REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente a firma unica:	DETERMINAZIONE n° 3185 del 03/04/2013
Proposta:	DPG/2013/2887 del 14/03/2013
Struttura proponente:	SERVIZIO MOBILITA' URBANA E TRASPORTO LOCALE DIREZIONE GENERALE RETI INFRASTRUTTURALI, LOGISTICA E SISTEMI DI MOBILITA'
Oggetto:	APPROVAZIONE DEL SISTEMA DI SEGNALETICA DI "INDICAZIONE/DIREZIONE" PER LA RETE REGIONALE DI MOBILITA' CICLOPEDONALE, APPLICAZIONE NELLA RETE DI ITINERARI CICLABILI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 83/2013 E NEI PROGETTI PILOTA "ITINERARI CICLOPEDONALI STAZIONI FERROVIARIE - CICLOVIA DEI PARCHI", "ITINERARI CICLOPEDONALI STAZIONI FERROVIARIE - CICLOVIA DEI CONSORZI DI BONIFICA" E "RIQUALIFICAZIONE DELL'EX FERROVIA BOLOGNA-VERONA".
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - SERVIZIO MOBILITA' URBANA E TRASPORTO LOCALE
Firmatario:	FABIO FORMENTIN in qualità di Responsabile di servizio
Luogo di adozione:	BOLOGNA data: 03/04/2013

SERVIZIO MOBILITA' URBANA E TRASPORTO LOCALE
IL RESPONSABILE

Premesso che la Legge regionale n. 30/1988 "Disciplina generale del trasporto pubblico regionale e locale" e successive modifiche e integrazioni prevede che la Regione Emilia-Romagna:

- promuova la realizzazione di interventi per la riorganizzazione della mobilità favorendo il risparmio energetico, la tutela dell'ambiente, la sicurezza, la salute dei cittadini e per migliorare la vivibilità nelle aree e nei centri urbani;

- programmi le reti di infrastrutture e i servizi relativi alla mobilità delle persone e delle merci e il trasporto pubblico regionale e locale con il concorso degli enti locali e tenendo conto della loro programmazione ed in particolare dei piani predisposti dalle Province, al fine di pervenire, nel rispetto del principio di sussidiarietà, alla massima integrazione delle scelte, operate nell'ambito delle rispettive autonomie;

- operi con il metodo della programmazione e della partecipazione, per assicurare ai cittadini e alle imprese la migliore accessibilità e la fruibilità del territorio regionale, anche in funzione delle relazioni con le regioni contermini e dei collegamenti con il territorio nazionale e dell'Unione europea;

Valutato che:

- la segnaletica stradale sia uno dei più importanti elementi di lettura della sede stradale e del territorio e nel caso della segnaletica di indicazione/direzione per gli itinerari/percorsi/ ciclabili e ciclovie e che la normativa vigente non contempli una segnaletica con informazioni specifiche territoriali che consentano una migliore individuazione e conseguente fruizione del territorio e delle infrastrutture ciclopedonali;

- che i requisiti di coerenza, congruenza e omogeneità, (definiti dall'art.124 comma 2 del Regolamento di Attuazione del CdS) possano essere assunti come

caratteristiche di riferimento sia per il progetto di segnaletica per eventuali proposte specifiche;

Visti:

- la DGR 1580/2008 "Linee Guida per la Mobilità Sostenibile" quale riferimento per le tematiche di mobilità sostenibile regionale;

- il Protocollo d'intesa tra la regione Emilia-Romagna, Fiab E-R, Legambiente, Uisp e WWF per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale (DGR 713/2009) sottoscritto nel 2009 che prevedeva tra l'altro, in collaborazione con l'Associazionismo, di coordinare la redazione di linee guida specifiche per condividere criteri ed indirizzi omogenei tra Regione, Province e Comuni per la pianificazione e programmazione della rete;

- il Piano Territoriale Regionale, che costituisce il riferimento necessario per l'integrazione sul territorio delle politiche e dell'azione della Regione e degli Enti locali;

- la DGR 159/2012 di proposta all'Assemblea Legislativa di adozione del Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2020";

- il D.Lgs. 285/92 "Codice della Strada" (CdS) e s.m.i., ed il D.P.R. 495/92 "Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada" (Regolamento);

- la DGR 406/2012 di approvazione e adesione alla "Carta di Bruxelles Velo-City 2009" e di adesione da parte della Regione Emilia –Romagna con l'obiettivo tra gli altri di promuovere azioni e sedi istituzionali di governance che consentano di cooperare più strettamente con le Associazioni di utenti della bicicletta, enti locali ed i soggetti attivi delle collettività locali per promuovere e condividere e dare concretezza ad azioni ed investimenti per diffondere e consolidare insieme una cultura della ciclabilità;

