



DAL LAGO DI COMO AL PO
SEGUENDO LA VALLE DEL LAMBRO
RELAZIONE DESCRITTIVA - SETTEMBRE 2014

BANDO “BREZZA” FONDAZIONE CARIPLO 2014
PERCORSO CICLOTURISTICO PER BANDO “BREZZA”
FONDAZIONE CARIPLO 2014

**Gruppo di lavoro
stesura progetto**

Arch. Christian Novak
(coordinamento tecnico)

Dott. Urb. Mariasiliva Agresta
(collaborazione al progetto e
coordinamento progetto grafico e
cartografico)

Dott. Av. Simonetta Vittoria
(coordinamento ente capofila
Comune di Monza)

L'idea

L'importante non è la meta ma come ci arrivi.....

Il bando “Brezza” si pone l’obiettivo di finanziare studi di fattibilità per percorsi cicloturistici in Lombardia che possano costituire un sistema, lungo le principali aste fluviali, con l’asse principale lungo il fiume Po ed il progetto Vento. L’immagine che ne può uscire è quella di una serie di percorsi confluenti in una dorsale principale, che, come un sistema idraulico, alimentano la dorsale, ma che possano anche fungere da varianti o da collegamenti fra la dorsale principale e i recapiti turistici più importanti, attraverso paesaggi naturali e storici di grande interesse.

Un secondo aspetto rilevante è il forte accento posto sulle potenzialità economiche dei percorsi cicloturistici per l’attivazione di filiere legate all’accoglienza, alla cultura, alla cura del paesaggio, all’ambiente, alle produzioni locali enogastronomiche. Un percorso cicloturistico è un potenziale volano di un’economia di qualità, con un investimento molto limitato, ed esiti potenziali particolarmente interessanti.

Il Lambro ha da offrire molto, in termini di patrimonio storico e paesaggistico, ma è anche ricco di un grande potenziale inespresso, di aree e di complessi in abbandono, che devono essere recuperate. Si pensi allo straordinario patrimonio di cascine che rischia la rovina, o ad aree interne al sistema metropolitano che da retri possono tornare ad essere fronti.

Pensare per percorsi induce a connettere, a mettere in relazione, enti, territori, soggetti e paesaggi, che prima non dialogavano. Significa iniziare ad immaginare ad esempio che il Lambro possa divenire elemento catalizzatore di un più esteso parco fluviale e che l’ipotesi di un parco regionale del Lambro Meridionale possa essere implementato anche attraverso un’azione progettuale.

A partire da queste riflessioni il percorso lungo il Lambro si pone come uno degli assi possibili di connessione fra sistemi turistici e paesaggistici molto differenti, ma uniti dall’acqua. Dal lago di Como e dai laghi Brianzei, alla valle del Lambro, da Monza a Milano, dalle piane agricole milanesi al Lodigiano, alle colline di San Colombano, al Po.

Il tracciato presenta una straordinaria sinergia con assi ciclabili esistenti e di progetto, che intersecano alla direttrice principale (Ciclovía dei Laghi, Greenway Pedemontana, Villorosi, Martesana, Muzza, Colatore Venere, ed i sistemi ciclabili del Lodigiano), nonché con il sistema dei percorsi previsti nel Piano Regionale di Mobilità Ciclabile (percorso 15).

Il percorso cicloturistico candidato allo studio di fattibilità è di circa 260 km, di cui 95 km esistenti o già progettati, 117 km praticabili con limitate opere, 10 km da riqualificare e 38 km da realizzare ex novo.

La scelta del tracciato di studio deriva da un’analisi diretta delle possibili varianti fatta in loco, in ripetuti sopralluoghi fra marzo e luglio 2014, prevalentemente in bicicletta, anche con i soggetti coinvolti nel progetto, nonché da una serie di lavori e studi pregressi, e progetti in itinere (compensazioni ambientali, infrastrutture, Piani della mobilità ciclabile, PGT, ecc.).

Per tutto il tracciato lo studio di fattibilità comprenderà le analisi paesaggistiche, lo studio sui siti di interesse paesaggistico, storici, architettonici

e naturalistici, mettendo a sistema i ricchi materiali esistenti, lo studio sull'indotto economico, una prima ipotesi di cartellonistica e specifici approfondimenti sulle intersezioni e sulle aree di sosta, sui tratti da realizzare ex novo o da riqualificare verrà, invece, prodotto il progetto architettonico completo di analisi catastale, tipologie costruttive in relazione al contesto paesaggistico, soluzioni tecniche e valutazione economica, con una particolare attenzione a possibili declinazioni in fasi e soluzioni differenti per i nodi più problematici e onerosi.

Il percorso ipotizzato si può distinguere in tre settori: la valle del Lambro a nord fino a Monza, il Lambro metropolitano e il Lambro del paesaggio irriguo.

Entro questi tre grandi settori si è deciso di individuare un unico percorso lungo la valle del Lambro, e di ipotizzare una duplicazione lungo il tratto metropolitano (tratto fra i parchi urbani del Lambro e dorsale esterna fra gli ambiti agricoli periurbani) ed infine tre percorsi paralleli nella parte più meridionale del paesaggio irriguo della provincia lodigiana (la dorsale del Lambro e delle colline di San Colombano, la dorsale del Sillaro, la dorsale del Brembiolo).

Questa articolazione è motivata, da un lato, da una conformazione geografica (spazi più dilatati, anse più ampie del fiume, presenza crescente dell'acqua come elemento strutturante del territorio), dall'altra dalla possibilità di creare contestualmente al percorso principale una serie di anelli, di itinerari locali sia in ambito metropolitano che in ambito agricolo, dall'opportunità di percorrere paesaggi diversi e particolarmente suggestivi, ed infine dalla possibilità creare un circuito partendo da Milano o dal Po.

Inoltre si è deciso, in fase di valutazione e confronto con la Fondazione, di coordinare tre progetti presentati in fase di presentazione di preprogetto: il progetto sul Lambro, un itinerario all'interno del PLIS del Sillaro ed un anello presentato dal PLIS del Brembiolo, con la collaborazione con STER lodigiano e Il Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana. Si è, quindi, deciso di integrare e parzialmente adattare, in coerenza con gli obiettivi del bando e in accordo con i soggetti sostenitori, larga parte dei tracciati proposti.



1 Contesto progettuale

1.1 LUOGHI, PROGETTI, CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ

1.2 UN PERCORSO PER MOLTI PAESAGGI

1.1 LUOGHI, PROGETTI, CRITICITÀ ED OPPORTUNITÀ

Il Lambro per decenni è stato considerato un problema più che una risorsa. Negli anni '60 e '70 è stato ridotto ad uno scarico fognario, in assenza di depuratori urbani e in assenza di una politica ambientale della produzione industriale. La mancata politica di regolazione idraulica e il processo di impermeabilizzazione dei suoli hanno trasformato il fiume un elemento di rischio idraulico per l'intera area. Negli anni '80 e '90 si sviluppa una nuova attenzione al fiume, con la nascita nel '83 del Parco Regionale della Valle del Lambro. Il Parco Agricolo Sud Milano viene costituito nel '90 e solo nel 2006 il PLIS della Media Valle Lambro. A differenza del Ticino e dell'Adda il Lambro non è, quindi, coperto per l'intero suo corso da uno o più parchi. Tutto il tratto meridionale è ancora privo di tutele.

L'esondazione del 2003 nel centro di Monza e lo sversamento della Lombarda Petroli del 2010 hanno segnato uno spartiacque e l'inizio di una nuova politica di attenzione al fiume (progetto di corridoio ecologico del Lambro metropolitano e il progetto Connubi cofinanziati da Fondazione Cariplo, il contratto di Fiume Lambro, la riqualificazione del cavo Diotti sul lago di Pusiano).

Il Lambro non è un fiume facile, nell'immaginario collettivo non è ancora vissuto come un elemento di qualità: a sud di Monza ha ancora gravi problemi d'inquinamento a causa dell'insufficienza dell'impianto di depurazione di Monza San Rocco, la presenza di molte aree dismesse, di cave e del sistema tangenziale di Milano ne rendono per alcuni tratti difficile la vista e la fruizione. Nel tratto meridionale, dove il fiume assume ancora una qualità paesaggistica di grande interesse, con grandi anse e ambiti naturalistici estesi, sono pochi i punti in cui i percorsi campestri si avvicinano al fiume, proprio per la sua naturale tendenza ad allagare le aree agricole circostanti.

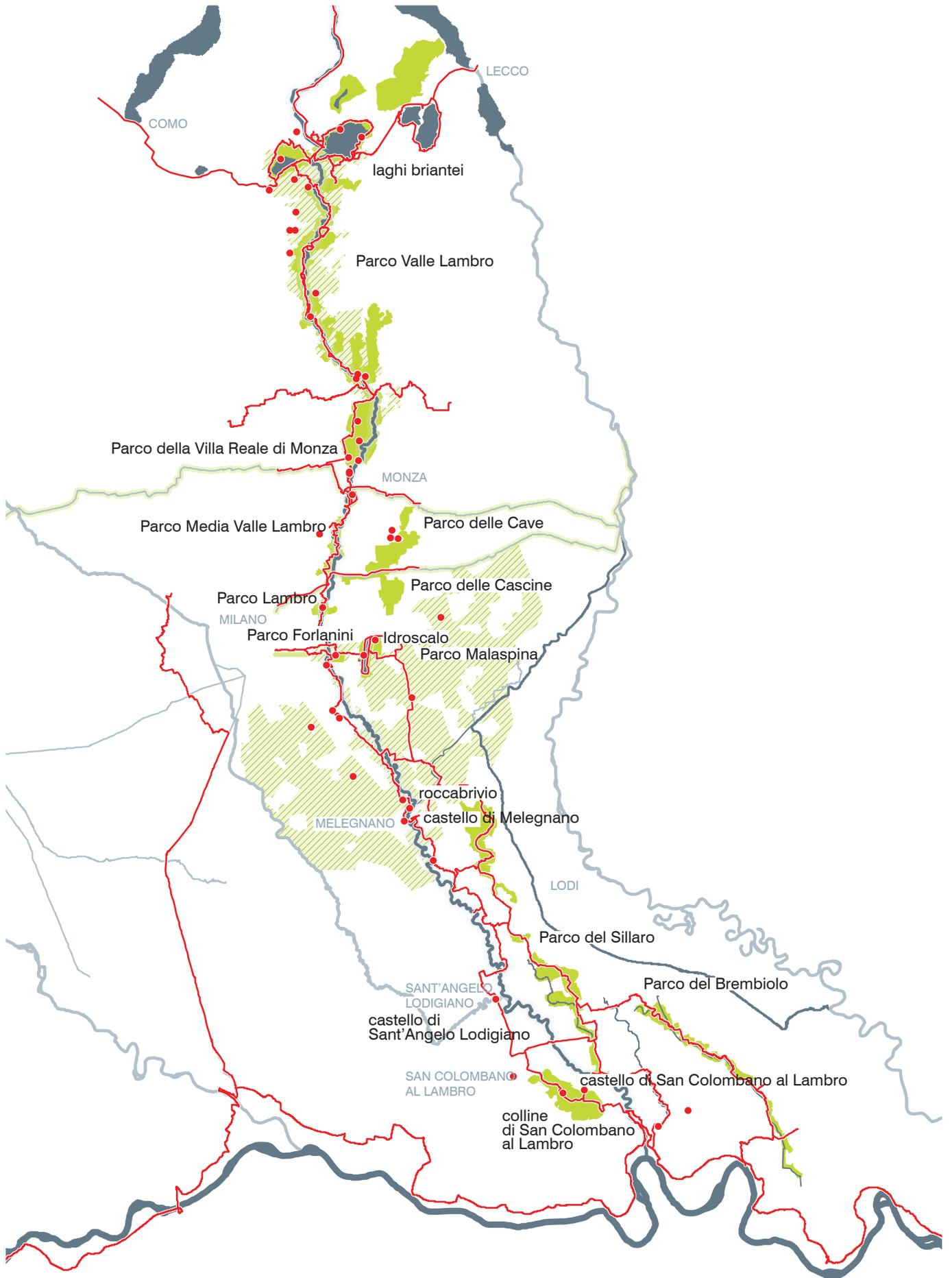
La pozione nord della valle ha visto realizzarsi negli ultimi anni, e

