

# Segnaletica per Itinerari Ciclabili



*Documento approvato dal Consiglio Nazionale della FIAB*

*14 gennaio 2005*

**Nel** Codice della Strada la segnaletica per itinerari ciclabili e/o ciclopeditoni non è ancora definita in modo soddisfacente, tuttavia poiché il numero dei percorsi ciclabili urbani ed extraurbani è in lenta, ma costante, crescita la FIAB ha ritenuto comunque, in attesa di autorevoli interventi normativi, di affrontare il problema giungendo al seguente stato di elaborazione.

Si possono prevedere pertanto due proposte:

- Una proposta intermedia, praticabile subito, compatibile con l'attuale Codice della Strada (CdS) che possa essere approvata in via solo amministrativa ovvero con pareri favorevoli da parte degli uffici ministeriali preposti.
- Proposta a regime che preveda una specializzazione della segnaletica per la bici soprattutto per quanto riguarda le dimensioni e il colore dei segnali. Per questo approccio si rimanda alla proposta generale FIA B dell'Aprile 2002 di modifica del CdS.



**D**ELLE due proposte viene qui illustrata in dettaglio la prima ovvero uno schema di segnali il più possibile compatibili con il codice della strada e pertanto utilizzabile già oggi dalle amministrazioni titolari degli itinerari ciclabili

## **PROPOSTA DI SEGNALETICA PER ITINERARI CICLABILI COMPATIBILE CON IL CODICE DELLA STRADA**

I PRESUPPOSTI TECNICI PER LA PROPOSTA DI SEGNALETICA PER SEGNALI DI DIREZIONE PER ITINERARI CICLOPEDONALI (CICLOVIE) SONO I SEGUENTI:

- **FUNZIONE.** I segnali seguenti hanno la funzione principale di indirizzare il ciclista e pertanto le informazioni privilegiate sono la direzione con bivi e svolte, le località da raggiungere e la distanza in km. Quanto sopra sia per l'utente (ciclista) che già si trova sull'itinerario, sia per chi deve raggiungere lo stesso da viabilità normale. In molte segnaletiche già installate tuttavia, anche a somiglianza della segnaletica delle strade dei vini e sapori, si ritrovano altre informazioni che possono essere ad esempio il nome dell'itinerario con i loghi delle amministrazioni che lo hanno promosso. Esempi di questo tipo sono i segnali sul Po di Piacenza, Parma, Mantova, Ferrara. Oppure altri segnali a Cremona, Reggio Emilia, Modena. Questi segnali "battezzano" l'itinerario ma molto spesso non danno ulteriori informazioni (distanze, mete ecc.). La funzione di segnalare l'itinerario ciclistico - che peraltro non è prevista dal CdS - in questi casi, in genere, prevale su quella di indicazione, sicuramente a causa della ovvietà della direzione su una unica ciclovia lineare. In presenza di varianti o di reti ciclabili vere e proprie evidentemente questo segnale non è sufficiente.



- **COLORI.** Si è rispettato quanto previsto dal CdS, o più precisamente dal regolamento di attuazione DPR495/92. Pertanto per gli ambiti urbani (centri abitati) e per destinazioni al loro interno si è usato il fondo bianco, mentre per gli itinerari extraurbani anche quando i segnali

vengono collocati in ambito urbano - si è privilegiata la lettura degli itinerari come elemento turistico e pertanto la scelta è caduta sul colore marrone. Questa scelta rappresenta una piccola forzatura poiché nel CdS l'uso del marrone è riferito alla *meta* turistica indicata dal cartello e non al *veicolo*. Per questo motivo in tutti i segnali è riportato il logo della bicicletta (simbolo di cui alla fig. Il 131, art. 125 DPR 495/92) come elemento caratterizzante e unificante il veicolo cui sono destinati. Si ricorda che il simbolo di cui sopra non prefigura elementi di precedenza e/o protezione per il ciclista. Questi elementi vanno cercati nei segnali della tabella 6 a,b,c.



- **FORMA.** Il CdS prevede per i segnali di direzione due forme geometriche:

1. rettangolare per collocazioni in ambito urbano;
2. sagomata con profilo della freccia per l'ambito extraurbano.

Nella seguente proposta sono prospettate entrambe queste soluzioni per i rispettivi ambiti; tuttavia, tenendo conto anche delle segnaletiche fino ad oggi posate delle Amministrazioni, la forma rettangolare è preferita.

