



2023/2024

ANALISI ACCESSIBILITÀ

Studio dell'accessibilità dell'itinerario
escursionistico e cicloturistico del
progetto Orobikeando 2.0



PSR
2014 2020
LOMBARDIA
L'INNOVAZIONE
METTE RADICI



**Regione
Lombardia**



Obiettivi del progetto

Step 1 - Definizione di contenuti, metodologia e individuazione dei percorsi principali del progetto Orobikeando.

Step 2 – Sopralluoghi e sviluppo dello studio di fattibilità per indirizzare nel dettaglio gli interventi e le attività.

Step 3 (obiettivo finale) - **Coordinamento con gli stakeholders** per valorizzare e promuovere il territorio, il patrimonio agroalimentare e le esperienze socioculturali, con un'**attenzione concreta alle persone con disabilità**.



Interventi proposti

A. Interventi strutturali



Creazione di una **griglia diagnostica con le criticità riscontrate e le possibili soluzioni.**

Alcune tipologie di interventi strutturali:

- fondo non adeguato;
- dissuasori adeguati per i differenti mezzi;
- tratti di percorso da realizzare;
- tratti di percorso da proteggere dal traffico;
- realizzazione di attraversamenti.

B. Servizi



Indicazioni sui **servizi indispensabili per rendere attrattivo un percorso cicloturistico**, in particolare per persone con disabilità.

Alcuni esempi di servizi:

- strutture ricettive (hotel, bar, ristoranti, ecc.);
- punti di ricarica per le e-bike;
- stazioni di leggera manutenzione;
- stazioni ferroviarie/del trasporto pubblico locale accessibili;
- attrazioni ed esperienze accessibili (es. musei, cantine, concerti, eventi sportivi, ecc.)

C. Comunicazione



Informazioni adeguate e dettagliate sui percorsi per riconoscere con facilità gli itinerari e i servizi disponibili.

Proposta della segnaletica per fornire il maggior numero di informazioni sui servizi disponibili, i percorsi e le attrazioni principali.



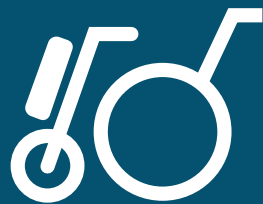
Ciclabile GAL Valle Brembana (dorsale principale fondovalle) – Ciclabile Comunità Montana Valle Imagna (Valle Imagna)



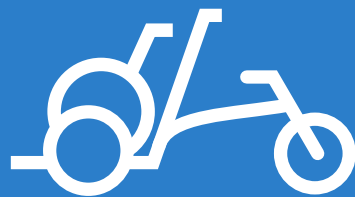
GLI AUSILI



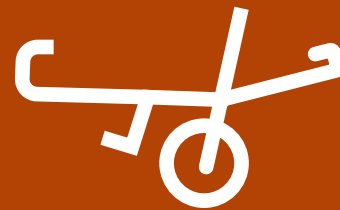
Passeggino



Triride



**Cargo
bike**



Joelette



**Hand
bike**



DIMENSIONI

Larghezza 52 cm

Lunghezza 86 cm

MANOVRA

Larghezza 70-90 cm

Rotazione 150*150 cm

USO

In coppia, è richiesta
una persona che
accompagni

Passeggino

Scoprire il territorio con la famiglia

Abbiamo condotto questo studio analizzando l'accessibilità dei percorsi per il mezzo 'passeggino'. Uno degli obiettivi del progetto Orobikeando era quello di proporre itinerari e esperienze per il target famiglie.

Con questo studio abbiamo avuto modo di valutare con maggior dettaglio l'accessibilità dei principali tratti del progetto per chi si sposta a piedi con un passeggino e magari con un passeggino doppio.





DIMENSIONI

Larghezza 50 cm

Lunghezza 100 cm

MANOVRA

Larghezza 70-90 cm

Rotazione 150*150 cm

USO

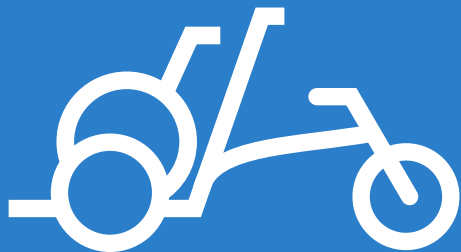
Individuale

Triride

L'autonomia per chi si muove in carrozzina

Si tratta di un propulsore elettrico che trasforma la carrozzina manuale in un mezzo elettrico. Il triride si aggancia o si rimuove all'occorrenza alla carrozzina e permette di muoversi in autonomia sul territorio.





DIMENSIONI

Larghezza 100 cm

Lunghezza 215 cm

MANOVRA

Larghezza 150 cm

Rotazione oltre 180 cm

USO

In coppia, è richiesta una persona che accompagni pedalando

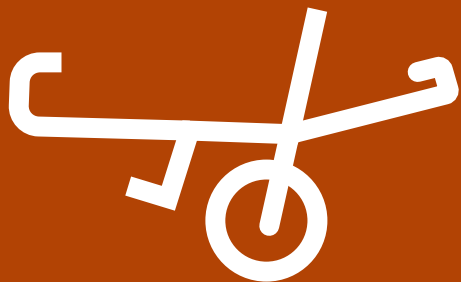
Cargo-Bike

La bici per con tre ruote per chi non può andare in bici

La cargo bike è un particolare bicicletta con tre ruote, una posteriore e due anteriori, sulla quale può essere trasportata una persona in sedia a rotelle, direttamente sul pianale inclinabile per la salita e la discesa.

Si tratta di un mezzo per delle semplici passeggiate prevalentemente su percorsi ciclabili in pianura e con fondo asfaltato.





DIMENSIONI

Larghezza 120 cm

Lunghezza 200 cm

MANOVRA

Larghezza 120 cm

Rotazione dai 180 cm

USO

3 accompagnatori

Joelette

Fare anche fuoristrada

Carrozzina fuoristrada monoruota, che permette a qualsiasi persona con disabilità di fare escursioni con l'aiuto di almeno due accompagnatori.

La Joelette elettrica permette di affrontare sentieri di montagna con semplicità e con poca fatica.





DIMENSIONI

Larghezza 60 cm

Lunghezza 180 cm

MANOVRA

Rotazione dai 150 cm

USO

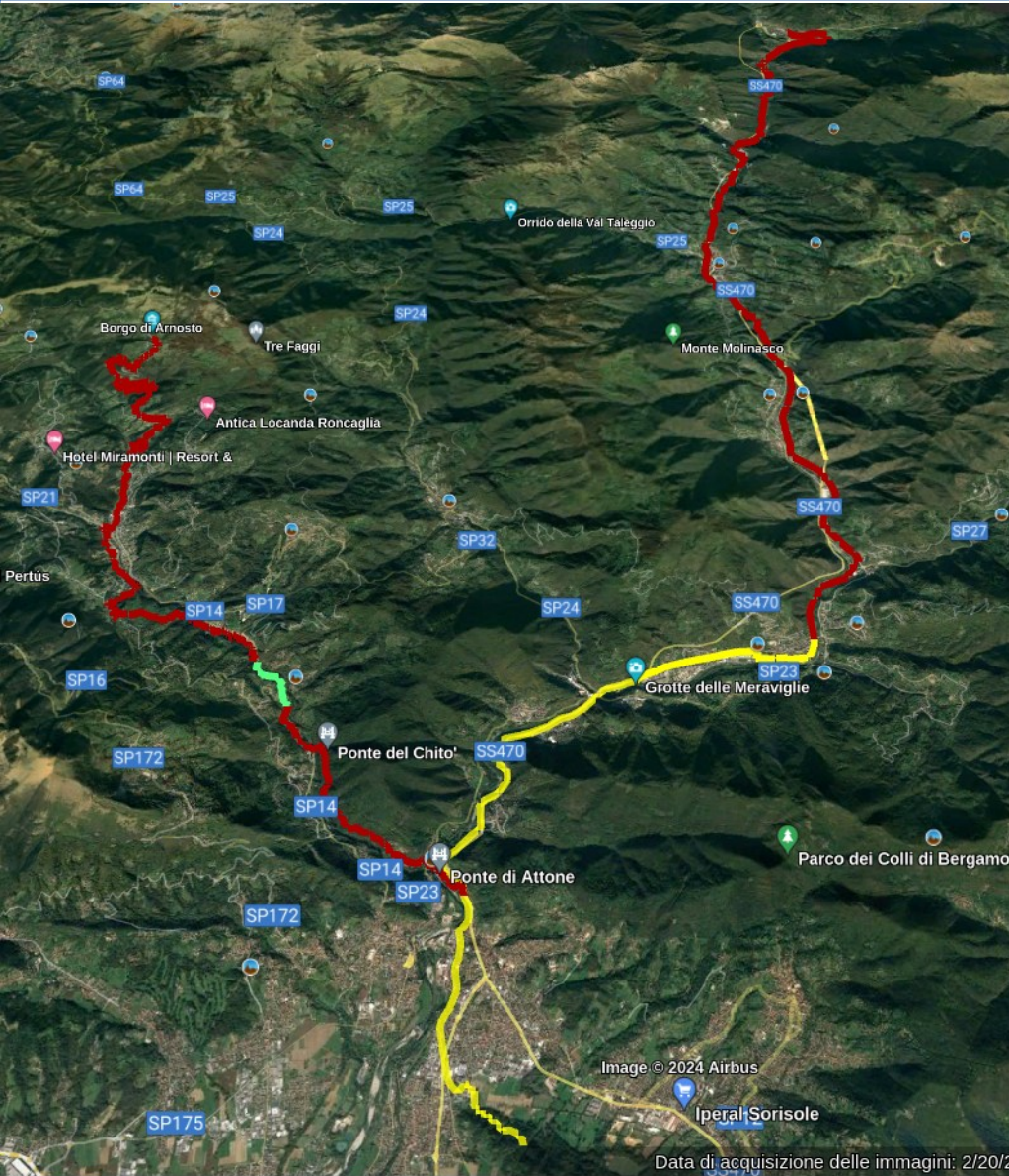
Individuale

Hand-Bike

Praticamente ovunque

La handbike è un particolare tipo di bicicletta, che si aziona tramite delle manovelle mosse grazie alla forza delle braccia. È spesso usata da persone con disabilità o difficoltà nell'utilizzo degli arti inferiori. La maggior parte delle handbike sono su tre ruote. Con la hand bike è possibile percorrere gli stessi percorsi delle bici, con quella elettrica risulta possibile anche l'utilizzo su sentieri di montagna ripidi e sterrati, può essere usata al pari di una eMTB.





