



UNIONE EUROPEA
La Sardegna cresce con l'Europa
Progetto cofinanziato dall'Unione Europea (FESR) e dalla Regione Autonoma della Sardegna



REPUBBLICA ITALIANA



REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA



COMUNE DI CAGLIARI



Cagliari, 27 novembre 2015

Seminario tecnico **PIANIFICAZIONE E PROGETTAZIONE DI UN SISTEMA DI MOBILITÀ CICLISTICA**

**La bicicletta e la mobilità sostenibile:
applicazioni e normative per il progetto di
una rete ciclabile**

ENRICO CHIARINI

Responsabile Area Tecnica FIAB



UNA NUOVA PROSPETTIVA

Promuovere la ciclabilità in Italia non è facile.

La normativa è ancora legata ad un profilo autocentrico e non considera la bicicletta come una vera alternativa di trasporto.

Molte regole non consentono di applicare con serenità quello che è ampiamente sperimentato in molti Paesi europei e con risultati positivi.

Ma, soprattutto, manca spesso una visione sul futuro della mobilità, vista come un sistema complesso ed integrato.

Bisogna credere che, nonostante le difficoltà, una mobilità migliore sia possibile.

Bisogna avere una nuova **PROSPETTIVA**.





it is difficult,
but not impossible

BICICPLAN

Il primo passo da compiere dal punto di vista tecnico è la pianificazione.

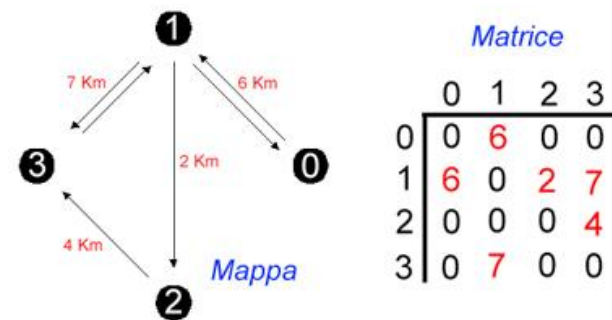
La pianificazione sostituisce all'errore la casualità.

L'Amministrazione comunale deve adottare un Piano della Rete Ciclabile (art.3 DM 557/99).

Tale Piano è anche chiamato « Piano della Mobilità Ciclistica » o « Biciplan ».

Il Biciplan è uno strumento di pianificazione attraverso il quale definire la strategia per **incrementare** la componente ciclistica.

Incrementarla, ma **in modo diffuso**, perchè, al pari della pedonalità, è un mezzo privilegiato per connettere puntualmente ogni origine e destinazione.



CICLABILITA' DIFFUSA

Ciclabilità diffusa significa definire il movimento e la sosta delle biciclette **IN TUTTE LE STRADE** (ad eccezione delle autostrade e delle strade extraurbane principali) e, possibilmente, in **DOPPIO SENSO** di marcia.

L'Ente proprietario deve decidere quale modalità di circolazione adottare per le biciclette in ogni singolo spazio aperto:

1_spazi riservati → piste ciclabili (in sede propria o su corsia riservata)

oppure

2_spazi parzialmente condivisi dagli utenti ammessi → percorsi promiscui (con pedoni o con veicoli)

oppure

3_spazi condivisi da tutti gli utenti ammessi → strade con regole particolari (es. strade residenziali), aree pedonali

BICIANPLAN



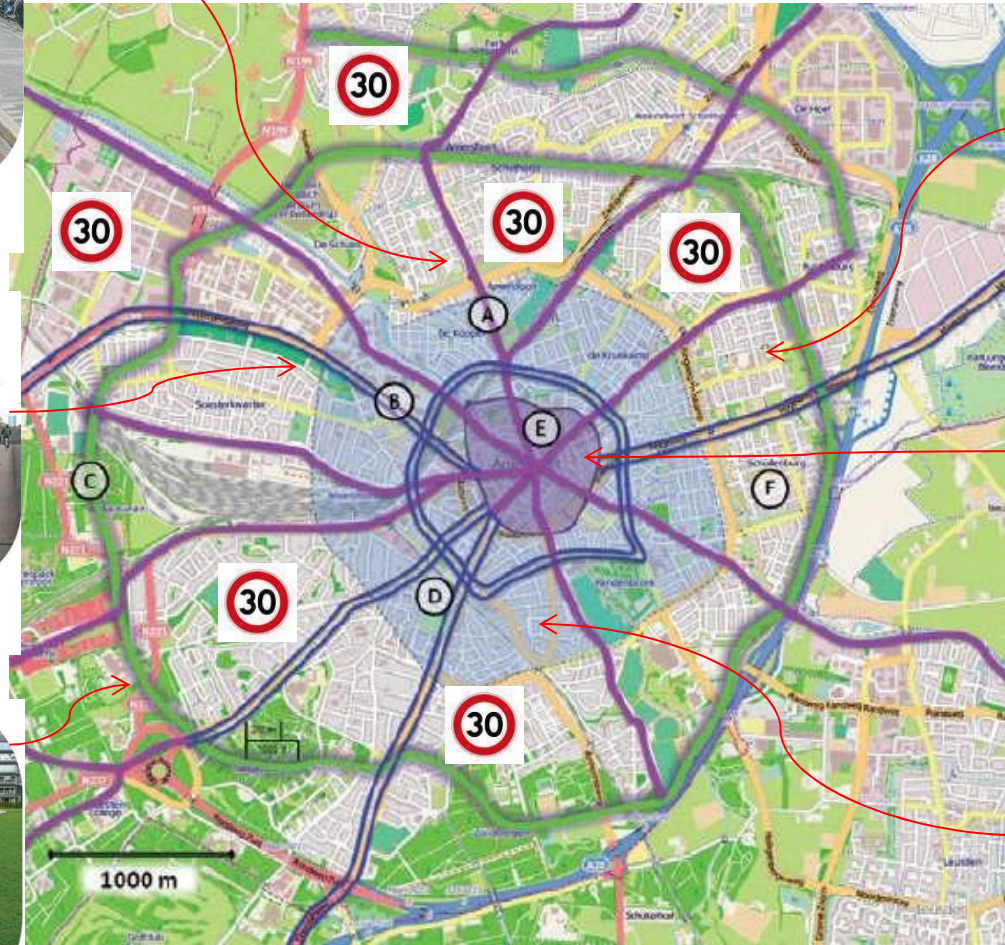
A. Main cycleway
(two-way cycle track)



