PROVINCIA DI VARESE

Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica provinciale (PSMC)

Relazione di controdeduzione alle osservazioni

Nel fascicolo vengono raccolte le osservazioni pervenute sul Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica, adottato con Delibera di Consiglio n. 38 del 29 giugno 2026.

Sono pervenute complessivamente 21 osservazioni, tre delle quali prima dell'adozione del Piano. Esse sono state presentate da 13 Comuni, una Comunità Montana, 4 enti pubblici, il gestore della rete ferroviaria e 2 associazioni. Le richieste afferiscono principalmente all'inserimento di nuovi tracciati nei documenti di PSMC, funzionali ai collegamenti con le dorsali provinciali e/o a punti attrattori del territorio.

Alcune di queste osservazioni erano state presentate nell'ambito della procedura di approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ma non accolte poiché i percorsi segnalati non possedevano le caratteristiche di dorsale provinciale, e pertanto vengono esaminate in questa sede come proposte di "corridoi primari" (come definiti nel PSMC), a seguito di nuova istanza da parte degli interessati.

A queste si aggiunge l'osservazione del Comune di Olgiate Olona, presentata nell'ambito del procedimento di PTCP e non riproposta in sede di PSMC, che viene comunque presa in esame d'ufficio in questa sede.

In sintesi, le 22 proposte di controdeduzione vedono:

- 10 osservazioni accolte
- 4 osservazioni parzialmente accolte
- 3 osservazioni non accolte
- 5 prese d'atto

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Premessa — I corridoi primari: definizione, natura ed effetti 3
Osservazioni e controdeduzioni 4
Osservazione n. 1 — Comune di Varese — Accolta 4
Osservazione n. 2 — ATS Insubria — Presa d'atto 5
Osservazione n. 3 — Comune di Cuveglio — Accolta 7
Osservazione n. 4 — AIPo — Agenzia Interregionale per il fiume Po — Presa d'atto 8
Osservazione n. 5 — Comune di Cremenaga — Parzialmente accolta 9
Osservazione n. 6 — Comune di Besnate — Non accolta 10
Osservazione n. 7 — Comunità Montana del Piambello — Accolta 11
Osservazione n. 8 — Comune di Leggiuno — Accolta 12
Osservazione n. 9 — Comune di Gorla Minore — Parzialmente accolta 13
Osservazione n. 10 — Comune di Tradate — Accolta 15
Osservazione n. 11 — ARPA Lombardia — Accolta 17
Osservazione n. 12 — Comune di Jerago con Orago — Parzialmente accolta 19
Osservazione n. 13 — Confcommercio Uniascom della Provincia di Varese — Parzialmente accolta 21
Osservazione n. 14 — Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. — Presa d'atto 26
Osservazione n. 15 — Comune di Samarate — Accolta 27
Osservazione n. 16 — Comune di Besano — Non accolta 29
Osservazione n. 17 — FIAB Varese Ciclocittà APS — Accolta 30
Osservazione n. 18 — Comune di Cardano al Campo — Accolta 34
Osservazione n. 19 — Comune di Solaro (Città metropolitana di Milano) — Presa d'atto 37
Osservazione n. 20 — Comune di Ferno — Presa d'atto 38
Osservazione n. 21 — Regione Lombardia — DG Trasporti e Mobilità Sostenibile — Accolta 40
Osservazione n. 22 — Comune di Olgiate Olona — Non accolta 41
Correzioni di ufficio 42
Modifiche apportate agli elaborati di Piano rispetto alla versione adottata 51

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Premessa — I corridoi primari: definizione, natura ed effetti

Numerose osservazioni riguardano la rete dei "corridoi primari" individuati dal PSMC. Se ne richiamano di seguito la definizione, la natura e gli effetti. Quanto qui precisato vale per tutte le controdeduzioni che seguono, e non viene ripetuto nelle singole schede.

Definizione. Secondo la definizione riportata negli elaborati di Piano, e già contenuta anche nel PTCP, la rete dei "collegamenti ciclopedonali (primaria)" ha un ruolo complementare rispetto alla rete delle Dorsali. Essa svolge una funzione di connessione fra queste ultime e i punti attrattori e generatori di mobilità sul territorio, ossia centri abitati, stazioni ferroviarie e della navigazione, poli commerciali, distretti produttivi e del terziario, patrimoni turistici e culturali.

Rilevanza sovralocale. Il PTCP stabilisce che l'individuazione della "rete dei collegamenti (primaria)" nonché della "rete di interesse strettamente locale (secondaria)" sia di competenza comunale, attraverso i PGT (si veda in proposito l'Approfondimento tematico Mobilità leggera del PTCP). Al fine di garantire comunque un coordinamento e la coerenza a scala sovracomunale, il PSMC suggerisce una prima individuazione dei collegamenti, nell'elaborato D3.2 Piano delle Azioni — Approfondimento 2, attraverso i "corridoi primari". Questi sono macro-direttrici rilevanti per **connettere le dorsali ai principali poli attrattori del territorio o alle altre dorsali limitrofe**. Il termine "corridoio" è usato con accezione specifica ad indicare non la definizione di un percorso definito e calato sul territorio in maniera precisa ma di una fascia di territorio, di una direzionalità all'interno della quale si ritiene necessario che il comune o i comuni interessati sviluppino un collegamento primario. I corridoi primari individuati dal PSMC si intendono riferiti ai soli collegamenti di rilevanza sovralocale, e con il medesimo criterio sono valutate le richieste di nuovi corridoi.

Competenze. La successiva individuazione del tracciato suggerito dal corridoio primario e la definizione delle relative soluzioni progettuali rientrano nelle competenze comunali, anche attraverso gli strumenti di pianificazione urbanistica quali i Piani di Governo del Territorio. La Provincia mantiene in tale processo un ruolo di coordinamento e di indirizzo, finalizzato a garantire la continuità e la coerenza delle connessioni alla scala sovracomunale.

I PGT potranno, inoltre, individuare ulteriori collegamenti primari rispetto ai poli attrattori di rilevanza sul proprio territorio, nonché la rete di interesse locale "secondaria".

Effetti dell'individuazione. L'individuazione dei "collegamenti primari" da parte del PSMC ha una finalità meramente di coordinamento e d'indirizzo. Essa non determina l'obbligo di realizzazione da parte della Provincia, né implica alcuna forma di cofinanziamento provinciale nella progettazione e realizzazione dell'infrastruttura, che andrà eventualmente valutata in altra sede.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazioni e controdeduzioni

Osservazione n. 1 — Comune di Varese — Accolta

Osservazione prot. n. 28747 del 10 giugno 2026 Progressivo n. 1	**Accolta**
Osservante	Comune di Varese
Sintesi Osservazione	
Il Comune segnala che il tratto di pista ciclabile lungo viale Belforte, compreso fra l'intersezione con via Cogni Zugna e Largo IV Novembre, è in corso di realizzazione. Il tratto ricade lungo la Dorsale dei Laghi Varesini. Il Comune chiede inoltre di individuare quale corridoio primario urbano la connessione fra il polo universitario di Bizzozero e il polo delle stazioni. La richiesta è motivata dalla rilevanza sovracomunale del polo universitario e dall'interesse condiviso fra Comune e Provincia per tale collegamento.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione è accolta. In coerenza con quanto segnalato, viene modificata la classificazione dello stato di realizzazione da "pianificato" a "esistente" del tratto indicato dal Comune lungo la Dorsale dei Laghi Varesini all'interno dell'abitato cittadino, stante l'imminente completamento dell'intervento. Vengono conseguentemente aggiornate le sezioni dei documenti di Piano interessate dalla modifica, in particolare le percentuali di completamento della Dorsale e la relativa stima dei costi. La rete dei corridoi primari viene inoltre integrata con la connessione fra il polo universitario e la Dorsale dei Laghi Varesini, in corrispondenza della stazione ferroviaria cittadina. Entrambi i poli sono riconosciuti quali attrattori di rilevanza sovralocale, e il collegamento risulta pertanto coerente con la definizione di corridoio primario adottata dal Piano. Si richiama a tale proposito l'elaborato D3.2 Piano delle Azioni — Approfondimento 2: I corridoi primari. Il documento definisce la rete dei collegamenti ciclopedonali primari come complementare rispetto alla rete delle Dorsali, con funzione di connessione fra queste ultime e i punti attrattori e generatori di mobilità presenti sul territorio.	
Elaborati modificati	
Cartografie dello stato delle Dorsali; tabella dei tratti e relativa stima dei costi della Dorsale dei Laghi Varesini, con aggiornamento di tutti i documenti di Piano interessati; cartografia e tabella dei corridoi primari (D3.2).	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 2 — ATS Insubria — Presa d'atto

Osservazione prot. n. 28943 dell'11 giugno 2026 Progressivo n. 2	**Presa d'atto** ■
Osservante	ATS Insubria

Sintesi Osservazione

L'Azienda formula raccomandazioni su quattro ambiti:

- in materia di monitoraggio chiede di prevedere indicatori correlati ai determinanti di salute, ossia incremento degli spostamenti attivi, utilizzo della rete ciclopedonale, incidentalità degli utenti vulnerabili, accessibilità ai servizi e benefici ambientali connessi alla riduzione dell'uso del mezzo privato.
- In materia di sicurezza raccomanda particolare attenzione alle intersezioni, agli attraversamenti, all'illuminazione, alla manutenzione delle pavimentazioni e all'eliminazione delle barriere.
- In materia di accessibilità chiede di garantire la piena fruibilità dell'infrastruttura a tutte le categorie di utenti, con specifico riferimento a handbike e cargo bike.
- In materia ambientale raccomanda infine il contenimento del consumo di suolo, la gestione delle acque meteoriche, la tutela della natura e del paesaggio e la mitigazione degli impatti di cantiere.

Proposta di controdeduzione

Si prende atto dell'osservazione.

Come evidenziato nella stessa osservazione, le raccomandazioni relative alla promozione della mobilità attiva, alla sostenibilità ambientale e alla tutela della salute pubblica risultano coerenti con gli obiettivi del Piano. Le medesime trovano riscontro nei contenuti dei diversi documenti che compongono il PSMC.

Si precisa quanto segue per ciascuno degli ambiti richiamati.

Sistema di monitoraggio. Il Documento D4. Piano di Monitoraggio definisce il sistema di monitoraggio del Piano e i relativi criteri di selezione degli indicatori. Tali criteri sono la numerosità contenuta, l'aderenza alla struttura del Piano, la popolabilità mediante dati effettivamente disponibili e la confrontabilità nel tempo. Il sistema si compone complessivamente di venti indicatori, di cui quindici di attuazione e cinque di risultato.

Rispetto agli indicatori proposti dall'Azienda si osserva quanto segue. L'utilizzo della rete ciclopedonale è già presidiato dall'indicatore R.2, che rileva i passaggi ciclistici annui mediante la prevista rete provinciale di contabici lungo le Dorsali. L'incremento degli spostamenti attivi trova riscontro nell'indicatore R.1, riferito alla quota modale della bicicletta sugli spostamenti casa-lavoro e casa-scuola. L'accessibilità ai servizi è presidiata dall'indicatore A.6, relativo alle stazioni ferroviarie collegate a una Dorsale o a un collegamento primario.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

L'incidentalità che coinvolge i ciclisti è monitorata dall'indicatore R.3, alimentato dal Centro di Monitoraggio Regionale della Sicurezza Stradale e da ISTAT. La disaggregazione del dato per tipologia di utenza vulnerabile non risulta invece disponibile con continuità nelle fonti attualmente accessibili alla scala provinciale. I benefici ambientali non sono stati assunti quali indicatore autonomo, in quanto non correlabili all'attuazione del Piano con un nesso di causalità diretto e verificabile.

La Provincia si riserva di valutare, nel periodo di validità del Piano, l'introduzione di ulteriori indicatori. Tale valutazione potrà essere effettuata qualora emergano nuove esigenze conoscitive, oppure divengano disponibili dati coerenti con i criteri di selezione adottati e funzionali a una più efficace attività di monitoraggio.

Sicurezza e accessibilità. I due temi costituiscono altrettanti criteri di pianificazione del sistema ciclopedonale provinciale, già definiti dal PTCP e pertanto assunti e sviluppati dal PSMC. La loro articolazione operativa è contenuta nell'Allegato A2. Linee Guida Progettuali, nella sezione dedicata ai principi di progettazione delle infrastrutture ciclabili.

Le Linee Guida trattano in modo specifico gli aspetti richiamati dall'osservazione. Il capitolo dedicato alle intersezioni affronta la geometria dei nodi, la visibilità reciproca fra gli utenti e le soluzioni per gli attraversamenti protetti. Il capitolo relativo ai servizi al ciclista contiene le indicazioni sull'illuminazione dei percorsi e degli attraversamenti ciclopedonali. Il capitolo su materiali e manutenzione definisce l'approccio orientato alla manutenibilità dell'opera e i criteri di scelta delle pavimentazioni. L'accessibilità universale è infine assunta quale principio progettuale, con riferimento esplicito alle cargo bike e alle handbike fra le tipologie di mezzi da accogliere.

Integrazione fra mobilità attiva e servizi di interesse pubblico. Tale obiettivo è perseguito attraverso la rete dei corridoi primari, finalizzata a mettere in relazione il sistema delle Dorsali provinciali con i principali poli attrattori del territorio. La struttura della rete e le relative connessioni sono illustrate nel Documento D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari.

Il PTCP e il PSMC forniscono inoltre ai Comuni criteri e indirizzi per i collegamenti ai poli attrattori di livello locale. La loro individuazione resta di competenza comunale e si attua attraverso i Piani di Governo del Territorio e gli altri strumenti di pianificazione della mobilità.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene che le tematiche richiamate nell'osservazione siano già adeguatamente recepite e sviluppate negli elaborati del PSMC. Non si ritiene pertanto necessaria alcuna integrazione dei documenti di Piano.

