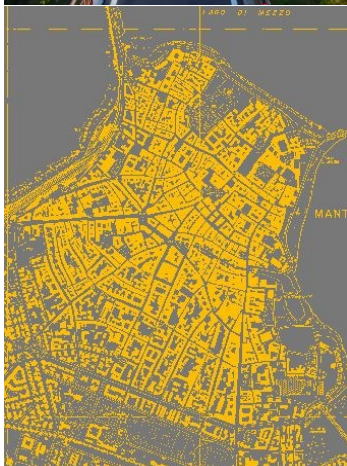




***PIANO DEI PERCORSI E
DELLE PISTE CICLOPEDONALI
AGGIORNAMENTO AL PTCP 2022***

LUGLIO 2025

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

**Dirigente Area 5 Lavori Pubblici,
Ing. Antonio Covino**

Arch. Alessia Ferrarini
EQ Servizio acquisizioni/dismissioni stradali,
ciclabili sicurezza stradale

Arch. Annarosa Rizzo
Responsabile Ufficio Ciclabili

**Dirigente Area 3 Pianificazione
Territoriale e della Navigazione -
Edilizia – Ambiente,
Ing. Alessandro Gatti**

Arch. Elena Molinari
EQ Servizio Pianificazione territoriale
provinciale di coordinamento.
Attività estrattive

Arch. Marisa Calvano
Responsabile Ufficio Pianificazione
Territoriale e Paesaggio

Sommario

PREMESSA	7
1. IL PIANO DEL 2006 E L' AGGIORNAMENTO 2025	8
2. VISIONE STRATEGICA E OBIETTIVI DEL PIANO	11
3. LA RETE CICLOVIARIA PROVINCIALE	20
3.1 SCHEMA STRUTTURALE DELLA RETE	20
3.1.1. Riferimenti Europei e Nazionali	20
3.1.2. La Rete Ciclabile della Lombardia	24
3.1.3. Esperienze e Iniziative Sovraprovinciali	25
3.1.4. Progetti e Iniziative Provinciali	25
3.2 CLASSIFICAZIONE DEI PERCORSI E DELLE CICLOVIE	27
3.2.1. Percorsi Provinciali a valenza Europea	30
3.2.2. Percorsi Provinciali a valenza Nazionale	32
3.2.3. Percorsi Provinciali a valenza Regionale	50
3.2.4. Percorsi a valenza Sovraprovinciale	63
3.2.5. Percorsi Provinciali	67
3.2.6. Percorsi locali	69
3.2.7. Cammini	70
4. IL PROGETTO SMAPE E GLI HUB PER LA MOBILITÀ CONDIVISA	80
4.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	80
5. NORMATIVA – SICUREZZA - SEGNALETICA	84
5.1. LA NORMATIVA DELLA CICLABILITÀ	84
5.2. SICUREZZA, CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE PISTE CICLOPEDONALI E CICLABILI E INDICAZIONI PRATICHE	92
5.3. SEGNALETICA	96
Bibliografia e siti web	98
ELENCO ALLEGATI FUORI TESTO	
Allegato A. IL PROGETTO SMAPE	
Allegato B. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI PERVENUTI	
ELENCO TAVOLE FUORI TESTO	
Tavola 1 - Schema strutturale delle Ciclovie del territorio	
Tavola 1a - Schema strutturale dei Cammini del territorio	
Tavola 2 - Ciclovie del territorio provinciale	
Tavola 3- Classificazione delle Ciclovie per Stato e Tipologia	
Tavola 4 – Classificazione delle Ciclovie per Tipologia e per Valenza	
Tavola 5 – HUB di interscambio provinciale	

PREMESSA

Dal primo Piano provinciale del 2006 ad oggi l'evoluzione normativa sul tema della rete ciclabile ha determinato la necessità di un aggiornamento del piano di settore del PTCP. L'importanza di questo strumento è riconosciuta in primo luogo dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (proposta PRMC) in fase di redazione:

Un ruolo fondamentale, di completamento e maggiore articolazione della pianificazione regionale, è attribuito alle Province dalla legge regionale n. 12/2005: il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) è l'atto di indirizzo della programmazione socioeconomica della Provincia, che ne declina i compiti e l'efficacia.

In particolare, l'articolo 15, comma 2.e) della legge regionale stabilisce che i PTCP debbano individuare, "in coerenza con la programmazione regionale e con i criteri di cui alla lettera d), il programma generale delle maggiori infrastrutture riguardanti il sistema della mobilità e le principali linee di comunicazione", secondo la visione di una pianificazione parallela e coordinata fra gli Enti, con una specificità e autonomia di ogni soggetto, che ricorre al confronto e condivisione degli indirizzi di pianificazione e relative scelte, piuttosto che ad un approccio strettamente gerarchico.

I Piani provinciali rappresentano pertanto un punto di riferimento fondamentale per la definizione del PRMC, in particolare in fase di individuazione della rete di percorsi regionali di rilevanza nazionale. La verifica dei percorsi individuati dal PRMC vigente è stata infatti effettuata esaminando anche il livello di pianificazione provinciale, allo scopo di ottimizzare e condividere una rete funzionale e rispondente alle diverse esigenze.

In questi anni siamo passati dalla promozione dell'uso della bicicletta come mezzo per gli spostamenti turistici di media e lunga percorrenza e come mezzo di trasporto urbano quotidiano alla programmazione e attuazione del sistema della mobilità ciclabile.

L'aggiornamento del Piano dei percorsi e delle piste ciclopedonali rappresenta quindi un reale strumento di programmazione degli interventi sovralocali necessari per completare un sistema della mobilità ciclistica che si è progressivamente implementato nella nostra provincia.

1. IL PIANO DEL 2006 E L' AGGIORNAMENTO 2025

La Provincia di Mantova ha approvato il Piano dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali con Delibera del Consiglio Provinciale n. 103 del 11/05/2006, ai sensi del Decreto Ministeriale 30 novembre 1999 n. 577, che individuava il Piano della rete degli itinerari ciclabili come lo strumento di pianificazione del quale gli enti locali devono dotarsi al fine di predisporre interventi finalizzati a: favorire e promuovere un elevato grado di mobilità ciclistica e pedonale; accrescere l'attrattività, la continuità e la riconoscibilità dell'itinerario ciclabile.

Successivamente, la Legge Regionale della Lombardia n. 7/2009 ha rafforzato l'obbligo per le Province di predisporre Piani strategici per la mobilità ciclistica, in coerenza con gli strumenti regionali, promuovendo interventi sovracomunali e l'integrazione tra reti ciclopedonali e poli attrattori (scuole, aree produttive, nodi del trasporto pubblico, ecc.).

La Legge n. 2 dell'11 gennaio 2018 *“Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica”* ha ulteriormente consolidato questo impianto, imponendo a Province e Città Metropolitane la definizione di strumenti pianificatori finalizzati alla promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e turistico, nello specifico il c. 2 art. 7 prevede che *“Le città metropolitane e le province, nell'ambito dell'esercizio delle funzioni di cui all'articolo 1, comma 85, lettere a) e b), della legge 7 aprile 2014, n. 56, definiscono gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5. e con i piani di cui al comma 1 dell'articolo 6. Gli strumenti di pianificazione di cui al presente comma sono pubblicati nel sito internet istituzionale dell'ente.”*.

Il Piano dei Percorsi e delle piste ciclopedonali è stato predisposto nel 2006 quale piano di settore del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP).

La Provincia di Mantova ha approvato il proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (di seguito PTCP) nel 2003 e lo ha recentemente adeguato alla normativa regionale in materia di consumo di suolo con approvazione in Consiglio provinciale n.10 del 28/03/2022. Il PTCP vigente è altresì aggiornato alle più recenti indicazioni in tema di percorsi e itinerari ciclabili di livello nazionale ed europeo.

Tuttavia, poiché l'art. 7 commi 3 e 4 della Legge n. 2 del 2018, prevede che:

Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 2 individuano la rete ciclabile e ciclopedonale nel territorio di competenza, in attuazione e a integrazione della rete di livello regionale e in corrispondenza con le reti individuate nei biciplan;

Gli strumenti di pianificazione di cui al comma 2 costituiscono atti di indirizzo per la programmazione pluriennale delle opere di competenza dei rispettivi enti. Gli enti interessati assicurano la coerenza degli atti di pianificazione territoriale e urbanistica con gli strumenti di pianificazione di cui al precedente periodo.

Il Piano dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali si configura ancora come piano di settore del PTCP, di cui all'allegato D2 – Piani e Programmi di competenza provinciale, quale strumento di attuazione e approfondimento diretto del PTCP e ai sensi dell'art. 13.2 comma 8 degli Indirizzi Normativi del PTCP: *"I piani provinciali di settore, salvo diversa disciplina dettata dalla legislazione in materia, possono essere approvati con le modalità e le procedure di cui all'art.9.2."*; la procedura prevista all'art. 9.2 degli Indirizzi Normativi del PTCP prevede che il Piano venga approvato con Decreto del Presidente della Provincia, previa pubblicazione su Web e comunicazione alla Regione Lombardia ed alla Conferenza dei Comuni (Assemblea dei Sindaci), come modifiche integrative e specifiche del PTCP approvato, coerenti con le strategie generali del piano; il piano si configura altresì come strumento di riferimento per le attività proprie del Servizio pianificazione trasporto provinciale – trasporto privato - ciclabili - sicurezza stradale dell'Area 5 – Lavori pubblici e trasporti.

Durante tutto il processo di costruzione il Piano è stato inteso come un sistema aperto di conoscenza e di interpretazione delle iniziative in atto per la messa a sistema della rete, da aggiornare continuamente attraverso l'organizzazione dei dati, l'organizzazione degli indicatori, la rappresentazione cartografica degli elementi, la partecipazione dei soggetti ai vari livelli e il coordinamento delle strutture tecnico-amministrative e di competenze molto diversificate.

Dal punto di vista temporale le diverse fasi di definizione e costruzione dell'aggiornamento del piano si possono così sintetizzare:

- avvio del procedimento¹
- comunicazione ai Comuni anche al fine di raccogliere tutte le osservazioni e/o suggerimenti
- istruttoria delle proposte e osservazioni quale contributo alla costruzione dell'aggiornamento del Piano;
- redazione dell'aggiornamento del piano
- proposta finale da proporre per l'approvazione

A questi elementi si è aggiunta la partecipazione della Provincia al progetto SMAPE.

Il progetto denominato "Shared mobility action Programmes exchange" (SMAPE) con capofila la città di Brema (Germania), offre l'opportunità di rivisitare le politiche della mobilità sostenibile e condivisa a livello territoriale, al contempo aggiornando gli strumenti di

¹ Il procedimento è stato formalmente avviato con Decreto Presidenziale n. 33 dell'aprile 2023.

pianificazione territoriale e definendo uno scenario e un piano dei futuri servizi di mobilità condivisa e l'integrazione con la rete di trasporto pubblico privato e locale esistente. Lo scopo del progetto è altresì quello di condividere con altre realtà europee, titolari di competenze politiche e pianificatorie di mobilità sostenibile e mobilità condivisa, soluzioni, strumenti innovativi ed integrati per promuovere la mobilità nelle sue forme più innovative ed ambientalmente sostenibili. La Provincia di Mantova ha aderito al progetto considerando l'interesse strategico dell'aggiornamento dei propri strumenti pianificatori territoriali, in particolare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) e del Piano dei Percorsi e delle Piste ciclopedonali quale piano di settore del PTCP, aprendo ai contributi di esperienze di successo a livello europeo e accogliendo le nuove modalità di mobilità sostenibile e mobilità condivisa, sviluppando soluzioni innovative, nuove forme di collaborazione anche di carattere pubblico-privato, che possano contribuire allo sviluppo del sistema della mobilità territoriale sostenibile e condivisa a livello provinciale.

Il processo di aggiornamento del Piano è quindi il risultato di un percorso di analisi delle iniziative in atto, di ri-definizione degli obiettivi e delle strategie da perseguire, di aggiornamento del modello di rete di riferimento, di ri-determinazione dei programmi e degli interventi per sviluppare la mobilità ciclistica. Nel seguito si illustra la metodologia applicata nell'elaborazione del piano:

- Ricognizione, analisi e rappresentazione della progettualità ai diversi livelli istituzionali e territoriali e valutazione delle criticità e delle opportunità in essere;
- Valutazione e accoglimento dei contributi pervenuti a seguito dell'avvio del procedimento;
- Definizione del sistema degli obiettivi e delle strategie del piano a partire dal PTCP, dalla normativa di settore, dalle altre esperienze in atto e dal confronto con gli enti locali e le associazioni di settore;
- Definizione dello Schema strutturale della rete dei percorsi provinciali costituita da corridoi e nodi ai quali sono stati attribuiti differenti ruoli e livelli strategici, coerenti con quelli della rete ecologica provinciale del PTCP;
- Individuazione dei percorsi e classificazione degli stessi in funzione della loro rilevanza nella costituzione della rete;
- Qualificazione e denominazione dei percorsi in ciclovie attraverso caratteristiche che ne completano la fisionomia, la qualità e la percorribilità, ovvero in itinerari che devono assumere una identità che va al di là di una semplice successione di tratti, avere caratteristiche tecniche (fondo stradale, pendenze, ecc.) che li rendano percorribili, avere una specifica segnaletica da renderli riconoscibili;
- Ricognizione e verifica di dettaglio sulle ciclovie principali (di I° livello) e secondarie (di II° livello) attraverso sopralluoghi e approfondimenti finalizzati a evidenziare gli elementi di strategicità, e opportunità presenti ma soprattutto di criticità che compromettono la continuità, la sicurezza, l'attrattività e la riconoscibilità della rete;
- Individuazione dei programmi strategici, dei progetti e delle priorità d'intervento, da proporre e condividere con gli altri soggetti interessati, atti a:

- garantire la continuità e la riconoscibilità della rete a livello extra-provinciale, provinciale e intercomunale,
- attuare la mobilità sostenibile a scala urbana ed extra-urbana,
- valorizzare e a riqualificare il territorio.

Il Piano aggiornato fornisce quindi la lettura del territorio in termini di percorribilità ciclo-pedonale, di opportunità legate alla realtà territoriale e di sviluppo di contenuti, e si configura come uno strumento di indirizzo che organizza e orienta le scelte strategiche da verificare nel tempo.

2. VISIONE STRATEGICA E OBIETTIVI DEL PIANO

La realizzazione di una rete provinciale di piste e percorsi ciclopeditoni mira a promuovere una cultura della mobilità sostenibile, sicura e attenta alla valorizzazione del territorio. Il Piano considera la mobilità ciclabile e pedonale non solo come strumento funzionale per gli spostamenti quotidiani, ma anche come leva per la rigenerazione territoriale e ambientale.

La progettazione della rete tiene conto delle diverse esigenze d'uso, dal cicloturismo al tempo libero, dagli spostamenti casa-lavoro alla fruizione del patrimonio culturale e naturale. La ciclabilità diventa così un elemento strategico per valorizzare il territorio, favorendo una fruizione più consapevole e lenta, che valorizza luoghi spesso trascurati.

I percorsi ciclabili a vocazione turistica, progettati con elevati standard di qualità e sicurezza, rappresentano un motore per il rilancio turistico e culturale, integrando la valorizzazione dei paesaggi con interventi di rigenerazione e stimolando economie locali sostenibili.

È importante nella fase di pianificazione e progettazione di tali percorsi perseguire un adeguato bilanciamento tra sviluppo infrastrutturale e conservazione ambientale al fine di preservare la bellezza e l'integrità dell'ambiente naturale e offrire l'occasione di valorizzare e apprezzare i luoghi attraversati per gli aspetti ambientali, culturali e storici.

Oltre alla dimensione ambientale e territoriale, il Piano riconosce anche il valore economico della mobilità sostenibile. La diffusione dell'uso della bicicletta può infatti generare nuove economie locali, legate all'accoglienza diffusa (B&B, agriturismi, locande), alla ristorazione, ai servizi tecnici (officine, noleggi, guide cicloturistiche) e all'editoria specializzata (mappe, app, guide). Queste attività contribuiscono a stimolare l'economia, anche in contesti marginali, favorendo forme di sviluppo diffuse e inclusive.

Questa visione strategica si traduce in un insieme di azioni coordinate e condivise, che richiedono il coinvolgimento attivo e sinergico degli enti locali, delle associazioni, degli operatori economici e degli altri soggetti pubblici e privati. La gestione integrata e partecipata della rete ciclopeditona è fondamentale per garantirne l'efficacia, la manutenzione e la promozione nel tempo. Accordi, convenzioni e protocolli d'intesa rappresentano strumenti

chiave per assicurare una pianificazione congiunta e una governance efficiente degli interventi.

Il cicloturismo rappresenta oggi una componente strutturale del turismo sostenibile, catalizzatore di un processo virtuoso capace di rafforzare il legame tra comunità, paesaggi e risorse locali, contribuendo alla crescita del sistema socioeconomico provinciale.

Il cicloturismo è ormai una componente strutturale del turismo sostenibile, capace di rafforzare il legame tra comunità, paesaggi e risorse locali e di contribuire alla crescita socioeconomica provinciale. Dal 2006 a oggi, il settore ha conosciuto una forte crescita. Dopo anni di sviluppo frammentario e limitato a nicchie di mercato, a partire dal 2018-2019 il settore ha registrato una crescita esponenziale: le presenze cicloturistiche in Italia hanno superato i 54 milioni, con un impatto economico in continua espansione².

Nel 2023, le presenze associate al turismo in bici hanno superato quota 56,8 milioni, generando un valore economico di oltre 5,5 miliardi di euro, in aumento del 4 % rispetto al 2019 e del 35 % rispetto al 2022³. Il turismo in bicicletta ha rappresentato il 6,7 % delle presenze turistiche complessive in Italia.

Nel 2024 il settore ha registrato un vero boom: circa 89 milioni di presenze (+54 % sul 2023) e un impatto economico stimato di quasi 9,8 miliardi di euro. Con ciò, il cicloturismo ha raggiunto un'incidenza di oltre il 10 % sul totale del turismo nazionale⁴.

L'evoluzione quantitativa del settore è evidenziata dall'importanza attribuita alla qualità dei percorsi, ai servizi tecnici e all'intermodalità⁵.

² https://www.repubblica.it/viaggi/2024/04/06/news/italia_cicloturismo_56_milioni_di_presenze_anno-422434179/

³Dati tratti da “Viaggiare con la bici 2024: 4° Rapporto sul cicloturismo”, a cura di ISNART – Legambiente <https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/cicloturismo-viaggiare-con-la-bici-2025/>

⁴ <https://www.bikeitalia.it/2024/04/05/il-cicloturismo-in-italia-vale-oltre-55-miliardi-di-euro/>

⁵ Secondo l'indagine nazionale “Che cicloturista sei? Luoghi, trasporti, sicurezza, abitudini, tendenze, bisogni e aspettative di chi viaggia in bicicletta” condotta, tra giugno e settembre 2023, da FIAB insieme all'Università degli Studi dell'Insubria, Active Italy e CIAB (Club Imprese Amiche della Bicicletta), i fattori più rilevanti nella scelta della destinazione sono la qualità dei percorsi (95%), la presenza di servizi tecnici lungo il tragitto (78%) e la possibilità di intermodalità bici/treno o bici/bus. Più del 70% dei cicloturisti raggiunge la meta in treno, e oltre l'80% considera fondamentale poter trasportare la bicicletta anche negli spostamenti secondari. L'indagine, alla sua seconda edizione è stata condotta su un campione di 2500 cicloturisti che hanno risposto online a una serie

Un ulteriore fattore di crescita è rappresentato dall'e-bike, utilizzata dal 31% dei cicloturisti e indicata come motivo d'ingresso nel settore dal 22% dei nuovi utenti. Questi dati indicano l'importanza di investire in infrastrutture moderne, accessibili e dotate di servizi adeguati per rispondere a una domanda in continua evoluzione.

Un dato significativo riguarda inoltre il cambiamento culturale indotto dal cicloturismo: circa il 40% di chi lo ha sperimentato dichiara di aver aumentato l'uso della bicicletta anche nella vita quotidiana. Ciò conferma il valore trasformativo degli investimenti in ciclabilità, non solo in chiave turistica, ma anche per promuovere abitudini di mobilità più sostenibili.

L'aggiornamento del Piano provinciale si inserisce in questo contesto, proponendo uno schema di rete ciclopedonale che riconosce la ciclabilità come componente strutturale dello sviluppo territoriale. Il Piano definisce una visione integrata, coerente con il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), in grado di orientare, nel tempo, interventi infrastrutturali, servizi di mobilità e azioni di promozione. Nell'ambito di questa visione, vengono individuati anche i nodi di interscambio funzionali al rafforzamento del sistema ciclabile e, più in generale, della mobilità sostenibile.

Il Piano si allinea alle direttive europee della Dichiarazione Europea sulla Mobilità Ciclistica del 2024, alle strategie regionali lombarde e agli indirizzi del PTCP, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile, alla sicurezza e all'intermodalità.

A tal fine, costituiscono fonti e riferimenti per la definizione del sistema degli obiettivi del Piano:

1. la dichiarazione comune del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione europea: **Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377**, pubblicata sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il 03.04.2024,

Prendendo atto che la mobilità ciclistica è essenziale per il conseguimento degli obiettivi UE sul clima, che necessita di infrastrutture adeguate e che svolge un ruolo nel trasporto urbano delle merci, viene indicato che la mobilità ciclistica dovrebbe essere oggetto di adeguate politiche di mobilità a tutti i livelli di governance e finanziamento, pianificazione dei trasporti, sensibilizzazione, assegnazione degli spazi, elaborazione di norme per la sicurezza e realizzazione di infrastrutture adeguate.

di domande. Fonte: <https://fiabitalia.it/che-cicloturista-sei-al-ttg-di-rimini-fiab-presenta-i-risultati-dellindagine-nazionale-tutti-i-dati/>

La sicurezza viene riconosciuta come prerequisito per incoraggiare le persone verso la mobilità ciclistica, da attuare tramite la realizzazione di infrastrutture come piste ciclabili separate e tramite norme sulla circolazione stradale per i veicoli motorizzati che condividono la strada con i ciclisti.

La mobilità ciclistica viene inoltre riconosciuta come fattore determinante per il turismo sostenibile e per la connettività in zone rurali e urbane in combinazione con treni, autobus e altri modi.

La dichiarazione recita: *“Intendiamo sfruttare tutto il potenziale della mobilità ciclistica nell’EU. La dichiarazione riconosce che la mobilità ciclistica è una delle forme di trasporto e svago più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e prende atto della sua importanza fondamentale per la società e l’economia europea. La dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative attuali e future sulla mobilità ciclistica”*

I contenuti sono suddivisi in sezioni:

Capo 1 – Sviluppo e rafforzamento delle politiche sulla mobilità ciclistica

Si evidenzia che il capo contiene l’impegno, anche insieme alle autorità regionali e locali, a sviluppare, adottare e rafforzare le politiche e le strategie a tutti i livelli di governance e adottare le misure necessarie il più rapidamente possibile.

Capo 2 – Incoraggiamento a una mobilità inclusiva, salutare e a prezzi accessibili

Capo 3 – realizzazione di infrastrutture ciclabili più numerose e migliori.

Tra i punti, si cita: “aumentare i livelli di sicurezza riservando spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti della strada vulnerabili, in particolare attraverso la separazione fisica delle piste ciclabili dal traffico motorizzato, se del caso, o garantendo velocità sicure nel traffico misto”

Capo 4 – Incremento degli investimenti e instaurazione di condizioni favorevoli per la mobilità ciclistica

Capo 5 – aumento della sicurezza stradale

Capo 6 – sostegno ai posti di lavoro di alta qualità e allo sviluppo di un’industria europea della mobilità ciclistica di livello mondiale

Capo 7 – sostegno alla multimodalità e al cicloturismo

In cui viene riconosciuto il ruolo chiave della mobilità ciclistica per il miglioramento della connettività multimodale e del turismo multimodale e gli impegni a creare maggiori sinergie tra la mobilità ciclistica e altri modi di trasporto e a sostenere i sistemi di bike sharing come soluzioni di primo e ultimo miglio per l’accesso ai servizi di trasporto pubblico

Capo 8 – miglioramento della raccolta di dati sulla mobilità ciclistica.

L'introduzione della dichiarazione sul ciclismo specifica:

“Il nostro obiettivo è liberare tutto il potenziale del ciclismo nell’UE. Questa Dichiarazione riconosce la bicicletta come una delle forme di trasporto e attività ricreative più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, e la sua importanza fondamentale per la società e l’economia europee. La Dichiarazione dovrebbe fungere da bussola strategica per le politiche e le iniziative esistenti e future legate al ciclismo”

Gli elementi proposti specificano che la bicicletta ha importanza fondamentale per la società e l’economia europee, concorrendo al raggiungimento di più obiettivi: sostenibilità, accessibilità e inclusività, riduzione dei costi, miglioramento delle condizioni di salute.

L’UE e i suoi Stati membri, insieme alle autorità regionali e locali, hanno tutti un ruolo chiave da svolgere nel sostenere l’ulteriore diffusione della bicicletta e, il capitolo 1 punto 3 prevede un esplicito impegno per l’attività di pianificazione:

“dare priorità alle misure che tengono conto della mobilità ciclistica nella pianificazione della mobilità sostenibile nelle aree urbane e suburbane e, ove pertinente, nelle zone rurali”

Altri capi sono direttamente connessi con l’attività di pianificazione della mobilità ciclistica.

Il capo 3 della dichiarazione - Creare maggiori e migliori infrastrutture ciclistiche, indica: *“Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l’attrattiva delle infrastrutture ciclistiche è essenziale per promuovere un maggiore utilizzo della bicicletta”*

Tra gli impegni assunti:

- aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclistiche sicure e coerenti in tutta Europa;
- sviluppare e utilizzare orientamenti dell'UE sugli standard relativi ai requisiti di qualità relativi agli utenti stradali vulnerabili, compresi i ciclisti, ai sensi della direttiva (UE) 2019/1936 sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- aumentare i livelli di sicurezza concedendo spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti stradali vulnerabili, in particolare separando fisicamente le piste ciclabili dal traffico motorizzato, ove opportuno, o garantendo velocità sicure nel traffico misto;
- lavorare per creare una rete ciclistica coerente nelle città e migliorare la connettività tra le aree suburbane e rurali e i centri urbani, comprese le autostrade ciclabili;
- garantire la fornitura di parcheggi per biciclette sicuri e protetti nelle aree urbane e rurali, comprese le stazioni ferroviarie e degli autobus e gli snodi della mobilità;
- promuovere l’implementazione di punti di ricarica per biciclette elettriche nella pianificazione urbana e nei parcheggi per biciclette.

Il capo 5 richiama gli impegni relativi alla sicurezza stradale, contenuti nella Dichiarazione di La Valletta, vale a dire l'obiettivo di dimezzare il numero di feriti gravi nell'UE entro il 2030 rispetto al livello di riferimento del 2020, e prevede di rafforzare l'applicazione delle norme e della legislazione sulla sicurezza stradale per garantire la coesistenza di diversi mezzi di trasporto, con particolare attenzione alla protezione dei ciclisti e degli altri utenti stradali vulnerabili.

Il capo 7: Sostenere la multimodalità e il cicloturismo riconosce il ruolo chiave della bicicletta nel miglioramento della connettività multimodale e del turismo, soprattutto in combinazione con treni, autobus e altri modi, sia nelle aree urbane che rurali.

2. il **Piano Regionale della Mobilità Ciclistica**, che a partire dagli obiettivi del Piano Regionale Mobilità e Trasporti, approfondisce i seguenti temi.

a. **Ciclabilità quotidiana**, i cui macro-obiettivi sono:

- garantire l'accessibilità alle funzioni sul territorio
- connettere la Lombardia nel contesto nazionale e internazionale
- essere caratterizzato dalla sostenibilità sociale e ambientale attraverso il riequilibrio modale verso modi di trasporto più sostenibili, l'ottimizzazione del sistema della mobilità tramite l'integrazione tra modi di trasporto, il miglioramento della rete infrastrutturale e la garanzia di elevati livelli di qualità e sicurezza.

Le principali strategie sono:

Per i servizi di trasporto collettivo

- Fare evolvere la diffusione della sharing mobility (veicoli motorizzati, biciclette, micromobilità) per favorire l'utilizzo del TPL rendendolo più raggiungibile, offrire opportunità di mobilità a chi non dispone di un proprio mezzo, incentivare il passaggio dal possesso all'utilizzo dei veicoli (*)
- Agire sul coordinamento degli orari e sull'integrazione delle rete tra il trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità e sharing mobility per l'ottimizzazione del sistema e il completo utilizzo di tutte le potenzialità dei diversi modi di trasporto (Mobility as a Service MAAS)
- Raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo e della ciclabilità, pedonalità e sharing mobility
- Sviluppo del sistema dei nodi di interscambio modale (hub) passeggeri rispetto alla raggiungibilità delle funzioni del territorio e alla possibilità di fruizione capillare del sistema della mobilità (Mobility as a community MAAC)
- Far evolvere l'integrazione tariffaria in modo che comprenda tutta l'offerta della mobilità collettiva e di sharing mobility e sviluppare strumenti informatici innovativi

per la bigliettazione e l'acquisto dei titoli di viaggio, correlata all'impostazione MAAS delle rete di trasporto

Infrastrutture per la ciclabilità

- Mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovracomunali, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale

b. Ciclabilità del tempo libero, per turismo e sport, i cui macro-obiettivi sono:

- sviluppare la ciclabilità per il tempo libero, come forma di turismo sostenibile e sportivo e per la fruizione di ambiti naturalistici
- connettere i percorsi nel territorio lombardo con i percorsi turistici nazionali e internazionali
- assicurare la realizzazione dei percorsi ciclabili a vocazione turistica con standard di qualità e sicurezza elevati, con particolare attenzione all'inserimento negli ambiti naturalistici e paesaggistici

Inoltre, la ciclabilità per turismo e sport contribuisce alla promozione di alcune aree come zone turistiche ed è correlata alla prevenzione di malattie e al benessere delle persone.

Le principali strategie sono:

- Realizzare percorsi fruitivi degli ambiti naturalistici regionali
- Realizzare collegamenti tra le reti locali e i percorsi turistici nazionali e internazionali
- Adottare standard realizzativi a basso impatto (consumo e impermeabilizzazione del suolo, segnaletica non invasiva) per i percorsi in ambiti naturalistici e paesaggistici
- incentivare ed indirizzare gli Enti competenti all'implementazione efficace del sistema di segnaletica di indicazione e di mappe informative, che garantisca l'identificazione, la riconoscibilità e l'integrazione nel territorio degli itinerari ciclabili
- Promozione turistica dei percorsi e dei servizi connessi

A partire da questi obiettivi sovraordinati, il **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, aggiornato nel 2022**, definisce già gli **obiettivi generali** per il sistema della mobilità e dei trasporti che possono riguardare anche la mobilità ciclabile e ciclopedonale:

- a. CONNESSIONE – Migliorare la connettività del territorio mantovano a corridoi e poli regionali, nazionali ed europei per potenziare competitività e sviluppo, in particolare:
 - o attuare le opere per il collegamento dei collegamenti viari principali
 - o ottimizzare l'accessibilità delle polarità urbane
 - o potenziare le relazioni tra i nodi intermodali e il sistema infrastrutturale alternativo alla gomma

- b. **ACCESSIBILITA'** - Garantire l'accessibilità al territorio - ai poli principali, tra poli secondari e tra aree periferiche – per assicurare le relazioni di persone e merci, incentivando la creazione di un sistema policentrico e migliorando l'efficienza e la velocità della rete, in particolare:
- razionalizzare l'offerta di trasporto facendo corrispondere agli spostamenti più consistenti, in particolare del tipo casa-lavoro o in ambito urbano, la combinazione di modi di trasporto economicamente ed ambientalmente più adeguati ed efficienti
 - creare condizioni più favorevoli alla mobilità non motorizzata (a piedi e in bicicletta)
- c. **QUALITA'** - Garantire la qualità, la sicurezza e l'integrazione del sistema della mobilità, in particolare:
- ridurre l'incidentalità e aumentare la sicurezza della mobilità per tutti gli utenti, a partire dalle categorie più esposte: pedoni e ciclisti;
 - incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari, anche agendo sulla gerarchia della rete;
 - promuovere lo sviluppo dell'intermodalità e perseguire l'integrazione tra le differenti reti di trasporto mediante il potenziamento dei singoli sistemi infrastrutturali (gomma, ferro, acqua, aria, bicicletta) per distribuire i flussi di traffico passeggeri e merci in modo equilibrato tra le varie modalità;
 - incentivare la fruibilità, l'integrazione con i servizi urbani e l'accessibilità pedonale e ciclabile dei centri di interscambio modale di persone (stazioni ferroviarie e del TPL);
- d. **SOSTENIBILITA'** - Promuovere la sostenibilità ambientale e sociale del sistema dei trasporti, in particolare:
- valorizzare la mobilità lenta come importante complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, e per i collegamenti casa-lavoro, casa-studio, realizzando percorsi ciclabili protetti intercomunali;
 - promuovere e completare il sistema dei percorsi ciclabili a scala provinciale ed infraprovinciale;
- e. **INNOVAZIONE** - Promuovere politiche innovative per la programmazione e la condivisione delle azioni, in particolare:
- perseguire il miglioramento delle competenze in materia di mobilità, trasporti e logistica;
 - sviluppare i sistemi di trasporto intelligenti" (ITS) - fondati sull'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (TIC) ai trasporti – finalizzati ad ampliare la conoscenza, a governare i flussi e la domanda, a ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti;

- sensibilizzare ed incentivare aziende, enti locali, operatori e cittadini verso servizi e pratiche di mobilità integrata ed ecosostenibile;

L'ambizione del Piano è quindi quella di costruire una rete cicloviana intermodale, inclusiva e connessa con le reti di trasporto pubblico, capace di indirizzare le pratiche di mobilità sostenibile e di valorizzare, allo stesso tempo, l'identità del territorio mantovano.