Ciclabile GAL Valle Brembana e Ciclabile Comunità Montana Valle Imagna

All'interno del territorio del Gal Valle Brembana abbiamo studiato l'analisi dello stato dell'arte rispetto al tema dell'accessibilità di alcuni dei tracciati individuati nel progetto Orobikeando 1.0.

I tracciati studiati in particolare sono quelli della tabella sottostante e che comprendono - oltre alla ciclopeditonale della Valle Brembana anche i percorsi della Valle Imagna.

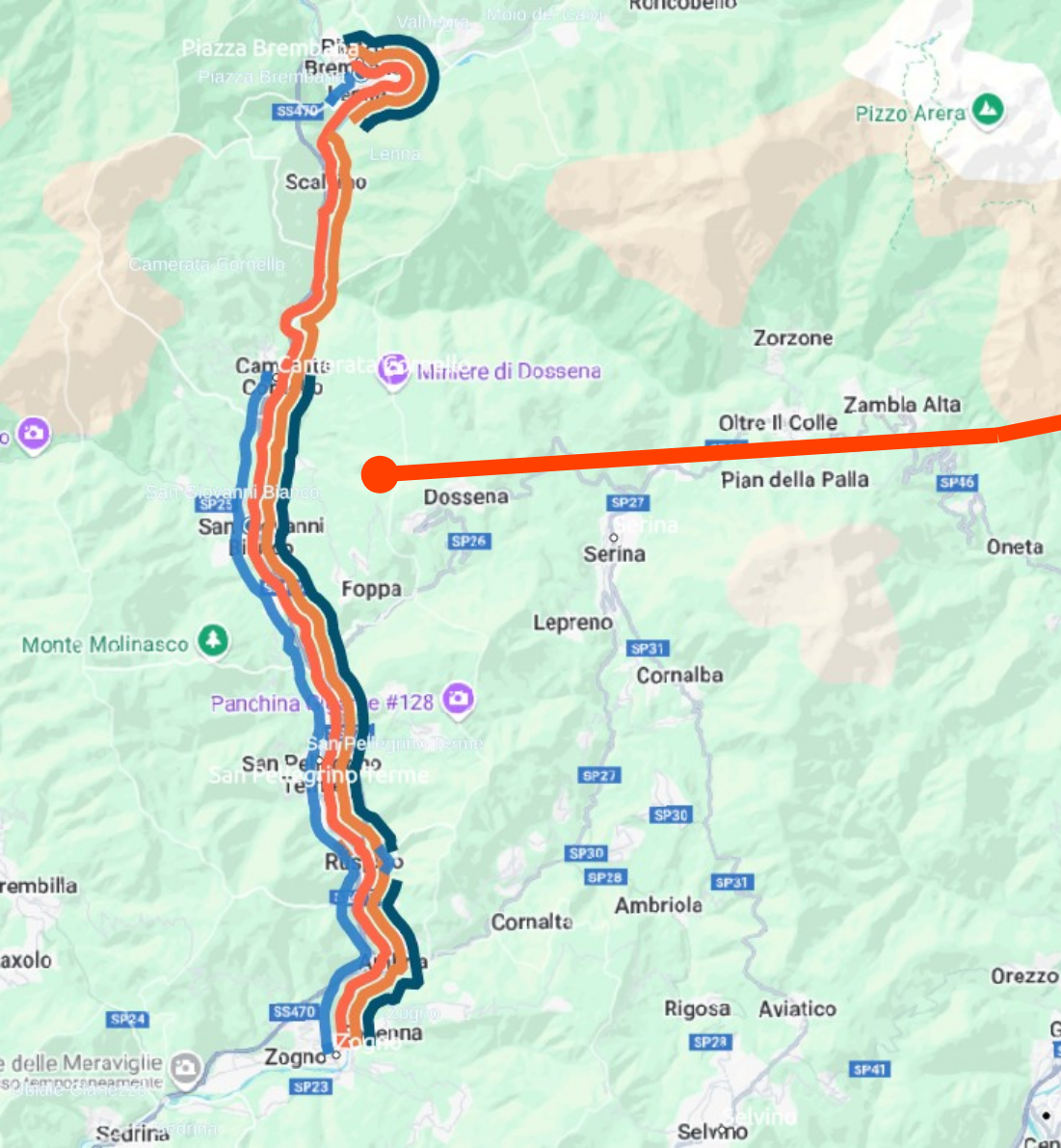
Codice	Nome	Km
5a	Zogno-Piazza Brembana	24,15
5c	Clanezzo-Medega	5,26
5d	Ponte Giurino-Sant'Omobono Terme	6,03
5e1	Sant'Omobono Terme-Fucine	9,6
5d1	Ponte Giurino-Medega	2,4

5a - Ciclopedonale della Valle Brembana

Passeggino: ok per tutta la ciclopedonale.

Handbike: ok per tutta la ciclopedonale con difficoltà a superare il ponte delle Capre a Lenna.

Cargobike e triride: possibile arrivare fino a Camerata Cornello fino circa al bar della Miniera.



5a Zogno – Piazza Brembana

La ciclopedonale della Valle Brembana che da Zogno si sviluppa verso Piazza Brembana rappresenta un percorso 'facile' che allo stato attuale può già essere considerato con un buon grado di accessibilità.

Nell'attività di sopralluogo abbiamo individuato dei punti che possono essere migliorati per rendere ancora più semplice e sicura la sua percorribilità da parte di persone con disabilità e che si muovono con diversi dissuasori.

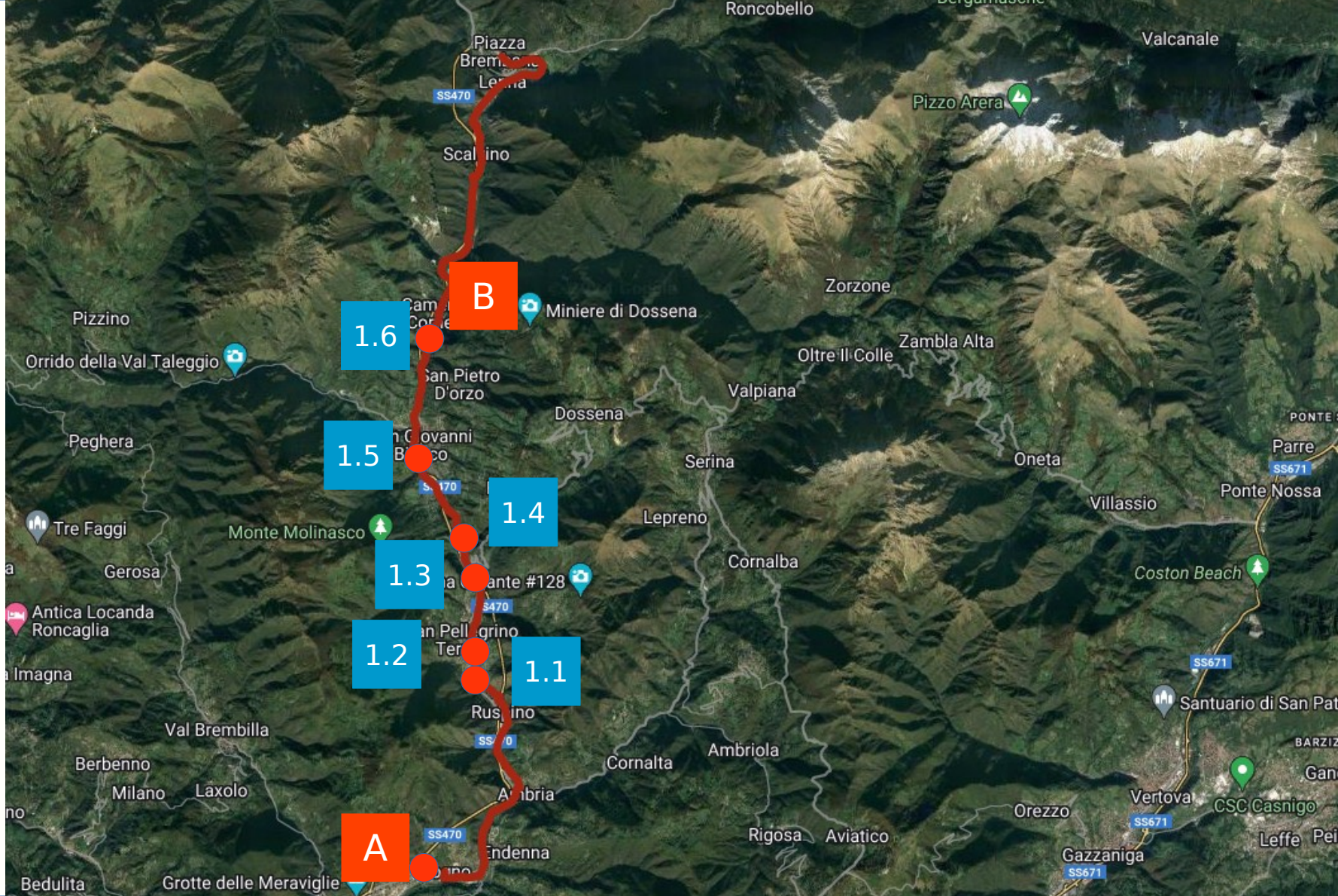
Un primo punto critico segnalato è l'incrocio nel comune di San Pellegrino Terme con la strada che porta a Dossena. Anche la galleria a San Giovanni Bianco è un punto non semplice per chi si muove in bici o con gli ausili per l'accessibilità. Infine abbiamo segnalato il Ponte delle Capre a Lenna come attuale barriera che non permette di raggiungere con facilità Piazza Brembana.

Nelle pagine a seguire abbiamo anche inserito come elementi migliorabili i dissuasori che impediscono l'accesso alle auto alla ciclabile e abbiamo presentato una proposta che può essere presa in considerazione per futuri interventi sulla ciclopedonale della Valle Brembana e per altri nuovi tratti di percorsi ciclabili.