B. Main cycleway
(one-way cycle track)



C. Link
(two-way cycle track)



F. Residential areas
(cycle street)



E. Car-free area
(two-way cycle track)



D. Centre area
(one-way cycle track)

CHE TIPO DI PERCORSO

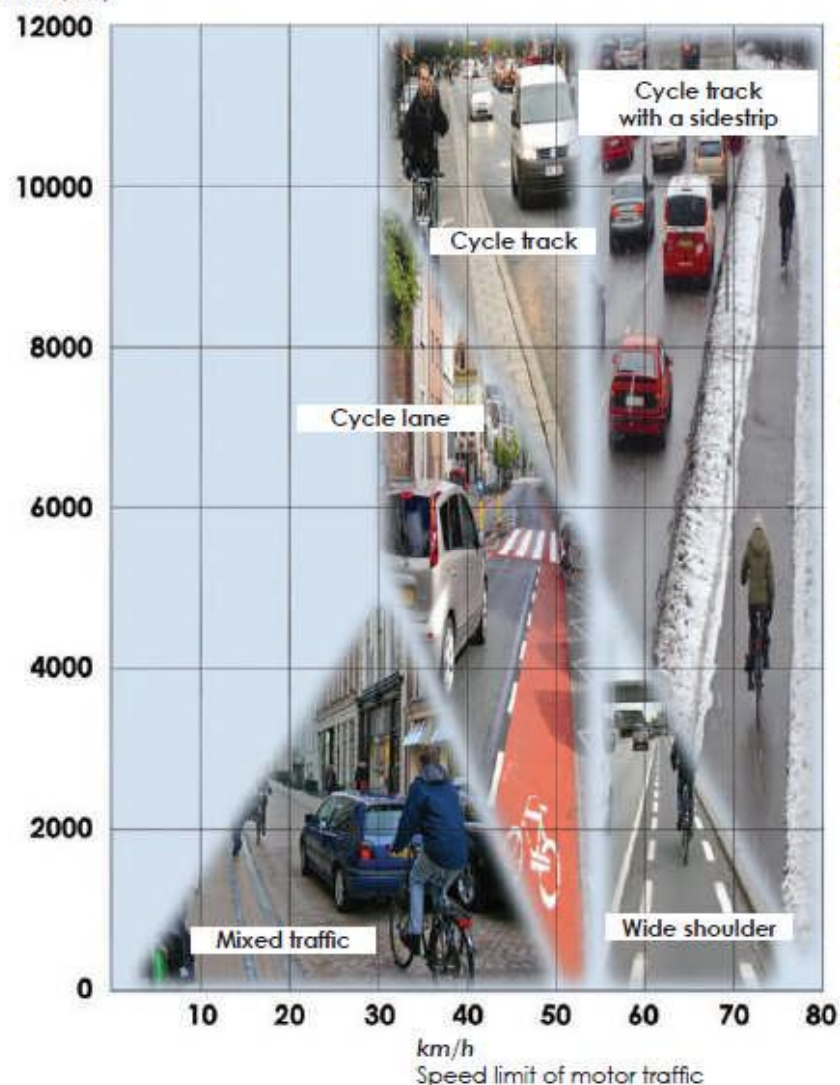
Indicatori

La scelta della tipologia di percorso ciclabile è innanzitutto influenzata dal limite di velocità, nonché dai volumi di traffico automobilistico presente lungo la strada.

La tabella a fianco fornisce una griglia di proposte in funzione di questi due parametri: pista separata e protetta, pista separata, corsia, promiscuità.

Ma non bisogna sottovalutare il contesto urbano, le dimensioni degli spazi, il tipo di pavimentazione, ecc.

Cross-section of motor traffic
vehicles/day



LA GESTIONE DEGLI SPAZI

Sono due le principali scelte da compiere per l'organizzazione degli spazi ciclabili:

Spazio prevalentemente dedicato

→ Codice della strada e DM 557/99

Spazio prevalentemente condiviso

→ “Moderazione del traffico”

UNA QUESTIONE DI METODO

Ricetta, ingredienti, cuoco

dolcetti di pasta frolla e crema alle nocciole

Ingredienti per i dolcetti
 3 tuorli d'uovo
 300g di farina di grano duro 00
 150g di burro
 150g di zucchero

preparazione:
 Disponete la farina e l'uovo in una ciotola e impastate con il burro precedentemente tagliato a dadini e lo zucchero, quindi riformate la pasta e versatela in un vassoio. Amalgamate velocemente il tutto fino a formare un impasto compatto e omogeneo. Stendere il composto negli stampi a piacere con il mattarello.

Ingredienti per la crema alle nocciole
 6 cucchiai di cacao
 un cucchiaio e mezzo di cacao
 3 cucchiai di zucchero di canna
 un cucchiaio di olio extravergine di oliva
 4-5 cucchiai di latte

preparazione:
 Tostate le nocciole, fratelele nel mixer aggiungendo l'olio fino ad ottenere un impasto cremoso. Unite lo zucchero di canna, il cacao e il latte e frullate fino ad ottenere una crema spumosa.

X

Citronato di cedrina 1 oncia
 Estratto di mandorle 1 oncia
 Amaro 2 once e 1/2
 Uovo 4 once
 Strutto 3 once
 Il latte 1 quarto
 Il burro 30 libbre
 2 galloni e 1/2
 q.b.

Prendete il caffè, facete e il succo in un quarto di acqua bollente, ecc. la vaniglia e faranno quando bollito.

Chiamato 20
 di latte 120
 di noccia amara 40
 di cannella 40
 di cioccolato 20
 di noccia 40
 1 quarto
 riposare per 24 ore.



Non tutte le **ricette** sono uguali → non tutti i **territori** sono uguali

Non confondere gli **ingredienti** con il **piatto da servire** → non confondere gli **strumenti** con gli **obiettivi**

Ogni **cuoco** ha un suo stile → il risultato finale dipende anche da **scelte soggettive**

CODICE DELLA STRADA e dintorni

- Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n. 285 “Nuovo codice della strada” (CDS)
- D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 “Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada” (REG)
- Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 30 novembre 1999, n. 557 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili” (DM)
- Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico. (Art. 36 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) MLLPP
- Decreto Ministero dei Lavori Pubblici 05 novembre 2001 “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”

SPAZI DEDICATI ALLA BICICLETTA

Ottenere la migliore circolazione possibile in un determinato contesto si scontra spesso con questioni di ordine normativo.

1_NORMATIVA INADEGUATA

Le normative prescrivono le caratteristiche degli spazi ciclabili, ma trascurano alcuni aspetti:

- A) Difficoltà di applicazione in contesti già urbanizzati
 - B) Mancanza di soluzioni dedicate agli ambienti urbani maggiormente destinati alla ciclabilità (zone residenziali, zone centrali, poli scolastici, ...)
- Modifica al Codice della Strada

2_APPLICAZIONI NON CONFORMI

- A) Alcune Amministrazioni applicano in modo scorretto alcune prescrizioni che potrebbero generare problemi alla circolazione → non va bene
- B) Altre Amministrazioni applicano alcune regole di circolazione non ancora ben acquisite dall'attuale normativa, ispirandosi ad altre esperienze europee → da sostenere con cautela

MARCIAPIEDI E ATTRAVERSAMENTI PEDONALI

MARCIAPIEDE

(Rif. art.3 c.1.33 CDS)

Parte della strada, esterna alla carreggiata, rialzata o altrimenti delimitata e protetta, destinata ai pedoni.