Tale rete si fonda su un sistema condiviso di obiettivi generali assunti dal PTCP e già enunciati precedentemente e da obiettivi specifici e strategici – continuità, sicurezza, riconoscibilità e attrattività – che orientano tanto la fase di pianificazione quanto la realizzazione concreta delle infrastrutture.

La continuità dei percorsi ciclabili rappresenta un elemento chiave. Il Piano concepisce la rete come un sistema connesso, in grado di superare la frammentazione delle tratte esistenti e di integrare i diversi livelli territoriali – extra-provinciali, provinciali e intercomunali. Per garantire tale continuità, si promuove l'adozione di soluzioni infrastrutturali adeguate, come piste in sede propria e una segnaletica uniforme e leggibile.

Altro elemento centrale è la riconoscibilità degli itinerari. Attraverso un sistema coordinato di segnaletica e l'elaborazione di materiali informativi e turistici, il Piano intende rendere la rete facilmente comprensibile e accessibile a un'utenza ampia e diversificata.

La rete ciclopedonale, tuttavia, non è soltanto un'infrastruttura funzionale, ma anche **uno** strumento di fruizione attiva del territorio. La sua attrattività si misura nella capacità di attraversare paesaggi, contesti naturali, storici e culturali di pregio, offrendo al contempo servizi essenziali per il cicloturismo – punti di sosta, aree attrezzate, ecc.

In quest'ottica, un'attenzione specifica è rivolta al tema dell'intermodalità. Il Piano promuove l'integrazione tra bicicletta e altri sistemi di trasporto – treno, autobus, navigazione fluviale – per offrire soluzioni di spostamento flessibili, accessibili e a basso impatto.

In coerenza con tali obiettivi generali e strategici, il Piano riorganizza la rete in un sistema di infrastrutture ciclabili di lunga percorrenza, articolato in diciotto ciclovie principali e cinque ciclovie di raccordo. Questi tracciati non sono concepiti unicamente come semplici collegamenti lineari, ma svolgono un ruolo generativo, in grado, cioè di innescare processi di rigenerazione territoriale. I tracciati si estendono in modo capillare sull'intero ambito provinciale, interpretandone e valorizzandone le specificità morfologiche, culturali e sociali, favorendo modalità di fruizione differenziate, che abbracciano sia l'uso ricreativo e turistico sia gli spostamenti quotidiani.

3. LA RETE CICLOVIARIA PROVINCIALE

3.1 SCHEMA STRUTTURALE DELLA RETE

Come già anticipato, il Piano riorganizza la rete ciclabile provinciale in un sistema strutturato di infrastrutture ciclabili di lunga percorrenza, articolato in diciotto ciclovie principali e otto ciclovie di raccordo. Questa rete non nasce in modo astratto, ma si fonda su due elementi chiave: da un lato, la conoscenza approfondita delle risorse territoriali e delle opportunità già presenti; dall'altro, l'attenzione alle esperienze maturate su scala europea, nazionale e regionale e sovraprovinciale.

Le risorse locali rappresentano il tessuto vivo del territorio: sono i luoghi attraversati o connessi dalle ciclovie, che proprio grazie a questa rete possono essere valorizzati, riqualificati e resi più accessibili attraverso strategie mirate. Si tratta di centri storici, paesaggi agrari, ambiti naturali, aree produttive, beni culturali e turistici che, integrati nella rete ciclopedonale, acquisiscono una nuova centralità.

Parallelamente, la progettazione del sistema provinciale tiene conto delle principali esperienze e iniziative a vari livelli che coinvolgono anche il territorio mantovano. Tra queste si ricordano la rete EuroVelo, la Rete Ciclabile Nazionale (BicItalia), il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) nonché la Rete ciclabile della Regione Lombardia. L'attenzione a queste esperienze e progettualità sovralocali permette di assicurare coerenza e connessione della rete cicloviaria provinciale con i sistemi ciclabili più ampi.

Di seguito si presentano le diverse esperienze, iniziative e progettualità, organizzate secondo un ordine gerarchico.

3.1.1. Riferimenti Europei e Nazionali

Rete EuroVelo e Progetti Interreg

A livello europeo, il territorio della provincia di Mantova è interessato da due importanti corridoi ciclabili della rete EuroVelo: l'EV7 (Capo Nord–Malta) e l'EV8 (Cadice–Atene), promossi dalla European Cyclists' Federation. A questi si aggiunge un itinerario definito e gestito in maniera autonoma, nato da un progetto Interreg: la Via Claudia Augusta, che collega i territori alpini alla pianura Padana (Ostiglia) lungo un antico tracciato romano. Mentre i percorsi EuroVelo costituiscono dei macro-corridoi, un'indicazione di massima, da concretizzare nei piani di livello nazionale, regionale e provinciale, la Via Claudia Augusta dispone già di un tracciato definito e di un modello gestionale strutturato.

La Rete Ciclabile Nazionale BicItalia

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica approvato ad agosto 2022 ha definito le ciclovie e gli itinerari facenti parte della Rete Ciclabile Nazionale - BicItalia (RCN - BicItalia) che include le dieci ciclovie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) e i venti itinerari BicItalia promossi dalla Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (FIAB) aggiornati al 2022 (itinerari BicItalia FIAB 2022), che a loro volta presentano sovrapposizioni con alcune ciclovie del SNCT

e inglobano i tre itinerari della rete EuroVelo (5, 7 e 8) e due progetti Interegge la Ciclovía Via Claudia Augusta e la Ciclovía Monaco Venezia⁶.

Il territorio mantovano è attraversato da numerosi tracciati della RCN- BicItalia: due ciclovie su dieci del SNCT (Sole e VenTo) cinque itinerari su venti della rete BicItalia FIAB 2022 (BicItalia 1, 2, 12, 13, 20) a cui si aggiungono due Varianti BicItalia.

Per quanto riguarda il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, esso è stato istituito nel 2016 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo (MiBACT), e successivamente implementato nel 2017. La legge istitutiva, ovvero la Legge 208/2015, art. 1, comma 640, ha inizialmente individuato quattro ciclovie di rilevanza nazionale, tra cui due che interessano parzialmente il territorio mantovano: la Ciclovía del Sole e la Ciclovía VenTo.

In seguito, la Legge 232/2016, art. 1, comma 144, ha ampliato la rete inserendo altre sei ciclovie, tra cui la Ciclovía del Garda. Pur non attraversando direttamente il territorio provinciale, la Ciclovía del Garda riveste un ruolo strategico per il contesto mantovano, in quanto il Lago di Garda rappresenta uno dei principali attrattori turistici a livello nazionale. Tale potenzialità è ulteriormente valorizzata dall'intersezione con la Ciclovía del Sole in corrispondenza di Peschiera, che favorisce la connessione tra i flussi turistici lacustri e il sistema cicloviano provinciale.

Attualmente tutte le dieci ciclovie del SNCT sono interessate da fasi attuative: la progettazione e la realizzazione delle ciclovie avviene ai sensi del D.M. 517/2018 previa stipula di un Protocollo di intesa che individua le azioni a carico delle Amministrazioni regionali coinvolte nel processo di realizzazione delle stesse. Il Decreto ripartisce risorse⁷ tra le dieci ciclovie del SNCT sulla base del costo stimato per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e in quota fissa per la realizzazione del primo lotto funzionale (di lunghezza pari o superiore a 40 km da realizzare in ciascuna regione per singola ciclovía).

⁶ Denominata nella Rete BicItalia : ciclovía n.4 Dolomiti-Venezia

⁷ Con il decreto ministeriale del 29 novembre 2018, n. 517, sono stati assegnati 16,62 milioni di euro a ciascuna ciclovía, ad esclusione della ciclovía GRAB a cui è stato assegnato un importo pari a 14,88 milioni di euro, sufficiente per il completo finanziamento dell'opera. Il decreto ministeriale 12 gennaio 2022, n. 4, ha recentemente assegnato alle dieci ciclovie i 400 milioni di euro a valere sulle risorse PNRR del sub-investimento riguardante le ciclovie turistiche. Lo stesso provvedimento ha definito anche la destinazione di ulteriori 96 milioni di euro di risorse nazionali, disponibili a legislazione vigente. In particolare, 27,5 milioni di euro sono stati dedicati a tratti di Ciclovía Adriatica , Lo stesso provvedimento, Regione Marche, in qualità di capofila della Ciclovía Adriatica, per la realizzazione di 67 km di ciclovía nel territorio regionale. Infine mentre 68,5 milioni di euro sono stati destinati al finanziamento di ciclovie insistenti nelle Regioni Campania, Umbria e Valle Provincia Autonoma di Bolzano, da valorizzare a valle della positiva valutazione del progetto di fattibilità tecnico-economica da presentare al Ministero da parte degli Enti territoriali entro il 31.12.2022.

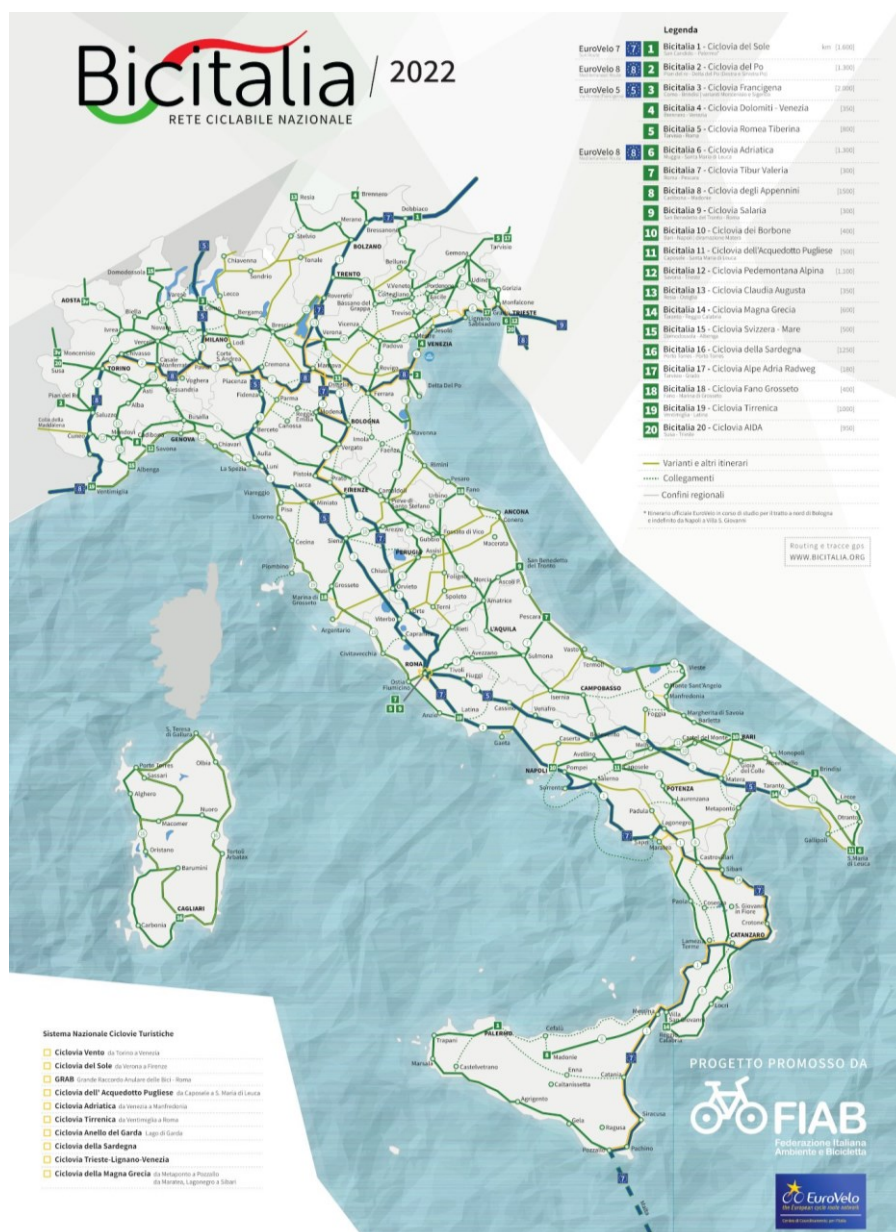
La progettazione delle ciclovie facenti parte del SNCT deve avvenire nel rispetto degli standard e dei requisiti minimi definiti dal D.M. 375/2017: i tracciati individuati mettono in parte a sistema tratti di piste ciclabili esistenti e in ogni caso daranno luogo a piste ciclabili sicure, continue e interconnesse con altri sistemi di mobilità.



1 Fonte <https://www.mit.gov.it/connettere-italia/ciclovie-turistiche-nazionali>

La Rete Ciclabile Nazionale nasce dal lavoro dei volontari FIAB, delle associazioni locali, dei coordinamenti regionali e del Comitato Tecnico-Scientifico di Bicalitalia. Questo Comitato ha definito i criteri per inserire le ciclovie turistiche nella rete, valutandone caratteristiche come lunghezza, attraversamento di regioni, qualità, intermodalità, promozione e governance, oltre verificarne la presenza nelle pianificazioni regionali.

La rete è composta da venti grandi itinerari ciclabili di lunga percorrenza che attraversano l'Italia, integrandosi con la rete EuroVelo e valorizzando il patrimonio paesaggistico e culturale del Paese. Questi percorsi sono arricchiti da varianti e collegamenti di interesse nazionale, come la Ti-Bre Dolce (Ciclovie Tirrenica) e la Ciclovie Treviso-Ostiglia.



2 fonte <https://www.bicalitalia.org/it/bicalitalia/la-rete-ciclabile-nazionale-bicalitalia>

Le ciclovie Bicalitalia includono diversi tipi di tracciati (piste ciclabili, percorsi ciclopeditoni, tratti in condivisione con altri mezzi), alcuni con segnaletica, ma non sono soggetti a interventi nazionali come avviene per la SNCT.

Secondo il Piano Generale della Mobilità Ciclabile 2022, gli itinerari Bicalitalia rappresentano uno schema di riferimento per lo sviluppo delle reti ciclabili a livello regionale e provinciale.

Oltre alle grandi dorsali, si affiancano altri tracciati riconducibili alla categoria delle infrastrutture leggere, quali i cammini – inclusi nell’*Atlante dei Cammini d’Italia*⁸ (Ministero della Cultura, 2017) o nel *Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani*⁹ che spesso si integrano alla rete ciclabile e che rappresentano un ulteriore elemento di connessione territoriale e di promozione del turismo lento e culturale. Ai cammini che attraversano il territorio mantovano è dedicato il paragrafo 3.2.7.

3.1.2. La Rete Ciclabile della Lombardia

La Regione Lombardia, con il proprio Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), definisce un sistema ciclabile che punta a connettere i principali centri urbani con le aree rurali e turistiche, promuovendo l’intermodalità e la sostenibilità.

Attualmente è in corso l’aggiornamento¹⁰ del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica approvato nel 2014, impostato tramite l’individuazione dei percorsi ciclabili nel territorio lombardo in coerenza con:

- i tracciati indicati nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica, precedentemente descritti,
- il recepimento dei tracciati prioritari delle ciclovie Vento, Sole e Garda:
- l’integrazione degli ex PCIR del 2014 con i nuovi percorsi realizzati a livello provinciale e locale.

Nella proposta di aggiornamento del PRMC, illustrata nel forum pubblico della Seconda conferenza VAS¹¹, sono stati individuati 24 percorsi ciclabili a livello regionale, otto dei quali ricadono all’interno del territorio provinciale:

- Percorso 2 – Ciclabile Pedemontana Alpina
- Percorso 7 – Ciclovia Nazionale Sole

⁸ Avviato nel 2017 dal MiBACT (oggi Ministero della Cultura), è lo strumento nazionale che raccoglie i cammini di valore paesaggistico, storico e culturale, accessibili e segnalati secondo criteri ufficiali.

⁹ Il Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani è stato istituito dal Ministero del Turismo per riunire e valorizzare i cammini religiosi e gli itinerari escursionistici a tema religioso o spirituale in Italia. L’iniziativa nasce con la Legge di Bilancio per il 2022 che ha istituito il Fondo per i cammini religiosi «per il rilancio e la promozione turistica dei percorsi cosiddetti cammini religiosi e il recupero e la valorizzazione degli immobili che li caratterizzano» (L. 234/2021, art. 1, c. 963).

¹⁰ Con DGR XII / 740 del 24/07/2023 la Regione Lombardia ha avviato il procedimento per l’aggiornamento del PRMC e le relative Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS) e Valutazioni di incidenza (VINCA).

¹¹ Il percorso di aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica ha previsto due forum pubblici, il primo in data 26/06/2024 – prima conferenza Vas, dove è stato presentato il Documento preliminare del Piano e il Documento di Scoping, e il secondo in data 19/12/2024 - Seconda conferenza VAS, in cui è stato illustrato la proposta di aggiornamento del PRMC, il rapporto ambientale e la sintesi non tecnica e lo studio di incidenza

- Percorso 8 – Ciclovía Nazionale VenTo
- Percorso 10 – Ciclabile Risaie
- Percorso 12 – Ciclabile Oglio
- Percorso 17 – Ciclabile Tirrenica
- Percorso 23 – Ciclabile Brescia – Mantova
- Percorso 24 – Ciclabile Treviso – Ostiglia.

A seguito della Seconda Conferenza VAS e della messa a disposizione dei relativi documenti, è stata avviata la fase di consultazione pubblica, a cui la Provincia di Mantova ha partecipato trasmettendo le proprie osservazioni e proponendo l'integrazione della Rete Ciclabile Regionale con l'inserimento delle ciclovie Ciclovía Colline Moreniche del Garda e Ciclovía Paleoalveo Mincio, ritenuti strategici per la coesione territoriale e la valorizzazione del territorio, ciclovie che descriveremo nel successivo capitolo.

3.1.3. Esperienze e Iniziative Sovraprovinciali

Particolarmente rilevante è il progetto promozionale “Ciclovía Garda-Mare”, un’iniziativa nata nel 2011 dalla collaborazione tra le Province di Mantova e Ferrara e la FIAB, con l’obiettivo di promuovere un percorso ciclabile seguendo il corso del Mincio e del Po che collega il Lago di Garda all’Adriatico, attraversando il Veneto, la Lombardia e l’Emilia-Romagna. Le città di Mantova e Ferrara, entrambe patrimonio UNESCO, costituiscono due nodi simbolici e funzionali dell’itinerario.

Il valore strategico di questo itinerario è stato riconosciuto anche dalla Regione del Veneto, che lo ha inserito nella propria pianificazione cicloturistica all’interno del recente Piano Regionale della Mobilità Ciclabile¹², con il nome Ciclovía Po-Mincio-Garda. Questa ciclovía si estende dal comune di Malcesine (VR), al confine con la Lombardia, fino al comune di Porto Tolle (RO), al confine con l’Emilia-Romagna.

I due itinerari – “Garda-Mare” e “Po-Mincio-Garda.” – coincidono nel tratto Peschiera del Garda – Ostiglia, per poi biforcarsi in due direzioni: lungo l’argine destro del Po, in direzione Delta del Po – Ferrara; e lungo l’argine sinistro del Po, in direzione Porto Tolle.

3.1.4. Progetti e Iniziative Provinciali

Numerose sono anche le iniziative promosse all’interno della provincia da gruppi di azione locale (GAL), consorzi territoriali e comuni. Tra queste si segnalano:

¹² Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) della Regione del Veneto è stato adottato con DGR n. 128 del 24.02.2023

- il progetto delle *Ciclovie delle Colline Moreniche del Garda*¹³, promosso dal GAL omonimo¹⁴ con l'intento di creare una rete di percorsi ciclabili che colleghino i comuni dell'area morenica del lago di Garda, valorizzando il territorio, il patrimonio storico-culturale e le eccellenze enogastronomiche locali;
- *Il Sistema Unico Di Percorrenza*, sviluppato dal GAL Oglio Po¹⁵, si pone come obiettivo quello di creare una rete integrata di percorsi ciclopeditoni e rurali nell'area compresa tra i fiumi Oglio e Po, in modo tale da connettere tra loro aree agricole, naturalistiche, storiche e turistiche e offrire un modello di fruizione sostenibile del territorio rurale fondato su mobilità lenta, turismo responsabile e valorizzazione del paesaggio.
- *gli Itinerari cicloturistici dell'Oltrepò Mantovano*, un progetto di territorio promosso dal Consorzio Oltrepò Mantovano¹⁶. Sono 470 i chilometri di ciclovie individuate in questo

¹³ Il progetto ha preso forma nel 2012, grazie al contributo del FEASR (Fondo Europeo Agricolo per lo Sviluppo Rurale), nell'ambito del Programma di Sviluppo Rurale 2007–2013 della Regione Lombardia – Direzione Generale Agricoltura, Misura 313

¹⁴ Il Gruppo di Azione Locale (GAL) "Colline Moreniche del Garda" ha mosso i suoi primi passi proprio durante il periodo del PSR 2007–2013. In quella fase, l'area di intervento individuata corrispondeva alla zona collinare morenica della provincia di Mantova, parte integrante dell'Anfiteatro Morenico del Garda, riconosciuta per l'elevato valore ambientale e paesaggistico. L'area includeva sei comuni, accomunati da una forte identità territoriale e da elementi distintivi sul piano geomorfologico, insediativo e ambientale: Castiglione delle Stiviere, Cavriana, Monzambano, Ponti sul Mincio, Solferino, Volta Mantovana. Nel 2016, il GAL si è costituito formalmente come società consortile a responsabilità limitata, assumendo la nuova denominazione di "GAL Garda e Colli Mantovani". In questa configurazione attuale, ai sei comuni mantovani originari si sono aggiunti quattro comuni della provincia di Brescia, ampliando l'ambito territoriale e la rappresentatività interprovinciale del GAL: Desenzano del Garda, Lonato del Garda Pozzolengo e Sirmione.

¹⁵ Anche questo progetto nasce nel ciclo di programmazione 2007–2013 del PSR Lombardia, con primi interventi infrastrutturali, progettuali e promozionali tra il 2010 e il 2013. Il progetto coinvolge i territori del GAL Oglio Po, quindi principalmente la zona sud-orientale della provincia di Cremona (circa 27 comuni) e la parte nord-orientale della provincia di Mantova, nello specifico i comuni di: Acquaneгра sul Chiese, Bozzolo, Canneto sull'Oglio, Casalromano, Castellucchio, Commessaggio, Dosolo, Gazzuolo, Marcaria, Mariana Mantovana, Pomponesco, Rivarolo Mantovano, Sabbioneta, Viadana. Dopo il 2013, il Sistema Unico di Percorrenza è stato ampliato e aggiornato con nuove tratte ciclabili finanziate nel PSR 2014–2020; integrando il sistema in portali digitali (BikeFriendly, Ogliopo Maps); mediante protocolli di governance condivisa con altri GAL e Comuni (dal 2020 in poi), tant'è che nell'ottobre 2021, è stato firmato un accordo di partenariato fra GAL Oglio Po, GAL Terre del Po, Unione Comuni Foedus e vari Comuni (come Sabbioneta e Casalmaggiore) per promuovere e potenziare il Sistema Unico di Percorrenza e la mobilità ciclabile nei territori interessati.

¹⁶ Il Consorzio, nato nel 2009 è un sistema di governance territoriale per la gestione integrata e coordinata dei sistemi culturali, ambientali, turistici, dei servizi associati, del sistema socioeconomico e rurale dell'oltrepò mantovano. Il territorio comprende i seguenti comuni: Borgocarbonara, Borgo Mantovano, Gonzaga, Magnacavallo, Moglia, Motteggiana, Ostiglia, Pegognaga, Poggio Rusco, Quingentole, Quistello, San Benedetto Po, San Giacomo delle Segnate, San Giovanni del Dosso, Schivenoglia, Sermide e Felonica, Serravalle a Po, Sustinente, Suzzara e Villimpenta.

ambito territoriale che connettono i paesi e le frazioni, gli edifici storici, i musei, gli impianti idrovori, le aree protette del Sistema Parchi, i punti vendita aziendali, gli agriturismi e gli alberghi, innestandosi alla rete degli itinerari cicloturistici nazionali della Ciclovía del Sole e VenTo.

Completano questo quadro le iniziative comunali realizzate, sia in forma associata, attraverso accordi di partenariato finalizzati alla redazione di Studi di Fattibilità per il potenziamento della rete ciclabile – come nel caso dei progetti *Garda-Chiese* e *Ceresara–Castel Goffredo* – sia in forma singola, mediante l'adozione di strumenti di pianificazione specialistica quali i *Biciplan*, introdotti a livello nazionale dalla Legge n. 2/2018 (art. 6).

Come precedentemente affermato l'attenzione a queste esperienze e progettualità ai vari livelli, permette di avere una visione più ampia e coordinata, di assicurare coerenza e connessione della rete cicloviana provinciale con i sistemi ciclabili più ampi, mentre la partecipazione attiva degli enti locali e dei soggetti territoriali garantisce radicamento e fattibilità. È in questa duplice prospettiva – di visione strategica e azione locale – che si colloca la presente proposta.

3.2 CLASSIFICAZIONE DEI PERCORSI E DELLE CICLOVIE

Il Piano provinciale individua **18 ciclovie di lunga percorrenza** (rappresentate nella Tavola 1 *Schema strutturale delle ciclovie del territorio*) che costituiscono l'ossatura portante della rete ciclabile territoriale e **5 ciclovie di connessione/ completamento** pensate per raccordare tra loro le reti sovrالocali e svolgono una funzione di cucitura territoriale. La selezione di questi tracciati risponde a criteri di rilevanza strategica, funzione di connessione e coerenza con i sistemi sovrالocali, regionali e locali nonché di coerenza con la *Rete Ecopaesistica* individuata nel PTCP. Le ciclovie sono state quindi classificate secondo un'articolazione gerarchica, che riflette la scala e il ruolo che ciascun percorso svolge all'interno del sistema di mobilità ciclistica della provincia di Mantova. A queste si affianca anche la rete dei Cammini, come elemento complementare..

La rete si compone di:

- Percorsi Provinciali a valenza Europea;
- Percorsi Provinciali a valenza Nazionale - Ciclovie di interesse nazionale: parte integrante della Rete Bicalia e del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT);
- Percorsi Provinciali a valenza Regionale - Ciclovie regionali, che rientrano nei percorsi proposti/definiti dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Lombardia e funzionali all'integrazione del sistema provinciale con le reti ciclabili lombarde e gli itinerari prioritari definiti dalla Regione;
- Percorsi a valenza Sovraprovinciale - Ciclovie di interesse Sovraprovinciale che connettono il territorio mantovano ai sistemi ciclabili delle province e regioni confinanti;

- Percorsi Provinciali –Ciclovie di livello provinciale, pensate per raccordare tra loro le reti sovralocali, svolgono una funzione di cucitura territoriale, garantendo accessibilità e continuità della rete;
- Percorsi locali – Ciclovie che svolgono una funzione primaria per la mobilità quotidiana, assicurano la capillarità della rete e l'accessibilità ai centri minori, ai poli culturali e naturalistici, alle aree produttive e alle strutture ricettive.
- Cammini - che integrano l'offerta cicloturistica e valorizzano il sistema cicloturistico.

Questa struttura gerarchica garantisce una visione integrata e multilivello del sistema, capace di collegare le grandi reti cicloturistiche europee con i più piccoli centri locali, rafforzando la coerenza strategica e la fruibilità del territorio in chiave sostenibile.

Tale articolazione consente al sistema ciclabile provinciale di integrarsi pienamente con le strategie di mobilità sostenibile sovralocali, garantendo continuità, sicurezza e attrattività lungo l'intera rete.

L'identificazione e la gerarchizzazione delle 23 ciclovie (rappresentate nella Tavola 2 *Ciclovie del territorio provinciale*) consente quindi una programmazione integrata, in grado di rispondere sia alle esigenze di mobilità interna, sia a quelle di connessione esterna con le grandi dorsali cicloturistiche e le direttrici strategiche sovralocali. Inoltre, fornisce uno strumento utile per la definizione delle priorità progettuali, per la valutazione dei fabbisogni infrastrutturali e per l'intercettazione di risorse finanziarie su diversi livelli (provinciale, regionale, nazionale, europeo).

Le 23 ciclovie sono state ulteriormente classificate in base:

- allo stato di attuazione (esistenti o previste),
- alla tipologia di sede e al grado di sicurezza offerto dal tracciato.

A seguito dell'aggiornamento normativo di riferimento, il Piano recepisce e adegua le definizioni contenute nel precedente documento del 2006 alla nuova nomenclatura introdotta dalla Legge 11 gennaio 2018, n. 2.

Come indicato dall'art. 2 comma 1 della Legge 11 gennaio 2018, n. 2 si intende per ciclovie un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura.

Sono qualificate come ciclovie gli itinerari composti da uno o più dei seguenti elementi:

- a. piste o corsie ciclabili;
- b. itinerari ciclopedonali;
- c. vie verdi ciclabili;

- d. sentieri ciclabili o percorsi natura;
- e. strade senza traffico o a basso traffico;
- f. strade 30;
- g. aree pedonali;
- h. zone a traffico limitato (ZTL);
- i. zone residenziali.

Una rete cicloviaria è dunque costituita da segmenti ciclabili tra loro connessi, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dai ciclisti in modo continuo.

In coerenza con tale definizione, i tracciati della rete ciclabile provinciale si articolano in base allo stato di attuazione e alla tipologia di percorso, come di seguito specificato e rappresentato nella tavola 3 *Classificazione delle Ciclovie per Stato e Tipologia* :

Stato della rete ciclabile provinciale

- Esistente
 - Percorso promiscuo ciclopeditonale;
 - Percorso promiscuo su strada;
 - Percorso naturale.
- Prevista
 - In fase di realizzazione;
 - In fase di progettazione (Studi di fattibilità, PFTE, progetti esecutivi);
 - Ipotesi di percorso (attività in corso per definire tracciato e caratteristiche).

Rientra nella categoria *Percorso promiscuo ciclopeditonale*: le piste ciclabili, i percorsi ciclopeditonali, le corsie ciclabili e le aree pedonali.

