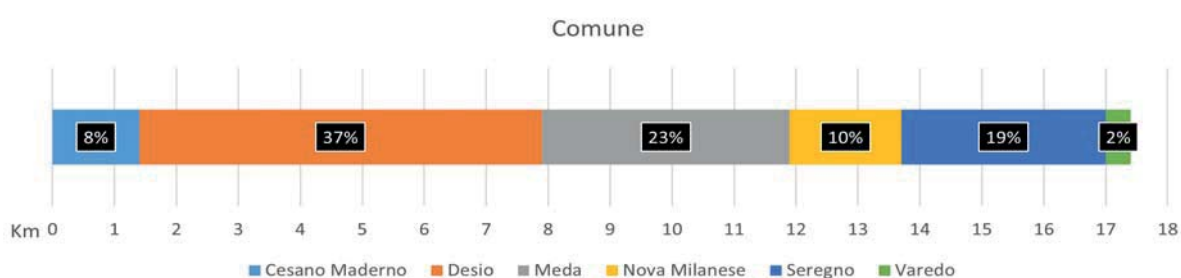
Comuni intersecati: Cesano Maderno, Desio, Meda, Nova Milanese, Seregno, Varedo

Connessioni interprovinciali realizzabili: Como-Milano











Lunghezza: 17,30 km

Popolazione coinvolta: 186.707 abitanti

Pendenza media: 2%



Polarità raggiunte (esistenti e di progetto)

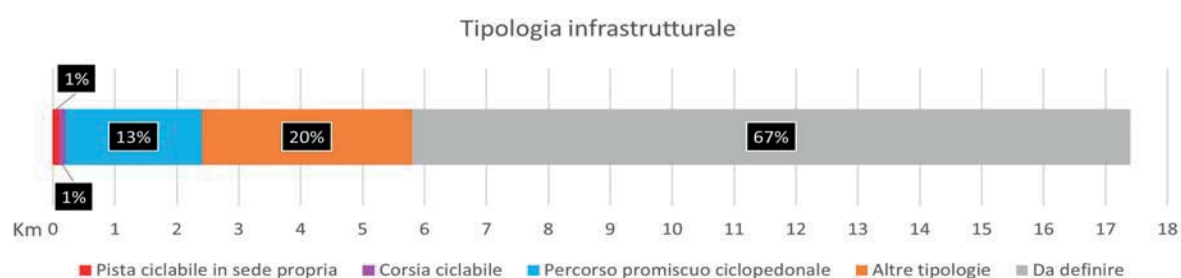
Nodi di inter-scambio		Capolinea TPL	-
		Fermate metropolitane	-
		Stazioni ferroviarie	-
Polarità		Municipi	-
		Ospedali	Ospedale di Desio
		Scuole	Liceo Statale "Marie Curie" di Meda IPSCT "L. Milani" di Meda - Liceo Statale "G. Parini" di Seregno
Ville Aperte		Biblioteche	-
		Chiese	-
		Musei	-
		Ville	-

Stato di realizzazione e tipologie infrastrutturali

Tratti esistenti: 5,55 km – 31,79% (0 km di strade a basso volume di traffico)

Tratti previsti: 11,75 km – 68,21%

Tratti proposti: 0,0 km – 0%



Orizzonte temporale di realizzazione

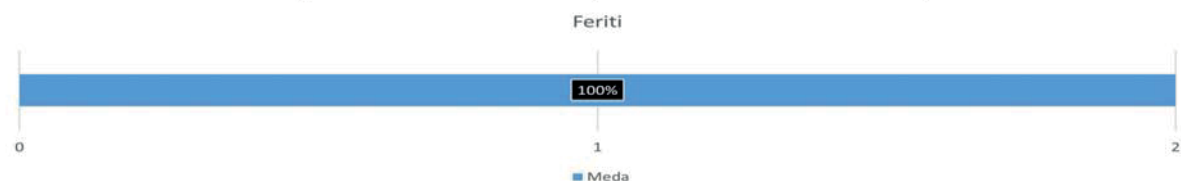
Itinerario nella sua completezza: MEDIO

Comune	Km esistenti/totali	Spesa stimata	Orizzonte temporale
Cesano Maderno	0,2/1,4	162.000	Breve
Desio	1/6,5	742.500	Lungo
Meda	1,5/4	337.500	Medio
Nova Milanese	0,9/1,9	135.000	Breve
Seregno	2,1/3,2	148.500	Breve
Varedo	0/0,4	54.000	Breve

