



## **“TRACCIA AZZURRA” – collegamento ciclabile tra l’Abbiatense e Vigevano**

### **Relazione illustrativa**

#### **A. Introduzione**

Il progetto prevede di collegare attraverso una dorsale ciclabile in sede propria le stazioni di Vigevano e Abbiategrasso che rappresentano centri urbani di riferimento per l’intero contesto della Lomellina e dell’Abbiatense. Tale dorsale si collega al percorso di interesse regionale del Ticino e in parte segue il tracciato della “via delle risaie” anch’esso di interesse regionale. Su questa dorsale si innestano tre percorsi di interesse locale e naturalistico che attraversano i comuni di Ozzero, Morimondo e Vigevano (per quest’ultimo tratto non è richiesto il finanziamento in questo bando). Il progetto è interamente nel parco del Ticino e interessa la Zona di Protezione Speciale “Boschi del Ticino”.

Nell’area in questione sono presenti annose problematiche che penalizzano la mobilità tra Vigevano e Abbiategrasso a partire dal fatto che il Fiume Ticino rappresenta una rilevante barriera al sistema viabilistico di collegamento tra Vigevano ( e la Lomellina) e l’area Milanese data dalla grande congestione di traffico presente sul ponte di collegamento e sui tratti della SS 494 in territorio di Abbiategrasso-Ozzero che conducono all’attuale ponte. Va sottolineato che la Vigevanese rappresenta l’unico attraversamento del Ticino tra quello della exSS11 a Magenta a nord e quello dell’autostrada A7 a Bereguardo a sud. Per far fronte a tali problematiche sono stati messi a punto progetti che, in buona parte, sono giunti o sono prossimi alla fase realizzativa, quali:

- la realizzazione in corso del nuovo ponte sul fiume Ticino (termine previsto dei lavori autunno 2016): L’intervento, contenuto nell’Accordo di Programma Quadro “Malpensa” (progetto “Magenta - Tangenziale Ovest di Milano”), si inserisce nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della SP ex SS 494 “Vigevanese” e prevede anche due corsie ciclabili lungo le corsie nord e sud separate e protette dal flusso veicolare. Come è noto l’attraversamento del ponte sul Ticino è uno dei punti più critici e di forte controindicazione per la mobilità ciclabile per diverse ragioni:

- Carreggiata a doppio senso di marcia priva di spazi laterali fruibili
- elevato flusso di traffico anche di mezzi pesanti
- altezza del parapetto lungo la ferrovia non adeguato alla normativa vigente
- l’adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso/Ozzero fino al nuovo ponte sul Ticino – (1° Stralcio Funzionale della SS.494) intervento giunto alla progettazione definitiva, alla copertura finanziaria e cantierabile nel 2016,

il progetto di raddoppio ferroviario della linea Milano – Mortara che attraversa il Ticino sull’attuale ponte a carattere promiscuo (il progetto è stato approvato in linea tecnica preliminare da parte del CIPE già nel 2006 ma l’opera non è tuttora coperta da finanziamenti).



## PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO

*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



Il progetto si integra nelle strategie regionali affermate nel PTR e si collocano nelle principali linee di azione per la mobilità di Regione Lombardia quali:

- rafforzare l’integrazione della regione nella rete europea per aumentarne la competitività;
- governare gli spostamenti, programmare l’offerta e agire sulla domanda;
- realizzare un servizio pubblico d’eccellenza e sviluppare forme di mobilità sostenibile;
- riorganizzare il sistema delle merci per uno sviluppo più sostenibile del settore.

In questo quadro favorire la mobilità ciclabile ed in particolare permettere il collegamento tra l’est e l’ovest Ticino con itinerari agevoli e sicuri e favorire l’interscambio tra la bicicletta e il TPL (in particolare il treno) assolvono una funzione non trascurabile nel raggiungimento degli obiettivi proposti dalla Direttiva 2008/50/CE e dal il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell’Aria (PRIA), approvato con DGRL n. X/593 del 6 settembre 2013. Si tratta di interventi che possono facilitare l’uso della bicicletta da parte di già ne fa uso (in particolare nei centri urbani e per brevi spostamenti abituali) ma anche invogliare altri cittadini ad adottare questa modalità di spostamento contribuendo così alla riduzione dell’uso dell’automobile nel contesto urbano e periurbano. Ma una maggiore sicurezza e una migliore fluidità del traffico dei ciclisti permette di raggiungere un secondo importante obiettivo anch’esso di notevole portata ambientale: incentivare indirettamente l’uso del treno permettendo un più agevole, meno costoso, più salutare e meno stressante (si pensi alle difficoltà di parcheggio delle auto nei pressi delle stazioni) raggiungimento delle stazioni ferroviarie per raggiungere quotidianamente i luoghi di studio o di lavoro. In questa prospettiva la proposta oltre a riguardare l’asse Abbiategrasso/Ozzero – Vigevano lungo la SS494, punta molto sugli assi ciclabili di penetrazione nei centri abitati per consentire il raggiungimento delle stazioni di Abbiategrasso e Vigevano. Nel caso di Abbiategrasso la proposta riguarda altresì la realizzazione di una velostazione adiacente alla stazione ferroviaria che incentiverà ulteriormente – garantendo la sicurezza dai furti delle biciclette parcheggiate nella velostazione – l’interesse a raggiungere la stazione con questo mezzo.

Obiettivi:

- realizzare l’itinerario ciclabile che colleghi Abbiategrasso/Ozzero a Vigevano lungo l’asse della S.S. 494 e attraverso il nuovo ponte in fase di realizzazione e che, saldandosi sul Naviglio di Bereguardo con il percorso ciclabile sul Naviglio Grande completi la connessione ciclabile di media percorrenza prevista dal PRMC sulla ‘via delle risaie’ tra Milano, Vigevano e la Lomellina,
- adeguare e completare, in connessione con l’itinerario principale lungo la S.S. 494 i percorsi ciclabili di penetrazione nei due principali centri urbani in modo da favorire l’uso della bicicletta in ambito urbano e periurbano e il raggiungimento delle stazioni
- prevedere la realizzazione di percorsi di connessione, in contesti non urbanizzati e d’interesse paesaggistico, tra gli itinerari lungo i navigli milanesi (Naviglio Grande e naviglio di Bereguardo) e il nuovo ponte sul Ticino, utilizzando la viabilità minore in modo da permettere il raggiungimento e l’attraversamento del fiume senza dover percorrere il tratto urbano della SS 494 nel territorio di Abbiategrasso, né dover attraversare il centro; analogamente permettere ai ciclisti e ciclo-escursionisti che provengano dalla provincia di Pavia e dalla Lomellina (Gambolò, Mortara) di raggiungere il nuovo ponte e quindi i territori d’interesse agro-ambientale e culturale dell’abbiategrasso percorrendo un itinerario che evita il centro urbano di Vigevano e si attesta in prossimità del fiume Ticino (strada dei Rebutti),



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



- valorizzare, con una variante di percorso ciclabile collocata in sede su strade vicinali e comunali, il contesto naturalistico, paesaggistico e culturale del territorio di Morimondo, Ozzero, Besate e Motta Visconti e la connessione con i circuiti ciclabili del parco del Ticino e la loro connessione con il sistema di Navigli (Naviglio di Bereguardo e Naviglio grande).

## **B. Descrizione dei soggetti coinvolti**

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino viene istituito dalla Regione Lombardia il 2 Gennaio 1974 con legge regionale a seguito di una raccolta firme di iniziativa popolare e di gruppi di ambientalisti, intellettuali al fine di tutelare il suo territorio dallo sviluppo urbanistico. Il Parco Regionale ha una superficie complessiva pari a 91.140 ha comprendente il territorio di 47 comuni e tre Provincie: Varese (13 comuni), Milano (17) e Pavia (17).

Il 22 Marzo 1988 con L. R. nr. 33 viene approvato il primo Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) con l’obiettivo di tutelare il territorio del Parco con una procedura di azionamento per fasce di tutela. Dal punto di vista socioeconomico i 91.140 ettari del Parco Lombardo della Valle del Ticino sono così suddivisi: a) 22.000 destinati ad area naturale (ultimi lembi della foresta planiziale che duemila anni fa ricopriva quasi per intero la Pianura Padana); 47.200 orientati ad attività agricole; 21.740 urbanizzati per i quali il Parco esprime la compatibilità degli strumenti urbanistici. Nel 2001 venne approvata la prima Variante Generale al Piano Territoriale di Coordinamento. Con il nuovo strumento si è passati da una norma prettamente di “vincolo” a norma di “indirizzo e di progetto”. L’attuale strumento, pur rispettando la struttura del precedente, è articolato secondo l’orientamento normativo della Legge Quadro sulle aree protette nazionale, distinguendo quindi il territorio in Parco Naturale e in Parco Regionale. L’aspetto innovativo del nuovo P.T.C. è legato alla tutela del paesaggio che, prima solo indirettamente prevista, ne diventa la componente fondamentale. In base a quanto sancito dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE e dalla Direttiva Uccelli 79/409/CEE dell’Unione europea il Parco ha individuato la rete europea delle zone speciali di conservazione denominata Natura 2000, con l’obiettivo di mantenere o ripristinare uno stato di conservazione soddisfacente degli habitat naturali, identificando i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Dal 2002 il Parco è stato riconosciuto dall’UNESCO come Riserva della Biosfera (Diploma MAB – UNESCO).

