

UN PARCO CICLO-TURISTICO PER LA MEDIA PIANURA LOMBARDA
Progetto generale - dott. Albano Marcarini, Milano gennaio 2015.

Le premesse.

L'Associazione Pianura da Scoprire (d'ora innanzi APS) promuove da diverso tempo lo sviluppo del turismo 'dolce' nel territorio della media pianura lombarda, compreso grossomodo fra le due sponde dell'asta fluviale dell'Adda a occidente, quelle del fiume Oglio a oriente, Bergamo a nord e una fascia grossomodo parallela al Canale Vacchelli a sud. Tale sviluppo si regge sulla partecipazione di decine di Amministrazioni comunali e di diversi Enti parco. Si tratta, come vedremo, di un territorio che, sebbene connotato da un medesimo impianto paesaggistico di pianura, conserva notevoli elementi di diversificazione che rendono il turismo di scoperta particolarmente invitante e degno di essere valorizzato.

APS ha prodotto nel 2012-2013 un primo approfondito studio riguardante la fattibilità di un sistema turistico per la media pianura lombarda (d'ora in avanti MPL) con esiti particolarmente interessanti proprio per quanto riguarda la pratica del cicloturismo. Il 64% dei comuni intervistati e appartenenti all'area della MPL sostengono che il cicloturismo è una dei maggiori 'atout' da incrementare.

Ma ancor più significativo il dato che riguarda i potenziali utenti: il 72% di loro rivela che potrebbe certamente visitare il territorio della MPL se si disponesse di piste ciclabili sicure e protette. Di questi il 76% si sente disposto a organizzarsi anche autonomamente per la visita, predilige le piccole realtà, apprezza la cultura, il paesaggio, le tradizioni locali e il contatto con la natura.

Sulla base di questi incoraggianti risultati, all'inizio del 2014, il Consiglio APS ha deciso di approfondire il tema del turismo in bicicletta attraverso la progettazione di un Parco cicloturistico che copra tutto il territorio della MPL e le cui linee portanti sono contenute nel presente documento. Nel contempo APS ha anche sviluppato la partecipazione ad alcuni bandi - come ad esempio il bando 'Brezza' della Fondazione Cariplo - con l'obiettivo di promuovere l'idea ed avere alcuni primi fondi di finanziamento per lo studio di fattibilità del futuro parco.

Il presente lavoro riguarda dunque la configurazione per linee generali di un Parco cicloturistico, sulla cui definizione andremo fra poco a dire, dedicato a una precisa tipologia di ciclisti, composto da una serie di itinerari di conoscenza del territorio attorno ai quali si potrà strutturare una rete di appoggio: punti di interesse, segnaletica, ricettività, trasporto locale, servizi, ecc.

Oltre al quadro generale lo studio approfondisce già a un buon livello di dettaglio i singoli itinerari previsti, al fine di verificarne con maggior puntualità la loro fattibilità e per poter fin d'ora avviare un confronto con le Amministrazioni locali e gli Enti parco che ne saranno in qualche misura coinvolti.

Cos'è un Parco ciclo-turistico

Questo termine è apparso da qualche anno in Italia e presenta già alcune esperienze in Toscana (Parco ciclo-turistico dei Colli Fiorentini) e in Lombardia (Parco ciclo-turistico dei navigli), anche se per quest'ultimo solo a un primo livello di proposizione. In sostanza esso coniuga il particolare valore paesaggistico e naturalistico di un territorio con la sua fruizione turistica che può avvenire, proprio per apprezzare meglio i valori sopraddetti, con l'utilizzo di un mezzo ecologico e salutare quale appunto la bicicletta. Naturalmente oltre a questi requisiti principali, il Parco deve anche compendiare una sufficiente offerta ricettiva, buoni collegamenti con il trasporto pubblico e una rete stradale particolarmente adatta all'uso della bicicletta, ovvero strade secondarie a basso traffico e/o piste ciclabili dedicate.

Normalmente, dalle esperienze sopra citate, un parco si compone di una serie di itinerari segnalati di varia lunghezza e difficoltà, basati in buona sostanza, sul tipo di utente che si intende coinvolgere. È noto infatti che le 'tribù' dei ciclisti sono diverse e con prerogative particolari: il ciclo-turista che ama le basse velocità e che si muove in gruppo o con la famiglia, il ciclo-sportivo che desidera avere buone strade dove allenarsi, il ciclo escursionista che pratica soprattutto la mountain-bike e desidera per lo più percorsi offroad, il ciclo-viaggiatore che si muove su lunghe distanze con il bagaglio appresso ecc.

