

**Ente Mittente** PROVINCIA DI MONZA E DELLA  
BRIANZA

---

**Tipologia** Catalogo Documenti/DECRETI  
DELIBERATIVI

---

**Oggetto** AGGIORNAMENTO DEL PIANO  
STRATEGICO PROVINCIALE DELLA  
MOBILITA' CICLISTICA. DOCUMENTO  
DI INDIRIZZO. ADOZIONE.  
(DDP/2024/148/31-10-2024)

---

**N.Reg** 2522/2024

---

**In  
Pubblicazione** dal **04-11-2024** al **19-11-2024**

---



# PROVINCIA MONZA BRIANZA

**Oggetto:** AGGIORNAMENTO DEL PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA. DOCUMENTO DI INDIRIZZO. ADOZIONE.

## **DECRETO DELIBERATIVO PRESIDENZIALE**

**N. 148 DEL 31-10-2024**

L'anno duemilaventiquattro il giorno trentuno del mese di Ottobre alle ore 12:45, nella sede Istituzionale della Provincia di Monza e della Brianza,

### **IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA**

Con la partecipazione e l'assistenza del SEGRETARIO GENERALE, DOTT. SANDRO DE MARTINO.

Su Proposta del Direttore del SETTORE TERRITORIO E AMBIENTE, FABIO FABBRI.

### **ADOTTA IL SEGUENTE PROVVEDIMENTO**

#### **1. e 2. PRESUPPOSTI DI FATTO E DI DIRITTO - CARATTERISTICHE - MOTIVAZIONE**

La Legge della Regionale Lombardia 30 aprile 2009, n. 7, all'art. 3 prevede che le Province redigono "Piani strategici per la mobilità ciclistica", tenuto conto del Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC). I piani provinciali programmano gli interventi a livello sovracomunale e sono approvati secondo la normativa vigente in materia.

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

La Provincia di Monza e Brianza con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 23 del 4 luglio 2023, ha approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) il quale delinea, tra l'altro, fra le azioni da porre in essere per attuare gli obiettivi e le politiche in materia di sviluppo della mobilità sostenibile, le seguenti:

- A1.CIC – itinerari della rete portante della ciclabilità;

- A2.CIC – mappatura dello stato di fatto e delle progettualità della rete ciclabile.

Si rende, pertanto, necessario procedere all'aggiornamento del vigente Piano Strategico della Mobilità Ciclistica (PSMC) sia per la necessaria coerenza con il PUMS della Provincia, che si configura per l'appunto come strumento di pianificazione sovraordinato, sia per le intervenute modifiche normative nonché per il mutato scenario territoriale di riferimento e il nuovo quadro esigenziale.

Con determinazione dirigenziale n. 500 del 4/3/2024, è stato dato avvio al procedimento di aggiornamento del PSMC vigente, con contestuale presa d'atto dell'avvenuto assolvimento nell'ambito dell'approvazione del PUMS della valutazione ambientale strategica, approvando altresì l'avviso per la presentazione da parte del pubblico di suggerimenti e proposte (fase di consultazione pubblica).

E' in corso il programma di collaborazione con il Centro Studi PIM per il supporto alle attività di pianificazione della Provincia e in particolare all'aggiornamento del PSMC.

In attuazione delle predette azioni del PUMS in materia di sviluppo della mobilità sostenibile, nell'ambito della collaborazione in atto con il Centro Studi PIM, è stata sviluppata la seguente attività:

- aggiornamento del quadro normativo in tema di mobilità ciclabile;
- aggiornamento del quadro della programmazione e pianificazione alle diverse scale territoriali anche con riferimento agli ambiti provinciali contermini e con particolare attenzione all'attività in corso di aggiornamento del PRMC;
- aggiornamento del quadro conoscitivo della rete ciclabile (stato di fatto), attraverso una specifica indagine presso i Comuni e gli enti parco tenendo conto del set di parametri utilizzato per l'aggiornamento del PRMC e attraverso la raccolta di informazioni derivanti da studi e progetti sviluppati per gli itinerari e le dorsali di scala sovralocale (es. Ciclovia Mi-Me, VeloVAL, green lane Brianza ovest);
- rilettura degli obiettivi del vigente PSMC alla luce degli obiettivi e delle politiche delineate nel PUMS;
- predisposizione dei criteri e degli indirizzi per la definizione dello scenario di progetto da sviluppare nell'ambito dell'aggiornamento del PSMC, tenendo conto delle indicazioni del PUMS.

Il “documento di indirizzo”, parte integrante del presente provvedimento, per l'aggiornamento del PSMC delinea i principali elementi e requisiti per la definizione dello scenario di progetto e si configura, pertanto, quale strumento a cui riferirsi per le successive attività che dovranno concretizzarsi con la definizione del documento complessivo nel quale troveranno specificazione, tra l'altro, oltre all'assetto complessivo della rete portante, le priorità di attuazione degli interventi e indicazioni per le successive fasi di progettazione degli interventi in termini di requisiti e standard tipologici adottabili per le diverse tipologie di tracciato.

