

Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica

Provincia di Varese

Seduta per l'adozione del Piano

Consiglio Provinciale

29 giugno 2026

Il PSMC in un quadro pianificatorio multilivello

Dai principi europei ai Biciplan comunali

EUROPA	European Cycling Declaration (2024)	Principi e indirizzi UE per la mobilità ciclistica
ITALIA	PGMC — Piano Generale della Mobilità Ciclistica	L. 2/2018 · indirizzi nazionali e Allegato A sui Biciplan
LOMBARDIA	PRMC — Piano Regionale Mobilità Ciclistica	Focus cicloturismo, intermodalità, sostenibilità
PROVINCIA	PTCP — Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PSMC — Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica provinciale PSP — Progetto Strategico Provinciale per lo Sviluppo del Sistema ciclopeditone	LR 12/2005, LR 7/2009 5 obiettivi, 3 strategie, 35 Azioni di piano Per coordinare e creare sinergie tra i progetti del territorio
COMUNI	Biciplan comunali · PGT · PUMS	Recepimento dorsali · definizione della rete dei collegamenti primari secondari · servizi locali

I documenti del PSMC

Quattro Documenti di Piano e quattro Allegati tecnici

DOCUMENTI DI PIANO

D1

Sintesi e Struttura del Piano

D2

Quadro Conoscitivo

D3

Piano delle Azioni

D4

Piano di Monitoraggio

ALLEGATI TECNICI

A1

Sistema delle Dorsali Ciclopedonali (schede)

A2

Linee Guida Progettuali (LGP)

A3

Azioni non infrastrutturali e Buone Pratiche

A4

Database GIS e cartografia tematica

D2 • Quadro Conoscitivo

La "fotografia" della ciclabilità provinciale

Il Quadro Conoscitivo restituisce una fotografia sistematica del territorio dal punto di vista della mobilità ciclistica. La sua funzione è duplice:

Individuare bisogni e criticità

Lettura condivisa delle dinamiche in atto, identificazione delle opportunità e criticità della ciclabilità sul territorio della Provincia.

Orientare le scelte future

Base per obiettivi, strategie e Azioni di sviluppo del Piano (D3), garantendo tracciabilità dalle criticità alle Azioni e di come ciascuna strategia/azione risponde a criticità effettivamente presenti

Struttura di D2. Quadro Conoscitivo

- Introduzione e obiettivi
- Quadro normativo e pianificatorio (European Cycling Declaration, PGM, PRM, PTCP)
- Lo stato di fatto
 - contesto territoriale
 - raccolta dati PSMC
 - servizi di supporto
 - mobilità leggera e intermodalità
 - programmi e politiche in atto
- Approfondimento per dorsale
- (10 schede, una per ciascuna dorsale)
- Appendice: metodologia raccolta dati

Metodologia di raccolta dati

Il Quadro Conoscitivo è stato sviluppato in due fasi complementari, coerentemente con la pianificazione provinciale:

- *Fase 1 – PTCP: Quadro conoscitivo generale del territorio e individuazione della rete delle 10 dorsali provinciali (demografia, economia, gerarchia reti, stazioni/porti/Malpensa, scuole e università).*
- *Fase 2: - PSMC: Raccolta dati puntuale per completare la fotografia e verificare caratteristiche tecniche delle infrastrutture esistenti e dei servizi connessi.*

1

Dati georeferenziati riguardanti dorsali e territorio

Aggiornamento del database SIT provinciale con dati lineari (tipologia, sezione, fondo, illuminazione, stato, gestore) e puntuali (fontanelle, aree sosta bici in stazioni ferroviarie, ricarica e-bike, ciclofficine, criticità, colonnine per la manutenzione, etc.).

Database GIS a 14 campi, costruito a partire dallo shapefile PTCP delle dorsali e dalla struttura PRMC Regione Lombardia.

Verifica puntuale con i Comuni, Enti Parco e Comunità Montane interessate dalle singole dorsali.

2

Buone Pratiche

Modelli compilati dai Comuni su progetti educativi, di comunicazione, bike-to-work e bike-to-school già attivi sul territorio.

3

Servizi di intermodalità

Schede di censimento a FerrovieNord, Ferrovie dello Stato, gestori della navigazione lacuale e delle infrastrutture portuali (velostazioni, stalli, trasporto bici a bordo, ascensori).

Interviste 1-1 con i soggetti responsabili (Trenord, RFI, porti, TPL gomma).

Verifica puntuale da Google Maps infrastrutturazione singole stazioni e verifica telefonica con soggetti gestori.

4

Servizi al ciclista

Censimento dei servizi a supporto della ciclabilità (velostazioni, ciclofficine, punti ricarica, etc.) con arricchimento dati georeferenziati mediante verifica puntuale con interviste, incontri e richieste email agli Enti del territorio (Comuni, Enti Parco e Comunità Montane) interessati dalle singole dorsali.

Enti già coinvolti: Provincia di Varese · Comuni interessati dai tratti di dorsale · Comunità Montana del Piambello · Comunità Montana Valli del Verbano · Parco del Ticino · Parco del Lura · FerrovieNord · RFI · Società Navigazione Laghi Lugano · Agenzia TPL del bacino di Como, Lecco e Varese