Elaborati modificati

Nessuno.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 3 — Comune di Cuveglio — Accolta

Osservazione prot. n. 33049 del 14 giugno 2026 Progressivo n. 3	**Accolta** ■
Osservante	Comune di Cuveglio
Sintesi Osservazione	
Il Comune segnala la presenza di due fontanelle nel proprio territorio, documentandole con materiale fotografico. Segnala inoltre alcune correzioni da apportare agli elaborati testuali, prevalentemente di carattere geografico, con riferimento a pagina 39 dell'Allegato A1. Il Comune formula infine alcuni suggerimenti di carattere generale, fra i quali la tutela e l'incremento dei filari alberati lungo le infrastrutture ciclabili.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione è accolta. In coerenza con quanto segnalato, le due fontanelle presenti nel territorio comunale sono state integrate fra i servizi esistenti. È stata conseguentemente rimossa la previsione di una fontanella aggiuntiva fra le azioni di Piano, e sono state aggiornate le sezioni dei documenti interessati, compresa la tabella dei servizi della Dorsale e la relativa stima dei costi. È stato inoltre aggiornato il testo descrittivo relativo alla Dorsale nel documento A1. Il sistema delle Dorsali Ciclopedonali della Provincia di Varese, al fine di recepire le correzioni segnalate. Si condivide la considerazione relativa all'importanza delle alberature lungo le infrastrutture ciclabili, quale elemento che contribuisce alla qualità e alla fruibilità degli itinerari. A tale riguardo si evidenzia che indicazioni specifiche sull'inserimento e sulla valorizzazione del verde lungo i percorsi ciclabili sono già contenute nell'Allegato A2. Linee Guida Progettuali. Le Linee Guida raccomandano in particolare di accompagnare le barriere fisiche di protezione della pista con elementi naturalistici quali siepi, arbusti e alberi. La medesima impostazione è ripresa nel capitolo dedicato alla moderazione del traffico, dove l'inserimento di alberature e di aiuole verdi è indicato fra le soluzioni per la riqualificazione dello spazio stradale.	
Elaborati modificati	
Cartografia dei servizi e delle azioni di Piano; Allegato A1. Il sistema delle Dorsali Ciclopedonali della Provincia di Varese (testo descrittivo, pagina 39, e fontanelle entro 1 km dalla Dorsale, pagina 41); tabella dei servizi della Dorsale e relativa stima dei costi, con aggiornamento di tutti i documenti di Piano interessati.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 4 — AIPo — Agenzia Interregionale per il fiume Po — Presa d'atto

Osservazione prot. n. 37753 del 3 agosto 2026 Progressivo n. 4	**Presa d'atto** ■
Osservante	AIPo — Agenzia Interregionale per il fiume Po
Sintesi Osservazione	
L'Agenzia rileva che il PSMC interessa territori nei quali sono presenti corsi d'acqua di propria competenza, appartenenti al Reticolo Idrico Principale. Richiama pertanto all'attenzione della Provincia le disposizioni di legge che devono essere recepite all'interno degli strumenti di pianificazione.	
Proposta di controdeduzione	
Si prende atto dell'osservazione. Le disposizioni normative richiamate risultano pertinenti e di particolare utilità nelle fasi di progettazione e di realizzazione delle infrastrutture ciclabili prossime al Reticolo Idrico Principale. Il PSMC si configura tuttavia quale strumento di pianificazione territoriale e non di progettazione delle singole opere. Le precisazioni fornite, in quanto norme vigenti ed efficaci, saranno pertanto tenute in conto nelle successive fasi progettuali e autorizzative, a cura dei soggetti attuatori competenti. Si evidenzia inoltre che l'Allegato A2. Linee Guida Progettuali dedica uno specifico paragrafo agli impianti di drenaggio e di raccolta delle acque meteoriche. Il paragrafo richiama la necessità di dimensionare l'impianto in funzione della superficie della pista e della piovosità del luogo, e segnala che la piovosità media della provincia, superiore alla media nazionale, rende il tema meritevole di una progettazione dedicata. Non si ritiene pertanto di modificare i contenuti del PSMC sulla base dell'osservazione.	
Elaborati modificati	
Nessuno.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 5 — Comune di Cremenaga — Parzialmente accolta

Osservazione prot. n. 39217 del 12 agosto 2026 Progressivo n. 5	**Parzialmente accolta**
Osservante	Comune di Cremenaga

Sintesi Osservazione

Il Comune chiede di valutare l'inserimento nella pianificazione provinciale del proprio Piano di Sviluppo Strategico della Rete Ciclabile Urbana, al livello ritenuto più opportuno.

La richiesta è motivata dal ruolo del territorio comunale quale punto di congiunzione con la Confederazione Svizzera attraverso il Valico Internazionale di Cremenaga, lungo il percorso Interreg Luino — Ponte Tresa. Il Comune richiama inoltre la funzione di collegamento fra la Comunità Montana del Piambello e le Valli del Verbano, e la connessione con la Rete Escursionistica Lombarda e con il Sentiero Italia.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è parzialmente accolta.

Il valico internazionale di Cremenaga è riconosciuto quale polo attrattore di rilevanza territoriale sovralocale, e la rete dei corridoi primari è stata integrata al fine di connetterlo al sistema delle Dorsali provinciali. Il nuovo corridoio primario verde ha origine dal valico di Cremenaga e si sviluppa in direzione sud-ovest, fino a raggiungere la Dorsale delle Valli del Verbano nel territorio comunale di Luino. Il tracciato si integra con gli itinerari della rete escursionistica esistente, richiamati dal Comune. L'integrazione rafforza la continuità della rete delle Dorsali provinciali nell'area settentrionale della Provincia. La previsione favorisce inoltre la connessione con un polo di rilevanza sovraprovinciale e la messa a sistema della rete escursionistica, e risulta pertanto coerente con la definizione di corridoio primario adottata dal Piano. Si precisa che i corridoi primari verdi sono definiti dall'elaborato D3.2 come quei collegamenti primari che mettono in relazione il sistema delle Dorsali ciclopedonali provinciali con la rete escursionistica e verde. La fattispecie segnalata dal Comune rientra pienamente in tale definizione.

Non si ritiene invece di inserire un ulteriore corridoio primario fra il valico e il territorio di Lavena Ponte Tresa. Sulla sponda elvetica sono infatti già previsti negli strumenti di pianificazione collegamenti con la medesima funzione, che un ulteriore corridoio sul lato italiano duplicherebbe. Le previsioni del Piano di Sviluppo Strategico della Rete Ciclabile Urbana comunale non riconducibili al corridoio primario mantengono rilevanza locale. Le medesime restano di competenza comunale e trovano attuazione negli strumenti urbanistici e di pianificazione della mobilità del Comune.

Elaborati modificati

Cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 6 — Comune di Besnate — Non accolta

Osservazione prot. n. 40042 del 20 agosto 2026 Progressivo n. 6	**Non accolta**
Osservante	Comune di Besnate
Sintesi Osservazione	
Il Comune chiede l'inserimento, all'interno della pianificazione provinciale, del collegamento ciclopedonale lungo la SP 34 verso la località Centenate. La richiesta riguarda in particolare la realizzazione di un primo tratto di percorso ciclopedonale di circa 560 metri, dalla rotatoria di via A. di Dio, in corrispondenza del parcheggio del cimitero, fino allo svincolo per la località Centenate. Questo tratto sarebbe un primo tassello di un più ampio collegamento lungo la SP34 verso nord, in direzione di Mornago e della Dorsale dei Laghi Varesini, e verso sud in direzione di Gallarate.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione non è accolta. Il collegamento proposto, di estensione pari a circa 560 metri, interessa esclusivamente il territorio comunale di Besnate. Esso presenta pertanto una funzione prevalentemente locale, finalizzata al raggiungimento della località Centenate. In relazione alla definizione dei corridoi primari adottata dal PSMC, il collegamento non risulta riconducibile a un'esigenza di connessione territoriale di scala sovracomunale. Il medesimo non mette inoltre a sistema diverse Dorsali, né poli attrattori di rilevanza sovracomunale. Pertanto, non si ritiene di ricomprendere il collegamento proposto nella rete del Piano. Il collegamento proposto potrà invece essere inserito negli strumenti urbanistici comunali. Quanto alla prospettiva di un prolungamento verso Mornago, la relazione nord-sud richiamata dal Comune è già assicurata dalla rete delle Dorsali provinciali. La diramazione Azzate—Vergiate della Dorsale dei Laghi Varesini, allo stato pianificata, attraversa infatti il territorio di Mornago. A Vergiate la diramazione si connette con la Dorsale del Sempione, che serve Arsago Seprio, Somma Lombardo e Gallarate. La stazione di Besnate è inoltre collegata da corridoi primari alla Dorsale del Sempione a Somma Lombardo e alle stazioni di Cavaria con Premezzo e di Albizzate.	
Elaborati modificati	
Nessuno.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 7 — Comunità Montana del Piambello — Accolta

Osservazione prot. n. 40068 del 20 agosto 2026 Progressivo n. 7	**Accolta**
Osservante	Comunità Montana del Piambello

Sintesi Osservazione

La Comunità Montana chiede di valutare l'adozione di una segnaletica che consenta l'individuazione dei varchi di accesso per i mezzi di soccorso alla rete cicloturistica. Chiede inoltre che tale segnaletica sia condivisa con le diverse strutture operative che fanno capo al numero di emergenza 112.

A corredo dell'osservazione è trasmessa la documentazione elaborata per tratti della Dorsale del Piambello, costituita dalla planimetria di inquadramento, dalla relazione generale e tecnica e dalle schede tecniche.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è accolta. Il tema segnalato è stato recepito mediante una modifica dell'Allegato A3. Azioni non infrastrutturali e buone pratiche, che è stato integrato con una nuova scheda dedicata alla segnalazione dei varchi di accesso per i mezzi di soccorso. La buona pratica è inoltre richiamata nel Documento D3. Piano delle Azioni.

La nuova scheda assume quale caso di riferimento il Piano di Segnalamento della Rete Cicloturistica della Comunità Montana del Piambello, trasmesso a corredo dell'osservazione. La scheda descrive la codifica e la segnaletica dei varchi e la loro comunicazione alle strutture operative del numero unico di emergenza 112.

Si precisa che il PSMC non prevede un piano specifico di segnaletica lungo la rete ciclopedonale provinciale. Non risultano inoltre attualmente definite da parte di Regione Lombardia indicazioni uniformi in materia, anche considerando il recente aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con DGR XII/6069 del 27/04/2026.

L'Allegato A2. Linee Guida Progettuali contiene in ogni caso le indicazioni relative alla corretta applicazione della segnaletica verticale e orizzontale prevista dal Codice della Strada nell'ambito delle infrastrutture ciclabili.

L'individuazione dei varchi di accesso per i mezzi di soccorso e la definizione della relativa segnaletica costituiscono elementi di dettaglio progettuale, propri della fase di progettazione e non del livello di pianificazione territoriale del PSMC. L'indicazione è pertanto recepita quale buona pratica, la cui applicazione dovrà essere valutata dai soggetti attuatori in sede di progettazione degli interventi.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

In questo modo il Piano riconosce la rilevanza della relazione fra segnaletica, accessibilità dei mezzi di soccorso e gestione delle emergenze lungo le infrastrutture ciclabili di interesse provinciale. Il Piano ne promuove inoltre l'applicazione nelle successive fasi di progettazione e attuazione.
Elaborati modificati
Allegato A3. Azioni non infrastrutturali e buone pratiche (nuova scheda a pagina 49 e richiamo alla segnaletica a pagina 41); Documento D3. Piano delle Azioni (richiamo alla buona pratica, pagine 13 e 21).

Osservazione n. 8 — Comune di Leggiuno — Accolta

Osservazione prot. n. 40932 del 28 agosto 2026 Progressivo n. 8	**Accolta**
Osservante	Comune di Leggiuno
Sintesi Osservazione	
Il Comune segnala che, nelle tavole relative al proprio territorio, l'attracco del battello di Santa Caterina del Sasso risulta erroneamente posizionato in corrispondenza della spiaggia di Reno anziché in corrispondenza dell'Eremo.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione è accolta. Si precisa che, nella rappresentazione cartografica del Piano, era stato individuato il porto turistico di Reno anziché lo scalo portuale di Santa Caterina del Sasso. Tale rappresentazione discende dai criteri di categorizzazione adottati per l'informazione relativa ai porti e agli approdi. In coerenza con quanto segnalato si è provveduto a correggere la rappresentazione cartografica, inserendo lo scalo portuale di Santa Caterina del Sasso. Sono state conseguentemente aggiornate le rappresentazioni cartografiche degli elaborati di Piano interessati dalla modifica.	
Elaborati modificati	
Cartografie di Piano.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 9 — Comune di Gorla Minore — Parzialmente accolta

Osservazione prot. n. 41120 del 31 agosto 2026 Progressivo n. 9	**Parzialmente accolta**
Osservante	Comune di Gorla Minore

Sintesi Osservazione

Il Comune chiede l'inserimento nel Piano strategico dei percorsi ciclopedonali già segnalati in precedenti comunicazioni. In quelle sedi era stato richiesto l'inserimento, nella ricognizione delle opere prioritarie, della progettazione di fattibilità tecnica ed economica, della progettazione esecutiva e della realizzazione dei lavori per tali percorsi.

Primo intervento. Pista ciclopedonale lungo la SP 21, dalla rotatoria di via Cavour e via Papa Giovanni XXIII nel Comune di Cislago fino alla rotatoria posta sulla SP 19 nel Comune di Gorla Minore. Il percorso interessa i Comuni di Cislago e Gorla Minore, in direzione est-ovest.

Secondo intervento. Pista ciclabile lungo la SP 19, dalla rotatoria di via Spotti nel Comune di Marnate fino al confine comunale di Gorla Minore, con proseguimento sul territorio di Gorla Minore fino al confine con Gorla Maggiore e ulteriore continuazione fino alla rotatoria con la SP 37. Il percorso interessa i Comuni di Marnate, Gorla Minore e Gorla Maggiore, in direzione nord-sud.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è parzialmente accolta, nei termini di seguito precisati per ciascuno dei due interventi segnalati.

Primo intervento — SP 21, Cislago — Gorla Minore. Accolto. Il collegamento richiamato risulta parallelo a un ramo della Dorsale del Fiume Olona, nel tratto ricadente nel territorio di Cislago. Il tratto interessato è classificato nello stato di pianificato. Per i tratti pianificati la tavola P4-MOB4 del PTCP rappresenta, indicativamente, una fascia di possibile variazione del tracciato, entro cui dovrebbe comunque collocarsi il tracciato definitivo della Dorsale. Il riferimento è l'articolo 21, comma 5, lettera c) delle Norme di attuazione. Anche l'Approfondimento tematico Mobilità leggera del PTCP precisa che i percorsi individuati come pianificati sono caratterizzati da una fascia di ampiezza pari a circa 1 chilometro, nella quale ricade un tracciato di prima individuazione. Tale fascia delimita l'area effettiva entro la quale il percorso può essere posizionato in fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica da parte dei soggetti competenti. L'articolo 21, comma 8, delle medesime Norme consente inoltre ai Comuni di proporre in sede di PGT, per i tratti pianificati, ipotesi differenti entro la fascia di possibile variazione.