Non esiste dunque una formula unica di parco. Essa dipende dal territorio coinvolto e dal tipo di utenza che si desidera attrarre.

I valori del territorio: il paesaggio della media pianura lombarda

Il territorio interessato dal Parco ciclo-turistico appartiene al 'cuore' della Lombardia. In esso si svelano le più originali caratteristiche del paesaggio di pianura: la dominante agricola redenta da secoli con un'intensa opera di bonifica e organizzazione del territorio, ancora largamente visibile; la regolare distribuzione dei centri abitati con caratteri urbanistici rivelatori delle origini medievali (Treviglio, Crema, Lodi) o ancora precedenti, in alcuni casi romane o pre-romane (Melzo); il ruolo e il rilievo delle città principali, come Bergamo, Crema, Treviglio, centri diffusori di cultura e preziosi contenitori monumentali; la rete delle emergenze naturalistiche, specie lungo i corsi d'acqua naturali o artificiali; il reticolo viario minore, che discende dalle colonizzazioni antiche, e quello idraulico non meno secondario, quanto a rilevanza paesaggistica.

La tradizionale organizzazione territoriale della media pianura è incentrata sul borgo, di matrice medievale, agente e colonizzatore della campagna (vedi i casi emblematici di Cologno al Serio, Martinengo, Romano di Lombardia, Soncino...) e sulla trama, a un gradino inferiore, dei nuclei di più modesta dimensione ma tutti di grande compostezza e qualità architettonica, spesso difesi da mura di cinta, ora in parte conservate, ora perdute.

Nel borgo, di forma circolare, difeso da fossati, e con un'articolazione viaria interna apparentemente priva di regolarità ma sempre centrata su una o più piazze, spiccano l'edificio di culto e il suo alto campanile, il castello o la rocca, gli isolati di basse case, alcune patrizie, con i portici lungo le vie. Nel villaggio rurale emergono la cascina o l'aggregazione di più 'corti', separate dalla rete viaria.

Ma vi sono anche aspetti dinamici e modificatori, inevitabili in una regione avanzata come la Lombardia. Il paesaggio agrario presenta oggi assetti meno caratterizzati nel loro disegno distributivo e sempre più rivolti a un'organizzazione estensivo-monoculturale, tipici di un'agricoltura industrializzata. Diventa più labile la tradizionale distinzione fra alta e bassa pianura - corrispondente grossomodo al tracciato della strada statale Padana Superiore - che un diverso regime idraulico aveva, fino a qualche decennio or sono, connotato. L'alta pianura, dai suoli ciottolosi, soffriva di relativa aridità e necessitava di forti apporti idrici artificiali a scorrimento, garantiti fin da epoche remote dalle varie 'seriole', canali irrigui che prelevano acqua dai fiumi all'uscita dalle valli prealpine, mentre la 'bassa' pianura coglieva il vantaggio dell'affioramento della falda idrica attraverso la rete dei fontanili o risorgive, allineata da est a ovest, proprio dove i suoli da ghiaiosi si tramutano in argillosi e sabbiosi. L'espansione industriale ha profondamente modificato l'economia locale, specie nella Bassa Bergamasca, ha occupato le aree agricole e alterato questo disegno originario al quale oggi occorre nuovamente riferirsi per non aggravare ulteriormente gli effetti della saturazione urbanistica e l'alienazione degli spazi agricoli. Non è il caso di insistere su questo argomento ma si deve constatare che la frammentazione del territorio, provocata da nuovi assi infrastrutturali (autostrade, alta velocità), isolano e marginalizzano aree agricole in passato unitarie.

Da qui, se vogliamo, il valore di un 'parco' di percorsi 'dolci' che, con il recupero della viabilità minore, sappia riconnettere almeno in parte ciò che si è perduto.