- la DGR 83/2013 di individuazione di una rete di itinerari ciclabili regionali, estesi e continui, di ampia scala e connessi ai sistemi locali, con le relative infrastrutture e servizi, che risponda sia alle esigenze di collegamento tra i singoli centri urbani (favorendo quindi la mobilità ciclabile locale) che tra le destinazioni del sistema turistico regionale, con attenzione alle risorse naturali

e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio;

- il "Protocollo d'intesa per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale" sottoscritto tra la Regione Emilia-Romagna e le associazioni quali WWF, Legambiente, Uisp e FIAB E-R, con le quali prosegue un'attività di partecipazione al "Tavolo permanente regionale per lo sviluppo della mobilità ciclopedonale" per tutte le tematiche inerenti la mobilità ciclistica;

Considerato:

- che il PTR ritiene necessario, tra le altre cose, puntare sulla qualificazione urbana e miglioramento dell'accessibilità e riconoscibilità dei percorsi (segnaletica, rete piste ciclabili, efficienza intermodale, ecc. anche nell'ottica di valorizzarli quali potenziali destinazioni turistiche;

- che il Piano Regionale Integrato dei Trasporti "PRIT 2020" presentato dalla Giunta regionale all'Assemblea Legislativa con DGR 159/2012)in particolare per mobilità ciclopedonale promuove azioni e interventi anche collegati al tema della segnaletica un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile, sia in termini di infrastruttura e di poli collegati, che di un servizio all'utenza integrato da segnaletica e dotazioni;

Considerato inoltre:

- che con i Progetti Pilota di Segnaletica di direzione "Itinerari Stazioni Ferroviarie – Parchi" e "Itinerari Stazioni Ferroviarie - Consorzi di Bonifica" sono stati individuati i percorsi ciclabili esterni alle Aree protette o alla rete degli itinerari dei Consorzi di Bonifica per il collegamento con la stazione ferroviaria più prossima;

- che tali progetti hanno, tra l'altro, come obiettivi quelli di promuovere l'intermodalità bici treno, la continuità, la valorizzazione e riconoscibilità del territorio regionale attraverso una segnaletica specifica indicazione/direzione "coerente, congruente e omogenea";

Dato atto della proposta del "sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale di collegamento tra l'ambito urbano, extra-urbano e naturalistico" condivisa e redatta dal Servizio

scrivente con la partecipazione di Fiab E-R con i seguenti obiettivi di:

- implementare il riconoscimento della continuità della rete, delle infrastrutture ciclabili e delle ciclovie nel territorio regionale con un sistema di segnaletica specifica di indicazione/direzione coerente, congruente e omogenea;

- fornire un supporto coerente, congruente e omogeneo per i soggetti competenti per la redazione dei relativi piani di segnalamento e promuovere un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile;

Dato atto inoltre:

- che il "Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale per l'ambito urbano, extraurbano, turistico, naturalistico-paesaggisti-co" oggetto della presente determina è articolato in:
  - Linee guida
  - Abaco della segnaletica
  - Abaco per l'applicazione del sistema di segnaletica nei Progetti pilota "Itinerari Stazioni Ferroviarie – Parchi" e "Itinerari Stazioni Ferroviarie - Consorzi di Bonifica"

- che tale sistema si riferisce ai segnali stradali propriamente detti, ovvero a quelli che appartengono alle forme e colori simboli e caratteri definiti per la segnaletica stradale dal CdS e non ad altre forme/supporti di informazione comunicazione(tabelloni, pannelli, ecc);

- che detto sistema propone soluzioni coerenti, congruenti e omogenee per la segnaletica specifica di direzione/indicazione, ovvero in riferimento a quella disciplinata dall'art. 38 del D.Lgs. 285/92 Codice della Strada (CdS)e s.m. ed i.;

Evidenziato inoltre che i piani di segnalamento relativi ai percorsi dal Progetto pilota "Itinerari Stazioni Ferroviarie – Parchi" redatti dai soggetti competenti (Comuni e Province degli ambiti territoriali delle Aree protette "Abbazia di Monteveglio", "Boschi di Carrega", "Gessi Bolognesi" e "Calanchi dell'Abbadessa", "Monte Sole", "Sassi di Roccamalatina", "Stirone e Piacenzano", "Taro", "Trebbia", "Vena del gesso Romagnola") hanno utilizzato il "Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale" nell'ambito urbano del "Progetto pilota"

itinerari ciclopedonali stazioni ferroviarie, ciclovia dei parchi" riconoscendone sostanzialmente la valenza di coordinamento, coerenza, congruenza e omogeneità anche per promuovere la riconoscibilità e la continuità della rete del territorio regionale di mobilità ciclabile;