Con L.R. 4 agosto 2011, n. 12 la Regione Lombardia ha provveduto alla nuova organizzazione degli enti gestori delle aree regionali protette, trasformandoli in enti di diritto pubblico.

Il vigente Statuto del Parco è stato approvato con D.G.R. 08/11/2013 N. X/906 e pubblicato sul BURL N. 46 Serie Avvisi e concorsi 13/11/2013).

Gli organi istituzionali dell’Ente sono: il Presidente, il Consiglio di Gestione, la Comunità del Parco, il Revisore dei Conti. Gli uffici centrali del Parco del Ticino si trovano a Magenta, in via Isonzo fraz. Pontevecchio, che coincide con la sede legale dell’ente presso la quale si svolgono tutte le attività istituzionali.



### **C. Descrizione del contesto territoriale e criticità presenti**

Se il progetto presentato interessa più territori comunali, illustrare le motivazioni e gli obiettivi che si intende raggiungere nei differenti ambiti territoriali e le relative criticità alle quali si intende porre rimedio.

Indicare n° dei Comuni.

Porre in evidenza se il progetto interessa anche territori non compresi nella zonizzazione del POR (Allegato 1), per i quali NON sono previsti contributi finanziari con la presente iniziativa.

L'ambito si caratterizza per un'antropizzazione contenuta, ad eccezione della zona nord-est lungo la ex SS 494, e la natura e l'acqua connotano il contesto non solo per la presenza della fascia fluviale del Ticino, ma anche per i canali ed i navigli con il loro valore paesaggistico, la rete irrigua ed i manufatti idraulici, il suo uso in agricoltura, le marcite, i fontanili. Le due realtà urbane Vigevano e Abbiategrasso sono collegate oltre che dalla linea ferroviaria, in cui è previsto il raddoppio della tratta dalla SS494, strada congestionata dal traffico e a rischio di conurbazione.

L'area del percorso ciclabile proposto è ricompresa in tre differenti sistemi territoriali, secondo quanto indicato nella Tav. 4 del Documento di Piano del PTR.

- Sistema territoriale metropolitano (settore occidentale)
- Sistema territoriale dei grandi fiumi
- Sistema territoriale della pianura irrigua

#### **Il territorio si caratterizza per aspetti di tipo:**

- naturalistico, per la presenza del Parco del Ticino e dei siti di importanza per gli habitat naturali individuati da Rete Natura 2000;
- agricolo, per il permanere di una significativa prevalenza dell'agricoltura irrigua rispetto al contesto urbanizzato;
- storico-architettonico, per la diffusa presenza di edifici che hanno avuto rilievo per l'evoluzione storico-culturale della città, ubicati sia internamente che esternamente al nucleo di antica formazione;
- idraulico e ingegneristico, per la presenza dei Navigli e del connesso sistema irriguo minore.

#### **Aree Protette**

Nel territorio vi è l'area Naturale del Parco del Ticino e sono presenti siti ZPS (IT2080301 "Boschi del Ticino") e SIC (IT2080002 "Basso corso e sponde del Ticino")

#### **Il sistema idrico superficiale**

Nel territorio è costituito da una complessa rete idrografica in cui sono riconoscibili tre sistemi:

1. Il sistema costituito dal Fiume Ticino
  2. Il sistema costituito dai Navigli (Naviglio Grande e Naviglio di Bereguardo), gestiti dal Consorzio Villoresi e dagli altri canali che distribuiscono le acque alla rete irrigua
  3. Il sistema costituito da canalizzazioni artificiali di minore entità dei precedenti
- Comuni interessati dal percorso: Abbiategrasso, Morimondo, Ozzero, Vigevano



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*"Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente,  
qualità della vita"*



**Criticità e opportunità dell'ambito:**

- Il Fiume Ticino rappresenta una rilevante barriera al sistema viabilistico di collegamento tra la lomellina e il Milanese data dalla grande congestione di traffico presente sull'attuale ponte di collegamento.
- nell'agosto 2015 sono ripresi i lavori per la costruzione di un nuovo ponte sul fiume Ticino. L'intervento, contenuto nell'Accordo di Programma Quadro "Malpensa" (progetto "Magenta - Tangenziale Ovest di Milano"), si inserisce nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della SP ex SS 494 "Vigevanese" ed è correlato al progetto di raddoppio ferroviario della linea Milano - Mortara. Il nuovo ponte sarà dotato di piste ciclabili sui due sensi di marcia. La conclusione dell'opera è prevista nell'autunno 2016.
- Gli elevati flussi di traffico su alcune arterie stradali di attraversamento a lunga percorrenza in particolar modo sulla SS494 Vigevanese, con ricorrenti situazioni di congestione viaria e conseguente aggravamento inquinamento atmosferico e acustico.
- La mobilità ciclabile, oltre a non essere favorita dalla presenza di sedi dedicate e sicure, non può contare su itinerari continui e interlacciati e in grado di assicurare il collegamento con i servizi ferroviari e con le stazioni e fermate del trasporto pubblico rischia di diventare sempre più residuale se non sviluppata e non integrata con le altre modalità di spostamento. La mobilità ciclabile non favorita da sedi dedicate e sicure, e generalmente ancora non connessa a formare un sistema continuo di collegamento dei servizi e delle stazioni e fermate del trasporto pubblico. Rischia di diventare sempre più residuale se non sviluppata e non integrata con le altre modalità di spostamento. γ Il collegamento con gli altri centri locali dell'area è penalizzato dall'impostazione radiale del trasporto pubblico provinciale. γ Il sistema della mobilità rischia di andare a congestionarsi ulteriormente se non sarà sfruttata l'intermodalità del traffico gomma-ferro

L'obiettivo fondamentale dei tracciati in progetto è la connessione attraverso la mobilità lenta tra i due centri urbani (Abbiategrasso, Vigevano) e le connessioni con l'ambiente rurale il cui scopo non è strettamente funzionale al collegamento quotidiano ma alla fruizione di aree naturalistiche e paesaggistiche rilevanti (Morimondo, Ozzero).

I tracciati sono tutti compresi nella zonizzazione del POR, non è richiesto il contributo finanziario con la presente iniziativa, per il tratto est di Vigevano, Lungoticino (individuato sulle tavole come la lettera H).

**D. Definizione degli obiettivi e risultati attesi**

**Obiettivi:**

- Valorizzazione delle nuove opportunità di connessione ciclabile con l'est Ticino e il milanese connessi alla realizzazione in corso del nuovo ponte sul fiume Ticino (termine previsto dei lavori autunno 2016): L'intervento, contenuto nell'Accordo di Programma Quadro "Malpensa"



## PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO

*"Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente,  
qualità della vita"*



(progetto "Magenta - Tangenziale Ovest di Milano"), si inserisce nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della SP ex SS 494 "Vigevanese" e prevede anche due corsie ciclabili lungo le corsie nord e sud in sede propria (separate e protette dal flusso veicolare). Come è noto l'attraversamento del ponte sul Ticino è tuttora uno dei punti più critici e di forte controindicazione per la mobilità ciclabile in quanto la carreggiata è a doppio senso di marcia priva di spazi laterali fruibili, si registra un elevato flusso di traffico anche di mezzi pesanti, l'altezza del parapetto lungo la ferrovia non adeguato alla normativa vigente;

- Adeguamento in sede del tratto Abbiategrasso/Ozzero fino al nuovo ponte sul Ticino – (1° Stralcio Funzionale della SS.494) intervento giunto alla progettazione definitiva, alla copertura finanziaria e cantierabile nel 2016; Va sottolineato il fatto che il tracciato ciclabile previsto lungo la carreggiata nord e la carreggiata sud della SS494 viene progettato da 'traccia azzurra' in aderenza con il tracciato così come progettato da ANAS con l'impegno da parte del Parco del Ticino di adeguare il tracciato, in sede di progettazione definitiva-esecutiva del percorso ciclabile, qualora il progetto di adeguamento della 494 subisse ulteriori modifiche da parte di ANAS.
- Realizzazione di percorsi di connessione, in contesti non urbanizzati e d'interesse naturalistico e paesaggistico, tra gli itinerari ciclabili del milanese e dell'abbiategrasso con il vigevanese e la Lomellina (Sforzesca, Gambolò, Mortara percorso 'arcoazzurro') e valorizzare la possibilità offerta ai ciclamatori di Vigevano di raggiungere il percorso escursionistico previsto da Traccia azzurra che si snoda dopo il ponte su strade vicinali e comunali nel contesto naturalistico, paesaggistico e culturale del territorio di Morimondo, Ozzero, Besate e Motta Visconti dove sono presenti interessanti circuiti ciclabili del parco del Ticino e dove ci si può riconnettere con il sistema di Navigli (Naviglio di Bereguardo e Naviglio grande).
- Valorizzare, con una variante di percorso ciclabile collocata in sede su strade vicinali e comunali, il contesto naturalistico, paesaggistico e culturale del territorio di Morimondo, Ozzero, Besate e Motta Visconti e la connessione con i circuiti ciclabili del parco del Ticino e la loro connessione con il sistema di Navigli (Naviglio di Bereguardo e Naviglio grande).
- Realizzazione di una velo stazione ad Abbiategrasso con circa 160 posti bici.