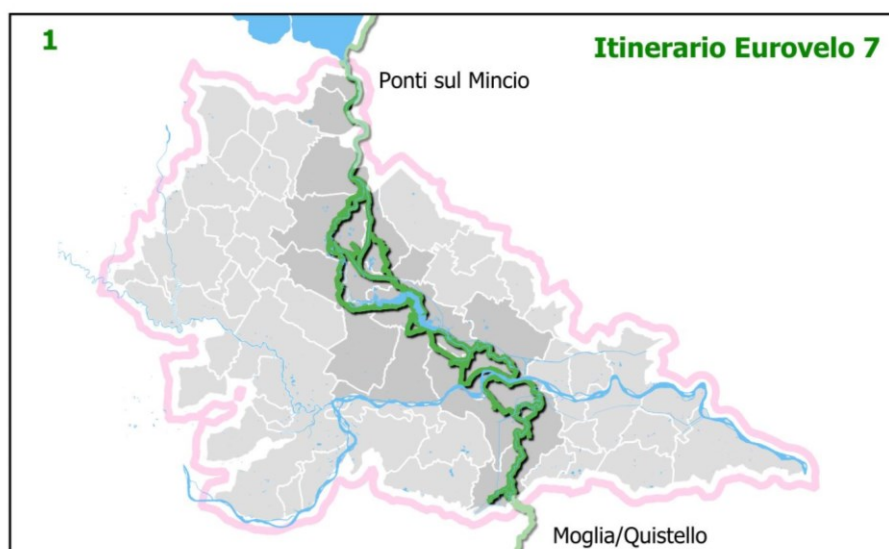
- La categoria *Percorso promiscuo su strada* comprende: le strade urbane o extraurbane sottoposte al limite di velocità di 30, le strade / aree a traffico limitato, le strade a basso traffico, le strade con traffico motorizzato superiore alla media di cinquecento veicoli al giorno ma che si rendono necessari per dare continuità alla rete ciclabile (Ponti)
- La categoria *Percorso naturale* si riferisce a itinerari in parchi e zone protette, sulle sommità arginali o in ambiti rurali, anche senza particolari caratteristiche costruttive, dove è ammessa la circolazione delle biciclette (art. 2, L. n. 2/2018)
- Per quanto riguarda *Percorsi in fase di realizzazione*, si intendono tracciati per i quali è in corso la realizzazione degli interventi previsti.

- Per *Percorsi In fase di progettazione* tracciati oggetto di studio e progettazione, che includono Studi di Fattibilità, Progetti di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) o progettazioni esecutive
- *Ipotesi di percorso* tracciati per i quali sono in corso attività finalizzate alla definizione del percorso, delle caratteristiche e delle infrastrutture necessarie.

L'integrazione tra la gerarchia di appartenenza delle 23 ciclovie, lo stato di attuazione e la tipologia di tracciato consente di restituire un quadro completo e articolato della rete provinciale, come rappresentato nella Tavola 4 – *Classificazione delle Ciclovie per Tipologia e per Valenza*.

3.2.1. Percorsi Provinciali a valenza Europea

1 - ITINERARIO EUROVELO 7 SUN RUOTE (CAPO NORD - MALTA 7.305 KM)



EuroVelo 7 è uno dei percorsi più lunghi della rete ciclistica ideata dalla ECF. Con una lunghezza totale di 7.305 chilometri, questo itinerario si estende da Capo Nord, nel punto più settentrionale della Norvegia, fino a La Valletta, capitale dell'isola di Malta, attraversando ben nove paesi europei.

EuroVelo 7 segue una direttrice prevalentemente nord-sud, entra in Italia da Prato alla Drava per poi proseguire lungo la ciclabile dell'Isarco e a Bressanone inizia a coincidere con il percorso della Ciclovie del Sole (BICITALIA 1) e quindi attraversa, il Veneto, la Lombardia, l'Emilia-Romagna, la Toscana, l'Umbria, il Lazio, la Campania, la Basilicata, la Calabria e infine la Sicilia.

L'EuroVelo 7 entra nel territorio della provincia di Mantova in corrispondenza di Ponti sul Mincio. Da qui il percorso prosegue in direzione sud seguendo principalmente gli argini fluviali, sviluppandosi in ambienti naturali di elevato pregio paesaggistico e ambientale.

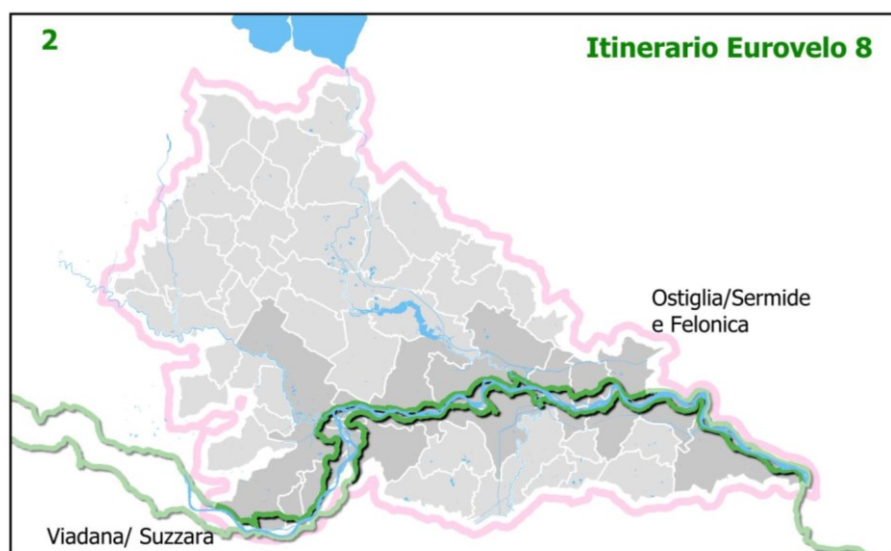
Nel complesso, nel territorio mantovano, l'EuroVelo 7 si sviluppa per un totale di 224 chilometri, considerando sia il tracciato principale che le alternative, comprese anche le deviazioni intermodali (come stazioni e porti fluviali).

In corrispondenza della foce del Fiume Mincio e del Fiume Secchia incrocia l'itinerario n. 8 di EuroVelo.

Come anticipato, gli itinerari EuroVelo sono concepiti come macro-corridoi ciclabili europei, che trovano attuazione concreta attraverso la pianificazione a livello nazionale, regionale e provinciale.

Nel caso specifico dell'EuroVelo 7, la sua infrastruttura è supportata e parzialmente sovrapposta a una serie di ciclovie già esistenti o in fase di sviluppo. Tra queste: la ciclovie Sole, la ciclovie Tirrenica, la ciclovie Garda Mare, ciclovie delle Risaie, Ciclovie Paleoalveo Mincio, Ciclovie Sinistra Mincio e Destra Mincio, Ciclovie Sinistra Secchia e Destra Secchia, Ciclovie Bosco Fontana.

2 - ITINERARIO EUROVELO 8 "MEDITERRANEAN ROUTE" (CADICE – ATENE/CIPRO 5.888 KM)



Con una lunghezza complessiva di 5.888 chilometri, questo Itinerario collega Cadice, in Spagna, all'isola di Cipro, attraversando l'intero bacino del Mar Mediterraneo lungo una direttrice prevalentemente ovest-est.

In Italia, l'EuroVelo 8 entra dal confine occidentale presso la città di Savona qui lascia la costa tirrenica per proseguire nell'entroterra e arrivare a Torino, dove inizia a coincidere con il percorso della Ciclovie Vento (BICITALIA 2). In questo lungo tratto attraversa la Pianura Padana e incrocia a Pavia EuroVelo 5 (Via Romea Francigena) e, in corrispondenza della foce del Fiume Mincio e del Fiume Secchia, EuroVelo 7. Prosegue fino alla foce del Po sull'Adriatico, per poi

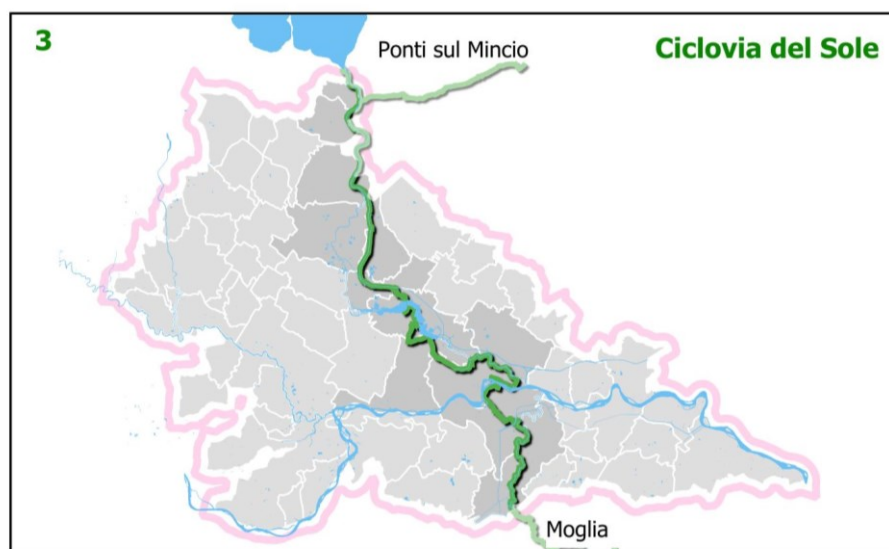
dirigersi verso Venezia e infine raggiungere Trieste, da dove continua verso la Slovenia e i Balcani orientali.

L'EuroVelo 8 nel territorio provinciale si sviluppa su entrambi gli argini del Fiume Po, nello specifico: lungo l'argine Sinistro da Cogozzo /Cicognara sino ad Ostiglia; e lungo l'argine Destra da Riva di Suzzara sino a Quatrelle (Sermide e Felonica) del Po. Nel complesso, nel territorio mantovano, l'EuroVelo 8 si sviluppa per un totale di 221 chilometri, considerando sia il tracciato principale che le alternative, comprese anche le deviazioni intermodali (come stazioni e porti fluviali).

Anche per quanto riguarda EuroVelo 8, questa infrastruttura è supportata e parzialmente sovrapposta a una serie di ciclovie già esistenti o in fase di sviluppo. Tra queste: la ciclovie Vento, la ciclovie Tirrenica, la ciclovie Garda Mare, Ciclovie Tramuschio - Ostiglia e Ciclovie Sinistra Po.

3.2.2. Percorsi Provinciali a valenza Nazionale

3 – CICLOVIA SOLE



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovie del Sole è parte dell'itinerario EuroVelo n. 7 Sun Ruote (Capo Nord - Malta 7.305 km), dell'itinerario n. 1 della rete nazionale BiciItalia (1.300 km), che dal Brennero scende verso il sud Italia e identificata nella Rete dei Percorsi individuati dalla Regione Lombardia con il numero 7.

Nel 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto lo stanziamento di risorse, per la realizzazione del tratto da Verona a Firenze, attraverso la sottoscrizione di Protocolli con le Regioni interessate: Regione Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana.

La Ciclovia Sole tratto da Verona a Firenze si sviluppa per 686 km (si tratta di un dato complessivo che comprende sia l'itinerario principale che le integrazioni, anche intermodali), e interessa 4 regioni, 2 Città metropolitane (Bologna, Firenze), 5 Province (Mantova, Modena, Prato, Pistoia, Verona) e 73 comuni. In fase di redazione del progetto e per facilitare l'attuazione della Ciclovia Sole, il tracciato complessivo è stato suddiviso in undici tronchi (alcuni tratti prevedono anche varianti alternative denominate "bis", per adattarsi meglio alle specificità territoriali) e ogni singolo tronco ha una lunghezza complessiva non inferiore a 40 km.

La Provincia di Mantova è interessata da 3 tronchi: Tronco 11 e 11 bis - da Peschiera del Garda a Mantova ; Tronco 10 - da Mantova a San Benedetto Po; Tronco 9 - da San Benedetto Po a Concordia sulla Secchia.

Attualmente¹⁷ l'intero tratto mantovano (tronchi 11/11bis, 10 e 9) è completato. I lavori sono terminati entro la fine del 2023, e l'inaugurazione è avvenuta nell'aprile 2024. È stato inoltre completato anche il tronco Crevalcore – Tramuschio¹⁸, in Emilia-Romagna. Gli altri tronchi della tratta Verona–Firenze risultano essere in fase di progettazione o con lavori già avviati ma non ancora conclusi.

Nella Provincia di Mantova la ciclovia ha una lunghezza totale di 95 chilometri escludendo le deviazioni verso le stazioni e i porti fluviali, e i comuni attraversati sono: Bagnolo San Vito, Borgo Virgilio, Goito, Mantova, Marmirolo, Moglia, Monzambano, Ponti sul Mincio, Porto Mantovano, Quistello, San Benedetto Po.

L'itinerario cicloturistico parte da Verona, città scaligera dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'UNESCO, e prosegue addentrandosi nelle terre del Custoza in direzione dell'abitato di Salionze dove all'altezza della diga di Salionze si connette alla ciclabile proveniente da Peschiera sul Garda.

Il percorso nel tratto mantovano inizia da Ponti Sul Mincio (MN). L'itinerario segue le sponde del Mincio e, per un breve tratto dopo Monzambano (MN), abbandona il territorio lombardo per proseguire in quello Veneto, rientrando poi a Marmirolo. Il percorso è per la gran parte compreso all'interno del Parco del Mincio, dove affianca il fiume e attraversa paesaggi agricoli; all'altezza dell'abitato di Pozzolo (frazione di Marmirolo) abbandona il fiume e costeggia lo Scaricatore Pozzolo-Maglio, fino a ricongiungersi ad un secondo canale (Diversivo Mincio). L'arrivo a Mantova ha luogo attraverso la passerella situata accanto al ponte ferroviario che divide il Lago Superiore dal Lago di Mezzo, da dove prosegue passando sotto la ferrovia e la strada, e percorre il bordo lago per poi proseguire in destra Mincio e raggiungere il Po in prossimità della Foce Mincio. Si supera il Po attraverso il nuovo ponte della ex S.S. 413 , dove

¹⁷ Aggiornamento a giugno 2025

¹⁸ L'opera progettata dalla Città metropolitana di Bologna è stata inaugurata ad aprile 2022.

sono in fase di progettazione le due rampe che consentono di connettere gli argini di entrambe le sponde alle piste ciclopedonali presenti nel nuovo ponte al momento intercluse – per giungere nel Comune di San Benedetto Po, nodo di particolare importanza in quanto qui si incrocia la Ciclovia Vento oltre agli itinerari 'EuroVelo 7, 8 . Da qui, superato l'abitato di San Benedetto Po si percorre la viabilità urbana fino al fiume Secchia. Qui il percorso si dirige verso sud lungo la sommità arginale del fiume e scende ancora fino a Moglia (MN).

Al confine della Provincia di Mantova l'itinerario prosegue sulla sommità arginale del fiume Secchia fino a superare Concordia sul Secchia; qui il tracciato si biforca, un ramo punta verso Mirandola e si ricollega al tracciato ciclopedonale Tramuschio – Crevalcore lungo la ferrovia dismessa Bologna – Verona, mantenendosi in pianura, l'altro ramo prosegue verso Modena e verso l'ambito montano di Vignola, Zocca e Vergato. I due rami si raccordano alle porte della città di Bologna. Qui il percorso si biforca nuovamente permettendo da un lato il collegamento con il centro storico e la stazione centrale, dall'altro la prosecuzione dell'itinerario verso Casalecchio e l'Appennino.

L'uscita dal centro urbano di Bologna avviene su una ciclopedonale che porta fino a oltre Casalecchio per poi utilizzare viabilità minore lungo la valle del Reno fino all'abitato di Riola, ed è questo il tratto più critico¹⁹, ma la continuità del tracciato è garantita dalla presenza della ferrovia Poretana e dalle varie stazioni disseminate lungo il percorso. Da Riola si abbandona la valle del Reno per risalire il Limentra fino alla diga di Suviana per entrare poco dopo in territorio toscano. Dopo il passo di Aquiputoli una ripida discesa ci porta in vista dell'abitato di Prato dove incontriamo di nuovo infrastrutture ciclabili lungo il fiume Bisenzio che attraversano tutto l'ambito urbano di Prato, proseguendo fino al confine con la provincia di Firenze. Un tratto un po' tortuoso attraversa Campi Bisenzio²⁰ fino alla stazione di San Donnino da dove si utilizza la ciclabile all'entrata in Firenze sfruttando la Ciclovia dell'Arno che collega Signa con le Cascine per poi raggiungere il Centro di Firenze.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La ciclovia Sole si sovrappone alla Ciclovia Garda - Mare per circa 58 km, alla Ciclovia Vento per 4.6 km, alla Ciclovia Tirrenica per 4.7 km e alla Ciclovia delle Risaie per 1.7 km.

Interseca inoltre: la Ciclovia del Garda a Peschiera; la Pedemontana Alpina a Ponti sul Mincio; la Ciclovia Aida alla Diga di Salionze (per brevissimi tratti si sovrappone anche); la Ciclovia delle

¹⁹ Nell'ambito del finanziamento del "Patto per Bologna" è stato assegnato contributo di 2,5 milioni di euro per la "Realizzazione della percorso pedo-ciclabile del fiume Reno – Stralcio funzionale ponte di Sperticano-Riola", che prevede la costruzione della pista nel tratto di territorio che collega Pian di Venola a Riola di Vergato. Fonte Città metropolitana di Bologna <https://www.cittametropolitana.bo.it/cicloviadelsole/itinerario>

²⁰ È attualmente in corso la realizzazione del tronco 2 Pistoia – Campi Bisenzio. Fonte Regione Toscana <https://www.regione.toscana.it/-/ciclovia-del-sole>

Colline Moreniche del Garda a Monzambano e Ponti sul Mincio; la Ciclovía Paleooalveo del Mincio a Pozzolo; la Ciclovía Brescia – Mantova a Mantova.

Il tracciato, inoltre, si sovrappone con i seguenti cammini: Via Carolingia per 35,9 km, Via Matildica del Volto Santo per 26,8 km, Via Romea Imperiale per 13.3 km, Via Postumia per 4.4 km e Cammino Fede e Solidarietà per 1,2 km.

La ciclovía è servita da 5 stazioni ferroviarie, oltre a quella di Mantova, le principali, ovvero prossime al percorso sono Peschiera del Garda, San Benedetto Po e Quistello, quella invece di Sant'Antonio (Porto Mantovano) importante perché è sulla linea per Verona, dista 2.5 km.

La ciclovía è servita anche da altre modalità intermodali quali la navigazione fluviale sul Mincio e sul Po (tratta Mantova – Governolo – San Benedetto Po) e l'autobus con trasporto bici (tratta Mantova – Pozzolo - Peschiera del Garda).

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Per una lunghezza complessiva di 95 km il tracciato della **Ciclovía del Sole** si compone attualmente di:

- 52,4 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria o su argini, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 40,8 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria, o regolamentate. In diversi casi, questi tratti sono classificati come "itinerari E bis o F bis ", secondo la normativa, e sono accompagnati da segnaletica verticale e orizzontale specifica;
- 1,8 km di tratti in fase di progettazione. Nello specifico è il tratto corrispondente al Ponte sul Po, dove sono in fase di progettazione le due rampe che consentono di connettere gli argini di entrambe le sponde alle piste ciclopeditone presenti nel nuovo ponte al momento intercluse.

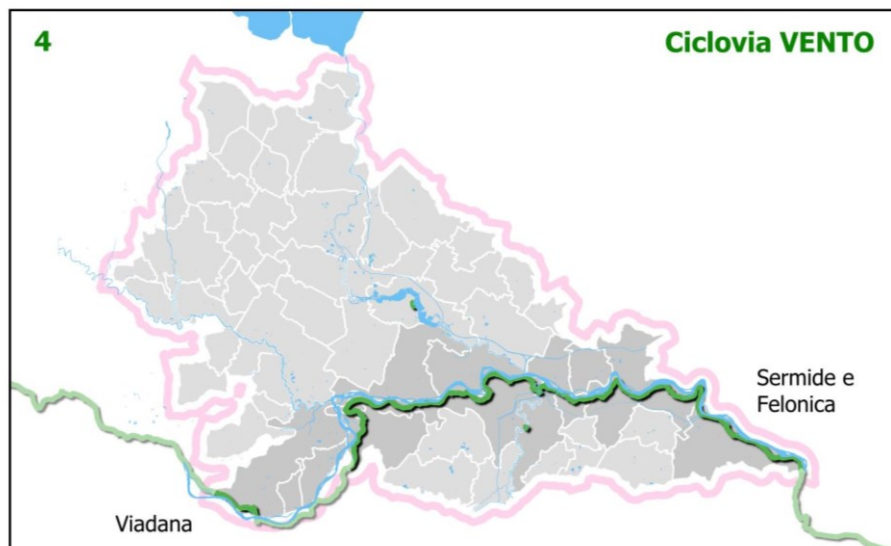
4 - CICLOVIA VENTO

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía VENTO è parte dell'itinerario EuroVelo n. 8 "Mediterranean Route" (Cadice – Atene/Cipro 5.888 km), dell'itinerario BICITALIA n. 2 "Via del Po" (Ventimiglia - Trieste 1.300 Km), e identificata nella Rete dei Percorsi individuati dalla Regione Lombardia con il numero 8.

Nata nel 2010 da un'idea del Politecnico di Milano che non solo ne ha curato il primo studio di fattibilità, ma ha anche promosso attivamente il coinvolgimento di Comuni, Province, Regioni, dell'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPo) e di numerose realtà associative

locali. Fin da subito, l'obiettivo è stato quello di costruire una dorsale ciclabile continua lungo il Po, connessa ai territori, alle città d'arte, agli affluenti e ai paesaggi culturali. Ha stimolato altresì lo sviluppo di progetti di integrazione²¹ della dorsale, lungo gli affluenti del Po.



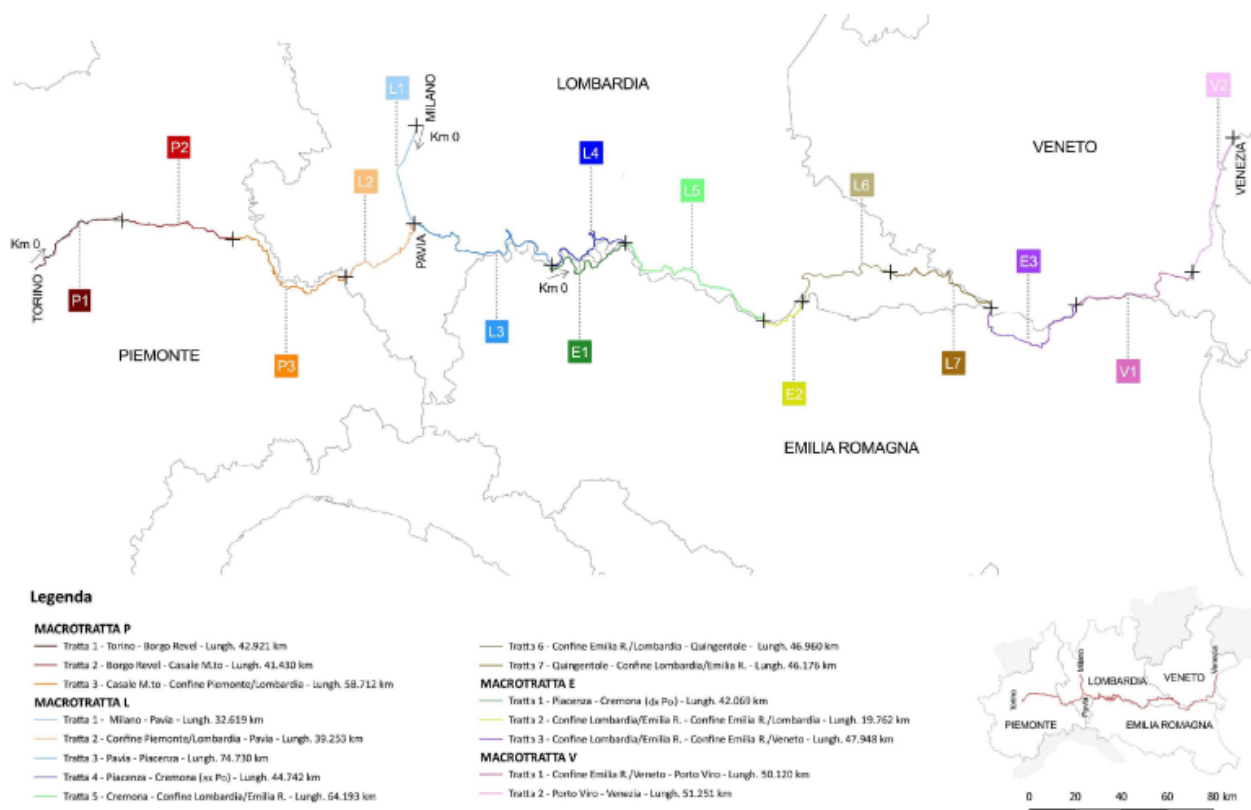
Nel luglio 2016, la VENTO è stata ufficialmente inserita tra le quattro ciclovie prioritarie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche. Due anni dopo, nel 2018, è stato avviato il primo finanziamento nazionale per la progettazione dell'opera, tramite specifici Protocolli d'Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e le Regioni coinvolte: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto.

La Ciclovía VenTo si sviluppa per 732 km (si tratta di un dato complessivo che comprende sia l'itinerario principale che la connessione per Milano lungo il Naviglio Pavese), e interessa 4 regioni, 3 Città metropolitane (Torino, Milano, Venezia), 10 Province (Mantova, Modena, Prato, Pistoia, Verona) e 116 comuni. In provincia di Mantova i comuni interessati sono: Viadana, Suzzara, Motteggiana, San Benedetto Po, Quistello, Quingentole, Borgo Mantovano, Borgocarbonara, Sermide e Felonica.

Il tracciato è stato suddiviso in *Macrotratte* regionali e *Tratte* locali corrispondenti a lotti funzionali, ognuno di almeno 40 km, per facilitare la programmazione, il finanziamento e l'esecuzione dei lavori.

²¹ Il bando BREZZA, ne è un esempio. il bando è stato lanciato nel 2014 da Fondazione Cariplo per contribuire alla realizzazione di studi di fattibilità operativa di dorsali e piste cicloturistiche lungo gli affluenti del fiume Po, in connessione con la Ciclovía Vento.

Lungo l'intero tracciato nazionale, alcuni lotti sono già completati, altri in fase di realizzazione o progettazione avanzata.



3 Schema di insieme del Tracciato della Ciclovía VenTo con individuazione delle Macrotratte e Tratte.
Fonte Intervento di realizzazione della Ciclovía Vento - Progetto di fattibilità Tecnico economica - Relazione illustrativa

Tre lotti funzionali su sette della Regione Lombardia coinvolgono direttamente il territorio mantovano:

- Lotto L5²²: Stagno Lombardo (CR) → Viadana (MN) un percorso di circa 50 km, in prevalenza lungo l'argine sinistro del Po sino a Viadana, dove attraversa il Po e prosegue lungo l'argine destro in direzione Guastalla (RE).

²² Lavori in fase di esecuzione. Fonte: Aipo <https://www.agenziapo.it/content/casalmaggiore-iniziati-i-lavori-del-tratto-di-ciclovía-vento>

- Lotto L6²³: Suzzara → Quingentole un percorso di circa 47 km, che si sviluppa per la maggior parte sull'argine maestro del Po in destra idraulica attraversando i Comuni di Suzzara, Motteggiana, San Benedetto Po, e Quingentole.
- Lotto L7²⁴: Quingentole → Felonica (confine Emilia-Romagna) un percorso di circa 46 km, che si sviluppa per la maggior parte sull'argine maestro del Po in destra idraulica attraversando i territori dei comuni di Quingentole, Borgo Mantovano, Borgocarbonara, Sermide e Felonica per poi proseguire verso Ferrara.

I 732 km della ciclovía VENTO vanno da Torino a Venezia lungo il fiume Po con un collegamento a Milano lungo il Naviglio Pavese. Il tracciato lungo il grande fiume corre in parte sulla sponda sinistra e in parte su quella destra tranne da Piacenza a Cremona, dove sta su entrambe le sponde.

Il tracciato inizia nel centro urbano di Torino, costeggia il Po, prima in destra e poi in sinistra idraulica, passando, per lo più, attraverso percorsi ciclopeditoni già segnati. Usciti dal centro di Torino il percorso prosegue connettendo piccoli centri urbani da Settimo Torinese a Chivasso. Si affianca poi al Canale Cavour, percorrendo tratti ciclopeditoni o strade campestri fino a Borgo Revel nel territorio di Verolengo, dove è possibile incrociare la "Ciclostrada della Dora Baltea". Da Borgo Revel, il tracciato si sviluppa lungo l'argine maestro del Po in sinistra idraulica e, in alcuni tratti, lungo strade interpoderali fino al centro urbano di Casale Monferrato. Da Casale il tracciato si sviluppa in ambito golenale in un'area ricca di vegetazione fino a Frassineto Po superato il quale, passando per l'argine secondario del Po, si lambiscono Valmacca, Rivalba e Bozzole fino a Valenza, dove il tracciato corre brevemente in fregio al corso del Po per poi attraversare il Centro storico. Da Valenza fino al confine regionale e oltre, il percorso corre in ambito rurale, fatta eccezione che per qualche tratto a carattere urbano o semiurbano in corrispondenza dei centri toccati (Mugarone, Bassignana, Molino dei Torti). Superato il centro urbano di Cervesina - che rappresenta un nodo importante per la Ciclovía - il percorso si innesta nuovamente lungo l'argine maestro del Po, si prosegue poi per pista ciclabile esistente fino al centro di Chiavica. Dopo un breve tratto campestre, il tracciato entra a Pavia, attraversando il "Ponte Coperto". Il tracciato prosegue lungo il Naviglio Pavese che è il punto di partenza per la tratta verso Milano, e si dirige verso San Rocco al Porto vicino Piacenza. Ripercorre sostanzialmente il tracciato dell'antica Via Francigena fino a Belgioioso attraverso i caratteristici terrazzi fluviali. Da San Rocco al Porto il percorso si biforca: un ramo segue l'argine maestro in sinistra idraulica fino all'impianto idrovoro di Chavicone per poi proseguire fino a Castelnuovo Bocca D'Adda. Quindi si risale l'argine dell'Adda per attraversare il fiume a Crotta d'Adda e poi ridiscendere fino a raggiungere il Canale navigabile

²³ Lavori in fase di esecuzione. Fonte: Aipo <https://www.agenziapo.it/>

²⁴ Lavori in fase di esecuzione Fonte: idem

Milano-Cremona fino a Cremona, dove si ricongiunge con il ramo secondario; l'altro ramo attraversa il Po e il tracciato entra a Piacenza. Da qui il percorso si sviluppa lungo l'argine maestro in destra idraulica per poi attraversare nuovamente il Po a Cremona e ricongiungersi in tal modo con il tracciato principale. Il percorso da Cremona prosegue in ambito golenale sino a Casalmaggiore, per poi proseguire in direzione Cicognara -Viadana lungo l'argine maestro. Seppur per un breve tratto è da qui che il percorso entra nel territorio mantovano. A Viadana il tracciato attraversa il Po e giunge a Boretto e prosegue lungo l'argine maestro in destra idraulica in direzione Guastalla - Riva Suzzara. Da questo punto il tracciato ritorna nuovamente nel territorio mantovano. In alcuni tratti il percorso abbandona l'argine maestro per portarsi su tracciati posti sulle linee arginali secondarie, in aree a interesse naturalistico e paesaggistico. Si giunge così nei pressi del centro di San Benedetto Po, incrociando la Ciclovía Sole. Da qui si prosegue lungo l'argine del Fiume Po fino al centro di Quingentole. Il percorso prosegue mantenendosi prevalentemente sull'argine maestro in destra idraulica attraversando i centri di Revere, Borgofranco sul Po, Carbonara di Po, Sermide, Felonica fino a giungere nei pressi di Stellata, al confine con la Regione Emilia Romagna. Lungo il percorso si lambiscono insediamenti rurali ed emergenze di interesse storico culturale. Da Stellata il tracciato abbandona il corso del Fiume Po e si inoltra nella campagna emiliana seguendo alcuni argini secondari e il corso del Canale di Burana, fino ad attraversare il centro storico di Ferrara. Il percorso si mantiene per la gran parte del suo percorso extraurbano su piste ciclopedonali esistenti alberate; all'interno della città di Ferrara lambisce le principali emergenze di interesse storico-architettonico percorrendo zone con limitazione del traffico. Lasciata la città, ci si sposta in direzione nord fino a ritrovare il Po nei pressi dell'abitato di Francolino. Il percorso riprende quindi si dispiega su argine maestro in area di interesse paesaggistico e naturalistico fino al confine col Veneto in Comune di Ro. Dopo aver attraversato il Fiume il tracciato prosegue lungo l'argine in sinistra idraulica sino a Bottrighe. Da qui l'itinerario attraversa la pianura veneta portandosi alle soglie di Adria (centro di interesse storico e culturale) e a Porto Viro. Il percorso che parte da qui, attraversa in direzione nord la pianura veneta fino a raggiungere la Laguna nei pressi di Chioggia. Da qui l'itinerario continua su battello fino a giungere all'isola di Pellestrina prima e al Lido poi dove si conclude nei pressi del terminal battelli con direzione Venezia. Il percorso presenta una grande varietà degli ambiti naturali e antropizzati attraversati, dalle importanti caratteristiche storiche, culturali, naturalistiche e paesaggistiche.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La ciclovía Vento interseca la Ciclovía Sole a San Benedetto Po (per un breve tratto si sovrappone anche). la Ciclovía Tirrenica a Casalmaggiore la Ciclovía Tramuschio – Ostiglia a Bonizzo e si sovrappone alla Ciclovía Garda - Mare per circa 35 km.