Per questa porzione, dunque, l'attuale formulazione del PSMC consente già la valutazione di un diverso tracciato entro la suddetta fascia, che potrà essere meglio definito in sede di Piano di Governo del Territorio o di progettazione dell'opera.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Si rileva, inoltre, che il tratto della dorsale in argomento coincide con un percorso ciclabile di interesse regionale (PCIR), la Greenway Pedemontana, definita dal Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) approvato con DGR XII/6069 del 27/04/2026. Il Rapporto ambientale (allegato B, a pagina 11) e la Sintesi non tecnica (allegato D, a pagina 10) del PRMC qualificano la rete regionale come individuazione di massima dei percorsi ciclabili. I medesimi documenti precisano che saranno recepite nella rete anche le infrastrutture realizzate su tracciati diversi da quelli proposti, purché assicurino la continuità dei percorsi.

La restante parte del collegamento proposto lungo la SP 21, in territorio di Gorla Minore, non ricade invece nella fascia di variazione della dorsale, e pertanto viene recepita nel PSMC mediante l'indicazione di un corridoio primario urbano, in quanto mette in connessione la Dorsale Varesina e la Dorsale del Fiume Olona secondo la definizione di collegamento primario adottata dal PSMC.

È fondamentale che la proposta di definizione dei corridoi primari, data la loro rilevanza sovralocale come richiamato in premessa e per garantire la continuità del percorso, avvenga garantendo il coordinamento con i comuni limitrofi e con gli enti territoriali coinvolti da ciascun percorso.

Secondo intervento — SP 19, Marnate — Gorla Minore — Gorla Maggiore. Non accolto. Il percorso suggerito non rispetta la definizione di corridoio primario del PSMC, poiché non è funzionale alla messa in rete delle dorsali con i principali poli attrattori del territorio oppure tra di loro, ma semplicemente collega centri abitati di medie dimensioni. Esso si sviluppa, inoltre, in direzione nord-sud, risulta parallelo e interposto all'asse principale della Dorsale del Fiume Olona (che corre in fondovalle) e al ramo della stessa coincidente con la Greenway Pedemontana richiamato in precedenza. La funzione di collegamento nord-sud del territorio risulta pertanto già assolta dalla rete delle Dorsali provinciali.

Il percorso appare comunque di valore per gli spostamenti sistematici tra i centri abitati dei Comuni interessati, e pertanto se ne suggerisce la previsione nei rispettivi strumenti urbanistici comunali.

Progettazione e realizzazione degli interventi. La richiesta di procedere alla progettazione degli interventi e alla realizzazione dei lavori non è pertinente, in quanto il PSMC è uno strumento di pianificazione e come tale non sviluppa alcun livello progettuale.

Elaborati modificati

Cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 10 — Comune di Tradate — Accolta

Osservazione prot. n. 41246 del 1° settembre 2026 Progressivo n. 10	**Accolta**
Osservante	Comune di Tradate
Sintesi Osservazione	
Il Comune chiede la previsione di un percorso ciclopedonale di collegamento est-ovest fra le aree protette del Parco del Ticino e del Parco Pineta. Il tracciato attraversa i territori di Gallarate, Cassano Magnago, Cairate, Castelseprio, Lonate Ceppino e Tradate, lambendo quelli di Cavaria con Premezzo e Carnago. A ovest termina al confine fra Gallarate e Besnate, in prossimità del raccordo autostradale A8—A26. A est attraversa l'area protetta del Parco Pineta e raggiunge il Comune di Appiano Gentile, in Provincia di Como. La finalità dichiarata è la creazione di una rete di mobilità lenta interconnessa fra le principali aree protette del territorio.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione è accolta. In coerenza con quanto richiesto, e al fine di rafforzare la connessione fra il Parco Regionale del Ticino, il Parco Regionale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate e la Provincia di Como, viene aggiornata la rete dei corridoi primari mediante l'inserimento di tre ulteriori connessioni che, insieme a quelle già presenti nel piano, restituiscono l'indicazione del collegamento est-ovest proposto dal Comune. Nello specifico, sono state introdotte le seguenti connessioni: • prosecuzione del corridoio primario verde dal Parco Regionale della Pineta di Appiano Gentile fino al confine provinciale, che rafforza la continuità dell'itinerario in direzione del territorio provinciale di Como; • corridoio primario verde fra la Dorsale Varesina e la Dorsale del Fiume Olona, quale prosecuzione e integrazione dei corridoi urbani già previsti, con connessione a est alla stazione ferroviaria di Tradate e a ovest nel territorio di Cairate; • corridoio primario verde fra la Dorsale del Fiume Olona e il Comune di Besnate, attraverso il territorio di Cavaria con Premezzo. Altri due corridoi primari, già presenti nel PSMC adottato, conducono da Besnate ad Arsago Seprio e Somma Lombardo, fino al Ticino. In conclusione, il percorso proposto viene recepito dal PSMC quale corridoio primario di rilevanza sovralocale. Si ricorda, per completezza, che il medesimo tracciato è stato proposto dal Comune come dorsale provinciale in seno al procedimento di PTCP; la richiesta non è stata accolta in	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

quanto il collegamento non presenta le caratteristiche proprie di una Dorsale provinciale (in conformità ai criteri di pianificazione stabiliti dal medesimo PTCP).
Elaborati modificati
Cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 11 — ARPA Lombardia — Accolta

Osservazione prot. n. 41341 del 1° settembre 2026 Progressivo n. 11	**Accolta**
Osservante	ARPA Lombardia

Sintesi Osservazione

L'Agenzia formula alcune raccomandazioni. Suggerisce l'utilizzo di colorazioni e materiali alternativi in base al contesto, urbano o extraurbano, e alle esigenze di drenaggio o di sostenibilità, come precisato al punto B3 del Decreto Interministeriale 29 novembre 2018.

Propone di mettere a disposizione sui siti istituzionali di ATS Insubria, di ARPA e di UTR Insubria l'Allegato "A3. Azioni non infrastrutturali e buone pratiche".

Segnala che la realizzazione progettuale dovrà garantire una corretta ed efficiente illuminazione, con adozione delle disposizioni previste dalla L.r. 5 ottobre 2015, n. 31, a tutela delle aree di rilevanza naturalistica e della fascia di rispetto degli osservatori astronomici. Raccomanda inoltre interventi di mitigazione paesistico-ambientale ed ecologica, con impiego di specie erbacee, arbustive e arboree autoctone e idonee al contesto. Richiama infine il rispetto del principio dell'invarianza idraulica e idrologica.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è accolta. I documenti di PSMC, in particolare le Linee Guida progettuali, forniscono già indicazioni in merito agli aspetti segnalati, da attuare in fase di progettazione.

Colorazioni e materiali. L'Allegato A2. Linee Guida Progettuali dedica uno specifico capitolo ai materiali e alla manutenzione. Il capitolo stabilisce che la selezione della pavimentazione deve avvenire valutando congiuntamente le prestazioni tecniche del materiale, la gerarchia dell'infrastruttura, il contesto ambientale e paesaggistico e i costi complessivi nel ciclo di vita dell'opera.

La valutazione comparata dei materiali è restituita in forma di scheda, con indicazione del comfort per l'utenza, della permeabilità, della durabilità, del costo e dell'indice di riflettanza solare.

In considerazione dell'osservazione presentata, si è ridotta la valutazione di adeguatezza del conglomerato bituminoso a 3 punti su cinque (Allegato A2. Linee Guida Progettuali, pag. 79).

Illuminazione. L'Allegato A2 contiene un paragrafo dedicato all'illuminazione delle infrastrutture ciclabili. Il paragrafo distingue l'ambito urbano, nel quale l'illuminazione è considerata elemento fondamentale per la continuità d'uso, dall'ambito extraurbano e dalle aree di significativa sensibilità ambientale, nelle quali la previsione va attentamente valutata. Per le aree protette le Linee Guida richiamano espressamente che ogni valutazione in merito all'illuminazione rimane in capo agli enti competenti in materia ambientale.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Mitigazione ambientale e specie vegetali. L'Allegato A2 consiglia di accompagnare le barriere di protezione dei percorsi con elementi naturalistici quali siepi, arbusti e alberi. Le Linee Guida sono integrate, a pagina 9, con un nuovo capitolo sui benefici e sui criteri di impiego del verde. Il capitolo indica di impiegare nelle opere a verde solo specie autoctone e idonee al contesto. Come riferimento il testo richiama l'Allegato C delle Norme forestali regionali (r.r. 5/2007), che elenca le specie autoctone utilizzabili negli interventi forestali. Restano escluse le specie della lista nera regionale, aggiornata con DGR XI/2658 del 16/12/2019, e quelle invasive di rilevanza unionale (Reg. UE 1143/2014). La scelta puntuale delle specie sarà verificata in fase di progettazione e nei procedimenti autorizzativi.

Invarianza idraulica e idrologica. Il principio richiamato, in quanto previsto da norme vigenti ed efficaci, sarà tenuto in conto nelle successive fasi progettuali e autorizzative, a cura dei soggetti attuatori competenti.

L'Allegato A2 dedica inoltre un paragrafo agli impianti di drenaggio e di raccolta delle acque meteoriche, richiamando la necessità di un dimensionamento coerente con la superficie della pista e con la piovosità del luogo.

Diffusione dell'Allegato A3. Si accoglie con favore la proposta di diffusione dell'Allegato A3 attraverso i siti istituzionali degli enti richiamati. Tutti gli elaborati del PSMC sono pubblicati e liberamente consultabili sul sito della Provincia di Varese, e la loro diffusione da parte di altri enti risulta coerente con le finalità divulgative del documento.

Elaborati modificati

Allegato A2. Linee Guida Progettuali (nuovo capitolo sull'utilizzo degli elementi di verde e sulle specie vegetali, pagina 9; valutazione di adeguatezza del conglomerato bituminoso ridotta a 3 punti su 5, pagina 79).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 12 — Comune di Jerago con Orago — Parzialmente accolta

Osservazione prot. n. 41525 del 2 settembre 2026 Progressivo n. 12	**Parzialmente accolta**
Osservante	Comune di Jerago con Orago

Sintesi Osservazione

Il Comune chiede che la previsione di un percorso ciclopedonale protetto lungo la SP 26, nel tratto compreso fra il confine con Besnate e l'intersezione con via Castello, per circa 850 metri complessivi, sia esplicitamente ricompresa fra gli interventi del Piano. La richiesta è formulata quale punto critico per continuità interrotta ai sensi dell'Azione 1.1.2 del PSMC, oppure quale intervento di completamento della Dorsale di riferimento ai sensi dell'Azione 1.1.1.

Il Comune chiede inoltre di valutare, ove tecnicamente fattibile, il collegamento ciclopedonale fra l'intersezione con via Castello e via G. Bianchi e il confine con il Comune di Albizzate, per una lunghezza indicativa di 1.700 metri, quale circonvallazione del centro abitato, lungo la SP 26. Chiede che l'inserimento sia valutato in modo coordinato con l'analoga osservazione presentata dal Comune di Besnate per la SP 34, e che nel documento di controdeduzione sia dato atto del collegamento con l'osservazione già presentata al PTCP.

Chiede inoltre l'istituzione di un tavolo interistituzionale, ribadendo le precedenti richieste.

Si riportano di seguito per completezza i contenuti dell'osservazione presentata a suo tempo sul PTCP. Richiesta congiunta dei Comuni di Jerago con Orago, Besnate e Sumirago, nonché delle società Varesina Stampi S.p.A. e Viar Valvole. I proponenti chiedono la realizzazione di infrastrutture di mobilità dolce e pedonale lungo la SP 26 nel tratto Besnate — Albizzate, compreso il tratto ciclopedonale lungo via Jerago in territorio di Besnate. Chiedono inoltre di procedere, sulla base dello studio di fattibilità, alla progettazione definitiva degli interventi ritenuti prioritari, con individuazione delle risorse finanziarie attivabili, e di aprire un tavolo di confronto interistituzionale con i Comuni interessati.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è parzialmente accolta attraverso l'inserimento di un corridoio primario di connessione fra la stazione ferroviaria di Besnate e il Comune di Albizzate, attraversando il territorio di Jerago con Orago. In questo modo si rafforza la rete delle connessioni primarie, mettendo in rete i principali poli attrattori dell'ambito, quali le stazioni ed i centri abitati, di media dimensione, con le dorsali. In sede di PGT il tracciato del collegamento indicato dal corridoio primario potrà essere meglio studiato, anche rispetto a quello della SP 26. È fondamentale che la proposta di definizione dei corridoi primari, data la loro rilevanza sovralocale come richiamato in premessa e per garantire la continuità del percorso, avvenga garantendo il coordinamento con i comuni limitrofi e con gli enti territoriali coinvolti da ciascun percorso.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Non è invece accolta la richiesta di riconoscere il percorso ai sensi delle Azioni 1.1.1 e 1.1.2 del PSMC. Queste azioni si riferiscono infatti alle dorsali ciclopedonali provinciali, e non agli altri tracciati di rango inferiore, quali quelli indicati dal Comune.

In merito alla richiesta di un tavolo interistituzionale, si segnala che il PSMC contempla tale possibilità, prevedendo l'istituzione di una cabina di regia provinciale per la ciclabilità, alla quale partecipano i Comuni e che può articolarsi in gruppi di lavoro per zona (si veda l'Azione 3.1.1 del Documento D3. Piano delle Azioni). Si rimane dunque a disposizione per successivi confronti.

Si dà infine atto che l'osservazione presentata dal Comune di Besnate per la SP 34, richiamata dal Comune di Jerago con Orago nella propria, è stata esaminata in modo coordinato con la presente. Le due osservazioni sono state valutate alla luce dei medesimi criteri di individuazione dei corridoi primari adottati dal Piano.

Non è accolta la richiesta di procedere alla progettazione e realizzazione dei lavori relativi, contenuta nell'osservazione espressa sul PTCP. Il PTCP ed il PSMC, in quanto strumenti di pianificazione, non si occupano di tale attività, che deve essere sviluppata in altre sedi e con altri strumenti.

Elaborati modificati

Cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 13 — Confcommercio Uniascom della Provincia di Varese — Parzialmente accolta

Osservazione prot. n. 41647 del 3 settembre 2026 Progressivo n. 13	**Parzialmente accolta**
Osservante	Confcommercio Uniascom della Provincia di Varese

Sintesi Osservazione

L'Associazione chiede di esplicitare nel PSMC precisi criteri di localizzazione delle infrastrutture ciclabili in ambito commerciale urbano. I criteri richiesti riguardano cinque ambiti: distanza di rispetto dai fronti commerciali e dagli accessi, analisi preventiva di sicurezza e di impatto sulle attività economiche, coinvolgimento delle primarie associazioni di categoria e la partecipazione degli utenti, criteri di compatibilità con gli strumenti urbanistici e con i piani di mobilità, tutela della visibilità e dell'accessibilità degli esercizi commerciali.