### **Effetti attesi**

Il progetto influirà sulle politiche di mobilità sostenibile dei comuni al fine di favorire l'interscambio tra la bicicletta e il TPL (in particolare il treno) obiettivo che assolve una funzione non trascurabile nel raggiungimento degli obiettivi proposti dalla Direttiva 2008/50/CE e dal il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA), approvato con DGRL n. X/593 del 6 settembre 2013. Si tratta di interventi che possono facilitare l'uso della bicicletta da parte di chi già ne fa uso (in particolare nei centri urbani e per brevi spostamenti abituali) ma anche invogliare altri cittadini ad adottare questa modalità di spostamento contribuendo così alla riduzione dell'uso dell'automobile nel contesto urbano e periurbano. Ma una maggiore sicurezza e una migliore fluidità del traffico dei ciclisti permetterà di raggiungere un secondo importante obiettivo anch'esso di notevole portata ambientale: incentivare indirettamente l'uso del treno permettendo un più agevole, meno costoso, più salutare e meno stressante (si pensi alle difficoltà di parcheggio



## PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO

*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



delle auto nei pressi della stazione) raggiungimento delle stazioni ferroviarie per raggiungere quotidianamente i luoghi di studio o di lavoro.

In questa prospettiva la proposta oltre a riguardare l’asse Abbiategrasso/Ozzero – Vigevano lungo la SS494, punta molto sugli assi ciclabili di penetrazione nei centri abitati e nel caso di Ozzero viene potenziato e messo in sicurezza il percorsi da sud-ovest (via Gian Galeazzo Sforza), sud-est (alzaia Naviglio di Bereguardo, sottopasso via Vespucci) e soprattutto il percorso da sud (SP 183 da Ozzero, via Maggi) permettendo ed incentivando l’uso della bicicletta per raggiungere il centro di Abbiategrasso e la stazione ferroviaria.

Sistemi territoriali così diversi impongono scelte progettuali differenti per il tracciato a seconda del territorio che attraversa. Si è scelto in particolare di prevedere un percorso diretto tra le due stazioni ferroviarie presenti, quella di Abbiategrasso e Vigevano e di prevedere per la connessione con i centri minori, tracciati che, minimizzando l’impatto sul territorio, ne favoriscano la fruizione sia ai residenti sia ai turisti. Il tracciato complessivamente previsto è di Km 24 e si caratterizza per un collegamento diretto tra le due stazioni e tre tracciati di connessione di interesse naturalistico e paesaggistico.

### **E. Elementi assunti a riferimento per la progettazione**

Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale – D.G. Territorio e Urbanistica - Regolamento Regione Lombardia n. VI/47207 del 22.12.1999 .

· Norme tecniche per la costruzione delle strade, Regolamento Regione Lombardia n. 7 del 24.04.2006.

· Linee guida per l’analisi dei fattori di rischio con particolare riferimento all’utenza vulnerabile – Regione Lombardia 2012 . ambito: Programma Nazionale Sicurezza Stradale (P.N.S.S)

Per la segnaletica: progetto CY.RO.N.MED Regione Puglia (2008) e, in Lombardia, il “Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale”(Deliberazione n. VI/47207 del 22 dicembre 1999 – BURL maggio 2000), il “Piano di settore per una rete ciclabile strategica della Provincia di Milano” progetto MiBici della Provincia di Milano (2008).

Per colorazione e sicurezza:

Segnalazione degli attraversamenti ciclabili negli incroci semaforizzati – Ministero dei trasporti danese.

“The Marking of Bicycle Crossings at Signalized Intersections,” Jensen, S.U., et. al. Nordic Road and Transport Research No. 1, 1997, pg. 27.

### **F. Descrizione degli interventi previsti nel progetto**

#### **Il collegamento diretto tra le due stazioni**

Il collegamento diretto tra due stazioni ferroviarie si potrà realizzare con circa 6 Km di nuovi percorsi ciclopedonali collegandosi a quelli locali già esistenti:

Partendo dalla stazione di Abbiategrasso vi è già un percorso ciclabile che raggiunge la parte sud del territorio comunale ai confini con Ozzero, da qui si connette il nuovo percorso ciclabile bi-direzionale su un solo lato strada fino a Soria Vecchia di circa 2 Km



## PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO

*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente,  
qualità della vita”*



Si prosegue lungo la SS494, fino al nuovo ponte. Si tratta del tratto più complesso da progettare, sia perché nel primo tratto si incrocia la SS494 e sia perché si dovrà inserire un nuovo percorso monodirezionale su ambo i lati della strada fino al nuovo ponte di circa 1,8 Km.

Lungo il ponte sono previste due piste mono direzionali su ambo i lati e sulla sponda di Vigevano vi è un sottopasso che permette di raggiungere corso Milano da cui parte il nuovo tratto di pista che si sviluppa per una lunghezza di circa 1.800 metri, fino a Corso Argentina, ed è posta in sede propria separata dalla strada a percorrenza veicolare. La separazione tra la pista e la strada urbana avrà caratteristiche diverse a seconda del tratto, dovendo tenere presenti alcune necessità di spazio e di caratteristiche di protezione della strada. La pista è prevista quasi totalmente in pertinenze oggi private. Pertanto è prevista la dichiarazione di pubblica utilità. La presenza, sul tracciato della pista, di manufatti idraulici di supporto alla gestione di fondi agricoli, comporta il loro spostamento e il parziale intubamento di alcuni tratti di canali di scolo.

Da Corso Argentina si incrocia via De Amicis da cui inizia il percorso ciclabile che porta fino alla stazione di Vigevano.

### **I tracciati di connessione di interesse naturalistico e paesaggistico.**

Vi sono tre tracciati previsti il primo che si congiunge all'itinerario già esistente sul Naviglio di Bereguardo e attraversando Morimondo raggiunge il tracciato "diretto" a Soria Vecchia e l'altro connesso sempre al Naviglio di Bereguardo attraversa Ozzero fino a Soria Vecchia e un altro ramo lungo la sp 52 arriva fino ad Abbiategrasso dove si congiunge fino al percorso ciclabile che arriva alla stazione ferroviaria. Il terzo previsto interamente nel territorio di Vigevano (di cui non si chiede il contributo finanziario in questa iniziativa) parte dal Nuovo ponte seguendo il Ticino fino alla Sforzesca dove si connette con il percorso ciclabile verso il centro di Vigevano già esistente. Su entrambi gli itinerari sono previste opere di sistemazione e messa in sicurezza, sistemazioni stradali e siepi lungo i canali.

Si descrivono di seguito le opere previste per tipologia di intervento:

**PERCORSO IN SEDE PROPRIA LUNGO LA SS 494, MONO DIREZIONALE SU DUE LATI DELLA STRADA**  
Tale tipologia di percorso attraversa il comune di Abbiategrasso nella parte sud di raccordo con il nuovo ponte sul Ticino per m 1.169 e prosegue lungo la ss 494 fino alla località Soria di Ozzero per m 818,23. Qui il percorso attraversa la SS494 e proseguirà su un solo lato strada. Tra la ss49, che ha già il guardline, e la pista vi sarà una fascia a verde, è prevista la realizzazione in calcestruzzo.

**PERCORSI IN SEDE PROPRIA LUNGO LE SS 494 E SS 52 - BIDIREZIONALI SU UN SOLO LATO STRADA**  
Il tratto è compreso nei comuni di Ozzero (m 5.933) e Abbiategrasso (m 2.987).

La pista ciclabile lungo la ss 494 si collega al percorso esistente a sud di Abbiategrasso fino al passaggio a livello. La pista che percorre la sp 52 collega Ozzero ad Abbiategrasso e garantisce un collegamento diretto con il naviglio di Bereguardo. Sarà realizzato in calcestruzzo e verrà dotato di una barriera stradale di sicurezza nei tratti in curva o maggiore pericolosità e di una siepe arbustiva di separazione.

### **PERCORSO URBANO A VIGEVANO IN SEDE PROPRIA**

Il nuovo tratto di pista si sviluppa per una lunghezza di circa 1.800 metri. La separazione tra la pista e la strada urbana avrà caratteristiche diverse a seconda del tratto, dovendo considerare alcune necessità di spazio e di caratteristiche di protezione della strada. La pista è prevista quasi totalmente in pertinenze oggi private. Pertanto è prevista la dichiarazione di pubblica utilità. La



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



presenza, sul tracciato della pista, di manufatti idraulici di supporto alla gestione di fondi agricoli, comporta il loro spostamento e il parziale intubamento di alcuni tratti di canali di scolo. Nei tratti critici saranno poste barriere in legno uguali a quelle lungo il percorso ciclabile in sede propria di via Sforza in Vigevano.

#### **PERCORSI URBANI DA DELIMITARE CON SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE**

I percorsi attraversano i centri abitati di Abbiategrasso (m 1.738) e Ozzero (m 472). Saranno segnalati con fascia di colore celeste realizzata con prodotti per segnaletica stradale antisdrucchiolevoli e con segnaletica verticale.