5a Zogno-Piazza Brembana

Zogno Camerata Cornello A > B





1.1

SAN PELLEGRINO TERME

Via Pragellano, pendenza

Punto con importante pendenza che rende difficile il percorso per chi si muove con triride e con la cargo bike.

Proposta.

Suggeriamo di **segnalare** questo punto in modo tale che le persone con gli ausili sappiano di dover richiedere un supporto per superare questo punto.





1.2

SAN PELLEGRINO TERME

Via Pragellano

Il primo tratto su via Pragellano 'invita' a proseguire tenendo la destra dove è assente il marciapiede e non è chiara la continuazione della ciclabile. Il marciapiede sulla sinistra è stretto per gli ausili.

Proposta: corsia con fondo colorato per indicare la continuazione della ciclabile.





Via Pragellano

Si prosegue sul marciapiede che presenta sali-scendi e punti con parcheggi auto. Proposta: corsia ciclabile lungo la strada.



Incrocio per Dossena

Valutare una soluzione che obblighi le auto a rallentare garantendo la precedenza a chi percorre la ciclabile.
Inserire **dissuasori fisici (dossi o bande rumorose)** per le auto.

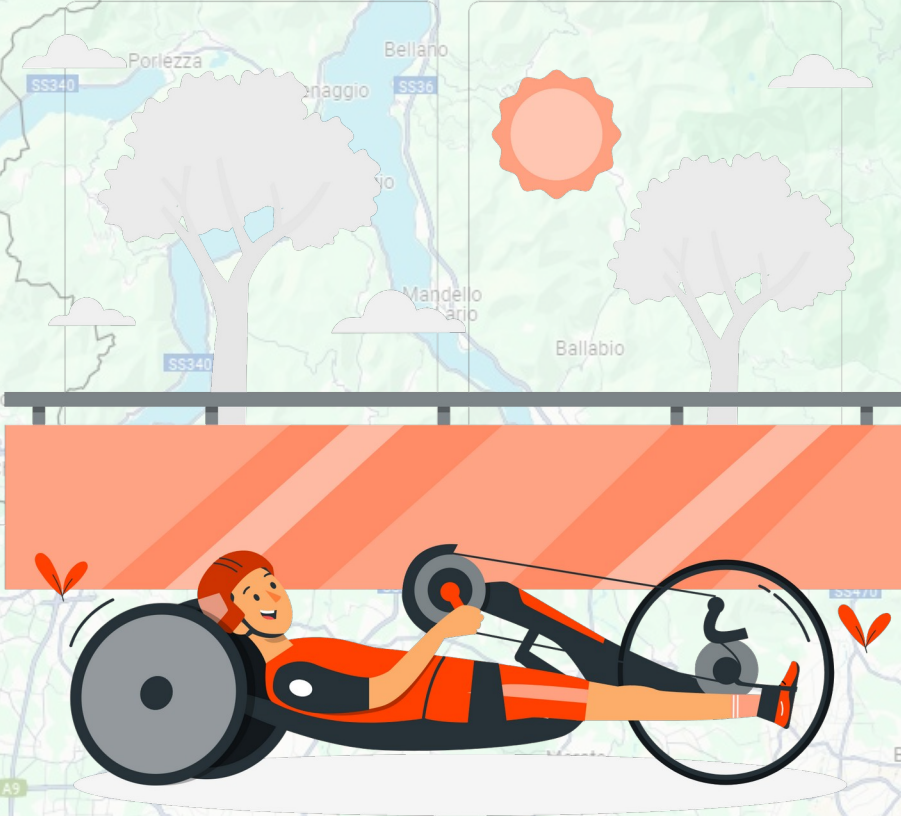
In questo punto i dissuasori della ciclabile hanno l'obiettivo di far rallentare chi arriva in bici per permettere l'accesso in sicurezza all'incrocio.
La larghezza attuale non permette il passaggio di ausili (no cargo bike e difficoltà con la hand bike).
Suggeriamo l'inserimento di un **unico dissuasore centrale** o la realizzazione di un dissuasore mobile (vedi proposta).



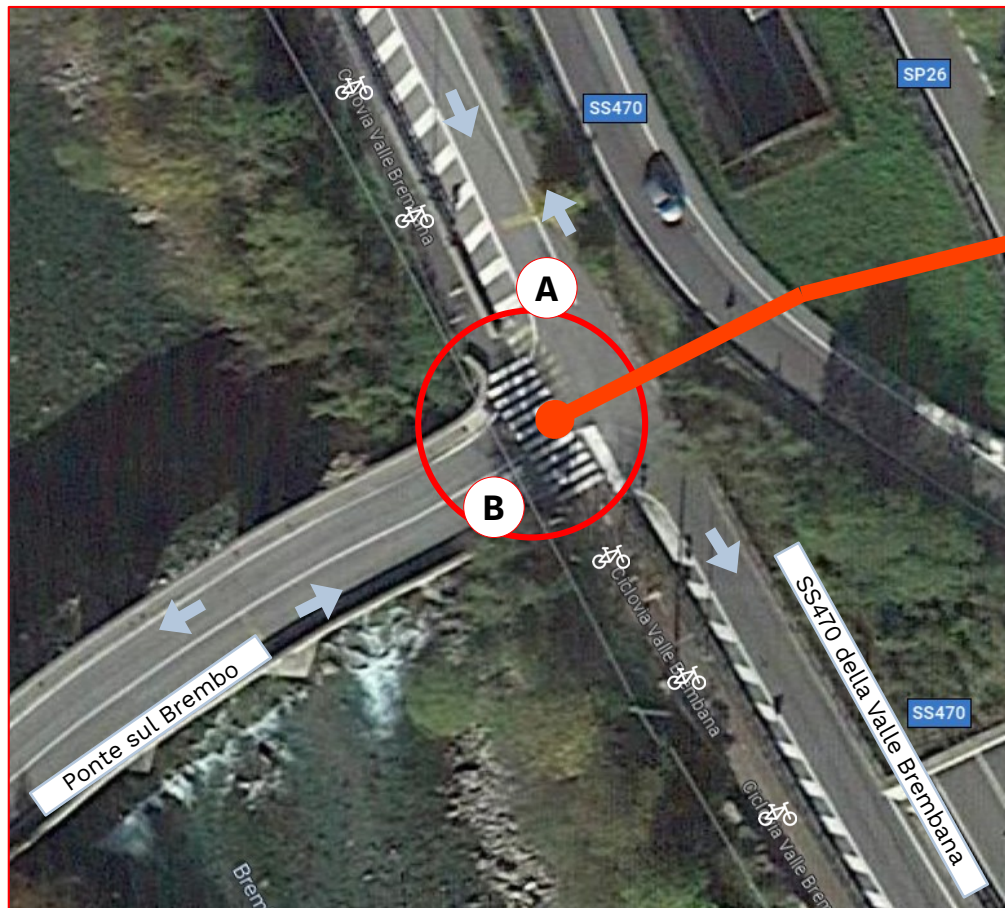


Proposta di intervento 1.3

- incrocio con Dossena -



Proposta intervento strutturale



La **necessità** è quella di segnalare e rendere sicuro l'incrocio tra la ciclopeditonale, la strada Statale 470 della Valle Brembana (incrocio per Dossena) e il ponte sul Brembo. In modo particolare è necessario far rallentare chi arriva in auto da Dossena (punto **A**) e svolta a destra sul ponte dove potrebbe incrociare pedoni e ciclisti. Anche chi arriva dal ponte sul Brembo (punto **B**) deve rallentare per far passare in sicurezza chi attraversa in bici sulle strisce pedonali.

1.3

SAN PELLEGRINO TERME

Proposta intervento strutturale

Bande rumorose e dossi.
Valutare una soluzione che obblighi le auto a rallentare garantendo la precedenza a chi percorre la ciclabile.
Inserire **dissuasori fisici** per le auto.

Proposta dissuasori.
Sostituzione degli attuali **dissuasori sulla ciclovía** con elementi che garantiscano maggiore accessibilità

1.3

SAN PELLEGRINO TERME

Proposta intervento strutturale

Bande rumorose e dossi (da valutare codice della strada).

Anche in questo caso l'obiettivo è quello di far rallentare le auto prima dell'incrocio con la ciclabile per chi svolta a destra.

Proposta dissuasori

1.3

SAN PELLEGRINO TERME

Proposta intervento
strutturale

Proposta dissuasori
Orobikeando 2.0





1.4

SAN PELLEGRINO TERME

Via Gallizi-Ca' dei Rizzi

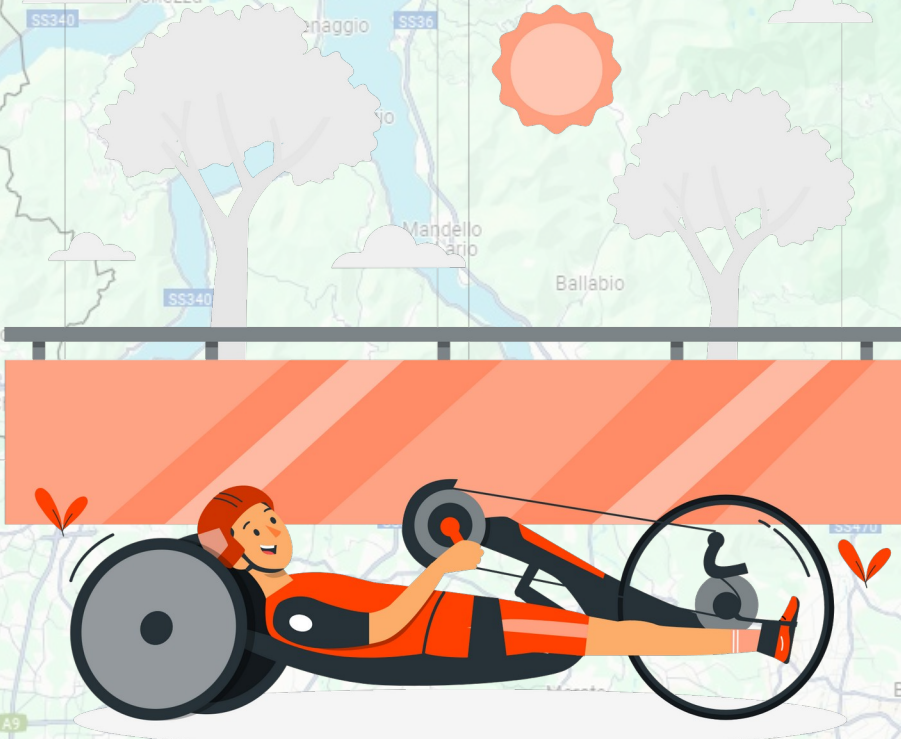
Larghezza non
sufficiente per
manovra e
passaggio ausili





Proposta di intervento 1.4

- proposta dissuasori per percorsi
accessibili Orobikeando 2.0 -





Proposta dissuasori 1

Proponiamo laddove possibile, la realizzazione di dissuasori di questo tipo o che comunque abbiano queste caratteristiche:

- 1) Avviso tramite **segnaletica orizzontale** di un punto di rallentamento. Questo per garantire la sicurezza soprattutto in presenza di incroci.