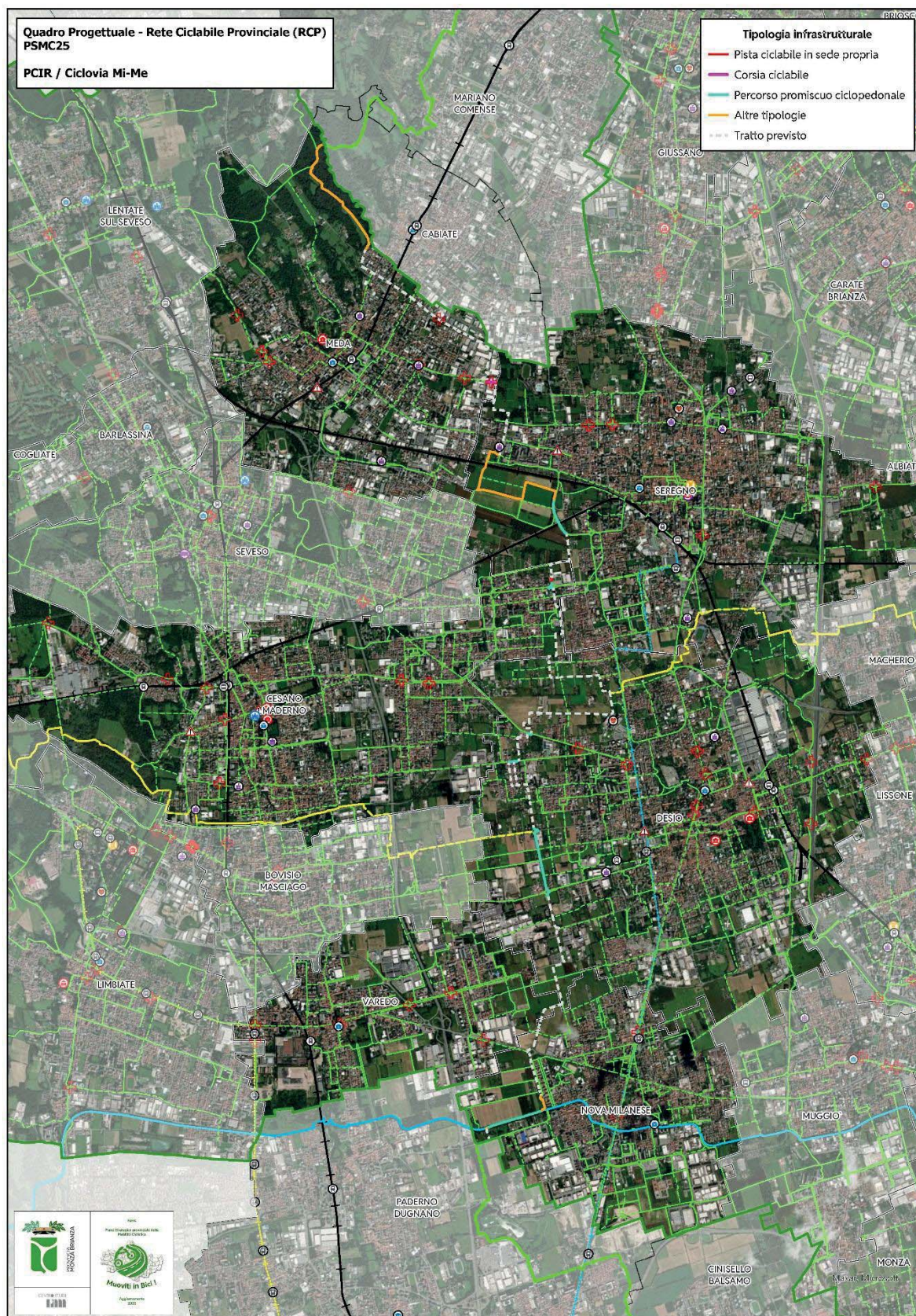
Sicurezza

Costi sociali totali dell'incidentalità 2020-2022: 106.410,00 €

Incidenti totali	Feriti	Incidenti/km	Punti neri
2	2	0,1	0



Inquadramento cartografico



9.3 Scheda tipo per gli ICTP

Denominazione itinerario

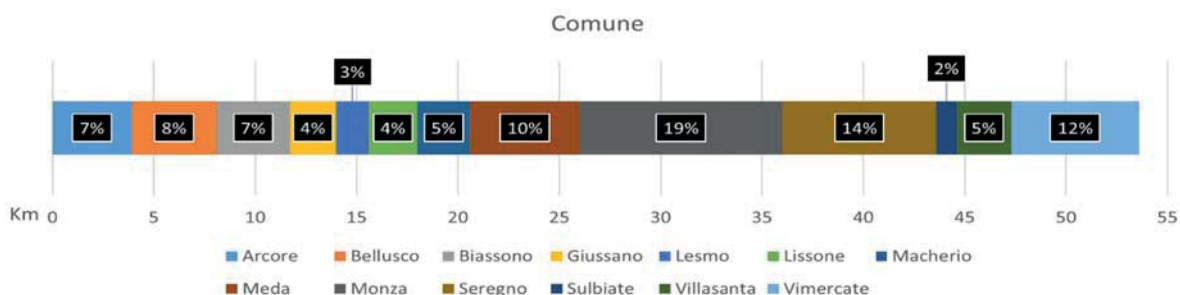
Ville aperte – Ville ante-XV secolo

Informazioni generali




Comuni intersecati: Arcore, Biassono, Bellusco, Cabiате (CO), Lesmo, Lissone, Macherio, Mariano Comense (CO), Monza, Seregno, Sulbiate, Villasanta, Vimercate

Lunghezza: 58,7 km

Pendenza media: 2%



Polarità raggiunte (esistenti e di progetto)

Nodi di inter-scambio		Capolinea TPL	“Stazione FS” di Arcore “Stazione FS” di Monza “Autostazione” di Seregno “Autostazione” di Vimercate
		Fermate metropolitane	M5 “Monza Brianza” M5 “Monza FS” M5 “Monza Parco” M5 “Trento e Trieste” Metrotranvia Milano-Seregno “Seregno-Colzani” LRT Cologno-Vimercate “Vimercate”
		Stazioni ferroviarie	Arcore Biassono-Lesmo Parco Meda Monza Monza Est Monza Sobborghi Villasanta

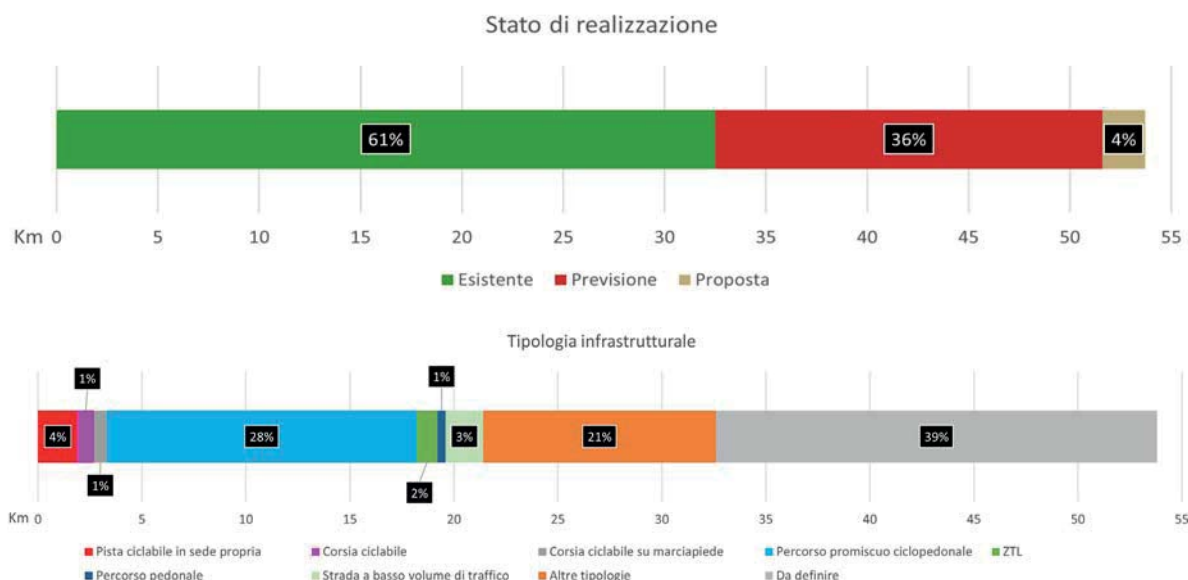
<p>Ville ante XV secolo</p>		<p>Bellusco - Castello di Bellusco (1467) Biassono - Cascina Cossa (ante XV secolo) Giussano - Cortile degli Affreschi (ante XV secolo) Meda - Villa Antona Traversi (850) Monza - Mulino Colombo (ante XV secolo) Monza - Ville Torre Longobarda (VI secolo) Seregno - Fontana del Magnabagaj (ante XV secolo) Sulbiate - Castello Lampugnani Cremonesi (1450) Vimercate - Casino di Caccia Borromeo (1250)</p>
---	---	--