Viene inoltre richiesto all'Amministrazione Provinciale di tradurre i contenuti sopra indicati in norme e criteri generali del PSMC, affinché siano obbligatoriamente osservati dai Comuni, e di procedere alla valutazione dei progetti ciclabili comunali, eventualmente chiedendone la revisione in caso di mancato rispetto di detti criteri.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è parzialmente accolta. Si condividono l'obiettivo di ridurre i conflitti fra ciclisti, pedoni e veicoli lungo gli assi commerciali e l'attenzione per le attività economiche presenti. Di seguito si riscontrano puntualmente le singole richieste formulate.

Premessa. L'osservazione propone in via collaborativa una disciplina generale per la localizzazione delle infrastrutture ciclabili negli ambiti commerciali urbani. Alcuni dei criteri proposti trovano già riscontro nei documenti di Piano, e due di essi sono recepiti con modifiche agli elaborati. Altri richiederebbero invece al PSMC un ruolo regolativo e di controllo sui procedimenti comunali, che il PTCP non gli attribuisce. Infatti, il PSMC recepisce e attua, per quanto di competenza, i principi e i criteri di pianificazione già definiti dal PTCP.

L'impianto normativo del PTCP in tema di mobilità ciclistica, rappresentato principalmente dall'art. 21 delle Norme, risulta prescrittivo per i Comuni ai commi 10, 13 e 14, per quanto riguarda la necessità di recepire la rete ciclabile delle dorsali provinciali e dei tracciati sovraordinati, nonché di delineare una rete ciclabile a scala comunale integrata con quella di rango superiore e considerando i criteri di pianificazione dei tracciati indicati nel Documento di Piano.

A tal proposito, nel documento *Approfondimento tematico sulla Mobilità leggera*, il PTCP chiarisce che i criteri di pianificazione forniti sono finalizzati a garantire l'integrazione della mobilità leggera con gli altri sistemi territoriali, in applicazione del principio di sviluppo sostenibile del territorio. In particolare, le infrastrutture ciclabili dovranno essere pianificate trovando il giusto equilibrio tra i

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

principi di sostenibilità ambientale, sostenibilità economica e sostenibilità sociale, espressi dai singoli criteri di pianificazione.

1.1 Distanza di rispetto dai fronti commerciali e dagli accessi.

Parzialmente accolta. Si condivide l'esigenza di ridurre i conflitti fra flussi ciclabili, pedonali e veicolari, che è anche un principio del D.M. 30 novembre 1999, n. 557. Il decreto chiede che i progetti prevedano soluzioni per la sicurezza dei ciclisti nei punti di maggior conflitto con pedoni e veicoli (art. 3, comma 1). Fra questi punti cita le intersezioni e gli accessi ai nodi attrattivi.

Per i percorsi promiscui ciclopedonali, il decreto ritiene inoltre opportuno che vi sia un traffico pedonale ridotto (art. 4, comma 5). Ritiene opportuna anche l'assenza di attività che attraggono pedoni, come gli itinerari commerciali e gli insediamenti ad alta densità abitativa. Lungo i fronti commerciali, dove i flussi pedonali sono più intensi, la separazione fisica fra pista e percorso pedonale è quindi la soluzione di riferimento raccomandata. Per rendere più evidente questo criterio, la scheda del percorso ciclopedonale dell'Allegato A2 è integrata con il richiamo esplicito al decreto e agli itinerari commerciali (pagina 33).

Non è invece possibile fissare nel PSMC distanze minime di rispetto da ingressi, passi carrai, varchi di carico e scarico e fermate del trasporto pubblico. Lo stesso vale per fasce di separazione standardizzate: queste sono infatti scelte progettuali specifiche e legate al contesto, che non rientrano nei contenuti del PTCP e del PSMC. Le Linee Guida suggeriscono comunque percorsi monodirezionali nei contesti con attività e accessi su entrambi i lati della strada (Allegato A2, pagina 14).

Resta ferma l'impostazione per cui il PTCP individua i luoghi del commercio fra i poli attrattori che le infrastrutture ciclabili devono collegare primariamente. Il fronte commerciale costituisce quindi una destinazione da servire, e non un elemento dal quale mantenere una distanza. Allo stesso modo, le fermate del trasporto pubblico vanno collegate ai percorsi ciclabili, e non tenute a distanza da essi. La Macro-Azione 1.3 del Documento D3 punta infatti a migliorare l'accessibilità e l'interscambio fra bicicletta e trasporto pubblico (pagina 25).

La richiesta di mantenere i posteggi esistenti è riscontrata al punto 1.5, insieme alle altre richieste sulla sosta.

1.2 Analisi preventiva di sicurezza e di impatto sulle attività economiche.

Non accolta. L'introduzione di un obbligo procedimentale a carico dei Comuni per ogni intervento non rientra nel contenuto dispositivo del PSMC, che è strumento di indirizzo attuativo del PTCP. La sicurezza è in ogni caso uno dei criteri di pianificazione del PTCP e trova articolazione operativa nell'Allegato A2. Linee Guida Progettuali. La progettazione di ogni pista ciclabile deve comunque rispettare il D.M. 30 novembre 1999, n. 557. La valutazione della sicurezza costituisce quindi una parte integrante di ciascun progetto, a prescindere da obblighi aggiuntivi.

1.3 Coinvolgimento delle associazioni di categoria e partecipazione degli utenti.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Parzialmente accolta. Si condivide l'importanza di coinvolgere le associazioni di categoria e gli altri portatori di interesse nelle scelte che riguardano la mobilità ciclistica. L'Azione 3.1.1 del Documento D3, che prevede l'istituzione di una Cabina di Regia della ciclabilità per coordinare sforzi e azioni sul tema a livello provinciale, è quindi integrata con una raccomandazione ai Comuni, a pagina 38. I Comuni sono invitati a coinvolgere nei percorsi partecipativi le associazioni di categoria delle diverse attività, le associazioni degli utenti e gli altri portatori di interesse. Il coinvolgimento riguarda le fasi di progettazione e di realizzazione degli interventi sulla mobilità ciclistica.

La cabina di regia provinciale per la ciclabilità, istituita dall'Azione 3.1.1, comprende fra i suoi componenti la Camera di Commercio e le associazioni del territorio. Può articolarsi in gruppi di lavoro tematici, e il suo ruolo è promuovere il coordinamento e il confronto, non esaminare singoli progetti.

Resta fermo che il PSMC non può introdurre nuovi obblighi procedimentali a carico dei Comuni, come il parere obbligatorio delle associazioni di categoria. La partecipazione dei soggetti del territorio in sede di pianificazione a qualsiasi livello è garantita dalle norme di VAS e comunque dai principi generali di buona pianificazione. Anche il d.lgs. 36/2023 s.m.i. prevede specifiche norme che regolano la partecipazione dei soggetti interessati nel caso di progetti di opere pubbliche; valgono inoltre, più in generale, i principi sanciti dalla legge 241/90 s.m.i. L'applicazione delle stesse rimane di competenza dell'Ente promotore del piano/progetto.

La richiesta di criteri di salvaguardia dei parcheggi esistenti è riscontrata al punto 1.5.

1.4 Criteri di compatibilità con gli strumenti urbanistici e con i piani di mobilità.

Presa d'atto. L'esigenza segnalata è condivisibile e risulta già garantita dal quadro vigente, senza bisogno di introdurre nuovi obblighi specifici. La coerenza fra le previsioni di rete ciclabile negli strumenti di pianificazione urbanistica e della mobilità a tutti i livelli è chiaramente indicata come priorità nelle Norme di PTCP all'art. 21 comma 14 (comma prescrittivo).

Ulteriore garanzia è la procedura di valutazione di compatibilità dei PGT prevista dall'articolo 56 delle Norme del PTCP.

La coerenza è inoltre perseguita dall'Azione 1.2.1 del Documento D3, che prevede il coordinamento provinciale dei Comuni nella definizione dei collegamenti primari nei PGT (pagina 23). L'azione prevede anche il raccordo con i PUMS e i Biciplan comunali, quali strumenti di pianificazione integrata della mobilità a scala locale.

1.5 Tutela della visibilità e dell'accessibilità degli esercizi commerciali.

Presa d'atto per gli accessi pedonali sicuri e le caratteristiche progettuali. L'Allegato A2. Linee Guida Progettuali, infatti, fornisce indicazioni per gli attraversamenti rialzati, le isole salvagente, la segnaletica e la moderazione strutturale delle velocità. Quanto alla tutela dei pedoni nei confronti dei ciclisti, le Linee Guida richiamano i limiti posti dal D.M. 557/1999 ai percorsi ciclopedonali

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

promiscui. Negli ambiti urbanizzati raccomandano inoltre soluzioni con separazione fisica fra pedoni e ciclisti (Allegato A2, pagina 33).

Non è invece accolta la richiesta di valutare l'effetto delle nuove piste sui parcheggi esistenti da mantenere. Il PTCP chiede di accogliere la mobilità attiva e di incentivarla soprattutto in sostituzione dell'automobile privata e, all'articolo 9 delle Norme, persegue il riequilibrio modale ferro-gomma e pubblico-privato. Una norma di piano che salvaguardi in modo generalizzato la sosta esistente non sarebbe quindi coerente con questo obiettivo.

La disciplina della sosta breve e delle aree di carico e scarico rientra nella competenza comunale, attraverso i piani della mobilità e i regolamenti di settore. In aggiunta, considerazioni specifiche sulla destinazione delle aree di sosta veicolare appartengono alla fase di progettazione specifica di ciascun intervento.

2. Traduzione dei criteri in norme di piano vincolanti per i Comuni.

Non accolta. Come già richiamato ai punti precedenti, il PSMC è strumento di attuazione dei criteri ed indirizzi fissati dal PTCP in tema di mobilità leggera. Il Piano non è dotato di un impianto normativo specifico, ma si rifà a quello del PTCP, mentre definisce strategie operative ed azioni per la concretizzazione degli obiettivi fissati dal PTCP.

3. Valutazione dei progetti ciclabili comunali da parte della Provincia.

Non accolta. La Provincia può intervenire solo nei procedimenti connessi alle proprie competenze stabilite per legge. La cabina di regia, come già richiamato, sarà comunque la sede in cui condividere con i Comuni e con le associazioni le esperienze maturate nella realizzazione degli interventi.

Infine, si ritiene utile ricordare che **sia il PTCP che il PSMC hanno garantito la partecipazione del territorio** attraverso specifici momenti di confronto, anche ulteriori rispetto a quelli previsti dalla norma. La proposta di PSMC, in particolare, è stata presentata al territorio in una seduta plenaria tenutasi il 28 maggio 2026, alla quale sono stati invitati tutti i portatori di interesse. Sono stati inoltre svolti incontri specifici di presentazione con gli Enti locali coinvolti, suddivisi per ambito territoriale omogeneo. I documenti di Piano sono stati pubblicati sul sito istituzionale della Provincia il 29 maggio 2026, un mese prima dell'adozione. A seguito dell'adozione, il deposito degli atti e la pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia hanno consentito a chiunque vi avesse interesse di presentare osservazioni nei sessanta giorni successivi.

Conclusione. Gli interessi rappresentati dall'Associazione sono riconosciuti dal PTCP, che include i luoghi del commercio fra i poli attrattori da servire. Il PSMC condivide l'obiettivo di una convivenza equilibrata fra mobilità ciclistica, sicurezza dei pedoni e attività economiche. Lo persegue con i criteri progettuali delle Linee Guida e con il confronto fra i soggetti del territorio nella cabina di regia. Il Piano vede inoltre nella ciclabilità un'opportunità per il commercio di prossimità, come mostra la buona pratica *Bike to shop* dell'Allegato A3 (pagina 15). Il PTCP recepisce, infatti, la

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

strategia Bike&Walk con l'ambizione di non limitarsi alla realizzazione di infrastrutture ciclabili, ma di promuovere un cambiamento culturale e comportamentale.
Elaborati modificati
Allegato A2. Linee Guida Progettuali (scheda del percorso ciclopedonale, pagina 33); Documento D3. Piano delle Azioni (Azione 3.1.1, pagina 38).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 14 — Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. — Presa d'atto

Osservazione prot. n. 41747 del 3 settembre 2026 Progressivo n. 14	**Presa d'atto** ■
Osservante	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Sintesi Osservazione	
La Società precisa che il contributo è reso ai soli fini della partecipazione e della conoscenza istruttoria. Il medesimo non comporta pertanto valutazioni di merito su specifici interventi, né produce effetti assentivi, autorizzativi o approvativi. La Società rileva che il Piano individua le stazioni quali principali nodi di intermodalità bici-treno, e rinvia alla progettazione le interferenze con l'infrastruttura ferroviaria. Non formula pertanto osservazioni puntuali sulle singole previsioni, e richiama alcune indicazioni di carattere generale. Le opere che interessano la sede ferroviaria, le pertinenze, gli attraversamenti o le fasce di rispetto dovranno seguire le procedure del D.P.R. n. 753/1980. La documentazione progettuale degli interventi interferenti dovrà essere trasmessa a RFI con congruo anticipo e con un livello di approfondimento adeguato. Le previsioni del Piano non anticipano inoltre l'esito delle successive valutazioni di competenza ferroviaria. La Società chiede inoltre che gli elaborati rappresentino correttamente la sede ferroviaria, le pertinenze, gli attraversamenti e le fasce di rispetto, anche nei tratti in galleria. Chiede infine di acquisire le osservazioni agli atti, e di ricevere il provvedimento di approvazione e gli elaborati approvati che interessano l'infrastruttura ferroviaria.	
Proposta di controdeduzione	
Si prende atto dell'osservazione. Non si rilevano, nell'ambito di quanto segnalato, elementi tali da comportare modifiche al Piano o ai contenuti degli elaborati che lo compongono. Il PSMC, in quanto strumento di pianificazione, non si occupa degli aspetti operativi connessi alla realizzazione di quanto pianificato. Le interferenze fra le infrastrutture ciclabili e le infrastrutture ferroviarie, come ogni altro aspetto autorizzativo/concessorio, dovranno essere gestite nell'ambito delle successive fasi di progettazione, nel rispetto della normativa vigente.	
Elaborati modificati	
Nessuno.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 15 — Comune di Samarate — Accolta

Osservazione prot. n. 41902 del 4 settembre 2026 Progressivo n. 15	**Accolta**
Osservante	Comune di Samarate

Sintesi Osservazione

Per migliorare le prospettive di sviluppo della Dorsale Malpensa-Saronnese nel tratto Malpensa est — Busto Arsizio, il Comune propone un diverso percorso. Il nuovo tracciato dovrebbe sfruttare maggiormente i tratti esistenti e svilupparsi in maggiore prossimità dei centri abitati e in adiacenza alla viabilità esistente.

