



parco
regionale
del serio

PIANO DI SETTORE STRALCIO PER LA FRUIZIONE PUBBLICA percorsi e sistemi di accessibilità

**ART.7 punto 6 lettera 'e'
del Piano Territoriale di Coordinamento - Delibera G.R. 28.06.2000 N° 7/192.**

RELAZIONE

Ottobre 2003

Ufficio Tecnico del Consorzio Parco del Serio (arch. Laura Comandulli)
Ufficio Di Staff Pianificazione Ambientale del Comune di Crema (arch. Ester Bertozzi)
Elaborazione cartografie : Marcantonio Severgnini, Crema
Con la collaborazione delle Guardie Ecologiche Volontarie del Consorzio Parco del Serio.

**CONSORZIO DI GESTIONE PARCO REGIONALE DEL FIUME SERIO
PIANO DI SETTORE STRALCIO PER LA FRUIZIONE PUBBLICA.**

INDICE

Riferimenti normativi, contenuti e obiettivi	pag. 2
I percorsi.....	pag. 3
I parcheggi	pag. 5
I ‘poli’ di fruizione	pag. 6
Connessioni con il Piano di settore “Recupero delle aree degradate”.....	pag. 10
Aree per la fruizione : gli arredi e le attrezzature	pag. 10
Corollario. Temi proponibili per i futuri itinerari turistici e/o didattici.....	pag. 11

RIFERIMENTI NORMATIVI, CONTENUTI E OBIETTIVI DEL “PIANO DI SETTORE STRALCIO PER LA FRUIZIONE PUBBLICA”.

Il Piano di settore per la fruizione, elencato all'art. 7 del Piano Territoriale di Coordinamento, fa riferimento ai seguenti articoli del P.T.C. approvato (Delibera G.R. 28.06.2000 n° 7/192):

Art. 17 - Zona di riqualificazione ambientale (testo integrato DGR 7/10399 del 20.09.02)

Art. 23 – Zona destinata alla fruizione ricreativa e zona destinata ad attrezzature di servizio per il parco

Art. 24 - Zona degradata da recuperare

Art. 35 – Sistema di viabilità minore

Art. 36 - Parcheggi (testo integrato da D.G.R n° 7/10399 del 20.09.2002)

Art. 37 – Infrastrutture stradali e ferroviarie

Art. 39 – Circolazione

Art. 40 – Attività ricreative sociali e culturali

Art. 42 – Recupero delle aree degradate.

Il P.T.C. all'art. 7 punto 7 e l'art. 40 prevedono l'adozione e l'approvazione anche di stralci di Piani di settore. Il presente Piano Stralcio ha per obiettivo principale l'individuazione della rete dei percorsi da riservare alla percorrenza pedonale e ciclopedonale, e quella da riservare al solo traffico motorizzato autorizzato: una volta classificata e approvata, essa consentirà di adeguare definitivamente la cartellonistica di autorizzazione all'accesso al parco, e a ridurre i motivi di contenzioso.

Vengono indicati i parcheggi principali: quelli esistenti o la cui esecuzione è già programmata e finanziata (generalmente parcheggi comunali), che possono bene servire gli accessi al parco, e quelli in progetto o ritenuti ammissibili. I progetti esecutivi dei parcheggi potranno meglio articolare gli specifici dimensionamenti e collocazioni, nel rispetto delle norme generali di P.T.C..

La rete dei percorsi e dei parcheggi viene inquadrata in un complessivo organigramma funzionale della rete fruitiva, con l'obiettivo di individuare i poli di fruizione ('intensivi' ed 'estensivi'), per i quali organizzare la viabilità di accesso e la dotazione di adeguati parcheggi. I progetti attuativi potranno sempre meglio articolare le specifiche destinazioni dei luoghi, purchè nel rispetto delle norme generali di P.T.C..

I PERCORSI (ARTT. 35, 37, 39 DEL PTC.).