La domanda di ciclabilità e il turismo 'verde'

La posizione baricentrica della MPL fra i capisaldi urbani di Bergamo, Brescia, Cremona e Milano favorisce e attrae la domanda degli utenti. Da ognuno di questi centri sarà possibile raggiungere, nello spazio di pochi chilometri, uno degli itinerari del parco. In modo particolare saranno favoriti gli avvicinamenti con il trasporto pubblico su ferro essendo l'area fortemente attrezzata in questo senso. Basti pensare al 'passante ferroviario' che da Milano fa capo a Treviglio, sede e centro ordinatore di una buona parte degli itinerari del Parco ciclo-turistico. In questo modo sarà possibile anche nello spazio di una giornata coprire uno o più itinerari del parco pur essendo residenti in una grande città. Il parco porterà ovviamente benefici alla popolazione della MPL dove gli spostamenti brevi in bicicletta, che in passato si svolgevano lungo le strade, si sono ridotti o annullati sia ovviamente per la diffusione dell'auto sia per il fatto che le strade sono diventate sempre più pericolose e poco invitanti per un ciclista. In questo senso, se non tutti, ma almeno una parte degli itinerari proposti, soprattutto quelli che si appoggeranno su interventi di protezione (piste ciclabili, corsie protette ecc.), andrà certamente a favore anche degli utenti locali per spostamenti lavorativi, di studio, di acquisti o di svago. In questo senso risulta dunque fondamentale un confronto con le

Amministrazioni locali che possono fornire il miglior monitoraggio possibile sulla funzionalità degli itinerari proposti.

Strade e percorsi: quello che esiste e quello che si deve fare.

Prima di affrontare questo punto centrale, vale a dire come ottimizzare la realizzazione del parco utilizzando ciò che già esiste in termini di infrastrutture per la mobilità ciclistica, occorre precisare meglio il significato di 'itinerario' e di 'pista ciclabile'. Non sono la medesima cosa anche se spesso vengono interpretati allo stesso modo.

L'itinerario, su cui si basa il Parco ciclo-turistico della MPL, è un percorso ciclabile coerente che si sviluppa in un dato territorio, in forma attrezzata (segnaletica) o anche semplicemente proposto su guide e siti web. Sinonimi: ciclovia, ciclostrada.

La pista ciclabile è un'infrastruttura stradale dedicata espressamente alle biciclette, più o meno attrezzata e protetta. Sinonimi: corsia ciclabile, ciclopista ecc.

Di conseguenza il Parco ciclo-turistico si svilupperà attraverso 'itinerari' che potranno, nella misura del possibile, svilupparsi lungo 'piste ciclabili' esistenti o in progetto oppure su infrastrutture stradali di altro tipo. Ciò significa che, di caso in caso, sarà necessario predisporre accorgimenti per garantire la massima fruibilità, riconoscibilità e protezione possibile nell'ambito di ciascun itinerario.

I territori di pianura sono particolarmente vocati alla pratica del ciclo-turismo. Nell'area in esame esiste ancora un reticolo di percorsi stradali secondari che possono favorire questa attività. Si tratta di strade campestri, spesso lasciate a fondo naturale, che in passato componevano la trama del tessuto agrario fra cascina e cascina, fra borgo e borgo. La fitta densità urbana non consente però di effettuare lunghi tragitti senza intersecare rotabili o centri abitati dove il traffico veicolare è prevalente. Nel progetto si è posta attenzione ai punti di criticità di questi percorsi risolvendoli con una necessaria messa in sicurezza. Si tratta di attraversamenti stradali a raso, rotatorie ecc. Attenzione specifica anche per quanto riguarda i ponti e i viadotti su grandi corsi d'acqua, quasi sempre privi di una corsia ciclabile laterale.

Negli ambiti urbani periferici esiste una fitta rete di corsie e piste ciclabili comunali, a uso dei cittadini, ma si tratta di interventi che raramente si estendono fino ai confini dei propri territori per allacciarsi a quelli limitrofi. Inoltre i problemi, ben noti, sulla bassa qualità e la scarsa funzionalità delle piste ciclabili italiane lascia presagire un'ulteriore attenta riflessione sui modi di un loro possibile inserimento in un disegno di grande scala territoriale.

Altra grande risorsa utilizzabile sono i percorsi lungo le fasce fluviali - Adda, Serio – e lungo i canali artificiali e i navigli. Sono tracciati di servizio alle opere idrauliche, da sempre formalmente esclusi dal transito ciclabile a causa di obsolete normative, oppure sono semplici sentieri e piste di esbosco. Garantendo il necessario margine di sicurezza per gli utenti, sono tracciati che devono entrare a pieno titolo nel disegno che intendiamo prefigurare anche perché sono i soli che posseggono caratteristiche di collegamento su grandi distanze senza interferenze, oltre ovviamente ad avere il pregio di attraversare ambiti naturali di pregio.

L'area bergamasca/trevigliese e cremasca è già discretamente dotata di piste, percorsi e itinerari ciclabili diversamente strutturati e mantenuti.