molto ancora è da fare o in stato di attuazione, un complesso sistema di percorsi fruitivi ambientali e culturali, che si articolano lungo una ciclabile principale, che segue il fiume, e percorsi ad anello che si diramano dalla valle. Il percorso principale Erba alla Villa Reale di Monza stato realizzato all'80% con fondi regionali, mentre la rete secondaria (www.leviedelparco.it) di circa 200 km ha un progetto preliminare e alcuni tratti (circa 1/3) di progetti esecutivi, di cui 50 km finanziati.

I tratti di percorsi ciclabili nel Parco della Media valle Lambro realizzati sono già intensamente utilizzati, ma non permettono la fruizione continua nord sud e non sono connessi al sistema a nord di Monza.

Monza stessa ha un biciplan e un progetto più complesso di rete della mobilità dolce in corso di redazione all'interno della variante del PGT, ma ha ancora una rete incompleta e non orientata ad una direttrice cicloturistica sul Lambro. Mentre la ciclabile del Villoresi si interrompe al momento proprio a Monza. Per il Comune di Milano il PGT prevede una dorsale lungo il Lambro, ma non esiste ancora uno studio di fattibilità.

Nel Parco Agricolo Sud Milano la quantità di percorsi vicinali storici permette una più estesa fruibilità anche in direzione nord sud, ma l'intensa programmazione infrastrutturale nel settore est (riqualificazione della Rivoltana e della Cassanese, Tangenziale Est Esterna), crea una serie di barriere alla continuità dei percorsi (risolti generalmente in fase di progettazione delle infrastrutture e delle loro compensazioni ambientali). Nei territori agricoli del Lodigiano la fitta rete di percorsi ciclabili provinciali, unitamente al sistema delle vicinali e alla pedonalizzazione di ampi tratti di percorsi minori asfaltati nel fine settimana (politica particolarmente interessante per lo sviluppo del cicloturismo), e di percorsi ciclabili con una forte matrice ambientale e paesaggistica permette una più ampia scelta dei tracciati.



1.2 UN PERCORSO PER MOLTI PAESAGGI

Il Lambro lungo il suo corso produce un paesaggio estremamente variegato e ricco di elementi di interesse, proprio per la lunga storia di antropizzazione di questo territorio dall'epoca romana ed ancor prima celtica, al sistema di presidi dei castelli medioevali, al sistema cascinali, e delle ville di delizia, alle opere idrauliche e di sfruttamento dell'energia del fiume, ai primi insediamenti industriali.

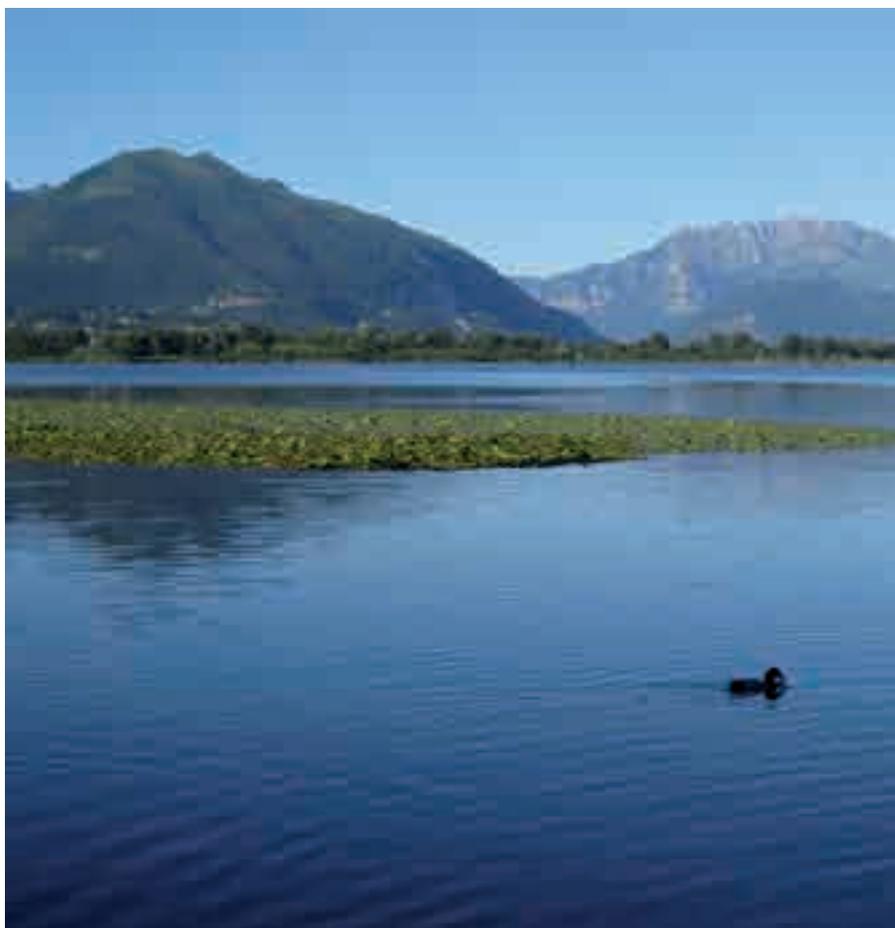
LA VALLE DEL LAMBRO

La profonda valle nel suo tratto settentrionale, una incisione sulla leggera colline dell'alta Brianza, un tracciato sinuoso e caratterizzato dalla fitta presenza di mulini e di insediamenti di archeologia industriale, aree umide e naturalistiche, torri di avvistamento, la basilica romanica di Agliate, piccoli borghi storici come Canonica al Lambro e da ville di delizia poste sui piani alti affacciati sul Lambro (circa 170 ville all'interno dei comuni facenti parte del Parco regionale della Valle Lambro).

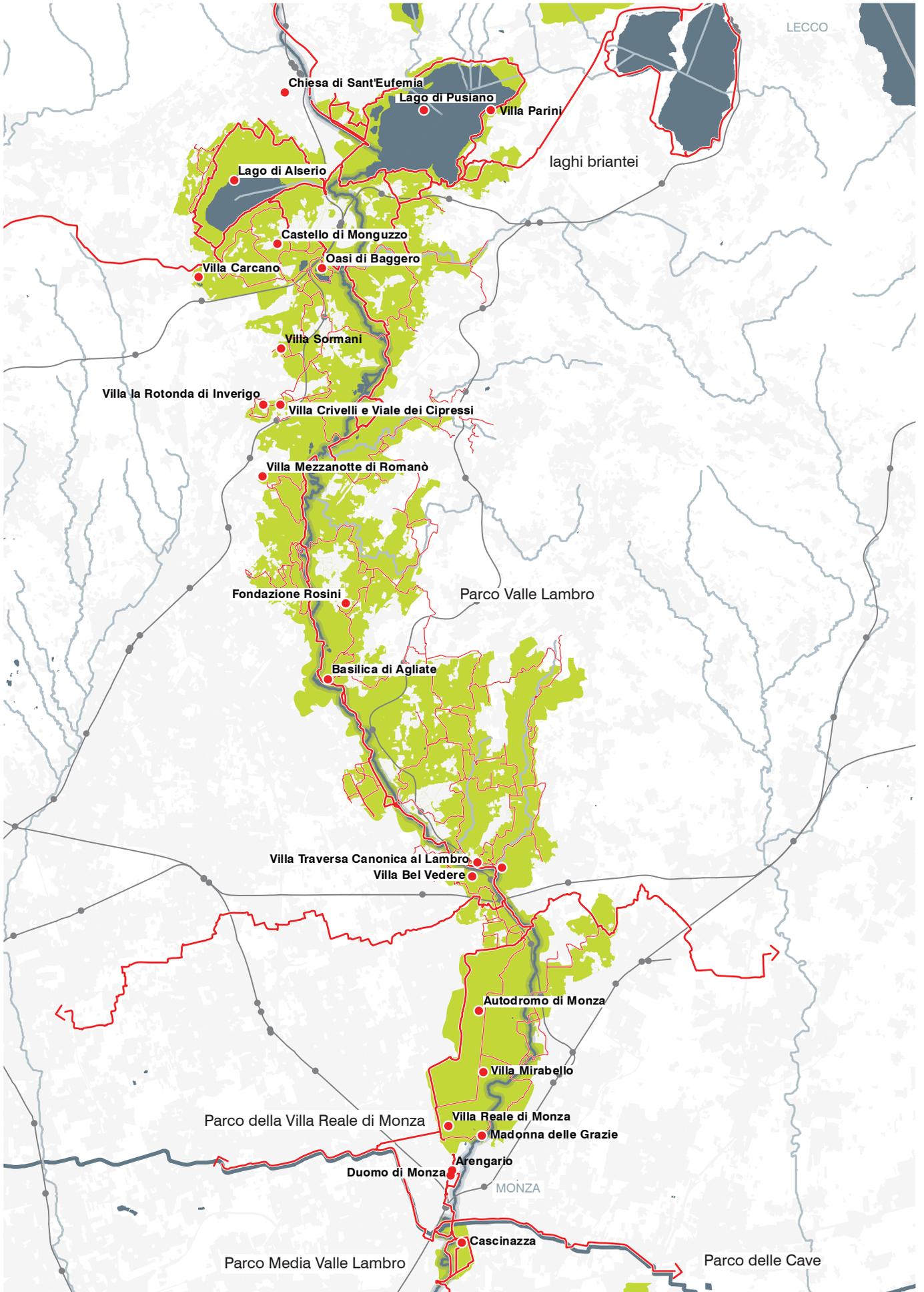
Il tratto all'interno del Parco di Monza, un paesaggio costruito e addomesticato, caratterizzato da ville, mulini, padiglioni di caccia e dalla fantastica potenzialità fruitiva del più grande parco recintato d'Europa e dalla magnificenza della Villa Reale, sede di rappresentanza Expo.