Tutto ciò premesso;

Valutata l'importanza di promuovere azioni per supportare e sostenere la mobilità ciclabile, anche allo scopo di perseguire la migliore fruizione del territorio e del paesaggio regionale mediante la diffusione in sicurezza dell'uso della bicicletta, anche in combinazione con i mezzi pubblici e collettivi e i servizi del sistema turistico locale;

Ritenuto di conseguenza opportuno, nell'ambito degli obiettivi generali e specifici sopra indicati:

- approvare l'Allegato A, parte integrante della presente determina quale "Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale quale riferimento di segnaletica coerente, congruente e omogeneo;

- articolare tale sistema in "Linee guida", "Abaco della segnaletica" e "Abaco per l'applicazione del sistema di segnaletica" nei Progetti pilota "Itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - Ciclovia dei parchi" e "Itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - Ciclovia dei Consorzi di bonifica" e per la "Riqualificazione a pista ciclabile del sedime della ferrovia dismessa Bologna-Verona", in riferimento a quella disciplinata al punto C dell'art 39 del D. Lgs. 285/92 Codice della Strada (CdS) e dall'art 128 del D.P.R. 495/92 Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada (Regolamento) tenendo conto anche delle circolari ministeriali per la redazione dei progetti di segnaletica previsti dal CdS;

- proporre inoltre tale sistema di segnaletica per i finanziamenti che concorrano, tra l'altro, allo sviluppo della rete ciclopedonale regionale per promuoverne tra l'altro la continuità territoriale, la riconoscibilità, la valorizzazione del paesaggio, del sistema turistico regionale, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio;

Viste:

- la legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 e s.m.;
- le leggi regionali n. 19 e n. 20 del 21 dicembre 2012;
- la legge 13 agosto 2010, n.136 avente ad oggetto "Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al Governo in materia di normativa antimafia" e successive modifiche;
- le determinazioni dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture del 18 novembre 2010, n.8 e del 22 dicembre 2010, n.10 in materia di tracciabilità finanziaria ex. Art.3, legge 13 agosto 2010, n. 136 e successive modifiche;
- il D.L. 22 giugno 2012, n. 83 "Misure urgenti per la crescita del Paese (G.U.R.I. del 26 giugno 2012, n. 147)" convertito, con modificazioni, dalla Legge 7 agosto 2012, n. 134 (G.U.R.I. del 11 agosto 2012, n. 187), in particolare l'art. 18 "Amministrazione aperta";
- n. 2056 del 28 dicembre 2012 avente per oggetto: "Adempimenti necessari per l'applicazione dell'art. 18 del DL n. 83 del 22 giugno 2012 (Misure urgenti per la crescita del Paese), convertito in Legge n. 134 del 7 agosto 2012";

Ritenuto inoltre che sussistano tutte le condizioni previste dall'art.51 comma 3, L.R. n.40/2001 per provvedere alla liquidazione della spesa;

Verificata la necessaria disponibilità di cassa sul pertinente capitolo di bilancio;

Attestata la regolarità amministrativa;

D E T E R M I N A

a) di approvare il "Sistema di segnaletica di indicazione/direzione per la rete di mobilità ciclopedonale quale riferimento di segnaletica regionale coerente, congruente e omogeneo di cui all'Allegato A parte integrante della presente determina;

b) di articolare tale sistema in "Linee guida, Abaco della segnaletica e Abaco per l'applicazione del sistema di segnaletica nei Progetti pilota "Itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - Ciclovia dei parchi" e "Itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - Ciclovia dei Consorzi di bonifica" e per la "Riqualificazione a pista ciclabile del sedime della ferrovia dismessa Bologna-Verona", in riferimento a quella disciplinata al punto C dell'art 39 del D. Lgs. 285/92 Codice della Strada (CdS) e dall'art 128 del D.P.R. 495/92 Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada (Regolamento) tenendo conto anche delle circolari

ministeriali per la redazione dei progetti di segnaletica previsti dal CdS;

