

SaronnoNews

Tutti in bici: il piano della Provincia di Varese per cambiare le abitudini del territorio con 458 km di ciclabili

Alessandra Toni · Tuesday, June 23rd, 2026

In provincia di Varese ci sposteremo sempre di più in bicicletta? È **la sfida culturale ma anche economica che Villa Recalcati lancia con il suo “Piano strategico per la mobilità Ciclistica”**.

Il progetto nasce come Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in linea con la strategia Bike&Walk, con l’obiettivo di trasformare **la bicicletta in una reale alternativa all’automobile per una quota significativa degli spostamenti sul territorio provinciale**. «È un’idea progettuale che risale a parecchio tempo fa – spiega Magrini – quando ero consigliere delegato alla viabilità, prima di diventare presidente della Provincia».

Gli obiettivi: ordine, priorità e un conto economico unico

Il punto di partenza era la necessità di “fare ordine” in un quadro frammentato, fatto di iniziative diverse provenienti dal territorio, ciascuna con una propria progettualità. «Dovevamo capire, rispetto ai vari piani, quali fossero i tratti già realizzati, quali in fase di progettazione e quali ancora soltanto sulla carta» dice Magrini. Da qui la scelta di individuare delle **dorsali prioritarie** — i collegamenti strutturali tra nord e sud della provincia, ma anche verso la Svizzera e verso Milano — e di costruire attorno a esse un quadro economico complessivo da presentare a Regione e Ministero.

Gli obiettivi del Piano si muovono lungo tre direttrici. La prima è **infrastrutturale**: completare le dorsali, risolvere i punti critici, realizzare i collegamenti con i poli attrattori del territorio, potenziare sosta ciclabile e intermodalità con il trasporto pubblico. La seconda riguarda la **promozione della mobilità attiva**, attraverso comunicazione, educazione, progetti di bike to work e bike to school e iniziative di cicloturismo. La terza è la **governance**: coordinamento tra enti, manutenzione delle infrastrutture, monitoraggio dei risultati e ricerca di risorse economiche regionali, nazionali ed europee.

Le dieci dorsali e il loro stato di avanzamento

Il sistema individuato dal Piano si compone di dieci dorsali ciclopedonali per **una lunghezza complessiva di circa 458 chilometri**. A oggi circa **il 46% della rete è già esistente** (209 km), l’8% è progettato o in fase avanzata di progettazione (37 km), mentre il **restante 46% (212 km) è pianificato ma non ancora finanziato**.

La situazione varia molto da dorsale a dorsale:

- Dorsale del Fiume Olona (70 km): 53% realizzato, il resto da completare soprattutto verso Vedano Olona, Azzate e Cislago.
- Dorsale del Fiume Ticino (22 km): la più avanzata, 93% realizzato, solo il 7% da completare.
- Dorsale dei Laghi Varesini (88 km): 62% realizzato, 7% progettato, 31% pianificato.
- Dorsale del Lago Maggiore (66 km): una delle sfide più impegnative, solo il 5% esistente, 14% progettato, 81% da finanziare e realizzare.
- Dorsale Malpensa-Saronnese (54 km): fase iniziale, 11% esistente, 89% ancora pianificato.
- Dorsale del Piambello (56 km): 60% realizzato, 4% progettato, 36% da sviluppare.
- Dorsale del Sempione (25 km): 25% esistente, 75% pianificato.
- Dorsale del Torrente Lura (9 km): quasi completata, 89% realizzato, 11% progettato, 5% residuo.
- Dorsale delle Valli del Verbano (50 km): 59% esistente, 32% progettato, 9% pianificato.
- Dorsale della Varesina (18 km): 52% realizzato, 13% progettato, 35% da finanziare.

Una volta completata, **la rete collegherà 102 dei 138 comuni della provincia.**

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

I costi: tra 111 e 148 milioni di euro

Il quadro economico del Piano stima un fabbisogno complessivo compreso tra 111 e 148 milioni di euro. **La voce principale riguarda il completamento delle dorsali, tra 93 e 116 milioni di euro.** Alla risoluzione dei punti critici sono destinati tra 13 e 24 milioni, mentre circa 700mila euro sono previsti per i servizi al ciclista lungo i percorsi. Ulteriori 5-8 milioni riguardano velostazioni, cicloparcheggi e infrastrutture di interscambio presso stazioni ferroviarie e nodi del trasporto pubblico.