La rete delle dorsali ciclopedonali

10 dorsali provinciali per ~458 km complessivi

10

dorsali
ciclopedonali

~458

km di
rete complessiva

4

livelli gerarchici
del sistema

13

criteri di
pianificazione

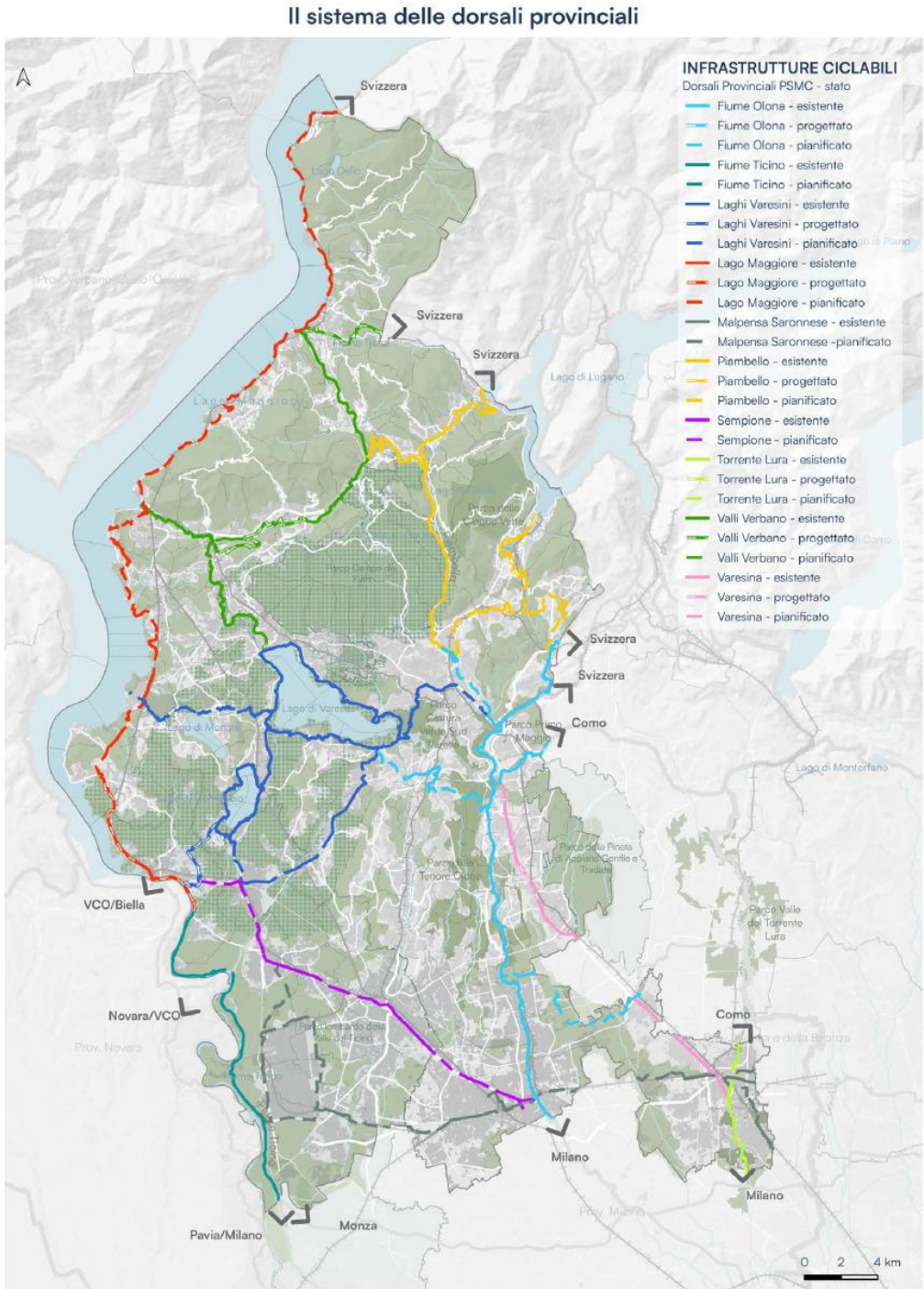
- 1. Dorsale del Fiume Olona**
(Castellanza → Induno O./Azzate/Cantello-Gaggiolo) **70 km**
- 2. Dorsale del Fiume Ticino**
(Lonate Pozzolo – Sesto Calende) **22 km**
- 3. Dorsale dei Laghi Varesini**
(laghi di Varese, Comabbio, Biandronno, Monate) **88 km**
- 4. Dorsale del Lago Maggiore**
(Sesto Calende – Tronzano) **66 km**
- 5. Dorsale Malpensa-Saronnese**
(Caronno Pertusella – Somma Lombardo) **54 km**

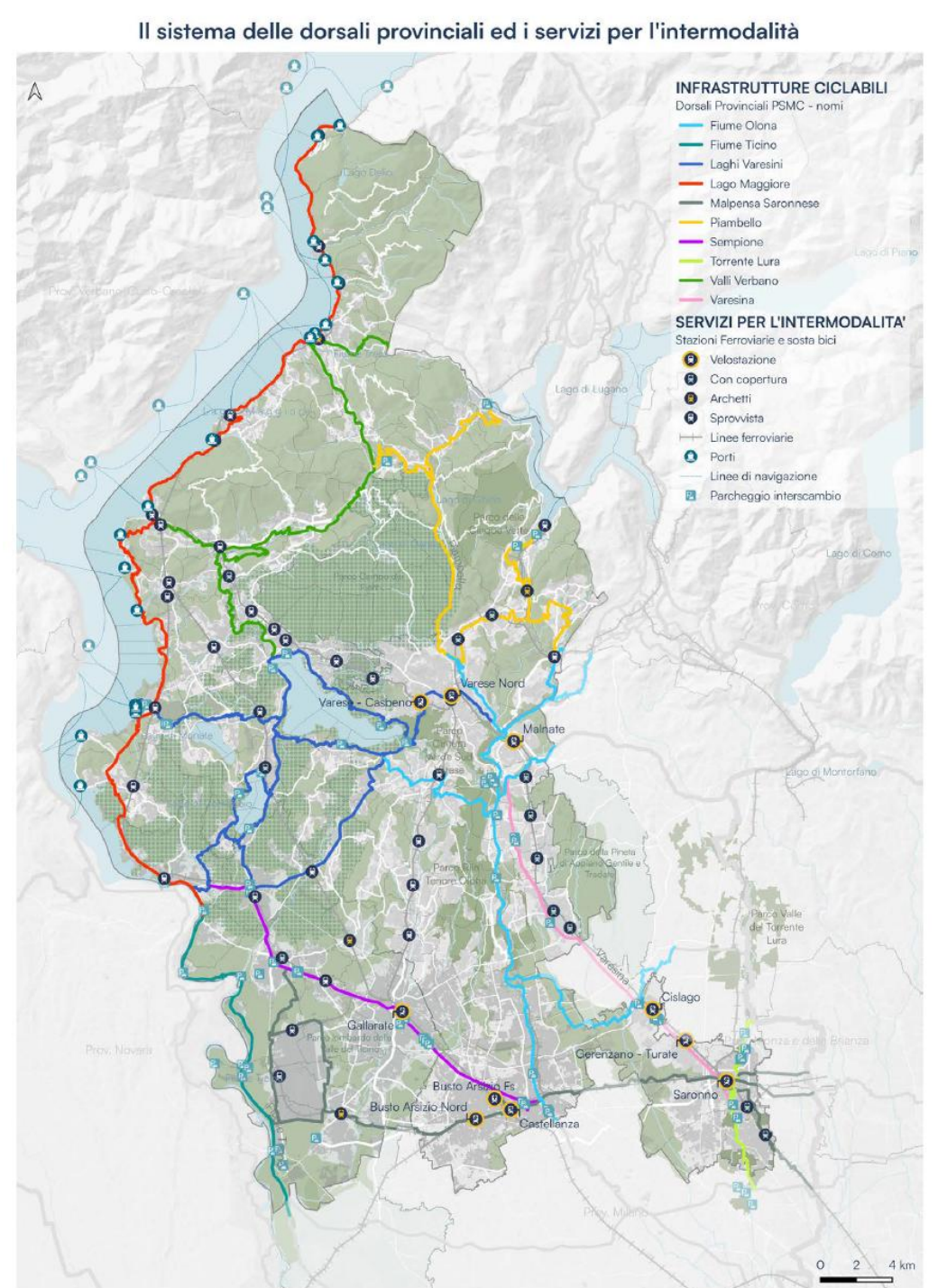
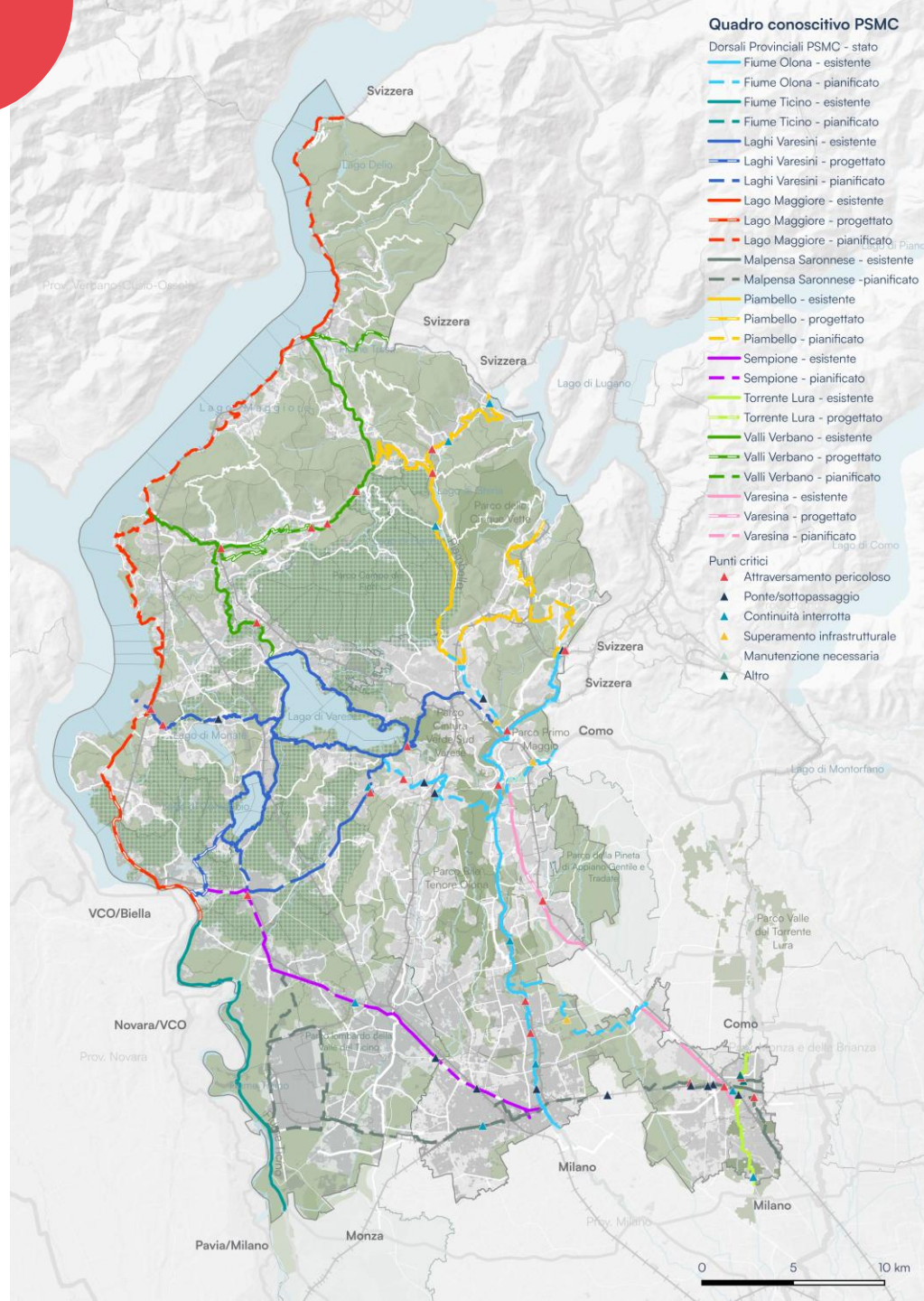
- 6. Dorsale del Piambello**
Induno Olona → Porto Ceresio/Cantello/Cassano V.
Lavena Ponte Tresa) **56 km**
- 7. Dorsale del Sempione**
(Castellanza – Sesto Calende) **25 km**
- 8. Dorsale del Torrente Lura**
(Caronno Pertusella – Saronno) **9 km**
- 9. Dorsale delle Valli del Verbano**
(Luino → Laveno Mombello / Gavirate) **50 km**
- 10. Dorsale della Varesina**
(Vedano Olona – Saronno) **18 km**