c) di proporre inoltre tale sistema di segnaletica per i finanziamenti che concorrano, tra l'altro, allo sviluppo della rete ciclopedonale regionale per promuoverne tra l'altro la continuità territoriale, la riconoscibilità, la valorizzazione del paesaggio, del sistema turistico regionale, con attenzione alle risorse naturali e paesaggistiche, nel migliore rispetto delle caratteristiche ambientali del territorio;

d) di attuare forme di partecipazione e collaborazione con le strutture interne regionali, le Province, i Comuni, i Consorzi di Bonifica gli Enti gestori delle Aree protette della Regione Emilia Romagna, le associazioni che promuovono in modo specifico gli spostamenti in bicicletta e tutti i soggetti pubblici e privati interessati all'interno del "Tavolo permanente della mobilità ciclopedonale" per la condivisione e l'applicazione del sistema di oggetto della presente determina;

e) di dare atto che secondo quanto previsto dall'art. 18 del D.L. n. 83/2012 convertito con modifiche in Legge n. 134/2012 nonché secondo le disposizioni indicate nella deliberazione della Giunta regionale n. 2056/2012, il presente provvedimento non è soggetto agli obblighi di pubblicazione ivi contemplate;

f) di pubblicare per estratto il presente provvedimento sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia Romagna.

Fabio Formentin

Allegato A

SISTEMA DI SEGNALETICA DI "INDICAZIONE/DIREZIONE" PER LA RETE REGIONALE DI MOBILITA' CICLOPEDONALE, APPLICAZIONE NELLA RETE DI ITINERARI CICLABILI REGIONALI DI CUI ALLA DGR 83/2013 E NEI PROGETTI PILOTA "ITINERARI CICLOPEDONALI STAZIONI FERROVIARIE - CICLOVIA DEI PARCHI", "ITINERARI CICLOPEDONALI STAZIONI FERROVIARIE - CICLOVIA DEI CONSORZI DI BONIFICA" E "RIQUALIFICAZIONE DELL'EX FERROVIA BOLOGNA-VERONA".

Premessa

Un importante elemento di riconoscimento e di orientamento delle ciclovie è sicuramente la segnaletica, in modo particolare quella dedicata a itinerari che attraversano ambiti territoriali differenti per classificazione e tipologia stradale.

La presente proposta si colloca nell'ambito **della segnaletica di indicazione/direzione per le ciclovie e la rete di mobilità ciclopedonale di collegamento tra l'ambito urbano, extraurbano e naturalistico"** e rappresenta un primo tentativo **di "procedere verso una maggiore omogeneità anche con i seguenti o**biettivi di:

- implementare il riconoscimento della continuità della rete, e delle dell'infrastrutture ciclabili e delle ciclovie, nel territorio regionale con un sistema il più possibile omogeneo di segnaletica;
- fornire un supporto omogeneo per i soggetti competenti per la redazione dei relativi piani di segnalamento e l'installazione della segnaletica verticale;

- promuovere un approccio integrato alla pianificazione e alla realizzazione della rete ciclabile, sia in termini di infrastruttura e di poli collegati, che di servizi, segnaletica e dotazioni;

Le proposte di segnaletica di indicazione/direzione di seguito riportate nell'Abaco rappresentano un ampia esemplificazione di situazioni stradali da rappresentare per potere consentire di una casistica di contesti territoriali, sia per la predisposizione dei piani di segnalamento che per l'installazione della segnaletica verticale. Più specifiche sono quelle riportate nell'Allegato Progetto Pilota "Itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - ciclovia dei parchi", "itinerari stazioni ferroviarie - consorzi di bonifica" e "Riqualificazione del'ex sedime ferroviario Bologna Verona"

1. Introduzione

Il successo di una ciclovia è legato alle sue caratteristiche di fruibilità in termini di protezione dal traffico, continuità e sviluppo spedito che tocchi punti di interesse e attrattori sia urbani (scuole, stazione, centro storico ecc.) che extraurbani (siti

ambientali di pregio, paesaggio, emergenze storico-architettoniche inserimento in grandi rotte nazionali ed europee ecc.). Il successo della ciclovia è altresì legato alla dotazione di un adeguato sistema informativo dato dalla cartografia in tutti i formati oggi disponibili (mappe cartacee, mappe on-line, tracce GPS ecc.) e dalla segnaletica stradale.