Proposta dissuasori 2

2) Distanza tra i due elementi sufficiente a far passare con facilità tutti i tipi di mezzi che possono percorrere una ciclopeditonale.





Proposta dissuasori 3

3) Possibilità di **apertura** per far passare eventualmente anche altri mezzi più grandi.





Galleria

La galleria di San Giovanni Bianco rappresenta un punto che può essere migliorato per rendere più sicura la sua percorrenza da parte di bici e persone con disabilità con ausili.

Le proposte.

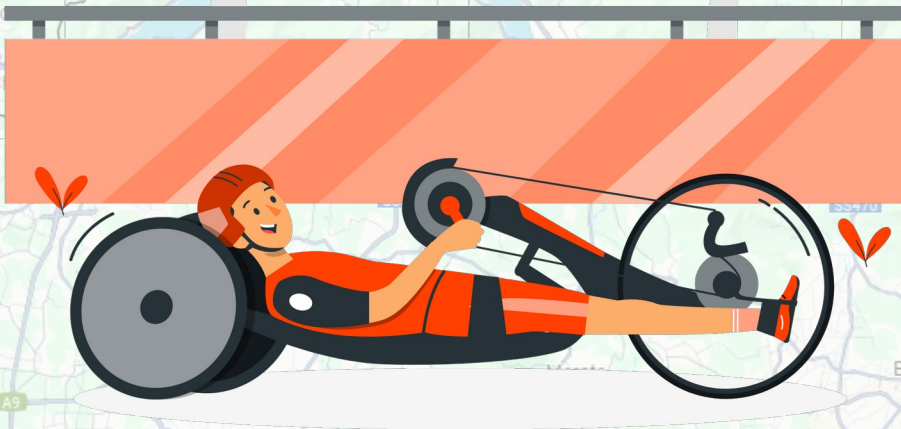
- 1) Indicare con maggiore chiarezza la corsia a **destra come ciclopeditonale fino al semaforo** prima della galleria.
- 2) La corsia ciclopeditonale deve essere presente dalla piazza del Migross
- 3) Al semaforo prima dell'ingresso in galleria le bici proseguono a sinistra mentre i pedoni, passeggini e ausili sulla destra. **È importante che il semaforo venga rispettato anche dai ciclisti.**

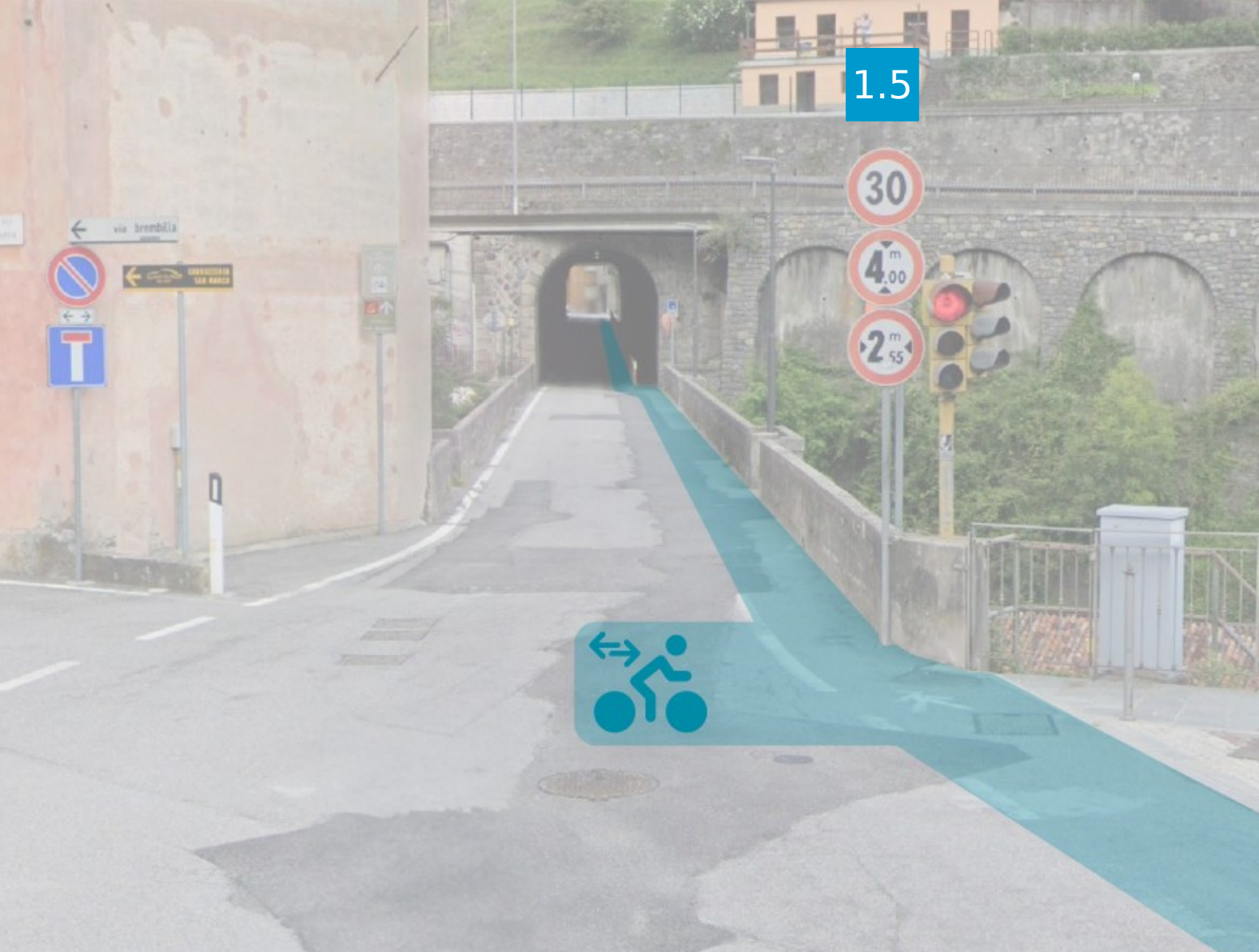




Proposta di intervento 1.5

- galleria di San Giovanni Bianco -





1.5

SAN GIOVANNI BIANCO

Galleria



SAN GIOVANNI BIANCO

Galleria

SAN GIOVANNI BIANCO

Zona Migross



1.6

Marciapiede

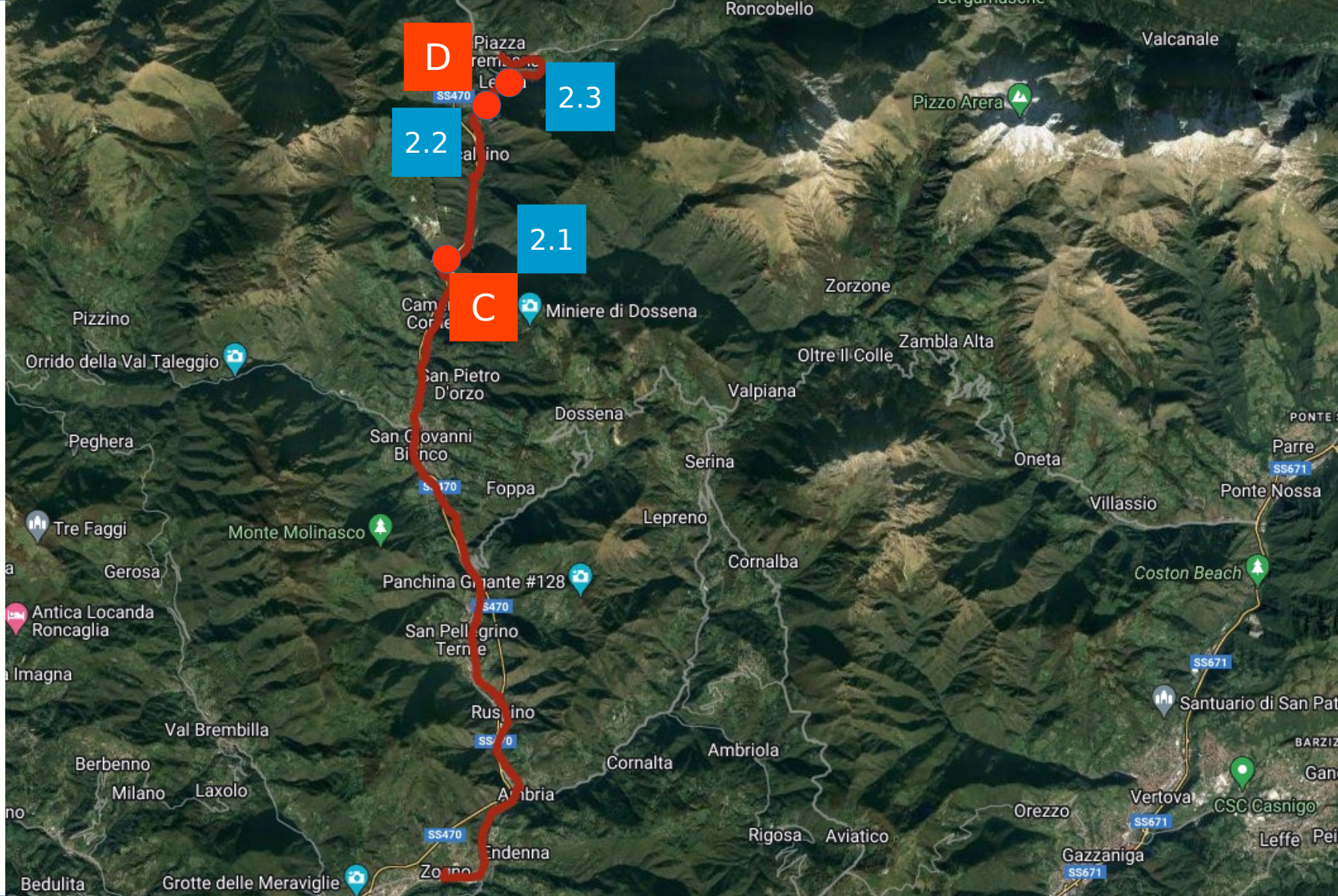
Larghezza
insufficiente per gli
ausili.
La handbike in questo
tratto prosegue sulla
strada



5a Zogno-Piazza Brembana

Camerata Cornello - Piazza

Brembana C > D



2.1

Uscita dal paese

L'uscita dal paese presenta criticità per tutti i mezzi dell'accessibilità; il tratto risulta poco sicuro anche per i numerosi ciclisti che percorrono la ciclopedonale.