ATTRAVERSAMENTO PEDONALE

(Rif. art.3 c.1.3 CDS)

Parte della carreggiata, opportunamente segnalata ed organizzata, sulla quale i pedoni in transito dall'uno all'altro lato della strada godono della precedenza rispetto ai veicoli.



NO

non si può transitare in bicicletta sui marciapiedi e nemmeno sugli attraversamenti pedonali che li collegano.

AREE PEDONALI

(Rif. art.3 c.1.2 CDS)

I **ciclisti** possono circolare liberamente nelle “aree pedonali”.

Non servono scritte integrative sul pannello, anche se in alcuni casi si vedono per evidenziare agli utenti le eccezioni.



SI

si può transitare in bicicletta nelle “aree pedonali”, salvo divieti espliciti, dando sempre precedenza ai pedoni

PERCORSI CICLABILI STRUTTURATI



**PISTA CICLABILE
(IN CARREGGIATA O
IN SEDE PROPRIA)**



**PISTA CICLABILE CONTIGUA AL
MARCIAPIEDE**



**PERCORSO PEDONALE E CICABILE
(CICLOPEDONALE)**



LARGHEZZE MINIME

La **larghezza minima** della **corsia ciclabile**, comprese le strisce di margine, è pari ad **1,50 m** (*art.7 c.1 DM*)

La larghezza eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata (*art.7 c.2 DM*)

La larghezza dei **percorsi promiscui pedonali e ciclabili** deve essere (*Rif. art.4 c.5 – art.7 c.1 D.M. 557/99*):

“**150 cm +** incremento adeguato” nel caso di unidirezionalità delle biciclette

“**250 cm +** incremento adeguato” nel caso di bidirezionalità delle biciclette

L'incremento adeguato deve essere commisurato al flusso di ciclisti e pedoni previsti.

Potrebbe essere di alcune decine di centimetri fino a 150 cm (oltre i 150 cm si rientra nelle misure standard per realizzare una pista ciclabile affiancata a un percorso pedonale).

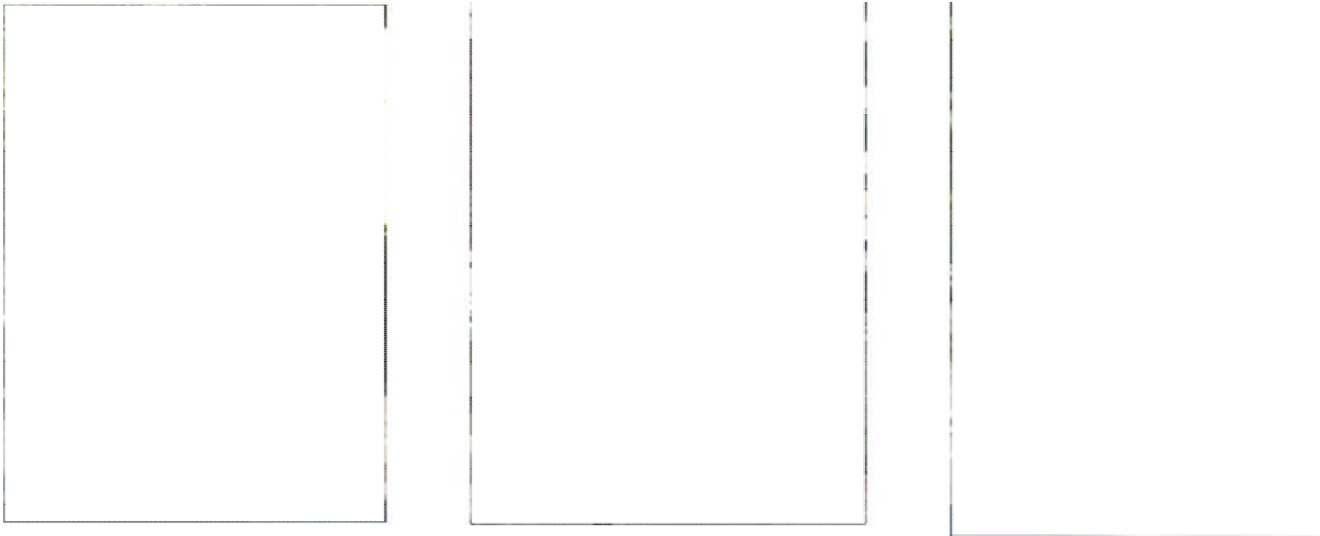


≥ 150 cm

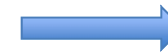
OBBLIGO USO PERCORSI CICLABILI

(Rif. art. 182 c.9 CDS)

I ciclisti sono obbligati ad utilizzare, qualora esistenti, le “piste ciclabili” e le “piste ciclabili contigue al marciapiede”.



Al momento non sono previste eccezioni per i ciclisti, amatoriali o professionisti in allenamento.



PERCORSI CICLOPEDONALI

USO FACOLTATIVO

(cfr. art. 182 c. 9 CDS)

I ciclisti non sono obbligati ad utilizzare i percorsi ciclopedonali, perché non sono piste ad essi riservate.

PRIORITA' AI PEDONI

(cfr. art. 182 c. 4 CDS)

I ciclisti hanno l'obbligo di condurre la bicicletta a mano qualora siano di intralcio o pericolo per i pedoni.

VELOCITA' DI TRANSITO

(Circolare Presidenza Consiglio dei Ministri 31/03/1993 n.432 parte II, 3.7)

I ciclisti debbono procedere ad una velocità tale da evitare situazioni di pericolo (velocità generalmente non superiore a 10 km/h).



ATTRAVERSAMENTI

ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

(Rif. art. 146 REG)

Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.

Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso.



ATTRAVERSAMENTI

ATTRAVERSAMENTO CICLABILE AFFIANCATO AL PEDONALE

(Rif. art. 146 REG)

In caso di attraversamento ciclabile contiguo a quello pedonale è sufficiente evidenziare con la striscia discontinua solo la parte non adiacente l'attraversamento pedonale.



2^ STRISCIA NON
NECESSARIA



ATTRAVERSAMENTI

ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE

Il codice della strada non riporta la definizione. Si può definire attraversamento ciclopedonale uno spazio segnalato sulla carreggiata che garantisce la continuità di un percorso ciclopedonale.



ATTRAVERSAMENTI

ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE

COME SAREBBE DA SEGNALARE?

*(Chiarimento Ministero dei Trasporti
Prot. 25807 del 19/03/2008 punto 4)*

Gli attraversamenti ciclopedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante la segnaletica di attraversamento pedonale. Ciò segue il principio che sul percorso ciclopedonale i pedoni e i ciclisti si muovono spesso secondo traiettorie non ben definite.



ATTRAVERSAMENTI

ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE

Un buon compromesso potrebbe consistere nell'adottare le strisce zebraate come segnaletica orizzontale e i pannelli di attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile come segnaletica verticale.