Il Comune chiede altresì di valutare la connessione fra le Dorsali Malpensa-Saronnese e Sempione lungo un tracciato che tenga conto della localizzazione del nuovo ospedale. Tale richiesta era stata formulata anche come osservazione sul PTCP.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è accolta, nei termini di seguito precisati.

Tracciato della Dorsale Malpensa-Saronnese. Il tratto interessato è classificato nello stato di pianificato. Per i tratti pianificati la tavola P4-MOB4 del PTCP rappresenta, indicativamente, una fascia di possibile variazione del tracciato, entro cui dovrebbe comunque collocarsi il tracciato definitivo della Dorsale. Il riferimento è l'articolo 21, comma 5, lettera c) delle Norme di attuazione. Anche l'Approfondimento tematico Mobilità leggera del PTCP precisa che i percorsi individuati come pianificati sono caratterizzati da una fascia di ampiezza pari a circa 1 chilometro, nella quale ricade un tracciato di prima individuazione. Tale fascia delimita l'area effettiva entro la quale il percorso può essere posizionato in fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica da parte dei soggetti competenti. L'articolo 21, comma 8, delle medesime Norme consente inoltre ai Comuni di proporre in sede di PGT, per i tratti pianificati, ipotesi differenti entro la fascia di possibile variazione.

La ridefinizione del tracciato con maggiore prossimità ai centri abitati è quindi possibile e consentita dal vigente impianto di PTCP e PSMC. La medesima deve avvenire nel rispetto dei criteri e dei principi progettuali fissati dal PTCP per le Dorsali provinciali, descritti in modo approfondito nell'Allegato A2. Linee Guida Progettuali e finalizzati a garantire un adeguato livello di standard alle diverse categorie di utenti. In aggiunta, è fondamentale che la proposta di definizione dei corridoi primari, data la loro rilevanza sovralocale come richiamato in premessa e per garantire la continuità del percorso, avvenga garantendo il coordinamento con i comuni limitrofi e con gli enti territoriali coinvolti da ciascun percorso.

Si precisa inoltre che il tracciato della Dorsale ricalca quello individuato dal Progetto FILI di Ferrovienord, società del Gruppo FNM, che prevede la realizzazione di una superstrada ciclabile di 72,7 chilometri fra la stazione di Milano Cadorna e l'aeroporto di Malpensa. Il Documento D2.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Quadro Conoscitivo riconosce il Progetto FILI quale programma di rigenerazione territoriale promosso dal Gruppo FNM lungo l'asse ferroviario Milano—Malpensa, e ne indica l'impostazione quale riferimento strategico tuttora rilevante per lo sviluppo unitario della Dorsale.

Questa parte dell'osservazione si risolve con una presa d'atto.

In merito alla richiesta di connessione fra le Dorsali Malpensa-Saronnese e Sempione, tenendo conto della localizzazione del nuovo ospedale di Busto Arsizio e Gallarate, essa viene recepita inserendo due nuovi corridoi primari, uno che ricalca il tracciato segnalato come esistente dal Comune tra Cascina Costa (anello Malpensa) e il centro abitato, l'altro tra il centro abitato e l'Ospedale di Busto verso est. Questo in considerazione del fatto che il corridoio primario così realizzato connette due dorsali, il centro abitato di Samarate di medie dimensioni e il polo attrattore dell'ospedale, di rilevanza sovralocale.

Elaborati modificati

Cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari), per il riconoscimento del collegamento primario con il nuovo polo ospedaliero e l'inserimento del corridoio Samarate — Aeroporto.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 16 — Comune di Besano — Non accolta

Osservazione prot. n. 41934 del 4 settembre 2026 Progressivo n. 16	**Non accolta**
Osservante	Comune di Besano
Sintesi Osservazione	
Il Comune chiede che nel Piano venga inserito il tratto di pista ciclabile di interconnessione con il centro abitato di Besano, così come previsto dal vigente Piano di Governo del Territorio comunale.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione non è accolta. In relazione alla definizione dei corridoi primari adottata dal PSMC e dal PTCP, il collegamento non risulta riconducibile a un'esigenza di connessione territoriale di scala sovracomunale, in quanto non mette a sistema diverse Dorsali, né poli attrattori di rilevanza sovracomunale. Pertanto, esso non può essere recepito nella rete dei corridoi primari del Piano. Il collegamento proposto presenta una funzione prevalentemente locale, all'interno del territorio comunale di Besano, riconducibile alla categoria dei centri abitati di piccole dimensioni su base demografica, e trova dunque la propria sede di individuazione negli strumenti urbanistici e di pianificazione della mobilità del Comune.	
Elaborati modificati	
Nessuno.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 17 — FIAB Varese Ciclocittà APS — Accolta

Osservazione prot. n. 42029 del 7 settembre 2026 Progressivo n. 17	**Accolta**
Osservante	FIAB Varese Ciclocittà APS

Sintesi Osservazione

L'Associazione formula quattro osservazioni tematiche di carattere generale e due approfondimenti riferiti rispettivamente all'area dell'Aeroporto di Malpensa e del Gallaratese e al tratto ferroviario dismesso della Valmorea tra Mulino del Trotto e il confine con la Svizzera.

Osservazioni tematiche.

In materia di segnaletica di direzione, chiede il rafforzamento dei segnali fisici di direzione con indicazione di toponimi, distanze e dislivelli, e la presenza di pannelli informativi di facile lettura nei centri delle città maggiori.

In materia di sicurezza, chiede l'apposizione sistematica del limite di 30 km/h agli attraversamenti di strade carrabili e semafori a chiamata in casi specifici, l'aumento della visibilità dei piloncini situati sul sedime delle piste ciclabili (per interdire l'accesso) mediante segnaletica orizzontale e una maggiore distanza tra gli archi metallici di rallentamento in alcune piste, nonché l'impiego di materiale antiscivolo sul fondo dei ponticelli.

In materia di partecipazione, chiede l'istituzione presso la Provincia di un elenco o albo delle associazioni del territorio, per facilitarne il coinvolgimento nelle attività periodiche di rilevazione e nelle indagini campionarie previste dal Documento D4. In materia di pavimentazioni, suggerisce l'affiancamento al percorso asfaltato di un percorso in terra naturale o calcestre, dedicato alla percorrenza pedonale ricreativa, quando la Dorsale coincide con un percorso di svago in territorio densamente costruito.

Approfondimento sull'area di Malpensa e del Gallaratese. L'Associazione rileva l'importanza di rendere l'aeroporto di Malpensa raggiungibile ciclisticamente, sia per i lavoratori ivi impiegati sia per i cicloturisti. In particolare, rileva che risultano trascurati i collegamenti casa-lavoro verso il bacino del Gallaratese, e chiede che lo scalo sia collegato ai centri urbani di residenza dei lavoratori. Segnala le strade di servizio del collegamento ferroviario Malpensa T2 — Gallarate e il tracciato della SS 336 quali possibili corridoi ciclopedonali, e le Vie Verdi del Parco del Ticino quali corridoi verdi. Richiama il Museo Volandia quale meta cicloturistica e possibile sede per noleggio bici in prossimità dell'aeroporto; sottolinea l'importanza di dotare di un percorso qualificato per la mobilità sostenibile l'asse Cardano-Gallarate-Cassano Magnago, in modo da alleggerire il carico degli spostamenti in auto; rileva caratteristiche non adeguate per la velostazione di Gallarate, auspicando il coinvolgimento dell'ente ferroviario; rileva l'assenza nelle cartografie delle scuole superiori e del futuro Ospedale Busto-Gallarate, auspicando la previsione di collegamenti ciclopedonali a quest'ultimo.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Approfondimento tratto Mulino del Trotto — Valico Santa Margherita (ex Valmorea).

L'Associazione segnala come il tratto finale della ciclovia della Valle Olona, dal Mulino del Trotto al confine svizzero in località Gaggiolo, sia fortemente peggiorativo rispetto al tracciato in piano lungo la ex ferrovia della Valmorea che conduce al confine in località Santa Margherita, di cui auspica la realizzazione. Richiama comunicazioni intercorse con Regione Lombardia relative al DOCFAP per il *Riutilizzo del sedime ferroviario della Valle Olona per il trasporto pubblico e la ciclabilità*, oggetto anche di interrogazione al Consiglio Regionale nel 2025.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è accolta per i contenuti che comportano modifiche agli elaborati di Piano. Per i restanti contenuti si prende atto, in quanto le richieste trovano già riscontro nei documenti del PSMC o attengono a fasi e competenze diverse. Di seguito si riscontrano i singoli punti.

Osservazioni tematiche.

1. Segnaletica di direzione. Accolta. Si condivide la rilevanza attribuita alla segnaletica di indirizzamento. Il Documento D3. Piano delle Azioni prevede all'Azione 2.4.2 lo sviluppo di un'identità visiva coordinata del sistema ciclopedonale provinciale, applicabile alla segnaletica direzionale e di riconoscimento lungo le Dorsali. L'Allegato A3. Azioni non infrastrutturali e buone pratiche è stato inoltre integrato con una scheda dedicata alla segnalazione dei varchi di accesso per i mezzi di soccorso. La scheda richiama anche la progettazione unitaria della segnaletica di indirizzamento a scala di rete. Si precisa tuttavia che il PSMC non prevede un piano specifico di segnaletica direzionale, in assenza di indicazioni nazionali e regionali uniformi in materia. Lungo le Dorsali resta quindi di riferimento la segnaletica prevista dal Codice della Strada, richiamata nell'Allegato A2 alle pagine 21-22.

2. Sicurezza. Presa d'atto. I temi segnalati attengono alla fase progettuale e trovano riscontro nell'Allegato A2. Linee Guida Progettuali. Le Linee Guida assumono la moderazione strutturale delle velocità quale strumento prioritario per la sicurezza, e trattano le zone a velocità limitata, gli attraversamenti rialzati e i dispositivi di rallentamento. Le medesime prescrivono che il percorso sia privo di ostacoli, e che gli elementi verticali siano posizionati ad almeno 50 centimetri dalla pista. Il paragrafo sul cambio di materiali, a pagina 47, indica l'aderenza e la scivolosità del fondo con pioggia o gelo quali elementi primari di valutazione. Le Linee Guida trattano inoltre le intersezioni semaforizzate (pagina 55), e indicano di evitare elementi dissuasori inadeguati lungo i percorsi (pagina 14). Gli attraversamenti pericolosi rientrano fra i punti critici da risolvere con l'Azione 1.1.2 del Documento D3 (pagina 19), insieme alle intersezioni non protette. Le altre criticità puntuali segnalate lungo i tratti esistenti potranno essere censite e risolte nell'ambito dell'Azione 1.1.4 (pagina 21). L'azione è dedicata all'adeguamento delle infrastrutture esistenti delle Dorsali agli standard qualitativi definiti nelle Linee Guida Progettuali.

3. Partecipazione delle associazioni. Presa d'atto. La proposta di un elenco delle associazioni del territorio è valutata positivamente. Il Documento D4. Piano di Monitoraggio prevede infatti rilevazioni periodiche presso i Comuni, le aziende, le scuole e le associazioni del territorio, nonché

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

un'indagine campionaria periodica sulla soddisfazione degli utenti. L'Azione 3.1.1 del Documento D3 individua inoltre nella cabina di regia provinciale per la ciclabilità la sede stabile di partecipazione, fra i cui componenti sono espressamente ricomprese le associazioni. La costituzione di un elenco delle associazioni interessate potrà essere definita in sede di istituzione della cabina di regia, quale strumento operativo per la loro convocazione e per il loro coinvolgimento nelle attività di rilevazione.

4. Pavimentazioni e fondo naturale. Presa d'atto. Si condivide l'impostazione secondo cui la scelta del fondo deve essere differenziata in funzione del contesto e della vocazione del percorso. L'Allegato A2 stabilisce infatti che la selezione della pavimentazione avvenga valutando congiuntamente le prestazioni tecniche, la gerarchia dell'infrastruttura, il contesto ambientale e paesaggistico e i costi nel ciclo di vita dell'opera, e indica le terre stabilizzate come soluzione consigliata nei contesti naturalistici. La soluzione del percorso pedonale affiancato costituisce un'ipotesi progettuale valutabile caso per caso, in sede di progettazione dei singoli interventi, e non risulta generalizzabile alla scala di Piano.

Connessioni nell'area di Malpensa e del Gallaratese. Presa d'atto.

Le connessioni fra l'Aeroporto di Malpensa e i Comuni di Somma Lombardo, Casorate Sempione, Gallarate, Cardano al Campo, Samarate, Ferno e Lonate Pozzolo risultano già garantite mediante tratti della Dorsale Malpensa-Saronnese e mediante corridoi primari, alcuni dei quali aggiunti in accoglimento di osservazioni al PSMC.

La stazione di Casorate Sempione è collegata all'anello di Malpensa, che serve il Terminal 2, da un corridoio primario. Il corridoio è stato introdotto a seguito dell'osservazione presentata dal Comune di Cardano al Campo. Le connessioni fra Cardano al Campo e Gallarate con l'Aeroporto di Malpensa, così come quelle fra Cardano al Campo, Casorate Sempione e Gallarate, risultano garantite dall'integrazione fra la Dorsale e i corridoi primari individuati dal PSMC.

Anche l'asse Cardano al Campo — Gallarate — Cassano Magnago risulta adeguatamente rappresentato attraverso corridoi primari già previsti dal Piano e ulteriormente integrati a seguito dell'accoglimento di altre osservazioni.

Museo Volandia. Presa d'atto. Il PSMC individua l'area di Malpensa quale ambito prioritario di intervento. Il Documento D3.1 Approfondimento 1 — Dorsali, fra le priorità di intervento sulla Dorsale Malpensa-Saronnese, richiama già Volandia quale forte attrattore turistico servito direttamente dall'anello ciclabile intorno a Malpensa, parte della medesima Dorsale. La sua valorizzazione quale meta cicloturistica attiene alle successive fasi di progettazione, nell'ambito del Progetto Strategico Provinciale. Volandia rientra inoltre fra i musei che il Documento D2. Quadro Conoscitivo considera poli attrattori legati al turismo e alla cultura, a pagina 28.