Le proposte:

Fase 1 - Realizzare una pista ciclopedonale sul lato destro della strada e moderare il traffico veicolare (cfr esempi pag successiva)

Fase 2 - Realizzare un marciapiede (da valutare eventualmente a sbalzo) che arrivi fino all'attraversamento successivo.

Marciapiede ciclopedonale.

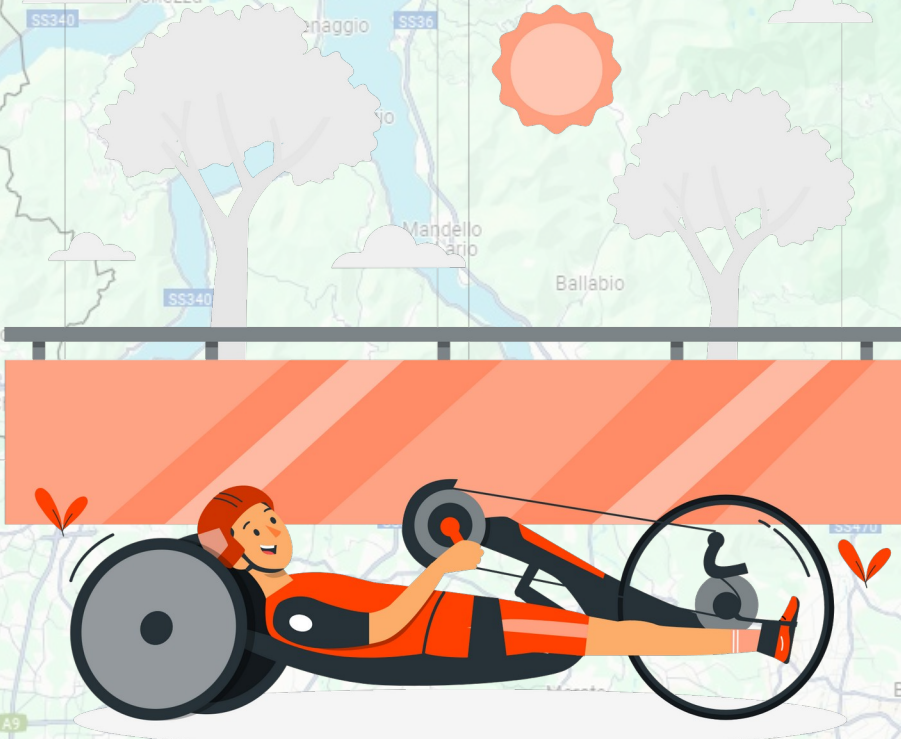
L'esigenza di un marciapiede è evidente: le persone camminano in mezzo all'incrocio





Proposta di intervento 2.1

- incrocio per Bergamo -

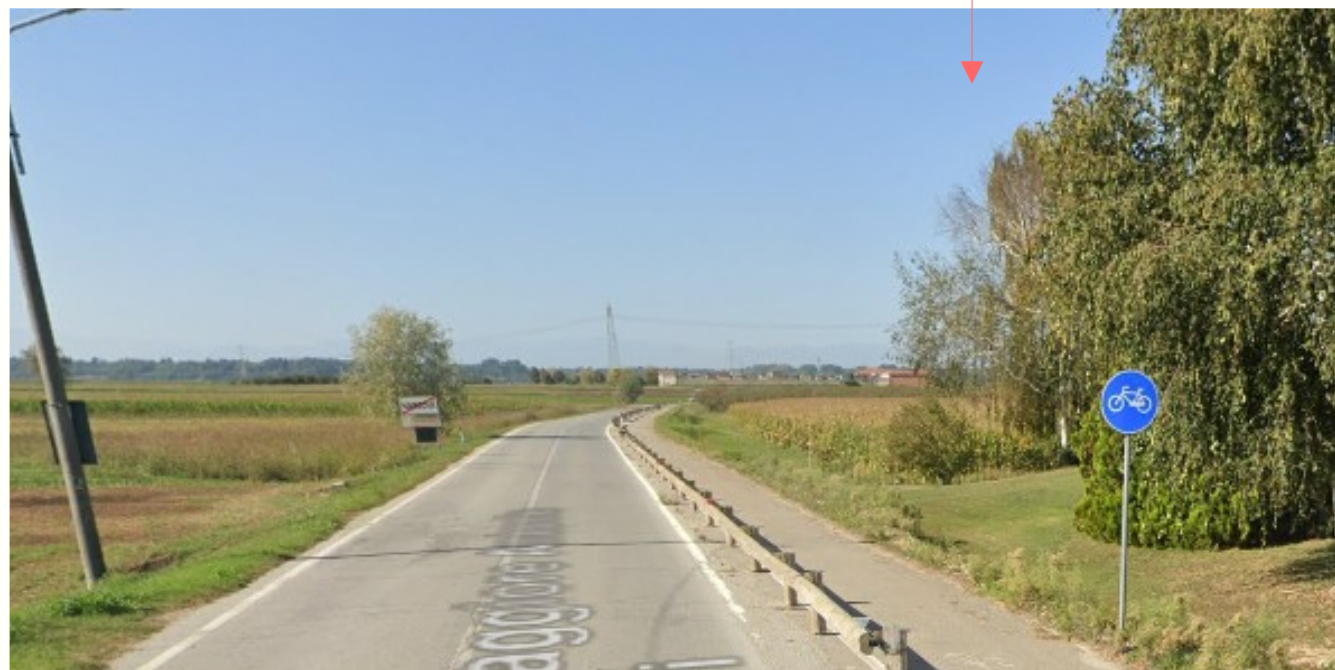


Esempi di realizzazione



es. 1 - Pista ciclabile con
cordolo
(velocità strada ridotta a 50Kmh)

es. 2 - Pista ciclopedonale con
separatore fisico



2.2

Accesso all'agriturismo
da Ferdy

- Passerella stretta (limite per la cargobike) e
- fondo sconnesso in uscita verso l'agriturismo.

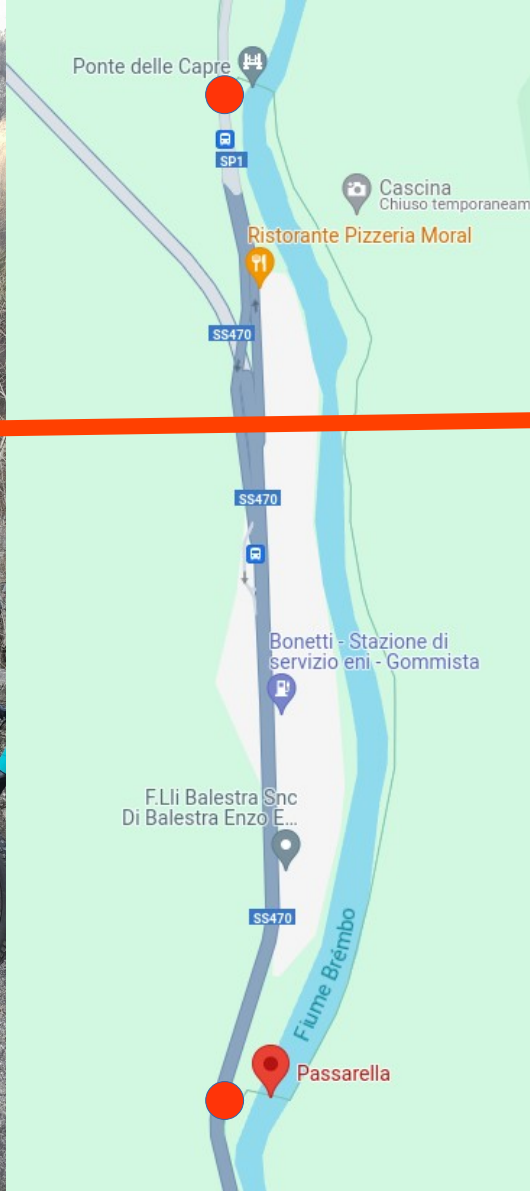
Posteggio esterno accessibile: ok, questo potrebbe essere il punto di sosta per accedere con le carrozzine all'agriturismo.