### **3. RIFERIMENTI NORMATIVI**

L'art. 1, comma 55 della Legge 7/04/2014, n. 56 ss.mm.ii. “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”.

L'art. 19 e 20 del D.Lgs. 18/08/2000, n. 267, “Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti

locali” s.m.i..

L’art. 8 dello Statuto della Provincia di Monza e della Brianza, approvato con atto dell’Assemblea dei Sindaci n. 1 del 30/12/2014;

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

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

Il D.M. del 23 agosto 2022 “Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”;

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

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

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

#### **4. PRECEDENTI**

A riferimento per l’assunzione dell’atto in oggetto si assumono:

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

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

la Determinazione Dirigenziale n. 500 del 4/3/2024, con la quale è stato dato avvio al procedimento di aggiornamento del PSMC vigente, con contestuale presa d’atto dell’avvenuto assolvimento nell’ambito dell’approvazione del PUMS della valutazione ambientale strategica;

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 59 del 18.04.2024, ad oggetto “*Macrostruttura e funzionigramma. Aggiornamenti. Approvazione*”;

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 40 del 21/12/2023 “Documento Unico di Programmazione (DUP) 2024-2026. Approvazione.”;

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 41 del 21/12/2023, esecutiva, recante “*Bilancio di previsione 2024-2025-2026. Approvazione. (i.e.)*”;

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 17 del 23/07/2024 esecutiva, recante “*Primo Assestamento Generale al Bilancio di Previsione 2024 – 2025 – 2026, Verifica della salvaguardia degli equilibri di Bilancio e Aggiornamento del Dup 2024/2026. Approvazione (i.e.)*”;

la Deliberazione di Consiglio Provinciale n. 20 del 15/10/2024 con la quale è stata approvata la IV variazione al bilancio di previsione 2024 – 2025 – 2026.

il Decreto Deliberativo Presidenziale n. 32 del 8/2/2024 ad oggetto: “Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO) della Provincia di Monza e della Brianza 2024 - 2026. Approvazione”;

## **5. EFFETTI ECONOMICI**

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

**ACCERTATO** che la competenza a deliberare sulla proposta in oggetto appartiene al Presidente, quale organo esecutivo, e che è stato espresso, sulla proposta della presente deliberazione, il parere ex art. 49 del D. Lgs 18/8/2000 n. 267 e ss.mm.ii. ed ex art. 4, comma 1 del “Regolamento in materia di controlli interni”, allegato, da parte del Responsabile del Servizio e non comportando riflessi economici - né diretti né indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente – non necessita del parere di regolarità contabile da parte del Responsabile del Servizio Finanziario.

**Acquisito**, altresì, il parere di conformità espresso dal Segretario Generale ai sensi dell'art. 4, comma 3 del Regolamento controlli interni e dell'art. 6, comma 3, lettera e) del Regolamento per l'ordinamento degli uffici e dei servizi.

## **DELIBERA**

**1. di** adottare il “documento di indirizzo” per l'aggiornamento del Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (PSMC) che delinea i principali elementi e requisiti per la definizione dello scenario di progetto e si configura, pertanto, quale strumento a cui riferirsi per le successive attività che condurranno alla completa definizione dello strumento di pianificazione, parte integrante del presente atto.

**2. di** dare atto che tutti gli adempimenti conseguenti saranno curati dalla direzione Territorio Ambiente.

**3. di** pubblicare il presente provvedimento sul sito istituzionale dell'Ente, nella sezione Amministrazione Trasparente, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs.33/2013 s.m.i.

Il presente decreto deliberativo presidenziale, definitivo ai sensi di legge, viene dichiarato immediatamente eseguibile e dunque efficace dal momento della sua adozione.

Allegato:

“documento di indirizzo”

**Decreto Deliberativo n. 148 del 31-10-2024**

Letto, confermato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE DELLA PROVINCIA  
LUCA SANTAMBROGIO

IL SEGRETARIO GENERALE  
DOTT. SANDRO DE MARTINO

---

**Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.**



# PROVINCIA MONZA BRIANZA

**Oggetto: AGGIORNAMENTO DEL PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA. DOCUMENTO DI INDIRIZZO. ADOZIONE.**

---

## **PARERE DI REGOLARITÀ TECNICA/AMMINISTRATIVA**

(AI SENSI DELL'ART. 49 DEL D.LGS N. 267/2000 E DELL'ART.4, COMMA 1, DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI)

Favorevole  
 Non favorevole

Eventuali note:

IL DIRETTORE DI SETTORE  
ING. FABIO FABBRI

Addì, 28-10-2024

---

**Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.**



# PROVINCIA MONZA BRIANZA

**Oggetto: AGGIORNAMENTO DEL PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA. DOCUMENTO DI INDIRIZZO. ADOZIONE.**