Velostazione di Gallarate. Presa d'atto. Gli aspetti relativi alla gestione e all'organizzazione delle infrastrutture ferroviarie e delle relative pertinenze rientrano nelle competenze del gestore dell'infrastruttura, Rete Ferroviaria Italiana. L'Azione 3.1.4 del Documento D3 prevede in ogni caso un accordo operativo con gli operatori del trasporto pubblico, fra cui RFI e FerrovieNord (pagina

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

39). L'accordo coordina le azioni sull'intermodalità, compresa la sosta ciclabile presso le stazioni, e costituisce la sede adatta per affrontare il tema segnalato.

Istituti scolastici superiori. Presa d'atto. Gli istituti scolastici superiori sono riportati quali poli attrattori nelle cartografie del PSMC dedicate alla mobilità sistematica. Non compaiono in tutte le cartografie di Piano, per ragioni di leggibilità alla scala provinciale, ma risultano presenti negli elaborati.

Nuovo polo ospedaliero. Accolta. Le cartografie del PSMC sono state aggiornate mediante l'inserimento della relativa area. La Dorsale del Sempione garantisce il servizio dell'area ospedaliera, mentre i corridoi primari individuati dal Piano assicurano l'integrazione delle connessioni con i Comuni limitrofi.

Tratto ferroviario dismesso della Valmorea tra Mulino del Trotto e Santa Margherita. Presa d'atto.

Si prende atto della documentazione trasmessa, peraltro già nota allo scrivente Ente, relativa all'interlocuzione fra l'Associazione, Legambiente Varese e Regione Lombardia. Il sedime ferroviario nel tratto in argomento è in concessione a Ferrovienord a scopo turistico, mentre l'intero tracciato ferroviario della ex Valmorea è oggetto del citato studio sulle alternative per il riutilizzo per il trasporto pubblico e la ciclabilità, commissionato da Regione Lombardia a Ferrovienord S.p.A. Entrambi i procedimenti sono estranei alle competenze della Provincia di Varese e del PSMC. Il tratto Mulino del Trotto — Santa Margherita, inoltre, ricade in territorio comasco. La Provincia seguirà l'evoluzione del procedimento, in considerazione della rilevanza del collegamento per la continuità della rete ciclabile verso il confine svizzero, di cui peraltro aveva già riconosciuto la valenza scegliendola come soluzione progettuale preferenziale, poi bocciata in Conferenza dei servizi. Il PSMC riporta comunque il breve tratto di imbocco del tracciato verso il Mulino del Trotto e Santa Margherita, per quanto ricadente nel proprio territorio, e in recepimento delle indicazioni del PRMC, che lo include nel PCIR 16 Valle Olona.

Elaborati modificati

Cartografie di Piano (inserimento dell'area del nuovo ospedale); Allegato A3. Azioni non infrastrutturali e buone pratiche (nuova scheda sulla segnalazione dei varchi di accesso per i mezzi di soccorso a pagina 49 e richiamo alla segnaletica a pagina 41).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 18 — Comune di Cardano al Campo — Accolta

Osservazione prot. n. 42027 del 7 settembre 2026 Progressivo n. 18	**Accolta**
Osservante	Comune di Cardano al Campo

Sintesi Osservazione

Il Comune ritiene necessaria la pianificazione di un percorso ciclabile dedicato al territorio, configurato come Anello di Malpensa, quale tracciato indipendente ma integrato con le Dorsali del Sempione e Malpensa-Saronnese. Indica quali elementi essenziali lo sviluppo organico dell'anello aeroportuale, la funzione di nodo intermodale verso tre direttrici principali, l'accessibilità al Terminal 2, la valorizzazione del polo museale di Volandia e la creazione di collegamenti ciclabili fra i Comuni dell'area aeroportuale.

Il Comune chiede inoltre l'urgente individuazione di un tracciato definitivo della Dorsale, indicando quali fattori chiave l'utilizzo del Ponte del Gabibbo, l'integrazione dei percorsi esistenti della Brughiera fra cui l'Anello Cardano, il monitoraggio della rinaturalizzazione delle aree verdi e il censimento dei percorsi realizzati nell'ambito dei lavori ferroviari. Segnala infine quali criticità infrastrutturali il dislivello in corrispondenza del Ciglione e della via di fuga del tunnel delle Ferrovie Nord, e lo scavalco in sicurezza della SS 336.

L'osservazione era stata presentata in sede di PTCP nei seguenti termini. Con riferimento alla Tavola P4-MOB4 e alla Dorsale pianificata Malpensa-Saronnese, il Comune chiede di inserire nel percorso ipotizzato il ponte esistente di attraversamento pedonale lungo la SS 336, noto come Ponte del Gabibbo. Chiede inoltre un tratto di ciclabile di collegamento fra via Papa Giovanni XXIII e la Dorsale nel territorio di Casorate Sempione, e l'implementazione del percorso con collegamenti in direzione ovest-est dalla Dorsale a Gallarate, attraverso il territorio comunale.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è accolta per i contenuti che comportano modifiche agli elaborati di Piano. Per i restanti contenuti si prende atto, in quanto le richieste trovano già riscontro nei documenti del PSMC e non determinano modifiche. Di seguito si riscontrano i singoli punti, secondo l'articolazione adottata dal Comune nel testo dell'osservazione.

Integrazione della rete dei corridoi primari. Accolta. La rete dei corridoi primari è integrata con due nuovi corridoi primari urbani che, nel loro insieme, mettono in connessione le due dorsali Malpensa-Saronnese e del Sempione. Il primo collega la stazione ferroviaria di Casorate Sempione all'anello dell'Aeroporto di Malpensa. Il secondo si sviluppa in direzione ovest-est dall'anello a Cardano al Campo, e prosegue verso Gallarate lungo il corridoio già previsto dal Piano, fino alla Dorsale del Sempione. Quest'ultimo, che collega la Dorsale del Sempione alla stazione di Ferno-Lonate Pozzolo, è ora articolato in due tratti con nodo a Cardano al Campo. I due nuovi corridoi

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

rispondono alle richieste di collegamento verso Casorate Sempione e verso Gallarate, e rafforzano l'accessibilità all'area aeroportuale dal sistema ferroviario.

A. Osservazioni relative al territorio.

A.1 — Sviluppo organico dell'anello aeroportuale. Presa d'atto. Il completamento del circuito attorno al sedime aeroportuale è l'oggetto del Progetto Strategico Provinciale dell'anello di Malpensa, previsto dal PTCP e ricompreso fra le priorità del PSMC. L'Azione 3.1.2 del Documento D3. Piano delle Azioni affida a tale progetto il tracciato di dettaglio, il quadro economico, il cronoprogramma e la ripartizione delle competenze. Il punto non comporta modifiche agli elaborati.

A.2 — Funzione di nodo intermodale. Presa d'atto. Le tre direttrici indicate dal Comune trovano già riscontro nella struttura della rete, che fa convergere sull'area aeroportuale le Dorsali del Sempione e Malpensa-Saronnese e i corridoi primari verso Gallarate, Casorate Sempione e il Parco Lombardo della Valle del Ticino.

A.3 — Accessibilità al Terminal 2. Presa d'atto. Entrambi i terminal sono già serviti dall'anello di Malpensa, e la sosta ciclabile presso i terminal è trattata nell'elaborato D3.3 Approfondimento 3 — Sosta ai nodi del trasporto pubblico. Il nuovo corridoio primario da Casorate Sempione rafforza l'accessibilità dal sistema ferroviario.

A.4 — Valorizzazione del polo museale di Volandia. Presa d'atto. Il PSMC individua l'area di Malpensa quale ambito prioritario di intervento. Il Documento D3.1 Approfondimento 1 — Dorsali, fra le priorità di intervento sulla Dorsale Malpensa-Saronnese, richiama già Volandia quale forte attrattore turistico servito direttamente dall'anello di Malpensa. La sua valorizzazione quale meta cicloturistica attiene alle successive fasi di progettazione, nell'ambito del Progetto Strategico Provinciale.

A.5 — Rete di connessione fra i Comuni del sedime. Presa d'atto. I collegamenti fra i Comuni dell'area aeroportuale sono già resi possibili dalla fascia di possibile variazione della Dorsale e dai corridoi primari individuati dal Piano. La loro attuazione trova sede nel Progetto Strategico Malpensa, di cui all'articolo 17 delle Norme di attuazione del PTCP, e negli specifici accordi sottoscritti tra gli enti locali interessati.

B. Osservazioni relative ai tracciati e all'Anello di Malpensa. Presa d'atto. Il tratto interessato è classificato nello stato di pianificato. Per i tratti pianificati la tavola P4-MOB4 del PTCP rappresenta, indicativamente, una fascia di possibile variazione del tracciato, entro cui dovrebbe comunque collocarsi il tracciato definitivo della Dorsale. Il riferimento è l'articolo 21, comma 5, lettera c) delle Norme di attuazione. Anche l'Approfondimento tematico Mobilità leggera del PTCP precisa che i percorsi individuati come pianificati sono caratterizzati da una fascia di ampiezza pari a circa 1 chilometro, nella quale ricade un tracciato di prima individuazione. Tale fascia delimita l'area effettiva entro la quale il percorso può essere posizionato in fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica da parte dei soggetti competenti. L'articolo 21, comma 8, delle

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

medesime Norme consente inoltre ai Comuni di proporre in sede di PGT, per i tratti pianificati, ipotesi differenti entro la fascia di possibile variazione.

L'individuazione urgente di un tracciato definitivo non compete al PSMC, ma trova spazio nello strumento del Progetto Strategico Provinciale dell'anello di Malpensa, che ai sensi dell'Azione 3.1.2 del Documento D3 definisce il tracciato di dettaglio entro la fascia. Si rimane dunque a disposizione in tale sede.

B.1 — Ponte ciclopedonale esistente sulla SS 336. Presa d'atto. Il manufatto costituisce un elemento di partenza per la definizione del tracciato della dorsale pianificata entro la fascia di possibile variazione stabilita dal PTCP che, si ricorda, è stata ampliata proprio in accoglimento dell'osservazione presentata dal Comune sul PTCP. Il suo utilizzo e le sue caratteristiche geometriche saranno verificati in sede di PGT e/o di Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica.

B.2 — Percorsi esistenti della Brughiera e Anello Cardano. Presa d'atto. La valorizzazione dei tracciati esistenti risponde al criterio di sostenibilità ambientale posto dal PTCP, e sarà considerata nella definizione del tracciato di dettaglio nelle sedi opportune (PGT e/o PFTE).

B.3 — Monitoraggio della rinaturalizzazione delle aree verdi. Non pertinente. Gli effetti territoriali delle opere ferroviarie fra il Terminal 2 e Gallarate rientrano nelle procedure di competenza dei soggetti attuatori di tali opere, e non nel Piano di Monitoraggio del PSMC.

B.4 — Censimento dei percorsi realizzati con i lavori ferroviari. Presa d'atto. L'Azione 3.5.3 del Documento D3 prevede già l'aggiornamento continuo del database provinciale della ciclabilità, anche mediante ricognizioni dirette sul campo.

C. Punti di criticità. Presa d'atto. Il dislivello presso il Ciglione e la via di fuga del tunnel delle Ferrovie Nord e lo scavalco in sicurezza della SS 336 saranno assunti quali criticità da risolvere in sede di Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, con soluzioni coerenti con l'Allegato A2. Linee Guida Progettuali. Il Documento D3.1 Approfondimento 1 — Dorsali precisa che, per le Dorsali con basso grado di realizzazione, il censimento dei punti critici è parziale e sarà completato in quella sede.

Si prende atto della disponibilità espressa dal Comune a una valutazione preventiva dei nodi critici. Tale disponibilità sarà valorizzata nell'ambito del Progetto Strategico Provinciale e della cabina di regia provinciale per la ciclabilità, prevista dall'Azione 3.1.1 del Documento D3.

Elaborati modificati

Cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 19 — Comune di Solaro (Città metropolitana di Milano) — Presa d'atto

Osservazione prot. n. 42090 del 7 settembre 2026 Progressivo n. 19	**Presa d'atto**
Osservante	Comune di Solaro (Città metropolitana di Milano)
Sintesi Osservazione	
Il Comune osserva la carenza di un collegamento a nord della SS 527 Bustese fra il percorso Malpensa-Saronnese e il percorso MiBici della Città metropolitana di Milano. Il Comune comunica inoltre di avere realizzato quasi interamente tale percorso con proprie risorse di bilancio, e di intendere ultimarlo al confine con il Comune di Saronno nella prossima programmazione delle opere pubbliche.	
Proposta di controdeduzione	
Si prende atto dell'osservazione, senza necessità di modifica agli elaborati di PSMC. Si precisa che l'infrastruttura richiamata nell'osservazione risulta già ricompresa nella rete dei corridoi primari individuata dal PSMC. Il corridoio previsto mette in relazione la rete delle Dorsali provinciali, ed in particolare la Dorsale del Torrente Lura e quella Malpensa-Saronnese, con il Parco delle Groane, nel territorio comunale di Solaro. La previsione riconosce l'importanza del collegamento, già contenuto anche negli strumenti di pianificazione richiamati, ossia il Piano Territoriale Metropolitano della Città metropolitana di Milano del 2021 e la variante al Piano di Governo del Territorio di Saronno del 2020. Si prende inoltre atto con favore dello stato di avanzamento dell'intervento realizzato dal Comune, che concorre all'attuazione del corridoio primario individuato dal Piano.	
Elaborati modificati	
Nessuno.	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 20 — Comune di Ferno — Presa d'atto

Osservazione prot. n. 42180 dell'8 settembre 2026 Progressivo n. 20	**Presa d'atto** ■
Osservante	Comune di Ferno
Sintesi Osservazione	
Scelta localizzativa della Dorsale Malpensa-Saronnese. Il Comune contesta l'attuale localizzazione del tracciato, che attraversa spesso aree di campagna e boscate, lontane dai centri abitati e dai poli attrattori di mobilità. Rileva che tale scelta è in contrasto con la vocazione sistematica attribuita alla Dorsale. **Ricognizione dei tracciati esistenti.** Il Comune suggerisce di effettuare una ricognizione dei tracciati esistenti e di pianificare la Dorsale mettendoli in connessione, nel tratto Malpensa est — Busto Arsizio. Osserva che ciò consentirebbe un risparmio sui costi di realizzazione, ritenendo molto elevata la stima del PSMC, e sui tempi di completamento, in un'ottica di valorizzazione degli itinerari esistenti e già utilizzati. Il Comune introduce inoltre, accanto al tema della sicurezza dei manufatti, quello della protezione del ciclista nei tratti più isolati e nelle fasce orarie a scarsa illuminazione naturale.	
Proposta di controdeduzione	
Si prende atto di quanto segnalato. L'osservazione non determina la necessità di modificare i documenti di Piano, poiché quanto richiesto risulta già consentito dall'impianto vigente, nei termini di seguito precisati. **Scelta localizzativa della Dorsale.** Il tratto interessato è classificato nello stato di pianificato. Per i tratti pianificati la tavola P4-MOB4 del PTCP rappresenta, indicativamente, una fascia di possibile variazione del tracciato, entro cui dovrebbe comunque collocarsi il tracciato definitivo della Dorsale. Il riferimento è l'articolo 21, comma 5, lettera c) delle Norme di attuazione. Anche l'Approfondimento tematico Mobilità leggera del PTCP precisa che i percorsi individuati come pianificati sono caratterizzati da una fascia di ampiezza pari a circa 1 chilometro, nella quale ricade un tracciato di prima individuazione. Tale fascia delimita l'area effettiva entro la quale il percorso può essere posizionato in fase di redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica da parte dei soggetti competenti. L'articolo 21, comma 8, delle medesime Norme consente inoltre ai Comuni di proporre in sede di PGT, per i tratti pianificati, ipotesi differenti entro la fascia di possibile variazione. La ridefinizione del tracciato con maggiore prossimità ai centri abitati è quindi possibile e consentita dal vigente impianto di PTCP e PSMC. La medesima deve avvenire nel rispetto dei criteri e dei principi progettuali fissati dal PTCP per le Dorsali provinciali, descritti in modo approfondito nell'Allegato A2. Linee Guida Progettuali e finalizzati a garantire un adeguato livello di standard alle diverse categorie di utenti. È fondamentale che la proposta di definizione dei corridoi primari, data	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

la loro rilevanza sovralocale come richiamato in premessa e per garantire la continuità del percorso, avvenga garantendo il coordinamento con i comuni limitrofi e con gli enti territoriali coinvolti da ciascun percorso.

