

SaronnoNews

Tutte le ciclabili in provincia di Varese: la fotografia completa e lo stato di realizzazione

Tomaso Bassani · Tuesday, June 23rd, 2026

Quattrocentocinquantotto chilometri sulla carta, poco più di duecento già realizzati. Il **Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica della Provincia di Varese**, presentato all'Assemblea dei Sindaci a fine maggio, ha messo in fila per la prima volta **in modo sistematico lo stato di realizzazione delle dieci dorsali ciclopedonali provinciali**. Il risultato è una fotografia di una rete a due velocità, dove i divari tra una dorsale e l'altra raccontano molto delle scelte e degli investimenti degli ultimi vent'anni.

Il quadro complessivo

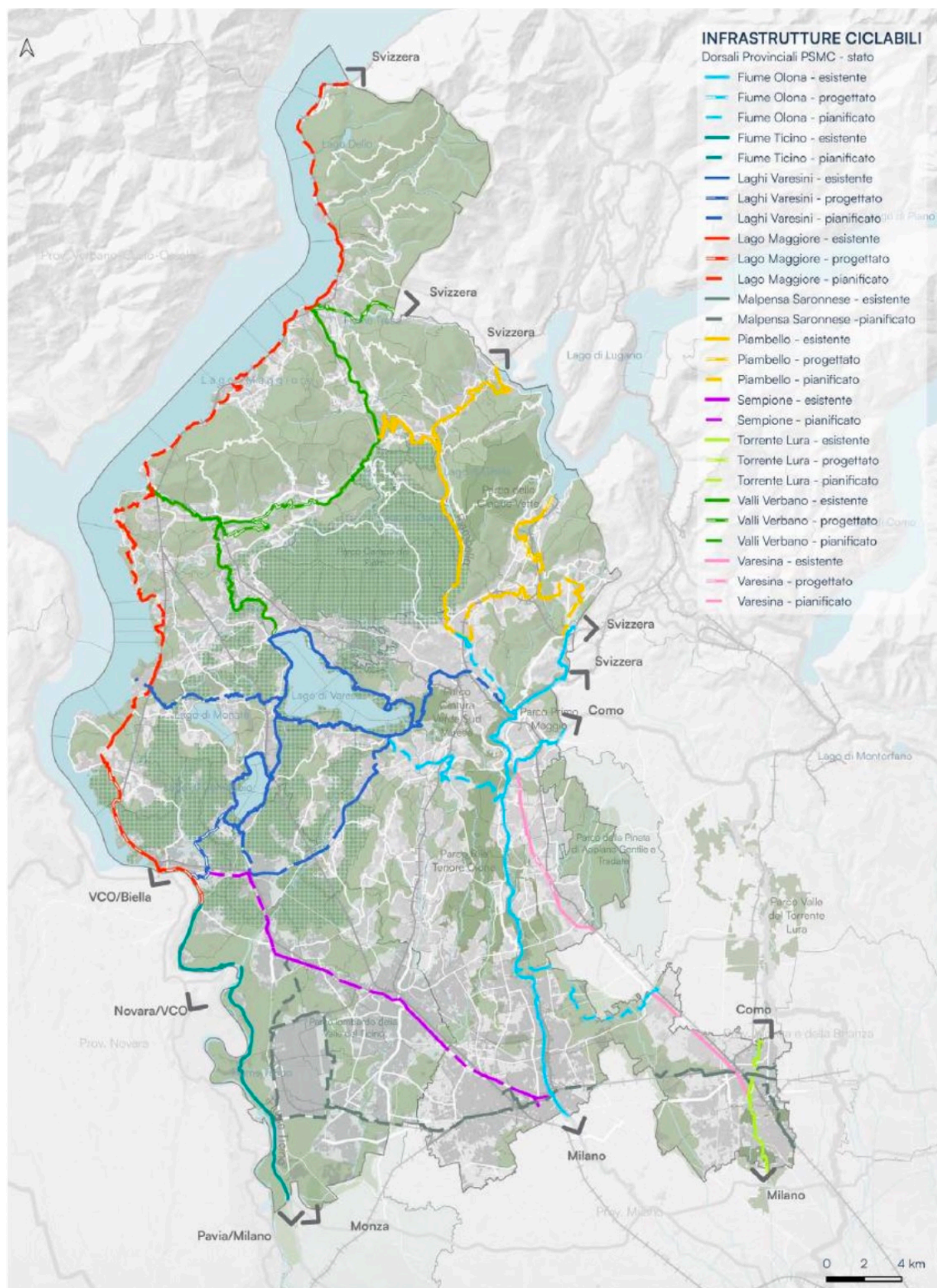
A scala provinciale, i 458 chilometri della rete pianificata si distribuiscono in tre quote quasi simmetriche: il 46% è già esistente (circa 200 chilometri), l'8% è in fase di progettazione e il restante 46% è ancora soltanto pianificato. Significa che, a fronte di una rete oggi percorribile per metà, l'altra metà richiede ancora tempi, progetti e finanziamenti per essere realizzata.

STATO REALIZZAZIONE DELLE DORSALI PROVINCIALI

DORSALE	ESISTENTE	PROGETTATO	PIANIFICATO
Fiume Olona	53%	0%	47%
Fiume Ticino	93%	0%	7%
Laghi Varesini	62%	7%	31%
Lago Maggiore	5%	14%	81%
Malpensa Saronnese	11%	0%	89%
Piambello	60%	4%	36%

STATO REALIZZAZIONE DELLE DORSALI PROVINCIALI

DORSALE	ESISTENTE	PROGETTATO	PIANIFICATO
Sempione	25%	0%	75%
Torrente Lura	89%	11%	5%
Valli Verbano	59%	32%	9%
Varesina	52%	13%	35%
Totale	46%	8%	46%



I poli della rete: Ticino e Torrente Lura

In cima alla classifica c'è la **dorsale del Fiume Ticino**, realizzata al 93% sui suoi 22 chilometri da Lonate Pozzolo a Sesto Calende. È il segmento più consolidato del sistema, beneficiato dalla pluriennale azione del Parco del Ticino e dalla continuità del corridoio naturalistico.