Vista del centro storico di Canonica al Lambro



Il lago di Alserio e le prealpi



IL LAMBRO METROPOLITANO

Il centro storico di Monza, ricco di storia, architetture, spazi che si affacciano sul fiume.

La grande stanza agricola della Cascina, dove dopo decenni di vicende urbanistiche, si comincia a pensare ad una nuova integrazione fra paesaggio, agricoltura urbana e fruizione.

Il tratto metropolitano, dove attorno al fiume, pur costretto a divenire un retro di un'edificazione particolarmente invadente e generalmente di bassa qualità, fabbriche, cave, sistemi tangenziali, si sono riusciti a preservare alcuni fondamentali luoghi di naturalità e fruizione e dove i parchi storici cittadini (parco Lambro, Forlanini, Monluè, Idroscalo) e alcuni più recenti (parco Vittorini) costituiscono i grani di una collana ancora tutta da riammagliare.

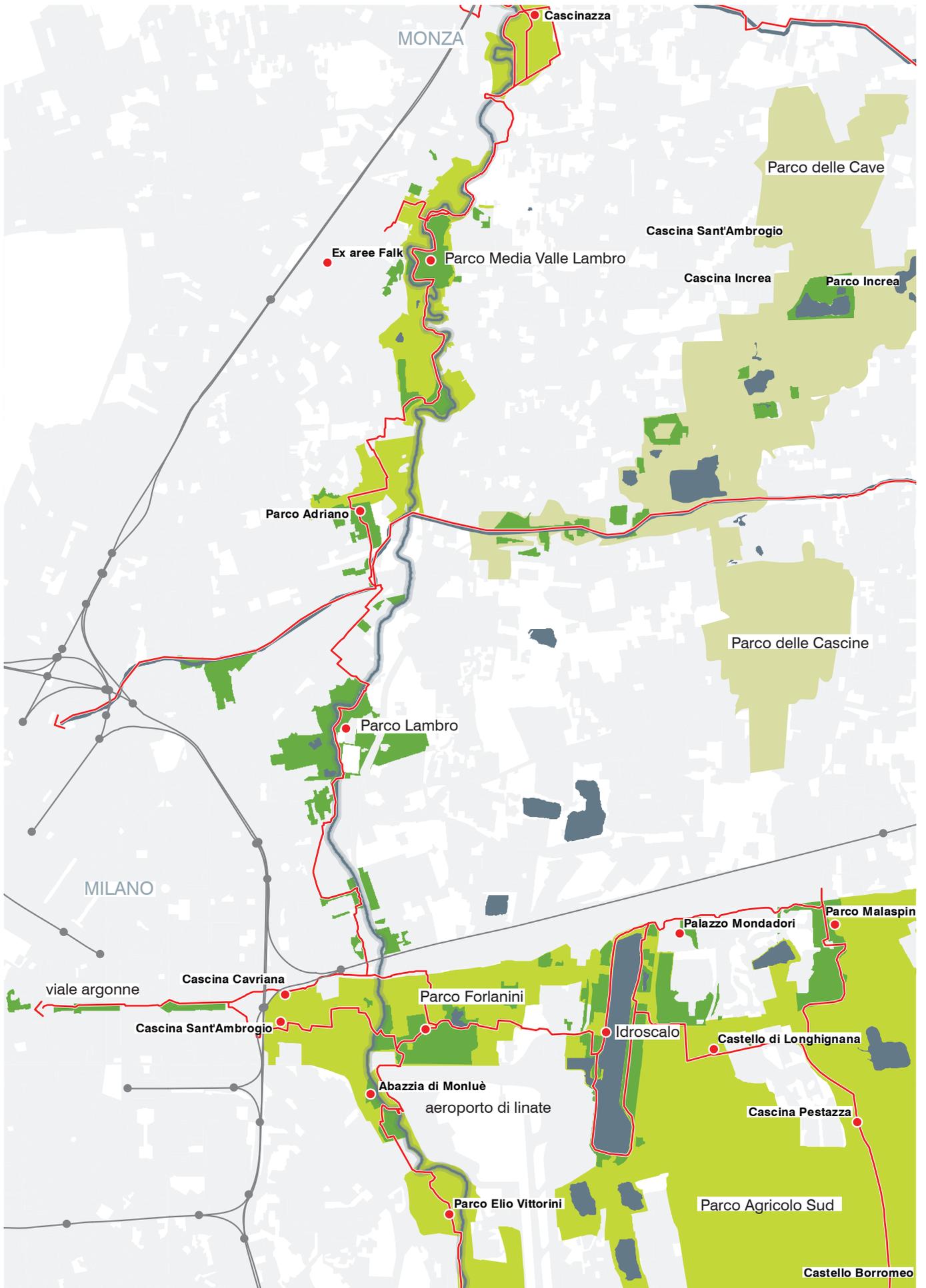
L'attraversamento di Metanopoli, città di fondazione dell'ENI degli anni '50, ideata come città industriale modello, immersa in un bosco continuo e con separazione dei flussi ciclabili e pedonali.



I percorsi del Parco della Media Valle Lambro



Il corso del Lambro all'interno del parco Lambro di Milano



I PAESAGGI AGRICOLI AI BORDI DELL'AREA METROPOLITANA

Il bosco della Besozza, parco pubblico forestale che sta crescendo, il borgo di San Bovio e i percorsi campestri rettilinei seguiti da filari e rogge nord sud in mezzo alle estensioni di campi agricoli fino al Castello di Peschiera Borromeo e poi oltre ancora fra cascine della pianura irrigua del Parco Agricolo Sud Milano, intersecando il corso dell'Addetta, borghi agricoli e cascine isolate.



Colatore Addetta



Strada vicinale della Pestazza fra San Bovio e il Castello Borromeo di Peschiera

IL LAMBRO NEL TRATTO MERIDIONALE

Il primo tratto meridionale, dove il Lambro comincia a riprendersi il suo spazio e a costituire anse più importanti entro un'edificazione che è già più lontana. L'agricoltura diventa sempre più visibile e le cascine diventano gli elementi preminenti di un paesaggio agricolo ed un sistema fruitivo (agriturismi e vendite dirette) ai confini della città. Il sentiero dei Giganti fra San Donato Milanese e Melegnano è il primo paesaggio agricolo che s'incontra, costellato di cascine e caratterizzato dalla presenza imponente di Rocca Brivio.

Melegnano dove il Lambro si confronta direttamente con il centro urbano, il suo castello e le archeologie industriali.

Poi ancora i paesaggi del fiume su strade vicinali e tratti di piste ciclabili, attraversando la sequenza dei piccoli centri sulla sponda sinistra del Lambro, e i grandi spazi aperti agricoli che si affacciano sul terrazzamento del Lambro. Il percorso si snoda attraverso cascine e mulini, fino alla grande piantata di Castiraga Vidardo, dove si immerge fra piantate di pioppi e boschi, nel silenzio.

Sant'Angelo Lodigiano con il suo grande castello, la piazza centrale e la parte di mura ancora ben conservate.

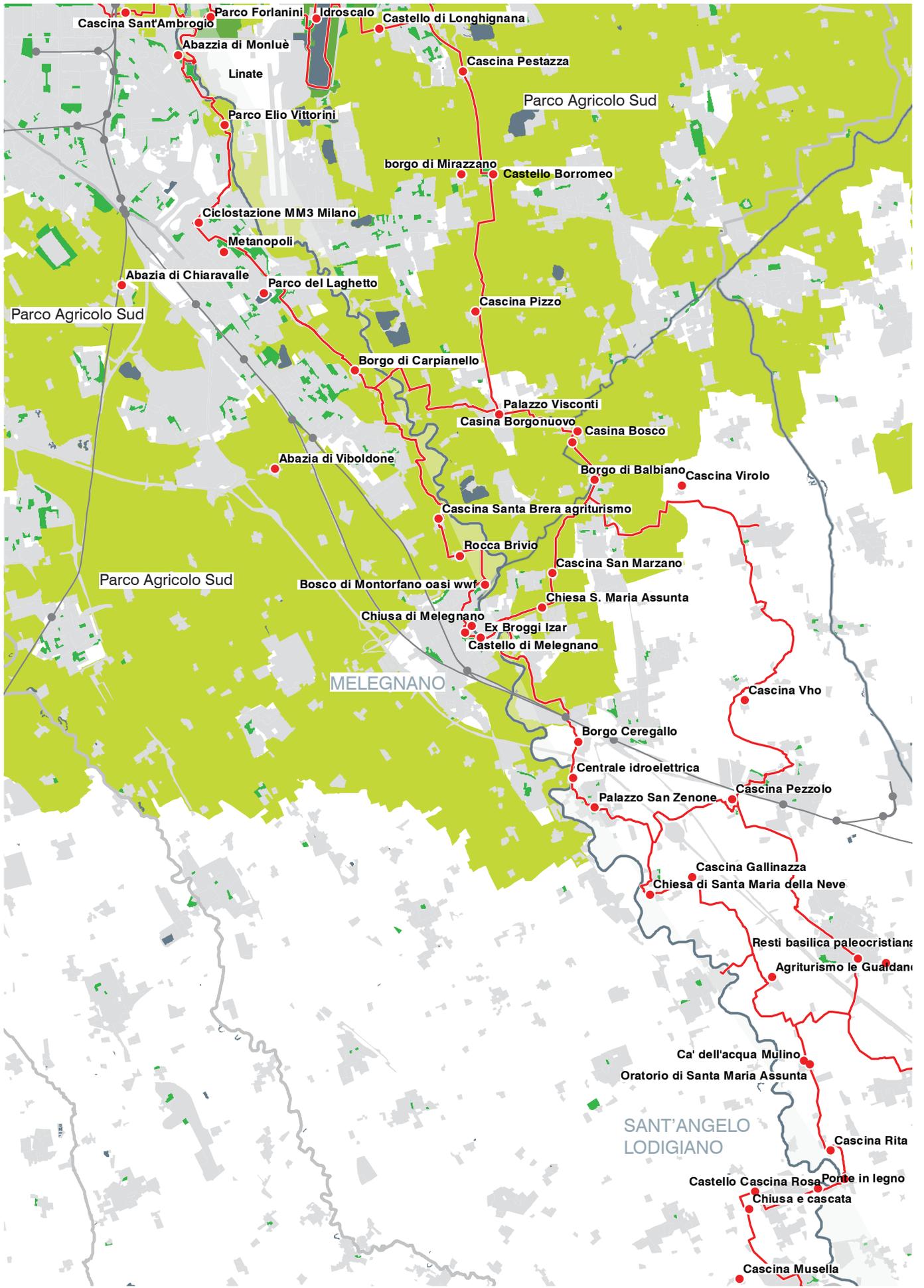
Poi ancora campagna piena, lungo una strada vicinale chiusa al traffico nei fine settimana, come molte nel lodigiano.