Lo stato di realizzazione della rete

Una rete in parte esistente, in parte da completare

STATO REALIZZAZIONE DELLE DORSALI PROVINCIALI			
DORSALE	ESISTENTE	PROGETTATO	PIANIFICATO
Fiume Olona	53%	0%	47%
Fiume Ticino	93%	0%	7%
Laghi Varesini	62%	7%	31%
Lago Maggiore	5%	14%	81%
Malpensa Saronnese	11%	0%	89%
Piambello	60%	4%	36%
Sempione	25%	0%	75%
Torrente Lura	89%	11%	5%
Valli Verbano	59%	32%	9%
Varesina	52%	13%	35%
Totale	46%	8%	46%





D2 • Principali evidenze a scala provinciale

Dalle dorsali emergono opportunità e criticità ricorrenti

OPPORTUNITÀ

- Potenziale significativo di trasferimento modale bici/auto per gli spostamenti sistematici brevi
- Intermodalità ferroviaria solida, con accordi FerrovieNord già attivi
- Cicloturismo in crescita: contesto paesaggistico di pregio e connessioni a reti regionali (ciclovie e Biciplan Cambio). Camera di Commercio molto attiva con Varese Do You Bike
- Diverse buone pratiche già sperimentate (MOVE ON, TI CICLO VIA, Green School Varese ad esempio)

CRITICITÀ

- Rete dorsali incompleta: ~46% esistente, ~8% progettato, ~46% pianificato
- Qualità disomogenea dei tratti esistenti (larghezza, tipologia, fondo, illuminazione)
- Presenza di punti critici singoli da risolvere (es. Intersezione con strade trafficate)
- Bassa densità di servizi al ciclista lungo le dorsali (fontanelle, ricariche, aree di sosta)
- Comunicazione frammentata: poca visibilità delle progettualità in corso
- Governance frammentata, da cui risulta una frammentazione di gestione delle dorsali (sia per il completamento che per la manutenzione)
- La frammentazione si traduce anche in una disomogeneità di realizzazione e di azione ai vari livelli

Queste evidenze costituiscono la base empirica su cui il Piano d'Azione (D3) costruisce obiettivi, strategie e azioni: ad ogni criticità corrisponde almeno una azione mirata (e quasi sempre più di una).

D3 • Relazione di Piano — Piano d'Azione

Dalla fotografia del territorio al programma di intervento

Il Piano d'Azione (Documento D3) rappresenta il passaggio operativo dalla conoscenza all'intervento. A partire dagli indirizzi strategici del PTCP e dalle evidenze emerse nel Quadro Conoscitivo (D2), traduce opportunità e criticità in un insieme strutturato di obiettivi, strategie e azioni.

D2 Quadro Conoscitivo

Fotografia del territorio.
Opportunità e criticità
rilevate dorsale per dorsale.