#### **PERCORSO SU STRADE ESISTENTI ASFALTATE DA DELIMITARE CON SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE**

Tale tipologia si riferisce alle strade comunali, non nel centro abitato, che riguardano i comuni di Ozzero per m 1.543, Morimondo per m 2.402 e Vigevano per m 8.843.

Il percorso asfaltato di Ozzero, strada cascina Bugo, inizia dalla statale 526 e arriva fino al centro abitato di Ozzero. La strada immersa in campi agricoli ha una sezione di m 3 e lungo gran parte del percorso scorrono canali irrigui. Punto critico del percorso è l’attraversamento dell’incrocio con la strada statale, in cui si prevede di inserire un attraversamento con colorazione differente e di porre lungo la ss 526 la segnaletica verticale che indica l’attraversamento.

Il primo percorso asfaltato di Morimondo parte dal Naviglio di Bereguardo e incrocia la ss 526 (per tale attraversamento si adottano gli stessi accorgimenti dell’attraversamento della strada cascina Bugo di Ozzero). Il primo tratto ha una sezione di circa m 3 e dopo l’incrocio si allarga e segue il percorso esterno di Morimondo fino alla deviazione per l’Abbazia. Il secondo tratto parte dalla cascina Cerina di Sotto e arriva fino alla Cascina Cerina di Sopra.

A Vigevano il percorso coincide per la prima parte completamente con “la via delle risaie”, di collegamento esterno al centro abitato tra il nuovo ponte sul Ticino e la Sforzesca.

Lungo questi tratti non è prevista alcuna illuminazione, perché inseriti in zone naturalistiche del parco, ma si prevedono giorni in cui si limita il traffico e l’introduzione del limite di velocità a 30Km/h. La segnaletica orizzontale identifica il percorso.

I due incroci lungo la strada statale 536 - est Ticino, oltre ad una segnalazione orizzontale sarà messo in sicurezza attraverso la ‘casa avanzata di sosta’ per cicli, vale a dire uno spazio libero di attesa antistante alla linea di arresto dei veicoli. Su queste strade si prevede di limitare il traffico e la velocità automobilistica a 30 Km/h.

#### **TRATTO NEL BOSCO**

Il tratto lungo m 1379 è situato nel comune di Morimondo, attraversa il bosco delle Ginestre fino alla cascina Casorasca. Nell’ultimo tratto appena usciti dal bosco il percorso si restringe e costeggia una roggia, tale tratto deve essere messo in sicurezza. Il percorso nel bosco è già un sentiero che sarà livellato e compattato, quindi sarà posta solo la segnaletica orizzontale.

#### **PERCORSO SU STRADE ESISTENTI STERRATE DA DELIMITARE CON SEGNALETICA ORIZZONTALE E VERTICALE**

I tratti di percorso sterrato sono situati nel comune di Ozzero, tratto lungo m 891 e nel comune di Morimondo lungo m 5.756. Si prevede di intervenire per ripristinare le parti dissestate, il percorso non sarà illuminato e sarà realizzata la sola segnaletica verticale. Per dare riconoscibilità al percorso saranno messi a dimora sul lato sud, nei tratti con disponibilità di spazio, filari arborei



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



per ombreggiamento. I proprietari della cascina Bugo, realizzano a spese proprie il tracciato lungo la loro proprietà per evitare l’attuale attraversamento. Su queste strade si prevede di limitare il traffico in alcuni periodi dell’anno e la velocità automobilistica a 30 Km/h.

#### **G. Percorsi individuati dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PRMC.**

Si tratta di un itinerario ciclabile – quello di Traccia azzurra - che collegando Vigevano con Abbiategrasso/Ozzero lungo l’asse della S.S. 494 attraverso il nuovo ponte si salda sul Naviglio di Bereguardo con il percorso ciclabile sul Naviglio Grande completando la connessione ciclabile di media percorrenza prevista dal PRMC sulla ‘via delle risaie’ tra Milano, Vigevano e la Lomellina consentirà di aumentare significativamente l’afflusso di ciclo-escursionisti oltre che da Milano e dal Milanese, anche dal Vigevanese e dalla Lomellina, ciclo-amatori oggi fortemente disincentivati ad attraversare il fiume per escursioni nel tempo libero nel territorio dei Navigli.

Coerenza della proposta con i percorsi ciclabili di livello regionale previsti dal PRMC: il tracciato si dispone sul percorso n°10 – via delle risaie – che collega Milano lungo il Naviglio Grande ad Abbiategrasso – Vigevano e Mortara, incrociando altri importanti tracciati come il 16 (valle Olona) e il n°1 del Ticino.

Il tracciato proposto non coincide con “la via delle risaie”: riferimento del Documento di Piano del PRMC nel:

1. nel tratto che va dalla cascina Cerina di Sopra nel comune di Morimondo lungo via cascina Marina fino all’incrocio con la SP52, si è ritenuto di procedere con un anello più lungo di interesse naturalistico e di collegamento locale nel comune di Morimondo così come nel comune di Ozzero.
2. Si discosta nel tratto previsto sul nuovo ponte del Ticino, previsione già contenuta nel PRMC e segue la rotatoria prevista in Soria Vecchia, dall’Accordo di Programma quadro in materia di trasporti L. 347/97 -variante di Abbiategrasso e sulla ss494 e tratto Abbiategrasso Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino.
3. nel comune di Vigevano il percorso individuato collega il nuovo ponte del Ticino direttamente con via Milano, tratto che si ricongiunge con un percorso ciclabile che arriva direttamente alla stazione ferroviaria di Vigevano. L’anello lungo il Ticino allungherebbe il tragitto per chi si sposta per motivi lavorativi. E’ comunque previsto un anello lungo il Ticino, per cui non sono richiesti finanziamenti in questo bando ma è in corso uno studio di fattibilità commissionato dalla Fondazione Cariplo, in cui il tracciato che ha carattere prevalentemente turistico riprende “la via delle risaie”.

#### **H. Connessione con stazioni/fermate del servizio ferroviario**

La stazione FS di Albairate è divenuta nel 2015 nodo principale di interscambio con il servizio suburbano della linea S9 (Milano-Mortara). Abbiategrasso è un punto di snodo fra le piste ciclabili lungo i Navigli Grande e di Bereguardo e con la Stazione Ferroviaria (linea Milano-Mortara). Lo stretto collegamento tra Abbiategrasso e Albairate, e gli itinerari proposti in questo progetto che si collegano al naviglio grande-naviglio Bereguardo – egli altri itinerari che si collegano al stazione di Abbiategrasso, possano essere funzionale proprio all’interscambio treno-bici. Vigevano collegata con Abbiategrasso attraverso la linea Milano Mortara e la SS494 rappresenta l’altro nodo portante per l’interscambio treno-bicicletta.



**I. Connessione con stazioni/fermate della rete del trasporto pubblico**  
*(non oggetto d’intervento)*

**L. Incisività rispetto agli obiettivi dell’iniziativa.**

L’itinerario rappresenta nel tratto lungo la ss494 di congiungimento tra Abbiategrasso e Vigevano una buona alternativa di trasporto rispetto al mezzo privato, ciò genera effetti positivi in quanto contribuisce alla riduzione delle emissioni in atmosfera. Il Progetto rientra negli obiettivi ambientali di tutti gli strumenti di programmazione sovra locale considerati rispetto al criterio della sostenibilità della mobilità.

Il progetto vuole ampliare i bacini di attrazione di stazioni e fermate attraverso la realizzazione di reti ciclabili estese per servire sia i centri abitati di Abbiategrasso e Vigevano sia per collegare i percorsi naturalistici in una rete in grado di essere continua e offrire diverse opportunità territoriali: fruizione turistica, percorsi casa-lavoro.studio.

Non è possibile quantificare gli spostamenti modali e fare al momento previsioni. La valutazione quantitativa degli effetti sul contesto ambientale è rimandata perciò alle fasi di monitoraggio.

**M. Entità e livello di integrazione dei percorsi ciclabili messi in rete con gli interventi proposti**

Il tratto principale del progetto connette i due poli urbani , in particolare le stazioni ferroviarie, attraverso un percorso lineare che si connette a sud di Abbiategrasso al percorso ciclabile esistente che arriva fino alla Zona 30 Abbiategrasso che comprende il centro e la zona della stazione ferroviaria. Dalla zona sud percorre su sede propria su un solo lato strada la ss494 fino a Soria Vecchia, dove si incrociano gli altri itinerari in progetto, per proseguire sui due lati della strada fino alle piste ciclabili in costruzione sul nuovo ponte del Ticino. Il nuovo ponte a Vigevano prevede un sottopasso e la pista ciclabile fino all’inizio di Corso Milano, dove riprende il nostro progetto fino a viale Leonardo da Vinci dotato di un percorso ciclabile che arriva alla stazione di Vigevano.

Il progetto in larga parte segue il tracciato della “Via delle Risaie” e si connette alla via del Ticino, entrambi percorsi ciclabili di interesse regionale. Alla via del Ticino ci si connette da Ozzero, sul canale di Bereguardo. I tratti che si sovrappongono alla “via delle Risaie” sono:

- nel comune di Morimondo, strade comunali o vicinali in cui si interviene con segnaletica orizzontale e verticale secondo le indicazioni del Manuale delle piste ciclabili regionale - strade vicinali
- nel comune di Ozzero e Abbiategrasso rispettivamente lungo la ss 52 e la sp459 in cui si prevedono piste ciclabili in sede propria
- nel tratto a Vigevano in cui arriva un secondo percorso ciclabile previsto lungo il nuovo ponte sul Ticino.