Il tracciato, inoltre, si sovrappone con i seguenti cammini: Via Carolingia per 49,8 km, Via Matildica del Volto Santo per 29,3 km, Via Romea Imperiale per 2,1 km, il Cammino di Santa Giulia per 7,68 km e la Via Romea Strata per brevi tratti.

La ciclovia è servita da 5 stazioni ferroviarie in provincia di Mantova: Suzzara, San Benedetto Po, Quistello, Ostiglia, Sermide, e 3 stazioni fuori provincia, ma direttamente connesse alla ciclovia: Casalmaggiore, Boretto e Luzzara.

La ciclovia è servita anche da altre modalità intermodali quali la navigazione fluviale lungo il Po, attraverso i seguenti attracchi fluviali: Boretto – Suzzara - San Benedetto Po – Pieve di Coriano – Revere- Sermide.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tracciato della Ciclovia Vento la cui lunghezza complessiva nel territorio provinciale è di 101 km, si compone attualmente di:

- 6,5 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria o su argini, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 4,6 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria, o regolamentate. In diversi casi, questi tratti sono classificati come "itinerari E bis o F bis", secondo la normativa, e sono accompagnati da segnaletica verticale e orizzontale specifica;
- 90 km di tratti in fase di realizzazione. Nello specifico il progetto per questi tratti prevede: Realizzazione di tratti di pista ciclopeditonale in sede propria su infrastruttura arginale; Istituzione di strade E bis o F bis; Riqualificazione di tratti promiscui veicolare e ciclabile; Adeguamento di tratti di pista arginale.

5 - GARDA

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

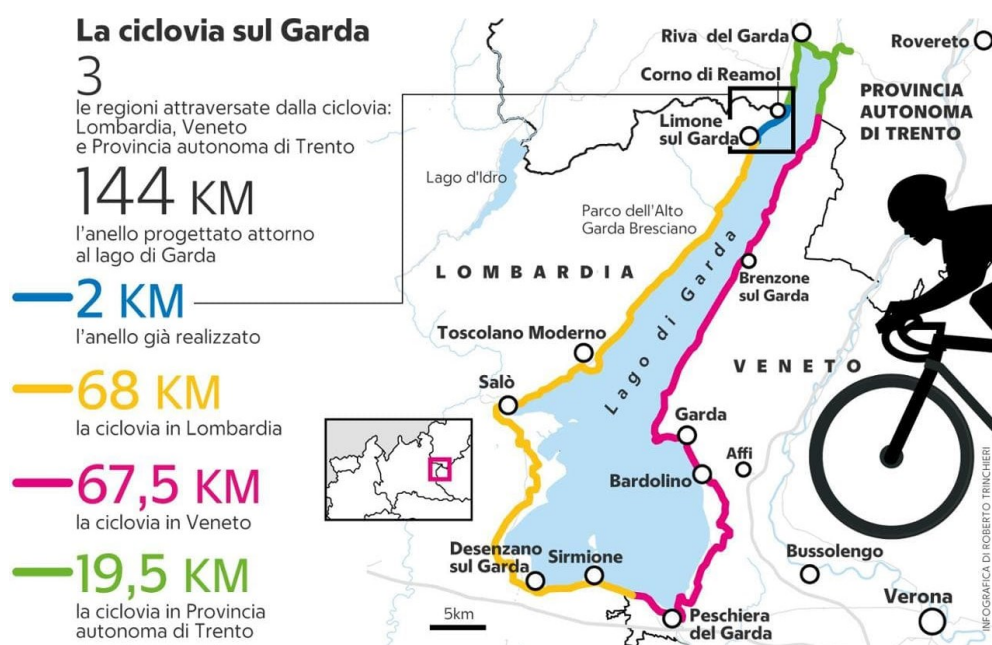
La Ciclovia del Garda è parte dell'itinerario EuroVelo n. 7 Sun Ruote (Capo Nord - Malta 7.305 km) e dell'itinerario n. 1 della rete nazionale Bicitalia (1.300 km), che dal Brennero scende verso il sud Italia, nel tratto veronese Lazise – Peschiera del Garda, ed è identificata nella Rete dei Percorsi individuati dalla Regione Lombardia con il numero 19.

La Ciclovia del Garda (ex Garda by Bike) è un progetto di una dorsale cicloturistica che costituisce un anello ciclabile di circa 165 km lungo le sponde del Lago di Garda e che si aggiunge, ai sensi del D.L n. 50/2017 e della Legge n. 96/2017, agli interventi costituenti il Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT).

Nel 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha previsto lo stanziamento di risorse, attraverso la sottoscrizione di Protocolli con le Regioni interessate, per la realizzazione della Ciclovia del Garda, che Regione Lombardia condivide con la Regione Veneto e con la Provincia autonoma di Trento.

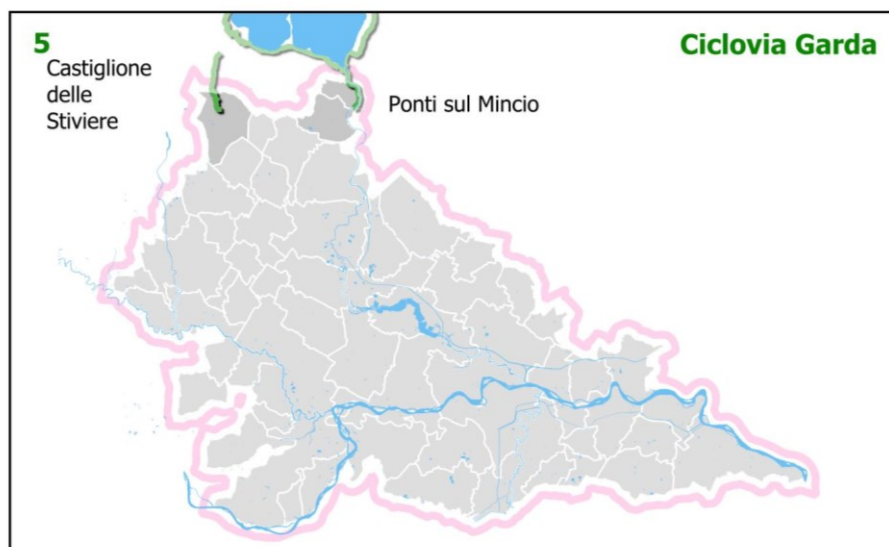
Nella provincia di Trento, il percorso attraversa i comuni di Riva del Garda, Nago-Torbole e Arco, con una lunghezza di circa 19.5 chilometri. Più lunga la tratta nella provincia di Verona, dove il percorso si estende per circa 67.5 chilometri attraversando i territori di Peschiera del Garda, Castelnuovo del Garda, Lazise, Bardolino, Garda, Torri del Benaco, Brenzone e Malcesine e Peschiera del Garda la Ciclovía del Sole in seguendo in parte il tracciato di BICITALIA n.1. Lungo la costa occidentale del Lago di Garda, il percorso si snoda attraverso il territorio bresciano per circa 68 chilometri, toccando una serie di caratteristici comuni. Partendo da Sirmione, il percorso passa per Desenzano del Garda, Lonato del Garda e vari paesi della Valtenesi come Padenghe sul Garda, Moniga del Garda e Manerba del Garda. Proseguendo lungo la riva verso nord, attraversa San Felice del Benaco e, all'interno del Parco dell'Alto Garda Bresciano, tocca Salò, Gardone Riviera, Toscolano-Maderno, Gargnano, Tignale, Tremosine sul Garda e Limone sul Garda.

Il tratto lombardo è organizzato in 3 Lotti, di cui 2 in corso di realizzazione.



4. fonte https://www.repubblica.it/cronaca/2024/03/11/news/ciclovía_lago_garda_protesta-422284854/

Il tratto che più significativamente si collega alla rete cicloviana provinciale è quello compreso tra Peschiera del Garda e Desenzano del Garda, lungo circa 20 km. Questo segmento rappresenta, in un certo senso, l'affaccio della provincia di Mantova sul Lago di Garda, costituendo un punto di contatto privilegiato tra le direttrici ciclabili provinciali e le dorsali nazionali.



SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

Pur non attraversando direttamente il territorio provinciale, la Ciclovía del Garda riveste un ruolo strategico per il contesto mantovano, in quanto il Lago di Garda rappresenta uno dei principali attrattori turistici a livello nazionale. Tale potenzialità è ulteriormente valorizzata dall'intersezione con la Ciclovía del Sole in corrispondenza di Peschiera del Garda, che favorisce la connessione tra i flussi turistici lacustri e il sistema cicloviano provinciale.

Altre connessioni sono con la Ciclovía Garda Mare sempre a Peschiera, con la Ciclovía Garda Chiese e con la Ciclovie delle colline Moreniche, di cui entrambe condividono un tratto che da Castiglione delle Stiviere va a Lonato e prosegue per Desenzano del Garda.

Per quanto riguarda i cammini il tracciato, intercetta il Cammino di Fede e Solidarietà a Desenzano sul Garda, la Via Postumia e la Via Romea Germanica Imperiale a Peschiera del Garda.

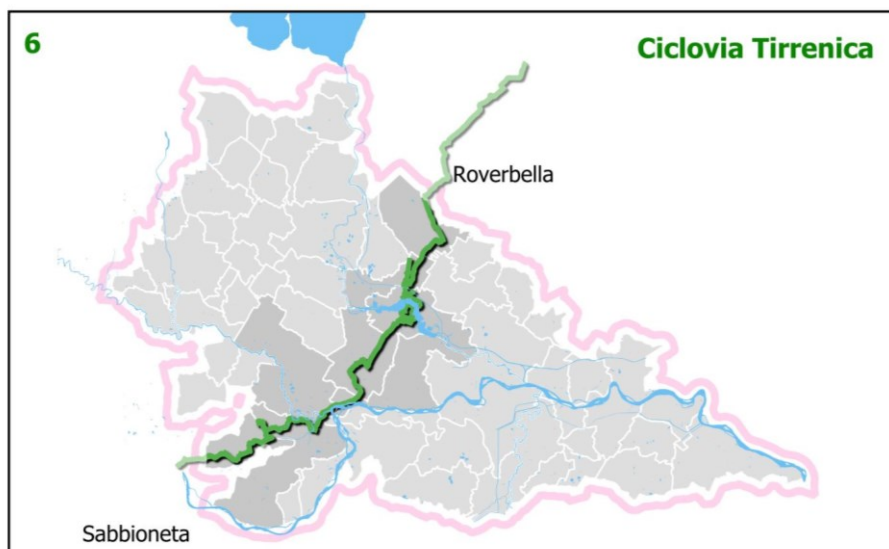
Nel tratto in cui la ciclovía si avvicina e interagisce con il territorio della Provincia di Mantova, il percorso è servito da due importanti stazioni ferroviarie: Peschiera del Garda e Desenzano del Garda. Inoltre, il collegamento con il Lago di Garda consente anche l'utilizzo del servizio di navigazione pubblica e turistica, che collega diverse località lacustri e permette di imbarcare le biciclette. Questa combinazione di treno, bicicletta e battello rende particolarmente accessibile e attrattivo questo tratto, che rappresenta simbolicamente l'affaccio della Provincia di Mantova sul Garda.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tratto Peschiera del Garda- Desenzano sul Garda della lunghezza circa 20 km, si compone attualmente di:

- 16.2 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 3,8 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.

6 - TIRRENICA



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía Tirrenica, anche conosciuta come Ti-Bre Dolce, è inserita all'interno della Rete Ciclabile Nazionale BiciItalia (RCN) come variante di uno degli itinerari principali; rappresenta l'asse ciclabile di collegamento tra Verona e Casalmaggiore, attraversando territori di grande valore paesaggistico, storico e culturale.

La Ciclovía Tirrenica inoltre è identificata nella Rete dei Percorsi individuati dalla Regione Lombardia con il numero 17, e una parte corrisponde all'itinerario EuroVelo n. 8.

Oltre a costituire un percorso di rilievo autonomo, la Ciclovía Tirrenica svolge un ruolo strategico nel sistema delle ciclovie nazionali, in quanto crea una connessione diretta tra la Ciclovía del Sole (che ha origine a Verona) e la Ciclovía VENTO (attraversa Casalmaggiore). Il tracciato inoltre tocca tre città Patrimonio Mondiale UNESCO: Verona, Mantova e Sabbioneta, quest'ultime riconosciute assieme nel 2008 come eccezionali esempi di architettura e urbanistica rinascimentale.

Lo sviluppo complessivo del percorso da Verona (Piazza Bra) a Casalmaggiore, includendo sia l'itinerario principale che le alternative e deviazioni, è pari a 147 km.

In Provincia di Mantova, il tracciato misura complessivamente 113 km, di cui 84.7km corrispondono al tracciato principale e i restanti 28.3 rappresentano varianti e deviazioni, soprattutto funzionali al collegamento con stazioni ferroviarie e nodi intermodali.

I 10 comuni mantovani interessati dalla Ciclovia sono: Roverbella, Porto Mantovano, Mantova, Curtatone, Borgo Virgilio, Marcaria, Viadana, Gazzuolo, Commessaggio e Sabbioneta.

La ciclovia ha inizio nella frazione di Pellaloco, nel Comune di Roverbella, al confine tra la Provincia di Mantova e la Regione Veneto. Da qui si dirige verso sud, attraversando aree urbane tramite percorsi ciclopeditoni protetti. L'itinerario procede in sicurezza anche in corrispondenza della Tangenziale Nord, grazie a un attraversamento a raso, e supera il Canale Diversivo, proseguendo sempre su tracciati ciclopeditoni fino a raggiungere la zona di Cittadella, alle porte di Mantova. In questo punto il tracciato si biforca in due rami distinti: il primo si dirige verso Porta Giulia e si inserisce nel percorso del Parco Periurbano, offrendo la possibilità di fruire in bicicletta dell'area naturalistica dei laghi di Mezzo e Inferiore. Il secondo ramo prosegue invece lungo la Ciclovia del Sole, collegandosi direttamente al centro di Mantova attraverso una passerella ciclopeditona realizzata direttamente sul lago. I due percorsi si ricongiungono all'altezza del Lungolago Arlecchino, noto nella toponomastica locale come 'Zanzara', completando così l'anello di accesso ciclabile alla città.

Una volta attraversata la città di Mantova, il tracciato si dirige verso sud-ovest, seguendo tratti ciclopeditoni protetti fino a San Silvestro, nel Comune di Curtatone. Da qui prosegue lungo strade secondarie a basso traffico, attraversando le frazioni di Serraglio e Buscoldo e raggiungendo il fiume Po. Il tracciato continua quindi sull'argine maestro in sinistra idraulica, fino alla confluenza con il fiume Oglio. In località Torre d'Oglio, il percorso attraversa il fiume grazie al ponte di barche e prosegue in direzione di Commessaggio, alternando tratti su argini e strade rurali poco trafficate.

Dopo Commessaggio, si incontra un secondo ponte di barche che consente l'attraversamento del Canale Navarolo. Il percorso si dirige quindi verso Sabbioneta, città patrimonio UNESCO, per poi concludere questo tratto a Casalmaggiore, dove si innesta sulla Ciclovia VENTO,

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La ciclovia Tirrenica:

- si sovrappone alla Ciclovia Sole e alla Garda – Mare per 4.7 km, alla Ciclovia delle Risaie per 2.4 km in corrispondenza della città di Mantova, alla Ciclovia dell'Oglio nel tratto Torre d'Oglio Bocca Chiavica per 7.1 km, e alla Ciclovia Sinistra Po nel tratto San Matteo delle Chiaviche -Torre d'Oglio – Scorzarolo per 7.1 km;
- interseca la Ciclovia Vento a Casalmaggiore, la Ciclovia Paleoalveo a Serraglio, la Ciclovia Via Claudia Augusta a Villafranca di Verona.

Il tracciato, inoltre, si sovrappone con i seguenti cammini: Via Carolingia per 3,4 km; Via Matildica del Volto Santo per 1,0 km , Via Romea Imperiale per 2,3 km , Via Postumia per 7,6 km e infine cammino di santa Giulia per 0,8 Km.

La ciclovia è servita in totale da 7 stazioni ferroviarie: le principali, oltre a quella di Mantova e Casalmaggiore sono Levata (Curtatone), Borgo Chiesanuova (Mantova), Sant'Antonio (Porto Mantovano), e quelle prossime al percorso ovvero Romanore (Borgo Virgilio) e Roverbella.

La ciclovia è servita anche da altre modalità intermodali quali l'autobus con trasporto bici (tratta Mantova – Sabbioneta).

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia si compone attualmente di:

- 25.7 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 58.9 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria;
- 0.1 km di tratti in fase di realizzazione che corrisponde all'esecuzione dei lavori per il sottopasso alla ferrovia Mantova Monselice, che mette in connessione il parco Te alla ciclabile di via Visi.

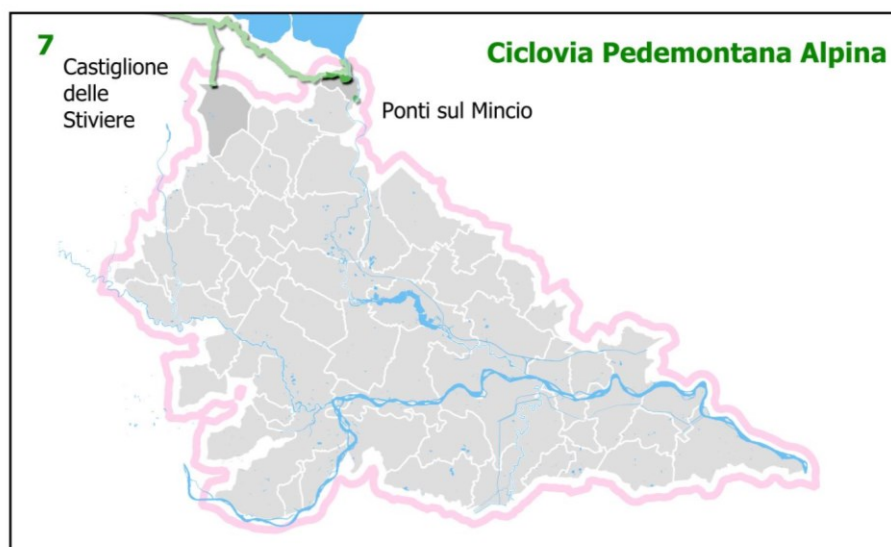
7 - PEDEMONTANA ALPINA

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovia Pedemontana Alpina, è inserita all'interno della Rete Ciclabile Nazionale BiciItalia (RCN) come n.12 e rappresenta il corridoio Trieste Savona che percorre la pianura alta alla base di tutto l'arco alpino italiano e che collega tutti i grandi laghi: Garda, Iseo, Como e Lago Maggiore. La Regione Lombardia ha individuato una variante a tale tracciato prevedendo all'altezza di Brescia, un distaccamento di un ramo con andamento ovest/est che corre parallelamente al Lago di Garda, e che giunge al caposaldo di Ponti sul Mincio (MN), creando una connessione diretta con la Ciclovia del Sole.

La Ciclovia è identificata nella Rete dei Percorsi regionali con il numero 2

Nel territorio mantovano, questa diramazione interessa esclusivamente il comune di Ponti sul Mincio, con un tratto dalla lunghezza complessiva di 5.9 km.



SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovía Pedemontana Alpina nel tratto mantovano interseca la Ciclovía del Sole, la Ciclovía Aida, la Garda Mare e si sovrappone per 3.3 km con la Ciclovía delle Colline Moreniche.

Per quanto riguarda i cammini il tracciato, intercetta il Cammino di Fede e Solidarietà.

Il percorso è servito dalla stazione ferroviaria di Peschiera del Garda.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tratto nel territorio mantovano ha una lunghezza di 5,7 km e si compone attualmente di:

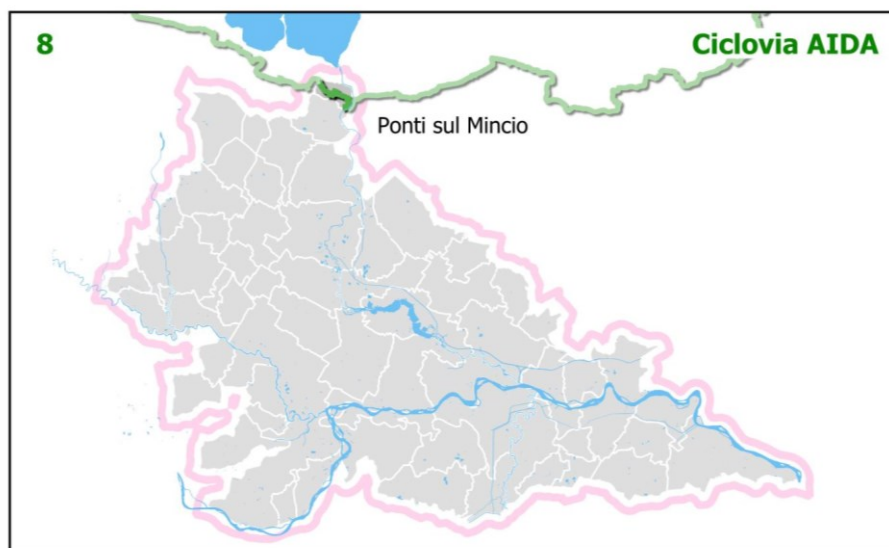
- 0,2 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 5,4 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.
- 0.3 km di tratti che utilizzano sentieri già esistenti.

8 - AIDA

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía AIDA, acronimo di *Alta Italia Da Attraversare*, è inserita all'interno della Rete Ciclabile Nazionale BicItalia (RCN) con il numero 20. Questo grande itinerario cicloturistico attraversa l'intero nord Italia, collegando Susa (presso il Passo del Moncenisio) a Trieste, lungo

un percorso di oltre 900 chilometri prevalentemente pianeggiante e su sede propria, dato che l'itinerario si appoggia a molti itinerari ciclabili regionali esistenti o in via di sviluppo.



L'itinerario è pensato per collegare tra loro le principali città dell'Alta Italia, configurandosi come una vera e propria dorsale ciclabile ad alta accessibilità. Tra le città toccate si trovano: Torino, Vercelli, Novara, Milano, Brescia, Verona, Vicenza, Padova, Treviso, Venezia, Pordenone e Udine, fino ad arrivare a Trieste.

Il percorso è suddiviso in 10 tappe principali, corrispondenti ai principali centri urbani attraversati.

La tappa che intercetta il territorio mantovano è la n.5 Brescia - Venezia, interessando i comuni di Ponti sul Mincio e Monzambano, con un tratto dalla lunghezza complessiva di 9.2 km.

Il tracciato proveniente da Brescia, attraversa il fiume Chiese a Bedizzole e si dirige verso Desenzano del Garda. Prosegue verso San Martino della Battaglia per poi procedere verso Ponti sul Mincio e la Diga di Salionze, dove intercetta la Ciclovía Sole. Dalla Diga il percorso ripercorre il tracciato della ciclovía Sole sino a Verona.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovía Aida nel tratto mantovano per brevi tratti si sovrappone alla Ciclovía del Sole, alla Ciclovía Pedemontana Alpina, alla Garda Mare e alla Ciclovía delle Colline Moreniche.

Per quanto riguarda i cammini il tracciato si sovrappone al Cammino di Fede e Solidarietà per 2.8 km e per brevissimi tratti alla Via Romea Imperiale e alla Via Postumia.

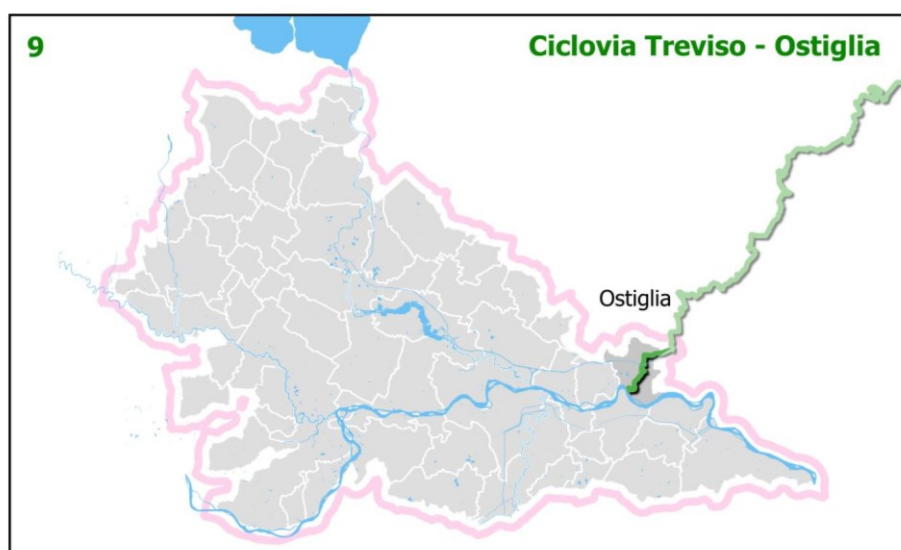
Il percorso è servito dalla stazione ferroviaria di Peschiera del Garda.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tratto nel territorio mantovano ha una lunghezza di 9.2 km e si compone attualmente di:

- 1.1 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 8.1 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.

9 - TREVISO - OSTIGLIA



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía Treviso - Ostiglia, è inserita all'interno della Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia (RCN) come variante. La Ciclovía segue in gran parte il sedime della ferrovia dismessa, che aveva i due capisaldi storici a Ostiglia e a Treviso.

Il percorso attraversa due regioni (Lombardia e Venete) e 5 province Treviso, Padova, Vicenza, Verona e Mantova e attualmente è completato per circa 82 km nel tratto tra Treviso e Cologna Veneta, rispetto ai 120 km totali dello storico tracciato ferroviario.

La Ciclovía Treviso – Ostiglia svolge un ruolo strategico nella rete ciclabile provinciale e nazionale, grazie alle numerose intersezioni con altri itinerari.

Il tratto ciclabile della parte Lombarda ha inizio nel comune di Ostiglia, a partire dal quale, andando in direzione Nord-Est attraversa la campagna del mantovano incontrando il canale Tartaro Canalbianco - Po di Levante, utilizzando un ponte stradale esistente, e arriva al confine

con la Regione Veneto, in corrispondenza del canale Fissero Tartaro, punto dal quale la ciclabile entra nelle competenze della Regione Veneto.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia Treviso - Ostiglia nel tratto mantovano interseca numerose ciclovie di rilievo. Il percorso incrocia infatti: la Ciclovia Claudia Augusta; la Ciclovia Garda Mare, la Ciclovia Sinistra Po, nel tratto compreso tra Governolo e Ostiglia e la Ciclovia Tramuschio – Ostiglia, attualmente in fase di studio, che permetterà di collegarsi direttamente al tronco Crevalcore – Tramuschio della Ciclovia del Sole.

Il percorso è servito dalla stazione ferroviaria di Ostiglia situata lungo la linea Verona–Bologna.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tratto nel territorio mantovano ha una lunghezza di 11.2 km e si compone attualmente di:

- 0.4 km di pista ciclabile o percorso ciclopedonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 2.2 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.
- 8,6 km di tratti in fase di progettazione.

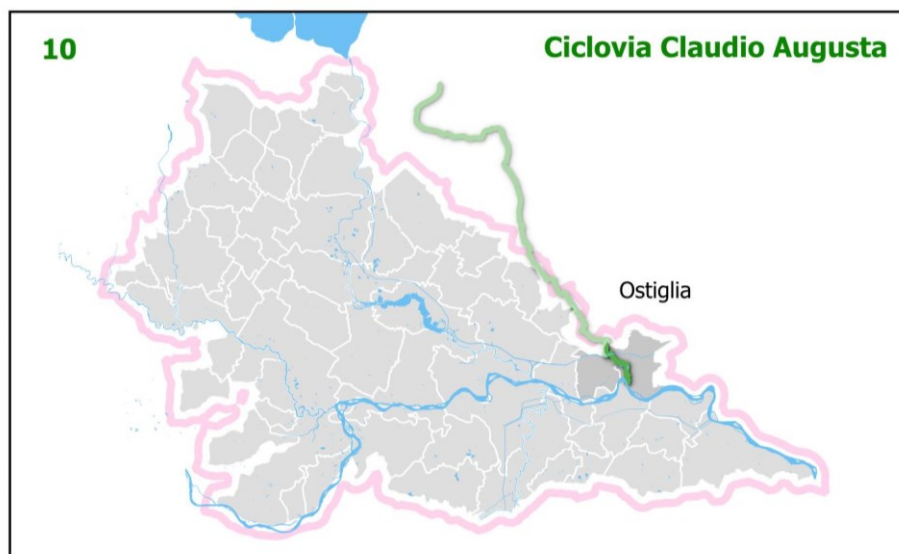
10 - CLAUDIA AUGUSTA

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovia Claudia Augusta, dall'Austria, attraverso Resia, Malles, Merano, Bolzano, verso Ostiglia, è individuata nella Rete Ciclabile Nazionale BiciItalia (RCN) con il numero 13.

L'itinerario è formato da due varianti: da Trento il percorso si divide in Via Claudia Augusta "Altinate" verso Altino presso Venezia passando per Feltre e in Via Claudia Augusta "Padana" verso Verona e Ostiglia sul Po.

L'itinerario da Donauwörth fino a Ostiglia è lungo 650 km ed il percorso nel tratto mantovano, seppur della lunghezza di 12.3 km, attraversa un ambito di elevato interesse naturalistico quale le Paludi di Ostiglia (Riserva naturale e sito appartenente alla Rete Natura 2000 ZPS IT20B0008 e SIC IT20B0016).



SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovía Claudia Augusta nel tratto mantovano interseca numerose ciclovie di rilievo. Il percorso incrocia infatti: la Ciclovía Treviso - Ostiglia; la Ciclovía Garda Mare, la Ciclovía Sinistra Po, nel tratto compreso tra Governolo e Ostiglia e la Ciclovía Tramuschio – Ostiglia, attualmente in fase di studio, che permetterà di collegarsi direttamente al tronco Crevalcore – Tramuschio della Ciclovía del Sole.

Il percorso è servito dalla stazione ferroviaria di Ostiglia situata lungo la linea Verona–Bologna.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tratto nel territorio mantovano ha una lunghezza di 12.3 km e si compone attualmente di:

- 3 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 9.3 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.