Si precisa inoltre che il tracciato della Dorsale ricalca quello individuato dal Progetto FILI di Ferrovienord, società del Gruppo FNM, che prevede la realizzazione di una superstrada ciclabile di 72,7 chilometri fra la stazione di Milano Cadorna e l'aeroporto di Malpensa. L'andamento parallelo alla linea ferroviaria rilevato nell'osservazione discende pertanto da una scelta di scala sovraprovinciale, recepita dal PTCP nella tavola P4-MOB4 e da questo dal PSMC. La scelta risponde inoltre al criterio di sostenibilità ambientale posto dal PTCP, che indica di individuare i tracciati del sistema ciclopedonale lungo direttrici stradali di rilevanza sovralocale, linee ferroviarie non più in uso e itinerari già esistenti.

Ricognizione dei tracciati esistenti e costi. Il Documento D2. Quadro Conoscitivo ha già svolto la ricognizione dello stato di fatto della rete, restituita nel database georeferenziato provinciale, sulla base anche delle risposte fornite dai Comuni al censimento, e l'Azione 3.5.3 del Documento D3 ne prevede l'aggiornamento continuo anche mediante censimenti diretti sul campo. Il Comune potrà pertanto segnalare in qualsiasi momento alla Provincia elementi utili a definire lo stato dei percorsi esistenti, anche al fine di una migliore definizione del percorso della dorsale all'interno della fascia di possibile variazione stabilita dal PTCP, in sede di redazione del PGT e/o del PFTE. L'eventuale utilizzo di percorsi esistenti ridurrà chiaramente i costi di realizzazione dell'infrastruttura stimati dal PSMC.

Sicurezza personale nei tratti isolati. Si prende atto del tema sollevato. Il PTCP assume la sicurezza percepita fra le componenti del criterio di sicurezza, accanto alla sicurezza oggettiva, e l'Allegato A2 richiama il controllo sociale e l'illuminazione fra gli elementi che concorrono alla fruibilità dell'infrastruttura. Il tema sarà considerato nella definizione del tracciato di dettaglio, unitamente agli altri criteri di pianificazione.

Elaborati modificati

Nessuno.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 21 — Regione Lombardia — DG Trasporti e Mobilità Sostenibile — Accolta

Osservazione prot. n. 42813 del 10 settembre 2026 Progressivo n. 21	**Accolta**
Osservante	Regione Lombardia — Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile

Sintesi Osservazione

La Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile di Regione Lombardia esprime il proprio parere sul Piano adottato, con un'osservazione relativa alla navigazione.

Chiede di integrare lo schema della Dorsale del Lago Maggiore, a pagina 20 dell'Allegato A1, e la scheda dei servizi entro 1 km dalla Dorsale, a pagina 21. L'integrazione riguarda i principali porti della navigazione e i relativi punti di interscambio con il sistema ciclabile.

Secondo la Direzione, l'integrazione renderebbe lo schema coerente con le previsioni del Piano sull'intermodalità fra bicicletta e trasporto pubblico, che comprendono il trasporto lacuale. Lo schema risulterebbe coerente anche con la cartografia dell'Allegato A1 a pagina 22, che già rappresenta i servizi di intermodalità *Porto* e *Traghetto*.

Proposta di controdeduzione

L'osservazione è accolta.

Lo schema della Dorsale del Lago Maggiore, a pagina 20 dell'Allegato A1, è integrato con i principali porti della navigazione. Lo schema riporta anche i relativi punti di interscambio con il sistema ciclabile, in corrispondenza della Dorsale.

La scheda *La dorsale in numeri*, a pagina 21, riporta inoltre il numero degli scali della navigazione presenti entro 1 km dalla Dorsale.

Le integrazioni rendono lo schema coerente con la cartografia della Dorsale a pagina 22, che già rappresenta i servizi di intermodalità *Porto* e *Traghetto*. Sono coerenti anche con il Documento D3, che comprende i porti della navigazione lacuale fra i nodi di interscambio dell'Azione 1.3.1 (pagina 25).

Il Documento D3.3 considera inoltre gli otto scali del Lago Maggiore nella stima del fabbisogno di sosta ciclabile ai nodi (pagina 6). L'art. 21, comma 15, delle Norme del PTCP comprende a sua volta gli scali della navigazione fra i nodi di cambio modale di scala sovralocale.

Elaborati modificati

Allegato A1. Il sistema delle Dorsali Ciclopedonali della Provincia di Varese, schema della Dorsale del Lago Maggiore (pagina 20) e scheda *La dorsale in numeri* (pagina 21).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Osservazione n. 22 — Comune di Olgiate Olona — Non accolta

Osservazione presentata in sede di PTCP Progressivo n. 22	**Non accolta**
Osservante	Comune di Olgiate Olona
Sintesi Osservazione	
L'osservazione è stata presentata dal Comune nell'ambito del procedimento di PTCP e non è stata riproposta in sede di PSMC. La medesima viene comunque esaminata e controdedotta in questa sede, per ragioni di completezza istruttoria e di uniformità di trattamento. Il Comune chiede che sia riconosciuto, quale collegamento locale funzionale alla Dorsale del Fiume Olona, un tracciato urbano del proprio territorio in direzione nord-sud, di collegamento tra il centro abitato e, verso nord, i Comuni di Solbiate Olona e Fagnano Olona e, verso sud, le stazioni ferroviarie di Castellanza (FN) e Busto Arsizio (FS). Tale tracciato sarebbe in parte già realizzato e in parte finanziato e cantierizzato.	
Proposta di controdeduzione	
L'osservazione non è accolta per quanto attiene alla classificazione del collegamento quale corridoio primario del PSMC. Il tracciato si sviluppa in prossimità e prevalentemente parallelo alla Dorsale del Fiume Olona. Il medesimo non determina una connessione fra Dorsali provinciali diverse, e non consente di mettere in rete poli attrattori di rilevanza territoriale con le dorsali tali da giustificarne l'individuazione quale corridoio primario. Se ne riconosce tuttavia la rilevanza per gli spostamenti quotidiani, in quanto il collegamento può favorire gli spostamenti in bicicletta fra i Comuni interessati e integra la rete ciclabile in ambito urbano. Il percorso proposto potrà essere inserito negli strumenti urbanistici e di pianificazione della mobilità del Comune. Come precisato in premessa, l'individuazione di un collegamento quale corridoio primario non determina l'obbligo di realizzazione da parte della Provincia, né implica forme di cofinanziamento provinciale dell'infrastruttura. Il Comune è comunque richiamato fra gli enti coinvolti nel modello di gestione della Dorsale del Fiume Olona, nei Documenti D3.1 e D2.	
Elaborati modificati	
Documento D3.1 Approfondimento 1 — Dorsali, scheda della Dorsale del Fiume Olona (pagina 12); Documento D2. Quadro Conoscitivo, sezione della Dorsale del Fiume Olona (pagina 49).	

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Correzioni di ufficio

Si riportano di seguito le correzioni di errori materiali rilevate d'ufficio nel corso dell'istruttoria, non derivanti dalle osservazioni pervenute. Fra gli errori materiali sono comprese le incoerenze fra i documenti di Piano e fra questi e il database geografico. Le correzioni sono raggruppate per tema, e l'ultima riga raccoglie i refusi e le correzioni di forma. Le modifiche agli elaborati generate dalle osservazioni sono invece riepilogate nel capitolo successivo.