Stato di realizzazione e tipologie infrastrutturali

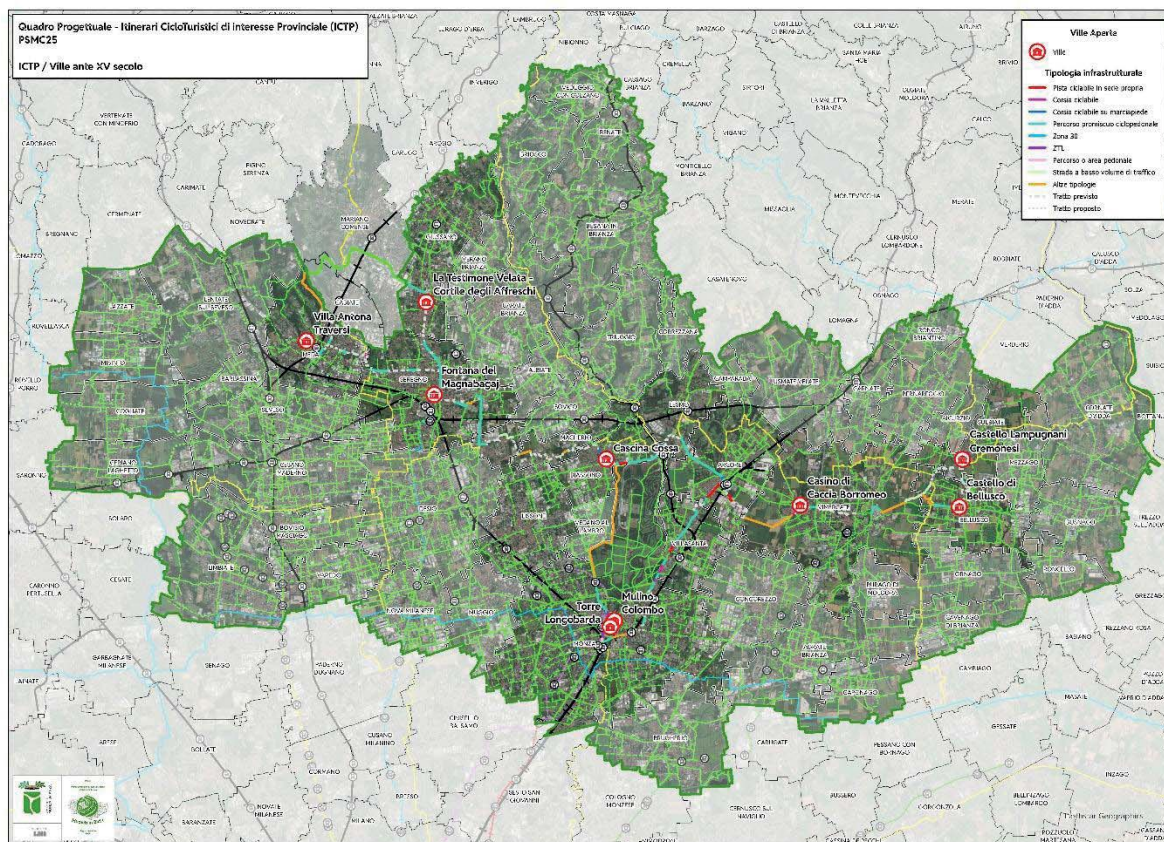
Tratti esistenti: 61,2%

Tratti previsti: 35,3%

Tratti proposti: 4,5%



Inquadramento cartografico





Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



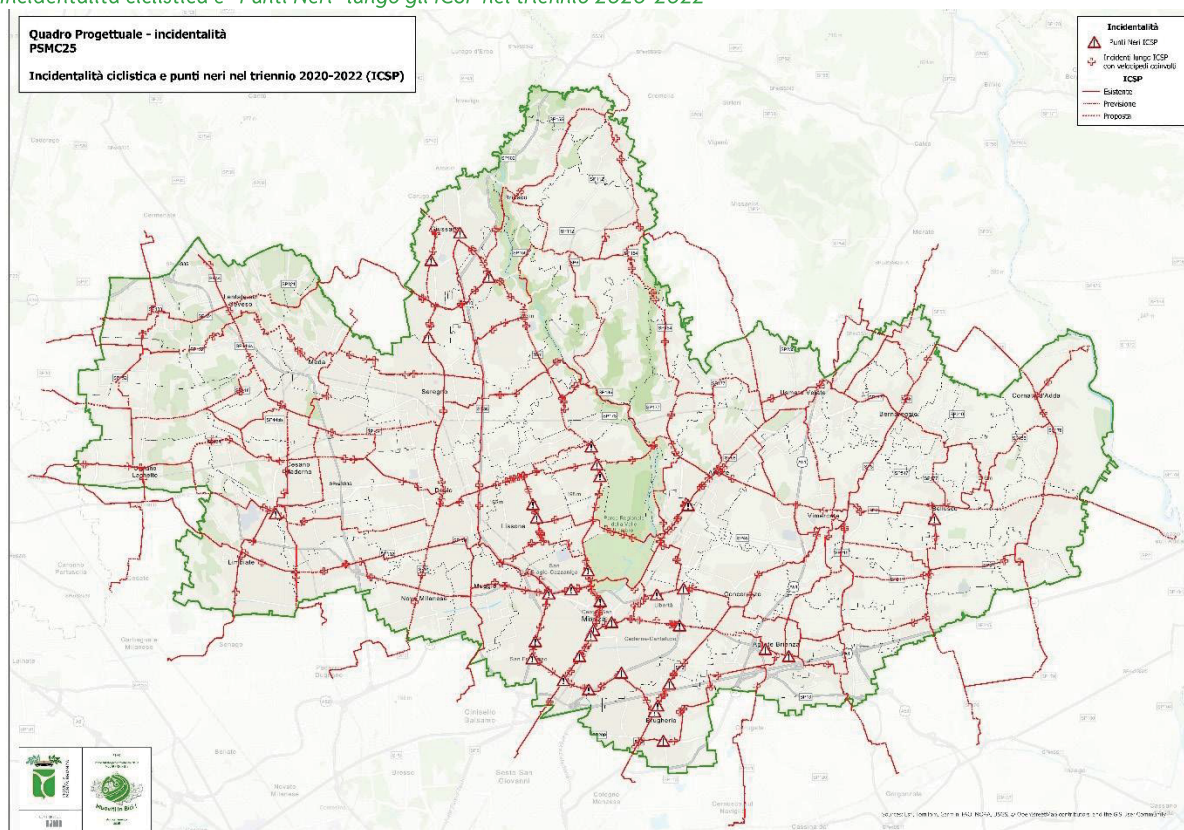
10 Sicurezza

Come indicato al CAPITOLO 5, il tema della **sicurezza per i ciclisti** rappresenta un **requisito** importante da considerare al fine di **garantire le migliori condizioni di utilizzo della rete della ciclabilità**, individuando gli interventi necessari per ridurre il rischio di incidentalità nei nodi/tratti più critici lungo la rete esistente e le soluzioni progettuali da adottare, in particolare in corrispondenza delle intersezioni, nelle tratte previste e/o da mettere a norma.