3.2.3. Percorsi Provinciali a valenza Regionale

11 - GARDA - MARE

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía Garda-Mare è parte dell'itinerario EuroVelo 7 ed EuroVelo 8, dell'itinerario BICITALIA n.1 "Ciclovía del Sole" e n. 2 "Via del Po". Il tracciato, inoltre, corrisponde a quello

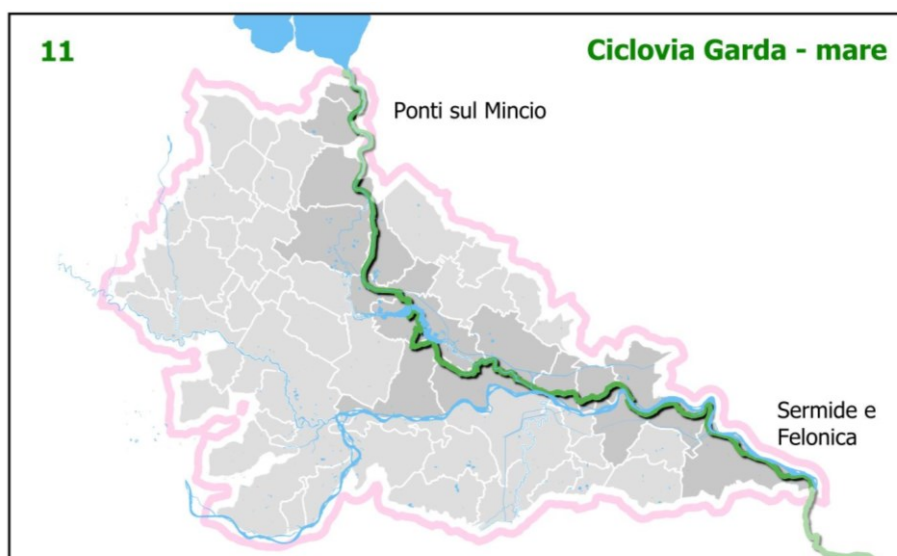
delle ciclovie nazionali Garda (da Malcesine a Peschiera del Garda), Sole (da Peschiera del Garda a Governolo) e Vento (da Revere a Quatrelle sino a-Ro Mn).

La Ciclovvia Garda-Mare è un'iniziativa nata nel 2011 dalla collaborazione tra le Province di Mantova e Ferrara e la FIAB, con l'obiettivo di promuovere un percorso ciclabile seguendo il corso del Mincio e del Po che collega il Lago di Garda all'Adriatico, attraversando il Veneto, la Lombardia e l'Emilia-Romagna. Le città di Mantova e Ferrara, entrambe patrimonio UNESCO, costituiscono due nodi simbolici e funzionali dell'itinerario.

Il valore strategico di questo itinerario è stato riconosciuto anche dalla Regione del Veneto, che lo ha inserito nella propria pianificazione cicloturistica all'interno del recente Piano Regionale della Mobilità Ciclabile, con il nome Ciclovvia Po-Mincio-Garda. Questa ciclovvia si estende dal comune di Malcesine (VR), al confine con la Lombardia, fino al comune di Porto Tolle (RO), al confine con l'Emilia-Romagna.

I due itinerari – “Garda-Mare” e “Po-Mincio-Garda.” – coincidono nel tratto Peschiera del Garda – Ostiglia, per poi biforcarsi in due direzioni: lungo l'argine destro del Po, in direzione Delta del Po – Ferrara; e lungo l'argine sinistro del Po, in direzione Porto Tolle.

Nella sua accezione più ampia, considerando la partenza da Malcesine e includendo entrambi i tronchi che conducono rispettivamente a Porto Tolle e a Comacchio, la ciclovvia ha una lunghezza complessiva di 481 km.



In Provincia di Mantova, il tracciato misura complessivamente 111.7 km, e i comuni mantovani interessati sono 15: Ponti sul Mincio, Monzambano, Marmirolo, Goito, Porto Mantovano, Mantova, Borgo Virgilio, Bagnolo S. Vito, Roncoferraro, Serravalle a Po, Sustinente, Ostiglia, Borgo Mantovano, Borgo Carbonara, Sermide e Felonica.

Come per la Ciclovia Aida questo tracciato si appoggia a molti itinerari ciclabili di varia rilevanza esistenti, infatti il tracciato della ciclovia Garda – Mare corrisponde a quello delle ciclovia nazionale Sole nel tratto da Peschiera del Garda a Governolo, per poi proseguire lungo la sommità arginale sinistra del fiume Po sino a Ostiglia. Dopo aver attraversato il Ponte sul Po a Revere il percorso prosegue lungo la Ciclovia Vento e quindi lungo la con la sommità arginale destra del fiume Po in direzione di Quatrelle.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia Garda-Mare nel tratto mantovano interseca numerose ciclovie di rilievo. Il percorso incrocia infatti: la Ciclovia Pedemontana Alpina a Ponti sul Mincio; la Ciclovia AIDA alla Diga di Salionze; la Ciclovia Paleoalveo del Mincio a Pozzolo; la Ciclovia Tirrenica, la Brescia-Mantova e delle Risaie a Mantova (sovrapponendosi anche per brevi tratti); la Treviso – Ostiglia e la Claudia Augusta ad Ostiglia; e infine a Revere la Ciclovia Tramuschio – Ostiglia (attualmente in fase di studio che permetterà di collegarsi direttamente al tronco Crevalcore – Tramuschio della Ciclovia del Sole direzione Bologna).

Il percorso, inoltre, si sovrappone alla Ciclovia del Sole per 57,6 km e alla Ciclovia del Vento per 34,8 km.

Il tracciato, inoltre, si sovrappone con i seguenti cammini: Via Carolingia per 60,7 km, Cammino di Fede e Solidarietà per 1,2 km, Via Matildica del Volto Santo per 19 km, Via Romea Imperiale per 4,2 km, Via Romea Imperiale per 4,2 km, la Via Postumia per 4,7 km e Via Romea Strata per brevi tratti.

Il percorso è servito dalle stazioni ferroviarie di Peschiera del Garda, Sant'Antonio (Porto Mantovano), Mantova, Ostiglia e Sermide, ed è inoltre servito da modalità intermodali come la navigazione fluviale sul Mincio e sul Po, nonché dal servizio autobus con trasporto biciclette sulla tratta Mantova–Peschiera del Garda.

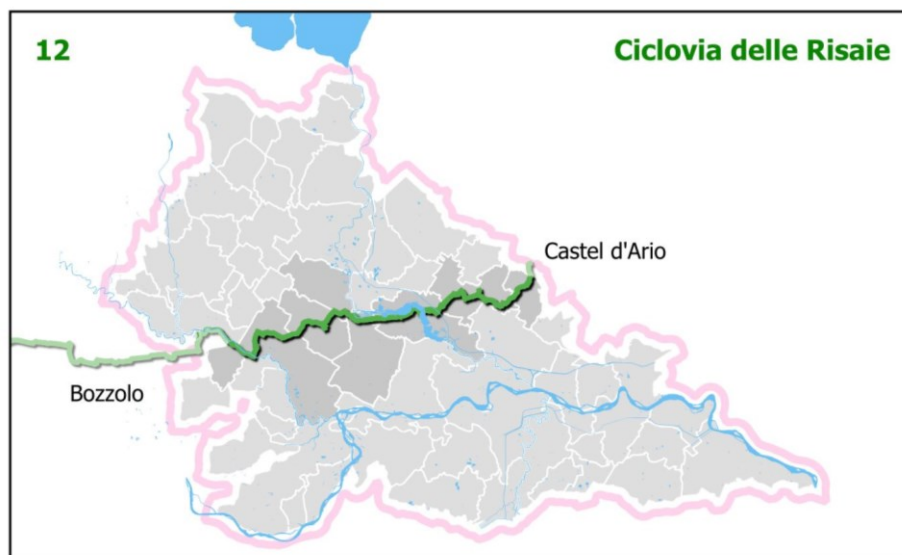
PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

Il tratto nel territorio mantovano ha una lunghezza di 111.7 km e si compone attualmente di:

- 50.6 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 27.5 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria;
- 33.6 km di tratti in fase di realizzazione. Sono in particolare i tratti corrispondenti alla ciclovia vento per i quali il progetto prevede: realizzazione di tratti di pista ciclopeditone in sede propria su infrastruttura arginale; istituzione di strade E bis o F

bis; riqualificazione di tratti promiscui veicolare e ciclabile; adeguamento di tratti di pista arginale.

12 - RISAIE



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

Il percorso ciclabile “Via delle Risaie La Ciclovie Tirrenica, anche conosciuta come Ti-Bre Dolce, è inserita all’interno della Rete Ciclabile Nazionale BiciItalia (RCN) come variante di uno degli itinerari principali e rappresenta l’asse ciclabile di collegamento tra Verona e Casalmaggiore, attraversando territori di grande valore paesaggistico, storico e culturale.

La Ciclovie delle Risaie fa parte dei tracciati individuati nel Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Lombardia. Già presente nella prima stesura del 2014, è stato confermato anche nell’attuale proposta di aggiornamento. Identificato con il numero 10, attraversa la bassa Lombardia da ovest a est, interessando territori agricoli in gran parte dedicati alla coltivazione del riso.

Il percorso, per un primo breve tratto con andamento nord-sud, costeggia il fiume Sesia per poi dirigersi verso est dove, dopo aver attraversando torrenti e piccoli centri abitati, arriva a Mortara.

Nel suo svolgersi il percorso passa di parco in parco: attraversa prima una grande area del Parco del Ticino e, poco dopo aver passato l’omonimo fiume tra Vigevano (PV) e Abbiategrasso (MI) utilizzando il ponte esistente sulla S.S. 494, incontra il Percorso 01 “Ticino”, percorrendolo per un brevissimo tratto lungo il Naviglio di Bereguardo. Prosegue poi nel Parco Agricolo Sud Milano e, raggiunta l’area sud milanese, incontra il Percorso 05 “Via dei Pellegrini” al quale si sovrappone, tra Casarile e Binasco (MI), lungo un breve tratto del Naviglio Pavese.

A Paullo (MI) il percorso attraversa il parco Adda Sud e l'omonimo fiume tra Zelo Buon Persico (MI) e Spino d'Adda (CR), utilizzando il vecchio ponte di Bisnate in affiancamento alla S.S. 415 Paullese. Qui incrocia il Percorso 3 "Adda" e prosegue verso il Canale Vacchelli che ha origine poco più a nord del fiume Adda (località Marzano-Bocchi). Seguendo il canale, attraversa quindi la pianura cremasca con andamento da nord verso sud-est passando per Spino d'Adda, Palazzo Pignano, Vaiano Cremasco e Trescore Cremasco, per poi giungere a Crema dove scavalca il fiume Serio e quindi prosegue verso Salvirola. Qui, all'incrocio con il Civico Naviglio di Cremona il percorso prosegue sempre in direzione sud-est, utilizzando una parte del "percorso delle città murate" fino a Soresina per poi giungere a Cremona, utilizzando la vecchia "Strada Regina", dove confluiscono anche i percorsi 04 "Brescia-Cremona" e la "Ciclovía VENTO".

Da qui, il percorso prosegue verso est seguendo la via Postumia, a sud della linea ferroviaria Cremona-Mantova, fino a raggiungere Calvatone (CR), lungo il Canale Dugale Delmona. Da questo punto il tracciato inizia a interessare il territorio mantovano, correndo lungo la sommità arginale destra del fiume Oglio fino all'altezza di Marcaria.

Nella proposta regionale, la Ciclovía delle Risaie, nel tratto tra Marcaria e Mantova, si sovrappone alla Ciclovía Tirrenica, alla Ciclovía dell'Oglio e alla Ciclovía Brescia-Mantova. Il tracciato si sviluppa lungo l'argine destro dell'Oglio fino al ponte di barche di Torre d'Oglio, per poi proseguire sull'argine sinistro del Po fino a Scorzarolo, risalendo infine verso Mantova attraverso strade secondarie.

È stata tuttavia avanzata alla Regione la proposta di sostituire questo tratto con un itinerario già da tempo esistente, che da Marcaria conduce a Mantova attraversando la pianura irrigua e il Santuario delle Grazie. Si tratta di un percorso che possiede una propria valenza storica culturale e paesaggistica, in quanto mette in connessione i due Parchi Regionali Oglio Sud e Mincio. Questo nuovo tracciato Marcaria - Mantova si configurerebbe quindi come tratto della Ciclovía delle Risaie nel territorio mantovano.

Una volta giunto alle porte della città di Mantova, il tracciato segue le ciclabili cittadine e si inserisce nel percorso del Parco Periurbano, offrendo la possibilità di fruire in bicicletta dell'area naturalistica dei laghi Superiore, di Mezzo e Inferiore. Il secondo ramo prosegue invece lungo la Ciclovía del Sole, collegandosi direttamente al centro di Mantova attraverso una passerella ciclopedonale realizzata direttamente sul lago. I due percorsi si ricongiungono all'altezza del Lungolago Arlecchino, noto nella toponomastica locale come 'Zanzara', completando così l'anello di accesso ciclabile alla città.

Una volta attraversata la città di Mantova, il tracciato si dirige verso est, seguendo tratti ciclopedonali protetti fino alla Foresta Carpaneta, nel Comune di San Giorgio Bigarello. Da qui prosegue lungo strade secondarie a basso traffico, fino a giungere a Castel d'Ario.

In Provincia di Mantova, il tracciato misura complessivamente 63.2 km, e i comuni mantovani interessati sono 9: Bozzolo, San Martino dall'Argine, Marcaria, Castellucchio, Rodigo, Curtatone, Mantova, San Giorgio Bigarello, Castel d'Ario.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La ciclovia delle Risaie:

- si sovrappone alla Ciclovia Sole, alla Garda – Mare e alla Ciclovia Tirrenica in corrispondenza della città di Mantova; alla Ciclovia dell'Oglio per 10,1 km, alla Ciclovia Brescia Mantova per 27,3 km; alla Ciclovia Paleoalveo Mincio per 3,3 km;

Il tracciato, inoltre, si sovrappone con i seguenti cammini: Via Carolingia per 9,4 km; Via Romea Imperiale per 9,4 km, e infine Via Postumia per 9,6 km.

La ciclovia è servita in totale da diverse stazioni ferroviarie: Bozzolo, Mantova, San Giorgio Bigarello (Gazzo), Castel d'Ario. Le stazioni di Marcaria, San Michele in Bosco e Ospitaletto Mantovano, sono temporaneamente chiuse per i lavori del raddoppio ferroviario della linea Mantova-Milano.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia nel territorio mantovano ha una lunghezza di 63.2 km e si compone attualmente di:

- 23.5 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 39.7 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.

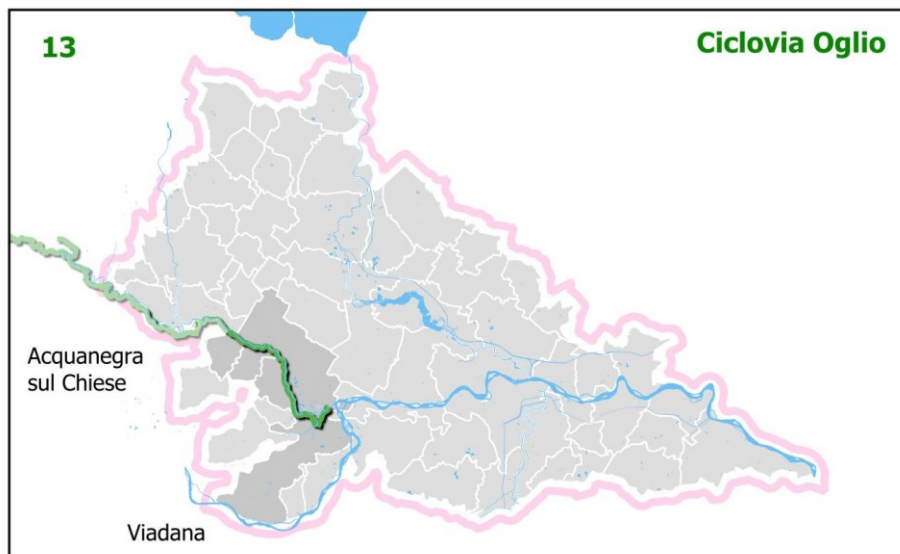
13 - CICLOVIA DELL'OGLIO

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovia dell'Oglio fa parte dei tracciati individuati nel Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Lombardia. Già presente nella prima stesura del 2014, è stato confermato anche nell'attuale proposta di aggiornamento. Identificato con il numero 12, attraversa la Lombardia con andamento nord-sud, interessando prevalentemente le sommità arginali del Fiume Oglio.

Il percorso ciclabile "Oglio" ha avvio a nord della provincia di Sondrio, in corrispondenza della stazione ferroviaria di Tirano, da dove è possibile raggiungere St Moritz con la linea ferroviaria del Bernina inserita, nel 2008, nella lista dei patrimoni dell'umanità dell'UNESCO.

Il percorso, dirigendosi verso sud, coincide con il percorso 03 "Adda" fino al ponticello di scavalco del fiume. Dopo l'attraversamento dell'Adda i due percorsi si dividono: quello dell'Adda segue il fiume in sinistra idraulica, mentre il percorso "Oglio" prosegue attraversando la località Stazzona, frazione di Villa di Tirano, per poi percorrere la SP 25 fino all'innesto con la SS 39.



Il percorso procede lungo la strada statale attraversando il Comune di Aprica (SO), posto sull'omonimo passo - il più agevole tra la Valtellina e la Val Camonica. Da Corteno Golgi fino a Edolo (BS) il percorso prosegue su strade secondarie e, successivamente, segue la direzione nord/sud e l'andamento del fiume Oglio (intercettando i Siti Unesco Arte Rupestre) per poi giungere in sponda sinistra del Lago di Iseo, dove si sovrappone alla ciclovía del lungo lago da Pisogne a Paratico. A partire da Iseo, si sovrappone anche al percorso 2 "Pedemontana Alpina" fino a Paratico. Qui il percorso si snoda in sinistra idraulica del fiume Oglio e all'interno del Parco Oglio Nord.

A Pontoglio incrocia il Percorso 6 "Villoresi", a Pontevico il Percorso 4 "Brescia- Cremona" e, proseguendo all'interno del Parco Oglio sud, incrocia e si sovrappone prima al percorso 10 "Via delle Risaie" e poi al 17 "Tirrenica", in prossimità della confluenza del fiume Po a Torre d'Oglio²⁵.

La lunghezza complessiva della Ciclovía dell'Oglio è di 319 Km, mentre in Provincia di Mantova, il tracciato misura 30.5 km, e i comuni mantovani interessati sono 7: Canneto sull'Oglio, Bozzolo, San Martino dall'Argine, Marcaria, Gazzuolo, Commessaggio, Viadana.

²⁵ Nel Piano Regionale del 2014 a Torre d'Oglio incrociava l'originario "Percorso 08 Po", rimosso dall'attuale proposta di aggiornamento del Piano Ciclabile Regionale, che prevedeva lo sviluppo della Ciclovía Sinistra Po da Viadana a Torre d'Oglio – Governolo – Ostiglia – confine con regione veneto

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia dell'Oglio si sovrappone alla Ciclovia Tirrenica per 7,1 km; alla Ciclovia dell'Oglio per 10,1 km e alla Ciclovia delle Risaie per 10.1 km.

Il tracciato, inoltre, si sovrappone per brevi tratti al Cammino di Santa Giulia.

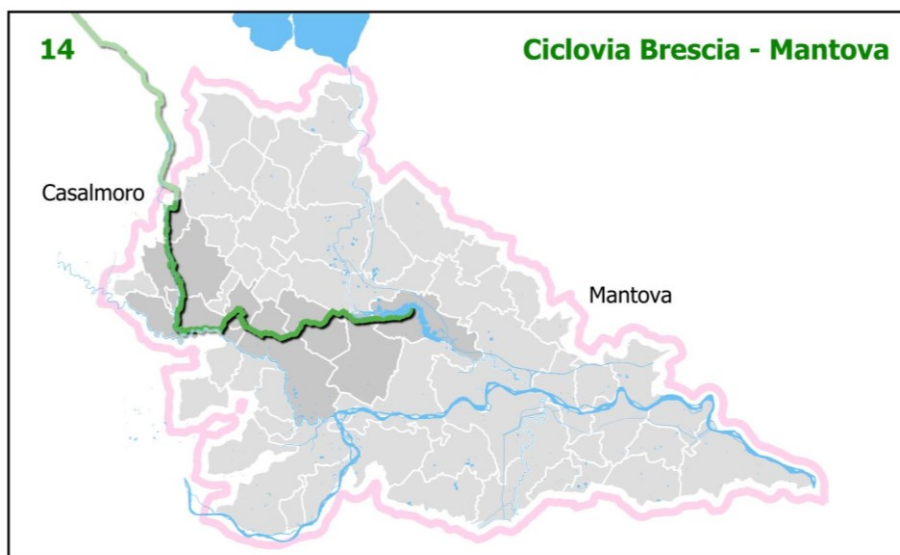
La ciclovia è servita da diverse stazioni ferroviarie: Piadena, Canneto sull'Oglio, Bozzolo, Marcaria (chiusa temporaneamente per i lavori del raddoppio ferroviario della linea Mantova-Milano).

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia nel territorio mantovano ha una lunghezza di 30.5 km e si compone attualmente di:

- 2.6 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 27.9 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria.

14 - BRESCIA - MANTOVA



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovia Brescia-Mantova fa parte dei nuovi tracciati individuati nella proposta di aggiornamento del Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Lombardia. Identificata con il numero 23, collega la città di Brescia con la città di Mantova, interessando prevalentemente

le sommità arginali del fiume Chiese e attraversando territori a vocazione agricola, destinati in particolare a colture foraggere e cerealicole della pianura.

Il percorso ha inizio nel comune di Brescia, già interessato dal passaggio dei percorsi ciclabili "Pedemontana Alpina" e "Alpina Val Sabbia", con i quali si sovrappone nel primo tratto.

Da Brescia si dirige verso sud-est, attraversando la città per raggiungere Montichiari, e prosegue alternando tratti lungo il fiume Chiese a strade rurali della campagna bresciana, toccando centri di medie dimensioni come Montichiari e Carpenedolo.

In località Lame, frazione di Carpenedolo, il tracciato supera il confine provinciale per entrare in provincia di Mantova. Da qui si dirige verso sud, lambendo il comune di Castel Goffredo e avvicinandosi ad Asola, per poi proseguire verso la foce del fiume Chiese. Il percorso continua lungo le sommità arginali del fiume Oglio fino a Mosio, frazione di Acquanegra sul Chiese.

Nella proposta regionale, la ciclovia, nel tratto tra Mosio e Mantova, si sovrappone alla Ciclovia Tirrenica, alla Ciclovia dell'Oglio e alla Ciclovia delle Risaie. Il tracciato si sviluppa lungo l'argine destro dell'Oglio fino al ponte di barche di Torre d'Oglio, per poi proseguire sull'argine sinistro del Po fino a Scorzarolo, risalendo infine verso Mantova attraverso strade secondarie.

È stata pertanto avanzata alla Regione la proposta di sostituire questo tratto con un itinerario già da tempo esistente, che da Mosio conduce a Mantova attraversando centri storici significativi come Redondesco e il Santuario delle Grazie. Da qui, il tracciato si innesta su un percorso ciclopedonale già strutturato, sovrapponendosi alla Ciclovia delle Risaie, che conduce direttamente alla città di Mantova. Si tratta di un tracciato che possiede una rilevante valenza storica, culturale e paesaggistica.

La ciclovia Brescia Mantova, pertanto, alla luce delle varianti proposte ha una lunghezza complessiva di 99 km. In Provincia di Mantova, il tracciato misura complessivamente 64.8 km, e i comuni mantovani interessati sono: Casalmoro, Asola, Acquanegra sul Chiese, Marcaria, Redondesco, Castellucchio, Rodigo, Curtatone e Mantova.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia Brescia–Mantova si sovrappone alla Ciclovia delle Risaie per 27.3 km, alla Ciclovia Paleolaveo del Mincio per 3.3 km e alla Ciclovia Sole e alla Ciclovia Tirrenica in corrispondenza della città di Mantova.

Il tracciato, inoltre, interseca ad Asola la Ciclovia Garda – Mincio – Chiese.

La Ciclovia si sovrappone ai seguenti cammini: al Cammino di Santa Giulia per 8,7 km, alla Via Carolingia per 7,4 km, alla Via Romea Imperiale per 7,6 km, alla Via Postumia per 7,4 km.

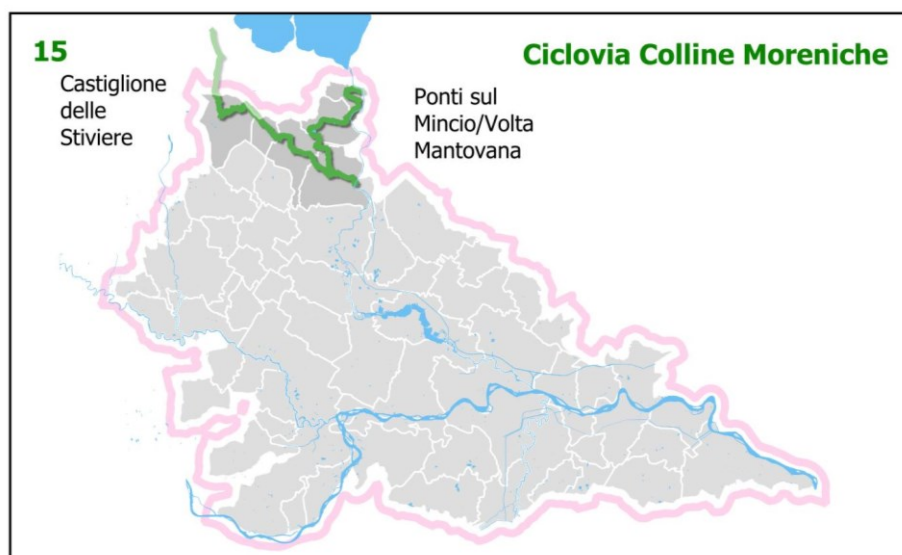
La ciclovia è servita da diverse stazioni ferroviarie: Remedello Sotto, Asola e Mantova. Le stazioni di Marcaria, San Michele in Bosco, Ospitaletto Mantovano e Castellucchio, sono temporaneamente chiuse per i lavori del raddoppio ferroviario della linea Mantova-Milano.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia nel territorio mantovano ha una lunghezza di 64.8 km e si compone attualmente di:

- 13.8 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 33.6 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria;
- 17.4 di tratti in fase di progettazione

15 - COLLINE MORENICHE



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía delle Colline Moreniche, attualmente non inserita tra i tracciati individuati nella proposta di aggiornamento del Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Lombardia, è oggetto di una proposta di inserimento avanzata alla Regione, in quanto rappresenta un'infrastruttura ciclabile di alto valore strategico per la connessione e la sinergia con le direttrici di livello nazionale, regionale e locale, oltre che per la valorizzazione paesaggistica, turistica e culturale dei territori attraversati.

La Ciclovía delle Colline Moreniche parte da Desenzano e prosegue verso Lonato per poi entrare nel territorio mantovano a Castiglione delle Stiviere. Da qui prosegue per Solferino, Cavriana sino a Volta Mantovana dove qui si biforca in due rami uno a nord verso Castellaro

Lagusello e Monzambano con arrivo a Ponti sul Mincio e l'altro a sud verso Pozzolo. Entrambi i rami confluiscono sulla Ciclovia del Sole.

La ciclovia, già presente nella prima stesura del Piano delle Piste e de Percorsi Ciclopeditoni della Provincia di Mantova del 2006, si sviluppa nell'ambito delle colline moreniche caratterizzato da un sistema storico insediativo e paesistico ambientale peculiare (borghi rurali e dai nuclei urbani storici; boschi, prati aridi, terrazzi morfologici, orli di scarpata, ecc). L'itinerario interessa i comuni di Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana, Volta Mantovana, Monzambano, Ponti sul Mincio e Marmirolo, dove sono presenti oltre a Parchi locali di interesse Sovracomunale (Castiglione delle Stiviere e Solferino), Riserve naturali (Complesso Morenico di Castellarò Lagusello), Siti di interesse Comunitari (Complesso Morenico di Castellarò Lagusello e di Castiglione delle Stiviere) e siti Unesco (Siti Palafitticoli di Bande e Fondo Tacoli a Castellarò Lagusello). L'itinerario si sviluppa lungo percorsi ciclopeditoni sterrati e asfaltati, su strade vicinali e su piste ciclopeditoni esistenti ed è individuato dalla segnaletica dedicata (pannelli informativi e segnaletica direzionale).

La lunghezza complessiva della Ciclovia è di 56.8 Km, considerando il tratto sino a Desenzano sul Garda i km sono 76.8. I comuni mantovani interessati dal tracciato sono 6: Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana, Monzambano, Ponti sul Mincio, Volta Mantovana.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia dell'Oglio si sovrappone alla Ciclovia Pedemontana Alpina per un breve tratto di 0.7 km e alla Ciclovia Aida per 3.3 km; si interseca con la Ciclovia Sole e la Ciclovia Garda Mare a Ponti sul Mincio, Monzambano, Diga di Salionzee Mulini di Volta.

La Ciclovia si sovrappone ai seguenti cammini: alla Via Carolingia per 22,9 km, al cammino di Fede e Solidarietà per 16.7, alla Via Postumia per 3.5 km e per un brevissimo tratto alla Via Romea Imperiale.

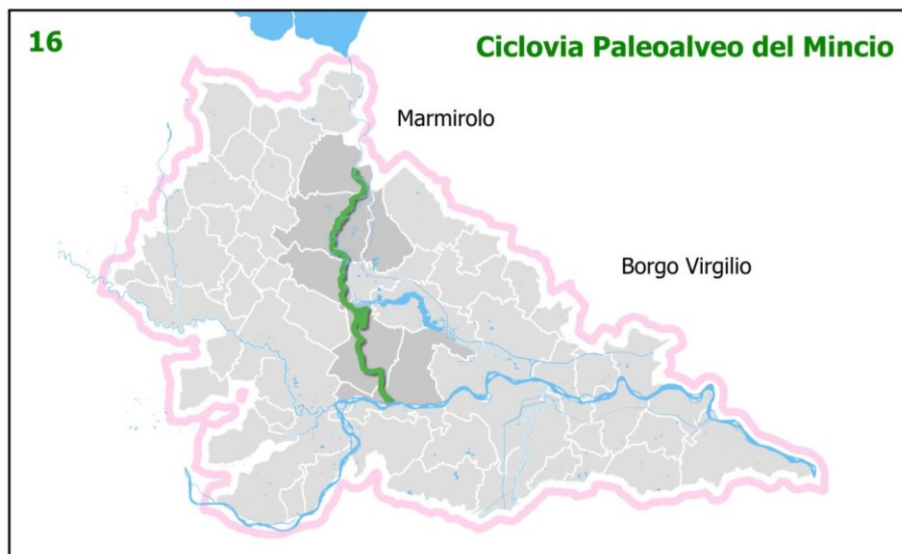
La ciclovia è servita dalle stazioni ferroviarie di Lonato e Peschiera del Garda.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia nel territorio mantovano ha una lunghezza di 56.8 Km e si compone attualmente di:

- 8.6 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 46.3 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria,
- 1.9 km di tratti sono in fase di studio, in particolare il tratto che da Castellarò Lagusello si collega a Bezzetti

16 - PALEOALVEO MINCIO



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía del Palealveo del Mincio, attualmente non inclusa tra i tracciati individuati nella proposta di aggiornamento del Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Lombardia, è oggetto di una proposta di inserimento avanzata alla Regione da parte della Provincia, in quanto rappresenta un'infrastruttura ciclabile di rilevante valore paesaggistico, turistico e culturale per i territori attraversati.

La Ciclovía del Palealveo del Mincio si compone fondamentalmente di due Ciclovie:

- Ciclovía Destra Mincio: collega Pozzolo al Borgo delle Grazie di Curtatone, attraversando Goito e Rivalta sul Mincio;
- Ciclovía del Serraglio collega il borgo delle Grazie a Buscoldo e a Borgoforte.

La ciclovía Destra Mincio è parte dell'itinerario Eurovelo 7 e per questo era già presente nel Piano delle Piste e dei Percorsi Ciclopeditoni della Provincia di Mantova del 2006

La ciclovía si sviluppa all'interno del Parco Regionale del Mincio ed è suddivisa in due tronchi: Pozzolo – Goito e Goito - Grazie.

Il tratto di ciclovía che collega Pozzolo a Goito, attualmente si snoda lungo una strada con un traffico moderato, ma le Amministrazioni locali e la Provincia di Mantova hanno l'obiettivo condiviso di sviluppare un nuovo tracciato. che non solo offrirebbe una modalità alternativa di esplorazione della zona, ma consentirebbe anche di godere di scorci del fiume Mincio, che al momento sono accessibili solo tramite canoa. Creare un percorso che si integra con l'ambiente circostante potrebbe attrarre ciclisti, escursionisti e turisti, promuovendo un

turismo sostenibile, che valorizza le risorse locali, incoraggiando un approccio responsabile alla scoperta del patrimonio naturale.