Cascina Rita Borgo San Giovanni (LO)



Mulino di Ca' dell'Acqua



LE COLLINE DI SAN COLOMBANO

La straordinaria emergenza paesaggistica delle colline di San Colombano si staglia solitaria in mezzo alla pianura. Il percorso sale fra i vigneti e i frutteti. La vista spazia, si vede dall'altro la pianura ed il grande fiume, si attraversano minuti e curati vigneti, prati, piccoli orti recintati e frutteti, per poi ridiscendere verso la valle del Po, o verso il centro storico di San Colombano, dominato dal castello ai piedi della collina.



Madonna dei Monti Colline di San Colombano



Vigneti e vista sulla pianura dalle Colline di San Colombano

IL PERCORSO SINUOSO DEL SILLARO

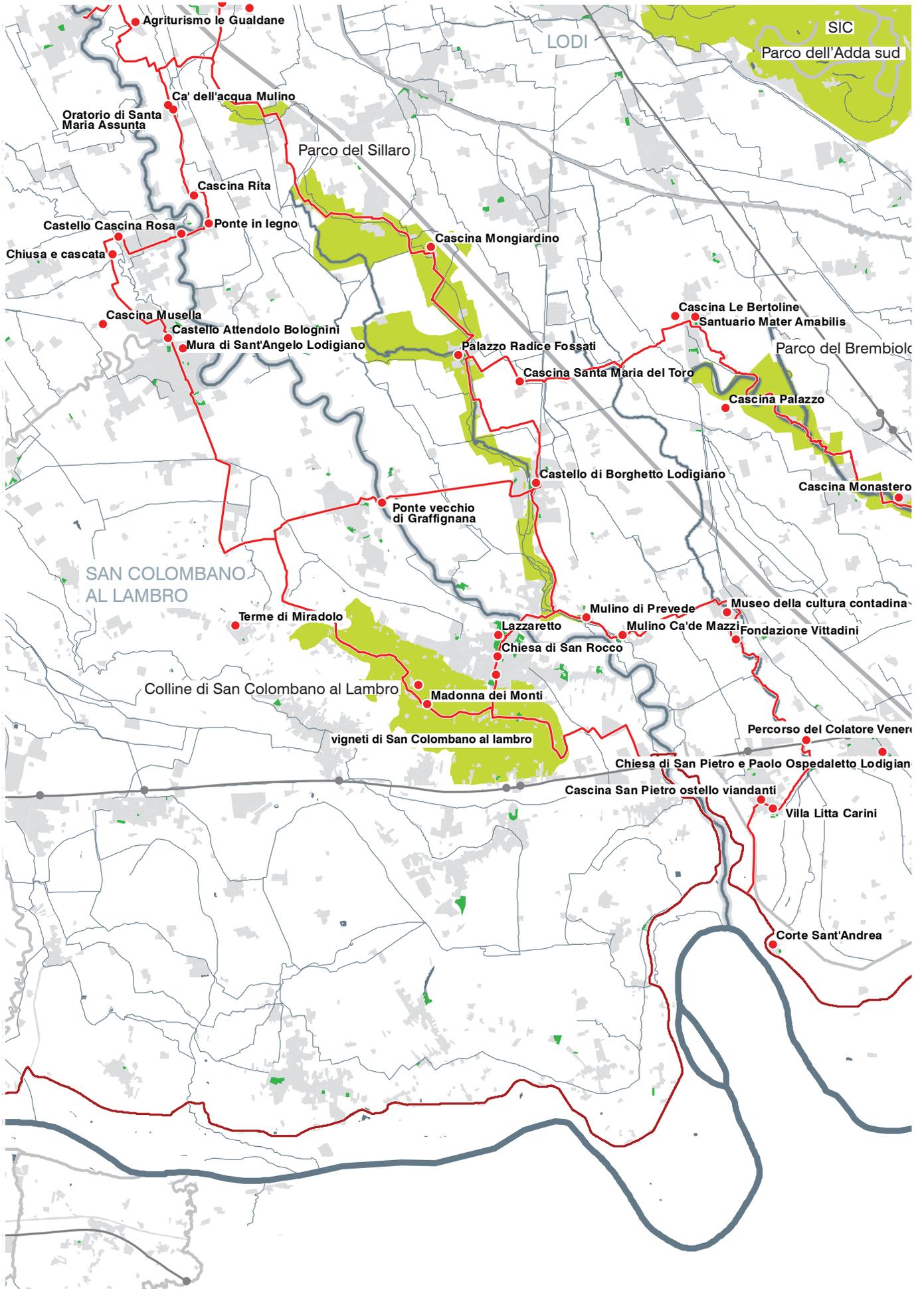
Un paesaggio piano e sinuoso, caratterizzato dall'andamento lento del piccolo corso d'acqua e dalla cadenza regolare dei salici lungo il suo corso. Quasi sempre in fianco all'acqua si passa di cascina in cascina, attraversando qualche piccolo borgo, per toccare nuovamente il Lambro e il sistema di mulini alla confluenza con il fiume. Il percorso si sposta, quindi, ad est per seguire il percorso ciclabile realizzato attorno al colatore Venere, che per piacevolezza e qualità prefigura come possa divenire l'intero percorso nel tratto meridionale, ed entrare ad Orio Litta, con la sua grande villa appoggiata sul terrazzamento del paleoalveo del Po ed incontrare la via Francigena.



Colatore Venere



Percorso del Colatore Venere



IL PERCORSO DEL BREMBIOLO

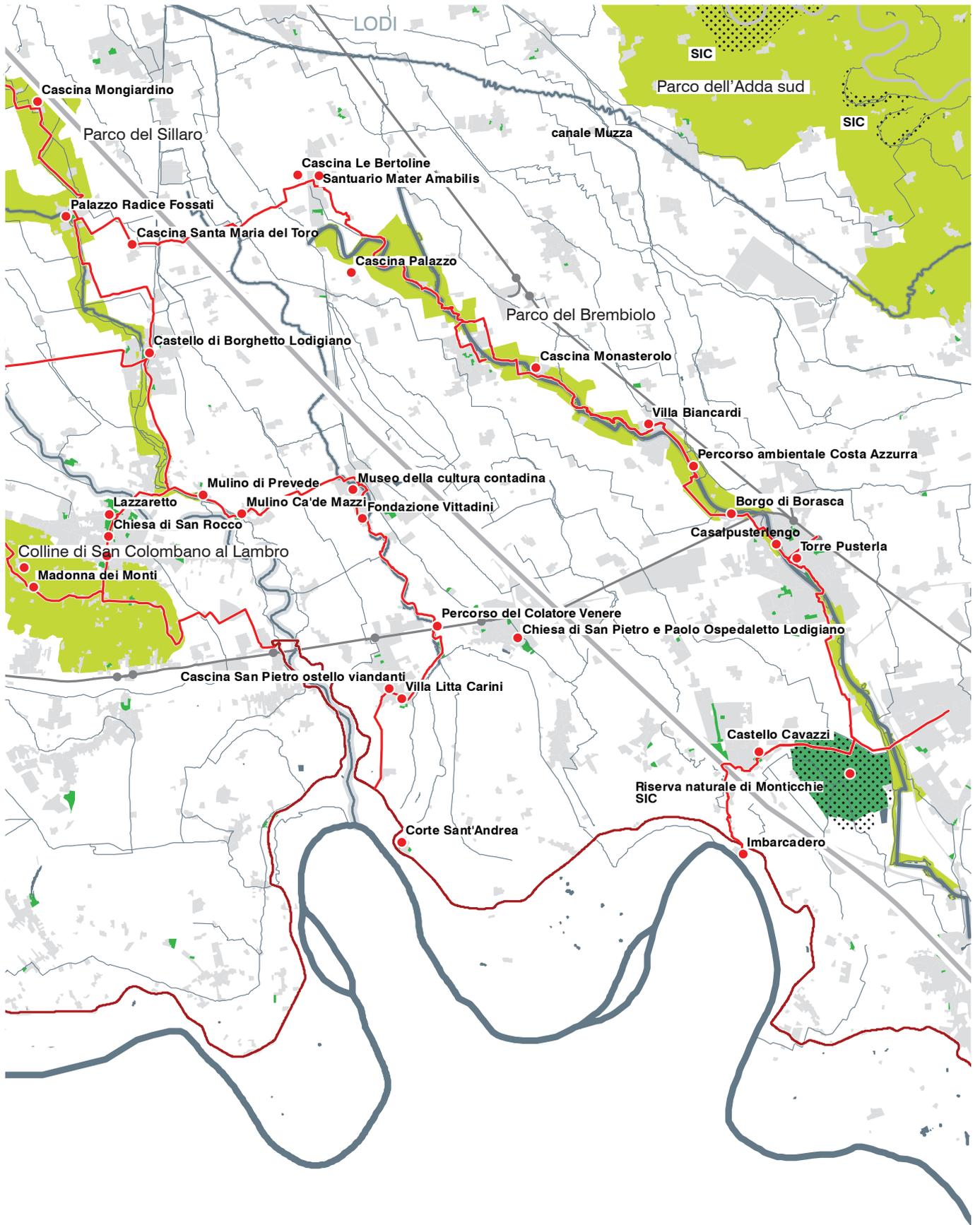
Il paesaggio del Brembiolo, un tracciato sinuoso in mezzo ad una campagna regolare costellata di cascine, ma con però alcune grandi emergenze: due aree naturalistiche di grande interesse, il percorso naturalistico "costa azzurra" area umida lungo il vecchio corso del Brembiolo, e l'area naturalistica di Montecchie. Il percorso raggiunge, quindi, il castello di Somaglia, anch'esso affacciato sul terrazzamento basso dei paleoalvei del Po e il grande fiume all'imbarcadero di Gargatano.



Ciclabile, orti e parco urbano sul Brembiolo a Casalpusterlengo



Piana agricola a Cornate d'Adda





2 Obiettivi del Progetto

- 2.1 MASSIMO RISULTATO CON IL MINIMO SFORZO
- 2.2 CONNETTERE ELEMENTI DI INTERESSE TURISTICO
- 2.3 COSTRUIRE SINERGIE FRA I PROGETTI TURISTICI, CULTURALI, AGRICOLI, PAESAGGISTICI, IDRAULICI
- 2.4 VERSO UN NUOVO PARCO DEL LAMBRO MERIDIONALE

2.1 MASSIMO RISULTATO CON IL MINIMO SFORZO

Il Lambro ha bisogno di un percorso cicloturistico per attivare una serie di azioni di cura e reinvenzione del territorio, quanto la Lombardia ha bisogno di un percorso cicloturistico sul Lambro per connettere mete e paesaggi di interesse, che non possono essere esclusi da un progetto complessivo di turismo sostenibile.

Realizzare "più con meno" è diventato, in un periodo lungo di crisi degli investimenti pubblici, una necessità oltre che una forma di razionalizzazione e di sobrietà dell'azione pubblica sul territorio. L'attenzione degli investimenti pubblici dovrà nei prossimi anni orientarsi ad infrastrutture territoriali in grado di innescare con investimenti limitati ricadute economiche percentualmente rilevanti ed in qualche misura calcolabili.