Sono indicati i percorsi nel territorio del Parco, suddivisi come segue :

a – in *colore giallo-ocra* i sentieri, generalmente quelli più prossimi al fiume, in cui il transito è consentito a piedi o in bicicletta; vengono tratteggiati i raccordi ancora mancanti, necessari alla continuità di percorrenza delle sponde. Su questi sentieri non è consentito il transito dei veicoli a motore, eccettuato i mezzi di soccorso e della sicurezza. Sono comunque sempre ammessi i mezzi di servizio del conduttore dei fondi agricoli che sono disimpegnati dal sentiero stesso, oltre ai mezzi temporaneamente autorizzati (vedi art. 4 delle NTA del presente Piano di Settore)

b – in *colore rosso* i percorsi, eventualmente anche sterrati, che sono assoggettati a transito limitato, in quanto chi li percorre con mezzi motorizzati deve essere autorizzato; le NTA all'art.4 elencano analiticamente i transiti ammessi;

c – in *colore viola* i percorsi carrabili esistenti, per i quali non sono previste limitazioni al transito. Essi sono cartograficamente evidenziati (a volte anche in zone esterne al territorio del Parco) ai fini di una facile lettura della rete stradale complessiva a servizio dei poli di fruizione e delle possibilità di accesso al fiume.

A seguito di osservazioni pervenute e controdeduzioni, si è ritenuto inoltre di indicare in colore viola tratteggiato quei percorsi che potranno essere carrabili solo dopo la realizzazione dei parcheggi terminali previsti. Prima di quella data, il transito sarà ciclopedonale.

(Nota : la cartografia della viabilità e dei sistemi di accessibilità che il Parco produrrà per segnalare i sentieri, le aree di sosta e i parcheggi, indicherà esclusivamente i parcheggi già esistenti e disponibili per la fruizione. L'aggiornamento della cartografia turistica potrà avvenire periodicamente, recependo i progressivi progetti attuativi del sistema della fruizione pubblica).

Si evita di interessare con transiti carrabili le aree definite dal P.T.C. “di riqualificazione ambientale” (art. 17) e le zone “ambienti naturali” (art. 30), in quanto dotate di maggiore fragilità e particolarmente da salvaguardare.

Si evidenzia, nel territorio del Parco, come nel tratto in provincia di Cremona ci sia una maggiore discontinuità di percorrenza dei sentieri di riva. Se nel tratto bergamasco quasi sempre la discontinuità è data da periodiche erosioni delle sponde derivate dalle piene del fiume, nel tratto cremonese , dove i fondi agricoli vengono spesso coltivati fino sulle massicciate di consolidamento, vengono a volte a mancare i raccordi fondamentali anche per la sola percorrenza a piedi. L'intervento dei singoli Comuni, di concerto con il Parco, può individuare quei tratti di intervento prioritario per la realizzazione di una connessione sia tra i nuclei storici e il fiume, sia tra il proprio territorio comunale e quelli vicini. La funzione ricreativa delle sponde verrebbe ad essere amplificata anche quale immediata conseguenza diretta della sola semplice connessione dei percorsi di riva.

Nota : Rif. art. 4 delle NTA del Piano di settore Stralcio.

I terminali dei trasporti : le stazioni ferroviarie.

Le stazioni ferroviarie sono considerate quali potenziali terminali di interscambio o di semplice collegamento : le biciclette potrebbero essere o trasportate sul treno, o affittate presso la Stazione stessa. Nell'ambito urbano, i collegamenti tra le Stazioni FFSS e la rete delle percorrenze ciclopedonali delle rive del Fiume Serio potrebbero costituire itinerari ciclabili protetti : la collaborazione dei Comuni è fondamentale per raggiungere tale obiettivo.(Per il Comune di Crema, ad esempio, il collegamento tra la Stazione Ferroviaria e le rive del fiume attraverso itinerari protetti è già una situazione di fatto).