Il tratto che collega Goito al Borgo delle Grazie rappresenta un'opportunità unica per esplorare un'area ricca di bellezze naturali e culturali. Costeggiando la riserva naturale delle Valli del Mincio e attraversando i borghi rivieraschi di Rivalta e Grazie, questo percorso offre non solo un'esperienza ciclopedonale piacevole, ma anche la possibilità di scoprire un territorio che ha ricevuto il riconoscimento di "destinazione turistica di eccellenza" nel progetto comunitario *Eden 2009 - Turismo e aree protette*. Il premio, ottenuto grazie a una selezione rigorosa, testimonia la qualità e il valore di quest'area, che si è distinta tra 55 candidati a livello nazionale. La presenza di attracchi fluviali permette di sviluppare anche l'intermodalità bici+barca.

La ciclovía del Serraglio collega il borgo delle Grazie a Buscoldo e a Borgoforte.

Il patrimonio ambientale e paesaggistico che connette e accomuna il territorio del Serraglio è ricompreso nel sistema idraulico del fiume Mincio e del fiume Po e connesso e correlato dal paleoalveo del Mincio, che fa parte del primo livello della rete Ecopaesistica Provinciale.

La ciclovía offre un affascinante viaggio attraverso la storia e la geografia della zona. La presenza dell'antico alveo del Mincio, del fiume Osone e del Serraglio racconta di cambiamenti naturali e antropici, di come le opere di canalizzazione hanno trasformato il paesaggio, hanno cambiato le dinamiche idriche della zona, influenzando l'ecosistema locale e le comunità locali.

Il sistema agricolo è un elemento fondante e comune di questo territorio.

Oggi, il tratto che collega il borgo delle Grazie, Buscoldo e Borgoforte non solo rappresenta un importante percorso ciclopedonale, ma offre anche l'opportunità di esplorare i resti di questo passato fluviale. A nord del paleoalveo, il fiume Mincio è caratterizzato dalle Valli omonime che si integrano magistralmente con il santuario e il borgo delle Grazie.

Evidenti sono ancora i segni del paleoalveo del Mincio che, dirigendosi verso sud, si interseca con l'espansione di Montanara per arrivare fino a Buscoldo e dirigersi poi verso la valle del Po attraverso il territorio di Borgoforte.

L'insieme costituisce un ambito paesaggistico di pregio che merita di essere riscoperto e valorizzato come un importante elemento storico territoriale.

La lunghezza complessiva della Ciclovía è di 70.5 Km, e i comuni interessati dal tracciato sono 6: Volta Mantovana, Marmirolo, Goito, Rodigo, Curtatone, Borgo Virgilio.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia del Paleoalveo del Mincio si sovrappone alla Ciclovia Sole e della Garda Mare per 1.2 km, alla Ciclovia delle Risaie e alla Ciclovia Brescia Mantova per 3.3 km. Intercetta la Ciclovia delle Colline Moreniche e la Ciclovia Garda-Chiese-Mincio a Mulini di Volta.

La Ciclovia si sovrappone ai seguenti cammini: alla Via Carolingia per 22,9 km, al cammino di Fede e Solidarietà per 16.7, alla Via Postumia per 3.5 km e per un brevissimo tratto alla Via Romea Imperiale.

La ciclovia è servita dalle stazioni ferroviarie di Lonato e Peschiera del Garda.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia nel territorio mantovano ha una lunghezza di 56.8 Km e si compone attualmente di:

- 12.6 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 46.7 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria,
- 2.3 km di tratti esistenti che si sviluppano lungo sentieri;
- 1.2 km di tratti in fase di realizzazione;
- 7.7 km di tratti che sono in fase di studio, in particolare il tratto che da Pozzolo a Goito.

3.2.4. Percorsi a valenza Sovraprovinciale

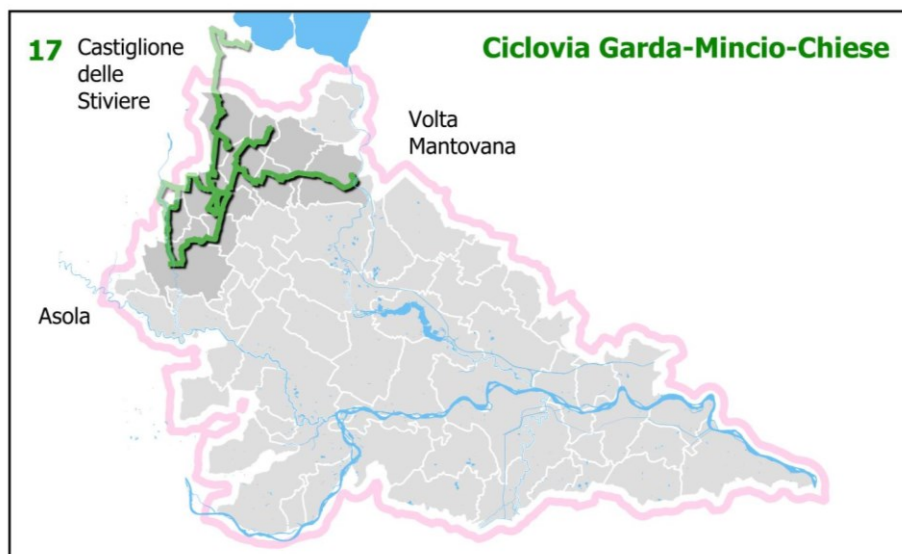
17 - GARDA - MINCIO - CHIESE

IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovia Garda-Mincio-Chiese prende le mosse da una proposta progettuale nata nel 2008 su iniziativa della Provincia di Mantova, in collaborazione con un partenariato composto da 12 Comuni: Acquanegra sul Chiese, Asola, Canneto sull'Oglio, Casalmoro, Casalromano, Casaloldo, Castel Goffredo, Ceresara, Gazoldo degli Ippoliti, Mariana Mantovana, Piubega e Redondesco.

L'obiettivo dell'iniziativa era la redazione di uno Studio di Fattibilità volto alla valorizzazione e realizzazione di un sistema ciclopeditone integrato nell'area compresa tra l'ambito delle Colline Moreniche, il Parco Regionale del Mincio e il Parco Regionale dell'Oglio Sud. Lo studio aveva individuato tre direttrici principali, alle quali si collegavano varianti e derivazioni

secondarie, con l'intento di strutturare una rete ciclabile diffusa e coerente, capace di connettere paesaggi naturali, borghi storici e centri rurali.



A distanza di oltre quindici anni, la proposta si conferma ancora attuale ed è stata aggiornata alla luce del crescente sviluppo della rete ciclabile provinciale e delle nuove direttrici cicloturistiche di livello regionale e nazionale.

La Ciclovía Garda–Mincio–Chiese si configura oggi come una cerniera strategica all'interno del sistema cicloviario territoriale, poiché connette:

- a nord, la Ciclovía delle Colline Moreniche e i collegamenti verso il Lago di Garda;
- a est, la Ciclovía del Paleoalveo del Mincio e la Ciclovía del Sole;
- a sud, la Ciclovía delle Risaie e la Ciclovía Tirrenica;
- a ovest, la Ciclovía Brescia–Mantova e, i collegamenti con la Ciclovía dell'Oglio.

Nella sua configurazione attuale, il tracciato presenta una lunghezza complessiva di 109 km e interessa i seguenti Comuni: Asola, Casalmoro, Casaloldo, Castel Goffredo, Castiglione delle Stiviere, Cavriana, Guidizzolo, Medole, Solferino, Volta Mantovana e Marmirolo

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovía Garda–Mincio–Chiese si sovrappone alla Ciclovía Brescia Mantova per 1.4 km e all Ciclovía delle Colline Moreniche per 5.4 km e intercetta la ciclovía Sole a Mulini di Volta e la Ciclovía Paleoalveo del Mincio a Pozzolo

La Ciclovía si sovrappone ai seguenti cammini: alla Via Carolingia per 1,4 km, al cammino di Fede e Solidarietà per 20,7 km, alla Via Romea Imperiale per 1.4 km e per un brevissimo tratto al Cammino di santa Giulia.

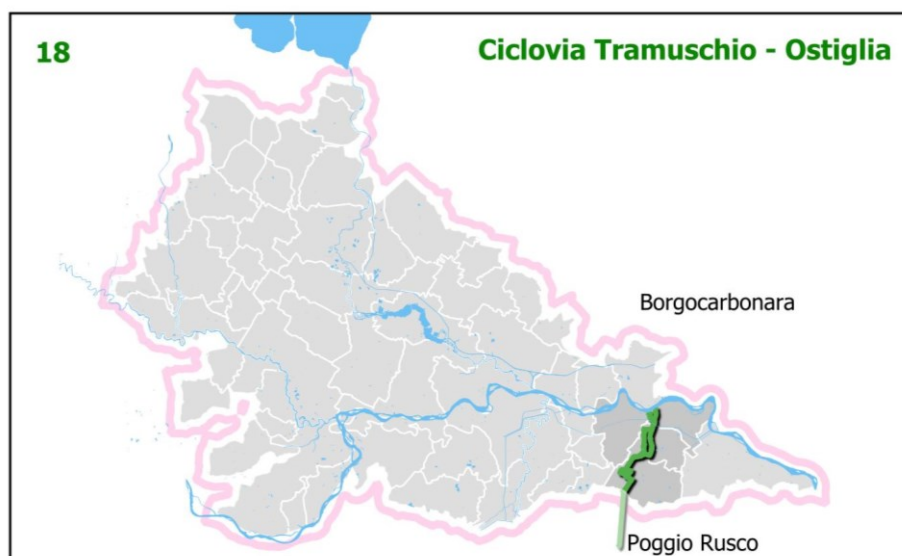
La ciclovía è servita dalle stazioni ferroviarie di Asola e Remedello Sotto, e da altre modalità intermodali quali l'autobus con trasporto bici (tratta Mantova – Pozzolo - Peschiera del Garda).

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovía nel territorio mantovano ha una lunghezza di 56.8 Km e si compone attualmente di:

- 21.2 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditonale dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 61.9 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria,
- 25.9 km di tratti in fase di progettazione.

18 -TRAMUSCHIO - OSTIGLIA



IL CONTESTO E DESCRIZIONE DEL TRACCIATO

La Ciclovía Tramuschio–Revere–Ostiglia, attualmente in fase di proposta progettuale, si configura come un collegamento strategico tra due importanti direttrici cicloturistiche nazionali: la Ciclovía del Sole e la Ciclovía VenTo.

L'itinerario si sviluppa nell'area dell'Oltrepò Mantovano, l'unica porzione del territorio lombardo, insieme all'Oltrepò Pavese, situata a sud del fiume Po. Racchiuso tra Emilia-Romagna e Veneto, questo territorio rappresenta un contesto paesaggistico e culturale unico, caratterizzato dal secolare rapporto tra l'uomo e l'acqua (testimoniato da imponenti arginature e sistemi di bonifica), dalla presenza storica della figura di Matilde di Canossa, dalle numerose pievi romaniche, dai fortificati gonzagheschi, dalle corti rurali e da un'agricoltura che ha modellato profondamente il paesaggio e contribuito a formare una ricca tradizione enogastronomica. A tutto ciò si aggiunge la dimensione simbolica e storica della marginalità geografica, che ha fatto di queste terre un crocevia di culture, saperi e identità locali.

Dal punto di vista ecologico, l'Oltrepò Mantovano è attraversato dal fiume Po, principale corridoio ecologico della Pianura Padana, uno dei più importanti d'Europa. Il fiume ospita una grande varietà di habitat naturali – lanche, bugni, sabbioni, boschi ripariali e paludi – che costituiscono la maggior parte della biodiversità di questo territorio. Tuttavia, il fiume ha subito un forte degrado ambientale nel corso del Novecento, a causa dell'inquinamento, della modifica dell'alveo e della semplificazione degli ecosistemi golenali dovuta alla pioppicoltura intensiva.

In risposta a tali criticità, nel 2019 è stata istituita la Riserva MaB UNESCO Po Grande, con l'obiettivo di migliorare la relazione tra uomo e ambiente, promuovendo pratiche di conservazione, valorizzazione sostenibile e sviluppo locale.

L'itinerario ciclopeditone proposto rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo del turismo sostenibile in questo contesto: consente di recuperare e valorizzare la rete viaria minore (strade vicinali, interpoderali, arginali) e di attivare forme di fruizione eco-compatibili legate alle numerose risorse ambientali, culturali, storiche, gastronomiche e rurali presenti.

Il tracciato collega l'argine destro del Po, in corrispondenza dell'abitato di Revere, con Tramuschio, terminale del tronco Crevalcore–Mirandola della Ciclovia del Sole, attraversando il Comune di Poggio Rusco, punto strategico per l'intermodalità, grazie alla sua posizione sulla linea ferroviaria Verona–Bologna.

Questa scelta permetterebbe la definizione di un anello ciclopeditone di circa 80 km: Mirandola – Tramuschio – Poggio Rusco – Revere – San Benedetto Po – Bondanello – Concordia sul Secchia – Mirandola. Un circuito adatto alla fruizione lenta e sostenibile, che valorizza importanti attrattori culturali, naturalistici e religiosi, integrandosi con le grandi direttrici nazionali: Eurovelo 7 (Ciclovia del Sole) e Ciclovia VenTo.

In quanto connessione tra due dorsali cicloturistiche di rilevanza nazionale, l'itinerario proposto costituisce un tracciato trasversale di rilevanza strategica e per tali ragioni deve rispondere agli stessi criteri qualitativi e progettuali: tracciato continuo, sicuro, il più possibile lineare e in contesto extraurbano, con incrocio funzionale con reti secondarie di accesso ai centri abitati e ai poli di servizio.

L'ambito del tracciato comprende i Comuni di: Poggio Rusco, Borgo Mantovano (Pieve di Coriano, Villa Poma e Revere) Borgo Carbonara (Borgofranco sul Po, Carbonara di Po), Sermide, Felonica, Magnacavallo, Quingentole, Quistello, San Giacomo delle Segnate, San Giovanni del Dosso e Schivenoglia.

Il tracciato presenta una lunghezza di 22.8 km e interessa i seguenti Comuni: Poggio Rusco, Magnacavallo, Borgo Carbonara, Borgo Mantovano.

SINERGIE CON ALTRE CICLOVIE, CAMMINI E CON LA RETE INTERMODALE

La Ciclovia Tramuschio–Revere–Ostiglia si sovrappone alla Ciclovia Vento e alla Ciclovia Garada mare Brescia Mantova per 1.4 km e all Ciclovie delle Colline Moreniche per 5.4 km e intercetta la ciclovia Sole a Mulini di Volta e la Ciclovia Paleoalveo del Mincio a Pozzolo

La Ciclovia si sovrappone ai seguenti cammini: alla Via Carolingia per 1,4 km, al cammino di Fede e Solidarietà per 20,7 km, alla Via Romea Imperiale per 1.4 km e per un brevissimo tratto al Cammino di santa Giulia.

La ciclovia è servita dalle stazioni ferroviarie di Asola e Remedello Sotto, e da altre modalità intermodali quali l'autobus con trasporto bici (tratta Mantova – Pozzolo - Peschiera del Garda).

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEL TRACCIATO

La ciclovia nel territorio mantovano ha una lunghezza di 56.8 Km e si compone attualmente di:

- 21.2 km di pista ciclabile o percorso ciclopeditone dedicato, già esistenti e percorribili, con tracciati in sede propria, che garantiscono un elevato livello di sicurezza e comfort per l'utenza ciclistica;
- 61.9 km di tratti promiscui tra traffico veicolare e ciclabile, realizzati lungo strade a basso traffico, in particolare su viabilità comunale secondaria,
- 25.9 km di tratti in fase di progettazione.

3.2.5. Percorsi Provinciali

A completamento della rete ciclabile principale, si individuano alcuni percorsi ciclopeditoni di scala provinciale che svolgono una funzione strategica di connessione e cucitura territoriale.

Questi tracciati, pur non presentando ampi tratti di sovrapposizione con le direttrici ciclabili di livello nazionale o regionale, assumono un ruolo strategico nel colmare le lacune infrastrutturali lasciate da queste reti di rango superiore. Agiscono infatti come elementi di raccordo e di cucitura, ampliando e rendendo continua la rete ciclabile sovralocale. Grazie a questa funzione, essi migliorano significativamente la connettività e l'accessibilità ciclabile,

specialmente in aree di rilevante interesse ambientale, storico e culturale, contribuendo così a una fruizione più integrata, sostenibile e capillare del territorio.

Di seguito si riportano le ciclovie che rientrano in questa categoria:

- Ciclovias Sinistra Po.
- Il percorso ciclopeditonale che si snoda da Cicognara di Viadana a Correggioli di Ostiglia, seguendo interamente l'argine maestro del fiume Po, attraversa Torre d'Oglio e i centri di Borgoforte, San Nicolò Po, Governolo, Serravalle a Po e Sustinente, per una lunghezza complessiva di circa 87 km.
- Inizialmente incluso come percorso n.8 nella prima stesura del Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Lombardia del 2014, questo itinerario è stato purtroppo escluso dall'attuale proposta di aggiornamento.
- Il tracciato si inserisce all'interno dell'itinerario EuroVelo 8, ed è stato oggetto del progetto europeo Interreg MedCycleTour (MEDiterranean Cycle route for sustainable coastal TOURism). Tale progetto, promosso dal Consorzio Oltrepò Mantovano in collaborazione con la Provincia di Mantova, aveva l'obiettivo di valorizzare e promuovere il cicloturismo sostenibile lungo questo tratto della rete EuroVelo.
- Ciclovias Destra e Sinistra Mincio
- Il percorso ciclopeditonale lungo la sommità arginale Destra Mincio si sviluppa in due tratti principali: il primo va da Strada Learco Guerra (Mantova) a Strada del Corriere (Borgo Virgilio), mentre il secondo collega Andes (Borgo Virgilio) a Chiavica Travata (Bagnolo San Vito), per una lunghezza complessiva di 8,2 km.
- Sulla sponda opposta, il percorso in Sinistra Mincio si estende da Formigosa fino a Governolo, coprendo una distanza totale di 11,1 km.
- Per completare un circuito ad anello che colleghi entrambe le sponde del corso del basso Mincio, l'Amministrazione Provinciale di Mantova e il Comune di Mantova auspicano da tempo la realizzazione di un ponte ciclopeditonale. Questa infrastruttura permetterebbe di connettere i due tracciati, offrendo un percorso continuo e valorizzando ulteriormente l'area dal punto di vista ambientale, turistico e della mobilità sostenibile.
- Il tracciato in entrambi i lati si sviluppa all'interno del Parco regionale del Mincio e si inserisce all'interno dell'itinerario EuroVelo 7.
- Ciclovias Sinistra Oglio
- Il percorso si sviluppa all'interno del Parco regionale Oglio Sud in sinistra Oglio da Canneto sull'Oglio, sino a Torre d'Oglio attraversando i comuni di Acquanegra sul Chiese e Marcaria. Il percorso ha una lunghezza complessiva di 32.6 km.
- Ciclovias Destra e Sinistra Secchia

- Il percorso ciclopedonale lungo la sommità arginale Destra Secchia si sviluppa dal confine con la provincia di Modena fino al ponte sul fiume Secchia in località Santa Lucia, per una lunghezza complessiva di circa 17 km.
- Sulla Sinistra Secchia, il tracciato è per la quasi totalità integrato all'interno della Ciclovía Sole, ad eccezione di un breve tratto di circa 5.1 km. Nonostante l'esclusione dalla rete principale, questo segmento assume una particolare rilevanza strategica, in quanto rappresenta un ulteriore elemento di connessione tra la Ciclovía Sole e la Ciclovía Vento.
- Il tracciato in entrambi i lati si inserisce all'interno dell'itinerario EuroVelo 7.
- Ciclovía di collegamento Bosco Fontana – Ciclovía Sole
- La ciclovía si sviluppa all'interno del Parco regionale del Mincio ed è inserita all'interno dell'itinerario EuroVelo 7. Questo percorso ciclopedonale si sviluppa per circa 9.5 km e svolge una duplice funzione strategica all'interno della rete cicloviana provinciale, contribuendo al contempo alla valorizzazione ambientale del territorio mantovano.
- Da un lato, consente il collegamento diretto tra la Ciclovía del Sole e la Riserva Naturale Statale Bosco Fontana, importante area naturale protetta, ultimo lembo residuo di foresta planiziale e storica riserva di caccia dei Gonzaga.
- Dall'altro, rappresenta un importante collegamento tra il centro urbano di Marmirolo e la località di Soave, rafforzando la rete di connessioni tra i centri abitati, le ciclovie regionali e il patrimonio naturalistico locale.
- Il percorso inoltre è stato oggetto di una specifica iniziativa promozionale sostenuta da ERSAF (Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste), nell'ambito di un progetto volto a valorizzare il sistema delle aree forestali della Pianura Padana. In particolare, l'itinerario, denominato "Dal Bosco Vecchio al Bosco Nuovo", si inserisce in una visione più ampia di collegamento ecologico e ciclabile tra Bosco Fontana e la Foresta della Carpaneta, quest'ultima nata da un progetto di riforestazione con finalità ambientali e didattiche.

3.2.6. Percorsi locali

Accanto alla rete principale e a quella di connessione sovralocale, si collocano i percorsi ciclabili locali, ovvero quei tracciati che – a prescindere dalla loro estensione – svolgono una funzione primaria per la mobilità quotidiana.

Questi percorsi si sviluppano prevalentemente su scala comunale o intercomunale, e sono pensati per favorire spostamenti di media lunghezza e ricorrenti: casa-scuola, casa-lavoro, accesso ai servizi, fruizione del tempo libero.

Garantiscono quindi una rete capillare, sicura e integrata, che connette aree residenziali, aree produttive, poli scolastici, stazioni ferroviarie e fermate del TPL.

Tra gli esempi significativi inseriti nel presente piano si citano:

- il collegamento intercomunale Borgo Chiesanuova (Mantova) – Eremo (Curtatone);
- il collegamento comunale Mantova, area logistica e produttiva Valdaro e Formigosa;
- il collegamento intercomunale Lunetta – Boma – San Giorgio;
- il progetto di connessione Ceresara – Castel Goffredo, sviluppato attraverso accordi di partenariato tra enti locali.

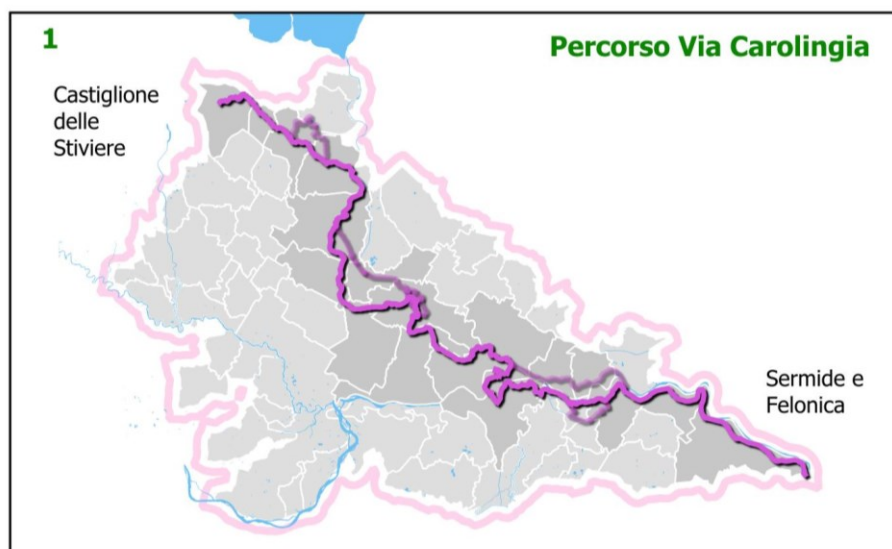
3.2.7. Cammini

In questo quadro si inseriscono anche i cammini (rappresentati nella Tavola 1a *Schema strutturale dei Cammini del territorio*), che connettendo itinerari storici, culturali e naturalistici, integrano e arricchiscono ulteriormente la rete cicloviana, favorendo una fruizione lenta e consapevole del territorio, complementare alle ciclovie e fondamentale per la valorizzazione delle risorse locali.

Interessano il territorio provinciale i seguenti cammini:

1. *VIA CAROLINGIA NEL TRATTO MANTOVANO;*
2. *VIA MATILDICA DEL VOLTO SANTO ;*
3. *CAMMINO DI FEDE E SOLIDARIETÀ;*
4. *CAMMINO DI SANTA GIULIA*
5. *VIA POSTUMIA*
6. *VIA ROMEA STRATA*
7. *VIA ROMEA GERMANICA IMPERIALE*

1. VIA CAROLINGIA NEL TRATTO MANTOVANO.



Il cammino ripercorre l'itinerario compiuto da Carlo Magno nell'anno 800, quando si recò da Aquisgrana a Roma per ricevere dal Papa l'incoronazione imperiale. Si tratta di un percorso simbolico e storico che attraversa territori ricchi di testimonianze culturali, religiose e paesaggistiche, offrendo al camminatore un viaggio che unisce storia, spiritualità e natura.²⁶

Il cammino è incluso nel *Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani*²⁷ e presenta una lunghezza di 160.5 km. Interessa i seguenti Comuni: Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana, Volta Mantovana, Marmirolo, Goito, Rodigo, Curtatone, Mantova, Borgo Virgilio, Bagnolo San Vito, San Benedetto Po, Quistello, Quingentole, Borgo Mantovano, Borgo Carbonara, Sermide e Felonica.

Il cammino si sovrappone con andamento nord-sud alle seguenti Ciclovie:

- Ciclovie delle Colline moreniche, Ciclovie Garda Mincio Chiese, Ciclovie Sole, Ciclovie Garda mare, Ciclovie del Paleoalveo del Mincio, Ciclovie delle Risaie, Ciclovie Brescia Mantova e Ciclovie Vento;

e ai seguenti Cammini:

- Via Postumia ; Via Romea Germanica Imperiale; Via Matildica Del Volto Santo; Via Romea Strata e cammino Fede e Solidarietà.

Il cammino è ben servito da una rete articolata di infrastrutture ferroviarie e di trasporto intermodale che ne agevolano la fruizione.

Lungo il tracciato sono presenti le stazioni ferroviarie di Mantova, San Benedetto Po, Quistello e Sermide. A queste si aggiungono le stazioni di Sant'Antonio di Porto Mantovano e Ostiglia, non direttamente collocate lungo il tracciato, ma comunque strategiche grazie ai collegamenti ferroviari lungo le direttrici per Verona e Bologna.

Il cammino beneficia inoltre di ulteriori modalità di trasporto intermodale quale la navigazione fluviale attiva sulle tratte Rivalta – Grazie – Mantova, Mantova – Governolo – San Benedetto Po e San Benedetto Po – Revere – Sermide e dal trasporto pubblico locale.

²⁶ La descrizione del cammino è tratta dal sito ufficiale del cammino <https://www.viacarolingia.eu/progetto/>

²⁷ Il Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani è stato istituito dal Ministero del Turismo per riunire e valorizzare i cammini religiosi e gli itinerari escursionistici a tema religioso o spirituale in Italia. L'iniziativa nasce con la Legge di Bilancio per il 2022 che ha istituito il Fondo per i cammini religiosi «per il rilancio e la promozione turistica dei percorsi cosiddetti cammini religiosi e il recupero e la valorizzazione degli immobili che li caratterizzano» (L. 234/2021, art. 1, c. 963).

2. VIA MATILDICA DEL VOLTO SANTO

La Via Matildica del Volto Santo è un cammino di quasi trecento chilometri che attraversa tre regioni, quattro province, decine di comuni ed innumerevoli comunità. Dalla grande pianura disegnata dal fiume Po e dai suoi affluenti, ai profili delle colline matildiche, dalle vette del Parco Nazionale dell'Appennino Tosco Emiliano, alla storia e ai paesaggi della Garfagnana. Un percorso ricco di storia, cultura, spiritualità e natura nel nome di Matilde di Canossa.

Tre cammini in uno.

- La “Via del Preziosissimo Sangue” da Mantova a Reggio Emilia:
- Tre lunghe tappe che attraversano la pianura padana partendo dallo sterminato patrimonio culturale e spirituale di Mantova, per toccare poi San Benedetto Po, a lungo luogo di sepoltura di Matilde, Guastalla, piccolo gioiello dei Gonzaga ed infine Reggio Emilia città di piazze, teatri e del primo Tricolore. Nel mezzo i grandi spazi della pianura padana dove l'eco delle opere di Guareschi, Antonio Ligabue e Cesare Zavattini si mischia agli orizzonti della civiltà contadina.
- Il “Cammino di San Pellegrino” da Reggio Emilia a San Pellegrino in Alpe:
- Il cuore del territorio matildico, con la fitta rete dei castelli matildici (a partire da Canossa e Rossena) pievi ed abbazie (come quelle di Marola e Toano), incastonati nelle bellezze naturali del Parco Nazionale dell'Appennino Tosco Emiliano che gravitano attorno al profilo unico della Pietra di Bismantova. E poi l'approdo sul crinale tra Emilia e Toscana, lì dove la tradizione colloca le spoglie di San Pellegrino, figura di lunga devozione popolare di queste terre.
- La “Via del Volto Santo” da San Pellegrino a Lucca nel nome del volto di Cristo scolpito nel legno, attraversando la Garfagnana, terra di borghi e storia, da Castiglione a Castelnuovo, da Barga a Borgo a Mozzano e scolpendo nella memoria luoghi unici come il duomo di Barga e il Ponte del Diavolo. Ed infine Lucca crocevia di cammini sulla strada per Roma²⁸.

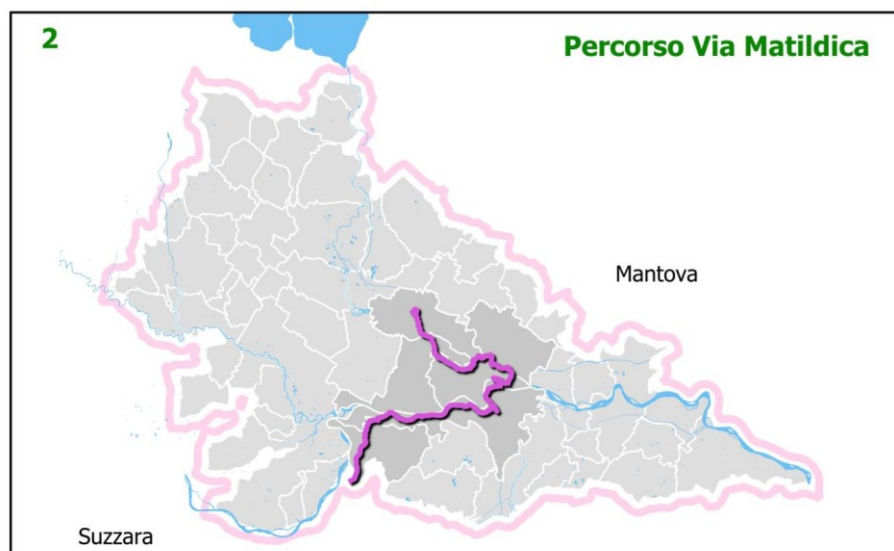
Anche questo cammino è stato inserito nel *Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani*²⁹ e si sviluppa nel territorio mantovano per una lunghezza pari 60.3 km. Interessa i seguenti Comuni: Mantova, Borgo Virgilio, Bagnolo San Vito, San Benedetto Po, Motteggiana e Suzzara.

²⁸ La descrizione del cammino è tratta dal sito ufficiale del cammino: <https://www.viamatildica.it/cammino/>

²⁹ Il Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani è stato istituito dal Ministero del Turismo per riunire e valorizzare i cammini religiosi e gli itinerari escursionistici a tema religioso o spirituale in Italia. L'iniziativa nasce con la Legge di Bilancio per il 2022 che ha istituito il Fondo per i cammini religiosi «per il rilancio e la promozione turistica dei percorsi cosiddetti cammini religiosi e il recupero e la valorizzazione degli immobili che li caratterizzano» (L. 234/2021, art. 1, c. 963).

Il cammino si sovrappone alle seguenti Ciclovie: Ciclovie Sole, Ciclovie Garda mare e, Ciclovie Vento; e ai seguenti Cammini: Via Carolingia, Via Postumia, Via Romea Germanica Imperiale.