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*"Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente,  
qualità della vita"*



**N. Complementarietà rispetto ad interventi realizzati con risorse del POR FESR 2007-2013 o rispetto a investimenti già realizzati**

Il collegamento ciclabile valorizza una serie di interventi realizzati con risorse POR FESR 2007-2013. In particolare.

1) ASSE 4 - Obiettivo Competitività regionale e Occupazione: "Progetto Integrato d'Area per la realizzazione di un programma di interventi infrastrutturali e di valorizzazione turistica, ambientale e culturale del sistema dei Navigli e delle vie d'acqua lombarde in vista di Expo 2015" (PIA NAVIGLI) – Capofila consorzio di bonifica Est Ticino Villorsi:

==> Beneficiario Consorzio di Bonifica Est ticino Villorosi:

V5 – Segnaletica percorsi ciclabili

V8 e V16 – Rinaturalizzazione e riqualificazione delle aree verdi pertinenti al Naviglio Grande da Abbiategrasso a Corsico.

V17 – Restauro conservativo e consolidamento delle sponde del Bereguardo funzionale alla fruizione ciclopedonale delle alzaie – da Abbiategrasso a Bereguardo

V19b – Valorizzazione delle connessioni turistiche lungo le alzaie del Naviglio di Bereguardo per il miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile

V1b – Restauro conservativo e consolidamento delle sponde del Naviglio Bereguardo funzionale alla fruizione ciclopedonale dell'alzaia e allo sviluppo della navigazione

V2a e V2b – Realizzazione di un centro per il recupero e la conservazione della fauna ittica dei Navigli nel casello della Conca del Dazio di Abbiategrasso

==> Beneficiario Navigli Lombardi scarl:

N1 – SEGNATURISTIK - Segnaletica turistica unitaria tesa a evidenziare le valenze territoriali, paesaggistiche e culturali lungo i Navigli.

N4 – Valorizzazione Approdi esistenti (manutenzioni, dotazioni servizi e interscambio modale bici-treno-battello)

==> Beneficiario Parco lombardo della Valle del Ticino:

PT1 – Restauro e risanamento conservativo Ala 1 di Villa Castiglioni sede Parco Ticino da adibire a punto ristoro nel sistema delle passeggiate e dei percorsi sul Naviglio Grande e sul Ticino

2) ASSE 4 – EXPO 2015 – linea d'intervento 4.1.1.1 Progetto Integrato d'Area "Terre slow ad un passo da Milano – Expo 2015 lungo le vie d'acqua" – Capofila Comune di Abbiategrasso

==> Beneficiario Comune di Abbiategrasso – "Storia e cultura sul Naviglio: Palazzo Stampa, le sponde, il percorso verso la Città"

==> Beneficiario Comune di Morimondo:

- "Cultura a Morimondo" - Valorizzazione del nucleo del Cenobio Monastico di Morimondo

- "Dai Navigli ai centri storici in bicicletta" - realizzazione percorso ciclabile (fraz. Fallavecchia).

**O. Presenza nel progetto di alcune tipologie di opere complementari**

Il Comune di Vigevano è dotato di un deposito biciclette presso la Stazione, mentre nel comune di Abbiategrasso si prevede con il progetto Traccia azzurra di realizzare una Velostazione controllata e protetta con 160 posti bici.



### **Velostazione di Abbiategrasso**

Struttura protetta per il parcheggio delle bici, di complessi mq 500, completa di portabiciclette e relativa catena di sicurezza. struttura protetta per il parcheggio delle bici, completa di portabiciclette e relativa catena di sicurezza). struttura protetta per il parcheggio delle bici, completa di portabiciclette e relativa catena di sicurezza).presso la stazione ferroviaria di Abbiategrasso, controllato da tecnologie wi-fi e Rfid (radio frequenza) nell’ambito del progetto denominato “BiciPark” per il parcheggio delle bici in sicurezza. La struttura prevede due cancellotti pedonali di dimensioni 120X200 automatizzati con sistema di controllo e verifica degli accessi, due telecamere di sorveglianza e un accesso carraio per manutenzione. I portabiciclette consentono il blocco del telaio della bici.

E’ previsto un sistema di controllo accessi che consente ingressi autorizzati solo per bici censite e dotate di catarifrangente Rfid, uscita successivamente al deposito bici mediante badge Rfid, ingresso per ritiro bici mediante badge Rfid.

Gli oggetti sottoposti a rilevamento sono le biciclette da adulto/ragazzo, targate con idoneo sistema di marchiatura a scopo identificativo delle stesse, per il relativo inserimento nel pubblico Registro Italiano Bici, consultabile dalle Forze dell’Ordine.

Mediante tale sistema di marchiatura ogni bicicletta targata risulterà già equipaggiata con un Tag RFID/UHF incapsulato all’interno di un catarifrangente posizionato tra le razze della ruota anteriore. Il Tag avrà una codifica personalizzata, univoca per ciascuna bicicletta, legata in relazione biunivoca con la targa del veicolo e con il codice anti-taccheggio gestito nel Registro Italiano Bici.

Ciascuna bicicletta sarà univocamente associata al proprietario che, a sua volta, sarà dotato di un badge in materiale plastico equipaggiato anch’esso con un Tag RFID/UHF.

Il collegamento persona-bicicletta sarà effettuato mediante correlazione tra codici numerici mentre la corrispondenza tra l’identità delle persone e i codici associati alle biciclette sarà effettuata nel Registro Italiano Bici.

Componenti principali costituenti il sistema di controllo automatico di verifica degli accessi:

- a) N. 2 porte di accesso alle aree riservate per il parcheggio delle biciclette;
- b) Sistema di supervisione e controllo dei passaggi attraverso le porte di accesso;
- c) Infrastruttura di lettura dei Tag contenuti nel badge personale in dotazione ai proprietari di biciclette.
- d) Un software applicativo, per la gestione completa degli abbonamenti/iscrizioni e delle relative utenze;
- e) Un software applicativo per le consuntivazioni dei transiti per periodo e di altre variabili di funzionamento del parcheggio stesso;
- f) Un sistema di controllo e monitoraggio remoto delle funzionalità del parcheggio;
- g) Strumenti per l’identificazione;
- h) Infrastruttura di protezione passiva.

Sarà predisposto un Software applicativo gestionale che dovrà governare la gestione dei contratti/abbonamenti da inserire nel sistema. Dovrà permettere di inserire/aggiornare gli utenti che usufruiscono del servizio di parcheggio controllato presso la stazione ferroviaria, garantendo il costante allineamento tra il server autorizzativo – da posizionare presso il parcheggio - ed il database delle utenze memorizzato nel Registro Italiano Bici. Tale software dovrà essere a



## PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO

*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



disposizione in modalità web, e dovrà essere concesso al Comune di Abbiategrasso in comodato d’uso gratuito a tempo indeterminato, per l’utilizzo da parte degli operatori comunali. Tale software è dotato applicativo per le consuntivazioni dei transiti per periodo e di altre variabili di funzionamento del parcheggio stesso.

Saranno installate due telecamere sugli accessi integrati del Sistema antipanico e di sicurezza. Ciascun corridoio di accesso, della larghezza di circa 1,2 m, dovrà essere composto da un portale per la lettura dei transiti “in ingresso”, una barriera facente funzione di sbarramento e un secondo portale per la lettura dei transiti “in uscita”. Il portale di ingresso/uscita dovrà essere equipaggiato con un’antenna RFID a corto raggio.

La barriera dovrà essere costituita da un’apertura con cancello metallico dotato di elettro-serratura. Dovranno essere ammesse al transito in ingresso tutte le biciclette che sono registrate presso il sistema come aventi l’autorizzazione ad entrare.

Dovranno essere ammesse al transito in uscita tutte le biciclette che sono autorizzate all’ingresso per le quali il proprietario ha segnalato l’uscita dal parcheggio e successivamente il reingresso. Dovrà essere prevista la presenza di una sirena e di un lampeggiante rosso che si attivino nel caso in cui la bicicletta non sia dotata di Tag, o non sia autorizzata ad entrare nel parcheggio oppure qualora la stessa risulti in uscita nella condizione di proprietario non ancora rientrato nel parcheggio.

Vi sarà inoltre un dispositivo antipanico e di sicurezza che permette l’apertura di un’uscita in caso di mancanza temporanea di corrente o di blocco improvviso del sistema di controllo automatico, la cui fornitura è esclusa dal presente appalto in quanto sarà messo a disposizione dall’Amministrazione Comunale, sarà gestito e integrato all’interno dei dispositivi hardware e software adibiti al controllo accessi.