La segnaletica in particolare ha a sua volta una doppia funzione:

- rende palese lo sviluppo della ciclovia sul territorio in modo che tutti e non solo i ciclisti si rendono conto della esistenza nella propria rete stradale di una infrastruttura dedicata alle biciclette. Questo vale sia per i contesti urbani dove le ciclovie hanno una prevalente funzione di rete di servizio trasportistico ciclabile in città, sia nei contesti extraurbani dove prevale la funzione ricreativa o turistica vera e propria,

- fornisce le indicazioni utili al ciclista al fine di:
    - essere avviato alla ciclovia dalla viabilità normale,
    - percorrere la ciclovia trovando conferma di tanto in tanto della stessa con eventuale indicazione del nome e di numerazioni adottate,
    - trovare le indicazioni (frecce) e le distanze delle destinazioni più significative della ciclovia (nelle due direzioni) e delle eventuali diramazioni verso luoghi di interesse, nonché indicazioni all'incrocio con altre ciclovie importanti.

Con questa premessa, definiamo in questo documento le linee guida e un abaco con possibili soluzioni per la segnaletica di indicazione per il ciclista ovvero quella disciplinata al punto C dell'art 39 del D. Lgs. 285/92 Codice della Strada (CdS) e dall'art 128 del D.P.R. 495/92 Regolamento di esecuzione e attuazione del nuovo codice della strada (Regolamento) tenendo conto anche delle circolari ministeriali in merito.
Si evidenzia che questo documento non esaurisce la esposizione della segnaletica dedicata all'utenza ciclistica, poiché la normativa individua anche altra segnaletica verticale e orizzontale utile alla definizione della infrastruttura, dei comportamenti, dei pericoli per ciclisti, attraverso specifici segnali d'obbligo e di pericolo e quant'altro necessario per il completamento della norma. Tale segnaletica di cui all' art. 39 del Cds e punti A e B, qui solo accennata, definisce infatti la pista ciclabile, il percorso promiscuo pedonale e ciclabile,la pista ciclabile contigua al marciapiede, l'attraversamento ciclabile, la zona pedonale ecc.
Si ricorda inoltre che la responsabilità della collocazione della segnaletica a carico degli Enti proprietari, Concessionari e Gestori di strade, è definita in termini generali dall'art 5 comma 3 e dall'art. 35 comma 1 e, in termini particolari, dall'art. 37 del CdS.

2. Linee guida

La segnaletica per i ciclisti non è ancora definita in modo soddisfacente dalla normativa nazionale se confrontata ad esempio con il buon livello di elaborazione sul tema deliberato e formalmente normato da diversi stati europei (Francia, Germania, Danimarca, Inghilterra e molti altri) ma si è ritenuto comunque di affrontare il problema giungendo alla seguente proposta.
Viene pertanto qui illustrato in dettaglio uno schema di segnali che si ritengono compatibili con il CdS. La proposta seguente tiene conto di quanto già sperimentato da diverse province e comuni della regione di fatto titolari della posa della segnaletica in quanto proprietari delle strade ai sensi del CdS, e per rendere omogeneo e semplificare la casistica, a beneficio di una più semplice progettazione, di una maggiore standardizzazione ed economia di realizzazione e infine di più agevole riconoscibilità da parte dell'utente.

2.1 - Fonti: la fonte principale della seguente elaborazione è la normativa nazionale già citata in particolare gli artt. 38, 39, 40 del CdS (D. Lgs. 285/92) e gli artt. dal 124 al 136 del Regolamento D.P.R. 495/92.
Di un certo interesse appare l'art. 77 del regolamento in applicazione dell'art. 39 del CdS che si riporta:

art. 77 Reg. Norme generali sui segnali verticali [stralcio]

1. .....omissis

2. " Le informazioni da fornire agli utenti sono stabilite dall'ente proprietario della strada secondo uno specifico progetto riferito ad una intera area o a singoli itinerari, redatto, se del caso, di concerto con gli enti proprietari delle strade limitrofe cointeressati, ai fini della costituzione di un sistema segnaletico armonico integrato ed efficace, a garanzia della sicurezza e della fluidità della circolazione pedonale e veicolare".

*3. **"** Il progetto deve tenere conto, inoltre, delle caratteristiche delle strade nelle quali deve essere ubicata la segnaletica ed, in particolare, delle velocità di progetto o locali predominanti e delle prevalenti tipologie di traffico cui è indirizzata (autovetture, veicoli pesanti, motocicli);* ***per i velocipedi ed i pedoni può farsi ricorso a specifica segnaletica purché integrata o integrabile con quella diretta ai conducenti dei veicoli a motore".***

Sulla base del comma 3 appare pertanto possibile con progetti coerenti predisporre segnaletica specifica per l'utenza ciclistica e pedonale attraverso opportuni piani di segnalamento.