In questo senso il progetto proposto ha selezionato un percorso che minimizza la necessità di interventi di nuova realizzazione, producendo un limitato consumo di suolo ed un minimo impatto paesaggistico, ed amplifica la valorizzazione dell'esistente, mettendo in rete percorsi esistenti, progettati, tracciati carrabili, ma utilizzabili in sicurezza, anche con politiche di pedonalizzazione nei fine settimana delle strade minori in ambito agricolo. Questo approccio, possibile solo attraverso una conoscenza dei luoghi e dei progetti, permette di abbattere notevolmente i costi e di impostare il progetto su una sua attuabilità per fasi ed articolazione economica.

I tracciati si possono distinguere in:

1 esistenti: ciclabili realizzate o progettate da altri enti (con progetti preliminari, definitivi o esecutivi) Lungo questi tracciati lo studio di fattibilità si limita a verificarne i tracciati, i costi previsti e il cronoprogramma di attuazione, a mettere in rete i progetti, a integrarli prevedendo una segnaletica di riconoscibilità unitaria, a riconoscere gli ambiti di interesse paesaggistico, culturale, storico e ambientale e a definire un piano di comunicazione e la stima dell'indotto economico. L'identificazione di massima di

questi tracciati si basa sul rilievo e sulle conoscenze acquisite in fase di preprogetto, ma possono ampliarsi in fase di attivazione delle azioni di analisi del territorio e dei progetti, anche contribuendo a modificare le ipotesi di tracciato già individuate.

2 praticabili: percorsi su strade campestri utilizzabili senza interventi di rifacimento del fondo, o strade asfaltate con traffico limitato. Su questi tracciati lo studio di fattibilità si limita a prevedere una segnaletica di riconoscibilità unitaria, allo studio degli attraversamenti, a riconoscere gli ambiti di interesse paesaggistico, culturale, storico e ambientale e a definire un piano di comunicazione e la stima dell'indotto economico.

3 da riqualificare: percorsi su strade agricole o sentieri o tracce di percorsi, prevalentemente di natura privata, per le quali deve essere previsto un rifacimento complessivo del fondo.

4 di progetto: sono i tracciati da realizzare ex novo Per questi tratti si prevede oltre alle precedenti azioni un progetto completo architettonico e la verifica catastale.

Complessivamente circa il 78% dei percorsi sarebbero ad oggi percorribili, anche se solo in parte segnalati e non integrati in un unico sistema turistico-fruitivo.

Realizzando, quindi, circa 50 chilometri, poco più del 20% del percorso, è possibile realizzare un intervento di gran lunga più ampio. Con un investimento relativamente ridotto, si può costruire un sistema di percorsi molto articolato e di sicuro interesse, già in grado di relazionarsi con altri percorsi esistenti o di progetto come la Ciclovia dei Laghi, greenway Pedemontana, canale Villoresi, canale Martesana, raggi verdi del Comune di Milano, percorso delle abbazie, le vie verdi del Parco Regionale della Valle del Lambro, canale della Muzza, progetto Vento.

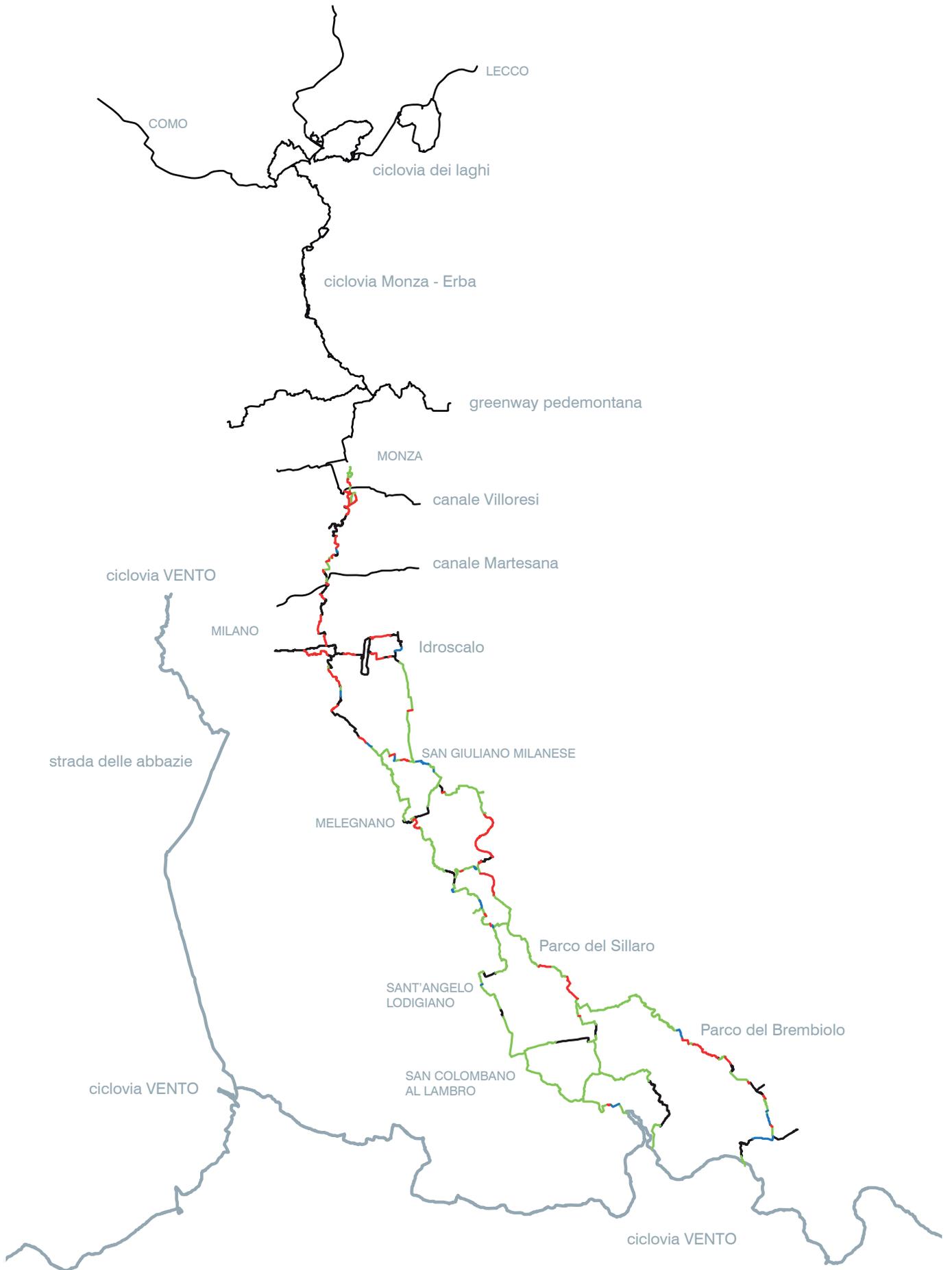
TOTALE PERCORSI 258,8 KM

PERCORSI ESISTENTI

PERCORSI PRATICABILI

PERCORSI RIQUALIFICAZIONE

PERCORSI PROGETTO



PERCORSI
ESISTENTI
95,1 KM



Percorso ciclabile del colatore Venere fra Livraga e Orio Litta

PERCORSI
PRATICABILI
116,7 KM



Vicinale asfaltata dedicata alla mobilità lenta nel fine settimana

PERCORSI
RIQUALIFICAZIONE
9,5 KM



Tracciato da riqualificare

PERCORSI
PROGETTO
37,5 KM



Tracciato da realizzare ex novo

2.2 CONNETTERE ELEMENTI DI INTERESSE TURISTICO

Un obiettivo non secondario del percorso cicloturistico è innesicare una visione territoriale diversa dall'attuale, fortemente segmentata, per provincie nella migliore delle ipotesi, o per ambiti territoriali più ristretti. L'asta del Lambro può divenire un distretto culturale, con le sue ville e castelli, il suo patrimonio agricolo ed idraulico.

La ricchezza e la varietà di luoghi di interesse è tale da poter costruire a valle o contemporaneamente alla realizzazione di un percorso cicloturistico un sistema di valorizzazione turistica culturale più ampio basato sul binomio natura cultura.

In particolare per quanto riguarda le eccellenze naturalistiche paesistiche, il percorso offre una grande varietà di siti, che vengono messi in relazione dal percorso stesso: laghi, aree umide, parchi urbani, ambiti agricoli di grande qualità paesaggistica:

- Il lago di Alserio (SIC)
- Il Lago di Pusiano (SIC)
- Oasi di Baggero
- Area ex Victory di Inverigo
- Il Parco di Monza
- Il Parco di San Maurizio al Lambro
- Il Parco Lambro di Milano
- Il Parco Forlanini di Milano
- L'idoroscalo
- Il Bosco della Besozza
- Il Parco agricolo Sud Milano
- I boschi di Castiraga Vidardo
- Il Parco della valle Lambro di Sant'Angelo Lodigiano (PLIS)
- Il Parco delle colline di San Colombano (PLIS)
- Il corso del Sillaro (PLIS)
- Il corso del Brembiolo (PLIS)
- Il Bosco di Montorfano
- Il percorso "Costa azzurra sul Brembiolo"
- La riserva naturalistica di Montecchie

e dalla presenza di luoghi di interesse storico e architettonico di primo piano:

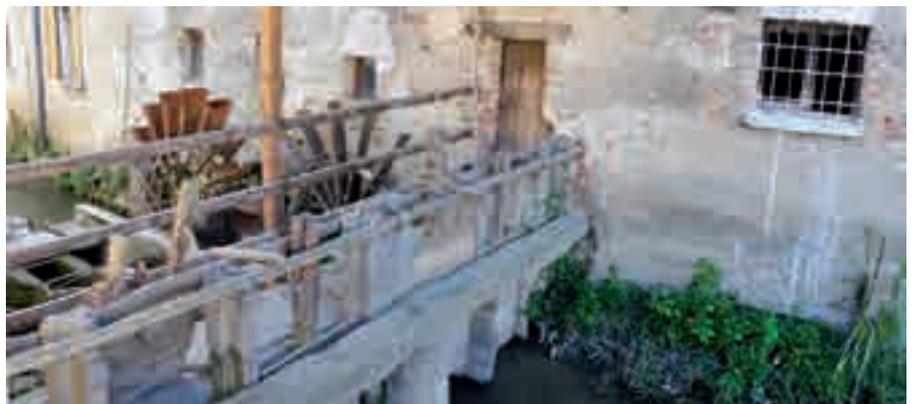
- il lago di Como, meta turistica internazionale, comunemente nota per il suo paesaggio, per le ville, per il suo clima,
- le ville di delizia della Brianza, in particolare quelle che si dispongono

ai margini della valle del Lambro, note a Stendhal (circa 170 ville),

- i complessi di archeologia industriale (meno noti e ancora largamente da valorizzare),
- la Villa Reale di Monza e dal suo parco, nonchè dall'autodromo (anch'esso noto in tutto il mondo),
- il centro storico di Monza, ben conservato, il suo duomo ed il museo, l'arengario, le sue ville nobiliari e le passeggiate lungo il Lambro,
- le aree industriali dismesse di Sesto San Giovanni, candidate a divenire patrimonio dell'UNESCO
- il centro storico di Milano, meta turistica orientata ad attirare flussi crescenti anche per effetto di expo 2015,
- i castelli di Peschiera Borromeo, Melegnano, Sant'angelo Lodigiano, San Colombano al Lambro, Somaglia e altri castelli minori
- la ricca rete di cascine in parte abbandonate, ma molte ancora utilizzate per funzioni agricole e agrituristiche
- i piccoli borghi agricoli, spazi complessi in cui si affiancano cascine, piccole chiese di campagna
- la rete di opere idrauliche, mulini (diverse decine), centrali elettriche, ponti e canali, chiuse.