### **Servizi informativi e interattivi online**

Con la realizzazione dell’itinerario ciclabile ‘Traccia azzurra’ verranno potenziate le opportunità di spostamenti con la bicicletta di diverse categorie di ciclisti e ciclo-amatori:

- i residenti nei comuni direttamente interessati dallo sviluppo dei tracciati e nei comuni contermini (raggio 1-8 km) che utilizzino la bicicletta per spostamenti quotidiani casa-studio-lavoro per un ampio periodo dell’anno,
- i ciclo-amatori (singoli, famiglie o gruppi) che nel tempo libero nelle stagioni più favorevoli e segnatamente nei week-end raggiungano dal Vigevanese e dall’abbiategrasino luoghi-itinerari di loro interesse nell’arco della giornata con la possibilità di attraversare il Ticino percorrendo itinerari circolari sfruttando l’intera rete dei percorsi esistenti lungo i Navigli e nel Parco (oltre 20 km di percorrenza AR)
- i ciclo-amatori sportivi che risiedono nelle città lombarde (Milano in particolare) che percorrono, in particolare nei week-end lunghi tragitti (oltre i 50 km) sulle principali dorsali ciclabili come i Navigli milanesi
- i ciclo-turisti che, da Oltralpe e da altre regioni italiane percorrano questi itinerari di alto interesse culturale, ambientale e eno-gastronomico nei periodi di vacanza, pernottando sul territorio per più giorni e coprendo distanze considerevoli.



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



A tutte queste categorie di frequentatori dell’itinerario ciclabile Traccia azzurra è opportuno offrire servizi di informazione e di interattività online in grado di corrispondere alle specifiche esigenze dei ciclisti e, nello stesso tempo, di valorizzare ulteriormente l’offerta del territorio.

Con una piattaforma online interfacciata con una app sarà possibile:

1. fornire informazioni sui percorsi ciclabili e sui servizi e punti d’interesse del territorio attraversato,
2. permettere ai ciclisti stessi, ma anche agli enti locali e agli operatori del territorio, di inserire segnalazioni e contenuti di vario genere. segnalare su una mappa, in modo partecipato, punti di interesse.

In particolare per quanto riguarda il punto 1 si tratta di offrire informazioni georeferenziate e aggiornate su:

- percorsi ciclabili,
- monumenti, luoghi naturalistici,
- offerta turistica/ pernottamento/ristorazione
- prodotti del territorio,
- servizi pubblici essenziali,
- servizi di mobilità/interscambio con treni e trasporto pubblico locale (orari, servizi per i ciclisti, bici in treno )
- aree di parcheggio/custodia (velostazione), servizi di noleggio e riparazione biciclette ecc
- servizi di prenotazione o di connessione a servizi di prenotazione per servizi di pernottamento/ristorazione o acquisto online di ticket (treno, TPL, spettacoli...)

Per garantire una maggiore completezza e ricchezza di informazioni dell'app, la mappa online sarà arricchita con i dati provenienti dal Parco (vie verdi - <http://natura.parcoticino.it/> ) , dalla piattaforma del progetto Arcoazzurro (<http://www.arcoazzurro.it/>) e dagli open-data della Regione Lombardia, che utilizzando la tecnologia Socrata, permettono di ottenere informazioni utili al ciclista.

I dati consultati sono condizionati da varie fattori, tra cui la posizione attuale dell’utente del servizio online; ciò garantisce una personalizzazione delle informazioni in base alle richieste del ciclista. Ogni punto può essere accompagnato da commenti e da eventuale materiale informativo; inoltre per ogni tipo di punto si consente di inserire le informazioni che lo caratterizzeranno ( ad esempio immagini, date, prezzi, ecc... ).

I dati che si possono consultare nella banca dati della Regione e di altri database sono dati relativamente stabili nel tempo come luoghi, orari, ecc..., per questo è importante strutturare l’ambiente online in modo dinamico tale da permettere all’utente stesso di inserire contenuti ed informazioni e di poter interagire direttamente attraverso la piattaforma con chi gestisce i percorsi, i servizi e l’offerta di beni e servizi (pubblici e privati) sul territorio.

La piattaforma dunque consente agli operatori del territorio ma anche alle associazioni e ai gruppi organizzati di ciclo-amatori di inserire ed aggiornare l’informazione su eventi ed iniziative e di



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



formulare proposte e commenti sui percorsi, sui servizi di mobilità e sull’offerta turistica e culturale del territorio.

Alla piattaforma si potrà accedere utilizzando oltre al web e alla app, i codici QRcode riportati sulla segnaletica informativa ‘Traccia azzurra’ del Parco.

## **P. Segnaletica**

Per l’utenza ciclistica, assumendo come riferimento una velocità standard di 30 Km/h, si propongono le seguenti misure per il segnale di direzione più ricorrente :

- piccolo cm 10,00 x 50,00

La dimensione del cartello piccolo (10,00 x 50,00 cm.), sicuramente sufficiente se adottata su viabilità riservata (ove il traffico motorizzato si presume interdetto o comunque moderato), potrà essere riportata alle misure previste dal Regolamento del C.d.S., per i segnali di indicazione, in contesti in cui è necessario ampliarne la visibilità o al fine di inserirlo in un “gruppo segnaletico unitario” (art. 128 comma 8 del Regolamento).

La riduzione dimensionale dei cartelli di direzione è attuata anche in ragione del miglior inserimento ambientale, considerato che i percorsi protetti si trovano spesso in luoghi di pregio paesaggistico e naturale.

Tali considerazioni assumono ulteriore rilevanza se si tenga conto che una efficace segnalazione degli itinerari ciclistici richiede spesso cartelli molto frequenti, quantomeno di conferma, perché il percorso si svolge su reticoli stradali minori, talvolta tortuosi, e un errore di direzione può costare al ciclista notevoli disagi (tempo, fatica, pericoli). (PRMC)

Tipo A segnaletica da codice della strada orizzontale da porre su intersezioni con la viabilità ordinaria su tratti esistenti:

Sui tratti urbani e su quelli extraurbani: le intersezioni con la viabilità ordinaria verranno segnalate orizzontalmente con un fondo azzurro (art. 135 Reg. Attuativo) e le strisce bianche discontinue (art. 146 Reg. Attuativo). Verticalmente saranno posti i cartelli che preavvisano l’attraversamento ciclabile (art. 88 Reg. Attuativo).

Sugli incroci della est Sesia- Ticino, ss526, in Morimondo e Ozero, orizzontalmente sarà messo in sicurezza attraverso la ‘casa avanzata di sosta’ per cicli e gli incroci con la viabilità ordinaria e verranno segnalati orizzontalmente con un fondo azzurro (art. 135 Reg. Attuativo) e le strisce bianche discontinue (art. 146 Reg. Attuativo). Verticalmente saranno posti i cartelli che preavvisano l’attraversamento ciclabile (art. 88 Reg. Attuativo).

Tipo B: Nuova segnaletica verticale per i ciclisti secondo il PRMC, su tratti di PCIR esistenti in viabilità riservata.

N cartelli 10

La segnaletica da porre si differenzia nei seguenti modi:

Segnaletica sugli itinerari coincidenti con “la via delle risaie”: colore rosso cupo - RAL n. 3003 -  
Cartelli di avviamento ai percorsi regionali da (Documento di piano PRMC)

Logo regionale e del parco del Ticino

con le indicazioni sullo stesso cartello:

Ciclovia delle Risaie

Traccia Azzurra

KM



## PARCO LOMBARDO DELLA VALLE DEL TICINO

*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



Pittogramma della bicicletta come elemento caratterizzante e unificante il veicolo cui sono destinati.

Freccia di direzione desunta da Tab. II 13 del Reg. del C.d.S., posta all’estremità del cartello concorde con la direzione indicata (o a sinistra se la freccia è in verticale);

Adozione del carattere (font) previsto dal Reg. di C.d.S., art 125, nella versione minuscola con iniziale maiuscola, per l’indicazione delle località o del nome del percorso. L’uso del minuscolo è proposto sia in considerazione della velocità/percezione del ciclista, sia per differenziare ulteriormente il segnale ciclistico da quelli per la generalità dei veicoli.

Saranno posti in corrispondenza del centro abitato di Soria Vecchia (indicando il percorso verso SP183 e verso ss494), in corrispondenza dell’innesto con il Nuovo ponte sul Ticino verso via Lungoticino Lido in Vigevano (indicante percorso verso ss494)

Segnali di supporto: Indicazione stazioni ferroviarie : Vigevano – Abbiategrasso lungo la ss 494, sp 183, e ss 526.

**Segnali di conferma:** Si adottano lungo le strade di interesse locale gli stessi del Parco del Ticino in legno con freccia rossa e indicazione della località e km con scritta Traccia Azzurra, con logo tracciato.

**Cartelli di preavviso di direzione** all’incrocio di Soria Vecchia in cui si innestano diversi itinerari, alle stazioni di Abbiategrasso e Vigevano, vicino al centro di Soria Vecchia all’incrocio con la sp 183, alla rotonda in Abbiategrasso che si immette in via Dante e vicino al passaggio a livello nei pressi di viale Sforza in Abbiategrasso, in corrispondenza dell’innesto con il Nuovo ponte sul Ticino (inizio di Corso Milano) in Vigevano.

### **Pannelli informativi**

Si utilizza lo stesso formato e si aggiungono le informazioni a quelli esistenti del Parco del Ticino.