D3 Piano d'Azione

5 Obiettivi · 3 Strategie
15 Macro-azioni · 35 Azioni
Soggetti coinvolti · Strumenti attuativi · Orizzonti temporali

3 Approfondimenti specifici del D3 dedicati alle azioni che richiedono la quota più rilevante degli investimenti infrastrutturali:

Approfondimento 1 (interventi sulle dorsali, Az. 1.1.1-1.1.4),

Approfondimento 2 (collegamenti primari, Az. 1.2.1),

Approfondimento 3 (sosta ai nodi di interscambio, Az. 1.3.1).

I 5 Obiettivi del PSMC

Il quadro organico di riferimento del Piano



**Mobilità
quotidiana**



**Cicloturismo
e svago**



Intermodalità



**Cultura della
ciclabilità**



**Coordinamento degli
attori coinvolti**

1 Obiettivo 1
Aumentare l'uso della bicicletta per gli spostamenti quotidiani (casa-lavoro, casa-scuola, commissioni)

2 Obiettivo 2
Aumentare l'attrattività del territorio per gli spostamenti in bicicletta per svago, cultura, cicloturismo e sport

3 Obiettivo 3
Promuovere l'intermodalità fra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, con particolare riguardo al trasporto pubblico

4 Obiettivo 4
Promuovere la cultura della ciclabilità attraverso comunicazione, educazione e accompagnamento al cambiamento

5 Obiettivo 5
Facilitare il coordinamento, l'implementazione di progetti e il reperimento di fondi per la mobilità ciclistica

Le 3 strategie operative del PSMC

Tre dimensioni sinergiche: Hardware, Software, Orgware

Lo sviluppo della ciclabilità non può essere affrontato esclusivamente con la costruzione di infrastrutture: le tre strategie devono avanzare in parallelo affinché il Piano produca i risultati attesi.

STRATEGIA 1 • HARDWARE

Percorsi, servizi, sosta

Dimensione materiale e infrastrutturale: realizzare una rete di percorsi e servizi a livello provinciale e locale con elevati standard di qualità.

Agisce direttamente sull'offerta, trasformando il territorio fisico per accogliere la mobilità ciclistica.

Serve direttamente gli Obiettivi 1, 2, 3.

STRATEGIA 2 • SOFTWARE

Comunicazione, educazione, cambio comportamentale

Dimensione immateriale: promuovere l'uso della bicicletta, accompagnare il cittadino, diffondere una cultura della mobilità attiva.

Agisce sulla domanda, creando le condizioni informative e motivazionali per utilizzare le infrastrutture realizzate.

Serve direttamente l'Obiettivo 4, contribuisce a 1 e 2.

STRATEGIA 3 • ORGWARE

Coordinamento, pianificazione, gestione

Dimensione organizzativa e istituzionale: facilitare il lavoro di tutti gli attori tramite coordinamento, pianificazione accorta e gestione mirata di fondi, tempi e informazioni.

È la macchina organizzativa che rende possibile e sostenibile l'intero processo nel tempo e che di fatto rende possibile lavorare sulle Strategie 1 e 2.

Serve direttamente l'Obiettivo 5, abilita tutti gli altri.

Dagli obiettivi e le strategie alla scheda di dettaglio per ogni azione

L'architettura tracciabile del Piano d'Azione



Struttura-tipo di una "scheda azione"

Descrizione

Razionale dell'azione e finalità

Obiettivi serviti

Rinvio agli obiettivi del PSMC (1–5)

Soggetti responsabili

Provincia, Comuni, Enti Parco, gestori

Strumenti di attuazione

PSP, PFTE, protocolli di Intesa, determine comunali etc.

Documenti di supporto

D2, A1, A2, A3, A4

Riferimenti alla pianificazione sovralocale

PTCP e sue norme, PRMC, Leggi Regionali o Nazionali etc.

Quadro economico del PSMC

Stime parametriche delle componenti infrastrutturali (Approfondimenti 1 e 3 del D3)



Voci di costo

Az. 1.1.1 Completamento dorsali

93-116 M€ – $350.000 - 400.000\text{€}/\text{km} \times 249 \text{ km}$ da completare in provincia

Az. 1.1.2 Punti critici

13-24 M€ – 3 classi S/M/L applicate ai 45 punti critici censiti sulle dorsali

Az. 1.1.3 Servizi al ciclista

0,7 M€ – criteri di densità (fontanelle 5km, ricarica 10km, aree sosta 20km)

Az. 1.3.1 Sosta nodi interscambio

5-8 M€ – Velostazioni e cicloparcheggi nelle 58 stazioni FN/RFI, nodi TPL, porti

Totale

111 – 148 M€

1.1

Rete di dorsali ciclopedonali

Adeguamento tratti esistenti · punti critici · servizi al ciclista · completamento · sosta ai poli attrattori

1.2

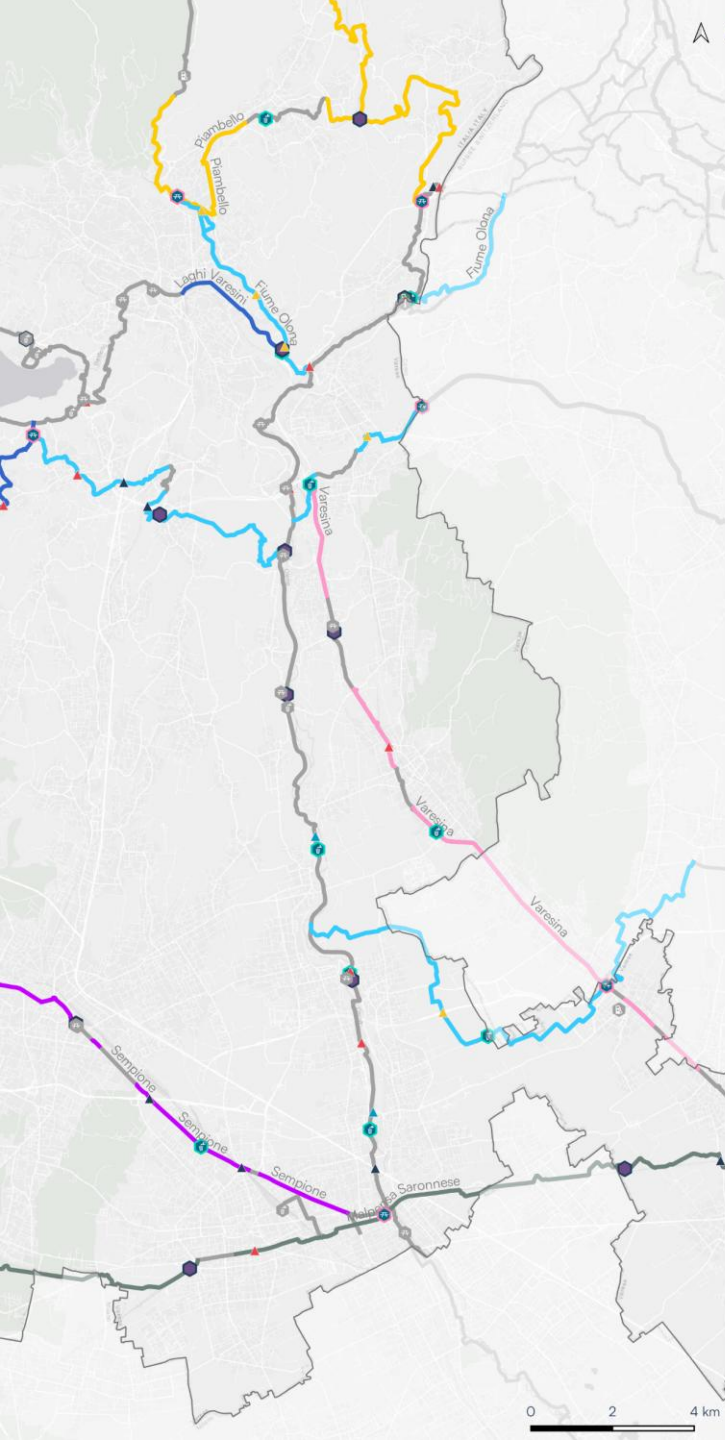
Supporto ai Comuni per collegamenti primari