- **DIMENSIONI.** Il CdS prevede di norma dimensioni dei segnali adeguate alla necessità di percezione e lettura dell'automobilista. Per l'utenza ciclistica e su viabilità riservata (ove il traffico motorizzato)

presume interdetto o comunque moderato) si propone di adottare dimensioni molto ridotte. Ciò sia per economia di produzione, sia soprattutto per un miglior inserimento ambientale, considerato che le ciclovie protette si trovano spesso in luoghi di pregio paesaggistico e naturale.

#### • **SIMBOLI E CARATTERI.**

Si sono rispettati simboli e caratteri previsti dal CdS, o meglio dal Regolamento di attuazione DPR 495/92, con però l'aggiunta di sigle alfa numeriche riferentesi all'itinerario, come sigle di province e regioni, nonché i numeri riferentesi a itinerari locali (comunali, provinciali, regionali) e nazionali (BICITALIA) o europei (EUROVELO). E' previsto come rafforzativo l'utilizzo del logo della ciclovia quando disponibile.

#### NOTA:

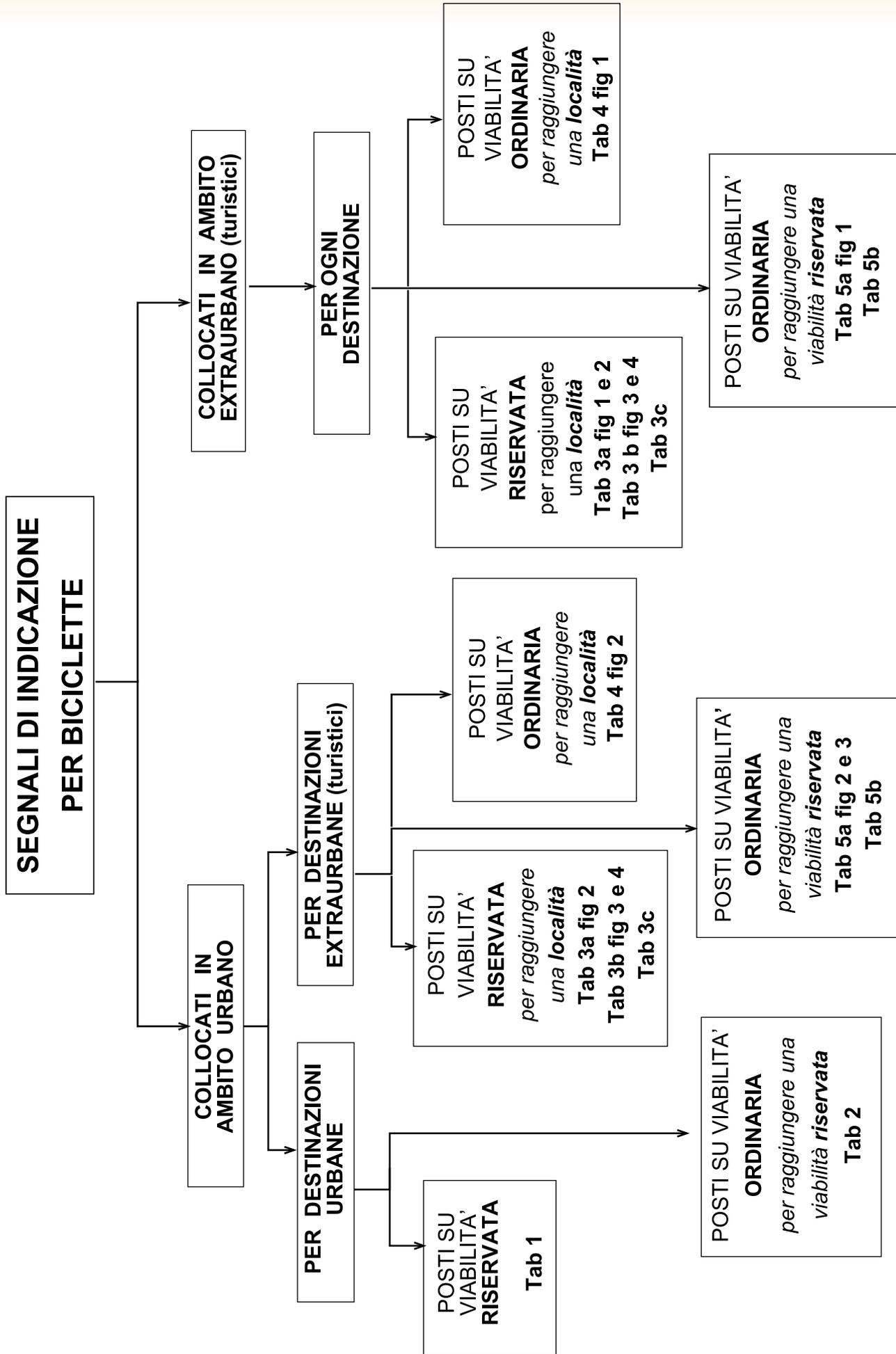
Viabilità riservata. Per i fini di questa proposta si è introdotto convenzionalmente il concetto di viabilità riservata alla bici (e agli altri utenti deboli), intesa come una successione di segmenti di percorso, con un qualche grado di protezione, in diversi contesti, assoggettati a norme diverse del CdS, e definiti come segue:

<b>ITINERARIO CICLOPEDONALE:</b>	Art 2 CdS lettera Fbis (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento)
<b>AREA PEDONALE:</b>	Art 3 CdS punto 2
<b>PISTA CICLABILE:</b>	Art 3 CdS punto 39, vedi anche Art 140 Regolamento: "strisce di corsia" Sentiero (o mulattiera o tratturo) Art 3 CdS punto 39
<b>ZONA A TRAFFICO LIMITATO:</b>	Art 3 CdS punto 54
<b>ZONA RESIDENZIALE:</b>	Art 3 CdS punto 58
<b>PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE:</b>	Art 122 Regolamento
<b>PERCORSO PEDONALE E CICLABILE:</b>	Art 122 Regolamento
<b>ZONA A VELOCITÀ LIMITATA (per 30 km/h o inferiori)</b>	Art 135 Regolamento.

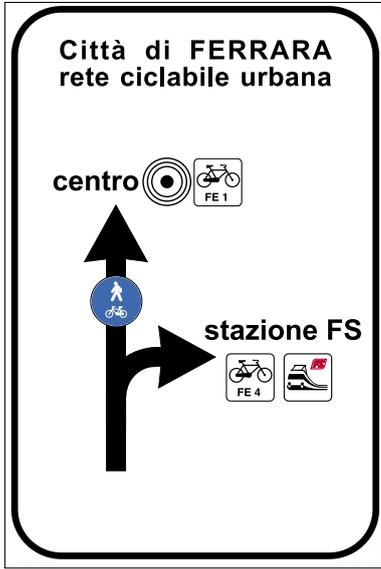
**Di** seguito, si riportano alcune esemplificazioni -bozze di segnali- dell'approccio suesposto, suddivise nel modo seguente:

<b>SEGNALI DI DIREZIONE:</b>	tabelle da 1 a 5
<b>SEGNALI DI OBBLIGO E DIVIETO:</b>	già presenti nel CdS, tabella 6a e 6c
<b>SOLUZIONI SPERIMENTALI :</b>	tabella 6b.





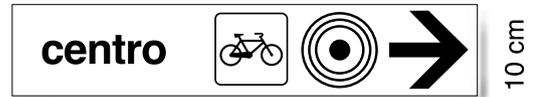
**Tab 1** Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali urbani a viabilità riservata. (colore bianco: art 78 del DPR 495/92)



40 cm

60 cm

Fig 1: Cartello urbano composto (destinato a viabilità riservata) derivato da segnali indicazione servizi, con itinerari (art 136 e fig. Il 92b art. 122 e figure varie art. 125 DPR 495/92)



10 cm



10 cm



10 cm

50 cm

Fig 2: Segnali di direzione urbano (sottodimensionati per viabilità riservata) composto da fig. tab Il 13/a e figure art. 125 DPR 495/92)

**Tab 2:** Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali urbani a viabilità riservata. (colore bianco: art 78 del DPR 495/92)