Sono almeno quattro le Stazioni ferroviarie lungo l'asta del Parco del Serio :

- Seriate, ai margini di una zona intensamente urbanizzata (linea Lecco-Bergamo-Rovato-Brescia);
- Bariano (linea Milano –Treviglio- Brescia) in sponda destra;
- Romano di Lombardia (linea Milano- Treviglio-Brescia) in sponda sinistra;
- Crema (linea Milano –Treviglio - Cremona e linea Cremona- Bergamo). Su questa medesima linea, per i collegamenti ciclabili al Parco (in un'ottica di coordinamento interprovinciale) possono essere considerate anche sia la stazione di Caravaggio sia la stazione di Madignano, collocate entrambe in posizione strategica rispetto ad alcuni Santuari meta di interesse turistico-religioso (uno di questi: il Santuario del Marzale, è incluso nel territorio del Parco).

(Nota: Vedi l'allegata Tavola in scala 1:50.000).

I PARCHEGGI (ART. 36 COME INTEGRATO DALLA D.G.R. 7/10399 DEL 20.09.2002; ART. 40.6 E ART. 23.5 DEL PTC).

Sono individuati i parcheggi principali che servono le reti viabilistiche : quelli esistenti, già fruibili, e quelli programmati o pianificati.

Sono individuati cartograficamente anche i piccoli parcheggi (anche di soli 2-3-4 posti auto) che sono ricavati/ricavabili in piazzole non pavimentate e non attrezzate (essi potranno essere individuabili esclusivamente dalla segnaletica, eventualmente dallo steccato ligneo di delimitazione o da una bacheca).

Tutti i parcheggi ricadenti nella fascia fluviale di cui all'art. 29 del PTC non potranno essere pavimentati. Qualora le pavimentazioni fossero già esistenti, le eventuali opere di manutenzione dovranno tendere ad aumentare le caratteristiche di permeabilità.

Nota: Rif. art. 6 delle NTA del Piano di settore Stralcio.

I POLI DI FRUIZIONE (ART. 40 E ART. 23 DEL P.T.C.).

La fruizione è intesa come ricreativa e sociale, per le attività sportive e del tempo libero. Le attività didattiche (educazione ambientale) si intendono sempre incluse e autorizzabili all'interno delle attività di fruizione.

L'unico Centro Parco inteso come sede di svolgimento di attività sia amministrative sia didattiche operative è attualmente quello di Romano di Lombardia, nella sede del Parco presso la Rocca.

Il Consorzio sta perseguendo, di concerto con alcuni Comuni consorziati, la realizzazione di sentieri ed aree attrezzate per lo svolgimento di attività di educazione ambientale.

I poli individuati nella cartografia in scala 1:50.000 tengono conto sia delle emergenze di interesse naturalistico sia di quelle di interesse architettonico-storico-ambientale; tengono inoltre presente la facilità di organizzazione degli accessi, e la maggiore o minore facilità di accesso dalla rete stradale di primaria importanza (gli allegati : tavola in scala 1: 50.000 e tavola in scala 1:25.000 sintetizzano i collegamenti). Frequentemente essi interessano le aree definite 'aree degradate da recuperare' dal P.T.C.. A questo proposito, il presente piano di settore stralcio include nelle "zone per la fruizione" quelle aree da recuperare già oggetto nel 1996 di un piano di settore (art.7 e art. 42 del PTC), e che conservano nel P.T.C. approvato la medesima classificazione e destinazione

I poli vengono di seguito definiti 'primari' o 'secondari' in relazione all'intensità della capacità attrattiva, anche solo potenziale, delle aree; tale classificazione è solo strumentale alla descrizione del presente piano stralcio, e non comporta conseguenze né sulla programmazione degli interventi, né di tipo normativo.

Elencandoli da nord a sud, i poli definibili 'primari' sono :