«È un documento che ti fa anche i conti – spiega Magrini – Ci costa dai 93 ai 116 milioni per terminare il tutto, ma questi dati ormai li abbiamo e possiamo usarli per presentarci in Regione e al Ministero con un progetto compiuto, anziché con una semplice richiesta generica di fondi».



Malpensa hub strategico

Tra le priorità individuate dal Piano, l'hub di Malpensa occupa una posizione centrale. **Magrini lo definisce un punto di partenza fondamentale soprattutto per la componente turistica:** l'idea è che un viaggiatore possa scendere dall'aereo, noleggiare una bicicletta, percorrere le valli del territorio e infine restituire il mezzo prima di ripartire, «facendo un turismo consapevole e intelligente».

Per questo la **dorsale Malpensa-Saronnese**, pur essendo oggi tra le **meno realizzate (11%)**, è considerata **strategica:** «dove un progetto del territorio si muove – dice Magrini – Provincia non può non essere al fianco con le risorse».

Le potenzialità della dorsale emergono a ogni BIT, la Borsa del Turismo, dove l'esigenza di poter arrivare in aereo e spostarsi in bici nei nostri territori è forte.

Complesso il nodo dei collegamenti ciclabili attorno all'aeroporto, dove i lavori della nuova ferrovia Gallarate-Malpensa hanno occupato e poi reso disponibili alcune aree oggi dismesse. **Il consigliere Passera racconta che gli uffici provinciali stanno dialogando con RFI per capire se l'ente sia disposto a cederle:** «Cardano ha già un finanziamento per una pista da diversi anni che non è ancora partita». Il consigliere segnala, però, che **c'è un tema di sicurezza, legato all'attraversamento di aree boschive prive di illuminazione**, che rende il progetto più complesso di quanto sembri sulla carta. «Tutto attorno a Malpensa si prevede ci sarà la pista ciclabile — dice Passera — su questo chiederemo a Regione di darci una mano, perché stiamo investendo molte risorse».

La sfida culturale: cambiare le abitudini

Per Magrini il vero obiettivo del Piano, più ancora delle infrastrutture, è un cambiamento culturale: **portare il territorio varesino a considerare la bicicletta non solo come strumento per il tempo**

libero, già abbastanza diffuso, **ma anche come mezzo per andare al lavoro o a scuola**. Il riferimento è ai paesi del Nord Europa dove l'uso quotidiano della bicicletta è radicato indipendentemente dal meteo o dalla conformazione del territorio.

Tra le leve indicate per accompagnare questo cambiamento ci sono i progetti di **bike to work e bike to school**, le **premialità economiche introdotte da alcune aziende** come forma di welfare per chi si sposta in bicicletta, e gli **investimenti su strutture di sosta adeguate**. Magrini cita l'esempio del **Joint Research Centre di Ispra**, che ha finanziato il tratto di pista ciclabile tra Ispra e Biandronno sul Lago di Varese, spinto anche dalle richieste dei dipendenti stranieri abituati a una diversa cultura della mobilità.



Il tema della sicurezza è importante: la Provincia punta a realizzare percorsi separati dalla sede stradale ove possibile, e, dove questo non è realizzabile, introdurre **il principio della precedenza per ciclisti e pedoni, con zone a velocità limitata (30 km/h)**.

Un altro fronte aperto riguarda **l'intermodalità**: il trasporto delle biciclette su autobus, treni e battelli di navigazione, oggi regolato in modo non uniforme, ma anche la realizzazione di **garage adeguati e sicuri dove lasciare la bici**. È un argomento caldo su cui il consigliere Passera si sta confrontando con gli attori del trasporto pubblico locale.