40 cm

60 cm

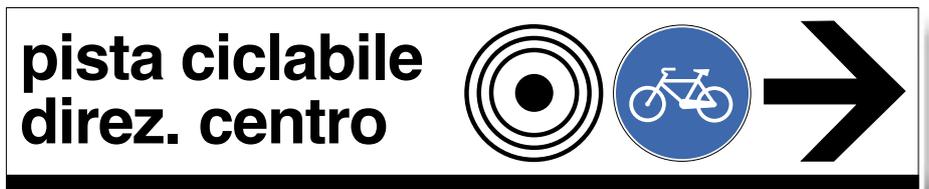
Fig 1: Cartello urbano composto derivato da segnali indicazione servizi, (art 136 DPR 495/92)



20 cm

100 cm

Fig 2a: Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab Il 13/a e fig. Il 92b art. 122 DPR 495/92)



20 cm

100 cm

Fig 2b Segnale "piccolo" di direzione urbano composto da fig. tab Il 13/a e fig. Il 90 art. 122 e fig. Il 100 art. 125 DPR 495/92)

**Tab 3a:** Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali (extraurbani ed urbani) a viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (riduzione da segnale tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (riduzione da segnale tabella II 13a DPR 495/92)

**Tab 3b:** Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopedonali (extraurbani ed urbani) a viabilità riservata (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)



Fig 4 Segnalini di conferma per viabilità riservata

Fig 3: Cartello "turistico" con itinerari ricavato da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92 **adatto anche per viabilità ordinaria**

**Tab 3c : Segnale di direzione per ciclovie: esempi di loghi e simboli associati**



**Tab 4: Segnali di indicazione da collocare su itinerari ciclopiedonali (extraurbani ed urbani) a viabilità ordinaria (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)**



Fig 1: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (tabella II 14a DPR 495/92)



Fig 2: Segnale di direzione ottenuto dai segnali turistici per contesti urbani (tabella II 13a DPR 495/92)

**Tab 5a : Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)**



Fig 1: Segnale di direzione (avviamento) a itinerario ciclopedonale dai segnali turistici per strade extraurbane (fig. II 294b art 134, tabella II 14a DPR 495/92)



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



Fig 3: Esempi di segnale di direzione per avviamento a itinerario ciclabile

**Tab 5b : Segnali di indicazione da collocare su viabilità ordinaria per avviamento ad itinerari ciclopedonali extraurbani. (colore marrone: art 78 del DPR 495/92)**



Fig 4: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale generico ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92



Fig 5: Cartello "turistico" per avviare a itinerario ciclopedonale e su viabilità riservata ottenuto da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92

40 cm

40 cm

**Tab 6a : Segnaletica di pericolo e di obbligo per ciclabili da Codice della Strada**



Fig1a: Cartelli di inizio e fine di pista ciclabile. (figg II 90 e 91, art 122, DPR 495/92)

Fig1b: Cartelli di inizio e fine pista ciclabile contigua la marciapiede. (figg II 92/a e 93/a, art 122, DPR 495/92)

Fig1c: Cartelli di inizio e fine percorso pedonale e ciclabile. (figg II 92/b e 93/b, art 122, DPR 495/92)



Fig 2: Attraversamento ciclabile. (fig II 324 art 135, DPR 495/92)



Fig 3: Cartello di pericolo per attraversamento ciclabile in strade extraurbane o urbane con velocità superiore a quello stabilito dall'art 142 comma 1 del CdS. (fig II 14 art 88, DPR 495/92)

**Tab 6b : Soluzioni sperimentali di segnaletica per itinerario ciclopedonale compatibili con il Codice della Strada**



Fig 4: Possibile cartello di pericolo generico (fig. II, art 103 DPR 495/92, con pannello integrativo, (mod II 6 art 83 DPR 495/92) da porre su strada a viabilità ordinaria per segnalare la frequente e probabile presenza di ciclisti, ovvero dell'itinerario ciclopedonale (Eventualmente da utilizzarsi abbinato a limite di velocità 30 o meno vedi Tab 6c)



**Tab 6c : Segnaletica di limitazione della velocità da Codice della Strada**



Fig 5: fig II 50 art 116  
Limite massimo di velocità



Fig 6: art 135 fig 323/a  
area a velocità limitata



La **Federazione Italiana Amici della Bicicletta** è una o.n.l.u.s. che organizza i gruppi cicloambientalisti in Italia. La FIAB ha come scopo la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sostenibile in città e per la pratica del cicloescursionismo.

SEDE : Via Borsieri 4/e, 20159 MILANO  
Tel. 02-69311624

[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it) [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it)