Il cammino è servito le stazioni ferroviarie di Mantova, San Benedetto Po, Quistello e Suzzara. Il cammino beneficia inoltre di ulteriori modalità di trasporto intermodale, quale la navigazione fluviale attiva sulle tratte Mantova – Governolo – San Benedetto Po e San Benedetto Po – Boretto e dal trasporto pubblico locale.



- 3. CAMMINO DI FEDE E SOLIDARIETÀ

Il Cammino di Fede e Solidarietà, promosso dall'Associazione Colline Moreniche del Garda³⁰, è pensato per conoscere i luoghi di nascita e di vita di San Luigi Gonzaga di Castiglione delle Stiviere, Beata Paola Montaldi di Volta Mantovana e Sant'Angela Merici di Desenzano del Garda. Scoprirete le bellezze paesaggistiche e naturalistiche della regione morenica, un territorio quanto mai importante per la Storia e per gli insediamenti artistici e culturali. Qui è nata l'idea della Croce Rossa in virtù di un mirabile concorso di pietà popolare intrisa di

³⁰ L'Associazione Colline Moreniche del Garda è un'associazione senza scopo di lucro che si propone di sviluppare l'attività turistica e culturale del territorio morenico. L'ente si è costituito nel 1987 ed è cresciuto nel tempo fino a vedere oggi tra i propri soci undici comuni – Castiglione delle Stiviere, Cavriana, Goito, Guidizzolo, Marmirolo, Medole, Monzambano, Ponti sul Mincio, Pozzolengo (unico comune bresciano), Solferino, Volta Mantovana – e la Provincia di Mantova.

religiosità e del più alto sentire civile, impersonificati dalla presenza sul territorio, nel 1859, del suo fondatore Henry Dunant³¹.

Presenta un itinerario principale e da collegamenti secondari. Il cammino principale nel territorio mantovano ha una lunghezza di 71,8 km. Interessa i seguenti Comuni: Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana, Monzambano, Ponti sul Mincio, Guidizzolo, Medole, Volta Mantovana, Goito, Marmirolo.

Il cammino si sovrappone alle seguenti Ciclovie: Ciclovie delle Colline moreniche, Ciclovie Garda Mincio Chiese, Ciclovie Sole, Ciclovie Garda mare, Ciclovie Aida, Ciclovie del Paleoalveo del Mincio e intercetta la Ciclovie Garda e la Pedemontana Alpina.

Si sovrappone ai seguenti Cammini: Via Carolingia, Via Postumia, Via Romea Germanica Imperiale.

Il cammino è servito dalle stazioni ferroviarie di Lonato e Desenzano e da diverse fermate del trasporto pubblico locale.



4. CAMMINO DI SANTA GIULIA

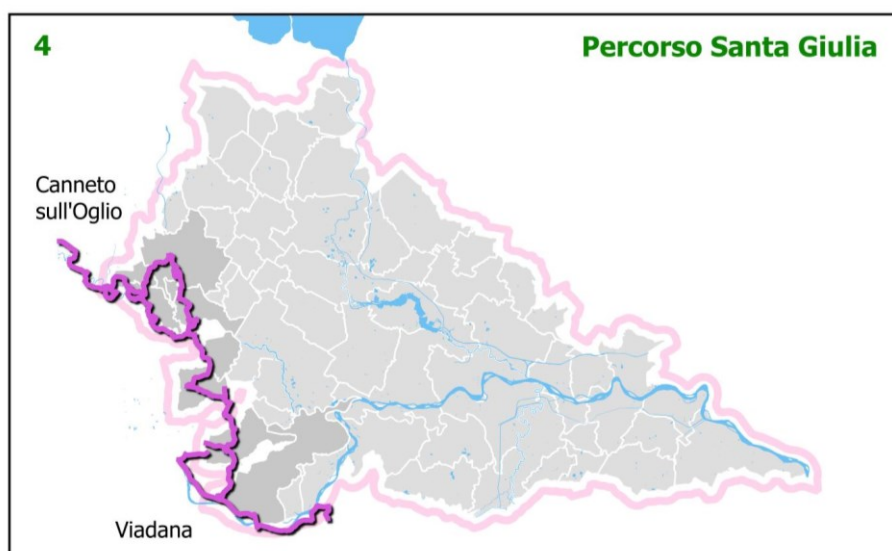
Il Cammino di S. Giulia è un itinerario evocativo di un fatto storico, la traslazione del corpus sanctae Iuliae voluta dagli ultimi regnanti longobardi, Desiderio e Ansa (756-774), nel 762 d.C.

³¹ Descrizione tratta dal sito ufficiale del cammino <https://collinemoreniche.it/menu/1358306/cammino-fede-solidarieta>

Il progetto de il Cammino di Santa Giulia, si può ben definire percorso spirituale, infatti è caratterizzato dal passaggio in tutte le località (chiese e pievi) intitolate alla Santa, dove in alcune di queste (Livorno, Monchio MO, Brescia e Speluncatu in Corsica) sono presenti le reliquie della santa.

Un itinerario modellato sul territorio attraverso il collegamento di luoghi storici, cioè delle chiese dedicate alla devozione a santa Giulia, mediante una sentieristica di livello escursionistico e naturalistico. Il progetto, oggi, si propone nel territorio italiano lungo un percorso di 467 km da Livorno a Brescia, strutturato in 25 tappe giornaliere, coinvolgendo tre Regioni; la Toscana, l'Emilia, la Lombardia, 8 Province e 62 Amministrazioni Comunali.³²

Il cammino nel territorio mantovano ha una lunghezza di 42 km; interessa i seguenti Comuni: Viadana, Dosolo, Sabbioneta, Rivarolo Mantovano, Bozzolo, Acquanegra sul Chiese, Canneto sull'Oglio, Asola e Casalromano ed è stato inserito nel *Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani*³³.



Il cammino si sovrappone alle seguenti Ciclovie: Ciclovía Sole, Tirrenica, dell'Oglio, delle Risaie, Brescia Mantova e la Ciclovía Garda Mincio Chiese, Ciclovía Sole.

³² Descrizione del cammino tratto dal sito ufficiale <https://ilcamminodisantagiulia.it/il-progetto/>

³³ Il Catalogo dei Cammini Religiosi Italiani è stato istituito dal Ministero del Turismo per riunire e valorizzare i cammini religiosi e gli itinerari escursionistici a tema religioso o spirituale in Italia. L'iniziativa nasce con la Legge di Bilancio per il 2022 che ha istituito il Fondo per i cammini religiosi «per il rilancio e la promozione turistica dei percorsi cosiddetti cammini religiosi e il recupero e la valorizzazione degli immobili che li caratterizzano» (L. 234/2021, art. 1, c. 963).

Si sovrappone ai seguenti Cammini: Via Matildica Del Volto Santo e Via Postumia.

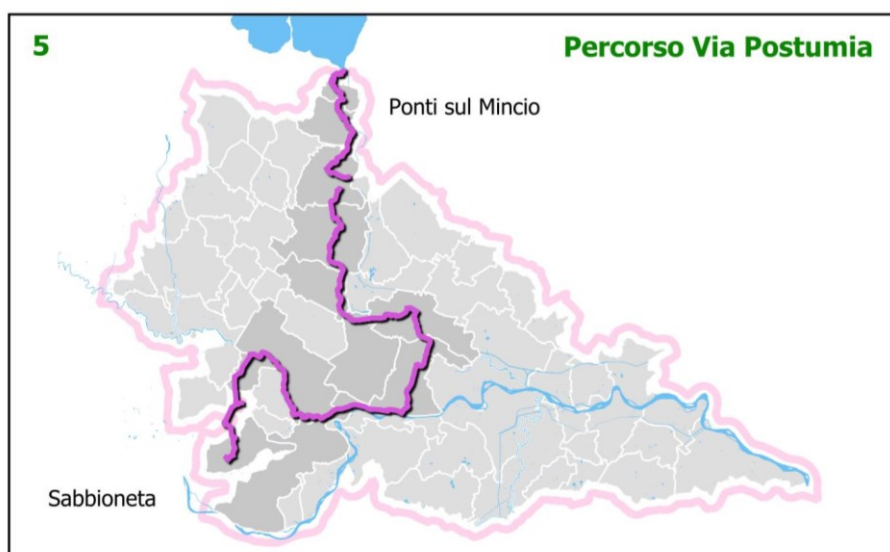
Il cammino è servito dalle stazioni ferroviarie di Asola, Bozzolo, Piadena e Canneto sull'Oglio.

5. VIA POSTUMIA

La Via Postumia è una via consolare romana fatta costruire nel 148 a.C. dal console romano Postumio Albino nei territori della Gallia Cisalpina, l'odierna Pianura Padana, per scopi prevalentemente militari.

Congiungeva per via di terra i due principali porti romani del nord Italia: Aquileia e Genova. La Via Postumia viene datata 148 a.C., nonostante a quel periodo corrispondano solo i tratti Genova-Tortona e Cremona-Alpi Giulie. Il resto della strada consolare fu infatti opera di Augusto, che a un secolo di distanza si occupò anche delle fortificazioni in ambito militare di alcune città dell'Italia settentrionale, tra cui Verona, che quindi nacque in concomitanza con la Via Postumia.

Il cammino ha una lunghezza di 932 km circa e si snoda lungo sei regioni: Friuli Venezia Giulia, Veneto, Lombardia, Emilia Romagna, Piemonte e Liguria. Il tratto lombardo della Via Postumia attraversa Peschiera, Mantova, Cremona e Voghera³⁴.



Il cammino nel territorio mantovano ha una lunghezza di 71 km; interessa i seguenti Comuni: Ponti sul Mincio, Monzambano, Volta Mantovana, Goito, Rodigo, Curtatone, Mantova, Borgo Virgilio, Marcaria, San Martino dell'Argine, Sabbioneta.

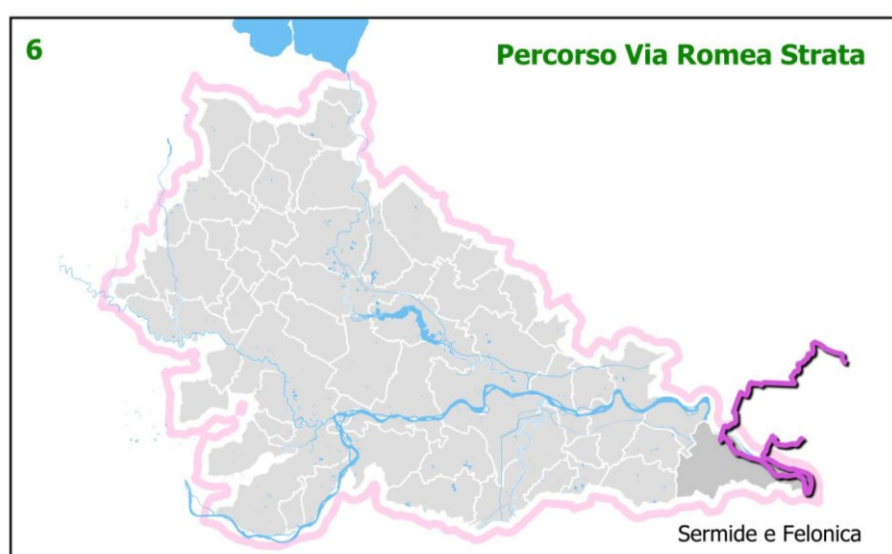
³⁴ Descrizione tratta dal sito <https://www.in-lombardia.it/it/itinerari/postumia>

Il cammino si sovrappone alle seguenti Ciclovie: Ciclovia Sole, Garda, Aida, Garda mare, ciclovie Colline moreniche del Garda, Ciclovia Garda Mincio Chiese, del Paleoalveo del Mincio, Tirrenica, dell'Oglio, delle Risaie, e la Brescia Mantova.

Si sovrappone ai seguenti Cammini: Via Carolingia, Cammino di Fede e Solidarietà, Via Matildica Del Volto Santo e Via Romea Imperiale.

Il cammino è servito dalle stazioni ferroviarie di Peschiera del Garda, Mantova, Marcaria, Bozzolo e Casalmaggiore.

6. VIA ROMEA STRATA



La Via Romea Strata in Italia si estende per 1.400 km, coinvolge sette regioni (Friuli Venezia Giulia, Trentino-Alto Adige, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Lazio), 19 province, 237 comuni, 335 parrocchie e oltre 150 realtà fra Associazioni, Enti, Fondazioni, Università, etc. La parte italiana della Via Romea Strata comprende un cammino principale con ingresso dal Tarvisio, dove inizia la Via Romea Allemagna che, attraversando il Friuli Venezia Giulia da nord-est a sud- ovest, arriva all'antica città romana di Concordia Sagittaria, in Veneto, dove prosegue con l'antica Via Romea Annia. In Emilia Romagna e Toscana la Romea Strata prosegue con il nome dell'antica via Romea Nonantolana Longobarda per poi innestarsi a Fucecchio nella Via Francigena e raggiungere Roma.

Vi sono poi tre diramazioni internazionali della Romea Strata che si costituiscono come ingressi alternativi in Italia (da Miren, Passo Monte Croce Carnico e Passo Resia) ed altre tre

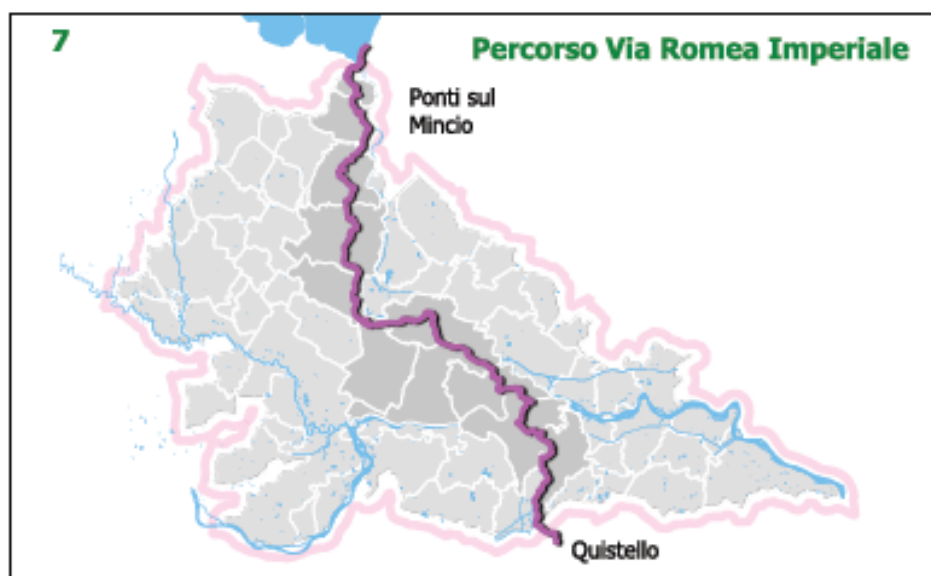
diramazioni nazionali da Verona, Bassano del Grappa ed Eneo che confluiscono tutte nel cammino principale fino a raggiungere la meta, Roma³⁵.

Il cammino nel territorio mantovano ha un breve tratto di 14.7 km e interessa esclusivamente il comune di Sermide e Felonica.

Il cammino si sovrappone alla Ciclovía Vento e al cammino della Via Carolingia.

Il cammino è servito dalla stazione ferroviaria di Sermide.

7. VIA ROMEA GERMANICA IMPERIALE



La via Romea Germanica Imperiale collega Trento e Roma. È una delle principali rotte viarie utilizzate sia anticamente sia ai giorni nostri; ed il percorso base misura oltre 1200 km, compresi quasi 300 tra varianti e collegamenti, attraverso 7 Regioni e 99 comuni.

Riconosciuta dal Ministero del Turismo, ed Enti locali, è tra i fondatori di Feder-Cammini, aderisce a FIE e Ad Limina Petri³⁶.

Il cammino nel territorio mantovano ha una lunghezza di 69 km; interessa i seguenti Comuni: Ponti sul Mincio, Monzambano, Volta Mantovana, Goito, Rodigo, Curtatone, Mantova, Borgo Virgilio, Bagnolo San Vito, San Benedetto Po, Quistello.

³⁵ Descrizione tratta da <https://camminiditalia.org/cammini/romea-strata/>

³⁶ Dati tratti dal sito ufficiale del cammino <https://www.viargimperiale.it/>

Il cammino si sovrappone alle seguenti Ciclovie: Ciclovia Sole, Garda, Vento, Aida, Garda mare, ciclovie Colline moreniche del Garda, Ciclovia Garda Mincio Chiese, del Paleoalveo del Mincio, Tirrenica, delle Risaie e la Brescia Mantova.

Si sovrappone ai seguenti Cammini: Via Carolingia, Cammino di Fede e Solidarietà, Via Matildica Del Volto Santo e Postumia.

Il cammino è servito dalle stazioni ferroviarie di Peschiera del Garda, Mantova, San Benedetto Po, Quistello.

4. IL PROGETTO SMAPE E GLI HUB PER LA MOBILITÀ CONDIVISA

4.1. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

A causa dell'urbanizzazione, la domanda di trasporto nelle città e nelle regioni europee è ancora in crescita. Sebbene sia visibile un trasferimento modale dalle auto private a modi di trasporto più sostenibili, in termini assoluti l'uso dell'auto continua ad aumentare, portando a emissioni e congestione (almeno) invariate. Soprattutto, le auto occupano ancora molto spazio nelle città, incidendo sulla vivibilità. Nelle città medie e piccole e nelle aree rurali, i servizi di trasporto pubblico stanno diminuendo in termini di qualità e quantità, portando alla dipendenza dall'auto e alla potenziale povertà dei trasporti.

Molte città e regioni hanno iniziato ad affrontare questa sfida introducendo politiche incentrate sulla stimolazione della mobilità condivisa e per facilitare i progetti pilota e l'adozione su larga scala dei servizi di mobilità condivisa in quanto questi offrono vantaggi interessanti: più opzioni di viaggio, minore dipendenza dall'auto, proprietà dell'auto e auto, strade più sicure e più vivibili, maggiore utilizzo di modalità sostenibili e salutari come camminare, andare in bicicletta, trasporti pubblici e riduzione delle emissioni legate ai trasporti.

Tuttavia, molti responsabili politici hanno difficoltà a trovare gli strumenti politici giusti e azioni concrete per accelerare la crescita di (nuove forme di) mobilità condivisa.

Il progetto Shared Mobility Action Programs Exchange (SMAPE) mira a migliorare le politiche di mobilità condivisa.

Più specificamente, il progetto si concentra su aspetti quali l'integrazione della mobilità condivisa con il trasporto pubblico e la mobilità come servizio, l'utilizzo dei dati (dashboard) per il monitoraggio e gli adeguamenti delle politiche e la condivisione dei dati, l'atteggiamento e il comportamento dell'influenza, l'ottimizzazione del mix di modalità di mobilità, regolamenti, quadri per partenariati pubblico-privato e raccomandazioni politiche e contributi ai piani urbani di mobilità sostenibile.

Il consorzio SMAPE è composto da partner provenienti da Belgio, Germania, Norvegia, Grecia, Italia, Slovenia e Romania che insieme si sono proposti di migliorare 7 strumenti pianificatori incentrati sulla mobilità condivisa.

Partner:

- Città di Brema, Germania (Capofila)
- Autodelen.net - Carshare, Belgio (Consulente)
- POLIS, Belgio (Comunicazione)
- Provincia di Mantova, Italia
- Agenzia per lo sviluppo regionale di Bucarest-Ilfov, Romania

- Città di Bergen, Norvegia
- Agenzia per lo sviluppo regionale della Regione urbana di Lubiana, Slovenia
- Università dell'Attica occidentale, Grecia
- Autorità Vallone dei trasporti pubblici, Belgio
- Fondo per lo sviluppo regionale dell'Egeo settentrionale, Grecia

I vantaggi della mobilità condivisa:

1. Più opzioni di viaggio (auto, e-cargobike, bici, e-bike, e-scooter e motorini elettrici, ridesharing, trasporto pubblico)
2. Minore dipendenza e proprietà dell'auto: ad es. a Brema ogni auto condivisa andata e ritorno sostituisce 16 auto di proprietà privata).
3. Strade più sicure e più vivibili: un'auto condivisa in stazione libera fino a 148 m2 di spazio
4. Maggiore utilizzo di modalità sostenibili e salutarie come camminare, andare in bicicletta, trasporto pubblico: il 93% delle Bluebike condivise in Belgio lo si utilizza in combinazione con il trasporto pubblico. A Bucarest, il 40% delle corse sugli scooter elettrici Lime è preceduto o seguito dal trasporto pubblico.
5. Meno uso dell'auto: ad es. nei Paesi Bassi, i car sharing guidano dal 15% al 20% in meno e questo si traduce anche in una minore congestione del traffico. Un'auto condivisa in Belgio comporta una riduzione di 13.813 kg di CO2 all'anno.

Il progetto contribuisce alla politica di coesione dell'UE e ad altre strategie o politiche europee, infatti: diversi programmi dei Fondi strutturali privilegiano la mobilità condivisa, pulita e multimodale, ma il progetto SMAPE, in particolare, contribuirà ai programmi che hanno selezionato l'obiettivo specifico: *“Promuovere la mobilità urbana multimodale sostenibile, come parte della transizione verso un'economia a zero emissioni di carbonio”*, inoltre, il progetto contribuisce alla Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente dell'UE, che mira a rendere più sostenibili tutte le modalità di trasporto, a rendere ampiamente disponibili alternative per consentire scelte modali migliori oltre a mettere in atto incentivi per guidare la transizione verso emissioni zero.

Tra gli altri progetti europei che mirano agli stessi obiettivi, troviamo:

Urban Mobility Framework che riconosce la mobilità condivisa e prevede l'integrazione digitale intelligente della mobilità condivisa nei sistemi di mobilità locale.

Agenda territoriale che si concentra sulla connettività digitale e fisica sostenibile dei luoghi, invitando i pianificatori spaziali e dei trasporti a esplorare la mobilità locale e regionale come servizio e a cooperare sull'accessibilità multimodale.

SMAPE mira a migliorare le politiche di mobilità condivisa, in particolare, il progetto si concentra sui seguenti aspetti della mobilità condivisa attraverso lo scambio di esperienze e buone pratiche tra i partner coinvolti:

- Integrazione della mobilità condivisa nel trasporto pubblico e integrazione con Mobility as a Service
- Utilizzo e condivisione di dati per fornire alle città e alle parti interessate uno strumento che aiuti nelle decisioni
- Atteggiamento e ruolo delle autorità e delle parti interessate coinvolte
- Ottimizzazione del mix di modalità di mobilità
- Regolamento e quadro per i partenariati pubblico-privato e definizione dei criteri di qualità per i fornitori
- Fornire raccomandazioni e buone pratiche oltre alle modalità di integrazione nella Mobilità Urbana Sostenibile
- Riduzione delle emissioni legate all'uso e alla produzione di automobili

La Provincia di Mantova ha deciso di aderire perché è interesse strategico l'aggiornamento dei propri strumenti di pianificazione territoriale, in particolare del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) attraverso il Piano di settore dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali, tenendo conto delle esperienze di successo a livello europeo e accogliendo le nuove modalità di mobilità sostenibile e mobilità condivisa, sviluppando soluzioni innovative e ambientalmente sostenibili e nuove forme di collaborazione anche di carattere pubblico-privato.

In particolare, le esigenze e gli ambiti di interesse della Provincia sono:

- Integrazione delle diverse modalità di mobilità in sharing nei trasporti pubblici provinciali;
- pianificazione e linee guida per la previsione degli HUB di mobilità sharing in relazione alle aree pubbliche;
- creazione di partenariati pubblico-privato;
- promuovere opzioni di mobilità condivisa, flotte e strumenti di pianificazione degli enti locali;
- aumentare la consapevolezza dei cittadini e dei turisti sulla mobilità condivisa.
- Capitalizzare altre esperienze e progetti europei (SMAPE, GREENMO, CEF) in cui Provincia di Mantova è direttamente partner o associato.

A cui si aggiungono le esigenze e gli ambiti di interesse delle best practices:

- Piste ciclabili sovracomunali collegate a reti internazionali
- Pianificare diverse forme di mobilità condivisa (bici, auto, scooter)
- Collegamento ferroviario e HUB della mobilità multimodale
- Collegamento con il PUMS del Comune di Mantova
- Realizzazione di poli (HUB) della mobilità della Provincia a partire dal trasporto pubblico locale
- Analisi dei flussi di traffico

e la necessità di strumenti politici adeguati:

- Piani, indirizzi e strumenti sovracomunali in integrazione con gli strumenti locali e regionali.
- Allegati, schemi, linee guida e strumenti, da inserire nello strumento PTCP e negli strumenti provinciali in genere
- Utilizzare l'esperienza della Provincia di Mantova per fornire suggerimenti al quadro politico a livello regionale.

Il Piano ciclabili propone quindi una prima individuazione degli HUB per la mobilità condivisa nella tavola dedicata agli HUB di interscambio provinciali (Tavola 5 *HUB di interscambio provinciale*) e si integra con l'allegato dedicato alle best practices.

5. NORMATIVA – SICUREZZA - SEGNALETICA

5.1. LA NORMATIVA DELLA CICLABILITÀ

La presente sezione del piano è dedicata alla descrizione del quadro normativo e di come si è evoluto e modificato rispetto al 2006, anno in cui è stato approvato il Piano dei Percorsi e delle Piste Ciclopedonali della Provincia di Mantova.

I principali riferimenti normativi vigenti sono:

- la Legge 11 gennaio 2018 n. 2 Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.
- il Decreto Ministeriale 29 novembre 2018, n. 517.
- le numerose modifiche e integrazioni apportate al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada e al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada. Le revisioni più recenti sono state apportate dalla L. n. 177/2024 Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, che modifica i contenuti e le definizioni introdotte dalla Legge 76/2020.
- Il Decreto 23 agosto 2022 – approvazione del Piano Generale della mobilità ciclistica urbana ed Extraurbana 2022-2024;
- la Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377 che è stata pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 3 aprile 2024.

Inoltre, importante fonte e documento di riferimento è la relazione redatta da Regione Lombardia e denominata “Regione Lombardia - Proposta preliminare di aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC – dicembre 2024”.

Si ritiene importante richiamare il vigente Decreto 30 novembre 1999, n. 557 *Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili* che individua i criteri per la definizione e la progettazione degli itinerari ciclabili, in particolare l'art. 4. *Ulteriori elementi per la progettazione* riporta le seguenti definizioni ai commi 1 e 5:

- comma 1. Gli itinerari ciclabili, posti all'interno del centro abitato o di collegamento con i centri abitati limitrofi, possono comprendere le seguenti tipologie riportate in ordine decrescente rispetto alla sicurezza che le stesse offrono per l'utenza ciclistica:
 - piste ciclabili in sede propria;
 - piste ciclabili su corsia riservata;
 - percorsi promiscui pedonali e ciclabili;
 - percorsi promiscui ciclabili e veicolari

- percorso ciclopedonale: il percorso ciclopedonale è una strada riservata ai soli velocipedi e ai pedoni, la sede è separata da quella riservata ai veicoli a motore, ma il transito dei pedoni e dei ciclisti è promiscuo, senza alcuna separazione degli spazi;
- comma 5. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili in sede propria, identificabili con la figura II 92/b del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, sono realizzati, di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale, nel caso in cui l'ampiezza della carreggiata o la ridotta entità del traffico ciclistico non richiedano la realizzazione di specifiche piste ciclabili. I percorsi promiscui pedonali e ciclabili possono essere altresì realizzati, previa apposizione della suddetta segnaletica, su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni, qualora le stesse parti della strada non abbiano dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e gli stessi percorsi si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati. In tali casi, si ritiene opportuno che la parte della strada che si intende utilizzare quale percorso promiscuo pedonale e ciclabile abbia:
 - larghezza adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;
 - traffico pedonale ridotto ed assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.

Il medesimo Decreto all'Art. 7 definisce la larghezza delle corsie e degli spartitraffico:

1. tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della **corsia ciclabile**, comprese le strisce di margine, è pari a 1,50 m; tale larghezza è riducibile a 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m;

2. per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata;

3. le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

4. la larghezza dello **spartitraffico** fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m., mentre l'altezza dovrà avere una dimensione minima pari a 0,15 m., tuttavia l'altezza

adeguata dovrà essere valutata in funzione del contesto e delle caratteristiche dell'infrastruttura;

Nel caso della progettazione di percorso promiscuo pedonale e ciclabile, la larghezza della pista deve essere incrementata adeguatamente rispetto minimi fissati per le piste ciclabili all'articolo 7;

Laddove la morfologia, le caratteristiche del territorio e l'entità dei flussi lo richiedano, si considera che la larghezza minima di un percorso promiscuo debba essere pari a 3,00 m.

La **pendenza longitudinale** delle singole livellette non può generalmente superare il 5%. Ai fini dell'ampia fruibilità delle piste ciclabili da parte della relativa utenza, la pendenza longitudinale media delle piste medesime, valutata su basi chilometriche, non deve superare il 2% salvo deroghe documentate da parte del progettista e purché sia in ogni caso garantita la piena fruibilità da parte dell'utenza prevista.

I **raggi di curvatura** orizzontale lungo il tracciato delle piste ciclabili devono essere commisurati alla velocità di progetto prevista e, in genere, devono risultare superiori a 5,00 m (misurati dal ciglio interno della pista); eccezionalmente, in aree di intersezione ed in punti particolarmente vincolati, detti raggi di curvatura possono essere ridotti a 3,00 m, purché venga rispettata la distanza di visuale libera e la curva venga opportunamente segnalata, specialmente nel caso e nel senso di marcia rispetto al quale essa risulti preceduta da una livelletta in discesa.

La Legge 11 gennaio 2018 n. 2 *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*, persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e prevede al c. 2 art. 7 che "le città metropolitane e le province, definiscano gli interventi di pianificazione finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto, in coerenza con il piano regionale della mobilità ciclistica e con i piani urbani della mobilità ciclistica «Biciplan».

Gli obiettivi generali indicati dalla legge sono:

- migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana;
- tutelare il patrimonio naturale e ambientale;
- ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo;
- valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica, in coerenza con il piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, con il piano straordinario della mobilità turistica e secondo quanto previsto dalla legge in materia di ferrovie turistiche.

La legge interviene in modo significativo sull'attività di pianificazione normando il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, il Piano Regionale della Mobilità ciclistica, i Biciplan come piani di settore dei PUMS.

Individua la rete nazionale Bicalia e fornisce disposizioni particolari per le città metropolitane, le Province ed i Comuni.

Il Decreto 29 novembre 2018, n. 517, in particolare all'allegato 4 definisce i requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT).

Tali ciclovie possono essere connesse alle reti ciclabili di rango regionale, provinciale e comunale.

I requisiti di pianificazione e gli standard tecnici sono suddivisi in ulteriori sotto - requisiti e per ognuno di questi è stato definito un livello "minimo", "buono" e "ottimo", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT, utili all'utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovie sia in termini di aspettativa turistica sia in termini di sicurezza.

Vengono introdotti dei livelli con qualifica minima, buona e ottima calcolati in funzione dei sotto requisiti di pianificazione e di progettazione.

Gli standard tecnici sono così individuati:

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

B.1) Attrattività

- a) qualità architettonica e paesaggistica*

B.2) Sicurezza

- a) protezione dal traffico motorizzato*
- b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)*
- c) caratteristiche geometriche*
- d) accessibilità dei mezzi di soccorso*

B.3) Percorribilità

- a) pendenza longitudinale*
- b) fondo viabile*
- c) linearità, visibilità*
- d) copertura telefonica*

B.4) Segnaletica e riconoscibilità

- a) conformità segnaletica*
- b) identità visiva*

B.5) Servizi

- a) area di sosta biciclette*
- b) noleggio e assistenza bici*
- c) tecnologie smart*
- d) servizi igienici*
- e) punti di approvvigionamento di acqua potabile*

Il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con Decreto 23 agosto 2022, è lo strumento che definisce, sotto il profilo amministrativo, la politica nazionale per la realizzazione del Sistema Nazionale della Mobilità Ciclistica (SNMC). Il modello del Piano definisce un quadro di insieme nazionale in cui lo Stato esercita le funzioni di indirizzo generale, controllo, supporto e regolazione.