SEGNALE AGGIUNTO

ATTRAVERSAMENTI

SEGNALI DI FINE PISTA/PERCORSO IN PROSSIMITA' DI ATTRAVERSAMENTI

SONO A NORMA?

Non si possono collocare segnali di fine pista ciclabile o fine pista ciclabile contigua al marciapiede prima di un attraversamento ciclabile perché gli attraversamenti ciclabili garantiscono la continuità delle piste.

(Rif. art.146 c.1 REG)

Lo stesso vale per i percorsi ciclopedonali.

Se il percorso promiscuo continua dopo l'intersezione non deve essere apposto il segnale di fine di cui all'art.122 c.10 (REG).

(Chiarimento Ministero dei Trasporti Prot. 81669 del 14/10/2008)

COME CI SI COMPORTA?

La prevalenza della segnaletica verticale su quella orizzontale obbligherebbe i ciclisti a transitare a piedi, ma si tratta di un segnale non regolare. Quindi va fatto rimuovere.

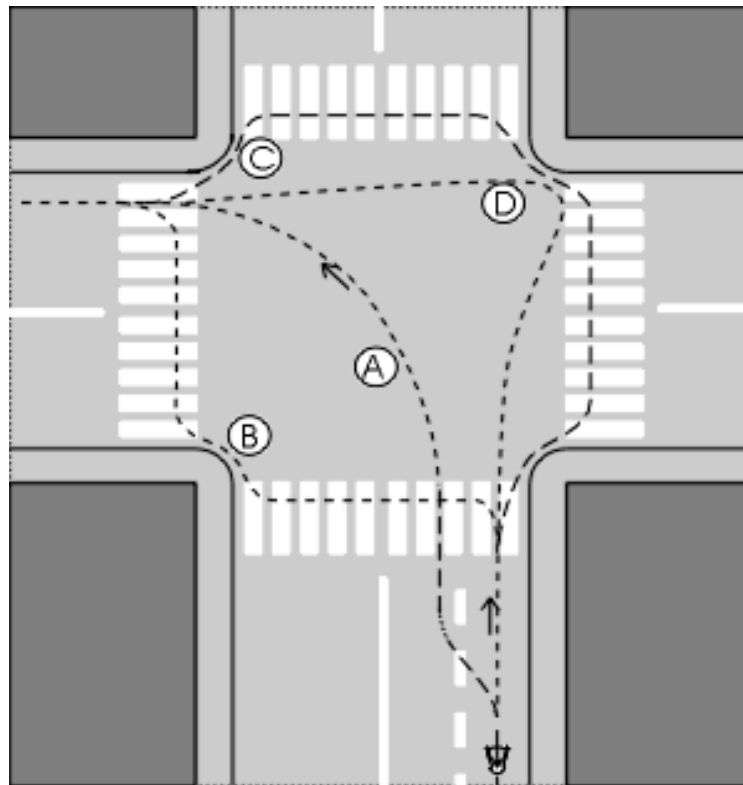


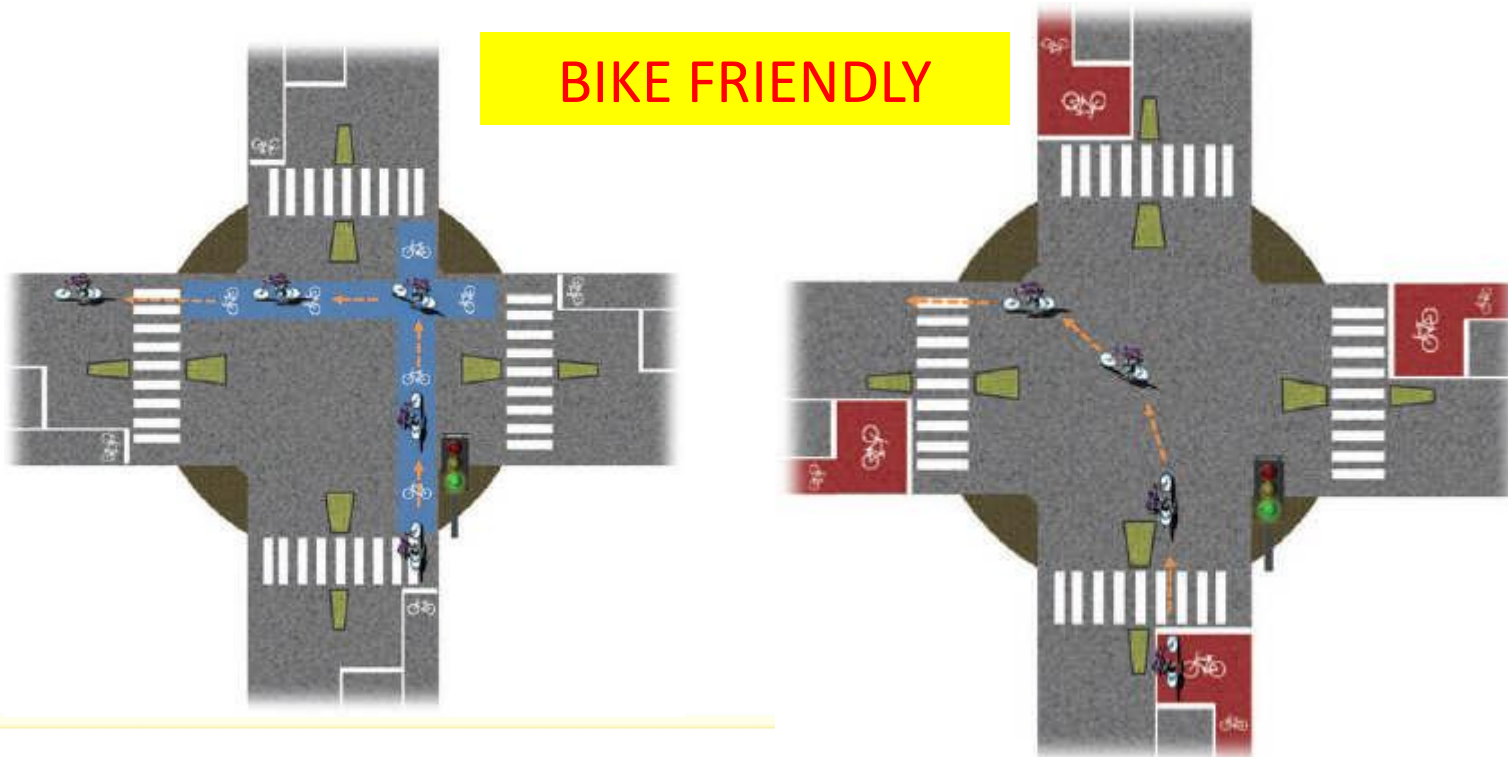
ATTRAVERSAMENTI

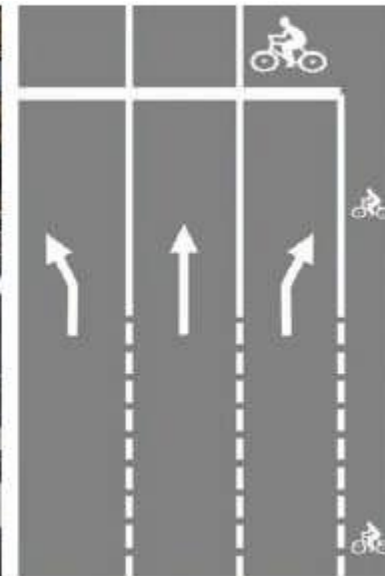
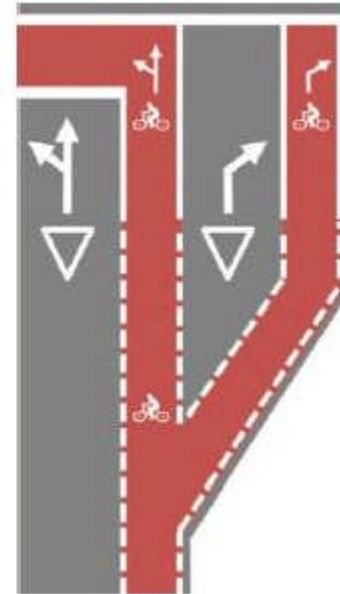
INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA SENZA ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

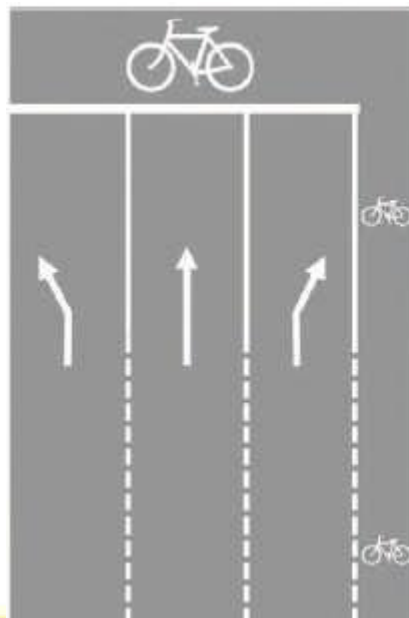
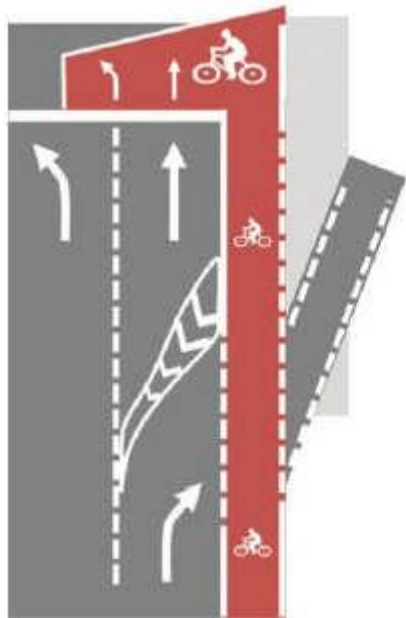
(Chiarimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. 4444 del 01/08/2012)

I ciclisti devono osservare le norme generali di circolazione valide per tutti i veicoli.