---

## **PARERE DI CONFORMITA'**

(AI SENSI DELL'ART. 4, COMMA 3 DEL REGOLAMENTO CONTROLLI INTERNI E DELL'ART. 6, COMMA 3 LETT. E, DEL REGOLAMENTO UFFICI E SERVIZI)

Favorevole  
 Non favorevole

Eventuali note:

IL SEGRETARIO GENERALE  
DOTT. SANDRO DE MARTINO

Addì, 29-10-2024

---

**Documento informatico sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art.24 del D.Lgs. n.82/2005 e ss.mm.ii.**





**PROVINCIA  
MONZA BRIANZA**

**DECRETI DELIBERATIVI DEL PRESIDENTE n. 148 / 2024 del 31-10-2024**

avente ad oggetto: AGGIORNAMENTO DEL PIANO STRATEGICO PROVINCIALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA. DOCUMENTO DI INDIRIZZO. ADOZIONE.

pubblicata dal 04-11-2024 per 15 giorni consecutivi sull'Albo online di questo ente.

Il Responsabile della Pubblicazione  
NICOLETTA VIGORELLI



**Aggiornamento del PSMC  
Piano Strategico della  
Mobilità Ciclistica  
della Provincia di Monza e Brianza  
DOCUMENTO DI INDIRIZZO**

**BOZZA  
settembre 2024**

PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA  
Protocollo Arrivo N. 49019/2024 del 01-10-2024  
Allegato 1 - Class. 7.2 - Copia Documento



Il presente documento “**Aggiornamento del PSMC – Piano Strategico della Mobilità Ciclistica della Provincia di Monza e Brianza. Documento di Indirizzo**” (IST\_25B\_22) è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito dell’Attività Istituzionale a favore della Provincia di Monza e Brianza per gli anni 2022-2023.

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

**Centro Studi PIM**

dott. Franco Sacchi (Direttore Responsabile)

ing. Maria Evelina Saracchi (capo progetto)

**Consulenti del Centro Studi PIM**

dott. PT Alessandro Mauri

**Provincia di Monza e Brianza – Settore Territorio e Ambiente**

ing. Fabio Fabbri (Direttore)

ing. Fabio Andreoni (Responsabile Servizio Infrastrutture e Mobilità)

arch. Andrea Airoidi (Servizio Infrastrutture e Mobilità)

arch. Andrea Giambarda (Sistema Informativo Territoriale Integrato – SITi)



## SOMMARIO

<b>1</b>	<b>Premessa e contenuti dell'aggiornamento del PSMC.....</b>	<b>6</b>
1.1	Piani e programmi di riferimento.....	6
1.2	Struttura del Piano.....	7
<b>2</b>	<b>Indirizzi per l'aggiornamento del PSMC e la definizione dello scenario di progetto 8</b>	
2.1	Principi generali.....	8
2.2	Obiettivi.....	9
2.3	Requisiti e criteri per individuare lo scenario di progetto.....	10
2.4	Requisiti e criteri per caratterizzare gli interventi su tratti e nodi degli ICIP.....	14
2.5	Elementi da considerare per l'aggiornamento del PSMC in coerenza con le disposizioni normative nazionali.....	16
<b>3</b>	<b>Cronoprogramma delle attività per l'aggiornamento del PSMC .....</b>	<b>18</b>



## 1 Premessa e contenuti dell'aggiornamento del PSMC

### 1.1 Piani e programmi di riferimento

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

Con Avviso del Direttore del Settore Territorio e Ambiente del **05.03.2024** è stato dato avvio al procedimento di **aggiornamento del PSMC**, con contestuale presa d’atto dei contenuti della procedura di VAS – Valutazione Ambientale Strategica del **PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Provincia di Monza e Brianza** (a sua volta approvato con DCP n. 23 del 04.07.2023).

L’aggiornamento del PSMC è informato dalle **linee guida per la redazione e l’attuazione del “Biciplan”** di cui all’art. 6 della L n. 2/2018 e dai contenuti e della metodologia utilizzata per la predisposizione del Piano vigente, prendendo in considerazione le informazioni analitiche, i principi, gli obiettivi e le azioni previste nel PUMS provinciale anche per altre tematiche di mobilità sostenibile attinenti e di supporto al sistema della ciclabilità (es. nodi di interscambio, servizi di sharing e sistemi di mobilità innovativi), oltre che i contenuti del **vigente PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica** (approvato con DGR n. X/1657 dell’11.04.2014) e gli esiti delle attività in corso per l’**aggiornamento del PRMC** stesso (avviato con DGR n. XII/740 del 24.07.2023 e con Prima Conferenza di VAS tenutasi il 26.06.2024).