Basilica di Agliate



Mulini di Peregallo



Villa La Rotonda del Cagnola a Inverigo



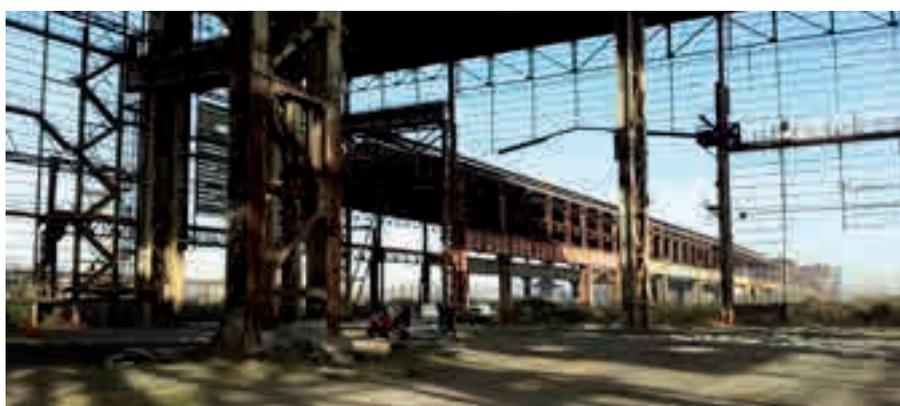
Villa Taverna di Canonica al Lambro



Villa Reale di Monza



Centro storico di Monza



Le aree industriali dismesse Falk di Sesto San Giovanni



Casatello Borromeo a Peschiera Borromeo



Castello di Melegnano



Castello Attendolo Bolognini di S'Angelo Lodigiano



Villa Litta a Orio Litta



Corte di Sant'Andrea

2.3 COSTRUIRE SINERGIE FRA I PROGETTI TURISTICI, CULTURALI, AGRICOLI, PAESAGGISTICI, IDRAULICI

Un progetto di tale consistenza vive di sinergie possibili o sovrapposizioni parziali i percorsi previsti o realizzati all'interno della pianificazione a livello regionale o provinciale, con le previsioni o i progetti di parchi regionali o locali, con le previsioni e le realizzazioni dei singoli comuni attraversati.

Sono stati analizzati e comparati con l'ipotesi di tracciato:

- il Piano regionale della Mobilità ciclabile della Regione Lombardia, in particolare il percorso 15 del Lambro e delle Abazie
- i piani della mobilità ciclabile delle provincie di Monza (Moving better), di Milano (Mibici) e di Lodi
- il progetto INTERREG della Ciclovia dei laghi
- il Contratto di Fiume Lambro in fase di attuazione
- i piani dei Parchi attraversati, in particolare il Parco regionale della valle del Lambro (www.leviedel-parco.it) e della Parco Media Valle Lambro (www.pmv.l.it), e delle colline di San Colombano
- il progetto V-arco Villoresi
- tutti i PGT dei comuni attraversati, in particolare in assenza dei Piani dei Parchi ed in ambiti urbani
- i progetti del PGT del Comune di Milano e il progetto dei "Raggi Verdi" e del "Filo Rosso", il progetto delle "Porte Verdi del Lambro" e del "Lambro Parco dello Sport"
- i progetti infrastrutturali e le compensazioni ambientali della TEEM Tangenziale Est Esterna Milano
- i progetti infrastrutturali e le compensazioni ambientali di Autostrada Pedemontana Lombarda
- Progetto Integrato d'Area, denominato "Lodigiano per EXPO: terra buona e percorsi di fiume" della Provincia di Lodi
- il progetto Vi.A.Ter in provincia di Lodi

Progetti di fruizione culturale turistica come:

- " il cammino dei Monaci" lungo la Vettabia, da Milano a Melegnano, che connette chiese ed abazie e si interseca al tracciato a Melegnano ed in cui è in fase di progetto un prolungamento verso il Po che interseca parzialmente il tracciato
- "un Po di bicicletta" itinerari turistici in bicicletta nella provincia di Lodi
- la via Francigena nella porzione meridionale del Lodigiano
- il sistema turistico "Po di Lombardia"
- sistema di bike sharing sul Po
- Ville Aperte in Brianza
- Esercizi di Psicogeografia nel Parco Media Valle Lambro.

2.4 VERSO UN NUOVO PARCO DEL LAMBRO MERIDIONALE

Un obiettivo di medio termine è quello di riattivare la discussione sulla costruzione di un nuovo parco regionale del Lambro Meridionale, già attivato alcuni anni fa. Non è uno degli obiettivi diretti del progetto, ma lo studio del percorso cicloturistico permette alle istituzioni locali di tornare a riflettere e studiare il proprio territorio nell'ottica di un progetto sinergico, che può divenire anche l'elemento di struttura del futuro parco.



Rilievi e georeferenziazione delle foto lungo l'ipotesi di tracciato a sud di San Bovio (MI)



Ciclostazione del Parco della Valle del Lambro a Inverigo



Cartellonistica del percorso sul Lambro del Parco della valle del Lambro



I nuovi orti di Sesto San Giovanni



I percorsi lungo il canale della Muzza



Tabellone del Percorso Costa Azzurra del PLIS del Brembiolo



Servizio di bikesharing sul Po a Orio Litta sulla via Franchigena



Progetti del sistema turistico del Po



3 Strategia d'intervento

3.1 LE MODALITÀ DI REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

3.2 AZIONI

3.1 LE MODALITÀ DI REALIZZAZIONE

Il progetto si basa su un' articolata esperienza nella pianificazione e progettazione di percorsi cicloturistici, percorsi ciclabili e di fruizione di parchi, sviluppata all'interno del contesto territoriale da diversi gruppi di progettisti ed istituzioni. Si fa in particolare riferimento al progetto di Greenway Pedemontana, alla ciclabile della Muzza, al progetto delle Vie del Parco del Parco della Valle Lambro, al progetto Vi.A. Terr. finanziato dalla Regione Lombardia, dei progetti realizzati sul Colatore Venere, ai diversi progetti realizzati dalla Provincia di Milano e dalla Provincia di Lodi. Le esperienze di progetto dei partners saranno messe a sistema per definire uno standard di progettazione che contemperi le esigenze e le caratteristiche dei percorsi in ambito naturalistico e dei più limitati tratti urbani.

Data l'estensione territoriale del progetto e la sua complessità si ritiene essenziale una regia forte di coordinamento, che porti all'affidamento unitario delle due azioni principali del progetto: le analisi territoriali e il progetto architettonico, che rimangono in capo all'ente capofila e che affiderà tramite gara ad un unico soggetto con l'obbligo di coordinarsi con gli enti partners e di assumere e fare sintesi delle istanze e degli standard progettuali. In particolare l'apporto di alcuni partners risulta di fondamentale importanza per definire le modalità progettuali: lo STER ed il Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana per quanto attiene la relazione con le acque, attraversamenti, distanze, protezioni, ecc...; i parchi per la loro esperienza di realizzazioni, di promozione del territorio e di conoscenza dei beni storici e paesaggistici.

Le azioni di carattere più marcatamente interattivo e politico sono invece decentrate e plurali, per permettere a tutti i soggetti istituzionali di costruire assieme e condividere con il più ampio spettro di portatori locali di interessi e conoscenza il progetto.

3.2 AZIONI

Azione 1 Analisi del territorio interessato

a Rilievi diretti delle ipotesi di tracciato, con repertorio fotografico georeferenziato;
b Analisi delle caratteristiche storiche, paesaggistiche ed ambientali
c Individuazione e registro dei beni; storico architettonici e paesaggistici lungo il tracciato;
d Individuazione di progetti sinergici con l'ipotesi progettuale;
e Verifica della coerenza urbanistica rispetto alla pianificazione locale di ogni comune interessato, alla pianificazione provinciale, regionale ed infrastrutturale;
f Individuazione di best practice in Italia e all'estero, sia in merito alle forme progettuali che a quelle gestionali:

- soggetti coinvolti: ente capofila, professionisti incaricati, enti parco in particolare per le sotto azioni b, c, d, contributo del consorzio di bonifica Muzza meridionale e dello STER sede territoriale di Lodi. In generale si richiede la collaborazione dei partners e sostenitori per il reperimento delle informazioni.
- risorse necessarie: figure architetti ed urbanisti, tecnici degli enti
- entità economica euro 43.000,00 di cui euro 30.000 per un incarico professionale e euro 13.000 in capo ai Parchi per il supporto alle azioni b, c, d.
- tempi di realizzazione: 4 mesi;
- risultati attesi: conoscenza del territorio delle progettualità in essere, delle opportunità e delle criticità progettuali;
- criteri di valutazione degli esiti: facilitazione del processo progettuale, individuazione di strategie ed esempi utili alla gestione del progetto.
- sistema di bike sharing sul Po;
- Ville Aperte in Brianza;
- Esercizi di Psicogeografia nel Parco Media Valle Lambro.

Azione 2 Processo partecipativo

a Verifica e coinvolgimento nel processo di soggetti potenzialmente interessati a contribuire al progetto oltre ai soggetti promotori e sostenitori, per le loro conoscenze locali;
b Incontri di verifica e condivisione del progetto con gli enti locali interessati (comuni, province e

parchi, enti territoriali e portatori di interessi);

c Definizione di uno strumento politico-amministrativo che sancisca la volontà di realizzare e di gestire quanto individuato nello Studio di fattibilità (ad es. Protocollo d'intesa o contratto di rete nella forma di AQST Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale).

- soggetti coinvolti: ente capofila, tutti i partners, professionisti incaricati, sostenitori;
- risorse necessarie: figure architetti ed urbanisti, tecnici degli enti, politici, società civile;
- entità economica euro 30.000,00;
- tempi di realizzazione: 9 mesi;
- risultati attesi: incremento dei soggetti coinvolti;
- criteri di valutazione degli esiti: facilitazione del processo progettuale, individuazione di strategie ed esempi utili alla gestione del progetto.

Azione 3 Comunicazione

a Individuazione delle necessarie: attività divulgativa e di sensibilizzazione (sito web, conferenze stampa, pubblicazioni cartacee, social network, etc.), attività di facilitazione della fruizione (segnaletica, infrastrutture web per pianificare l'itinerario con tracce GPS scaricabili, applicativi per smartphone, iniziative collaterali per i più piccoli, etc.), attività di promozione dell'iniziativa all'estero (anche presso tour operator specializzati o tramite sito web).

b Comunicazione del processo progettuale in corso e degli esiti raggiunti mediante comunicazione web, articoli scientifici, articoli divulgativi, iniziative a carattere locale, e almeno un evento a carattere sovralocale che coinvolga i partner del progetto.