Questa proposta di parco ne terrà in debito conto cercando di ottimizzare l'integrazione fra esistente e progetto. In particolare si porrà come proposta progettuale nel caso di tronchi ciclabili fra loro non connessi o malamente connessi al fine di darne continuità. Fra gli strumenti e le realizzazioni che sono stati presi in esame a livello locale, si possono citare il Piano di rete ciclabile della Provincia di Bergamo, il tracciato della Ciclovia dei Laghi sud, il circuito cremonese delle Città Murate, della Ciclabile del Pellegrino (Crema-Caravaggio) e il relativo piano di rete ciclabile della Provincia di Cremona, i progetti dei Consorzi di Bonifica nell'ambito del progetto Vi.A.Ter e la candidatura UNESCO per le opere di bonifica della Lombardia, i piani di percorsi ciclabili dei parchi regionali, i piani della mobilità ciclabile urbana.

La rete ciclabile esistente

Fin dai primi orientamenti sulla mobilità ciclistica in Lombardia le vallate fluviali di pianura sono state considerate gli assi fondamentali dei collegamenti fra la fascia prealpina e l'asta meridionale del Po. In questo senso, l'itinerario ciclabile dell'Adda ha fatto da precursore, essendo stato riconosciuto fin da subito, molto frequentato e progressivamente attrezzato grazie a interventi degli Enti territoriali competenti. Oggi è possibile, in modo pressoché continuativo, seguire un itinerario sostanzialmente protetto che da Lecco giunge fino a Castelnuovo Bocca d'Adda percorrendo la sponda occidentale del fiume potendo altresì disporre di alcune varianti, come la percorrenza dell'alzaia del Canale Muzza da Cassano d'Adda a Castiglione d'Adda. Va inoltre segnalata l'esistente connessione di questo percorso con la ciclabile del Naviglio della Martesana che permette un collegamento di Milano con la valle dell'Adda. Più frammentata la situazione lungo la sponda orientale del fiume se considerata nel tratto attinente al Parco Adda Sud laddove si verifica la sola esistenza di un percorso segnalato nel tratto da Rivolta d'Adda a Lodi. Al solo livello di ipotesi progettuale sono invece i restanti percorsi in sponda sinistra: da Cassano a Rivolta e da Lodi a Pizzighettone. Per quanto riguarda la valle di pianura del fiume Serio, da Seriate a Bocca di Serio, non esiste ancora un itinerario 'istituzionalizzato', ma una serie di percorsi di sponda fluviale, sia in sinistra, sia in destra, che attendono un'adeguata valorizzazione a seguito di alcuni primi interventi promossi dal locale Ente parco.

La dorsale del Serio risulta di particolare importanza, pur non essendo contenuta nel Piano regionale della mobilità ciclabile, per i seguenti motivi: - mette in connessione l'area urbana di Bergamo con la pianura e la fascia del Po; - realizza una connessione con le piste ciclabili delle vallate prealpine del Serio e del Brembo completando una rete di grande estensione dai monti orobici alla pianura del Po.

A questo schema sono da aggiungere alcune realizzazioni già portate a compimento dalla Provincia di Bergamo. Si fa riferimento in particolare al tratto della Ciclovia Laghi Sud, da Fara Gera d'Adda a Romano di Lombardia che per diversi tratti (non tutti) replica il collegamento 'nord' sopra citato. Va in ogni caso rilevato che tale 'ciclovia', al momento, risulta un intervento di semplice segnalazione di un percorso, senza interventi complementari di messa in sicurezza.

Il disegno generale del parco cicloturistico

Il parco ciclo-turistico della MPL si rivolge a un pubblico di utenti diversificato ma generalmente propizio a un turismo lento, non espressamente sportivo, da praticare in compagnia, con la famiglia o in coppia, curioso di conoscenza del territorio, dei suoi monumenti, degli aspetti naturalistici e paesaggistici, disposto anche a rinunciare all'auto per il suo tempo libero. Si tratta di una fascia di popolazione molto vasta e in sensibile crescita che guarda con interesse a questo tipo di turismo che coniuga il rispetto dell'ambiente e la salute fisica con un approccio culturale ai luoghi più profondo e appagante.