Collegamenti primari (e collegamenti primari verdi ai punti di accesso della rete ciclo-escursionistica) in coerenza con i criteri del PTCP

1.3

Sosta e intermodalità

Velostazioni e cicloparcheggi presso stazioni ferroviarie e nodi di interscambio · trasporto bici a bordo · accessibilità alle stazioni



Ciclovia Fiume Olona

INTERVENTI LINEARI

Dorsali Provinciali completamento

- Fiume Olona
- Laghi Varesini
- Malpensa Saronnese
- Pianello
- Sempione
- Varesina

INTERVENTI PUNTUALI

Risoluzione punti critici

- Attraversamento sicuro
- Realizzazione ponte/sottopassaggio
- Continuità garantita
- Superamento infrastrutturale

Servizi ciclabili incremento

- Area sosta attrezzata
- Fontanelle
- Ricarica e-bike
- Ricarica e-bike e colonnina riparazione

ELEMENTI ESISTENTI

Dorsali Provinciali esistenti

Servizi ciclabili esistenti

- Area sosta attrezzata
- Fontanelle
- Colonnina riparazione
- Ricarica e-bike

Informazioni generali

Stato di realizzazione

Esistente

53%

Pianificato

47%

Comuni intersecati

Azzate, Buguggiate, Cairate, Cantello, Castellanza, Castelseprio, Castiglione Olona, Cislago, Fagnano Olona, Gazzada Schianno, Gorla Maggiore, Gorla Minore, Gornate Olona, Induno Olona, Lonate Ceppino, Lozza, Malnate, Marnate, Morazzone, Olgiate Olona, Solbiate Olona, Varese, Vedano Olona

Interventi per completamento della dorsale (Azione 1.1.1)

Comune	Lunghezza totale tratto (km)	Lunghezza tratto da completare (km)	Stime di costo
Azzate	2,9	2,9	1.017.000 € - 1.162.000 €
Buguggiate	0,8	0,8	295.000 € - 337.000 €
Cairate	2,6	0,0	€ - €
Cantello	5,4	0,0	€ - €
Castellanza	2,3	0,0	€ - €
Castelseprio	1,6	0,0	€ - €
Castiglione Olona	5,2	2,8	966.000 € - 1.104.000 €
Cislago	4,3	4,3	1.511.000 € - 1.726.000 €
Fagnano Olona	4,7	2,2	762.000 € - 871.000 €
Gazzada Schianno	3,3	2,1	746.000 € - 853.000 €
Gorla Maggiore	2,8	2,0	704.000 € - 803.000 €
Gorla Minore	1,6	1,6	567.000 € - 648.000 €
Gornate Olona	2,7	0,0	€ - €
Induno Olona	0,6	0,6	197.000 € - 225.000 €
Lonate Ceppino	1,2	0,0	€ - €
Lozza	2,4	0,2	62.000 € - 71.000 €
Malnate	6,8	2,0	704.000 € - 805.000 €
Marnate	0,2	0,0	€ - €
Morazzone	2,8	2,8	993.000 € - 1.135.000 €
Olgiate Olona	2,5	0,0	€ - €
Solbiate Olona	2,0	0,0	€ - €
Varese	6,7	5,5	1.935.000 € - 2.211.000 €
Vedano Olona	4,0	2,5	884.000 € - 1.011.000 €
Tratto fuori provincia	11,4	11,4	€ - €
Totale completamento dorsale	80,9	43,8	11.343.000 € - 12.962.000 €
di cui in provincia di Varese	69,5	32,4	

Non è riportata la stima di costo per il tratto esterno alla provincia di Varese perché fuori dalla pertinenza territoriale. Una stima preliminare di costo per l'intervento può essere facilmente ricavata estendendo la metodologia qui impiegata.

Esempio: Dorsale del Fiume Olona

Interventi per risolvere i punti critici sulla dorsale (Azione 1.1.2)

Tipologia punto critico	Classe punto critico	Numero	Stima di costo (€)
Attraversamento pericoloso	S - Interventi di entità ridotta	6	600.000 € - 1.200.000 €
Continuità interrotta	S - Interventi di entità ridotta	2	200.000 € - 400.000 €
Ponte/sottopassaggio da adeguare	M - Interventi di entità media	4	1.200.000 € - 2.000.000 €
Superamento infrastrutturale	L — Interventi significativi	5	5.000.000 € - 10.000.000 €
Totale risoluzione punti critici sulla dorsale		17	7.000.000 € - 13.600.000 €

Incremento della densità dei servizi al ciclista (Azione 1.1.3)

Tipologia servizio	Servizi presenti	Servizi da inserire	Stima di costo (€)
Fontanelle	1	8	16.000 €
Punti di ricarica e-bike	0	5 + 1 in condivisione	22.000 €
Colonnine di riparazione e manutenzione	1	4 + 1 in condivisione	9.000€
Aree di sosta attrezzate	6	3	75.000 €
Totale incremento densità servizi sulla dorsale		20 + 2 in condivisione	122.000 €

Interventi Macro-Azione 1 (Azioni 1.1.1, 1.1.2 e 1.1.3)

Azione	Stima di costo (€)
Interventi per completamento della dorsale (Azione 1.1.1 - solo prov. Varese)	11.343.000 € - 12.962.000 €
Interventi per risolvere i punti critici sulla dorsale (Azione 1.1.2)	7.000.000 € - 13.600.000 €
Incremento della densità dei servizi al ciclista (Azione 1.1.3)	122.000 €
Totale Azioni 1.1.1, 1.1.2 e 1.1.3 sulla dorsale	18.465.000 € - 26.684.000 €

Adeguamento delle infrastrutture esistenti (Azione 1.1.4)