Preme qui evidenziare il concetto che tutta la proposta seguente si riferisce ai segnali stradali propriamente detti ovvero a quelli definiti dalle norme suindicate. Il termine segnale o segnaletica deve intendersi pregnante e non sostitutivo di altri termini come cartellonistica oppure bozzetti da manuali di immagini coordinate o altri termini per forme e colori che obbediscono legittimamente ad esigenze di comunicazione coordinata, ma che, in linea di principio, non appartengono alle forme e colori definiti per la segnaletica stradale prevista dal CdS.

2.2 Funzione: i segnali seguenti hanno la funzione principale di aiutare il ciclista nel suo accedere e procedere sulla ciclovia 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 tutti gli utenti chi devono raggiungere lo stesso da viabilità normale.

2.3 Colori. Si è rispettato quanto previsto dal CdS, o più precisamente dal Regolamento. 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, ma con destinazioni extraurbane - si è privilegiata la lettura degli itinerari come elemento turistico e pertanto le scelta è caduta sul colore marrone. Questa scelta rappresenta una scelta precisa poiché nel CdS l'uso del marrone è riferito alla meta turistica indicata dal cartello e non al tipo di veicolo. Per questo motivo in tutti i segnali è riportato il logo della bicicletta (simbolo di cui alla fig. II 131, art. 125 del Regolamento) come elemento caratterizzante e unificante il veicolo cui sono destinati. Si ricorda che il simbolo di cui sopra non prefigura elementi di precedenza, protezione o sede esclusiva per il ciclista, come ad esempio il segnale blu rotondo della pista ciclabile o pista ciclopedonale.

2.4 Forma. Il CdS prevede per i segnali di direzione due forme geometriche:

a) rettangolare per collocazioni in ambito urbano
b) sagomata con profilo della freccia per l'ambito extraurbano.

Nel seguente abaco sono prospettate entrambe queste soluzioni per i rispettivi ambiti; tuttavia, tenendo conto anche dei numerosi esempi di segnali fino ad oggi posati dalle Amministrazioni che hanno praticamente sempre utilizzato la forma rettangolare con freccia, (denominato "direzione urbano Tabella II 13 a e b") questa risulta preferita per

entrambi i contesti. La preferenza di quest'ultima è motivata anche dalla disponibilità di supporti standard da CdS (lamiere, scatolati, estrusi) rettangolari di misure più contenute utili al presente abaco. In casi particolari considerata una certa "versatilità" del segnale-pannello "rettangolare servizi" di cui alla Tabella II 8, se ne propone l'utilizzo anche come segnale di direzione per casi particolari.

2.5 Dimensioni. Il CdS prevede di norma dimensioni dei segnali adeguate alla necessità di percezione e lettura dell'automobilista in marcia: su strade extraurbane dimensione minima cm. 30 x 130, in aree urbane min. 20 x 100.
Per l'utenza ciclistica e su viabilità riservata (ove il traffico motorizzato si presume interdetto o comunque moderato) si adottano dimensioni 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.
Tuttavia su viabilità ordinaria saranno mantenute le dimensioni standard fissate dal regolamento quando sia opportuno o utile rendere leggibile l'indicazione anche all'utenza motorizzata, ad esempio:

- la posizione e/o l'accostamento con altra segnaletica destinata alla generalità degli utenti impegni l'attenzione anche degli altri veicoli;
- l'informazione può essere utile anche all'utenza motorizzata (ad esempio per l'avviamento su viabilità ordinaria a parcheggio di interscambio sulla ciclovia) ed è opportuno evitare la duplicazione del segnale;
- il segnale è collocato in un "gruppo segnaletico unitario" (art. 128, c. 8 DPR 495/92-regolamento C.d.S.)

2.6 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 attribuite a itinerari appartenenti a grandi reti nazionali (Bicitalia) o europee (EuroVelo), fino a itinerari locali (comunali, provinciali, regionali). Per la serie di percorsi EuroVelo è ora prevista una simbologia unificata riportante in un simbolo quadrato blu con le stelline della UE il numero del relativo percorso. E' previsto come rafforzativo l'utilizzo del logo della ciclovia quando disponibile. Anche per la numerazione Bicitalia FIAB prevede appositi pittogrammi numerici.
Come regola di base infine nel rispetto della lettera del Regolamento l'utilizzo di loghi e pittogrammi diversi da quelli strettamente necessari per individuare la ciclovia sarà evitato o ridotto al minimo e tendenzialmente limitato ai tratti della ciclovia definita come viabilità riservata.