STOP AVANZATO PER BICI

Secondo la normativa attuale non è possibile disegnare le “linee di arresto avanzate” per le biciclette.

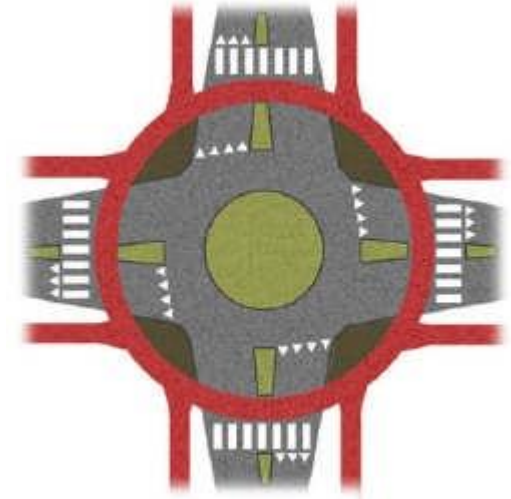
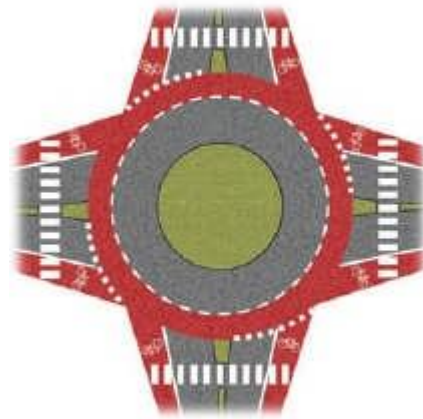
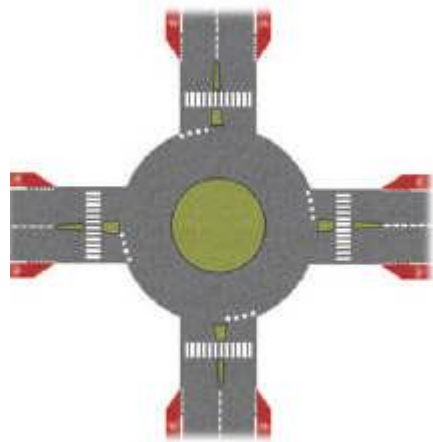
(Chiarimento Ministero dei Trasporti Prot. 25807 del 19/03/2008)

Tuttavia si tratta di una prassi molto consolidata all'estero e applicata sperimentalmente in qualche realtà italiana.



ROTATORIE

In base al volume di traffico e alle dimensioni.



SEGNALETICA ORIZZONTALE

Obbligo disegno pittogrammi

Le piste ciclabili devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni.

Obbligo disegno frecce direzionali

Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista. (art. 10 c.2 REG)



CORSIE CICLABILI A DOPPIO SENSO

Di norma non possono realizzare corsie ciclabili in doppio senso di marcia sulla carreggiata
(Rif. art.6 c.4 D.M. 557/99)



CORSIA CICLABILE OPPOSTA AL SENSO UNICO

Non è contromano!

E' possibile realizzare una pista ciclabile in sede propria (spartitraffico) su una strada a senso unico in senso opposto a quello dei veicoli.

Al momento, non è possibile realizzarla senza spartitraffico invalicabile, anche se ci sono esempi di realizzazioni che hanno riscontrato effetti positivi.