- soggetti coinvolti: ente capofila, tutti i partners, professionisti incaricati, soggetti sostenitori e portatori di interessi
- risorse necessarie: figure architetti ed urbanisti, tecnici degli enti, politici, società civile,
- entità economica euro 15.000,00
- tempi di realizzazione: 12 mesi
- risultati attesi: incremento dei soggetti coinvolti
- criteri di valutazione degli esiti: facilitazione del processo progettuale, individuazione di strategie ed esempi utili alla gestione del progetto.

Azione 4 Progetto

a Realizzazione dello studio di fattibilità per i tracciati da realizzare ex novo, da riqualificare, per la sistemazione delle intersezioni sui tracciati percorribili;
b Stima di massima dei costi di tutti gli interventi necessari alla realizzazione del percorso (compresa divulgazione e sensibilizzazione);
c Verifica della accessibilità del percorso attraverso il trasporto pubblico locale;
d Verifica catastale e per i tracciati ex novo, di riqualificazione e dei tracciati percorribili minori, al fine di stimare i costi di acquisizione o stipulare convenzioni.

- soggetti coinvolti: ente capofila, professionisti incaricati, partners tecnici (consorzio Bonifica Muzza Meridionale, STER Lodi), partner istituzionali (provincia di Monza e Brianza, Provincia di Milano, Provincia di Lodi) per le verifiche catastali
- risorse necessarie: figure architettonici ed urbanisti, tecnici degli enti;
- entità economica: euro 90.000,00 di cui euro 65.000,00 per incarico di progettazione e euro 10.000,00 per supporto tecnico da parte degli enti (ad esempio verifiche idrauliche), euro 15.000,00 per le verifiche catastali e la definizione di forme di comodato o asservimento alle tre Province coinvolte;
- tempi di realizzazione: 7 mesi;
- risultati attesi: realizzazione del progetto architettonico ed economico;
- criteri di valutazione degli esiti: attuabilità tecnica e politica del progetto, economia del progetto.

Azione 5 Valutazione dell'indotto economico

a Descrizione dei potenziali effetti del progetto e quantificazione dell'indotto economico (comparti alberghiero, agroalimentare, della ristorazione, degli esercizi commerciali e artigianali, etc.);
 Questa azione merita una particolare attenzione per la complessità metodologica e la scarsità di studi analoghi in Italia. Si farà in particolare riferimento ad un recente studio commissionato da Società Pedemontana Lombarda all'Università Bocconi in merito all'indotto economico di Greenway Pedemontana. Il riferimento alla metodologia adottata in questo lavoro potrà essere di guida alle valutazioni sul percorso anche grazie alla affinità dei territori

attraversati.

- soggetti coinvolti: ente capofila, professionisti incaricati (economisti), in collaborazione con progettisti incaricati
- risorse necessarie: economisti;
- entità economica euro 10.000,00;
- tempi di realizzazione: 3 mesi;
- risultati attesi: definizione di un potenziale economico in base ad alcuni scenari individuati in fase progettuale;
- criteri di valutazione degli esiti: facilitazione del processo progettuale, individuazione di strategie ed esempi utili alla gestione del progetto.

Azione 6 Gestione del processo

a Individuazione di risorse finanziarie attivabili (Regioni, Ministeri, UE, privati, crowdfunding, etc.)
b Attività mirata alla sollecitazione di investitori o al reperimento di altre fonti di finanziamento.
c Individuazione dei soggetti attuatori e gestori

- soggetti coinvolti: ente capofila, e tutti i soggetti partners
- risorse necessarie: politici e funzionari degli enti coinvolti
- entità economica euro 17.000,00
- tempi di realizzazione: 3 mesi
- risultati attesi: definizione di un modello di gestione, di una strategia di finanziamento, e di una bozza di business plan
- criteri di valutazione degli esiti: concretezza delle soluzioni individuate, raggiungimento di un accordo fra i partners relativamente alla gestione, coinvolgimento di enti territoriali regionali o nazionali

Azione 7 Coordinamento

a Attività di coordinamento e segreteria
b Attività di rendicontazione

- soggetti coinvolti: ente capofila,
- risorse necessarie: funzionari, ragioneria
- entità economica: euro 10.000,00
- tempi di realizzazione: 12 mesi
- risultati attesi: coinvolgimento equalitario dei partners e dei sostenitori, costruzione di un network che possa arricchire la capacità di implementazione di politiche
- criteri di valutazione degli esiti: chiarezza nei rapporti fra i partners, condivisione delle scelte e dei processi di collaborazione fra gli enti.

Quadro economico

	partners	Cofinanziamento	Distribuzione e risorse richieste a Fondazione Cariplo ai partners	Totale fondo per ente	Azione 1 Analisi del territorio interessato	Azione 2 Processo partecipativo
1	Provincia di Monza e Brianza	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00		€ 3.000,00
2	Provincia di Milano	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00		€ 3.000,00
3	Provincia di Lodi	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00		€ 3.000,00
4	Parco Regionale Valle Lambro	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00	€ 5.000,00	€ 3.000,00
5	PLIS Media Valle Lambro	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00	€ 3.000,00	€ 2.000,00
6	PLIS Brembiolo	€ 5.000,00	€ 5.000,00	€ 10.000,00	€ 3.000,00	€ 2.000,00
7	Consorzio Muzza	€ 12.000,00	€ 5.000,00	€ 17.000,00	€ 1.000,00	€ 5.000,00
8	Ster Lombardia provincia di Lodi	€ 12.000,00	€ 5.000,00	€ 17.000,00	€ 1.000,00	€ 5.000,00
9	Comune di Monza	€ 11.000,00	€ 110.000,00	€ 121.000,00	€ 30.000,00	€ 4.000,00
		€ 65.000,00	€ 150.000,00	€ 215.000,00	€ 43.000,00	€ 30.000,00

Azione 3 spese per comunicazio ne	Azione 4 Progetto	Azione 4d Verifiche catastali sui territori di competenz a	Azione 5 Valutazion e dell'indott o economic o	Azione 6 Gestione del processo	Azione 7 Coordinamento	costo complessivo del progetto
--	----------------------	--	--	---	---------------------------	--------------------------------------

€ 1.000,00		€ 5.000,00		€ 1.000,00		
€ 1.000,00		€ 5.000,00		€ 1.000,00		
€ 1.000,00		€ 5.000,00		€ 1.000,00		
€ 1.000,00				€ 1.000,00		
€ 2.000,00				€ 3.000,00		
€ 2.000,00				€ 3.000,00		
€ 3.000,00	€ 5.000,00			€ 3.000,00		
€ 4.000,00	€ 5.000,00			€ 2.000,00		
	€ 65.000,00		€ 10.000,00	€ 2.000,00		€ 10.000,00
€ 15.000,00	€ 75.000,00	€ 15.000,00	€ 10.000,00	€ 17.000,00	€ 10.000,00	€ 215.000,00

Cofinanziamento richiesta	€ 65.000,00	> 30%
finanziamento	€ 150.000,00	< 70%
	€ 215.000,00	



4 Organizzazione richiedente

Coordinamento progetto

dott. Simonetta Vittoria (coordinamento ente capofila Comune di Monza)

Arch. Christian Novak (coordinamento tecnico)

dott. Urb. Mariasiliva Agresta (coordinamento grafico-rilievi)

stagisti Politecnico di Milano Simona Sangalli e Lodovico Pescinato (rilievi e verifiche urbanistiche)

Partners

1 Comune di Monza (ente capofila)

2 Provincia di Monza e Brianza

3 Provincia di Milano

4 Provincia di Lodi

5 Parco Regionale della Valle del Lambro

6 PLIS della Media Valle del Lambro

7 PLIS del Brembiolo

8 Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana

9 Coordinamento SIREG e STER

Sede Territoriale di Lodi

Sostenitori

1 Comune di Milano

2 Comune di Sesto San Giovanni

3 Parco Agricolo Sud Milano

4 PLIS del Sillaro

5 PLIS delle Colline di San Colombano

6 STER Provincia di Monza

1 Comune di Monza (ente capofila)

Il Comune di Monza è da tempo attivo nella promozione della mobilità ciclabile e allo stato attuale presenta circa 28 km di piste ciclabili. Negli anni 2008-2012 il Comune di Monza ha partecipato al progetto europeo CIVITAS ARCHIMEDES con altre cinque città europee, promuovendo, fra le varie misure, uno studio sulla ciclabilità monzese che ha costituito la base per la realizzazione del "biciplan" della città e di un abaco della ciclabilità indicante i criteri costruttivi da seguire per la realizzazione delle piste ciclabili. Contestualmente, l'Amministrazione Comunale ha ottenuto un cofinanziamento regionale nell'ambito del Bando di Regione Lombardia "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica Bando 2010" per la realizzazione di un sistema di bike sharing per la città di Monza e di una velo stazione presso la Stazione FS cittadina, progetto in fase di attuazione.

All'interno del processo di revisione del PGT in corso il ruolo della mobilità lenta assume una funzione di riorganizzazione dello spazio pubblico urbano e di costruzione delle relazioni fra servizi urbani, aree pubbliche, parchi e giardini ed

i nuovi ambiti a parco territoriale previsti nelle aree agricole attorno alla città. La "rete dell'urbanità e della naturalità diffusa" rappresenta la nuova struttura della città, come in passato la rete viaria.

2 Provincia di Monza e Brianza

Con l'approvazione del Progetto Strategico "Moving Better" (DGP N. 018 del 25/9/2013) la Provincia di Monza e Brianza ha inteso affrontare il tema della mobilità in tutte le sue componenti, intrecciandone criticità e potenzialità e avviando un processo sinergico tra pubblico e privato, anche per implementare uno sviluppo economico innovativo, capace di individuare nuove forme di produzione in una direzione ecosostenibile. Durante la costruzione di "Moving Better" sono state anche intraprese attività differenziate: azioni sperimentali finalizzate al perfezionamento e all'affinamento del Progetto stesso (mobilità ciclistica, mobilità elettrica, integrazione del sistema delle navette aziendali con il trasporto pubblico, ecc.), convegni e presentazioni su temi specifici ed un percorso di condivisione con gli Enti locali. In questo contesto si è inserita l'approvazione del Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (DCP n. 14 del 29/5/2014), redatto ai sensi della L.R. 7/2009; le analisi e gli approfondimenti condotti nell'ambito del Progetto Moving Better hanno fornito al Piano un importante supporto tecnico, mentre l'analisi conoscitiva sulle piste ciclabili della Provincia è stata approfondita grazie al contributo di tutti i Comuni del territorio, dei Parchi regionali e dei PLIS. Il Piano si configura come Piano di settore a valenza territoriale, ai sensi dell'art. 4 del PTCP (approvato con DCP n. 16 del 10/7/2013). Sia il Progetto "Moving Better" che il "Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica", sono reperibili, integralmente, sul sito della Provincia di Monza e della Brianza, al seguente link: www.provincia.mb.it/Temi/trasporti/Moving_Better/index.html.