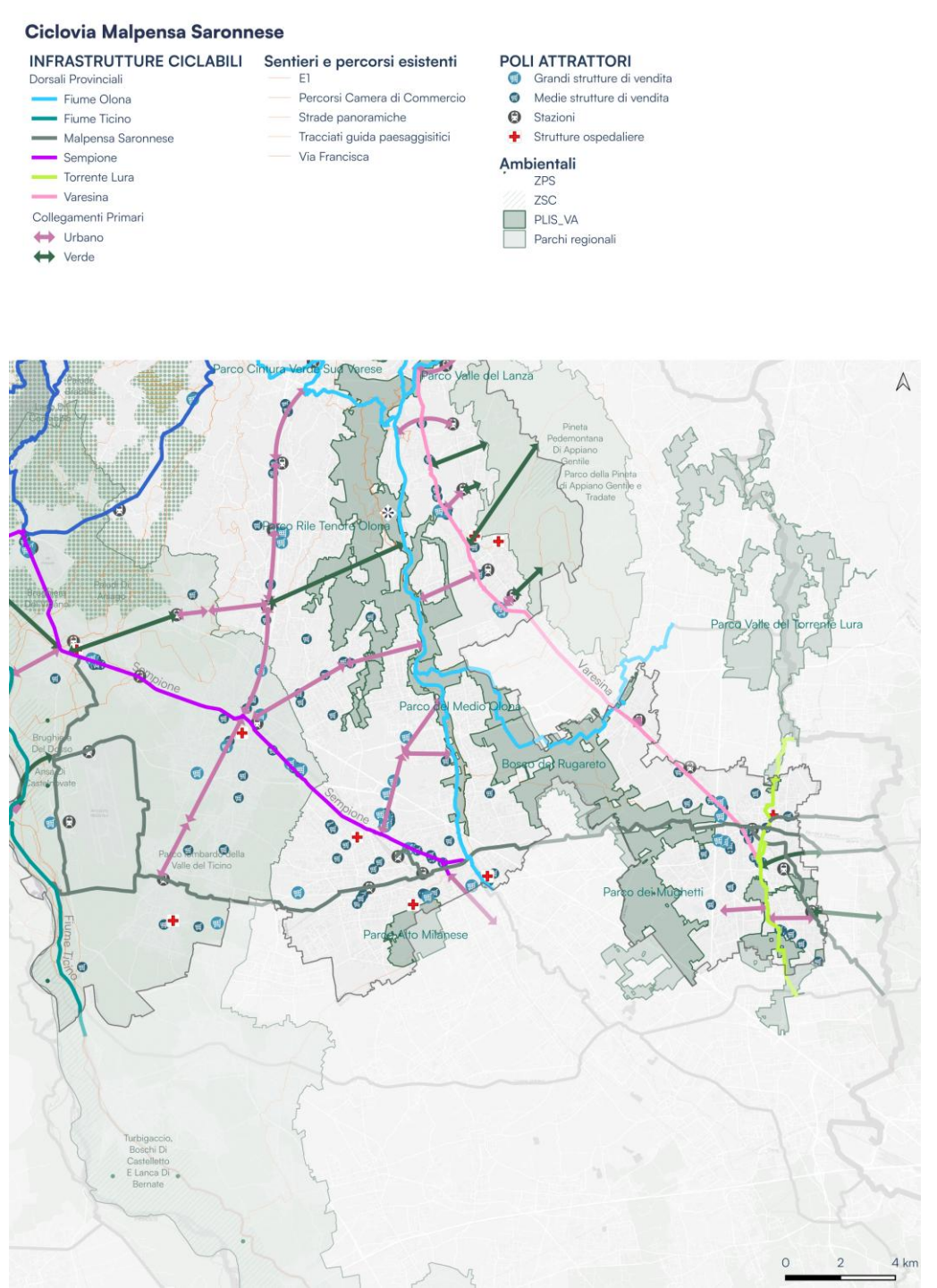
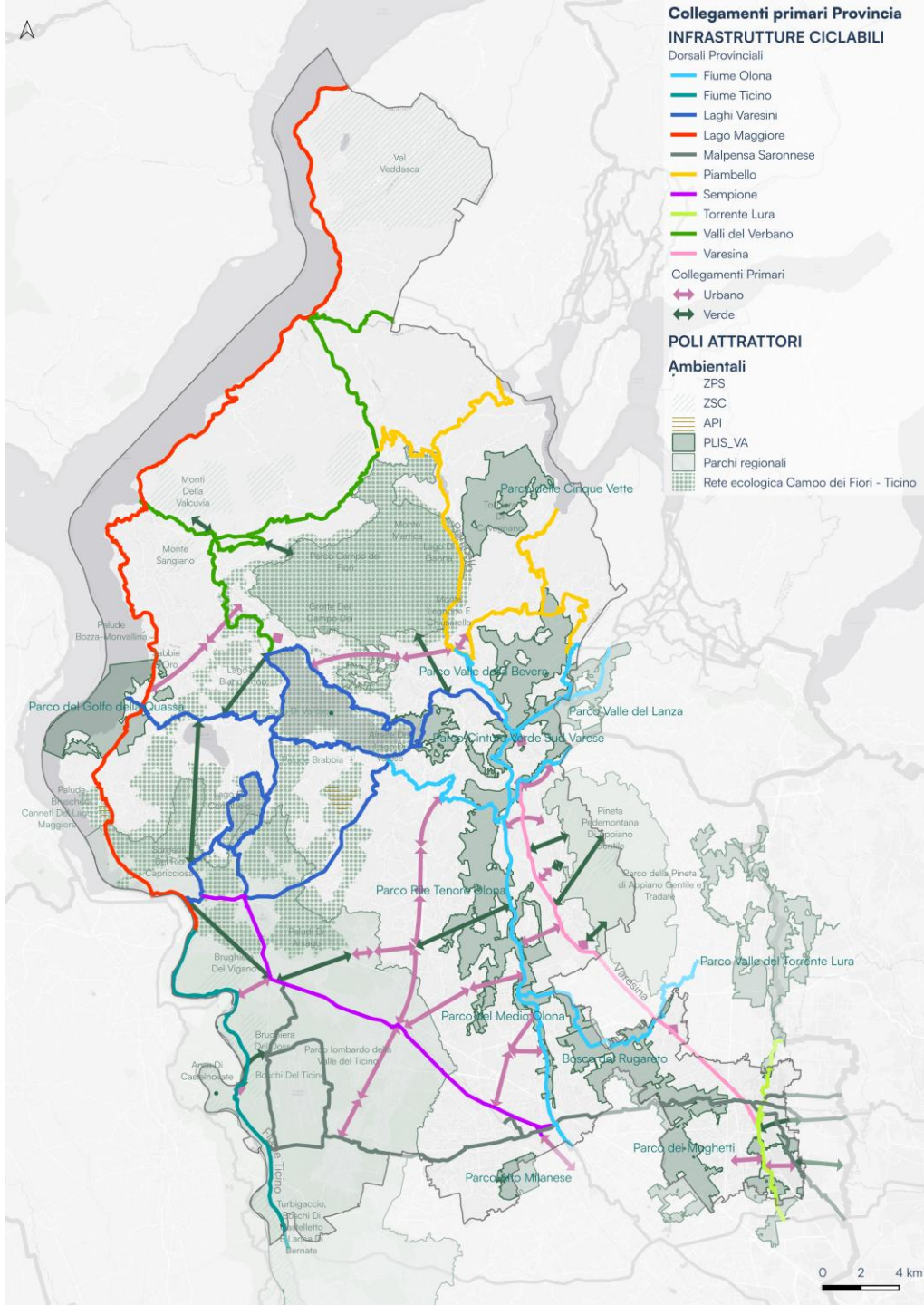
I tratti esistenti (53% del tracciato) presentano caratteristiche tecniche complessivamente coerenti con le LGP, con criticità puntuali distribuite sui quattro fronti.