(Rif. art.6 c.2 let.a D.M.557/99 e chiarimento Ministero dei Trasporti Prot. 25807 del 19/03/2008)



NO



SI

SPARTITRAFFICO PISTA CICLABILE

Dimensioni

Deve essere un manufatto di larghezza pari o superiore a 50 cm, e di adeguata altezza, che impedisca agli altri veicoli di accedere lateralmente alla corsia in sede propria (spartitraffico “invalicabile”)

(Rif. art.6 c.4 D.M.557/99 e chiarimento Ministero dei Trasporti Prot. 25807 del 19/03/2008)



DOPPIO SENSO CICLABILE NEI SENSI UNICI

Divieto di accesso eccetto bici

Situazione diffusa in molti Stati europei con risultati positivi in termini di sicurezza.

In Italia è in corso un acceso dibattito. Chi non è favorevole dice che così "non aiutiamo i ciclisti, ma facciamo il loro male". Non si capisce su quali dati si basi questa dichiarazione, visti i risultati positivi di molte città (Bruxelles, Ghent, Reggio Emilia, Bolzano, ...)

Nel frattempo restano in essere le sperimentazioni adottate in molte città da diversi anni senza che vi siano stati segnali negativi in termini di sicurezza e fluidità! Quindi, a volte, bisogna osare!



Normativa attuale

Non è possibile applicare un pannello integrativo “eccetto ...” al segnale di “senso vietato” per consentire l’ingresso in senso opposto al senso unico.

(Rif. Chiarimento Ministero dei Trasporti Prot. 25807 del 19/03/2008; art.135 c.25 REG; art.3 c.1 CDS)



BIKE FRIENDLY



A Ghent è consentito circolare in biciclette in entrambe le direzioni nel 95% delle strade a senso unico.

DOPPIO SENSO CICLABILE NEI SENSI UNICI

NON SOLO ECCEZIONE BICI

L'impossibilità ad applicare un pannello integrativo "eccetto ..." al segnale di "senso vietato" non vale solo per le biciclette, ma riguarda tutte le categorie di veicoli.

(Rif. Chiarimento Ministero dei Trasporti Prot. 25807 del 19/03/2008; art.135 c.25 REG; art.3 c.1 CDS)

Come fare in tutti i casi in cui è utilizzato per altre categorie di veicoli?
Secondo l'attuale normativa andrebbero tutti eliminati!



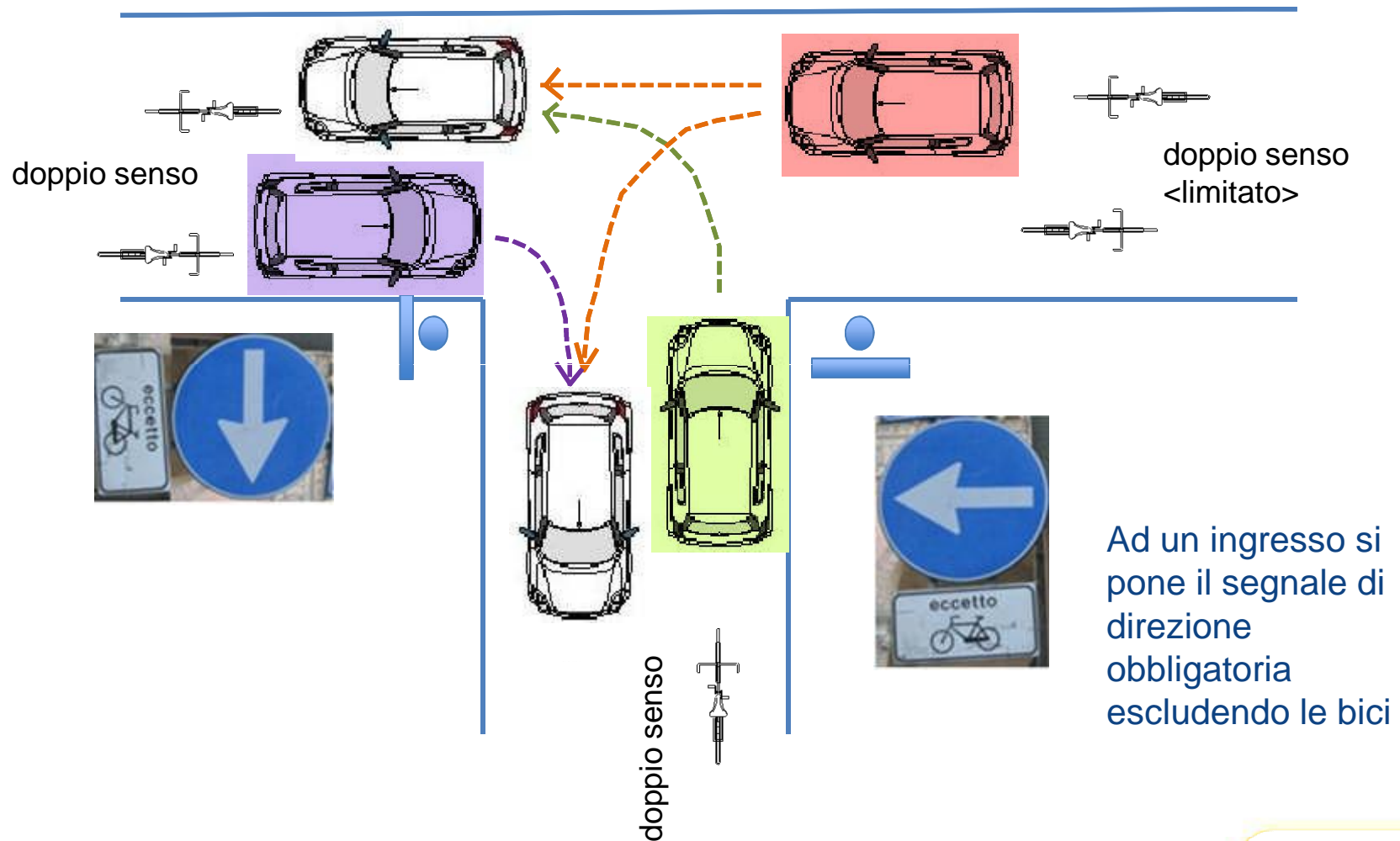
DOPPIO SENSO CICLABILE NEI SENSI UNICI

Una soluzione conforme: il “doppio senso limitato”

Una strada a senso unico può essere resa transitabile in entrambi i sensi dalle biciclette, ridefinendola a doppio senso e ponendo delle limitazioni alle manovre di svolta.

IL “DOPPIO SENSO LIMITATO”

SCHEMA ESEMPLIFICATIVO



IL “DOPPIO SENSO LIMITATO”

Dimensioni

Per le strade esistenti è possibile derogare alle dimensioni minime normative in virtù dell'art.2 dello stesso D.M. 05/11/2001, come modificato dal Decreto 22/04/2004. Ovvero la carreggiata di una strada locale esistente, a doppio senso di marcia, può essere inferiore a 5,50 metri di larghezza.