## 1.2 Struttura del Piano

L'attività di aggiornamento del PSMC (a partire dal Piano vigente) prevede la predisposizione dei documenti e lo svolgimento delle attività di seguito indicate.

### Quadro Conoscitivo

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

### Documento di Indirizzo (di cui al presente documento)

- ▶ **Rilettura critica degli obiettivi del vigente PSMC**, alla luce degli obiettivi e dei principi del PUMS, anche relativi ad altre tematiche di mobilità sostenibile attinenti e di supporto al sistema della ciclabilità.
- ▶ **Predisposizione degli indirizzi, degli obiettivi e dei criteri per la definizione dello scenario di progetto** da sviluppare nell'ambito dell'aggiornamento del vigente PSMC, tenendo conto delle indicazioni contenute nel PUMS.

### Quadro Progettuale

- ▶ Ridefinizione dello **scenario di assetto complessivo** della rete portante della ciclabilità nel territorio provinciale, individuando le tratte oggetto di intervento, mancanti o da adeguare/mettere in sicurezza.
- ▶ Individuazione delle **priorità di attuazione degli interventi** di completamento/adequamento della rete portante.
- ▶ **Indicazioni per le successive fasi di progettazione degli interventi** su itinerari e intersezioni, in termini di standard tipologici per le diverse casistiche, con particolare attenzione alla **messa in sicurezza** degli attraversamenti, oltre che in relazione ai **servizi a supporto della ciclabilità**.

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

### 2.1 Principi generali

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

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

#### Principi generali per l'aggiornamento del PSMC

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

## 2.2 Obiettivi

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

### Obiettivi dell'aggiornamento del PSMC

<b>01.</b>	Considerare la <b>mobilità ciclistica come forma di spostamento complementare al trasporto pubblico</b> , potenziando l'intermodalità bici-ferro e bici-gomma presso i nodi del sistema, organizzati come "hub" attrezzati con le opportune dotazioni in funzione del ruolo svolto.
<b>02.</b>	Promuovere lo <b>shift modale dal mezzo motorizzato alla bici</b> , sia per gli <b>spostamenti quotidiani</b> casa-lavoro e casa-scuola, sia per garantire <b>accessibilità ad altri attrattori/generatori di traffico</b> (medie strutture di vendita, poli della salute, ecc.), sia per la <b>connessione fruitiva</b> degli elementi di interesse paesaggistico e architettonico, anche di rilevanza extra-provinciale.
<b>03.</b>	Costruire e realizzare uno <b>schema organico di rete per la ciclabilità</b> , individuando gli itinerari portanti per le diverse "forme" ed esigenze di spostamento, determinando gli <b>interventi prioritari</b> di ricucitura nelle tratte mancanti.
<b>04.</b>	<b>Garantire la sicurezza</b> delle utenze più vulnerabili, quali pedoni e ciclisti, come requisito essenziale per incoraggiare le persone verso la mobilità ciclistica, individuando le <b>opere necessarie per ridurre il rischio di incidentalità</b> lungo la rete ciclabile, in particolare, in corrispondenza delle intersezioni.
<b>05.</b>	<b>Attivare relazioni</b> con i Comuni e con tutti i soggetti interessati in tema di ciclabilità per implementare la rete.

## 2.3 Requisiti e criteri per individuare lo scenario di progetto

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

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

### Classificazione gerarchica degli itinerari

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

La rete degli **itinerari ciclabili prioritari** nel territorio di Monza e Brianza sarà costituita da:

- ▶ **Itinerari Ciclabili Sovraregionali**, corrispondenti alle ciclovie EuroVelo e/o Bicitalia (che, assieme agli Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale, costituiscono la **Dorsale Ciclabile Principale** del territorio provinciale);
- ▶ **Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale**, corrispondenti agli ex-PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale del PRMC e ad alcuni ulteriori Itinerari Ciclabili di Interesse Regionale proposti ex-novo dal PSMC stesso, connessi agli ex-PCIR già individuati e con analoghe caratteristiche (che, assieme agli Itinerari Ciclabili Sovraregionali, costituiscono la **Dorsale Ciclabile Principale** del territorio provinciale);
- ▶ **Itinerari Ciclabili di Interesse Provinciale (ICIP)**, costituiti da tracciati che derivano dalla Dorsale Ciclabile Principale, di più stretta valenza provinciale e rispondenti a specifici requisiti, dettagliati nei paragrafi successivi.

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

Il Quadro Progettuale conterrà elaborati cartografici con la mappatura della rete per la ciclabilità nella sua classificazione gerarchica.