Subito dopo, la breve **dorsale del Torrente Lura** (9 km tra Caronno Pertusella e Saronno) tocca l'89% di realizzazione, con un ulteriore 11% in fase di progettazione: di fatto, è la dorsale più

vicina al completamento integrale.

La fascia di mezzo: Laghi Varesini, Piambello, Valli del Verbano, Olona, Varesina

Le dorsali che ricalcano corridoi storici o assi ferroviari dismessi si attestano in una fascia di realizzazione compresa tra il 50% e il 62%.

La **Laghi Varesini**, la più lunga della rete (88 km attraverso i laghi di Varese, Comabbio, Biandronno e Monate), è **realizzata al 62%**. La **Piambello** (56 km tra Induno Olona e Porto Ceresio/Lavena Ponte Tresa) si ferma al 60%, mentre le **Valli del Verbano** (50 km tra Luino, Laveno Mombello e Gavirate) raggiungono il 59% con un 32% già progettato – quota di progettazione che è la più alta dell'intero sistema.

La **dorsale del Fiume Olona** (70 km, 23 comuni attraversati da Castellanza fino al confine svizzero) è ferma al 53%: l'asse principale nord-sud che ricalca il tracciato ferroviario è praticamente continuo, ma le quattro diramazioni verso Vedano Olona, Azzate, Cislago e Malnate sono in larga parte da realizzare. La **Varesina** (18 km tra Vedano Olona e Saronno) chiude questa fascia al 52%.

Le dorsali in ritardo: Sempione, Malpensa-Saronnese, Lago Maggiore

In fondo alla classifica, **tre dorsali strategiche presentano percentuali di realizzazione molto basse**. La **Sempione** (25 km tra Castellanza e Sesto Calende) è realizzata al 25%, con il 75% ancora pianificato. La **Malpensa-Saronnese** (54 km tra Caronno Pertusella e Somma Lombardo), che dovrebbe garantire l'accessibilità ciclabile all'aeroporto e alla fascia ad alta densità del basso Varesotto, si ferma all'11%: l'89% del tracciato è ancora sulla carta.

La quasi-ciclabile tra Gallarate, Casorate e Malpensa che s'interrompe appena prima dell'arrivo

Il caso più eclatante è **la dorsale del Lago Maggiore** (66 km tra Sesto Calende e Tronzano), **realizzata appena al 5%**. L'81% del tracciato è ancora pianificato, il 14% è in fase di progettazione. Un dato che colpisce, considerando che il Lago Maggiore è uno dei principali attrattori turistici della provincia e che il cicloturismo lacuale rappresenta uno degli ambiti di sviluppo individuati dal Piano stesso.

Non solo chilometri: la qualità di ciò che esiste

Il Quadro Conoscitivo del PSMC non si limita a contare i chilometri, ma analizza anche la qualità tecnica dei tratti esistenti. **Su circa 200 chilometri di rete oggi percorribile, oltre tre quarti** (circa 155 km) sono configurati come **percorsi ciclopedonali condivisi tra pedoni e ciclisti**, 38 km sono in promiscuo veicolare, mentre risultano marginali sia le corsie riservate su carreggiata stradale (3,5 km) sia i tratti in sede propria (2,5 km).

L'86% della rete esistente è asfaltato (172 km), con quote minori di fondo naturale (20 km, concentrati su Torrente Lura, Olona, Piambello e Malpensa-Saronnese), cemento drenante (4 km), autobloccanti e pavè/selciato.

Più critico il fronte dell'illuminazione: su 200 km di rete esistente, 145 km risultano privi di illuminazione dedicata. Solo 32 chilometri dispongono di impianti specifici per ciclisti e pedoni, mentre 23 chilometri beneficiano dell'illuminazione stradale veicolare. La Varesina è la dorsale meglio illuminata (53% di tratti con impianto presente), mentre il Ticino e le Valli del Verbano, pur in larga parte realizzate, sono quasi interamente prive di illuminazione – una scelta coerente con il contesto naturale che attraversano, ma che limita la fruibilità nelle ore serali e invernali.

Cosa significano questi numeri

Letti insieme, i dati restituiscono un'immagine precisa: **la provincia di Varese ha una rete ciclabile già percorribile per metà**, concentrata però in alcuni corridoi storici (Ticino, Olona, Laghi Varesini, Piambello) e ancora largamente da costruire in altri (Lago Maggiore, Malpensa, Sempione). Sono proprio queste tre dorsali a comparire tra le dieci priorità di completamento individuate dal Piano: l'anello e l'hub di Malpensa, la Sempione tra Gallarate-Busto-Castellanza, la Lago Maggiore tra Angera e Cerro di Laveno.

Il quadro economico complessivo del PSMC **stima tra 111 e 148 milioni di euro l'investimento necessario** per completare la rete, risolvere i 45 punti critici censiti, dotare i percorsi dei servizi al ciclista mancanti e attrezzare le 58 stazioni ferroviarie con velostazioni e cicloparcheggi adeguati.

This entry was posted on Tuesday, June 23rd, 2026 at 6:12 pm and is filed under [Brianza](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can skip to the end and leave a response. Pinging is currently not allowed.