- **1) la zona di Malpaga/Cavernago**, con i due castelli, e la riserva naturale Malpaga – Basella (***polo primario di riva sinistra***). Il PTC già prevede nelle adiacenze del castello di Malpaga un'area destinata alle attrezzature per la fruizione; qui sono previsti parcheggi a servizio di una rete stradale già efficiente per i collegamenti su gomma. La possibilità di inclusione nel perimetro del parco anche del castello di Cavernago consoliderà l'attrattiva storico-architettonica del polo fruitivo. La stessa rete di canali e corsi d'acqua potrà essere messa in connessione con la riserva naturale. Nella medesima area geografica, ma ***in riva destra***, a nord del complesso monumentale della Basella, sono collocate inoltre aree degradate da recuperare; lo studio elaborato nel 1996 proponeva un riutilizzo a fini ricreativi per l'area definita "n°1" -Loc. Capannelle (quindi con la formazione di nuovi parcheggi) e un recupero a fini naturalistici per l'area vicina. La "Cava Capannelle" è già oggetto di un recupero anche a funzioni ricreative. La Località Basella costituisce un sicuro punto di riferimento in relazione alla sua vicinanza alle rive del fiume (anch'esse incluse nella riserva); esistono già degli ampi parcheggi comunali in prossimità del Santuario, e la località è già attrezzata per il ristoro. In prossimità del fiume possono essere realizzate piccole piazzole di sosta temporanea, non attrezzate e con pavimentazione totalmente permeabile.

E' auspicabile che in futuro possa svilupparsi un più stretto collegamento degli itinerari turistici ciclabili con il capoluogo Ugnano, ricco di testimonianze architettoniche di grande pregio e interesse - quali il nucleo centrale della piazza con la bella chiesa e lo straordinario campanile, il castello e il parco attrezzato. Inoltre, dalla località Basella, attraverso una strada provinciale che bene potrebbe essere inclusa tra gli itinerari cicloturistici, si raggiunge la località La Muratella, anch'essa dotata di preesistenze architettoniche di qualità.

- 2) **la zona di Romano di Lombardia (polo primario di riva sinistra)**; il ricco centro storico di Romano, il castello (sede del Consorzio Parco), costituiscono risorse esistenti (esistono anche buoni servizi per la ristorazione). Le aree da recuperare site in corrispondenza dei ponti stradale e ferroviario costituiscono una possibilità futura di concentrazione di attrezzature per la fruizione. Diversi interventi di recupero, di piantumazione, sono già stati effettuati dal Consorzio Parco. La rete dei collegamenti risulta già buona; Romano inoltre possiede una stazione ferroviaria (linea direzione Milano-Brescia) che potrà disimpegnare anche il trasporto delle biciclette servendo anche un territorio più ampio di quello dei comuni rivieraschi. I parcheggi possono essere potenziati (già ne esistono in riva destra, con accesso in prossimità del ponte), e possono essere ulteriormente curate le connessioni dei sentieri di riva. Qui a Romano si è avviato un interessante progetto pilota di ingegneria naturalistica (a nord del ponte, località Villa Igea, e a sud dello stesso) che prevede il consolidamento di tratti di sponde con i metodi e le tecniche appunto dell'ingegneria naturalistica (il consulente è l'ing. Florin Florineth, Università di Vienna). Alcune tra le aree da recuperare sono già state ripiantumate a bosco e attrezzate. La località Villa Igea contiene la colonia elioterapica dismessa (attualmente in pessimo stato di conservazione) che costituisce una ulteriore potenzialità per la fruizione del fiume e del parco.

- 3) **la zona di Pianengo- Ricengo** (con la riserva naturale Palata Menasciutto in *rive destra e sinistra*) **unitamente all'area di Crema**, con il santuario di S. Maria della Croce e il suo centro storico quali emergenze architettoniche di rilievo (**polo primario di riva destra**). In Crema alcune attrezzature sportive ricreative già si attestano lungo il fiume (vedi la zona della Colonia Seriana, molto attiva). La città di Crema è servita da una stazione ferroviaria, e inoltre sta attrezzando per la fruizione parte dei sentieri esistenti di riva destra; la zona risulta già servita da parcheggi, e ulteriori parcheggi in prossimità del fiume sono elencati nei programmi comunali. Alcune cave dismesse, incluse nel suo territorio comunale, costituiscono con i loro piani di recupero un'ulteriore opportunità per la realizzazione di attrezzature per la fruizione. Il polo di Crema è connesso, attraverso le rive del Canale Vacchelli, sia al Fiume Adda (ad ovest) che al fiume Oglio (ad est). Le strade alzaie sono già percorribili a piedi o in bicicletta; il Canale si configura pertanto come un punto di collegamento tra il parco del Fiume Serio e i territori dei parchi regionali Adda e Oglio, ed anche alla zona del 'Moso', destinata a divenire parco di interesse sovracomunale (le rive del Canale costituiscono una delle 5 piste ciclabili in programma dell'Amministrazione provinciale di Cremona). Il tratto di Canale incluso nel Parco del Serio interessa esclusivamente il Comune di Crema. In riva sinistra si trova un'area destinata alla funzione ricreativa ('la Palata') dalla quale è possibile apprezzare il bel manufatto ingegneristico architettonico del ponte che consente al Canale Vacchelli di sovrappassare il fiume (l'area fruibile si trova a sud e a nord del ponte).