10.1 Analisi dell'incidentalità

A partire dai dati generali raccolti sull'incidentalità che ha coinvolto i velocipedisti nel triennio 2020-2022 (di cui, come detto, al CAPITOLO 5), sono state effettuate ulteriori analisi, valutando l'**incidenza delle criticità lungo ciascuno degli ICSP**, al fine di fornire informazioni dettagliate in merito al **livello di sicurezza** di ciascuno di essi, in termini di incidenti totali, incidenti/km, numero totale di feriti e morti, presenza di “Punti Neri” e costi sociali totali dell'incidentalità⁴.

Incidentalità ciclistica e “Punti Neri” lungo gli ICSP nel triennio 2020-2022



⁴ Il costo sociale degli incidenti stradali rappresenta la perdita economica per la società dovuta a decessi, feriti e danni materiali. Questo valore, che include costi sanitari, morali e amministrativi, è essenziale per pianificare interventi di sicurezza efficaci. Nello specifico, il costo sociale medio di incidente, ferito e decesso in un incidente stradale è definito dalle stime del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, DG sicurezza stradale (come indicato nelle “Linee guida per la redazione e l’attuazione del Biciplan” del 2020).

Per i principali “**Punti Neri**” (luoghi in cui sono avvenuti il maggior numero di incidenti, distinti per natura dell’incidente e tipologia di utente coinvolto) che interessano gli ICSP sono disponibili **schede di analisi** specifica (riportate nell’**ALLEGATO B. “Punti Neri” per la sicurezza**), contenenti anche delle **proposte** relative al miglioramento delle condizioni dell’area, classificate secondo un ordine di priorità che considera il numero di feriti e l’intensità del traffico veicolare medio.

10.2 Scheda tipo per i “Punti Neri” per la sicurezza degli ICSP

Identificazione del “Punto Nero”

Comune: Monza

Localizzazione: intersezione Viale Stucchi - Viale Sicilia/SP13

Descrizione: rotatoria che regola l’intersezione tra Viale Stucchi (dir. NS) e Viale Sicilia/SP13 (dir. EO).

Dotazione infrastrutturale ciclopeditone

Stato di fatto: è presente una passerella pedonale sopraelevata su Viale Stucchi a nord della rotatoria.

Previsioni: il Comune di Monza prevede, nel suo PGT, la realizzazione di un’infrastruttura dedicata da Via Correggio fino alla rotatoria lungo il lato nord di Viale Sicilia e di due infrastrutture parallele lungo entrambi i lati della stessa direttrice procedendo verso il Comune di Corezzo.

Principali pericoli

La totalità della circolazione ciclopeditone si svolge in carreggiata e quindi in maniera promiscua, ad eccezione dell’attraversamento di Viale Stucchi a nord della rotatoria che può avvenire tramite la sopraccitata passerella; tuttavia, l’assenza di rampe/ascensore incentiva soprattutto i ciclisti ad impegnare la rotatoria.

Conseguenze

Feriti: 20

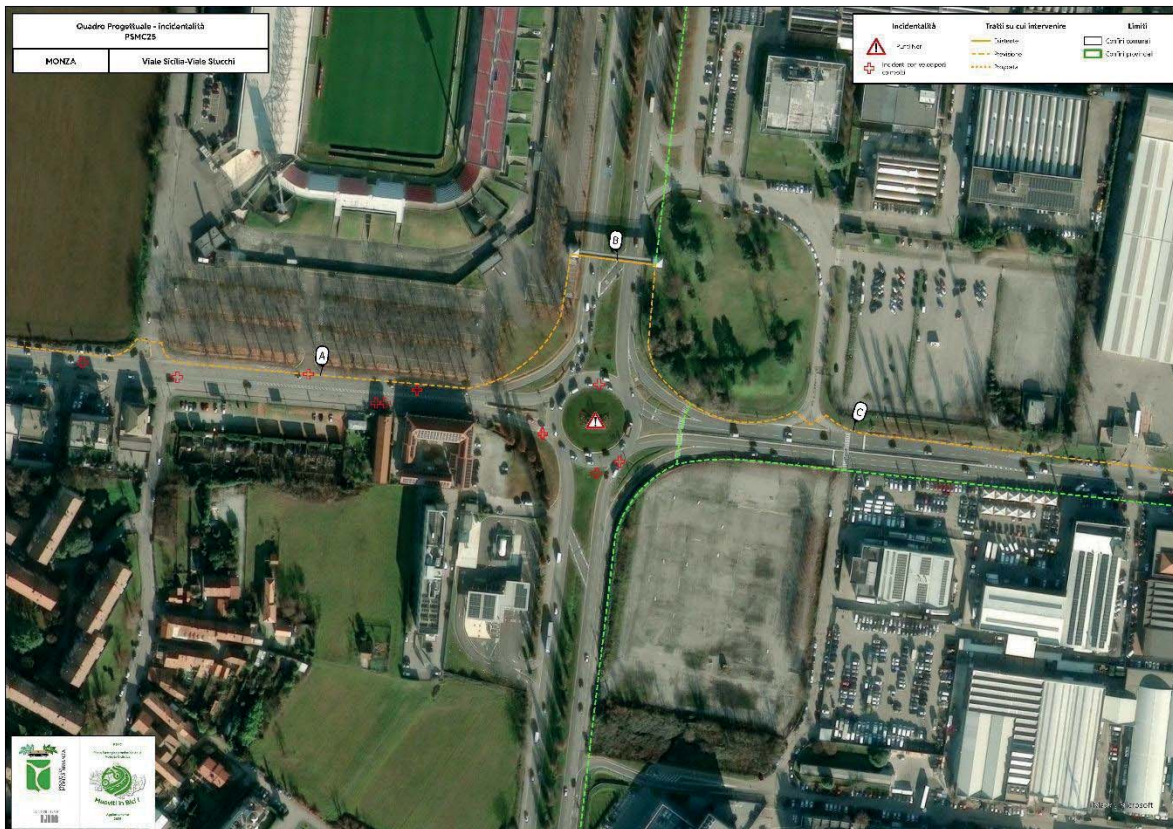
Costo sociali dell’incidentalità: 1.064.100 euro

Proposte di intervento del PSMC

- ▶ Realizzazione di una pista ciclabile in sede propria bidirezionale (0,79 km) fino a Via Correggio.
- ▶ Realizzazione di una rampa adatta alla fruizione ciclabile in fregio alla già esistente passerella pedonale sopraelevata, al fine di incentivare gli utenti deboli a non impegnare la rotatoria in maniera promiscua (si prenda come esempio la passerella ciclopeditone posta appena più a nord sulla stessa direttrice).
- ▶ Realizzazione di un percorso promiscuo ciclopeditone bidirezionale (1,24 km) fino

all'intersezione con la SP3, attuando una convenzione con il Comune di Concorezzo per il completamento della stessa..