Contententi le seguenti informazioni:

mappa Itinerari ciclabili regionali

Logo -10 Via delle risaie

Scritta: Percorso ciclabile regionale

Inquadramento della zona del percorso con sua individuazione

A destra APP e riferimento al sito informativo

Sintesi dei cartelli informativi e indicazioni turistiche

Livello sicurezza – difficoltà

Si mette sull’incrocio di Soria Vecchia

**Segnali di conferma:** Si adottano lungo le strade di interesse locale gli stessi del Parco del Ticino in legno con freccia rossa e indicazione della località e km con scritta Traccia Azzurra, con logo tracciato.

Tipo C: Messa in sicurezza di tratti di percorsi ciclabili esistenti.

Sui percorsi su strade esistenti sterrati ,in Morimondo e Ozzero, si impiantano siepi lungo i tratti che costeggiano i corsi d’acqua.

Tipo D: Sistemi di illuminazione su punti critici della viabilità ordinaria, su tratti esistenti.

Sui tratti esistenti asfaltati e sterrati presenti nei comuni di Ozzero e Morimondo non si prevede nessun dispositivo di illuminazione per evitare disturbi alla fauna, negli incroci sulle strade statali e provinciali esistono già impianti di illuminazione.



#### **Q. Sostenibilità ambientale dei progetti**

Il percorso per m 14.109 è prevalentemente esistente e quindi si ritiene che non ci siano effetti rispetto alla componente suolo. I nuovi tracciati, m.10.361 si attestano lungo le infrastrutture esistenti minimizzando così gli impatti ambientali. I Percorsi ciclabili in sede propria sono realizzati in calcestruzzo, quindi permeabili.

**Minimizzazione degli impatti sulla biodiversità, sulle acque, sulla connettività ecologica e sui ricettori sensibili (Siti Natura 2000, Aree protette, Elementi della Rete Ecologica Regionale)**

Il progetto ricade interamente nell’area del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Nel territorio sono presenti due siti di conservazione del patrimonio naturale di interesse comunitario della Rete Europea “Natura 2000”:

- SIC IT 2080002 “Basso corso e sponde del Ticino”
- ZPS IT 2080301 “Boschi del Ticino”

Ambedue i siti vedono come Ente Gestore il Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Il tratto di itinerario oggetto di intervento ricade in Rete di Rete Natura 2000, valutato dallo Studio di Incidenza del PRMC con effetto potenzialmente medio “La progettazione definitiva/esecutiva di un nuovo tratto di percorso (comprese le opere accessorie) dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione di Incidenza. Negli stessi ambiti, la progettazione definitiva/esecutiva, relativa alla messa in sicurezza/manutenzione, dovrà essere sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza “(PRMC).

Per quanto riguarda la Rete ecologica Primaria vi è la presenza di un tratto fondamentale della rete ecologica primaria.

Nel caso del progetto Traccia Azzura si ritiene che si possa affermare con ragionevole certezza che il progetto non avrà incidenza negativa significativa sulle aree di Natura 2000 e sulla rete ecologica regionale. Particolare attenzione invece dovrà rivolta nella fase di cantierizzazione, per cui dovranno essere osservate le seguenti regole:

Organizzazione delle fasi di cantiere in modo tale da evitare il danneggiamento del verde arboreo esistente. Protezione degli esemplari arborei di alto fusto presenti nell’area di cantiere da collisioni ed eventi accidentali, in particolare nelle zone interessate dalla movimentazione dei mezzi.

Cantierizzazione e verde di progetto. Prevedere l’installazione del verde di progetto, in tutti i casi dove questo sia possibile, prima dell’avvio della fase di cantiere, a parziale mitigazione degli impatti generati dalle emissioni del cantiere sulle aree naturali limitrofe. Gli inserimenti a verde potranno svolgere una funzione di parziale mascheratura visiva delle installazioni durante la cantierizzazione.

Cantierizzazione e accumuli. Sarà evitata la creazione di accumuli di materiali che possano diventare veicolo per l’attecchimento di specie alloctone, potenzialmente infestanti. Nel caso siano previsti accumuli per tempi prolungati se ne deve prevedere la cura anche attraverso l’inerbimento temporaneo, o il riutilizzo dello strato di scotico ricavato dagli scavi.

Essenze autoctone e monitoraggio. Gli interventi a verde previsti nei progetti saranno realizzati con essenze autoctone dotate di certificato di provenienza. Gli impianti a verde installati dovranno essere monitorati per tutta la durata del cantiere e comunque per almeno due anni



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell’ambiente,  
qualità della vita”*



dopo la fine della fase di realizzazione, al fine di verificarne l’attecchimento e prevedere le sostituzioni che si evidenzino necessarie.

**Inserimento paesaggistico**

Uso di materiali compatibili con quelli esistenti:

Le barriere di protezione sono previste in legno simili a quelle già utilizzate a Vigevano sul tratto di pista ciclabile esistente in direzione della Sforzesca.

Nelle aree extraurbane i nuovi tratti sono realizzati in calcestruzzo e dotati di barriere protettive costituite da siepi con essenze autoctone, dotate di certificato di provenienza.

La rete ecologica viene rafforzata su tutti i tratti esistenti extraurbani in connessione con il verde esistente in modo da costituire un tessuto connettivo importante per mantenere un sufficiente grado di diversificazione ecologica.

**Utilizzo di materiali eco-compatibili certificati [se presente]**

Realizzazione di segnaletica orizzontale del prodotto tenflex® civic (a base di resine sintetiche idrosolubili, opportunamente modificate bianche e celeste RAL 5015,), certificato ANAS, resistente a carburanti e Skid Resistance Tester, valore minimo 60 norma UNI EN 1436/1998 100% della segnaletica orizzontale. La segnaletica turistica verrà realizzata in legno certificato.

Le barriere saranno realizzate con palizzate in Larice, naturale certificato PEFC, ovvero proveniente da foreste gestite in maniera sostenibile simile a quelle appaltate per “progetto “Vie d’acqua-Energy for life, feeding the planet” a Milano, 100% delle barriere.

Le essenze saranno del Centro Flora Autoctona che è provvista di un’etichetta ambientale di tipo II (UNI EN ISO 14020); un’etichetta di tipo III (EPD) tutte le piante o le sementi sono certificate con il marchio FLORA AUTOCTONA® e contrassegnate con l’etichetta ambientale di tipo II. 100% delle sistemazioni a verde.



## **R. Tempi e attività per la realizzazione del progetto**

Qualora il progetto dovesse essere ammesso al contributo regionale, si procederà come segue:

### **1 – Incarico di progettazione e direzione lavori**

Si provvederà ad individuare i progettisti che dovranno garantire tutte le fasi di progettazione, direzione lavori, sicurezza e collaudo attraverso un bando pubblico di selezione predisposto ai sensi di legge che terrà particolarmente in attenzione l'aspetto qualitativo del/dei professionista;

### **2 – Valutazione e approvazione del progetto definitivo**

Il progetto definitivo verrà valutato con tutti i Comuni interessati prima di proporlo per le autorizzazioni di legge

### **3 – Acquisizioni autorizzazioni di legge**

Il progetto definito verrà presentato agli Enti competenti per il rilascio delle autorizzazioni in particolare alla Regione Lombardia a cui compete il rilascio della autorizzazione paesaggistica.

Nel contempo verrà richiesta il rilascio del parere relativo allo Studio di Valutazione di incidenza la cui competenza, essendo il Parco il proponente del progetto, è della Città Metropolitana di Milano e della Provincia di Pavia.

Sarà poi necessario acquisire le autorizzazioni dei Comuni interessati territorialmente e degli Enti o società che gestiscono le infrastrutture coinvolte.

### **4- Approvazione del progetto esecutivo**

Tenendo conto delle eventuali prescrizioni dettate in fase autorizzativa verrà predisposto e approvato il progetto esecutivo contenente tutta la documentazione necessaria, compresi i piani di sicurezza, per poter essere messo a gara.

### **5- Gara di appalto**

Una volta validato il progetto esecutivo si provvederà a predisporre e approvare il bando di gara per la realizzazione dei lavori che a secondo dell'importo a base di gara definito dal progetto esecutivo verrà pubblicato ( se di importo a base d'asta superiore a 1 milione di euro) o si valuterà se seguire la procedura che prevede la selezione ad invito (per importi a base d'asta inferiori a 1 milione di euro) selezionando almeno 10 ditte dall'elenco appositamente creato dall' Ente appaltatore.

Questa procedura si concluderà con l'individuazione della ditta/ditte selezionate alle quali che dopo l'esito positivo delle verifiche di legge verrà con apposito atto affidato l'incarico a cui seguirà la sottoscrizione del contratto.

### **6- Consegna lavori e inizio lavori, stati di avanzamento e pagamenti**

La direzione lavori incaricata provvederà a consegnare i lavori alla impresa dopo avere accertato che lo stato e le condizioni dei luoghi è rimasto invariato.

L'impresa dopo avere approntato il/i cantiere inizia i lavori sotto il controllo delle direzione lavori che darà, per le fasi previste nel contratto, le certificazioni di avanzamento lavori (SAL) sulla base dei quali, dopo le verifiche di legge, il Responsabile del Procedimento (RUP) provvederà a liquidare alla impresa (certificazioni subappaltatori, DURC, etc) a seguito di regolare fattura.