### Qualificazione/vocazione degli itinerari

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

- ▶ **Itinerari Ciclabili di Interesse Provinciale per il pendolarismo**, volti principalmente a soddisfare le esigenze degli spostamenti quotidiani;

- ▶ **Itinerari Ciclabili di Interesse Provinciale per il cicloturismo**, ossia con una vocazione principalmente turistica, ulteriormente differenziati per “tematismi” di fruizione del territorio (con individuazione, tra gli altri, anche delle “vie verdi ciclabili” di cui alla L n. 2/2018). Il Quadro Progettuale conterrà elaborati cartografici con la mappatura della rete per la ciclabilità nella sua classificazione in base alla qualificazione/vocazione degli itinerari, oltre a schede descrittive di ciascun ICIP, con le principali informazioni funzionali alla loro caratterizzazione per gli usi fruitivi (es. lunghezza complessiva di ciascun itinerario tematico, dislivello altimetrico, ecc.).

### Stato di realizzazione degli itinerari

I **vari tratti degli itinerari per la ciclabilità** (di qualunque ruolo gerarchico e qualificazione/vocazione) potranno essere, a seconda dei casi:

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

Il Quadro Progettuale conterrà elaborati cartografici di mappatura della rete per la ciclabilità con differenziazione delle diverse tratte in base al loro stato di realizzazione.

### Criteri per la definizione degli ICIP per il pendolarismo

Gli **ICIP per il pendolarismo** sono caratterizzati da specifici **requisiti** e, per la loro identificazione concreta nello schema complessivo dello scenario di progetto verranno applicati i **criteri** di seguito elencati.

- ▶ **Carattere sovracomunale**: ogni ICIP per il pendolarismo (ad eccezione di alcune deviazioni) attraversa il territorio di almeno tre Comuni.
- ▶ **Connessione con i nodi di interscambio e le principali polarità**: ogni ICIP per il pendolarismo raggiunge almeno uno dei principali nodi di interscambio presenti sul territorio provinciale (nodi di interscambio ferroviario – ossia quelli di primaria rilevanza strategica e di rilevanza sovracomunale, secondo la classificazione contenuta nel PUMS provinciale – e principali capolinea del TPL – ossia quelli interessati da almeno due linee del servizio su gomma) e lambisce le principali polarità (istituti secondari di secondo grado e poli sanitari – ossia gli ospedali dell’ASST della Brianza e l’Ospedale San Gerardo di Monza – prendendo come riferimento un buffer radiale di 500m a partire dal polo attrattore stesso, inteso come distanza mediamente percorribile a piedi in 5/10 minuti); in assenza di un attrattore specifico, viene scelto quale principale polo di transito il

Municipio (considerato quale servizio civico di eccellenza per i cittadini e punto centrale nevralgico di ciascun Comune); differentemente dal vigente PSMC, si è scelto di non considerare quali polarità funzionali alla definizione degli ICIP le medie strutture di vendita, non ritenute significative nel disegno della rete ciclabile di carattere provinciale di questo aggiornamento del Piano.

- ▶ **Coerenza con la Dorsale Ciclabile Principale:** ogni ICIP per il pendolarismo è coerentemente interconnesso con la rete di rango superiore (la Dorsale Ciclabile Principale definita dal presente aggiornamento del PSMC), anche al fine di garantire la sostenibilità economica delle eventuali proposte progettuali ad essi relative.
- ▶ **Interprovincialità dei tracciati:** ogni ICIP per il pendolarismo si collega (potenzialmente o, in alcuni casi, de facto) con Comuni esterni al confine provinciale, aventi al proprio interno un nodo di interscambio ferroviario o metropolitano o un'altra polarità di rango sovralocale; ciò comporta la necessità di considerare le reti per la ciclabilità delle Province contermini, al fine di garantirne la reciproca coerenza.
- ▶ **Reticolarità della maglia:** tutti i Comuni sono raggiunti da almeno un ICIP per il pendolarismo, al fine di creare una griglia il più fitta possibile; sarebbe ulteriormente auspicabile connettere ogni Comune con tutti quelli rispettivamente confinanti, per poter disporre di una rete idealmente "completa", ma le specificità geografiche ed amministrative non sempre consentono di soddisfare tale requisito, rendendo necessario determinare una metodologia che consenta di garantire un'omogeneità nella struttura della rete stessa.
- ▶ **Valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente:** ogni ICIP per il pendolarismo riprende, per quanto possibile ed in coerenza con gli altri criteri, i tratti esistenti della rete per la ciclabilità, al fine di contenere il consumo di suolo, riqualificare, ove necessario, il patrimonio esistente ed evitare di gravare eccessivamente sulle risorse pubbliche per la realizzazione di nuovi tratti.
- ▶ **Coerenza con le previsioni comunali:** ogni ICIP per il pendolarismo riprende, per quanto possibile ed in coerenza con gli altri criteri, le previsioni contenute nei PGT/PGTU comunali o derivanti da altre progettualità in essere per la rete della ciclabilità raccolte nella fase di ricognizione, limitando l'entità delle proposte provinciali di tratte da realizzare ex-novo.
- ▶ **Linearità:** ogni ICIP per il pendolarismo è quanto più possibile contraddistinto da un andamento lineare, così da incentivarne la fruizione e, di conseguenza, l'utilizzo per gli spostamenti riconducibili alle dinamiche del pendolarismo.