La sfida turistica: una rete di attori

Accanto al processo culturale, **il Piano punta sulla leva turistica**. Marco Magrini segnala che è **in crescita la quota di turisti** — oltre il 35%, secondo le stime citate — che sceglie il territorio anche per percorsi in bicicletta, spesso in gruppi organizzati con servizio di trasporto bagagli.

Il progetto si lega anche a Varese Cultura 2030: l'idea è creare un sistema digitale che permetta

al cicloturista di pianificare il proprio itinerario collegando le dorsali ai punti di interesse del territorio — dalla ceramica di Laveno a Santa Caterina del Sasso, da Villa Bozzolo al Museo Salvini, fino all'Abbazia di Ganna e ai prodotti tipici locali come la formagella o l'asparago di Cantello. Uno sviluppo in linea anche con **gli eventi ciclistici di rilievo internazionale**, come la Coppa del Mondo femminile Trofeo Binda e la Tre Valli Varesine, che contribuiscono a normalizzare culturalmente l'uso della bicicletta, e a promuovere il Varesotto come meta di mobilità dolce.

Il legame con il PTCP e gli interlocutori coinvolti

Il Piano Strategico per la Mobilità Ciclistica non è un documento autonomo, ma un'azione che si inserisce all'interno del PTCP, **il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale**. «Sarà il fiore all'occhiello della Provincia di Varese, se riusciremo ad approvarlo – dice Magrini, definendolo – un atto politico fondamentale proprio perché entra in un documento strategico che orienta lo sviluppo del territorio nei prossimi anni».

Gli interlocutori principali restano i Comuni, che dovranno tenere conto delle indicazioni del Piano nella redazione dei propri Piani di Governo del Territorio (PGT): «Se il Comune vede che nel proprio PGT manca un tratto previsto dalla Provincia nel piano di coordinamento, deve considerarlo». Le amministrazioni comunali restano titolari di queste scelte: «**La Provincia non impone la realizzazione dei tratti, ma stabilisce una scala di priorità che condiziona l'accesso ai cofinanziamenti**. I tratti definiti “strategici” — le dorsali e i collegamenti tra territori — sono quelli su cui la Provincia partecipa attivamente alla ricerca di finanziamenti regionali, nazionali ed europei e mette risorse proprie; i collegamenti locali di interesse circoscritto al singolo Comune restano invece in capo alle amministrazioni comunali» chiarisce il consigliere Passera.



L'iter ancora da completare e i tempi

Sul piano amministrativo, il percorso è già a uno stadio avanzato. La Provincia ha approvato la delibera di adozione del Piano e lo ha presentato ai sindaci del territorio. Si sono poi susseguiti incontri più operativi in quattro aree della provincia con gli amministratori locali per illustrare le schede di dettaglio. È stata raccolta una prima fase di osservazioni informali da parte dei Comuni.

Il prossimo passaggio formale è fissato per lunedì 29 giugno, quando il Consiglio provinciale sarà chiamato ad adottare il Piano, analogamente a quanto previsto per il PTCP. Dopo l'adozione, il documento sarà pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia e seguiranno 60 giorni durante i quali potranno arrivare le osservazioni ufficiali da parte di enti e cittadini, alle quali la Provincia dovrà rispondere prima dell'approvazione definitiva, prevista per il mese di settembre, in concomitanza con l'approvazione del PTCP.

Magrini sottolinea il **carattere dinamico del documento**: «il Piano prevede schede di monitoraggio per ciascun percorso, da aggiornare periodicamente — ogni sei mesi o ogni anno — in modo da tenere sotto controllo lo stato di avanzamento di ogni singolo tratto, distinguendo tra progettazione, appalto e realizzazione. Oggi, se non avessimo questo documento, questa situazione non sarebbe sotto controllo» afferma il presidente, rivendicando il valore del Piano proprio nella sua funzione di quadro organico e misurabile, più che nell'annuncio di un traguardo immediato. **Sui tempi di realizzazione complessiva, Magrini è netto: «Dipendono dalle risorse che ci verranno assegnate da Stato e Regione, più che da una scadenza politica predefinita».**

A Materia una serata per parlare di spostamenti quotidiani in bicicletta

VADO A LAVORARE IN BICICLETTA

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