2.2

Ponte delle capre

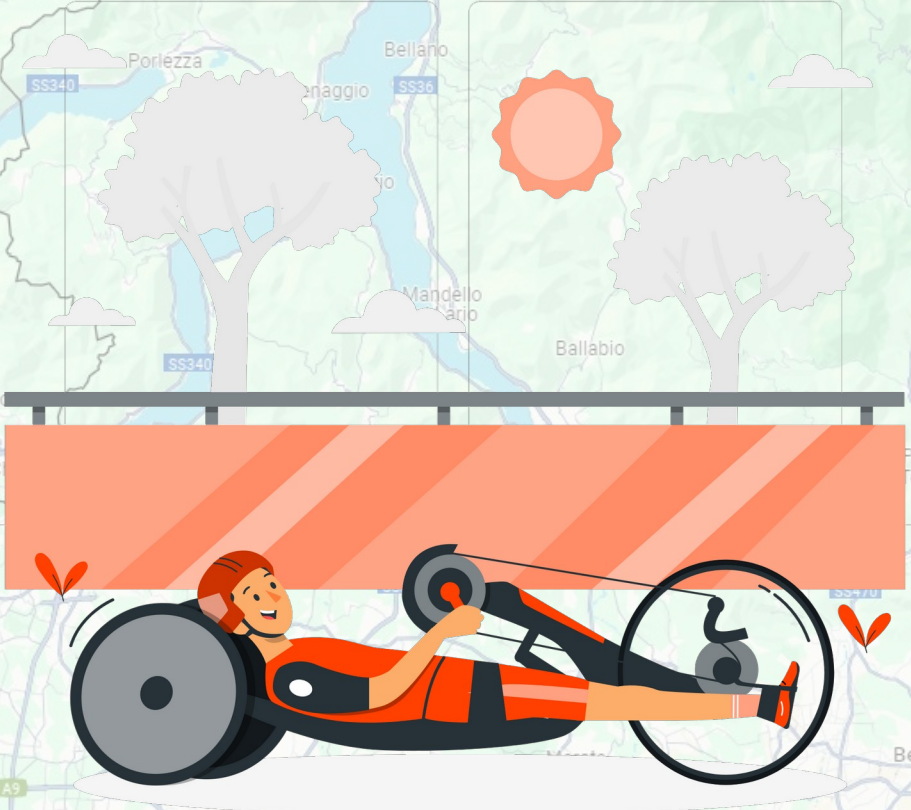
Il ponte è molto **stretto** e molto **ripido** e rappresenta un ostacolo per chi lo percorre con gli ausili.
La sua percorribilità risulta spesso difficile anche per chi si sposta in bici





Proposta di intervento 2.2

- ponte delle Capre Lenna -



2.2

Ponte delle capre

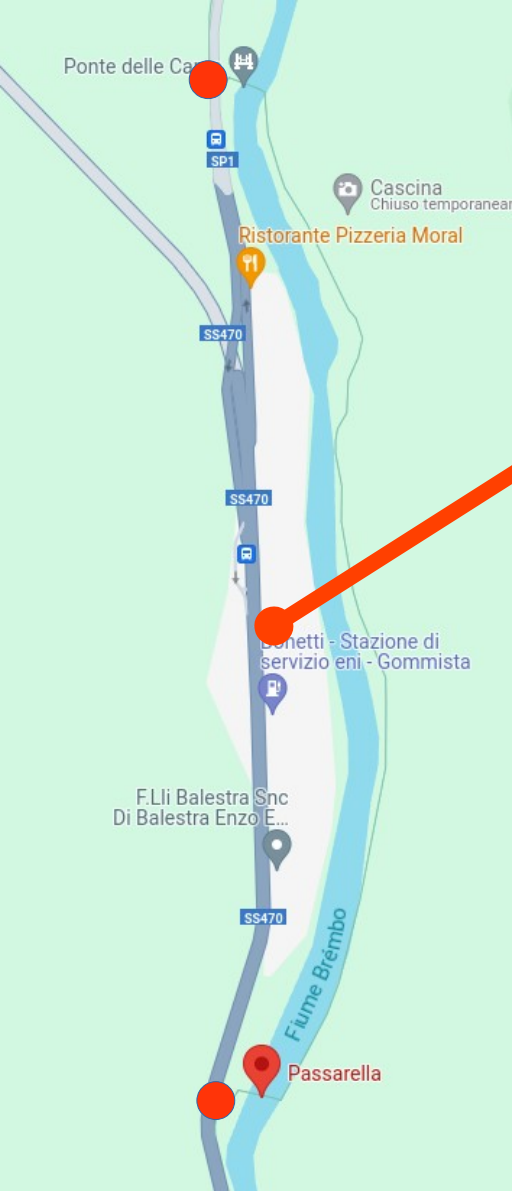
Proposta 1.

Valutare di far percorrere la strada Statale 470 realizzando una **corsia ciclabile**.

Il tratto presenta attualmente:

- marciapiede stretto (80cm circa),
- Tratti senza marciapiede,
- accessi privati,
- fondo sconnesso.

La corsia ciclabile potrebbe essere utilizzata dai ciclisti e da chi si muove con triride e altri ausili per evitare il passaggio sul ponte.





2.2

Ponte delle Capre

**Proposta 2.**

Realizzare un ponte alternativo simile al ponte realizzato sul Brembo nel comune di Ambria.

Questa soluzione permette di:

- 1) Non apportare modifiche al Ponte delle Capre
- 2) Realizzare un passaggio sicuro e di facile utilizzo anche per i ciclisti che vivono il Ponte delle Capre come un 'ostacolo' che rallenta la percorribilità della ciclabile
- 3) Ridurre gli incontri tra pedoni e ciclisti, il Ponte delle Capre potrebbe diventare ad uso esclusivo dei pedoni mentre il nuovo ponte potrebbe diventare ad uso esclusivo delle bici e delle persone con disabilità con gli ausili.

2.3

Via Industria

Dissuasori troppo vicini



2.3

Via Industria

Dissuasori troppo vicini,
spazio di manovra
insufficiente per hand bike e
cargo bike

Per la **proposta** di intervento
sui dissuasori fare riferimento
al punto 1.4



5c Clanezzo-Medega (ciclabile della Valle Imagna)

Il percorso ciclopedonale della Valle Imagna è realizzato sulla copertura di un vecchio canale di una centrale Idroelettrica. Si tratta di un percorso in sede protetta con un fondo battuto, ma non asfaltato. Il percorso risulta accessibile ma presenta alcune criticità legate in modo particolare all'accesso da in entrambe le direzioni (Clanezzo e Capizzone).

Il percorso ciclopedonale in alcuni punti è piuttosto stretto e potrebbe risultare difficile percorrerlo con una cargobike. È un percorso molto utilizzato dai locali, si incontrano molti pedoni o persone che corrono. Il bosco permette di passeggiare o pedalare sotto una piacevole ombra.

In ottica accessibilità il punto più critico è l'accesso da Clanezzo.



5c Clanezzo - Medega

Ciclabile della Valle Imagna A > B



3.1

Inizio del sentiero

Fondo sconnesso, importante pendenza, larghezza insufficiente. L'accesso alla ciclabile da questo punto risulta complesso per chi si muove col triride, la cargo bike o anche per un accompagnatore di una persona in sedia a rotelle.



1.1

Inizio del sentiero



Fondo sconnesso, importante pendenza.



Punti di restringimento

Alcuni punti della ciclabile della Valle Imagna presentano un fondo sconnesso. Ci sono punti in cui si formano delle grandi pozze dopo le piogge rendendo difficile la fruibilità ad un mezzo come il triride.

In alcuni tratti la larghezza del sentiero potrebbe risultare insufficiente per chi si muove con la cargo bike.

Complessivamente però, nonostante questi aspetti, la ciclabile della Valle Imagna non presenta barriere significative (a parte l'accesso da Clanezzo) e rappresenta un tratto interessante per chi vuole scoprire il territorio con la joelette, il triride e la hand bike.



3.3

Ponte del Chitò



Larghezza potrebbe risultre
insufficiente per alcune
cargò bike laterale.



3.4

Restringimento fine del sentiero – da segnalare

Punto in cui il percorso diventa più stretto rispetto al tratto precedente, da **segnalare** per chi si muove con cargo bike.



3.5

Termine della ciclopeditonale – prima del parcheggio supermercato

Il tratto che porta alla fine della ciclopeditonale si sviluppa su asfalto con una salita che permette di raggiungere il parcheggio del supermercato MD (punto di arrivo o di partenza del percorso).
La pendenza è adatta agli ausili.



3.5

Termine (o inizio) della
ciclopedonale

Parcheggio del supermercato,
punto di accesso alla ciclabile
della Valle Imagna da Strozza

Proposta: segnalare questo punto
come punto di accesso o di termine
della ciclopedonale.
Segnalare la possibilità di
parcheggiare qui per accedere al
percorso verso Clanezzo.



1.5

Dettaglio fine percorso

Suggeriamo come fine percorso (o inizio) il punto **B**, rappresentato dal parcheggio del supermercato MD. Il tratto di ciclopeditonale che dal punto B si collega alla località **Medega** è infatti sconnesso, stretto, presenta forti pendenze e dei gradini e per queste caratteristiche risulta impossibile da percorrere con un ausilio; risulta molto complicato anche con un passeggino.



3.6

Località Medega

Questo punto rappresenta la fine del percorso della Valle Imagna a Capizzone. Si tratta di un punto adatto a chi si muove in bici e continua verso Sant'Omobono.

Per chi invece si trova a percorrere il tracciato con un ausilio questa salita è da evitare sia perché troppo ripida sia perché permette di immettersi sulla destra su una strada trafficata e senza corsi riservata.

Si suggerisce per questo di fermarsi al punto che abbiamo indicato con il numero **3.5**



5d1 Ponte Giurino - Medega

Ipotesi di collegamento A > B



Il percorso indicato come **5d1** è il percorso allo studio da parte del Comune di Capizzone e rappresenta il prolungamento della ciclopeditonale della Valle Imagna fino alla galleria sulla provinciale.

5d Ponte Giurino - Sant'Omobono Terme

Superare la galleria A > B



4.1

Fuori dalla galleria di Sant'Omobono Terme

Arrivo dalla ciclabile appena
dopo la galleria verso
Sant'Omobono

Osservazioni:

- 1) Chi arriva dal punto **B** si trova in una situazione in cui l'attraversamento per raggiungere il marciapiede risulta molto pericoloso (con le auto che arrivano dalla galleria)
- 2) Anche chi con la bici percorre la galleria da Strozza verso Sant'Omobono non sale sul marciapiede dopo aver percorso la galleria ma continua sulla corsia delle auto
- 3) Nessuno percorre il marciapiede da Sant'Omobono verso Strozza.

B

Fuori dalla galleria

Proposte.

Eliminare il marciapiede recuperando larghezza

Realizzare una **pista ciclabile a doppio senso di marcia** per collegare la ciclabile con Sant'Omobono Terme e permettere di raggiungere in sicurezza la rotonda di Sant'Omobono e di immettersi sulla ciclabile prima della galleria per chi invece arriva da Sant'Omobono.