Inquadramento cartografico





Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica RELAZIONE DI PIANO



11 Indicazioni per le successive fasi di progettazione degli interventi

L'aggiornamento del PSMC non scende alla scala di dettaglio della progettazione delle opere previste o proposte per i tratti degli ICSP, ma fornisce indicazioni in termini di soluzioni esemplificative per le diverse tipologie di tracciato, da applicarsi nella fase progettuale in funzione delle caratteristiche del contesto specifico.

Infatti, come emerso dalla fase di ricognizione preliminare della Rete Ciclabile Provinciale (che ha preso come riferimento anche l'apposita sezione dello schema fisico trasmesso da Regione Lombardia nel gennaio 2024, di cui al CAPITOLO 3), risulta evidente la disomogeneità delle scelte progettuali effettuate in passato in termini di geometrie, pavimentazione e segnaletica.

Si è quindi optato di non fornire tipologici infrastrutturali standardizzati di riferimento, ma piuttosto di costruire un "atlante" delle casistiche attualmente esistenti sul territorio provinciale, che possa ispirare le successive scelte progettuali da assumere.

Alle pagine successive sono riportate le esemplificazioni delle principali tipologie di tracciato, ossia:

- ▶ pista ciclabile in sede propria;
- ▶ corsia riservata;
- ▶ corsia riservata su marciapiede;
- ▶ percorso promiscuo ciclopeditone;
- ▶ percorso pedonale;
- ▶ strada a basso volume di traffico;
- ▶ Zona a Traffico Limitato;
- ▶ Zona 30 km/h;
- ▶ altre tipologie.

Pista ciclabile in sede propria (PC_SP)

Pista ciclabile separata (tramite ostacolo INVALICABILE) da infrastrutture volte ad ospitare traffico veicolare e pedonale (si considerano separate la fruizione ciclabile e pedonale anche con segnaletica orizzontale)



Viale Lombardia, Monza



Via Giacomo Matteotti, Cornate D'Adda



Via Desio, Bovisio Masciago

Sono inclusi anche sottopassi e sovrappassi adatti alla fruizione ciclopedonale in sedi separate



Via Garibaldi, Villasanta

Corsia riservata (PC_CR)

Pista ciclabile (o ciclopeditonale) separata (tramite segnaletica orizzontale e/o ostacolo valicabile) da infrastrutture volte ad ospitare traffico veicolare



Via Trento e Trieste, Arcore



Via Vittorio Emanuele, Caponago



Via Per Villanova, Carnate

Corsia riservata su marciapiede (PC_CRM)

Pista ciclabile allocata su marciapiede (rialzato) e separata dal traffico pedonale tramite segnaletica orizzontale



Via Cesana e Villa, Biassono

Percorso promiscuo ciclopeditonale (PC_PED)

Percorso separato (tramite ostacolo INVALIDICABILE o marciapiede) da infrastrutture volte ad ospitare traffico veicolare, ma promiscuo rispetto al traffico pedonale



Via Alcide De Gasperi, Bernareggio



Via Mandelli, Ronco Briantino



Via Silvio Pellico, Agrate Brianza

Sono inclusi anche sottopassi e sovrappassi adatti alla fruizione ciclopeditonale promiscua



Via della Birona, Monza

Percorso pedonale (PED)

Percorso ben separato (tramite ostacolo invalicabile) da qualsiasi altro tipo di infrastruttura volta ad ospitare traffico veicolare o ciclabile



Via Sirtori, Renate

Sono inclusi anche sottopassi e sovrappassi adatti alla sola fruizione pedonale



Viale Gian Battista Stucchi, Monza



Via Santo Stefano, Cesano Maderno

Strada a basso volume di traffico (SBT)

Strada adatta alla circolazione di velocipedi (preferibilmente asfaltata) poiché a basso o inesistente volume di traffico, ma che non presenta alcuna separazione tra traffico veicolare, ciclabile e pedonale



Via Cascina Molino Molina, Triuggio

Zona a traffico limitato (ZTL)

Zone a traffico limitato in cui traffico veicolare, ciclabile e pedonale possono convivere anche in assenza di particolari cautele



Via Italia, Monza

Zona 30 km/h (Z30)

Zone accessibili solo a velocità limitata in cui traffico veicolare, ciclabile e pedonale possono convivere in presenza di particolari cautele



Via Umberto I, Arcore



Via Lampugnani, Desio

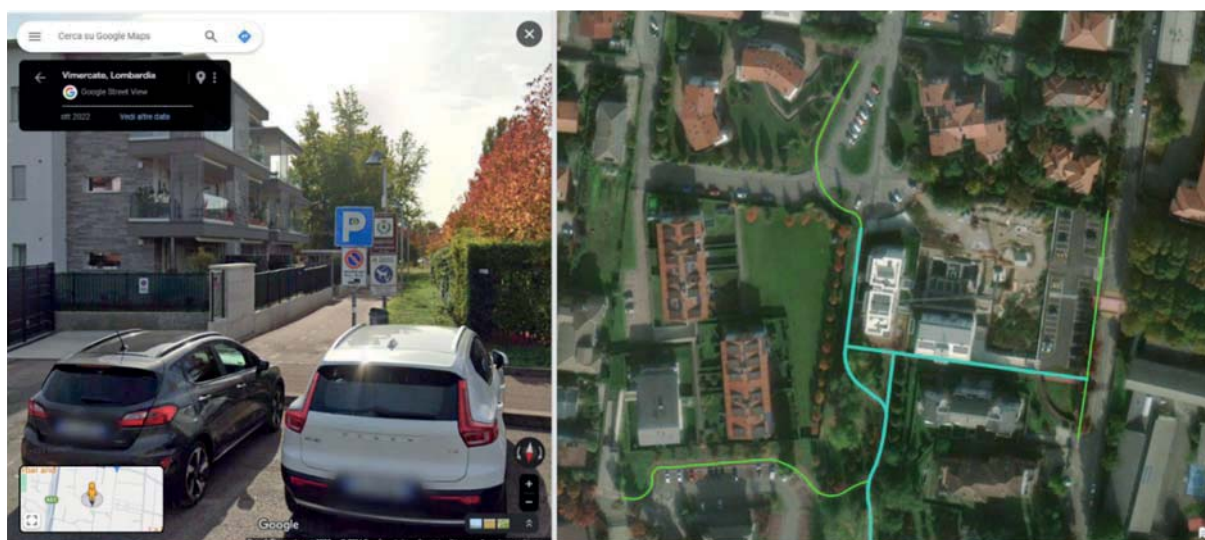
Altre tipologie (*Altro*)

Qualsiasi altra tipologia infrastrutturale non compresa fra quelle elencate in precedenza. Sono inclusi tutti i percorsi non in fregio ad un'infrastruttura stradale: in ambito urbano, ad esempio, vi possono essere tracciati pedonali, ciclabili o ciclopedonali all'interno di parchi/aree verdi e connessioni di altro tipo.