Poli definibili “secondari” sono costituiti da:

- A) L'area attrezzata di Seriate: Interventi coordinati tra Comune e Parco, il consolidamento delle “Oasi verdi” (la prima Oasi già completata, la seconda già avviata) costituiscono un ‘polo secondario’ che nel caso specifico, nei programmi comunali, potrebbe in futuro collegare entrambe le rive del fiume (quindi la prima Oasi con la seconda);
- B) a Ghisalba, in riva sinistra, il recupero della “Cava Testa” con funzioni anche ricreative, unitamente agli interventi di piantumazione e recupero già effettuati dal Parco nelle strette vicinanze. L'importante emergenza architettonica della chiesa di Ghisalba costituisce un riferimento visivo e di orientamento anche per chi percorre le campagne e quindi le rive del fiume. La realizzazione di itinerari protetti che colleghino direttamente il centro del Comune (piazza della Chiesa) con le rive del fiume sembra un obiettivo accessibile;
- C) in Comune di Cologno al Serio, in riva destra : il recupero congiunto della “Cava al Tiro” e dell'area denominata “Maver”;
- D) i percorsi didattici in corso di realizzazione nei Comuni di CastelGabbiano e Mozzanica;
- E) a Ricengo, le sistemazioni del Lago dei Riflessi (quest'ultimo è di proprietà del Parco);
- F) la zona del Marzale con il Santuario e la zona di grande interesse naturalistico che si trova in luogo dell'attuale riserva faunistica a sud del Santuario stesso. In adiacenza al Santuario esiste un parcheggio, sterrato. Esso è già un terminale di sentieri pedonali di riva sinistra, che si sviluppano attualmente quasi senza soluzioni di continuità dal Marzale fino alla zona di Crema.
- G) la zona di Montodine (riva destra), che segna il confine del parco ma anche il punto di connessione con il Parco dell'Adda Sud (che include l'ultimo tratto del Fiume Serio, con la confluenza in Adda) e i sentieri ciclopedonali regolamentati dal suo P.T.C.. Zona ricca paesaggisticamente, costituisce uno dei principali ‘corridoi ecologici’ potenziali. Nelle vicinanze si trovano numerose emergenze architettoniche soprattutto religiose, e servizi per la ristorazione..

Ognuno di questi poli, primari o secondari, è servito da strade carrabili e parcheggi. La realizzazione dei nuovi parcheggi seguirà le indicazioni delle NTA in merito ai materiali di pavimentazione e alle superfici drenanti.

Allo stesso modo per le eventuali attrezzature o arredi si tenderà a coordinare le tipologie degli stessi, ai fini di una migliore connotazione del Parco.

*Nota : Vedi l'allegata Documentazione Fotografica.
Vedi 'Corollario'.*

CONNESSIONI CON IL PIANO DI SETTORE “RECUPERO DELLE AREE DEGRADATE” (ART. 42 DEL PTC.- ART. 40 PUNTO 2 LETTERA D).

Nel 1996 è stato elaborato il Piano di settore delle aree degradate, sulla base del P.T.C. adottato. Il Piano Territoriale del Parco, come approvato definitivamente dalla Regione nel giugno del 2000, modifica in parte la pianificazione delle aree degradate del piano adottato, e pertanto il Piano di settore del 1996 dovrà adeguarsi al PTC definitivamente approvato. Tuttavia molte delle previsioni e delle indicazioni di allora rimangono confermabili, ed attuali.