STRADE RESIDENZIALI

Le strade residenziali, nelle quali prevale l'esigenza di adattare lo spazio stradale ai volumi costruiti ed alle necessità dei pedoni, sono considerate strade a "destinazione particolare", per le quali le caratteristiche compositive del DM 2001 non sono applicabili. Ciò significa che si possono adottare anche misure inferiori da quelle indicate dal DM 2001. (*§ 3.5 DM 2001 Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*)



CORSIE BUS

(Rif. art.3 c.1.17 CDS)

I ciclisti possono circolare nelle corsie bus a a condizione che sia stato adottato idoneo provvedimento per la loro ammissione.



COLORAZIONE PISTE

Non si può colorare il fondo di attraversamenti pedonali e/o ciclabili con vernice colorata.

Serve una richiesta di sperimentazione.

(Parere Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale Prot. 8128 del 22/12/2000 e Prot. 4294 del 03/02/2004)



CONTINUITA' NEI PASSI CARRAI

(Chiarimento Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Prot. 6429 del 16/11/2012)

Non si rileva la necessità di interrompere, in corrispondenza degli accessi, i percorsi promiscui pedonali e ciclabili, da realizzare su marciapiedi o su parti della strada esterne alla carreggiata, rialzate o altrimenti delimitate e protette, usualmente destinate ai pedoni.



SEGNALETICA E DISSUASORI SULLE PISTE

Art. 81 (REG)

1. I segnali verticali sono installati, di norma, sul lato destro della strada. Possono essere ripetuti sul lato sinistro ovvero installati su isole spartitraffico o al di sopra della carreggiata, quando è necessario per motivi di sicurezza ovvero previsto dalle norme specifiche relative alle singole categorie di segnali.

Quel “di norma” è alternativo al lato sinistro, non sicuramente ad altre posizioni!



NO
Segnali a lato!

SEGNALETICA E DISSUASORI SULLE PISTE

Art. 180 (REG)

1. I dissuasori di sosta sono dispositivi stradali atti ad impedire la sosta di veicoli in aree o zone determinate. Essi possono essere utilizzati per costituire un impedimento materiale alla sosta abusiva.

4. I dissuasori assumono forma di pali, paletti, colonne a blocchi, cordolature, cordoni ed anche cassonetti e fioriere ancorché integrati con altri sistemi di arredo. I dissuasori devono esercitare un'azione di reale impedimento al transito sia come altezza sul piano viabile sia come spaziamento tra un elemento e l'altro, se trattasi di componenti singoli disposti lungo un perimetro.

5. I dissuasori possono essere di qualunque materiale: calcestruzzo, ferro, ghisa, alluminio, legno o plastica a fiamma autoestinguente. Devono essere visibili e non devono, per forma od altre caratteristiche, creare pericolo ai pedoni e, in particolare, ai bambini.

6. I dissuasori di sosta devono essere autorizzati dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale e posti in opera previa ordinanza dell'ente proprietario della strada.

Dall'art.180 discende che l'uso dei dissuasori è strettamente motivato dalla necessità di impedire la sosta. Qualora questa necessità non fosse adeguatamente motivata, l'uso del dissuasore è irregolare, come nel caso delle piste ciclabili.

SEGNALETICA DI DIREZIONE

La normativa attuale non prevede una segnaletica dedicata ai ciclisti.

Nel 2005 la FIAB ha elaborato una proposta di segnaletica compatibile con il codice della strada, ispirata alla segnaletica di tipo turistico, in attesa di un aggiornamento specifico della normativa.

Esempi:

Regione Emilia Romagna 2013 (versione aggiornata FIAB)

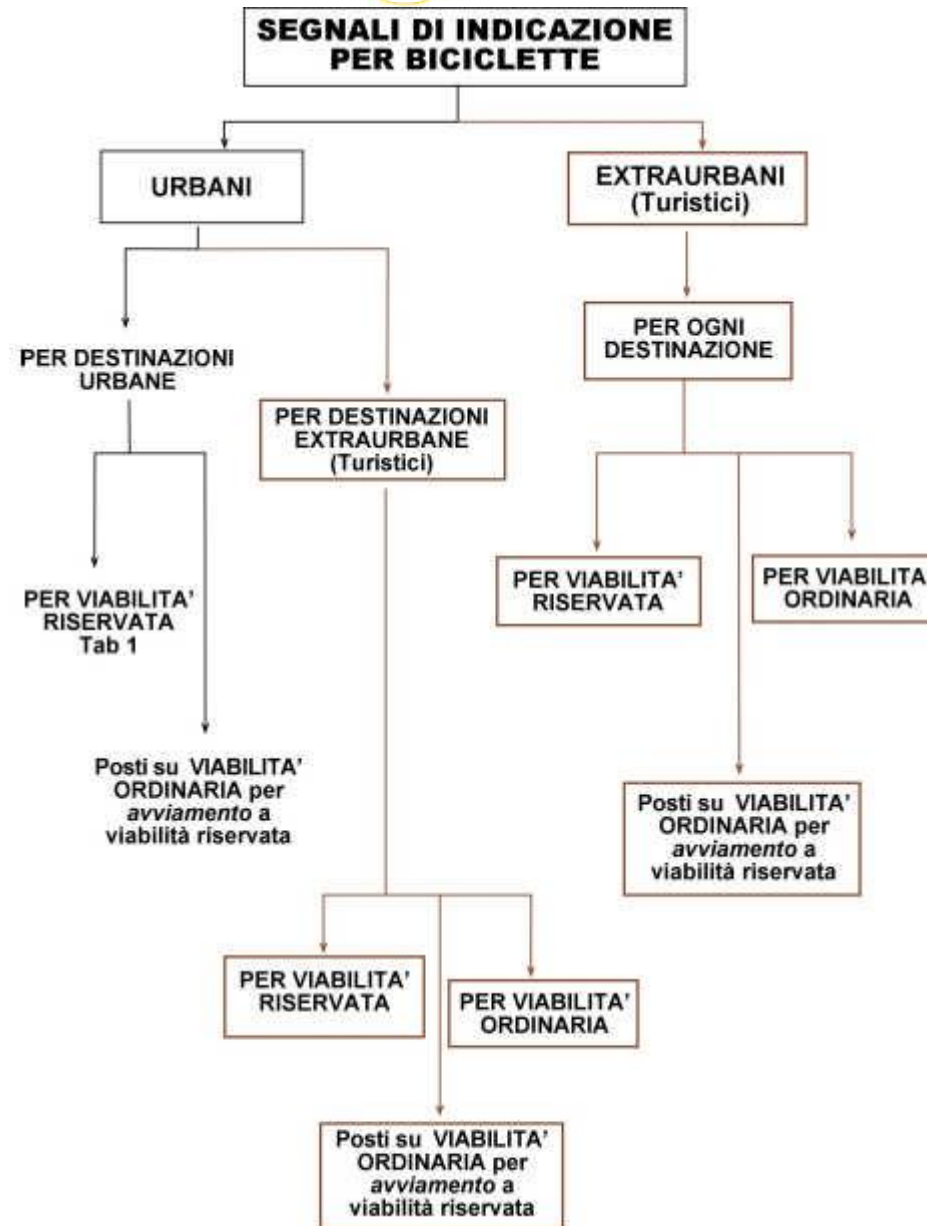
Regione Veneto 2013 (simile a FIAB)

Regione Lombardia 2013 (mix FIAB - Svizzera)

Regione Toscana 2013 (simile a FIAB)

SEGNALETICA DI DIREZIONE

Regione
Emilia Romagna



SEGNALETICA DI DIREZIONE

Regione Emilia Romagna

Tav 1: Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali urbani a viabilità riservata.