“La finalità del Piano è quella di rendere, ad ogni livello, la mobilità ciclabile una componente fondamentale del sistema modale sostenibile, con caratteristiche di accessibilità, efficienza trasportistica ed economica, positivo impatto ambientale, strumento ad ampia accessibilità sociale e a basso costo economico.”³⁷

Il Piano al paragrafo III.3 *La sicurezza stradale dei ciclisti* pone l’attenzione sulla necessità di considerare i ciclisti, in termini di sicurezza, come una categoria da tutelare in particolare nel contesto attuale in cui i sistemi di mobilità devono cercare di favorire sempre di più l’uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia in ambito urbano che in ambito extraurbano (ciclovie). Sulla scorta di uno studio che è stato effettuato nel 2015 sull’incidentalità è emerso che “l’aumento dell’uso della bicicletta, costituisce un fattore fondamentale per il miglioramento della sicurezza stradale dei ciclisti stessi e generale.”³⁸

I dati statistici mostrano infatti che la mobilità da incidenti stradali diminuisce all’aumentare della percentuale degli spostamenti su due ruote sul totale e che il tasso di mortalità dei ciclisti è inversamente proporzionale al tasso di utilizzo della bicicletta.

Il Piano pone obiettivi tesi all’incremento della sicurezza:

- rendere più sicure le intersezioni per gli utilizzatori di mezzi a due ruote in proprietà e sharing attraverso opportuni interventi alle intersezioni a raso;
- realizzare interventi di messa in sicurezza delle intersezioni stradali;
- attuare interventi di gestione delle velocità (zone 30 km/h, ecc.) ed enforcement nei programmi di attuazione, nei punti dove i ciclisti non sono protetti;
- aumentare la visibilità e la protezione dei ciclisti, attraverso misure volte al miglioramento della loro visibilità e dell’illuminazione;
- avviare programmi e attività di informazione per promuovere i modelli di veicoli con dotazioni più sicure in caso di impatto con ciclisti;

³⁷ Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con Decreto 23 agosto 2022, pag. 6

³⁸ Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con Decreto 23 agosto 2022, a pag. 36 fa riferimento allo studio di P.L. Jacobsen, “*Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*”, (2015)

- supportare l'introduzione di nuove norme per la sicurezza dei ciclisti (volte a favorire una loro maggiore sicurezza su strada), attraverso studi di impatto sulla sicurezza e introduzione di contributi per l'acquisto di dispositivi di protezione per i ciclisti;
- cooperare con le forze di polizia per definire una strategia comune per il controllo e la repressione dei comportamenti a rischio dei conducenti dei veicoli e dei ciclisti.

Il Piano dedica una sezione³⁹ agli obiettivi specifici per l'infrastrutturazione ciclabile per gli spostamenti sistemici e di piacere in ambito urbano e gli obiettivi per la rete ciclabile nazionale; la visione generale che si delinea è quella di mettere a sistema e collegare in modo organico i collegamenti brevi con le infrastrutture di livello nazionale e regionale.

Aspetti prioritari di cui tener conto nella progettazione dei nuovi tratti sono:

- privilegiare percorsi brevi, diretti e sicuri;
- incrementare i nodi e i luoghi di interscambio e di integrazione modale tra la rete ciclabile urbana e metropolitana, e altre reti e servizi di mobilità favorendo lo shift modale.

La Dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377, già richiamata al Capitolo 1 della presente relazione, focalizza l'attenzione sulle potenzialità del ciclismo al fine di raggiungere l'obiettivo della riduzione delle emissioni di gas serra e sul l'importanza che "sviluppare la bicicletta" riveste per le città europee nell'abito degli obiettivi del miglioramento climatico.

Questa Dichiarazione, che riconosce la bicicletta come una delle forme di trasporto e attività ricreative più sostenibili, accessibili e inclusive, a basso costo e salutari, dovrebbe fungere da riferimento per le strategie e le iniziative legate al ciclismo.

Il termine ciclismo comprende una gamma ampia e dinamica di veicoli stradali: le biciclette per vari terreni, le bici da carico (cargo bike), le biciclette per il trasporto dei bambini, le biciclette per persone con disabilità, trike, biciclette reclinate, tandem, biciclette elettriche e rimorchi per biciclette, il cui impiego in sicurezza richiede infrastrutture adeguate. Del resto, la bicicletta sta assumendo, in ambito urbano, un ruolo importante anche nel trasporto delle merci, in particolare nella consegna dei pacchi e nello shopping.

La Dichiarazione Europea pone al centro la mobilità attiva e rileva la sempre maggiore diffusione dell'uso della bicicletta con assistenza elettrica (e-bike) che permette di compiere tragitti più lunghi, soddisfare le esigenze di mobilità e trasporto di famiglie, imprese, e

³⁹ Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con Decreto 23 agosto 2022, pagg. 47-52.

consentire un uso più diffuso di tale mezzo anche da parte degli anziani, delle persone con disabilità o mobilità ridotta.

Presupposti fondamentali per un adeguato sviluppo della mobilità ciclistica sono l'incremento e il miglioramento delle infrastrutture ciclistiche esistenti e il raggiungimento di standard minimi di sicurezza coerenti e comuni a tutti i paesi membri europei per i futuri sviluppi della mobilità dolce.

Migliorare la qualità, la quantità, la continuità e l'attrattività delle infrastrutture ciclistiche sono obiettivi essenziali per promuovere un maggior utilizzo della bicicletta.

Nell'ambito di tale scenario si ritiene importante richiamare gli impegni assunti nell'ambito della pianificazione e progettazione delle piste ciclabili:

- aumentare in modo significativo le infrastrutture ciclistiche sicure e coerenti in tutta Europa;
- aumentare i livelli di sicurezza concedendo spazio sufficiente ai ciclisti e agli altri utenti stradali vulnerabili, in particolare separando fisicamente le piste ciclabili dal traffico motorizzato e garantendo velocità sicure nel traffico misto;
- lavorare per creare una rete ciclistica coerente nelle città e migliorare la connettività tra le aree suburbane e rurali e i centri urbani, comprese le autostrade ciclabili;
- dotare la mobilità ciclistica di parcheggi per biciclette sicuri e protetti nelle aree urbane e rurali, comprese le stazioni ferroviarie e degli autobus e gli snodi della mobilità;
- promuovere l'installazione di nuovi punti di ricarica per biciclette elettriche in ambito urbano e nei parcheggi per biciclette.

Elevare la qualità delle infrastrutture presuppone il miglioramento della sicurezza stradale, al fine di:

- rafforzare l'applicazione delle norme e della legislazione sulla sicurezza stradale per garantire la coesistenza di diversi mezzi di trasporto, con particolare attenzione alla protezione dei ciclisti e degli altri utenti stradali vulnerabili;
- garantire che le norme sui requisiti di sicurezza applicabili alle biciclette elettriche siano sostanziali e ne promuovano la diffusione;
- migliorare la sicurezza nei parcheggi pubblici per biciclette (compresi il bike sharing e gli hub multimodali) e aumentare gli sforzi per affrontare il problema dei furti di biciclette

La legge 25 ottobre 2024 n. 177 Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, apporta le seguenti modifiche e integrazioni:

- art.15 c.1, lett. a) la definizione di E-bis: strada urbana ad unica carreggiata, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale, con priorità per i velocipedi;

- art. 15 c. 1 lett. b) modifica l'art. 3 del CdS per le seguenti parti:
 - il punto 7/bis "casa avanzata" è abrogato;
 - il punto 12/bis è sostituito da "Corsia ciclabile: parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile". **Le condizioni per la realizzazione della corsia ciclabile nonché la relativa segnaletica sono necessariamente subordinate all'emanazione, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di apposito regolamento che definisca le norme tecniche di realizzazione;**
 - il punto 12/ter è sostituito da "Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata di strade urbane idonea alla circolazione dei soli velocipedi in direzione opposta all'unica direzione consentita a tutti i veicoli";
 - al punto 53/bis tra gli utenti deboli della strada sono inclusi anche i "conducenti di ciclomotori e di motocicli";
 - è inserito il punto 54/bis: "Zona ciclabile: zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione con priorità per i velocipedi, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine";
 - è inserito il punto 55/bis: "Zona di attestamento ciclabile: tratto di carreggiata compreso tra due linee di arresto, destinato all'accumulo e alla manovra dei velocipedi in attesa di via libera";
- art. 15 c. 1 lett. c) modifica l'art. 7:
 - la lettera i.bis del comma 1 è sostituita da: "consentire su determinate strade a senso unico di marcia, ove il limite massimo di velocità sia inferiore o uguale a 30 km/h, la circolazione dei velocipedi in senso opposto, attraverso la realizzazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di piste ciclabili";
 - la lettera i.ter del comma 1 è abrogata pertanto non è più consentita la circolazione dei velocipedi sulle strade o sulle singole corsie riservate alla circolazione dei veicoli adibiti a servizi pubblici di trasporto;
 - è inserita la lettera i-quater) "istituire la zona di attestamento ciclabile, in determinate intersezioni semaforizzate su strade con una corsia per senso di marcia e con velocità consentita inferiore o uguale a 50 km/h e nelle quali è presente una pista ciclabile laterale, di norma a destra, o una corsia ciclabile";
 - è inserito il comma 11-ter "i comuni provvedono a delimitare le zone ciclabili, in cui può essere limitata o esclusa la circolazione di alcune categorie di veicoli, sono realizzate misure di moderazione del traffico e non è consentito superare il limite di velocità di 30 km/h";

- art. 15 c. 1 lett. d) integra l'art. 40 con il comma 5-bis "nella zona di attestamento ciclabile, la prima striscia trasversale continua, nel senso di marcia, indica il limite prima del quale i conducenti dei veicoli diversi dai velocipedi hanno l'obbligo di fermarsi mentre la seconda striscia indica il limite per i soli velocipedi, ai fini del rispetto delle prescrizioni semaforiche";

5.2 SICUREZZA, CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE PISTE CICLOPEDONALI E CICLABILI E INDICAZIONI PRATICHE

Le infrastrutture devono essere caratterizzate da percorsi/tracciati lineari, continui e protetti:

- sulle strade provinciali (sia in ambito urbano che extraurbano) le piste ciclopedonali o ciclabili devono essere obbligatoriamente realizzate in sede propria, separate e adeguatamente protette dal traffico veicolare mediante sistemi di sicurezza quali barriere di sicurezza, new jersey o parapetti, la cui tipologia dovrà essere valutata caso per caso in funzione delle caratteristiche specifiche della nuova infrastruttura e della strada lungo cui si attesta;
- in corrispondenza dei corsi d'acqua si ritiene indispensabile valutare, in funzione della particolarità di ogni situazione (tipologia del corso d'acqua, caratteristiche costruttive, profondità e distanza del manufatto idraulico dalla sede ciclabile o ciclopedonale), la necessità di installare una protezione adeguata della ciclabile o ciclopedonale;
- caratteristiche del piano stradale: si consiglia pavimentazione in conglomerato bituminoso per la compattezza e scorrevolezza del piano stradale. Da valutare eventuali finiture diverse in funzione dell'ambito territoriale e paesaggistico in cui l'intervento è inserito;
- delineatori di ostacolo: si consiglia, in fase progettuale, di effettuare una analisi puntuale in merito alla installazione dei delineatori di ostacolo in corrispondenza degli elementi o dei punti critici quali alberi, manufatti, passi carrabili etc, in alternativa è possibile valutare anche l'utilizzo di specchi stradali;

Attraversamento pedonale: è la parte della carreggiata opportunamente segnalata e organizzata sulla quale i pedoni in transito dall'uno o dall'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli (art. 3 Codice della strada).

Attraversamento ciclabile: è costituito da quella parte della carreggiata, opportunamente individuata mediante segnaletica orizzontale, la cui funzione è quella di assicurare la continuità delle piste ciclabili nell'attraversamento della strada e delle aree d'intersezione.

L'area destinata all'attraversamento è individuata altresì con apposita segnaletica orizzontale e verticale ai sensi del Codice della Strada.

Intersezioni delle piste ciclabili: tenuto conto delle esigenze relative ai costi di realizzazione, alla sicurezza e alla fluidità del transito, la continuazione dei percorsi ciclabili all'interno delle aree di intersezione può essere realizzata mediante:

- attraversamento a raso;

- attraversamento a livello sfalsato realizzato in forma di sottopasso o sovrappasso.

È di fondamentale importanza l'utilizzo della segnaletica orizzontale e verticale coerente, inoltre deve essere garantita la massima visibilità dell'impianto e una ottimale illuminazione nelle ore notturne.

L'attraversamento ciclabile è una intersezione dove è possibile la sola manovra di attraversamento ed è il caso in cui una pista ciclabile attraversa una strada con viabilità ordinaria.

Gli attraversamenti ciclabili "servono a garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue trasversali o oblique" (Figura II 437 Ar. 148 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada). Ai sensi dell'art. 146 del medesimo Regolamento gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 metri per quelli a doppio senso.

Gli attraversamenti ciclopeditoni possono essere realizzati in caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale ed è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale (art. 146 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada).

La scelta del tipo di attraversamento da adottare dipende principalmente dalla tipologia di strada che la pista ciclabile attraversa:

- attraversamento di strada di categoria A (autostrada), B (extraurbana principale), C (extraurbana secondaria), D (urbana di scorrimento) deve essere previsto un attraversamento a livelli sfalsati mediante sottopasso o sovrappasso⁴⁰;
- attraversamento di strada urbana di categoria E (urbana di quartiere), E-bis (strada urbana ciclabile), F urbana (locale urbana) o F-bis (itinerario ciclopeditono) all'interno del centro abitato, è possibile un attraversamento a raso, valutando l'eventuale inversione della precedenza;
- attraversamento di una strada di categoria F extraurbana (locale extraurbana) deve essere valutato caso per caso quale tipologia di attraversamento adottare (a livelli sfalsati, a raso con diritto di precedenza, a raso senza diritto di precedenza).

⁴⁰ Per le strade di tipo C, nel caso di riqualificazione di un incrocio mediante una nuova rotatoria, si può valutare un attraversamento pedonale in due fasi, impiegando l'isola spartitraffico di immissione in rotatoria. Tale soluzione può essere adottata solo se sussistono le condizioni di una adeguata visibilità.

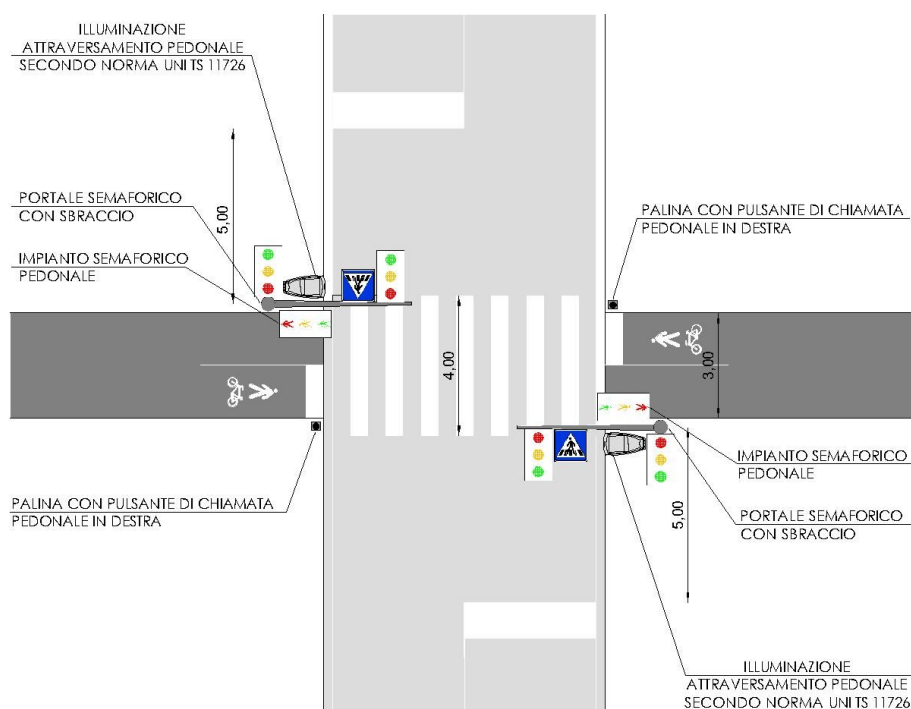
Si riportano i criteri fondamentali a cui attenersi, nella progettazione degli **attraversamenti pedonali**, tenendo conto che ogni situazione deve essere opportunamente valutata in funzione delle caratteristiche di sicurezza intrinseche del territorio,

1. gli attraversamenti, di norma, sono consigliati tendenzialmente solo in ambito urbano, quando l'entità numerica degli stessi (flusso pedonale) è tale da giustificare adeguatamente l'esigenza dell'attraversamento (condizioni minime richieste = 50 pedoni/ora o 100 pedoni durante le 3-5 ore più cariche del giorno); per gli ambiti extraurbani detti attraversamenti dovranno essere valutati con grande cautela e caso per caso, stante la più elevata velocità di percorrenza sulle strade provinciali in condizioni di normale esercizio;
2. deve essere individuata una rete di percorsi in sicurezza per gli utenti deboli, in modo da garantire la continuità degli attraversamenti pedonali con i percorsi esistenti o di progetto; detti percorsi dovranno essere conformi alla normativa per il superamento delle barriere architettoniche (D.Lgs. 285/92, D.M. 236/89 e D.P.R. 503/96), con marciapiedi di larghezza non inferiore a m. 1,50, riducibile a m. 1,20 in presenza di rampe e ostacoli, adeguatamente protetti rispetto al traffico veicolare e con spazi di sosta antistanti l'attraversamento raccordati alla pavimentazione stradale mediante rampe con pendenza adeguata; da ciò ne deriva l'ubicazione preferenziale in corrispondenza delle intersezioni e la necessità di razionalizzare il numero degli attraversamenti (evitando l'eccessiva proliferazione) solo nei punti a ciò dedicati ed in sicurezza;
3. qualora il traffico pedonale orario risulti contenuto, si può optare per un attraversamento pedonale a raso con semplice zebratura; nel caso di attraversamento pedonale in corrispondenza di poli attrattori e con forte afflusso di veicoli (200-600 veic./h. per corsia nell'ora di punta), risulta più sicuro un attraversamento semaforizzato (sempre a chiamata) funzionante 24 ore su 24;
4. gli attraversamenti vanno sempre realizzati a livelli sfalsati (sottopasso o sovrappasso) dove la componente di traffico pedonale non è ammessa ed in caso di elevati flussi veicolari, velocità elevate e dove è problematico interrompere il deflusso veicolare;
5. la distanza di visuale libera deve essere di norma proporzionata alla velocità di percorrenza:
 - $Dv30 = 30 \text{ m. con } V.= 30 \text{ km./h.};$
 - $Dv50 = 75 \text{ m. con } V.= 50 \text{ km./h.};$
 - $Dv70 = 100 \text{ m. con } V.= 70 \text{ km./h.};$
6. nelle ore notturne o di scarsa visibilità gli attraversamenti pedonali devono essere sempre illuminati per rendere ben visibili i pedoni che si accingono ad attraversare la strada: una buona visibilità è sinonimo di sicurezza. È opportuno prevedere una illuminazione dedicata che copra l'intera sezione dell'attraversamento pedonale e che si estenda anche sui marciapiedi, con valore minimo di illuminamento orizzontale e verticale pari a min. 50 lux. e conforme alle norma UNI/TS 11726;

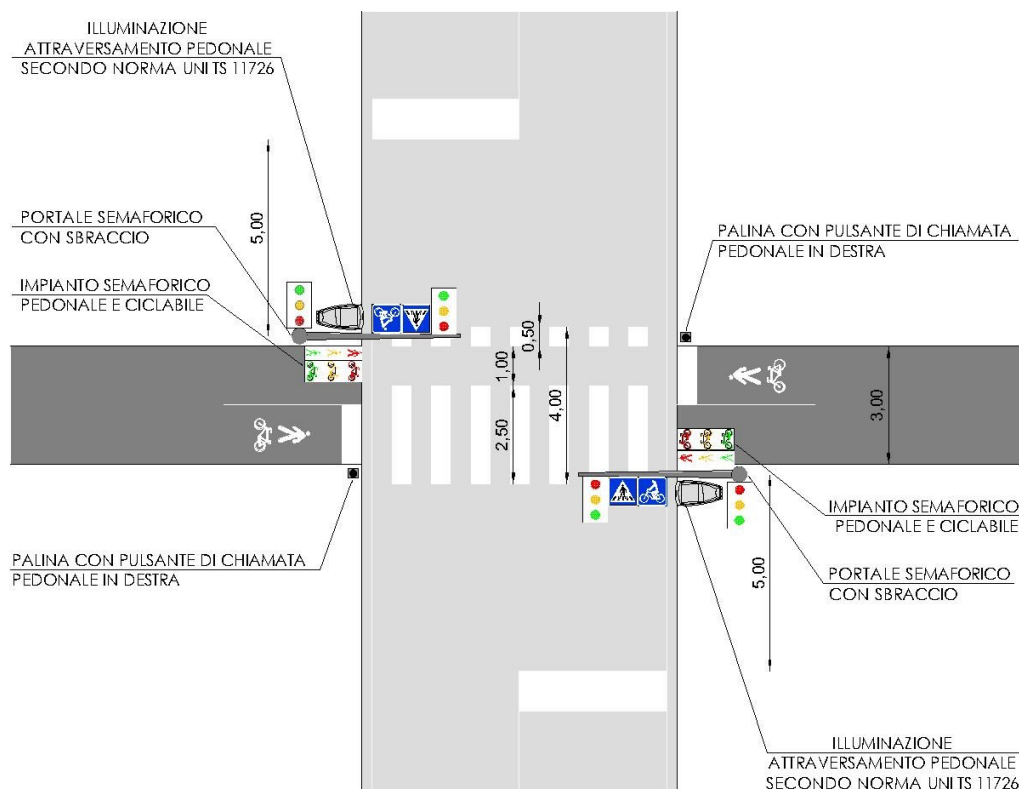
7. la pendenza longitudinale al senso di attraversamento del pedone deve essere non superiore al 5%; la pendenza trasversale al senso di attraversamento del pedone non superiore al 2%;
8. deve essere predisposta la segnaletica orizzontale in conformità al D.Lgs. 30.04.1992 n. 285 e s.m.i. (Codice della Strada), avendo cura di garantirne una buona visibilità per il conducente che sopraggiunge, una facile percezione ed una elevata durata nel tempo delle caratteristiche dei materiali utilizzati;
9. deve essere collocata la segnaletica verticale in prossimità dell'attraversamento pedonale, prevista dal D.Lgs. 30.04.1992, n. 285 e s.m.i. (Codice della Strada), su entrambi i lati della strada, visibile ad una distanza di m. 60 in caso di strade con limite di velocità 30 km/h, m. 100 con limite di velocità 50 km./h, m. 140 con limite di velocità 70 km./h; per migliorare la visibilità il segnale può essere dotato di luce propria o integrato da lanterne gialle lampeggianti; quella di preavviso, posizionata a m. 150 dall'attraversamento e visibile ad una distanza di m. 100, deve essere prevista nelle strade extraurbane, in quelle con limite di velocità > 50 km./h e nelle situazioni di particolare criticità;

Per garantire una maggior sicurezza è consigliabile in condizioni di elevato traffico eseguire il solo attraversamento pedonale anche in corrispondenza dei percorsi ciclopeditoni.

Di norma l'attraversamento non semaforizzato, realizzato con semplice zebratura potrà essere solo pedonale, mentre l'attraversamento ciclopeditonale dovrà essere sempre semaforizzato.



5 Schema tipo attraversamento pedonale semaforizzato



6 Schema tipo attraversamento ciclopedonale semaforizzato

5.3 SEGNALETICA

Al capitolo 5.2 del documento “*Regione Lombardia - Proposta preliminare di aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica PRMC – dicembre 2024*” si individuano le caratteristiche e i requisiti principali della segnaletica verticale e orizzontale.

La segnaletica costituisce elemento fondamentale perché rende note le prescrizioni e le indicazioni agli utenti.

Il riferimento principale per le ciclovie nazionali è l’allegato del Decreto 29 novembre 2018, n. 517 che fornisce prescrizioni sulla segnaletica, i cui requisiti sono:

- j. a) conformità della segnaletica;
- k. b) identità visiva.

La conformità della segnaletica prevede il rispetto di quanto previsto dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, Nuovo Codice della Strada e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada e loro s.m.i..

L'identità visiva della segnaletica costituisce elemento fondamentale perché rende note indicazioni e prescrizioni ai ciclisti, nonché fornisce identità al percorso ciclabile. Le diverse tipologie di segnaletica verticale sono individuate all'art. 39 del Codice della Strada (Dlgs n. 285/92 e s.m.i) e dal relativo regolamento di attuazione (DPR n. 495/92 e s.m.i.) e si articolano in: *segnaletica di pericolo, di prescrizione e di indicazione*.

Ad esse si aggiunge la segnaletica identificativa della ciclovia, in grado di consentirne l'immediata riconoscibilità da parte dei ciclisti.

La segnaletica turistica prevede la realizzazione di elementi di informazione aggiuntivi, quali pannelli informativi sull'itinerario e sui punti di interesse turistico e naturalistico, mappe del territorio, etc.

Per le ciclovie del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) il principale riferimento è l'allegato del Decreto 29 novembre 2018, n. 517, che riporta sia i requisiti di conformità al Codice della Strada e al relativo regolamento di esecuzione e attuazione, sia i requisiti di identità visiva, al fine di consentire l'immediata riconoscibilità del percorso da parte degli utenti.

Per le altre ciclovie o percorsi che costituiscono tratte della rete del PRMC o del suddetto Piano Provinciale risulta fondamentale individuare un set di elementi minimi della segnaletica in grado di rendere visibile la specifica ciclovia/percorso e il sistema di rete in cui si inserisce.

La frammentarietà della segnaletica costituisce infatti una barriera all'utilizzo ottimale della rete dei percorsi, mentre un'informazione coordinata può aiutare gli utenti attuali e potenziali a percepire il sistema di percorsi e ciclovie del PRMC come tratti sicuri e affidabili. Riconoscibilità, omogeneità e facilità d'accesso sono fattori cruciali per favorire l'utilizzo delle ciclovie e dei percorsi che costituiscono la rete del suddetto Piano in corso di aggiornamento.

Gli stessi principi di coerenza devono essere applicati anche nell'ambito degli interventi di riqualificazione e/o di nuova realizzazione di infrastrutture destinate all'utenza debole sia in ambito provinciale che comunale.

Con riferimenti ai principi e agli indirizzi operativi sopra esposti, la Provincia di Mantova svolge il ruolo di Ente di supporto e di consulenza per i Comuni e le Associazioni impegnati nella pianificazione e nella progettazione di nuovi percorsi di mobilità dolce sia in ambito locale sia sovralocale/intercomunale. Obiettivo che si pone è il raggiungimento di standard minimi di sicurezza, fruibilità, riconoscibilità della mobilità ciclistica comune a tutti gli ambiti: locale (all'interno del centro abitato di uno specifico Comune), sovralocale (collegamenti ciclabili tra comuni limitrofi) e di connessione tra più ambiti territoriali della provincia.

Bibliografia e siti web

- Sergio Deromedis, *Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità. Ideare, pianificare, progettare, promuovere e gestire le infrastrutture ciclabili*, Ediciclo Editore, Portogruaro (Venezia) 2019;
- P.L. Jacobsen, *Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling*, (2015)
- Automobile Club d'Italia (a cura di), *Linee guida per la progettazione degli attraversamenti pedonali*, 2011

Piani, progetti ed iniziative promozionali

- Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC), approvato con Decreto 23 agosto 2022
- Regione Lombardia. Piano della Mobilità Ciclistica. Documento vigente approvato nel 2014:
<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/trasporti-e-logistica/mobilita-ciclistica/piano-regionale-mobilita-ciclistica/piano-regionale-mobilita-ciclistica> ; mentre la proposta di aggiornamento del
- Regione Veneto. *Piano Regionale della Mobilità Ciclistica*.
<https://www.regione.veneto.it/web/mobilita-e-trasporti/piano-regionale-della-mobilita-ciclistica>
- Regione Toscana <https://www.regione.toscana.it/-/ciclovia-del-sole>
- Città metropolitana di Bologna:
<https://www.cittametropolitana.bo.it/cicloviadelsole/itinerario>
- Agenzia Interregionale per il fiume PO Aipo - <https://www.agenziapo.it/>
- Provincia di Mantova – Piano Territoriale di coordinamento Provinciale
<https://www.provincia.mantova.it>
- Comune di Mantova – Biciplan - <https://www.comune.mantova.it/>
- Parco del Mincio <https://www.parcodelmincio.it/>
- Parco dell'Oglio Sud <https://www.ogliosud.it/>
- Consorzio oltrepo mantovano <https://www.oltrepomantovano.eu>
- Gal Oglio Po <https://www.galogliopo.it/>
- Gal Colline moreniche del Garda <https://www.galgardaecollimantovani.it/>

- EuroVelo – European cycle routes network. Informazioni generali e dettagli sulle reti ciclabili europee: <https://en.eurovelo.com>
- FIAB - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta. *Bicitalia: rete ciclabile nazionale*. Disponibile su: <https://www.bicitalia.org>
- Interreg MEDCycleTour Project. Progetto europeo per la valorizzazione del cicloturismo sostenibile nel Mediterraneo. Sito ufficiale: <https://medcycletour.eu>. Informazioni del progetto anche al sito <https://www.oltrepomantovano.eu/3progetti-medcycletour-eurovelo8/>

Rapporti e Studi sul Cicloturismo

- ISNART – Legambiente, *Viaggiare con la bici 2024: 4° Rapporto sul cicloturismo*. Disponibile su: <https://www.legambiente.it/comunicati-stampa/cicloturismo-viaggiare-con-la-bici-2025/>
- Bikeitalia, “Il cicloturismo in Italia vale oltre 55 miliardi di euro”: <https://www.bikeitalia.it/2024/04/05/il-cicloturismo-in-italia-vale-oltre-55-miliardi-di-euro/>
- FIAB – Indagine nazionale “Che cicloturista sei?” (2023). Risultati e analisi: <https://fiabitalia.it/che-cicloturista-sei-al-ttg-di-rimini-fiab-presenta-i-risultati-dellindagine-nazionale-tutti-i-dati/>

Turismo, Cammini e Patrimonio Culturale

- UNESCO MaB Po Grande Reserve. Informazioni sulla riserva UNESCO e strategie di conservazione: <https://en.unesco.org/mabdb/br/brdir/directory/biores.asp?code=1504>
- Ministero della Cultura – Turismo sostenibile. Linee guida e iniziative nazionali per la mobilità sostenibile: <https://www.cultura.gov.it>
- Cammino di fede e solidarietà, sito ufficiale del cammino <https://collinemoreniche.it/menu/1358306/cammino-fede-solidarieta>
- Via Carolingia, sito ufficiale del cammino <https://www.viacarolingia.eu/cammino/prima-tappa/>
- Via Matildica, sito ufficiale del cammino <https://www.viamatildica.it/cammino/>
- Cammino di Santa Giulia, sito ufficiale del cammino <https://ilcamminodisantagiulia.it/il-progetto/>
- Via Romea Imperiale, sito ufficiale del cammino <https://www.viargimperiale.it/>
- Via Romea Strata, sito ufficiale del cammino <https://www.romeastrata.org/home-romea-strata-italia/>
- Per i cammini oltre i siti ufficiali dei cammini i seguenti siti:
 - <https://www.ministeroturismo.gov.it/catalogo-dei-cammini-religiosi-italiani/>
 - <https://camminiditalia.org/>

- <https://www.in-lombardia.it/>

Progetto SMAPE Sito di riferimento

- <https://www.interregeurope.eu/smape>

ELENCO ALLEGATI FUORI TESTO

Allegato A. IL PROGETTO SMAPE

Allegato B. OSSERVAZIONI E CONTRIBUTI PERVENUTI

-

ELENCO TAVOLE FUORI TESTO

Tavola 1 - Schema strutturale delle Ciclovie del territorio

Tavola 1a - Schema strutturale dei Cammini del territorio

Tavola 2 - Ciclovie del territorio provinciale

Tavola 2.a – Cammini del territorio provinciale

Tavola 3- Classificazione delle Ciclovie per Stato e Tipologia

Tavola 4 – Classificazione delle Ciclovie per Tipologia e per Valenza

Tavola 5 – HUB di interscambio provinciale

-