#### 7-Espropri e servitù

Contemporaneamente i Comuni interessati, come da impegno assunto negli atti di approvazione del progetto preliminare, attiveranno e concluderanno consegnando le aree alla stazione appaltante i terreni che sarà eventualmente necessario espropriare o occupare temporaneamente in modo da consentire la realizzazione dei lavori.

Alla fine dovrà essere valutata la necessità di definire delle servitù nel caso sia necessario garantire il passaggio pubblico su terreni/viabilità privata.

#### 8-Fine lavori

Alla conclusione dei lavori certificata dalla Direzione Lavori (C.R.E.) in contraddittorio con l’impresa previa acquisizione di tutti i certificati di conformità delle varie categorie di opere verrà avviata la procedura per il collaudo definitivo e la riconsegna delle aree.

#### 9-Apertura percorsi

In fase di definizione del progetto esecutivo verrà definita, anche sulla base del programma dei lavori, la possibilità di aprire tratti di pista ciclabile a condizione che siano tipologicamente autonomi e che non abbiano alcuna interferenza con il/i cantieri ancora da completare.

Questa modalità consentirebbe di potere mettere a disposizione del pubblico i percorsi ciclabili già terminati in anticipo senza attendere la fine dell’intero cantiere garantendo comunque la sicurezza e senza in alcun modo interferire con i lavori necessari al completamento dell’opera.

#### **Criticità del progetto in relazione ai tempi procedurali ed autorizzativi rapportati con le tempistiche del POR FESR 2014-2020.**

La principale criticità tecnica è quella che essendo in definizione l’appalto per l’adeguamento in sede della ex SS 494 (inizio lavori previsto per il 2016) nel caso che i lavori non si concludano prima dell’inizio dei nostri cantieri sarà necessario, per il tratto comune, modificare i tempi di realizzazione del lotto interessato o di mettere in atto un accordo con ANAS che preveda il coordinamento tra i 2 cantieri.

Invece le criticità di carattere generale si ritiene necessario che le tempistiche imposte nella gestione dei programmi tenessero maggiormente conto delle regole imposte dalle normative nazionali in quanto in alcuni casi si è obbligati a forzare certe procedure, sempre nel rispetto della legge, per stare nei tempi definiti.

Per quanto riguarda l’aspetto autorizzativo in particolare come nel nostro caso se ci troviamo in un’area sottoposta a vincolo paesaggistico e quindi al controllo della soprintendenza a i beni ambientali e culturali si può andare incontro a tempi autorizzativi molto lunghi se tra i richiedenti e il funzionario responsabile della pratica emergono interpretazioni/valutazioni molto diverse sulle modalità di intervento e quindi di scelta delle soluzioni.

Altro aspetto problematico è quello relativo alla certificazione degli avvenuti pagamenti in quanto la normativa nazionale impone che non si possa effettuare la liquidazione della fattura se prima l’impresa non produce le quietanze che certificano il pagamento dei subappaltatori autorizzati.



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*“Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente,  
qualità della vita”*



I due vincoli entrano in contrasto quando, ed è successo, per responsabilità della impresa o del subappaltatore che usano questa norma come arma di pressione la stazione appaltante rischia di non potere rispettare tale termine.

Per ultimo ma più importante la normativa nazionale permette di utilizzare i ribassi d'asta previo approfondite verifiche e vincoli ben precisi e quindi se gli stessi vengono tolti dalla disponibilità in fase di rideterminazione del quadro economico dopo la gara si rischia che il lavoro, nel caso di accertata necessità di varianti in aumento, non possa essere completato.

#### **S. Disponibilità delle aree per realizzare l'intervento**

Le aree di intervento che prevedono l'esproprio per pubblica utilità sono quelle dei percorsi ciclabili in sede propria di Km6,5. Nell'ambito del progetto dell'Accordo di programma quadro in materia di trasporto (Legge n 345/97) – variante Abbiategrasso sulla SS n. 494 e adeguamento in sede del tratto Vigevano fino al nuovo ponte sul Ticino, vi è il piano particellare, da cui si è desunto che le aree lungo le nuove rotonde previste sono già di proprietà pubblica. Per il calcolo del valore di esproprio delle restanti aree si è fatto riferimento al 3% del costo dell'opera, tenendo conto che, alcune aree lungo le strade di intervento sono già di proprietà pubblica. Tratto urbano della SP183 in Abbiategrasso tratto iniziale di Corso Milano,

#### **T. Accordi con altri soggetti per la gestione di tratti ciclabili e/o servizi**

La manutenzione per i tratti ciclabili esterni alle zone di competenza comunale, il Parco le garantirà analogamente a quanto già realizzato per l'attuale rete sentieristica mediante apposite convenzioni con Cooperative sociale di tipo B o con imprese agricole che operano sugli stessi territori.

#### **U. Descrizione della copertura finanziaria**

Il costo complessivo per la realizzazione del progetto definito sul preliminare ammonta ad euro 1.880.163,14, con richiesta di contributo del 70% per euro 1.316.114,19. La copertura della quota di autofinanziamento richiesto (30%) pari ad euro 564.048,95 sarà sostenuta con risorse proprie di bilancio, derivanti in parte dai contributi che le Amministrazioni dei Comuni di Abbiategrasso, Morimondo, Ozzero e Vigevano si sono impegnate a versare al Parco a sostegno della realizzazione del progetto, nel caso di ammissione dello stesso al contributo regionale. Il supporto economico e tecnico al progetto è stato formalizzato con le seguenti deliberazioni di Giunta Comunale:

Comune di Abbiategrasso (MI) n. 207 del 17.12.2015

Comune di Morimondo (MI) n. 66 del 15.12.2015

Comune di Ozzero (MI) n. 85 del 21.12.2015

Comune di Vigevano (MI), n. 241 del 14.12.2015

Nei termini previsti per l'eventuale sottoscrizione della convenzione con Regione Lombardia, si provvederà alla quantificazione dei contributi che le n. 4 Amministrazioni comunali verseranno al Parco del Ticino ed a stanziare sul bilancio 2016 le risorse necessarie per la realizzazione del progetto.



**PARCO LOMBARDO  
DELLA VALLE DEL TICINO**  
*"Sviluppo sostenibile  
Tutela della biodiversità e dell'ambiente,  
qualità della vita"*



**Piano economico riepilogativo per anno**

2015	2016	2017	2018	2019	2020
€ 0,00	€ 70.000,00	€ 20.000,00	€ 177.552,87	€ 1.050.000,00	€ 562.610,27

Magenta, 21/12/2015

IL DIRETTORE  
CLAUDIO PEJA



Data 16 dicembre 2015  
Protocollo 313770\11.15/2015/5  
Pagina 1

Spett.  
Direzione  
Parco Lombardo della Valle del Ticino  
Via losnzo 1  
20013 Magenta, Fraz. Pontevecchio  
tel 0297210233

Trasmissione via Pec  
[parco.ticino@pec.regione.lombardia.it](mailto:parco.ticino@pec.regione.lombardia.it)

**OGGETTO: progetto “Traccia Azzurra - collegamento ciclabile tra l'Abbiatense e Vigevano”. Lettera di sostegno.**

Spett.le Direzione,

in riferimento alla Vostra nota del 11/12/2015 (ATTI: atti. Prot. 0313625|16/12/2015) e successive integrazioni, con cui ci è stata trasmessa una prima stesura della proposta progettuale per la realizzazione di un collegamento ciclabile tra “l'Abbiatense e Vigevano” si esprime quanto di seguito.

Nel merito della pianificazione l'itinerario ricalca in gran parte quanto indicato nella tavola 8 *Rete Ciclabile Provinciale* del vigente PTCP e si connette correttamente con lo “Itinerario cicloturistico lungo l'asta del fiume Ticino” il cui studio di fattibilità è in corso da parte di Città Metropolitana. Ravvisiamo inoltre nella tavola 1 sezione 6 *Sistema infrastrutturale* del suddetto PTCP vigente un intervento in programma sulla rete viabilistica coincidente con parte del progetto “Traccia Azzurra”. Sarà pertanto necessario mettere a sistema le soluzioni progettuali di entrambe le tipologie di opere.

Con riferimento al progetto esprimiamo, sin d'ora, la disponibilità all'utilizzo delle aree di proprietà della città Metropolitana di Milano previa verifica e formalizzazione con successivi atti. Resta inteso che le soluzioni progettuali individuate in adiacenza alle strade provinciali e le risoluzioni delle intersezioni dovranno rispondere, oltre alla normativa vigente alle esigenze, anche alle esigenze dei gestori di tutte le infrastrutture interessate.

Sosteniamo pertanto il sostegno al progetto “Traccia Azzurra” in attesa di poter condividere le successive fasi di progettazione.

RESPONSABILE DEL SERVIZIO  
(Dott. Ing. Gianpaolo Abbo)

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445\2000 e del D.Lgs. 82\2005 e rispettive norme collegate.

Pratica trattata da :  
Dott. Daniele Zucchelli

Tel. 02-7740.5458

e-mail [ciclabili@cittametropolitana.mi.it](mailto:ciclabili@cittametropolitana.mi.it)