Fig 1a: Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 92b art. 122 DPR 495/92)



Fig 1b: Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 90 art. 122 e fig. II 100 art. 125 DPR 495/92)



Fig 3: Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab II 13/a e fig. II 90 art. 122 e fig. II 100 art. 125 DPR 495/92 riportanti eventuale numerazione e colore di ciclabili urbane)



100 cm

20 cm



60 cm

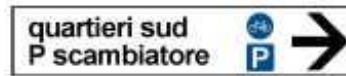
40 cm

Fig 4: Cartello urbano composto derivato da segnali indicazione servizi, (art 136 DPR 495/92 e tabella II 8 Rettangolare "servizi")

SEGNALETICA DI DIREZIONE

Regione Emilia Romagna

Tav 2: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali urbani a viabilità riservata.



50 cm

Fig 1: Segnale di direzione urbano (*sottodimensionati per viabilità riservata*) composto da fig. tab II 13/a e figure art. 125 DPR 495/92).

Fig 2: Segnale di direzione urbano composti da fig. tab II 13/a e fig. II 90 art. 122 e fig. II 100 art. 125 DPR 495/92 riportanti eventuale numerazione e colore di ciclabili urbane)



35 cm

15 cm

Fig 3: Segnalini semplici con logo e colore ciclovia di conferma per viabilità riservata (tabella II 15 DPR 495/92)



40 cm

60 cm

Fig 4: Cartello di preavviso urbano composto (*destinato a viabilità riservata*) derivato da segnali indicazione servizi, con itinerari (art. 136 e fig. II 92b art. 122 e figure varie art. 125 DPR 495/92)

SEGNALETICA DI DIREZIONE Regione Emilia Romagna

Tav 3: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su viabilità ordinaria per **avviamento** ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione per **avviamento** a itinerario ciclopedonale extraurbano ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione (**avviamento**) ottenuto dai segnali turistici urbani (fig. II 294 art 134, tabella II 13a DPR 495/92)



Fig 3: Cartello per **avviare** a itinerario ciclopedonale generico ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92



Fig 4: Cartello **avviare** a itinerario ciclopedonale su viabilità riservata ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92

SEGNALETICA DI DIREZIONE Regione Emilia Romagna

Tav 4: segnali di indicazione da collocare per conferma itinerario



Fig 1: Segnali per viabilità normale extraurbana e urbana (tabella II 13a DPR 495/92)



Fig 2: Segnalini semplici con loghi di conferma per viabilità riservata (tabella II 12 e 15 DPR 495/92)



Fig 3: Segnalini di conferma composti per viabilità riservata (grande 40 cm di lato e piccolo 25 cm: figura II 261 art 129 DPR 495/92)

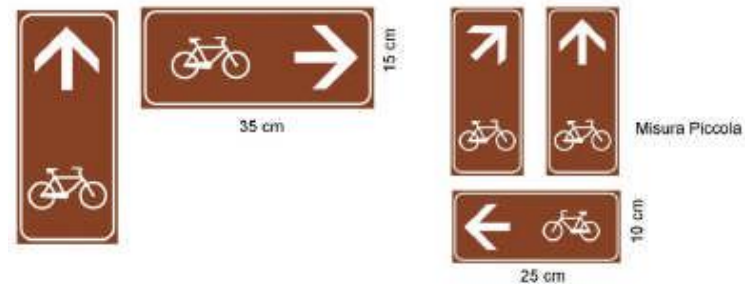


Fig 4: Segnalini semplici di conferma (ricavato da tabella II 12 DPR 495/92 pannello integrativo mod. 5)

SEGNALETICA DI DIREZIONE Regione Emilia Romagna

Tav 5: Segnali di indicazione destinati ad essere collocati su itinerari ciclopedonali extraurbani ed urbani e per destinazioni extraurbane (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione per contesti extraurbani per viabilità riservata (riduzione da segnale tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione per contesti urbani per viabilità riservata (riduzione da segnale tabella II 13a DPR 495/92)



Fig 3: Segnali di direzione di doppia segnalazione nei due sensi, es. per la Ciclovia del Po ovvero EuroVelo 8 da collocarsi a Castelvetto Piacentino, per viabilità normale



Fig 4: Cartello di prevvio da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92
Urbano ed extraurbano
Qualsiasi viabilità



Fig 4 bis: Idem, per rotonda con ciclabile e ciclabile successiva

SEGNALETICA DI DIREZIONE

Regione Emilia Romagna

Tav 6: Altri segnali possibili



Fig 1: Cartello alternativo di direzione ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92



Fig 2: Segnale per progressione km es. collocazione Viadana (MN)

SEGNALETICA DI DIREZIONE Regione Toscana



SEGNALETICA DI DIREZIONE Regione Lombardia

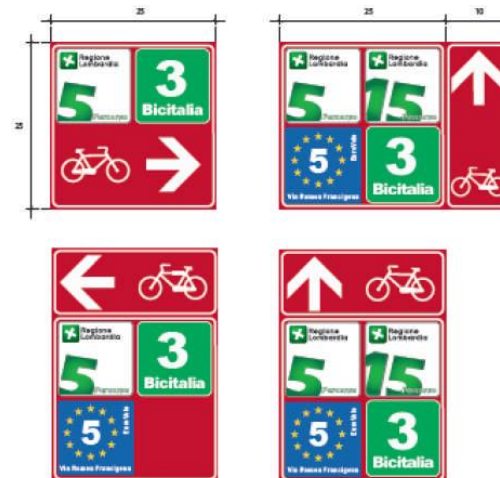
Cartelli di avviamento ai percorsi regionali
in assenza distanza, posto sulla ciclovìa, può essere utilizzato
anche come segnale di conferma



Segnalini semplici di conferma della direzione
con e senza logo degli itinerari
(combinabili nelle 2 soluzioni)



Segnalini di conferma del percorso
con logo degli itinerari



SEGNALETICA DI DIREZIONE Regione Veneto





Federazione Italiana
Amici della Bicicletta
ONLUS

via Borsieri, 4/E
20159 Milano
tel e fax 02-69.31.16.24
www.fiab-onlus
info@fiab-onlus.it

ING. ENRICO CHIARINI
Mob. 335 8243056
enrico.chiarini@fiab-onlus.it

*La bici
non è
il problema,
bensì
la soluzione.*