### Criteri per la definizione degli ICIP per il per il cicloturismo

Gli **ICIP per il per il cicloturismo** sono caratterizzati da specifici **requisiti**, in parte analoghi e in parte aggiuntivi rispetto a quelli degli ICIP per il pendolarismo. Anche in questo caso, per

la loro identificazione concreta nello schema complessivo della scenario di progetto verranno applicati i **criteri** di seguito elencati.

- ▶ **Carattere sovracomunale:** ogni ICIP per il cicloturismo si estende per svariate decine di chilometri, raggiungendo il territorio di un elevato numero di Comuni.
- ▶ **Connessione con i nodi di interscambio:** ogni ICIP per il cicloturismo raggiunge il maggior numero possibile di nodi di interscambio presenti sul territorio provinciale, al fine di favorire l'intermodalità, in considerazione della lunghezza non sempre trascurabile degli spostamenti per finalità fruibili, offrendo la possibilità di effettuare parte di essi anche utilizzando la modalità di trasporto pubblico per raggiungere mete più distanti afferenti al medesimo circuito di interesse per i cicloturisti.
- ▶ **Peculiarità fruitiva:** ogni ICIP per il cicloturismo è definito in modo da connettere tutti i luoghi di interesse per la specifica "esperienza fruitiva" che il cicloturista intende intraprendere; tali luoghi sono rappresentati dai beni presenti sul territorio, organizzati per categorie tematiche di interesse (sistema delle "Ville Aperte" e luoghi di devozione differenziati per periodo di costruzione, biblioteche, musei, aree verdi e Parchi, aste fluviali, ecc.); in questo caso il passaggio nei centri cittadini non risulta particolarmente rilevante, mentre è da privilegiare, per quanto possibile, il passaggio in ambiti di rilevanza ambientale o paesaggistica.
- ▶ **Coerenza con la Dorsale Ciclabile Principale:** gli ICIP per il cicloturismo presentano requisiti generali simili a quelli dei PCIR individuati dal PRMC (afferenti alle Dorsale Ciclabile Principale individuata dal presente aggiornamento del PSMC), pertanto viene assicurato un certo grado di coerenza con essi in fase progettuale, al fine di rendere le proposte ad essi relative il più coerenti ed economicamente sostenibili.
- ▶ **Adeguamento dei "cammini":** alcuni dei principali ICIP per il cicloturismo (o parte di essi) riprendono il tracciato dei cosiddetti "cammini", già codificati come itinerari per l'escursionismo che, in genere, per loro stessa natura, presentano caratteristiche geometriche differenti rispetto a quelle necessarie alla fruizione ciclabile; pertanto, al fine dell'inserimento tra gli ICIP per il cicloturismo, si deve procedere ad un loro adeguamento, anche con tratti alternativi con caratteristiche più idonee, cercando comunque di snaturare il meno possibile l'interezza e la peculiarità del "cammino" stesso.
- ▶ **Coerenza con le previsioni comunali:** ogni ICIP per il pendolarismo riprende, per quanto possibile ed in coerenza con gli altri criteri, le previsioni contenute nei PGT/PGTU comunali o derivanti da altre progettualità in essere per la rete della ciclabilità raccolte nella fase di ricognizione preliminare, limitando l'entità delle proposte provinciali di tratte da realizzare ex-novo.

## 2.4 Requisiti e criteri per caratterizzare gli interventi su tratti e nodi degli ICIP

Poiché gli itinerari per la ciclabilità facenti parte dello scenario di progetto (di qualunque ruolo gerarchico e qualificazione/vocazione) possono essere costituiti, a seconda dei casi, anche da tratti previsti o proposti ex-novo dal PSMC stesso (come indicato al precedente capitolo 2.3), il Piano dovrà definire, **con specifico riferimento agli ICIP**, quali siano gli **interventi da attuare** e fornirne un grado di priorità, al fine di garantire la massima **sostenibilità economica**.

### Priorità di realizzazione degli interventi su tratti e nodi degli ICIP

Per ciascun intervento previsto o proposto occorrerà specificarne la **priorità di realizzazione**, stabilendo se collocarli nel **breve**, nel **medio** o nel **lungo periodo** rispetto all'orizzonte temporale di validità del PSMC. I principali **criteri** da tenere conto per stabilire le priorità di realizzazione degli interventi sono:

- ▶ entità dell'**impegno economico** necessario;
- ▶ **difficoltà tecnico/realizzative**;
- ▶ **importanza/rango/attrattività delle polarità** collegate (ad esempio il ruolo gerarchico dei nodi di interscambio collegati, la popolazione potenzialmente intercettata, ecc.).