Per tale tipologia di utenti è dunque necessario pensare a itinerari di breve-media distanza, non faticosi, pregni di attrattive turistiche, sicuri e per quanto possibile separati dalla viabilità ordinaria, facilmente raggiungibili anche con mezzi di trasporto pubblico, con una buona dotazione ricettiva e di assistenza. I 14 itinerari proposti nel Parco ciclo-turistico della MPL rispondono esattamente a queste esigenze: distanza compresa fra 25 e 50 km; dislivelli minimi o molto contenuti; connessione con i principali valori monumentali del territorio; utilizzo di piste ciclabili esistenti; posizionamento dei punti di partenza e arrivo sempre presso una stazione ferroviaria; larga dotazione di ristoranti, punti sosta, agriturismi e B&B.

Si tratta dunque di itinerari circolari che, di volta in volta, coprono tutto il territorio considerato e che, con alcune varianti, possono anche essere combinati fra loro. In particolare il parco contempla anche un itinerario di ben più consistente distanza (oltre 140 km), ricavato sui tratti più eccentrici dei singoli itinerari, fino a comporre un 'anello verde' che circumnaviga tutta la MPL. Questo itinerario è dedicato a un cicloturismo di lungo percorso, al quale dedicare un fine settimana con pernottamenti in loco.

Il processo attuativo

Il territorio della MPL è fortemente segnato da infrastrutture viarie e da urbanizzazioni di ampia scala. Gli interstizi agricoli, scampati a questo processo, sono a loro volta interessati da profonde trasformazioni culturali che tendono a impoverire il tradizionale paesaggio alberato della pianura. In altre parole, salvo

seguire le fasce fluviali dell'Adda o del Serio, non è possibile in bicicletta percorrere molti chilometri senza imbattersi in punti critici (attraversamenti stradali veloci, zone industriali, aree degradate ecc.). Tale fenomeno si verifica molto più frequentemente nella zona a nord della nuova autostrada Brebemi e meno a sud, dove le aree agricole mantengono ancora una certa prevalenza. Si tratta comunque di una situazione che evidentemente confligge con l'idea di un parco ciclo-turistico ma di cui è necessario tener conto, soprattutto nella logica e nello sviluppo degli itinerari.

Per questa ragione gli itinerari sono studiati a piccolo e medio raggio, di andamento circolare, andando a ricercare la viabilità minore, anche quella campestre che, in alcuni casi, richiede l'uso di biciclette dal battistrada rinforzato o mountain-bike. Ma, in questa determinazione vi è anche un significato gestionale. Si ritiene infatti che un itinerario che coinvolga un numero limitato di comuni - 6 o 7 al massimo - sia più facilmente gestibile in termini di manutenzione, fattore decisivo per il successo del parco.

Sostanzialmente il processo di realizzazione degli itinerari segue questo schema:

- identificazione e rilievo iniziale del percorso sulla base dei requisiti di sicurezza, accessibilità, attrattività;
- confronto con le Amministrazioni locali interessate e con i portatori d'interesse (Fiab, Ass. locali ecc.);
- progetto definitivo dell'itinerario a una scala adeguata per l'ubicazione degli interventi;
- posa della segnaletica coordinata e primi interventi di manutenzione del percorso (piccole ostruzioni, fondo stradale deteriorato ecc.);
- interventi progressivi di valorizzazione dell'itinerario sia sul piano strutturale (eliminazione dei punti critici, realizzazione di percorsi protetti, posa di aree sosta ecc.) sia sul piano promozionale (diffusione e conoscenza dell'itinerario, incentivazione di attività imprenditoriali lungo il percorso, accordi con la rete ricettiva ecc.);
- manutenzione continuativa dell'itinerario a cura delle Amministrazioni locali o di un'impresa.

Come è facile notare si tratta di un processo di non breve durata per andare a regime e dipendente dalla quantità delle risorse a disposizione, ma più ancora dalla condivisione del progetto da parte di tutti gli attori coinvolti.

Gli itinerari del parco

Lo schema generale prevede 14 itinerari, per alcuni dei quali è già iniziata la fase di confronto con i comuni e gli enti coinvolti per la condivisione dei percorsi, la verifica dei punti di interesse e l'analisi delle eventuali criticità, nonché l'approfondimento degli aspetti riguardanti gli eventuali interventi infrastrutturali e/o di servizi complementari, che potrebbero rientrare nel progetto complessivo da candidare ai bandi di finanziamento coi fondi europei in corso di emanazione da parte di Regione Lombardia.

Ai comuni interessati e ai Parchi è trasmesso il materiale illustrativo dell'itinerario che interessa il loro territorio e richiesta la segnalazione di un referente per i successivi contatti e per gli eventuali incontri di approfondimento.