Di seguito vengono riportate graficamente le quattro situazioni più frequenti (presupponendo che tutte le infrastrutture presenti in figura siano certificate da apposita ordinanza).

Caso n. 1

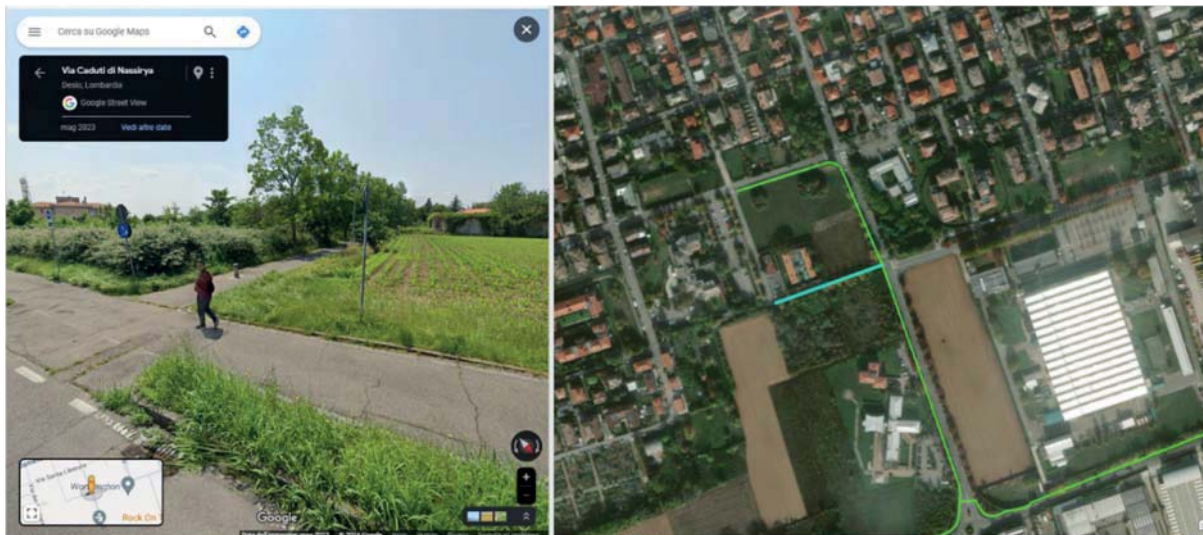
I percorsi evidenziati in azzurro non sono in fregio ad un'infrastruttura stradale e sono dunque da segnalare come ALTRO (altri tipi di percorsi); quelli in verde, invece, vanno caratterizzati con le casistiche illustrate in precedenza nelle apposite sezioni dello schema.



Giardini Civici 'Carlo Maria Martini', Vimercate

Caso n. 2

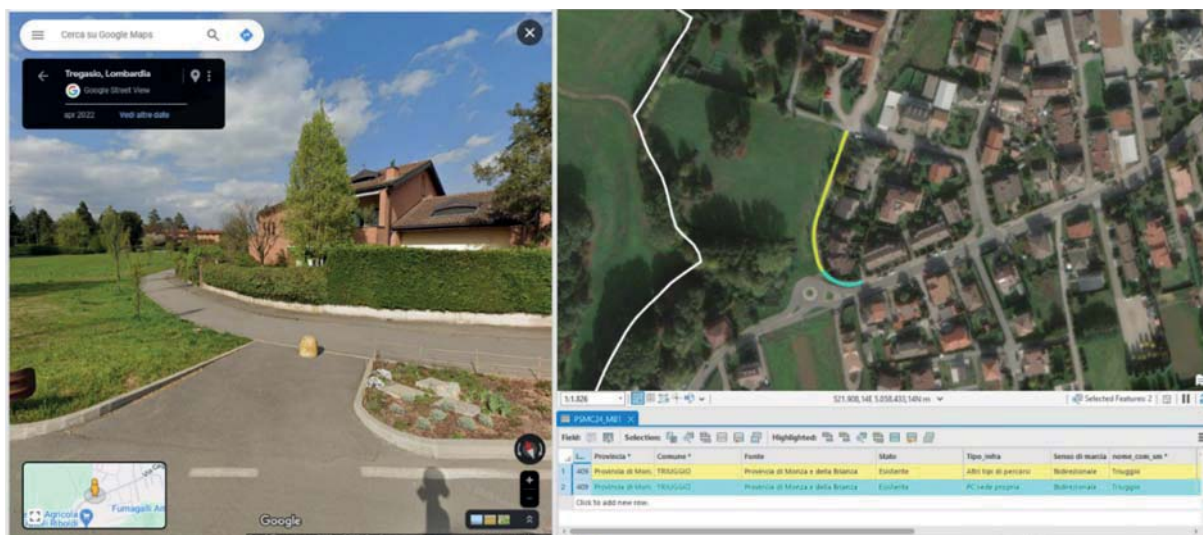
Il percorso evidenziato in azzurro è un passaggio, tra due strade, non in fregio ad un'infrastruttura stradale: è dunque da segnalare come ALTRO (altri tipi di percorsi); quelli in verde, invece, vanno caratterizzati con le casistiche illustrate in precedenza nelle apposite sezioni dello schema.