5d Ponte Giurino - Sant'Omobono Terme

Gradini e punti non accessibili C > D

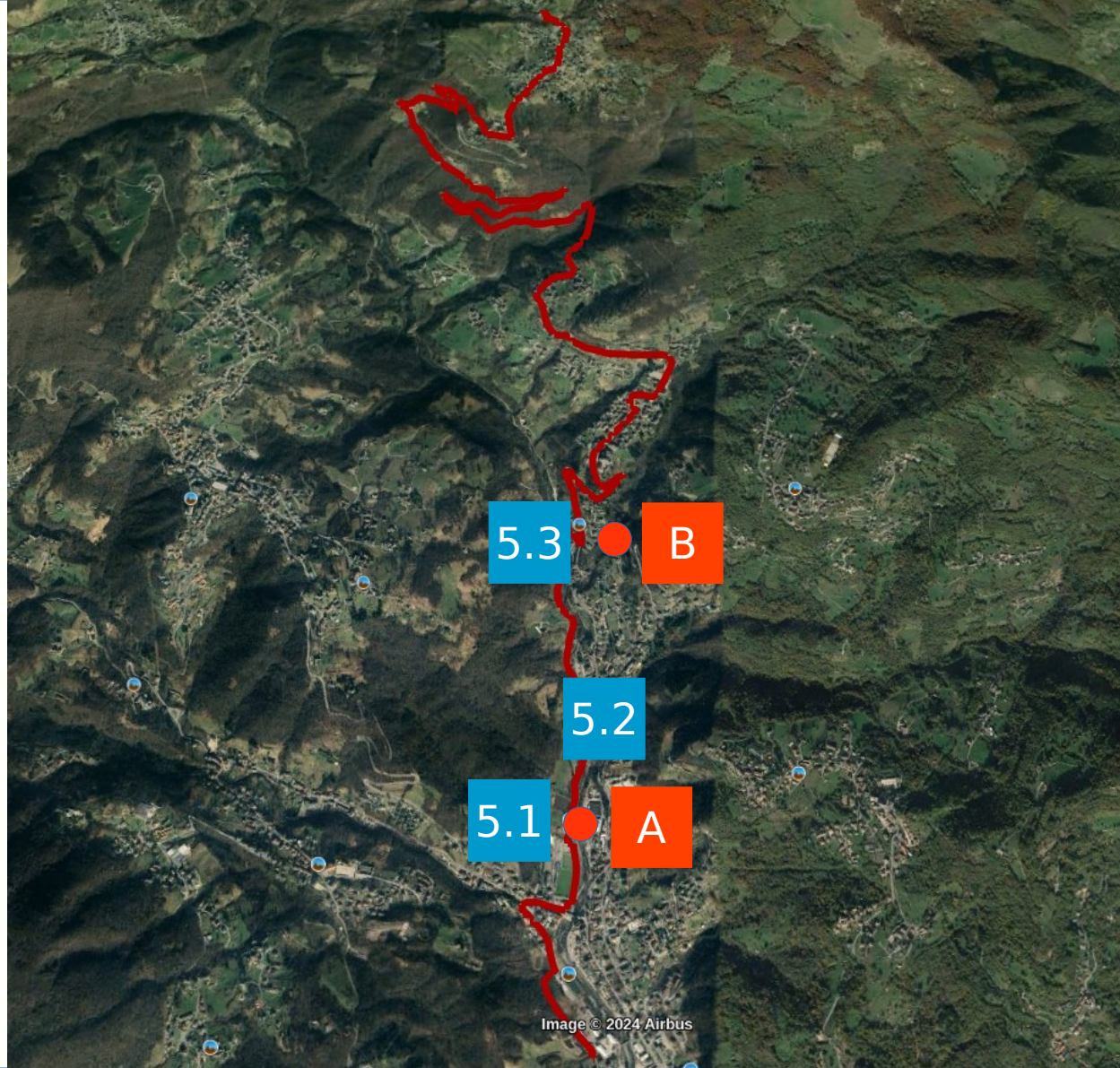


Il secondo tratto da C e D non è stato considerato in questo studio perché non accessibile per la presenza di diversi punti con gradini oltre alla presenza del Ponte Storico di Ponte Giurino.



5e1 Sant'Omobono- Fucine

Percorso vita A > B



5.1

Località Selino Basso

Il **Percorso Salute** inizia in in Loc. Selino Basso.

Il percorso rappresenta una proposta interessante per le famiglie e per chi si muove sul territorio con gli ausili per la disabilità perché:

- 1) Si raggiunge con semplicità dal centro abitato ed è dotato di comodo parcheggio
- 2) Il percorso è chiaro e 'vivace', è frequentato da molte persone sia durante la settimana sia durante il fine settimana
- 3) Permette di immergersi facilmente in un contesto tranquillo e di trovarsi presto in un piacevole bosco



5.2

Località Selino Basso



Il fondo è talvolta sconnesso
ma complessivamente è un
buon sentiero anche per chi si
muove con gli ausili





5.2

SANT'OMOBONO TERME

Località Selino Basso

Il fondo è talvolta sconnesso
ma complessivamente è un
buon sentiero anche per chi si
muove con gli ausili



5.3

Ponte di Cà Prospero



Il ponte di Cà Prospero permette di accedere ad un'area di sosta e di proseguire il percorso che conduce a Fusine. Questo ponte può rappresentare un ostacolo per chi si muove con il triride e la cargo bike per via della sua pendenza





5.3

SANT'OMOBONO TERME

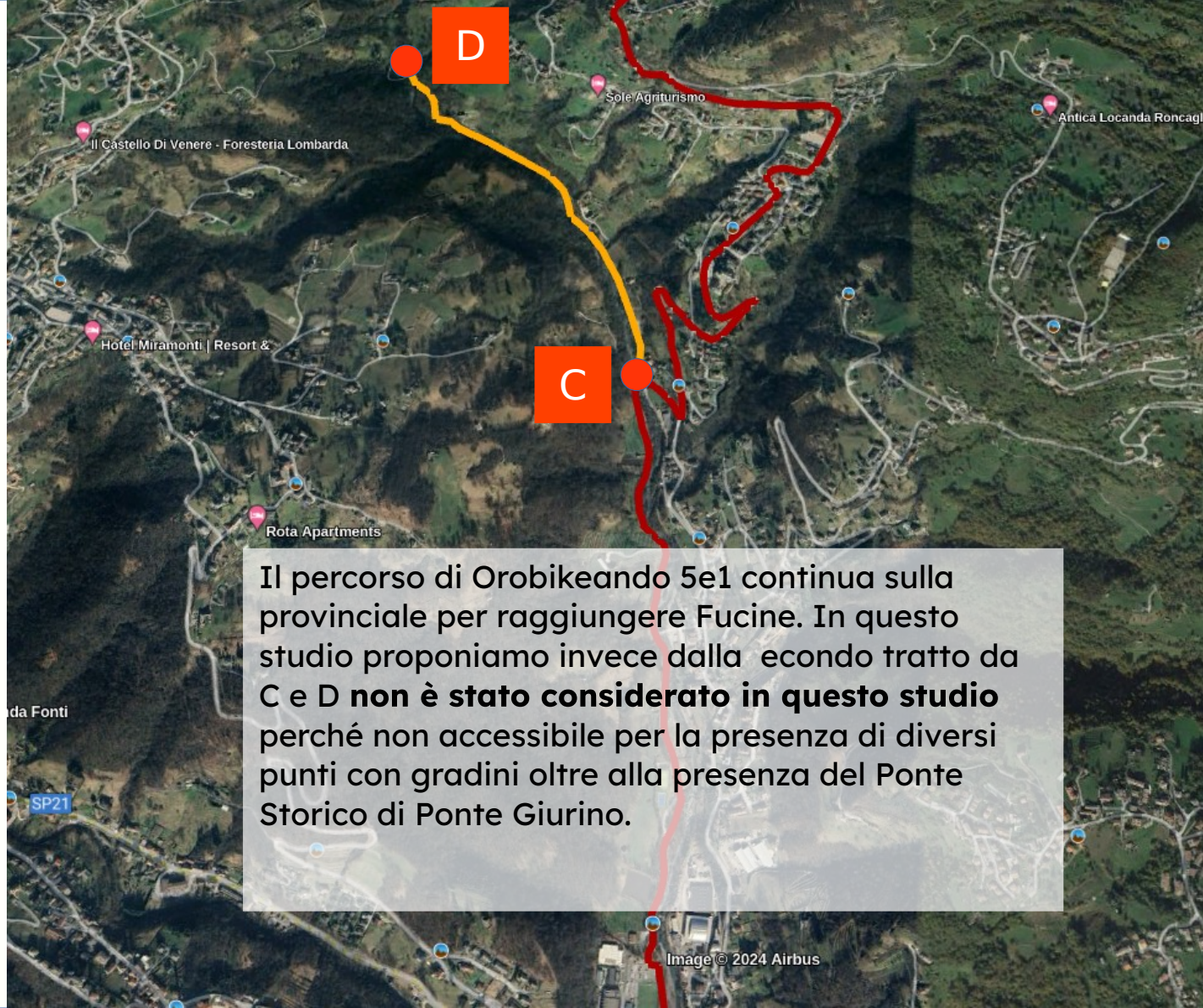
Ponte di Cà Prospero

Piccolo gradino alla fine del
ponte di Cà Prospero.



5e1 Sant'Omobono- Fucine

(variante Percorso vita C > D



Il percorso di Orobikeando 5e1 continua sulla provinciale per raggiungere Fucine. In questo studio proponiamo invece dalla secondo tratto da C e D **non è stato considerato in questo studio** perché non accessibile per la presenza di diversi punti con gradini oltre alla presenza del Ponte Storico di Ponte Giurino.

Percorso Vita verso Fusine

Percorso immerso nella natura con aree di sosta attrezzate. La pendenza e il fondo può rappresentare una criticità per chi si muove con la cargo bike



Percorso Vita verso Fusine

Percorso immerso nella
natura con aree di sosta
attrezzate



Percorso Vita verso Fusine



Percorso immerso nella natura con aree di sosta attrezzate, in arrivo fino alla Mulattiera del Buonanome



Percorso Vita verso Fusine



In alcuni punti il fondo è sconnesso ma complessivamente il percorso è adatto ad essere percorso con il passeggino, il triride e la hand bike. Per la pendenza in alcuni punti invece potrebbe essere non adatto alla cargo bike.