Il materiale consiste:

- 1- Carta del tracciato dell'itinerario su scala 1:10.000 da carta tecnica regionale
- 2- Carta del terreno in vari fogli progressivi con l'indicazione delle caratteristiche tecniche e delle criticità dell'itinerario
- 3- Testo descrittivo dello sviluppo logistico e degli aspetti turistici-culturali dell'itinerario
- 4- Mappa della proposta complessiva degli itinerari del Parco e dei collegamenti internazionali.

La fase di confronto dovrebbe concludersi entro il mese di ottobre 2015.

I collegamenti strategici

Il Parco Cicloturistico della Media Pianura Lombarda, oltre al collegamento in mobilità dolce delle Orobie col Po, degli aeroporti di Malpensa, Orio e Linate colle stazioni ferroviarie, dei centri storici coi parchi e le aree verdi protette, prevede il collegamento con le ciclovie internazionali del progetto europeo Eurovelo (EV5, EV7, EV8) inserite nello studio di fattibilità di rete ciclabile nazionale denominato Bicalitalia.

BIOGRAFIA DI ALBANO MARCARINI

Nato a Milano il 12 ottobre 1954, urbanista, giornalista e pubblicitista.

Svolge attività professionale dal 1981 alternando la professione di urbanista a quella di divulgatore sui temi ambientali, paesaggistici e della protezione dei beni culturali, paesaggistici e ambientali. Limitatamente a quest'ultimo aspetto si segnala la sua costante collaborazione con il Touring Club Italiano per il quale cura da alcuni anni il contenuto editoriale del kit destinato ai Soci; ultimi in ordine di tempo i tre volumi di *Piccole città, borghi e villaggi* e la *Guida al turismo dolce*, i due di *Giro in Italia*, guida alla mobilità dolce, e i due volumi di *Strade d'Italia*, 20 itinerari d'autore.

Sempre per il TCI ha coordinato altre importanti pubblicazioni come la Guida alle aree protette, alcuni volumi della collana *Guida d'Italia* e *Guide Verdi*, *Italia in bicicletta* e *In bicicletta nei parchi nazionali* e ha partecipato come autore a *Il paesaggio italiano* e ad alcuni volumi della collana *Attraverso l'Italia*.

In seguito la sua collaborazione si è estesa all'Istituto Geografico de Agostini per il quale ha coordinato la realizzazione del *Grande Atlante d'Europa* ed è stato ideatore e curatore della collana di guide *Outdoor-Tempo libero all'aria aperta*.

Ha pubblicato numerose guide escursionistiche e turistiche, di personale impronta grafica, con mappe e disegni all'acquarello. In particolare ha curato la collana dedicata ai sentieri de *Il Cammino dell'Alleanza*, progetto nazionale promosso da Alleanza Assicurazioni.

Collabora con le maggiori riviste del settore turistico. In particolare, è stato ed è tuttora titolare di rubriche mensili che riguardano l'escursionismo e il tempo libero sulle riviste *Airone*, *Bell'Italia*, *Bell'Europa*, *Qui Touring*, *Meridiani Montagne*, *Amicotreno*, e sul quotidiano *Il Corriere della Sera*.

Si dedica alla ricerca e allo studio del paesaggio e delle trasformazioni territoriali rivestendo la carica di presidente dell'*Inventario delle vie di comunicazioni storiche*. Inoltre è stato il promotore del progetto Co.Mo.Do (Confederazione per la mobilità dolce), avviato nel 2003 e che ha fra i suoi obiettivi la creazione di una rete nazionale di mobilità dolce attraverso il recupero delle infrastrutture dismesse, l'integrazione con il trasporto pubblico locale e la rete della ricettività diffusa.

In tale ambito ha ideato e promosso le *Giornate nazionali delle ferrovie dimenticate*, dedicate alla riscoperta del patrimonio ferroviario storico.

Sotto il profilo della sua attività di urbanista si segnalano diversi incarichi di progettazione di percorsi ambientali in Lombardia, la redazione del *Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale*, e la partecipazione al gruppo incaricato della formulazione (1999), e in seguito della revisione (2009), del Piano territoriale paesistico della Regione Lombardia.

Attualmente si sta occupando degli aspetti paesaggistici del PTCP della Provincia di Monza e della Brianza e, per il Comune di Monza, dell'analisi paesaggistica del territorio.

Nel 2012 ha fondato e dirige la rivista *CYCLE!* dedicata alla cultura della bicicletta.

Ulteriori dettagli sulla sua attività possono essere visionati sul suo sito personale <https://sentieridautore.it>