Per i segnali di direzione per ciclisti si individuano i seguenti criteri:

- riportare sempre il pittogramma della bicicletta vicino alla freccia,
- sagomare il profilo della bicicletta in senso di marcia concorde con la freccia,
- di norma nei segnali di direzione riportare oltre al pittogramma della bicicletta solo un altro simbolo/disegno che individui la ciclovia che si sta percorrendo. Ove necessario potrebbero essere collocati più pittogrammi, ma con ingombro complessivo non superiore a quello di due pittogrammi quadrati standard.
- se del caso, nei segnali di direzione urbani riportare, oltre al pittogramma della bicicletta, solo un altro simbolo/disegno che individua la ciclovia della rete urbana che si sta percorrendo con il numero e/o il colore del numero che le compete, mantenendo comunque il campo bianco del segnale. (vedi tab. 2 figg 2 e 3)
- utilizzare il carattere da CdS per le località scritte con maiuscola solo nella prima lettera. (es Modena e non MODENA)
- indicare i km con il numero e una cifra decimale senza l'indicazione "km".

- individuare il migliore assemblaggio dei loghi sul segnale considerando le opportune gerarchie della ciclovia, anche nella selezione della destinazione quando il segnale sia collocato su un tratto che appartiene a più reti: dalla rete locale alla rete EuroVelo. In casi complessi non si può escludere la collocazione di più segnali ove si volessero indicare tutti i percorsi (locali e di lunga percorrenza) che giacciono sul tratto in considerazione, oppure privilegiare l'uso dei cartelli di conferma composti per riportare più informazioni (vedi tab 4 fig 3)

3 ABACO della segnaletica

Di seguito, si riportano alcune esemplificazioni di segnali, che fanno riferimento alle tabelle del CdS relative ai segnali di direzione nelle tavole da 1 a 6. La riproduzione dei bozzetti è apparentemente ridondante, con la promozione di più soluzioni per la freccia di direzione. Si ritiene peraltro a questo proposito che il progettista del piano di segnalamento sia in grado di proporre il bozzetto e la sagoma migliori nel contesto in cui il segnale dovrà essere in dipendenza ad esempio dell'affollamento segnaletico nel punto individuato oppure l'importanza del bivio da segnalare. Non si può nemmeno escludere peraltro che nei bozzetti da usare si debba ricorrere anche ad altri simboli dal Codice come ad esempio la figura 209 (area di sosta) oppure la figura 198 (parco giochi), ma anche altri.
In particolare si trova il seguente:

Tav 1: riporta segnali di avviamento a ciclovie per *ambiti e destinazioni* urbane con dimensioni suggerite per viabilità normale

Tav 2: riporta segnali per ciclovie per *ambiti e destinazioni* urbane con dimensioni suggerite per viabilità riservata