Via Caduti di Nassirya, Desio

Caso n. 3

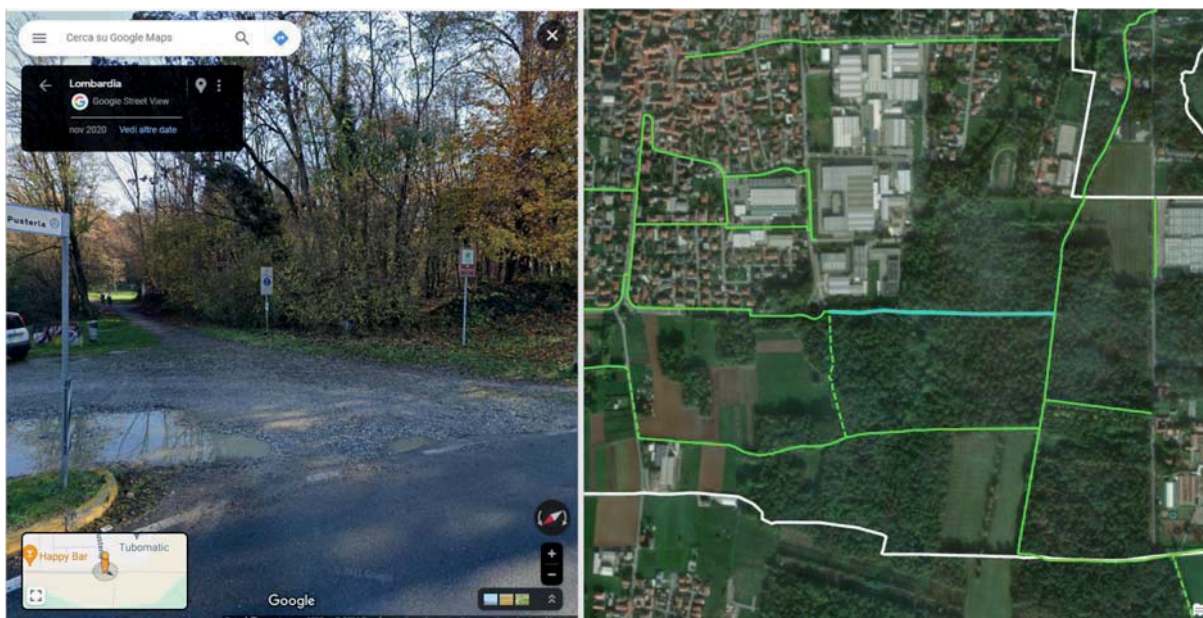
Fin dove evidenziato in azzurro, il percorso risulta in fregio ad un'infrastruttura stradale ed è quindi da caratterizzare con le casistiche illustrate in precedenza nelle apposite sezioni dello schema; il resto del passaggio, invece, va segnalato come ALTRO (altri tipi di percorsi).



Via Cagnola, Triuggio

Caso n. 4

Qualsiasi percorso in ambito agricolo/nel verde, anche svincolato dalla concezione generale di infrastruttura ciclabile, che l'amministrazione comunale considera di interesse ciclopeditone (es. sentieri agricoli).



Via della Pusterla, Cogliate



Via Luigi Negrelli, Lissone

12 Indicatori statistici sulla ciclabilità

I dati relativi alle **infrastrutture** per la ciclabilità, alle **polarità**, ai **servizi** e al tema dell'**incidentalità** raccolti per l'Aggiornamento del PSMC costituiscono una **base statistica** utile anche ai Comuni della Provincia di Monza e Brianza per la costruzione di un **quadro programmatico** in merito al completamento delle reti ciclabili di competenza.

Gli indicatori statistici considerati riprendono quanto riportato nell'**Allegato V – “Il monitoraggio del Biciplan”** delle **Linee guida per la redazione e l'attuazione del Biciplan**, costituendo, di fatto, anche una **base di partenza per le successive fasi di monitoraggio** dell'attuazione del PSMC stesso.

Gli indicatori considerati afferiscono a **tre macro aree di interesse**, come di seguito esposto. Nell'**ALLEGATO E. Indicatori statistici sulla ciclabilità in Provincia di Monza e Brianza** sono riportate le mappe della distribuzione di tali indicatori alla scala comunale.

Efficacia ed efficienza del sistema di mobilità ciclistica

Per quanto riguarda l'**analisi del patrimonio esistente**, è stato preso in considerazione il database costruito dalla Provincia di Monza e Brianza durante la fase ricognitiva, riferendosi solo ad **alcune tipologie infrastrutturali**, ovvero quelle tipicamente riconducibili a tracciati appositamente normati e segnalati: pista ciclabile in sede propria, corsia riservata, pista ciclabile con corsia riservata su marciapiede, percorso promiscuo ciclopeditone.

	Indicatore di efficacia ed efficienza del sistema di mobilità ciclistica	Metodo di calcolo	Valori di interesse		
			Min	Media	Max
1	Km esistenti	Conteggio	1,4 km Renate	9,9 km	48,8 km Monza
2	Km previsti	Conteggio	1,2 km Roncello	15,5 km	11,2 km Monza
3	Rapporto km esistenti/previsti	Km previsti ÷ Km esistenti	0,1 km Muggiò	2,1 km	9,4 km Besana in Brianza
4	Km futuri totali	Km esistenti + Km previsti	5,7 km Camparada	25,4 km	159,9 km Monza
5	Km esistenti/1000 abitanti	Km esistenti ÷ popolazione/1000	0,1 km Meda	0,8 km	2,1 km Aicurzio
6	Km futuri totali/1000 abitanti	Km futuri totali ÷ popolazione/1000	0,7 km Lissone	1,9 km	3,7 km Mezzago

Dotazione di servizi dei nodi di interscambio

Per quanto riguarda la **dotazione di servizi dei nodi di interscambio** presenti nel territorio provinciale, è stato preso come riferimento il già citato studio condotto da PiùLento (di cui al CAPITOLO 4.1), integrato con rilevazioni dirette e informazioni derivanti dal vigente PUMS provinciale.

Dalle considerazioni statistiche sono stati esclusi i comuni della Provincia che non presentano almeno un nodo di interscambio.

Per l'individuazione delle velostazioni sono state considerate tutte quelle strutture destinate al parcheggio biciclette, delle quali ne sono state individuate principalmente tre tipologie, ossia rastrelliere, recinti ed edifici. In particolare, si segnala che Vimercate è l'unico Comune della Provincia di Monza e Brianza provvista di una velostazione situata non in corrispondenza di un nodo di interscambio ferroviario, bensì di un capolinea TPL; Monza, invece, è l'unico Comune a possederne due in luoghi differenti (Monza FS e Ospedale San Gerardo).

Indicatore di dotazione di servizi dei nodi di interscambio	Metodo di calcolo	Valori di interesse		
		Min	Media	Max
1 Presenza velostazione	Rilevazione diretta	X		
2 Stalli biciclette	Conteggio	0 Besana in B., Carate B., Ceriano L.	105,7	374 Monza
3 Stalli biciclette/1000 abitanti	N° stalli biciclette ÷ N° abitanti/1000	0 Besana in B., Ceriano L.	4,1	10 Renate
4 Posti auto totali (liberi, a pagamento, disco orario)	Conteggio	0 Carate B.	320,5	727 Monza
5 Posti auto totali /1000 abitanti	Posti auto totali ÷ N° abitanti/1000	5,9 Monza	16,1	41,4 Carnate
6 Rapporto posti auto/stalli biciclette	Posti auto totali ÷ N° stalli biciclette	0,9 Villasanta	35,2	474 Besana in B.

Sicurezza dei ciclisti

Per quanto riguarda i dati sull'**incidentalità**, è stato preso come riferimento il già citato database fornito alla Provincia di Monza e Brianza da PolisRL.