Percorso Vita verso Fusine



Il percorso presenta diversi canali di scolo realizzati in cemento che rappresentano un ostacolo per chi si muove con gli ausili.



Percorso Vita verso Fusine

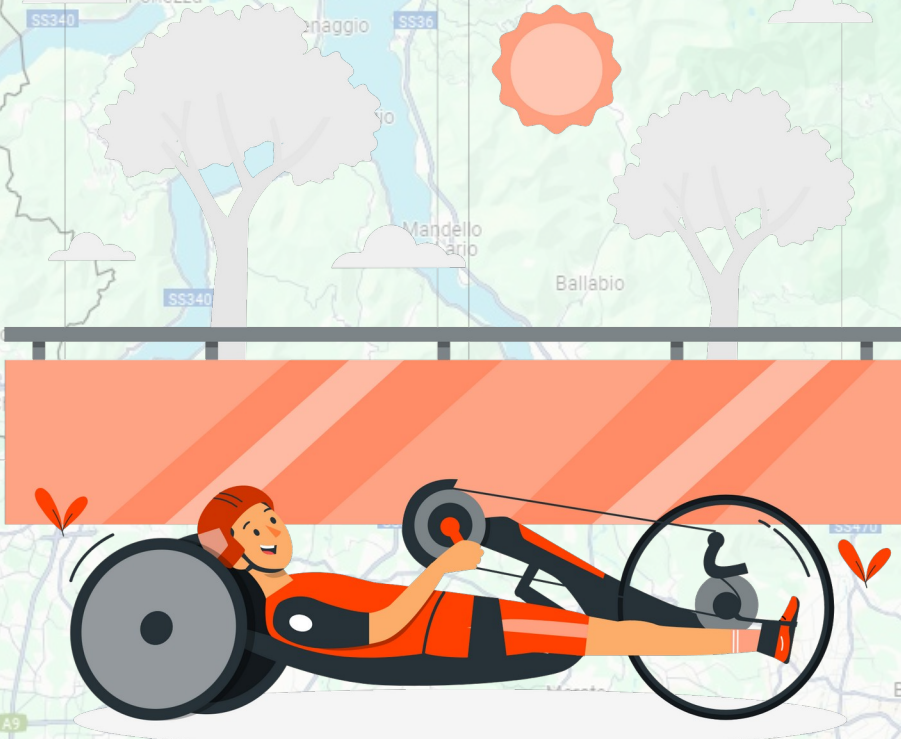
**Proposta.**

Realizzare canali di scolo in legno interrati in modo tale da non creare un gradino sul sentiero.





Proposta di servizi e esperienze accessibili sul territorio



Chiosco di Lenna per l'Accessibilità

Un territorio accessibile è un territorio organizzato con la proposta di **percorsi adatti** alle persone con disabilità. Non bastano però i percorsi, è importante offrire servizi e proporre esperienze per rispondere alla domanda *Cosa faccio oggi in questa area?*

La proposta 1.

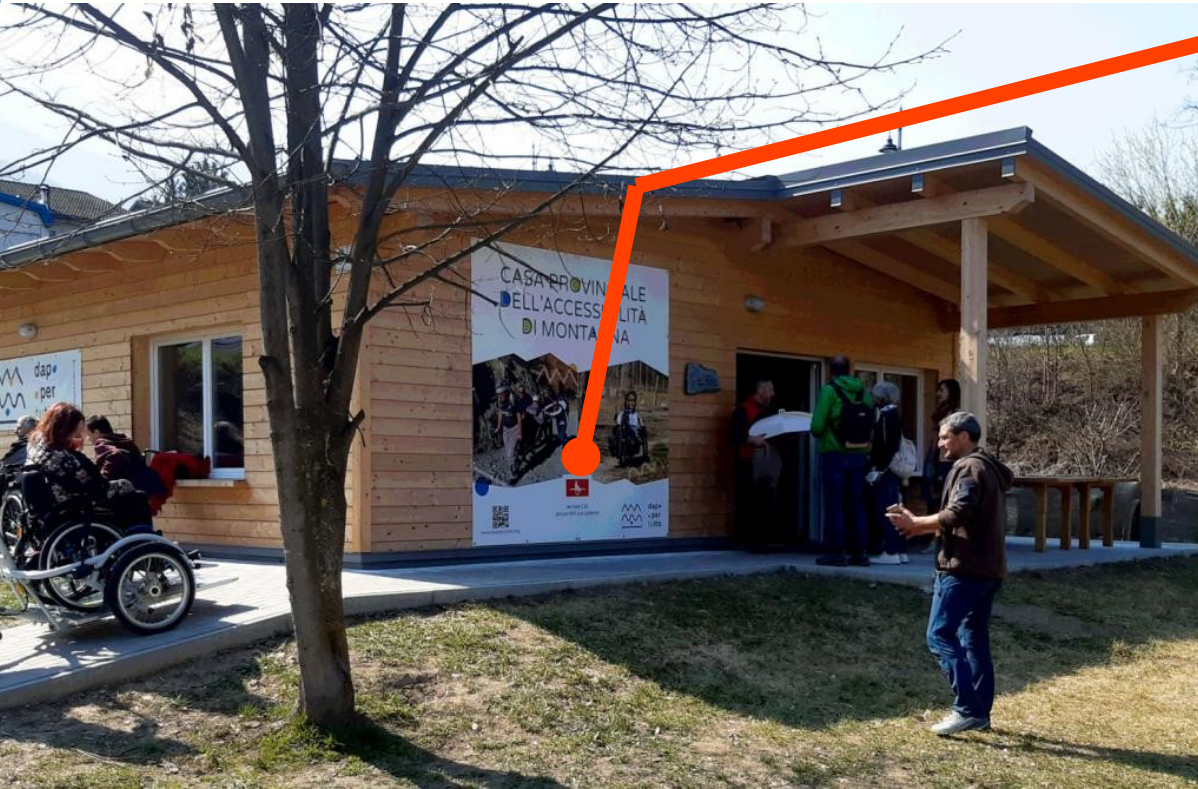
Rendere il Chiosco di Lenna il punto di riferimento e di relazione dove si promuove la cultura dell'accessibilità e dell'inclusione.

Il chiosco potrebbe offrire questi servizi:

- Noleggio degli ausili
- ristoro,
- Proposte di tour sul territorio
- Guide
- Informazioni su come raggiungere altri percorsi
- Informazioni su strutture ricettive accessibili



Ispirazione: Casa dell'Accessibilità in Valtellina



La proposta 2.

Realizzare una nuova struttura come quella presente ad Albosaggia lungo il sentiero Valtellina.

La casa dell'accessibilità è stata realizzata grazie ai contributi di Comune di Albosaggia, dal GAL Valtellina "La Valle dei Sapori, dalla Comunità Montana Valtellina di Sondrio e dal Parco delle Orobie valtellinesi.

È stata arredata grazie alle donazioni di 73 sostenitori.

Le attrezzature e gli ausili sono stati acquisiti grazie al progetto Interreg LIVELINESS con una azione specifica realizzata dalla Comunità Montana Valtellina di Sondrio tra i partner del progetto che vede come capofila italiano il Comune di Sondrio.

La gestione è affidata all'Associazione dappertutto OdV.



Santuario Madonna della Coltura



Proposta.

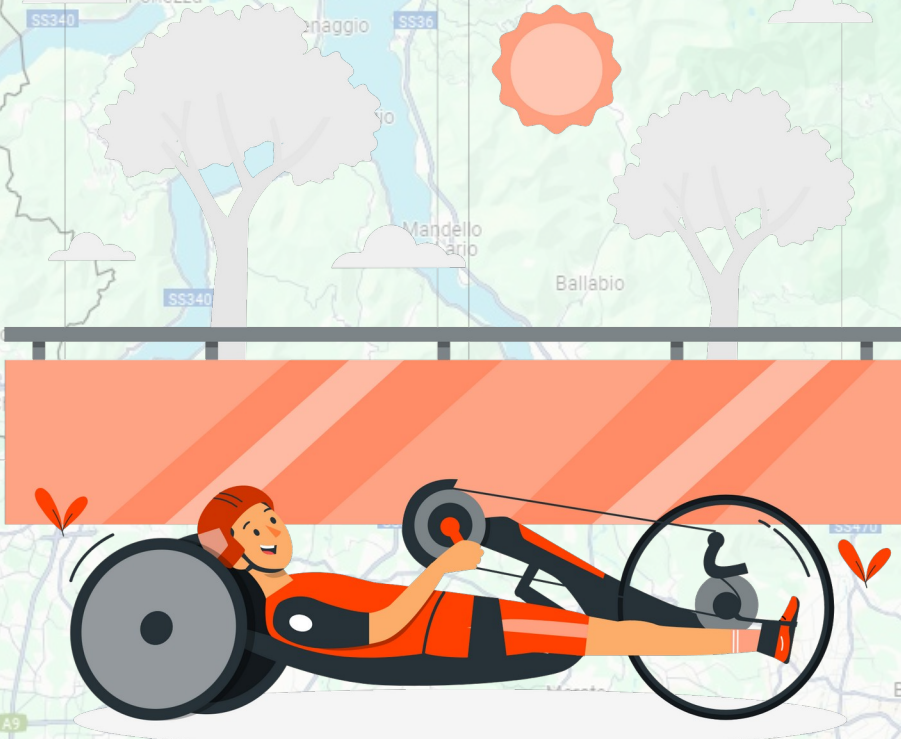
Escursione al Santuario della **Madonna della Coltura** raggiungibile in sicurezza dalla ciclopeditonale (1 km circa). Dal Santuario si può proseguire fino al Lago del Bernigolo, bacino artificiale nel territorio del comune di Moio de' Calvi.

Sul lago è possibile svolgere diverse attività outdoor. Segnaliamo che in questo momento non sono presenti servizi di ristoro e per questo l'area non è fornita di bagni pubblici se non dei wc chimici. Potrebbe essere interessante sviluppare maggiormente questo punto valorizzando la sua vicinanza alla ciclopeditonale e proponendo anche servizi di ristoro.





Proposta di segnaletica per i percorsi accessibili





Segnaletica CAI

Proposta di utilizzare la segnaletica già studiata dal CAI per mappare i sentieri per tutti. **Sentieri per tutti**, CAI Bergamo

<https://www.caibergamo.it/geoportale/senzabarriere>