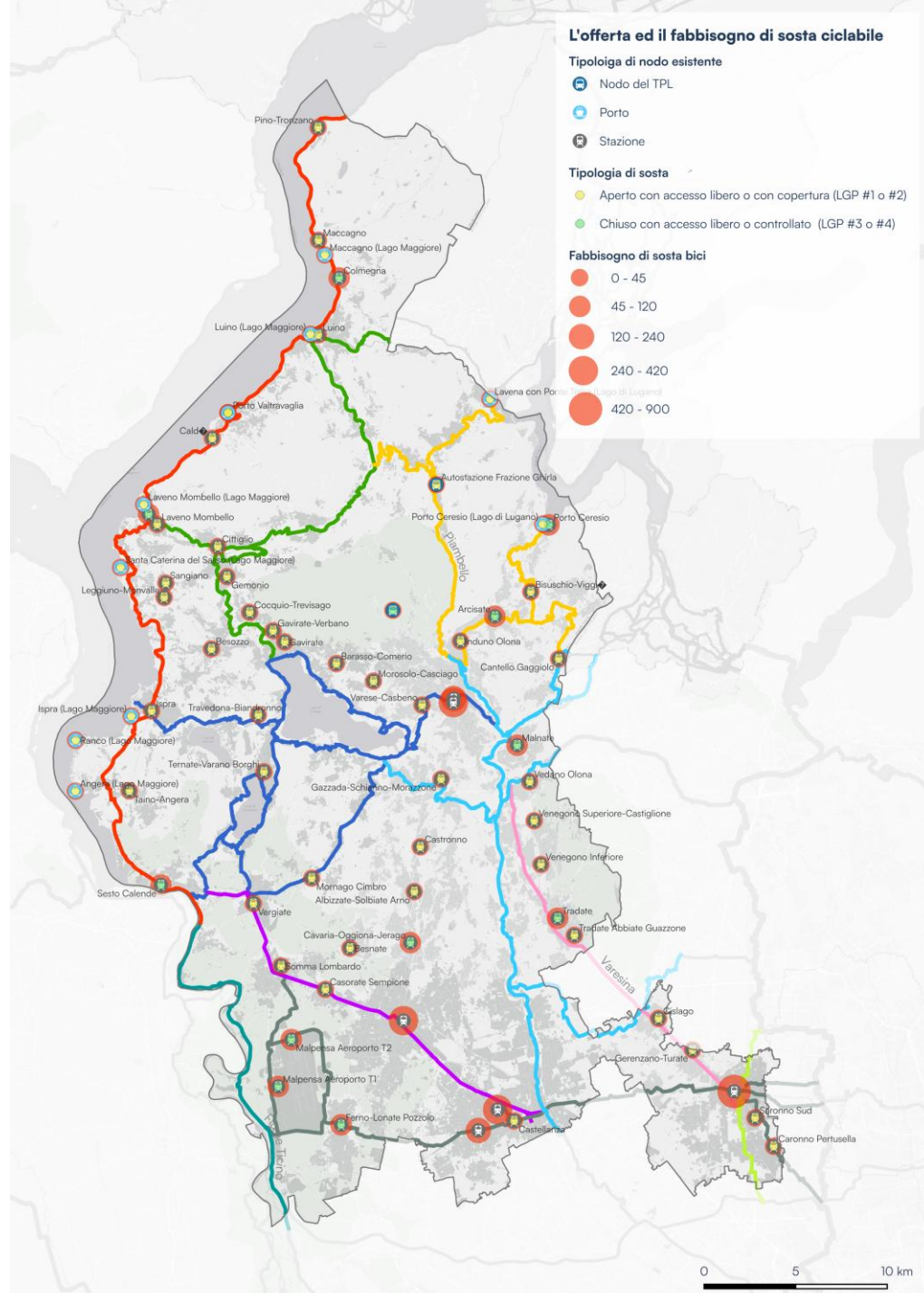
Sotto il profilo della tipologia infrastrutturale, il 20% di tratti in promiscuo veicolare — in particolare a sud nel Comune di Olgiate Olona — richiede l'integrazione di moderazione del traffico (zone 30, dispositivi di rallentamento) e di segnaletica orizzontale dedicata, per ridurre i conflitti tra utenti rilevati nel Quadro Conoscitivo.

La sezione è il parametro meno problematico (78% tra 2 e 2,5 m, 22% oltre 2,5 m, in linea con le LGP) e non richiede interventi sistematici. Il fondo naturale (16% della rete, concentrato lungo il fiume nei territori di Gornate Olona, Castiglione Olona e Vedano Olona) introduce disomogeneità in termini di comfort e manutenzione e

richiede un programma di manutenzione straordinaria con stabilizzazione dei tratti ammalorati e soluzioni materiche coerenti con il contesto paesaggistico del lungo-fiume.

Sull'illuminazione, il dato del 20% di tratti illuminati e del 79% privi è coerente con la vocazione naturalistica dell'asse fluviale, ma nei segmenti a maggior valenza sistemica — in particolare nei collegamenti intercomunali Castellanza-Olgiate Olona e Malnate-Varese — è opportuno prevedere un potenziamento dell'impiantistica dedicata con soluzioni a basso impatto ambientale (LED a temperatura calda, dimmerazione notturna, sensori di prossimità).



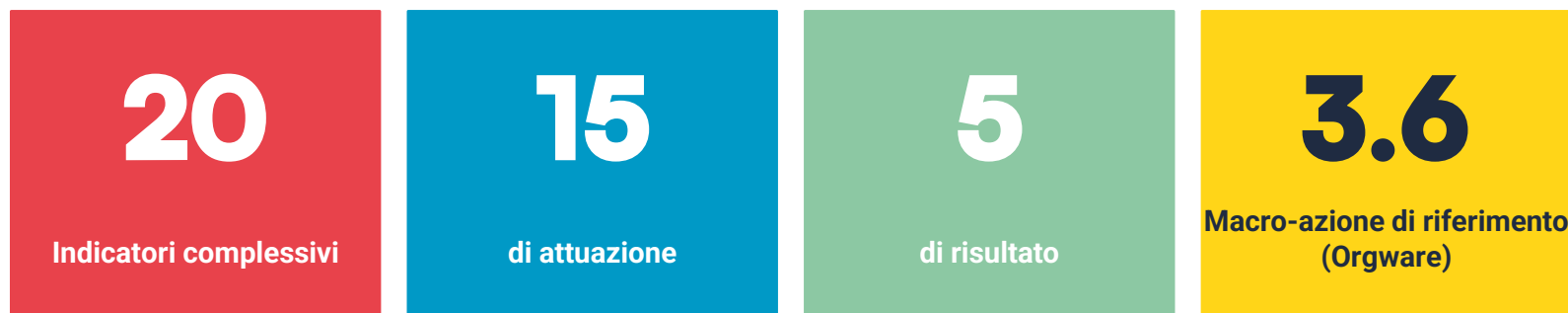


1. Ricognizione dotazione attuale stazioni (RFI, FN)
2. Definizione fabbisogno (metodologia coerente con RFI)
3. Definizione intervento necessario
4. Definizione tipologia (rif. A2 LGP)
5. Stima costo parametrico