Un'evidente anomalia riscontrabile dalla consultazione delle elaborazioni cartografiche è l'andamento dell'incidentalità nel Comune di Seregno, che si presenta come nulla nel 2021 al contrario dei relativamente alti numeri registrati nel 2020 e nel 2022. Ciò è dovuto all'assenza di qualsiasi indicazione georeferenziale nel database in possesso della Provincia, che rende dunque impossibile identificare l'attendibilità dei suddetti dati. Non si tratta dell'unico caso riscontrato analizzando il database fornito da PolisRL, ma è quello statisticamente più rilevante.

Indicatore di Sicurezza dei ciclisti		Metodo di calcolo	Valori di interesse		
			Min	Media	Max
1	Feriti 2020	Conteggio	0 11 comuni	5,9	84 Monza
2	Feriti 2021	Conteggio	0 17 comuni	5,5	125 Monza
3	Feriti 2022	Conteggio	0 11 comuni	6,1	121 Monza
4	Feriti 2020-2022	Conteggio	0 Aicurzio, Cam- parada, Carnate, Sulbiate	17,3	330 Monza
5	Rapporto km esi- stenti/feriti 2020- 2022	Km esistenti ÷ Feriti 2020-2022	0 Aicurzio, Cam- parada, Carnate, Sulbiate	1,4	8,4 Meda
6	Morti 2020	Conteggio	0 52 comuni	0,05	1 Ceriano L. Cesano M., Meda
7	Morti 2021	Conteggio	0 54 comuni	0,02	1 Lissone
8	Morti 2022	Conteggio	0 54 comuni	0,02	1 Nova M.
9	Morti 2020-2022	Conteggio	0 50 comuni	0,1	1 Ceriano L., Cesano M., Lissone, Meda, Nova M.
10	Punti Neri 2020	Clusterizzazione inci- denti 2020	0 51 comuni	0,1	3 Monza
11	Punti Neri 2021	Clusterizzazione inci- denti 2021	0 52 comuni	0,2	10 Monza
12	Punti Neri 2022	Clusterizzazione inci- denti 2022	0 50 comuni	0,2	5 Monza
13	Punti Neri 2020- 2022	Clusterizzazione inci- denti 2020-2022	0 39 comuni	1,1	27 Monza
14	Indice di lesività stradale tra i ciclisti 2020	Feriti 2020 ÷ popola- zione/1000	0 12 comuni	0,25	0,7 Monza
15	Indice di lesività stradale tra i ciclisti 2021	Feriti 2021 ÷ popola- zione/1000	0 18 comuni	0,2	1 Monza
16	Indice di lesività stradale tra i ciclisti 2022	Feriti 2022 ÷ popola- zione/1000	0 13 comuni	0,3	1,9 Veduggio con Colzano
17	Indice di lesività stradale tra i ciclisti 2020-2022	Feriti 2020-2022 ÷ po- polazione/1000	0 Aicurzio, Cam- parada, Carnate, Sulbiate	0,7	2,7
18	Indice di mortalità stradale tra i ciclisti 2020	Morti 2020 ÷ popola- zione/1000	0 52 comuni	0,004	0,15 Ceriano L.

Indicatore di Sicurezza dei ciclisti		Metodo di calcolo	Valori di interesse		
			Min	Media	Max
19	Indice di mortalità stradale tra i ciclisti 2021	Morti 2021 ÷ popolazione/1000	0 54 comuni	0,0004	0,021 Lissone
20	Indice di mortalità stradale tra i ciclisti 2022	Morti 2022 ÷ popolazione/1000	0 54 comuni	0,0008	0,043 Nova M.
21	Indice di mortalità stradale tra i ciclisti 2020-2022	Morti 2020-2022 ÷ popolazione/1000	0 50 comuni	0,005	0,15 Ceriano L.
22	Costi sociali totali dell'incidentalità 2020	Costo sociale totale feriti 2020 + Costo sociale totale morti 2020	0 euro 11 comuni	396.061 euro	4.469.220 euro Monza
23	Costi sociali totali dell'incidentalità 2021	Costo sociale totale feriti 2021 + Costo sociale totale morti 2021	0 euro 17 comuni	318.722 euro	6.650.625 euro Monza
24	Costi sociali totali dell'incidentalità 2022	Costo sociale totale feriti 2022 + Costo sociale totale morti 2022	0 euro 11 comuni	350.645 euro	6.437.805 euro Monza
25	Costi sociali totali dell'incidentalità 2020-2022	Costo sociale totale feriti 2020-2022 + Costo sociale totale morti 2020-2022	0 euro Aicurzio, Cam- parada, Carnate, Sulbiate	1.056.721 euro	17.557.650 euro Monza
26	Costi sociali per abitante dell'incidentalità 2020	Costo sociale per abitante feriti 2020 + Costo sociale per abitante morti 2020	0 euro 11 comuni	19,7 euro	235,5 euro Ceriano L.
27	Costi sociali per abitante dell'incidentalità 2021	Costo sociale per abitante feriti 2021 + Costo sociale per abitante morti 2021	0 euro 17 comuni	11,4 euro	67,7 euro Lissone
28	Costi sociali per abitante dell'incidentalità 2022	Costo sociale per abitante feriti 2022 + Costo sociale per abitante morti 2022	0 euro 11 comuni	16,4 euro	102 euro Veduggio con Colzano
29	Costi sociali per abitante dell'incidentalità 2020-2022	Costo sociale per abitante feriti 2020-2022 + Costo sociale per abitante morti 2020-2022	0 euro Aicurzio, Cam- parada, Carnate, Sulbiate	46,5	267,5 Ceriano L.



Aggiornamento PSMC – Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica

RELAZIONE DI PIANO



Risultati votazioni

CONSIGLIO PROVINCIALE

Osservazione al punto 4. OdG - 14/10/2025 16:13				
Quorum	Tipo	Votanti	Assenti	Esito
Maggioranza semplice (favorevoli > contrari)	Palese	16	1	Approvato
Favor.		Contrari		Astenuti
16		0		0
Preferenza				Voto
Giuseppe AZZARELLO				<div>Sì</div>
Paola BERNASCONI				<div>Sì</div>
Antonella CASATI				<div>Sì</div>
Francesco CIRILLO				<div>Sì</div>
Francesco FACCIUTO				<div>Sì</div>
Giorgio GAROFALO				<div>Sì</div>
Massimiliano Lucio LONGO				<div>Sì</div>
Concettina MONGUZZI				<div>Sì</div>
Claudio REBOSIO				<div>Sì</div>
Marina ROMANO				<div>Sì</div>
Alberto ROSSI				<div>Sì</div>
Alessandro ROSSINI				<div>Sì</div>
Luca SANTAMBROGIO				<div>Sì</div>
Michele SANTORO				<div>Sì</div>
Simone SIRONI				<div>Sì</div>
Elisabetta VIGANO'				<div>Sì</div>
Vincenzo Alessandro DI PAOLO				<div>Assente</div>