Pertanto il presente Piano Stralcio ha recepito, per le aree degradate, quanto di coerente con l'attuale PTC è stato analizzato e proposto dal Piano di settore elaborato nel '96, in relazione all'indirizzo del recupero delle aree : di tipo fruitivo pubblico, o di tipo naturalistico.

AREE PER LA FRUIZIONE : GLI ARREDI (ART. 35.1 DEL PTC.)

L'Abaco degli arredi e delle attrezzature non è specificamente oggetto del Piano di settore Stralcio. Tuttavia viene avviata la formazione di un ABACO con un primo elenco dei arredi e attrezzature che il Consorzio ritiene proponibili per il territorio del parco; tale Abaco ha per ora solo funzione di campionatura per indirizzo e orientamento nelle scelte specifiche. L'Abaco viene costituito presso l'Ufficio Tecnico del Consorzio; potrà essere arricchito dai contributi dei singoli progetti attuativi.

Le attrezzature sono ispirate ai criteri di semplicità, economicità ed essenzialità; con il presente Piano il Parco comunque non li impone, e potrà continuare ad autorizzare diverse tipologie di arredi, all'interno dei progetti esecutivi di volta in volta sottoposti all'attenzione del Consorzio.

(Nota : vedi l'Allegato Operativo).

COROLLARIO : TEMI PROPONIBILI PER I FUTURI ITINERARI TURISTICI E/O DIDATTICI. (RIF. ART. 5 DELLE N.T.A.).

Alcune delle località del Parco possiedono già una capacità attrattiva autonoma. Molte altre località, dotate di elementi di pregio di intensità (o in quantità) minore, potrebbero conoscere una propria maggiore rivalutazione dal semplice fatto di essere messe in connessione con altre località consimili.

Ciò significa molto spesso considerare che la rete della viabilità minore potrebbe essere estesa all'intera rete dei comuni coinvolti nel Consorzio Parco, e quindi le stesse emergenze architettoniche ambientali dei territori comunali nella loro completezza potrebbero essere bene connesse con quelle incluse nel territorio normato dal Parco.

La Legge Regionale n° 65 del 27.11.1989 "Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico" costituisce un ottimo riferimento normativo.

Si elencano di seguito alcuni dei temi-guida che possono essere motivo di formazione di itinerari turistici e cicloturistici, o anche di itinerari didattici (da sviluppare anche con la collaborazione delle locali Associazioni Pro Loco, in alcuni casi già attive e con interventi efficaci al riguardo).

1° tema. La diversità del paesaggio in relazione ai materiali del fiume.

L'evidenza del rapporto tra la geologia dei luoghi e il tipo di vegetazione, di paesaggio, di forma e consistenza del fiume, è per il fiume Serio un ottimo pretesto per le attività didattiche.

Il fiume (almeno per il tratto del suo corso incluso in parco regionale, cioè da Seriate fino alla confluenza in Adda) ha sostanzialmente due comportamenti :

- a) da Seriate a Mozzanica, comportamento torrentizio, tra greti e ghiaie;
- b) da Mozzanica a Montodine, andamento meandriforme con cui il fiume scorre incuneato tra le rive di argilla e sabbia.

Questi due comportamenti cambiano pressochè di netto in corrispondenza dell'area di Mozzanica – CastelGabbiano, quasi proprio in corrispondenza del ponte, dove in poche centinaia di metri di sviluppo del corso del fiume si può percepire nitidamente la diversità dei suoli e di conseguenza del paesaggio fluviale. I sentieri didattici in corso di realizzazione nei Comuni di Ricengo e Castel Gabbiano potranno aiutare ad evidenziare tale relazione.