Il Quadro Progettuale conterrà elaborati cartografici con la mappatura dei tratti della rete per la ciclabilità oggetto di intervento distinti in funzione della loro priorità di realizzazione.

### Competenza per la progettazione e realizzazione degli interventi su tratti e nodi degli ICIP

Poiché i criteri per la definizione degli ICIP stabiliscono che vi debba essere **coerenza con le previsioni comunali**, ossia che nell'identificazione di tali itinerari siano riprese, per i tratti oggetto di interventi, le previsioni contenute nei PGT/PGTU comunali o derivanti da altre progettualità in essere, limitando l'entità delle proposte provinciali da realizzare ex-novo, emerge che diversi potranno essere i **soggetti competenti per la progettazione e realizzazione delle opere** previste o proposte. In linea generale si dovrà, pertanto, tenere conto dei **criteri** di seguito riportati.

- ▶ **Tratti/nodi previsti**, ossia con progetto e/o anche solo indicazione nel PGT/PGTU del Comune o oggetto di altra progettualità in essere: la competenza è in carico al soggetto proponente (es. Comune, ecc.), ma con garanzia che vengano rispettati gli standard progettuali idonei al ruolo gerarchico di ICIP ed alla specifica qualificazione/vocazione prevalente dell'itinerario stesso.
- ▶ **Tratti/nodi proposti** ex-novo dal PSMC: la competenza è della stessa Provincia di Monza e Brianza (compatibilmente con la possibilità di reperimento delle adeguate risorse economiche e strumentali), sebbene, per i tratti proposti in ambito urbano, le opere



dovranno essere concordate con il Comune interessato; anche in questo caso deve essere garantito il rispetto degli standard progettuali idonei al ruolo gerarchico di ICIP ed alla specifica qualificazione/vocazione prevalente dell'itinerario stesso.

Il Quadro Progettuale conterrà elaborati cartografici con la mappatura dei tratti della rete per la ciclabilità oggetto di intervento distinti in funzione del soggetto competente per la progettazione e realizzazione delle opere.

### Tipologia di interventi su tratti e nodi degli ICIP

L'aggiornamento del PSMC non scende alla scala di dettaglio della progettazione delle opere previste o proposte per i tratti e i nodi degli ICIP, ma fornisce indicazioni per questa fase successiva (in capo, come detto, ai soggetti caso per caso individuati), in termini di **requisiti e standard tipologici adottabili per le diverse tipologie di tracciato ed intersezioni**. Pertanto, in linea generale verranno specificati, in coerenza con la normativa vigente:

- ▶ **indirizzi tipologici progettuali** per la **realizzazione** o la **riqualificazione delle tratte** mancanti/da completare/da mettere in sicurezza per dare continuità a ciascun ICIP individuato;
- ▶ **indirizzi tipologici progettuali** per la messa in **sicurezza di snodi/attraversamenti/punti di conflitto** critici lungo ciascun ICIP individuato.

Il Quadro Progettuale conterrà schede descrittive rappresentative delle soluzioni tipologiche applicabili per ciascuna casistica.

### Strutture e servizi di supporto per la ciclabilità

Un ulteriore tema progettuale dell'aggiornamento del PSMC riguarda i **servizi a supporto e per la promozione del sistema della ciclabilità** e della sua integrazione con le altre modalità di trasporto.

A tal fine, in linea generale verranno specificati:

- ▶ **requisiti e standard tipologici** per le **ciclostazioni** e altre **strutture di ricovero** per le biciclette;
- ▶ **requisiti e standard tipologici** per il progetto di una **segnaletica** uniforme per la riconoscibilità degli ICIP, anche in funzione della loro diversa qualificazione/vocazione;
- ▶ **schema di massima delle possibili localizzazioni** dei principali **servizi a supporto** e per la promozione del sistema della ciclabilità proposti dal Piano stesso in aggiunta a ad integrazione rispetto a quelli esistenti (derivanti dalla ricognizione iniziale dello stato di fatto), con riferimento allo schema di assetto complessivo della rete dello scenario di progetto.

Il Quadro Progettuale conterrà schede descrittive rappresentative delle soluzioni tipologiche applicabili per ciascuna casistica ed elaborati cartografici di mappatura delle strutture e dei servizi di supporto per la ciclabilità, con riferimento alla rete dello scenario di progetto.

## 2.5 Elementi da considerare per l'aggiornamento del PSMC in coerenza con le disposizioni normative nazionali

La **L n. 2 dell'11.01.2018** "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", indica e norma, tra l'altro, gli atti di pianificazione in tema di ciclabilità alle diverse scale territoriali, individuando i **Biciplan – Piani Urbani della Mobilità Ciclistica** quali piani di settore dei PUMS, che devono essere predisposti dalle Città metropolitane e dai Comuni non facenti parte di Città metropolitane, finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessarie a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni.