3 Provincia di Milano

L'obiettivo del progetto coincide con una delle funzioni attribuite alla Provincia di Milano: la pianificazione di dorsali ciclabili extraurbane, così come delegato da espressa legge regionale. Con l'approvazione del nuovo PTCP (dicembre 2013) Provincia di Milano ha confermato tra le sue priorità lo sviluppo e il potenziamento del progetto MiBici, avviato

nel 2005, promuovendo così il sistema delle piste ciclabili sul territorio provinciale, quale strumento per la valorizzazione del territorio e del paesaggio. L'assessorato alla Pianificazione delle Infrastrutture, ha recepito pienamente gli indirizzi del PTCP, ai fini di raggiungere i propri obiettivi di promozione della mobilità ciclistica, e ha individuato tra le sue priorità il proseguimento del progetto MiBici, in fase conclusiva, attraverso l'avvio di un nuovo piano della mobilità ciclistica provinciale e metropolitana, conforme agli indirizzi del Piano regionale della mobilità ciclistica, appena approvato, e al nuovo assetto territoriale che si sta definendo, con la trasformazione in città metropolitana.

4 Provincia di Lodi

La Provincia di Lodi, con deliberazione di C.P. n. 53 del 13 dicembre 2005, ha approvato Piano della Rete Ciclopeditone Provinciale, che nasce dalla necessità di mettere a sistema gli interventi già realizzati per poter programmare gli sviluppi futuri e condividere le scelte compiute con le altre realtà locali, nazionali ed europee.

La Provincia può contare rete ciclabile attraverso "dorsali portanti", ovvero con piste ciclabili in sede propria lungo le strade provinciali, alle quali si affiancano percorsi di diversa natura, strade minori, campestri, arginali, che consentono di collegare i siti di maggiore interesse naturalistico, culturale, ricreativo della provincia, arrivando a costituire una rete di quasi 500 Km.

Ha partecipato come capofila e ottenuto il finanziamento del BANDO ASSE 4 EXPO 2015. LINEA DI INTERVENTO 4.1.1.1., con il Progetto Integrato d'Area, denominato "Lodigiano per EXPO: terra buona e percorsi di fiume".

Tra le azioni strategiche del progetto si riportano:

- Interventi sui colatori del sistema Ancona, Mortizza, Allacciate, Gandiolo: opera di riqualificazione idraulica, ambientale e di percorribilità leggera della fascia periferiale del fiume Po tra le foci del Lambro e dell'Adda.

- messa in sicurezza del sistema arginale Adda, Po, Lambro, Po.

- lo sviluppo di un sistema di intermodalità turistica che veda nell'integrazione dei trasporti ciclabili, ferroviari e fluviali.

La Provincia di Lodi è altresì impegnata nel progetto denominato "Vie della Fede" finanziato con i Fondi Emblematici Fondazione Cariplo

Anno 2012 e Regione Lombardia.

Tra le azioni del suddetto progetto si ritiene opportuno elencare:

- messa in sicurezza del percorso della "Via Francigena", con la creazione di un tragitto ad hoc per pedoni e biciclette proprio sul confine tra Pavia e Lodi.
- servizio di Bike sharing provinciale, composto da otto postazioni attrezzate con biciclette, posizionate in prossimità delle stazioni ferroviarie o degli attracchi fluviali, lungo il percorso 08 CICLOVIA DEL PO.
- L'installazione di 6 ecocontatori per il monitoraggio dei passaggi sulla ciclovia del Po
- L'adeguamento del portale turistico del lodigiano

5 Parco Regionale della Valle del Lambro

Il Parco Regionale della Valle del Lambro è stato istituito con Legge Regionale numero 82 del 16 settembre 1983. Al momento comprende 35 Comuni e le Province di Monza e Brianza, Lecco e Como.

Il parco è impegnato nella costruzione di un sistema complesso di fruizione ciclopedonale del suo territorio. Ha quasi completato la sua dorsale principale Monza Erba di 35 km (attuato all'80%).

A partire dal 2009 ha sviluppato un complesso progetto per fasi per organizzare la fruizione del suo territorio. Le tappe principali di questo progetto denominato "Le vie del Parco" (www.leviedelparco.it) sono:

- il masterplan dei percorsi e delle aree di fruizione collettiva nel 2009
- il progetto preliminare delle Vie del Parco (250 km di percorsi) nel 2010
- realizzazione di quattro ciclostazioni collegate alle stazioni ferroviarie di Erba, Rogeno, Inverigo, Macherio-Canonica, con circa 100 bici del parco, ciclofficine, e punti parco nel 2012
- realizzazione in corso di 4 dei 17 percorsi previsti dal progetto delle Vie del Parco con finanziamento della Regione Lombardia 2015-2015
- realizzazione del lotto 1 della ciclovia del lago di Pusiano (Rogno Bosisio Parini) finanziamento della Regione Lombardia 2014
- progetto esecutivo di 3 dei 17 percorsi previsti dal progetto delle Vie del Parco con finanziamento della Fondazione Cariplo 2013

Il Parco Regionale della Valle Lambro partecipa al Contratto di fiume Lambro, al Progetto reti ecologiche Fondazione Cariplo CONNUBI, come

capofila, e ad una serie di progetti ambientali e di riconnessione ecologica, su fondi europei (LIFE), regionali e di fondazioni private.

6 PLIS della Media Valle del Lambro

Il Parco Media Valle Lambro, PLIS istituito nel 2006 è gestito dal Comune di Sesto San Giovanni con Comuni di Brugherio e di Cologno Monzese. Il Parco si estende per circa 300 ettari lungo il corso del fiume Lambro, interessando una popolazione di oltre 160.000 abitanti. È oggi in fase di ampliamento con l'adesione da parte dei Comuni di Monza e Milano, che hanno inserito le aree all'interno dei nuovi strumenti urbanistici (area Cascinazza a Monza e Parco Lambro a Milano). Rappresenta, quindi, la connessione verde di un sistema articolato, formato dai centri di Milano, Monza, Sesto San Giovanni, Brugherio e Cologno Monzese e dal sistema dei parchi del Nord Milano. Di seguito viene riportata una breve panoramica di alcuni dei progetti in corso:

- "Gli spazi aperti e gli ambiti agrodnaturalistici, il fiume Lambro, l'area metropolitana milanese - esempio di attivazione di Rete Ecologica, che prevede lo studio di fattibilità di un corridoio ecologico nel tratto più densamente urbanizzato del Lambro da Monza a San Donato Milanese. Il progetto è realizzato da ERSAF [capofila], DASTU e finanziato da Fondazione Cariplo.
- Il Contratto del fiume Lambro insieme ad altri 82 enti locali tra cui Regione Lombardia, 5 province, decine di comuni, parchi regionali, comunità montane e l'Autorità di bacino del fiume Po;
- "Fiumi e canali a pedali": questo progetto ha come obiettivo il collegamento dei parchi del nord Milano con il Parco delle Groane e il Parco Valle Lambro, attraverso le vie d'acqua: il canale Villoresi, il fiume Lambro e il canale Martesana.
- "CONNUBI (CONNessioniUrbaneBiologiche)" è uno studio per potenziare la connessione ecologica lungo il corridoio fluviale del Lambro, considerato a "elevata antropizzazione", cioè una profonda ed estesa influenza dell'uomo sull'ambiente.
- "Esercizi di psicogeografia" è una serie di iniziative: passeggiate guidate, spettacoli, presentazioni di percorsi cicloturistici ed enogastronomici. Un modo diverso di riappropriarsi del fiume Lambro e del suo territorio, utile per scoprire le

opportunità che offre questa cerniera verde tra Milano e Monza.

7 PLIS del Brembiolo

Il PLIS del Brembiolo, di 546 ha, è stato istituito 2002 con la partecipazione dei Comuni di Casalpusterlengo Ente gestore, Brembio, Fombio, Ossago Lodigiano e Somaglia. La gestione, affidata al Comune di Casalpusterlengo viene svolta tramite l'Ufficio di Direzione del Parco istituito presso il Settore LL.PP. Ecologia del Comune di Casalpusterlengo.

I progetti più recenti sono:

- interventi manutentivi sul colatore Brembiolo per un importo di euro 883.000, finanziato da Fondazione Cariplo, Regione Lombardia, Provincia di Lodi, Comuni coinvolti.
- Attualmente è in fase di completamento il progetto "Connessioni ecologiche nel territorio del PLIS del Brembiolo e della bassa pianura lodigiana" in partenariato con la Fondazione Lombardia per l'Ambiente e finanziato dalla Fondazione Cariplo.

8 Consorzio Bonifica Muzza Bassa Lodigiana

Il Consorzio è un ente di Diritto Pubblico costituito con D.P.G.R. n. 21157 del 12-10-89.

Il Consorzio, istituzionalmente, provvede alla gestione, manutenzione ed esecuzione delle opere pubbliche di bonifica ed in generale al "governo delle acque del sistema idrico comprensoriale" e a tutte le relative connessioni che lo stesso comporta.

In questi ultimi anni il consorzio si è attivato per valorizzare al meglio le risorse paesaggistiche e naturali rappresentate dai percorsi lungo le strade alzaie, realizzando una serie di interventi in gran parte finanziati dalla Regione Lombardia.

Tali attività sono state rivolte da un lato a migliorare la fruizione degli itinerari esistenti: realizzando parcheggi per le autovetture, predisponendo aree di sosta e di osservazione ambientale, proteggendo i punti più "pericolosi" del percorso con adeguate staccionate in legno; dall'altro si è cercato di migliorare la naturalità dei luoghi, mediante la predisposizione di impianti a verde, costituiti da essenze arboree ed arbustive autoctone, la sistemazione di alcuni edifici idraulici (chiusa con paratoia, ponte canale, ecc...) di particolare rilevanza storica, il mantenimento delle zone umide adiacenti al canale principale, costituite dai fasci di rogge dimesse.

Le attività svolte hanno dato luogo ad itinerari ciclo-ambientali che presentano un basso impatto ambientale, sono caratterizzati da una forte naturalità e ruralità che conseguentemente limita al minimo l'interferenza dei tracciati con la viabilità stradale ordinaria e sono finalizzati alla fruizione dei luoghi con spazi di sosta, aree didattiche, zone umide adiacenti gli itinerari dove riconoscere e studiare la flora e la fauna esistenti.

9 Coordinamento SIREG e STER Sede Territoriale di Lodi

Il Coordinamento SIREG e STER sede territoriale di Lodi è un settore della Regione Lombardia che si occupa istituzionalmente del controllo delle opere in relazione alla rete idrica lombarda. In particolare nel territorio di Lodi, ricco di corpi idrici principali e secondari lo STER ha realizzato negli ultimi anni un'opera di supporto alla progettazione di percorsi ciclabili arginali e lungo canali minori in collaborazione in particolare con la Provincia di Lodi, per progetti finanziati nell'ambito del P.O.R. sulla ciclovie del Po'.