Presso la sede del Parco può costituirsi un punto di riferimento per la raccolta e conservazione delle analisi, studi e documentazioni inerenti tale diversità : l'urbanistica e gli aspetti costruttivi del paesaggio, la lavorazione delle campagne e le diverse caratteristiche degli edifici, i tipi di materiali utilizzati e le tecniche costruttive costituiscono temi di studio proficuo. Con grande evidenza il comune di Mozzanica, ad esempio, segna il confine tra le murature fatte di sassi (e laterizi), e le murature fatte con solo laterizi ; perfino la morfologia dei paesi cambia bruscamente, e dai nuclei di impianto urbano cinti da ampi fossati si passa a nuclei rurali di più recente impianto, caratterizzati da diversa tipologia di cascina.

(La documentazione potrebbe estendersi poi anche per l'area attraversata dal primo tratto del Fiume, in Val Seriana, a partire dalle sue sorgenti fino alla zona di Bergamo. Un fiume così ricco di mutamento e che è stato oggetto di sfruttamento produttivo tanto evidente costituisce

una risorsa didattica di enorme potenzialità, e motivo di collaborazione con le Comunità Montane).

2° tema. Itinerari dei castelli e dei borghi fortificati.

In Comune di Cavernago, il castello Colleoni a Malpaga (affreschi nel cortile e nelle sale, sec. XIV-XV) e il castello Martinengo in Cavernago, anch'esso con sale affrescate, costituiscono un centro di interesse già in grado di esercitare una autonoma capacità di attrazione turistica.

Essi possono essere messi in relazione anche con altri itinerari riguardanti castelli e borghi fortificati, quali : Martinengo e Romano di Lombardia in sponda sinistra, o Urgnano, Cologno al Serio, Mozzanica in sponda destra. Per i borghi anticamente fortificati, l'uso delle acque a scopo difensivo , oltre che irriguo e produttivo, è tuttora documentabile attraverso la permanenza di elementi morfologici e architettonici. Al fine di fruire del parco anche in bicicletta, è fondamentale che i Comuni rivieraschi collaborino sia con il Parco sia con i Comuni contermini per la realizzazione di percorrenze protette di collegamento tra le rive del fiume e i nuclei storici degli abitati (vedi art. 5 delle N.T.A.).

3 ° tema. Itinerari di archeologia industriale e dell'uso produttivo dei corsi d'acqua.

Gli attraversamenti del fiume con corsi d'acque e infrastrutture (vedi l'episodio del Canale Vacchelli a Crema, come sovrappasso del fiume, ma anche l'episodio della Roggia Molinara a S. Maria della Croce in Crema, che sottopassa in tomba il fiume stesso), le prese d'acqua a scopo irriguo o per l'alimentazione di mulini e opifici, costituiscono un ulteriore itinerario a tema. Già è tracciato e segnalato quello della Roggia Borromea nei territori di Crema-Madignano, riguardante la sponda sinistra in zona da Crema fino al Marzale ("Il museo nel paesaggio : Itinerari culturali nel territorio cremasco").

4° tema. Itinerario naturalistico.

E' costituito innanzitutto dalle zone di riserva Naturale, che possono costituire un polo di interesse del tutto autonomo. Se nella Riserva della Palata Menasciutto (Comuni di Pianengo e Ricengo) si rilevano buoni collegamenti ciclopedonali sia dentro la riserva, sia tra la riserva e i nuclei dei centri abitati, non altrettanto si rileva nella zona di riserva di Malpaga-Basella (dalla parte di Malpaga, in sponda sinistra), dove non solo le sbarre ma l'apposizione di cartelli che segnalano le strade private respingono attualmente i potenziali frequentatori.

Un'ultima annotazione, connessa con l'interesse naturalistico, riguarda una zona non inclusa in riserve ma molto interessante per l'atteggiamento verso la 'naturalità' delle opere antropiche di regimazione del fiume: si tratta del progetto pilota avviato dal Parco in collaborazione con l'Università di Vienna (attraverso la collaborazione del professor Florineth) di consolidamento spondale con tecniche di ingegneria ambientale, nel territorio di Romano di Lombardia.

L'esperienza, che vede la collaborazione con l'Istituto di Scuola Secondaria Superiore per Geometri "L. Pacioli" di Crema, ha già prodotto un interesse notevole nel ramo specifico di settore.