Ente Gestore	Comune	Stazione	Presenza sosta bici attuale	Tipologia sosta bici attuale	Infrastruttura sosta ciclabile attuale				Interventi per adeguamento infrastrutturazione			
					Posti bici in velocitazione	Posti bici in stalli semplici	Posti bici totali		Fabbisogno posti bici totali (inclusi quelli ad oggi esistenti)	Posti bici aggiuntivi	Tipologia infrastruttura consigliata per posti bici aggiuntivi	Stima costo adeguamento
FS	Venegono Inferiore	Venegono Inferiore	No	Assente	0	0	0		44	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Venegono Superiore	Venegono Superiore-Castiglione	No	Assente	0	0	0		38	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Albizzate	Albizzate-Solbiate Arno	No	Assente	0	0	0		45	45	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	18.000€ - 36.000€
FS	Arcisate	Arcisate	Si	Archeri	0	10	10		90	70	Chiuso con accesso libero o controllato (LGP #3 o #4)	150.000€ - 200.000€
FS	Beseniate	Beseniate	No	Assente	0	0	0		8	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Besozzo	Besozzo	No	Assente	0	0	0		17	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Blusio	Blusio-Viggiù	No	Assente	0	0	0		38	0	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	-
FS	Busto Arsizio	Busto Arsizio	No	Assente	0	0	0		373	330	-	400.000€ - 600.000€
FS	Cantello	Cantello Gaggiolo	Si	Con copertura	0	15	15		24	25	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	10.000€ - 20.000€
FS	Casorate Sempione	Casorate Sempione	Si	Con copertura	0	36	36		25	25	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	10.000€ - 20.000€
FS	Castelveccana	Calde	No	Assente	0	0	0		6	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Castrozzo	Castrozzo	No	Assente	0	0	0		37	40	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	16.000€ - 32.000€
FS	Cavaria Con Premezzo	Cavaria-Oggiona-Jerago	No	Assente	0	0	0		52	60	Chiuso con accesso libero o controllato (LGP #3 o #4)	90.000€ - 150.000€
FS	Ferno	Ferno-Lonate Pozzolo	No	Assente	0	0	0		69	60	Chiuso con accesso libero o controllato (LGP #3 o #4)	90.000€ - 150.000€
FS	Gallarate	Gallarate	Si	Archeri	0	10	10		541	300	-	400.000€ - 600.000€
FS	Gazzada Schiario	Gazzada-Schiario-Morazzone	No	Assente	0	0	0		44	45	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	18.000€ - 36.000€
FS	Induno Olona	Induno Olona	No	Assente	0	0	0		82	45	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	18.000€ - 36.000€
FS	Ispra	Ispra	No	Assente	0	0	0		32	35	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	14.000€ - 28.000€
FS	Laveno-Mombello	Laveno Mombello	No	Assente	0	0	0		15	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Leggiano	Leggiano-Monvalle	No	Assente	0	0	0		16	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Luino	Luino	No	Assente	0	0	0		24	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€
FS	Luino	Colmegna	No	Assente	0	0	0		112	120	Chiuso con accesso libero o controllato (LGP #3 o #4)	200.000€ - 300.000€
FS	Maccagno Con Pino E Veduggio	Maccagno	Si	Con copertura	0	80	80		4	20	Aperto con accesso libero o con copertura (LGP #1 o #2)	8.000€ - 16.000€

D4 • Piano di Monitoraggio

Verifica nel tempo dell'attuazione del PSMC e dei suoi effetti sul territorio



Framework: Input—Output—Outcome—Impact

INPUT

Risorse investite (capitale, ore, attrezzature)

OUTPUT

Risultato tangibile prodotto: km di dorsale realizzati, velostazioni installate (=Indicatori di attuazione)

OUTCOME

Effetto a breve-medio termine: numero di ciclisti, quota modale (=Indicatori di risultato)

IMPACT

Effetti a lungo termine: riduzione CO2, miglioramento salute pubblica, sviluppo economico

Allineamento con PRMC Lombardia

Stessa architettura logica del Capitolo 7 dell'Allegato A del PRMC

Cadenza

Attuazione e Report biennale (Az. 3.6.3)

I documenti del PSMC

Quattro Documenti di Piano e quattro Allegati tecnici

DOCUMENTI DI PIANO

D1

Sintesi e Struttura del Piano

D2

Quadro Conoscitivo

D3

Piano delle Azioni

D4

Piano di Monitoraggio

ALLEGATI TECNICI

A1

Sistema delle Dorsali Ciclopedonali (schede)

A2

Linee Guida Progettuali (LGP)

A3

Azioni non infrastrutturali e Buone Pratiche

A4

Database GIS e cartografia tematica

Le priorità di azione: da dove partire per attuare il PSMC

1. Completamento punti specifici dorsali ciclopedonali (S1, MA 1.1)

Anello e hub di
Malpensa



Completamento
Olona



Completamento Ticino
(Somma Lombardo)



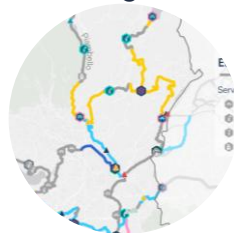
Laghi Varesini
(Varese-Olona)



Lago Maggiore
(Angera — Cerro di Laveno)



Piambello
(Varese-Induno
O./Valganna)



Sempione
(Gallarate-Busto-
Castellanza)



Completamento
Lura (Saronno)



Valli Verbano
(Besozzo-Cittiglio)



Completamento
Varesina



Le priorità di azione: da dove partire per attuare il PSMC

1. Completamento punti specifici dorsali ciclopedonali (S1, MA 1.1)

Anello e hub di
Malpensa



Completamento
Olona



Completamento Ticino
(Somma Lombardo)



Laghi Varesini
(Varese-Olona)



Lago Maggiore
(Angera — Cerro di
Laveno)



Piambello
(Varese-Induno
O./Valganna)



Sempione
(Gallarate-Busto-
Castellanza)



Completamento
Lura (Saronno)



Valli Verbano
(Besozzo-Cittiglio)



Completamento
Varesina



2. Interventi per sosta ciclabile presso alcune stazioni ferroviarie strategiche (S1, MA 1.3)

3. Comunicazione ai cittadini, alle istituzioni locali e agli enti privati (S2, MA 2.1)

4. Attivare una struttura di coordinamento delle iniziative a livello provinciale (S3, MA 3.1)

5. Aggiornare e mantenere la base dati cartografica (S3, MA 3.5)



Grazie



DECISIO