La legge stabilisce i **principali elementi che devono essere considerati nella stesura dei Biciplan**, ai quali, per coerenza (come indicato nei principi generali di cui al precedente capitolo 2.1) deve fare riferimento anche l'aggiornamento del PSMC della Provincia di Monza e Brianza.

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

1. Definizione della **rete degli itinerari ciclabili prioritari o delle ciclovie** del territorio di riferimento, destinate all'attraversamento e al collegamento tra le sue parti lungo le principali direttrici di traffico, con infrastrutture capaci, dirette e sicure e coerenti con gli obiettivi programmatici concernenti la loro realizzazione.
2. Definizione della **rete secondaria dei percorsi ciclabili all'interno dei quartieri e dei centri abitati** (per i Comuni).
3. Definizione della **rete delle vie verdi ciclabili**, destinata a connettere le aree verdi e i parchi del territorio di riferimento, le aree rurali e le aste fluviali e le stesse con le reti di cui ai punti precedenti.
4. Definizione degli **interventi per la realizzazione delle reti** di cui ai punti precedenti, in coerenza con le previsioni dei piani di settore sovraordinati.
5. Raccordo tra le reti e gli interventi di cui ai punti precedenti e le **zone a priorità ciclabile, le isole ambientali, le strade 30, le aree pedonali, le zone residenziali e le zone a traffico limitato**.
6. Definizione degli **interventi** che possono essere realizzati **sui principali nodi di interferenza** con il traffico autoveicolare, sui punti della rete stradale più pericolosi per i pedoni e i ciclisti e sui punti di attraversamento di infrastrutture ferroviarie o autostradali.
7. Definizione degli **obiettivi** da conseguire nel territorio, **nel triennio di riferimento**, relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, alla **sicurezza** della mobilità ciclistica e alla **ripartizione modale**.
8. Definizione di eventuali **azioni per incentivare l'uso della bicicletta** negli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro.

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

9. Definizione degli **interventi** finalizzati a favorire l'**integrazione della mobilità ciclistica con i servizi di trasporto pubblico** urbano, regionale e nazionale.
10. Definizione delle **azioni** finalizzate a **migliorare la sicurezza dei ciclisti**.
11. Definizione delle **azioni** finalizzate a **contrastare il furto delle biciclette**.
12. Definizione di eventuali **azioni** utili a estendere gli spazi **destinati alla sosta delle biciclette** prioritariamente in prossimità degli **edifici scolastici** e di quelli adibiti a **pubbliche funzioni** nonché in prossimità dei **principali nodi di interscambio modale** e a diffondere l'utilizzo di servizi di condivisione delle biciclette (**bike sharing**).
13. Identificazione di **tipologie di servizi di trasporto di merci** o persone che possono essere **effettuati con velocipedi e biciclette**.
14. Definizione di eventuali **attività di promozione e di educazione alla mobilità sostenibile**.
15. Indicazione di un **programma finanziario triennale di attuazione degli interventi** definiti dal Piano stesso nel rispetto del quadro finanziario stabilito dal PGMC – Piano Generale delle Mobilità Ciclistica e dai suoi eventuali aggiornamenti.

### 3 Cronoprogramma delle attività per l'aggiornamento del PSMC

Il **cronoprogramma** delle attività per l'aggiornamento del PSMC prevede le fasi di seguito elencate, per le quali si dà conto dell'attuale **stato di avanzamento**.

<b>Fase</b>	<b>Tempistiche</b>	<b>Stato di attuazione</b>
<b>1.</b> Avvio del procedimento di aggiornamento del PSMC, con presa d'atto dei contenuti della procedura di VAS del PUMS	05.03.2024	Attuato
<b>2.</b> Incontro propedeutico all'aggiornamento del PSMC con i soggetti interessati	21.05.2024	Concluso
<b>3.</b> Attività di ricognizione della rete esistente e delle progettualità in essere (con il coinvolgimento diretto delle Amministrazioni territoriali interessate)	febbraio 2024- luglio 2024	Concluso
<b>4.</b> Predisposizione del Quadro Conoscitivo	giugno 2024- ottobre 2024	In corso
<b>5.</b> Predisposizione del Documento di Indirizzo	settembre 2024	In corso
<b>6.</b> Presa d'atto del Documento di Indirizzo	ottobre 2024	
<b>7.</b> Predisposizione del Quadro Progettuale e avvio del confronto con i Comuni e i portatori di interessi	da ottobre 2024	
<b>8.</b> Elaborazione definitiva della proposta di Piano	da definire nel corso del 2025	
<b>9.</b> Adozione della proposta di Piano in Consiglio Provinciale	da definire nel corso del 2025	
<b>10.</b> Approvazione finale dell'aggiornamento del PSMC in Consiglio Provinciale	da definire nel corso del 2025	





PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA  
Protocollo Arrivo N. 49019/2024 del 01-10-2024  
Allegato 1 - Class. 7.2 - Copia Documento