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
1	Percorso esistente della Dorsale del Fiume Olona in corrispondenza di un punto di continuità interrotta in via Isonzo, nel Comune di Olgiate Olona.	Rettifica del tracciato, in recepimento della medesima rettifica in sede di PTCP, con aggiornamento della lunghezza e delle percentuali di realizzazione della Dorsale.	Shapefile delle Dorsali; cartografie di Piano; Documento D1 (pagine 9 e 10); Documento D2 (tabelle di sintesi e sezione della Dorsale del Fiume Olona); Documento D3.1 (scheda della Dorsale del Fiume Olona); Allegato A1 (pagine 4 e 9).
2	Fontanella esistente nel Comune di Besozzo, lungo la Dorsale delle Valli del Verbano, non compresa fra i servizi rilevati.	Inserimento della fontanella fra i servizi esistenti, con aggiornamento dei conteggi e della tabella dei servizi della Dorsale.	Shapefile dei servizi ciclabili esistenti; cartografia dei servizi; Documento D1 (pagina 8); Documento D2 (pagine 26, 44 e 115); Documento D3.1 (pagina 98); Allegato A1 (pagina 41).
3	Collegamento Monate — Sesto Calende, il cui tracciato nella rappresentazione precedente attraversava lo specchio lacuale.	Correzione del tracciato del collegamento.	Shapefile dei corridoi primari; cartografie di Piano; tabella dei corridoi primari (D3.2), in cui il collegamento passa da 7,54 a 8,17 km.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
4	Duplicazione della denominazione SF Cavaria — Oggiona — Jerago — SF Besnate, riferita a due tratti del medesimo collegamento erroneamente separati nel database geografico.	Unione dei due tracciati in un unico record.	Shapefile dei corridoi primari; cartografia dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2), in cui le due righe da 2,22 e 1,16 km diventano una sola da 3,37 km.
5	Denominazioni di undici corridoi primari con refusi, in forma abbreviata o non coerenti con il tracciato.	Rettifica delle denominazioni, compresa quella del collegamento fra la Dorsale dei Laghi Varesini, la stazione di Barasso e Varese. Nella tabella e nel file di calcolo sono inoltre usati i nomi per esteso delle Dorsali del Fiume Ticino e del Torrente Lura e delle grandi strutture di vendita.	Shapefile dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2); file di calcolo dei corridoi primari.
6	Attributi di cinque corridoi primari non allineati al tracciato: dorsale servita, estensione e tipologia.	Riallineamento degli attributi dei collegamenti Ispra — SF Besozzo, Dorsale Laghi Varesini — SF Barasso — Varese, SF Somma Lombardo — SF Besnate, Solaro Parco delle Groane e Dorsale Piambello — Dorsale Fiume Olona.	Shapefile dei corridoi primari; tabella dei corridoi primari (D3.2).
7	Attraversamento pericoloso di via Gorini, nel Comune di Besozzo, non compreso fra i punti critici della Dorsale delle Valli del Verbano.	Inserimento del punto critico, già progettato e finanziato, senza costi aggiuntivi a carico del Piano.	Shapefile dei punti critici; Documento D3.1 (scheda della Dorsale delle Valli del Verbano, pagine 96, 98 e 101).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
8	Tipologia di sosta consigliata non coerente con la metodologia del documento per le stazioni di Castellanza, Cislago e Induno Olona e per la Funicolare Vellone.	Precisazione della metodologia: la tipologia dipende dal fabbisogno totale della stazione, compresi i posti esistenti, con regole esplicite per costi e arrotondamenti. Il costo di Induno Olona passa da 18.000-36.000 a 70.000-150.000 €.	Documento D3.3 (metodologia, pagine 3-4; mappa della sosta ciclabile, pagina 5; tabelle dei nodi di interscambio); file di calcolo e shapefile dei nodi intermodali.
9	Stima della domanda della fermata di Colmegna, frazione di Luino, basata sulla popolazione dell'intero Comune e quindi sovrapposta alla domanda della stazione di Luino.	Applicazione del valore minimo di 20 posti bici, con sosta aperta in luogo della velostazione chiusa. Il costo stimato passa da 200.000-300.000 a 8.000-16.000 €. Il totale dell'Azione 1.3.1 passa così a 4.748.000-7.446.000 €, e quello del Piano a 111.013.000-147.719.000 €.	Documento D3.3 (metodologia, pagine 3-4, sintesi, pagina 6, e tabelle dei nodi di interscambio); quadro economico dei Documenti D1 (pagina 17) e D3 (pagina 51); file di calcolo e shapefile dei nodi intermodali.
10	Pilastri del PTCP elencati con denominazioni diverse da quelle ufficiali e, nel D2, indicati in cinque pur elencandone sei.	Elenco dei sei pilastri del PTCP, con le denominazioni già riportate nel Documento D3.	Documento D1 (pagina 1); Documento D2 (pagina 6).
11	Sosta presso i poli attrattori ricondotta all'art. 21, comma 15, delle Norme del PTCP, che riguarda invece la sosta ai nodi di interscambio. Nell'A2 la disposizione sui percorsi ciclabili lungo le nuove strade era attribuita all'art. 22.	Richiamo al criterio dei servizi di supporto dell'art. 21, comma 4, per la sosta presso i poli attrattori. Richiamo all'art. 21 per i percorsi lungo le nuove strade e uso della denominazione Norme di Attuazione.	Documento D1 (pagine 1 e 13); Documento D3 (pagina 23); Allegato A2 (pagina 19).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
12	Dorsali con tratti esterni alla provincia o connessioni con il Canton Ticino indicate in cinque su dieci, mentre il Quadro Conoscitivo ne conta otto.	Indicazione di otto dorsali su dieci, con il relativo elenco; nella sintesi del D2 i nomi citati sono presentati come esempi.	Documento D1 (pagine 2 e 8); Documento D2 (pagina 44).
13	Punti di interscambio del Programma di Bacino del TPL indicati in 12, mentre l'Allegato 5 del Programma e la tabella del D2 ne elencano 11.	Correzione del numero in 11 punti di interscambio.	Documento D1 (pagina 8); Documento D2 (pagina 45).
14	Sezioni fra 2 e 2,5 m valutate come rispondenti agli standard, con uno standard provinciale per le ciclopedonali di 2,8 m. L'A2 indica invece un minimo di 2,5 m e una larghezza consigliata di 2,80-3,00 m.	Valutazione delle sezioni rispetto al minimo di 2,5 m e al valore consigliato di 2,8 m.	Documento D2 (pagine 25, 50, 106 e 122); Documento D3.1 (pagina 110).
15	Documenti di supporto incompleti nella tabella di sintesi e nelle schede, per esempio senza il D3.1 per le Azioni 1.1.1-1.1.3. Alcuni rimandi all'A3 non corrispondevano ai contenuti dell'Allegato, come per l'Azione 3.3.1 sulla ciclologistica.	Integrazione dei documenti di supporto e correzione dei rimandi all'A3.	Documento D3 (pagine 13-15, 18-20, 25-26 e 42).
16	Titolo, soggetti responsabili e strumento dell'Azione 2.1.3 non coerenti con la scheda, che privilegia l'appoggio a piattaforme esistenti.	Allineamento alla scheda della tabella di sintesi del D3 e della descrizione della Macro-azione 2.1 nel D1.	Documento D3 (tabella di sintesi, pagine 13-15); Documento D1 (pagina 14).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
17	Titoli delle strategie e delle macro-azioni riportati in forme abbreviate o diverse da quelle del Piano delle Azioni. Le tabelle di sintesi delle schede del D3.1 erano riferite alla Macro-Azione 1 anziché alla 1.1.	Uso dei titoli del sommario del D3 e della numerazione 1.1.	Documento D1 (sommario e pagine 13-17); Documento D3 (pagine 6-8 e 13-15); Documento D4 (pagine 3-4); Documento D3.1 (tabelle di sintesi delle dieci schede e pagina 113).
18	Infografiche con 42 e 37 azioni, a fronte delle 35 del Piano, e matrice obiettivi per macro-azioni non coerente con le schede. Le infografiche delle Strategie 1 e 2 non erano allineate alle schede, e quella di pagina 12 del D3 riportava refusi e un elenco incompleto dei documenti. Nello schema dei documenti del D1 il D3 era chiamato *Relazione di Piano*.	Correzione delle infografiche, della matrice, completata nel D1 con la riga 3.7, e dello schema dei documenti.	Documento D1 (pagine 5 e 12); Documento D3 (pagine 5, 9, 12, 17 e 29).
19	Colori delle tre strategie non uniformi fra infografiche, schede e tabella di sintesi del D3 e tabella degli indicatori del D4.	Uso uniforme del rosso per la Strategia 1, dell'azzurro per la Strategia 2 e del verde per la Strategia 3.	Documento D3 (pagine 13-15, 29 e 37); Documento D4 (pagine 9-10).
20	Rete provinciale di contabici descritta come esistente, mentre è solo prevista, senza un'azione del D3 che ne preveda l'installazione.	Descrizione della rete come prevista e inserimento della sua installazione nell'Azione 3.6.1, da cui dipende l'indicatore R.2.	Documento D4 (pagine 11, 13-14 e 17); Documento D3 (pagina 47); Documento D1 (pagine 19-20).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
21	Numero degli indicatori indicato in 25 nel D1, a fronte dei 20 del D4, e Macro-azioni 3.3 e 3.7 prive di indicatore. Il D1 riferiva inoltre gli indicatori a ciascuna azione anziché alle macro-azioni. La frequenza dell'indicatore A.8 era diversa fra le tabelle, e la soddisfazione degli utenti era riferita a R.5 anziché a R.4. Nel D4 la cadenza biennale del monitoraggio era attribuita al PRMC, che la prevede annuale. Lo schema del framework collegava inoltre gli output al monitoraggio degli effetti.	Allineamento del D1 ai 20 indicatori, riferiti alle macro-azioni, associazione di A.11 alla Macro-azione 3.3 e di R.5 alla 3.7. Rilevazione di A.8 ogni due anni e correzione del rimando. Indicazione delle cadenze del PRMC e del PSMC e correzione dello schema.	Documento D1 (pagine 3, 5 e 19-20); Documento D4 (pagine 5-6, 9-10, 13 e 16).
22	Coordinamento del monitoraggio e gestione del database GIS attribuiti a Ufficio Sostenibilità Ambientale, diverso dagli uffici indicati nei crediti. Le tabelle degli indicatori A.7, A.14 e A.15 indicavano come fonte una Direzione PSMC della Provincia.	Indicazione dell'Ufficio Sviluppo Sostenibile per il coordinamento e come fonte dei tre indicatori, e dell'Ufficio Sistema Informativo Territoriale per la gestione del database.	Documento D4 (pagine 9-10, 13-14 e 16).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
23	Guida alla lettura delle schede con l'ordine delle pagine invertito e posizione delle Dorsali del Fiume Olona e del Piambello descritta in modo errato. Negli schemi delle dorsali alcune etichette dei Comuni erano errate, come Taino in luogo di Ranco e Ferrara di Varese. Lo schema della Varesina collocava sulla linea la stazione di Venegono Superiore, che dista circa 1,1 km dalla Dorsale. Nella scheda del Lago Maggiore la mappa della ciclabilità sistematica ripeteva quella della ciclabilità per svago e cultura.	Correzione della guida, delle descrizioni, delle etichette e delle stazioni degli schemi, e sostituzione della mappa della ciclabilità sistematica del Lago Maggiore.	Allegato A1 (pagine 5-7, 16, 20, 22, 27, 28, 40 e 44).
24	Valori della tabella delle dorsali e delle pagine *La dorsale in numeri* non allineati al database geografico. Il dettaglio dei beni paesaggistici non riportava un valore per ciascuna voce.	Ricalcolo della lunghezza della Malpensa-Saronnese, dei servizi, delle stazioni e delle velostazioni entro 1 km, e completamento del dettaglio dei beni paesaggistici.	Allegato A1 (pagine 3, 9, 13, 17, 21, 25, 29, 33, 37, 41 e 45).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
25	Testo non coerente con figure, schede e tabelle per la larghezza della bicicletta tipo, la pendenza delle rampe e la sosta breve. L'asfalto era raccomandato anche nelle aree naturalistiche, e la scheda sulla Zona 30 riportava i contenuti della pista in sede propria extraurbana. Il riquadro sull'uso combinato delle chiusure selettive e dei portali ripeteva quello sui mezzi di soccorso.	Allineamento del testo alle figure, alle schede e alle tabelle, e riscrittura della scheda sulla Zona 30 e del riquadro sulle chiusure selettive.	Allegato A2 (pagine 3, 9, 39-40, 44, 63 e 75).
26	Anno di aggiornamento delle buone pratiche indicato nel 2025 e riquadro della guida intitolato *Facilità di implementazione*, a fronte della difficoltà indicata nelle schede. Il titolo e il testo dell'esempio sul PSCL non corrispondevano al piano collegato, dell'Università di Trento, e la denominazione del piano del Parco del Lura non era corretta. L'esempio di bike sharing di Varese non era più attuale, e due esempi avevano collegamenti non validi. Il medio periodo della guida citava inoltre livelli di progettazione superati dal D.Lgs. 36/2023.	Correzione dell'anno, dei titoli, dell'esempio sul PSCL, della denominazione e dei collegamenti, ed eliminazione dell'esempio di Varese. Aggiornamento dei livelli di progettazione.	Allegato A3 (pagine 2-4, 21, 31, 37, 45 e 47).

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

N.	Sintesi dell'errore materiale	Proposta di correzione	Elaborati modificati
27	Valori di sintesi non allineati al database geografico e ai file di calcolo, come lunghezze, percentuali di tipologia, fondo, illuminazione e sezione.	Riallineamento dei valori riportati in testi, tabelle e grafici.	Documento D1 (pagina 8); Documento D2 (pagine 17-26, 43-45, 53, 58, 66, 82, 92-93, 100, 106, 113-114, 125 e 129); Documento D3.1 (pagine 12, 38-40, 44, 60, 70, 92, 98, 110 e 114).
28	Refusi, denominazioni non uniformi di Comuni, Dorsali ed enti, rimandi interni e riferimenti non coerenti fra documenti.	Correzione dei refusi e uniformazione delle denominazioni, dei rimandi e dei riferimenti.	Documenti di Piano interessati.
29	Mancanza di numerazione delle tavole costituenti cartografia di Piano	Numerazione delle tavole	Cartografia di Piano

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Modifiche apportate agli elaborati di Piano rispetto alla versione adottata

Si riepilogano di seguito le modifiche apportate agli elaborati del PSMC in accoglimento, totale o parziale, delle osservazioni pervenute rispetto alla versione adottata. La tabella indica l'elaborato interessato, il punto modificato e le osservazioni da cui la modifica discende. Il contenuto puntuale di ciascuna modifica è riportato nella scheda della corrispondente osservazione.

Elaborato interessato	Punto modificato	Osservazioni
Shapefile e cartografia dei corridoi primari	Inserimento dei nuovi corridoi primari: stazione di Varese e polo universitario di Bizzozero; valico internazionale di Cremenaga e Dorsale delle Valli del Verbano; Dorsale del Fiume Olona e Dorsale Varesina a Gorla Minore; tre collegamenti fra il Parco del Ticino, il Parco Pineta e la Provincia di Como; stazione di Besnate e Comune di Albizzate; polo ospedaliero di Busto Arsizio e Gallarate e centri abitati limitrofi; centro di Samarate e aeroporto di Malpensa; stazione di Casorate Sempione e aeroporto di Malpensa; aeroporto di Malpensa e Cardano al Campo. Articolazione in due tratti, con nodo a Cardano al Campo, del corridoio fra la Dorsale del Sempione e la stazione di Ferno-Lonate Pozzolo.	1, 5, 9, 10, 12, 15, 18
Documento D3.2 Approfondimento 2 — Corridoi Primari	Aggiornamento della tabella dei corridoi primari, conseguente all'inserimento e alla modifica dei collegamenti.	1, 5, 9, 10, 12, 15, 18
Cartografie dello stato delle Dorsali	Aggiornamento dello stato del tratto di viale Belforte, portato a esistente, e delle percentuali di realizzazione della Dorsale dei Laghi Varesini in tutti i documenti interessati.	1
Tabella dei tratti e stima dei costi	Aggiornamento della stima dei costi di completamento della Dorsale dei Laghi Varesini.	1

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Elaborato interessato	Punto modificato	Osservazioni
Shapefile dei servizi ciclabili e cartografia dei servizi	Inserimento delle due fontanelle nel territorio di Cuveglio, con aggiornamento della tabella dei servizi e della relativa stima dei costi.	3
Allegato A1. Il sistema delle Dorsali Ciclopedonali della Provincia di Varese	Aggiornamento del testo descrittivo della Dorsale, pagina 39, e delle fontanelle entro 1 km dalla Dorsale, pagina 41.	3
Allegato A1. Il sistema delle Dorsali Ciclopedonali della Provincia di Varese	Integrazione dello schema della Dorsale del Lago Maggiore con i principali porti della navigazione e i relativi punti di interscambio, a pagina 20, e indicazione degli scali della navigazione entro 1 km dalla Dorsale, a pagina 21.	21
Allegato A2. Linee Guida Progettuali	Nuovo capitolo sull'utilizzo degli elementi di verde, a pagina 9, con i benefici e i criteri di impiego del verde; indicazione delle sole specie autoctone e idonee al contesto, con esclusione di quelle della lista nera regionale e delle invasive di rilevanza unionale. Ridotta la valutazione di adeguatezza del conglomerato bituminoso a 3 punti su 5 (pag. 79).	11
Allegato A2. Linee Guida Progettuali	Richiamo dell'art. 4, comma 5, del D.M. 557/1999 nella scheda del percorso ciclopedonale, a pagina 33, con gli itinerari commerciali fra i contesti da evitare per i percorsi promiscui.	13
Allegato A3. Azioni non infrastrutturali e buone pratiche	Nuova scheda sulla segnalazione dei varchi di accesso per i mezzi di soccorso, a pagina 49, comprensiva della comunicazione al numero unico di emergenza e delle indicazioni sulla segnaletica della rete; richiamo alla segnaletica fra i temi della comunicazione all'utenza e fra i servizi lungo i percorsi, a pagina 41.	7, 17

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026

Elaborato interessato	Punto modificato	Osservazioni
Documento D3. Piano delle Azioni	Richiamo della nuova buona pratica sulla segnalazione dei varchi di soccorso, nella tabella di sintesi e nella scheda dell'Azione 1.1.4 (pagine 13 e 21).	7
Documento D3. Piano delle Azioni	Raccomandazione ai Comuni sul coinvolgimento delle associazioni di categoria, delle associazioni degli utenti e degli altri portatori di interesse nei percorsi partecipativi, nell'Azione 3.1.1, a pagina 38.	13
Shapefile dei porti e cartografie di Piano	Modifica della categorizzazione dell'attracco di Santa Caterina del Sasso, da porto turistico a scalo portuale.	8
Shapefile dei poli attrattori e cartografie di Piano	Inserimento del nuovo polo ospedaliero di Busto Arsizio e Gallarate.	17
Documento D3.1 Approfondimento 1 — Dorsali e Documento D2. Quadro Conoscitivo	Citazione del Comune di Olgiate Olona fra gli enti coinvolti nella scheda della Dorsale del Fiume Olona (D3.1, pagina 12; D2, pagina 49).	22
Stampe cartografiche	Aggiornamento delle stampe conseguenti alle modifiche apportate ai database geografici.	1, 3, 5, 8, 9, 10, 12, 15, 17, 18

Le osservazioni 2, 4, 6, 14, 16, 19 e 20 non comportano modifiche agli elaborati di Piano.

Riproduzione cartacea del documento informatico sottoscritto digitalmente da
MATTEO JARRE il 02/11/2026 16:05:03 ai sensi dell'art. 20 e 23 del D.lgs 82/2005
DELIBERA DEL PRESIDENTE: 2026 / 159 del 04/11/2026