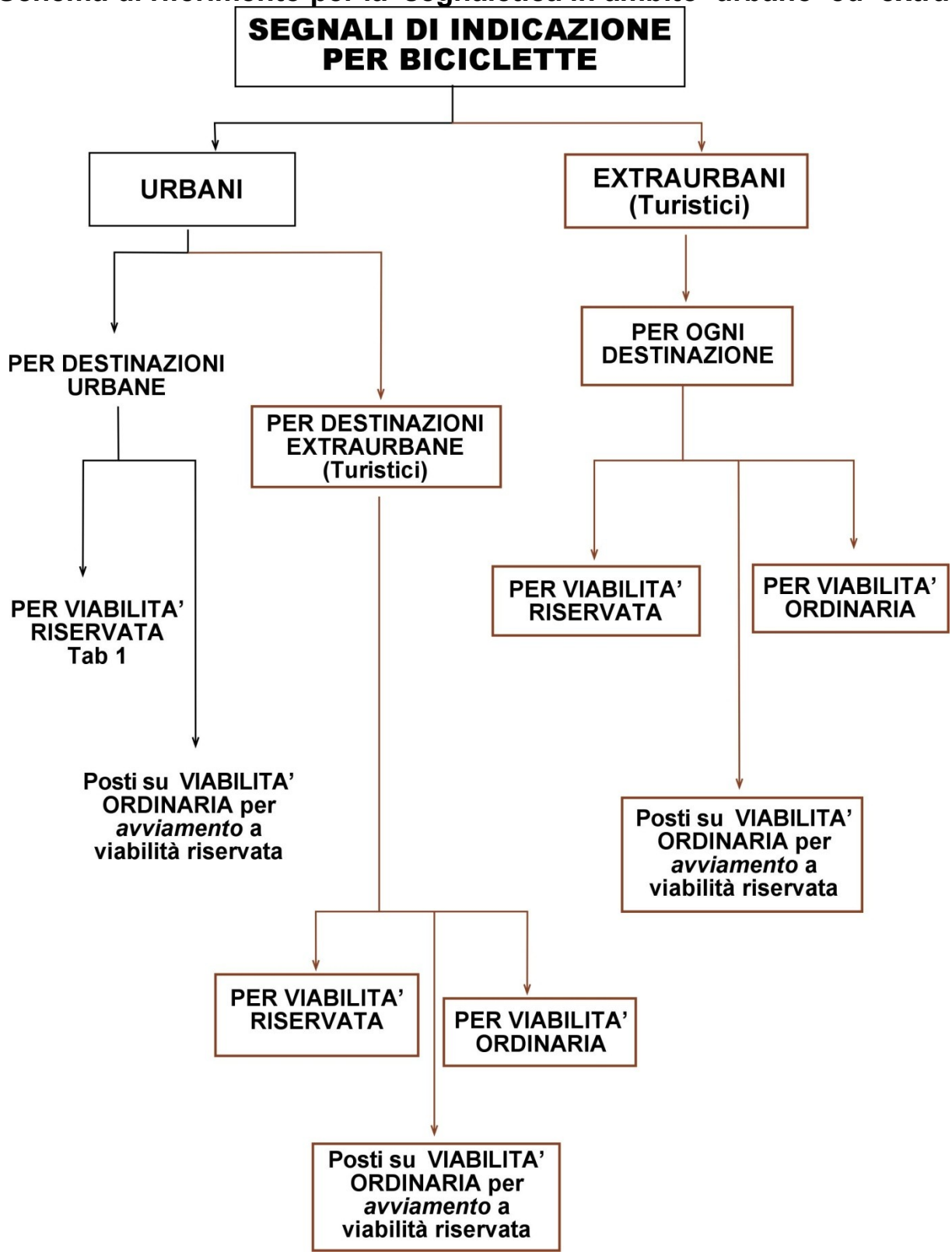
Tav 3: riporta segnali di *avviamento* per il ciclista da viabilità normale alla ciclovia extraurbana/turistica.

Tav 4: riporta segnali di *conferma* per ricordare la direzione e la giusta ciclovia scelta. Sono riportate diverse misure: da quelle per viabilità promiscua 100 x 20 cm fino a misure minime 25 x 10 cm. Le dimensioni sono comunque scelte fra sagome previste dal Regolamento.

Tav 5: riporta segnali di *direzione a freccia* con destinazioni e distanze, compresi segnali di preavviso di bivi significativi.

Tav 6: segnali vari, riporta altri possibili segnali comunque utili al ciclista.

Schema di riferimento per la segnaletica in ambito urbano ed extraurbano



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)

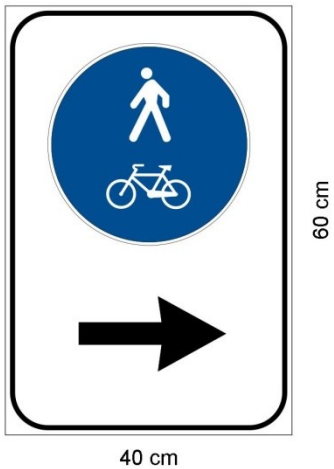


Fig 4: Cartello urbano composto derivato da segnali indicazione servizi, (art 136 DPR 495/92 e tabella II 8 Rettangolare "servizi")

nota: disegni non in scala

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

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)

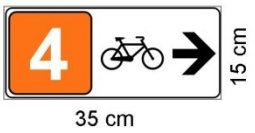


Fig 3: Segnalini **semplici con logo e colore ciclovia** di conferma per viabilità riservata (tabella II 15 DPR 495/92)

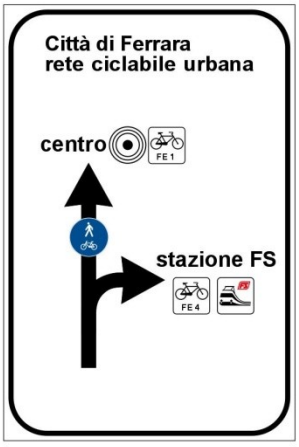


Fig 4: Cartello di preavviso urbano composto *(destinato a viabilità riservata)* derivato da segnali indicazione servizi, con itinerari (art 136 e fig. II 92b art. 122 e figure varie art. 125 DPR 495/92)

nota: disegni non in scala

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 ciclop. 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 ottentuto 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

nota: disegni non in scala

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)

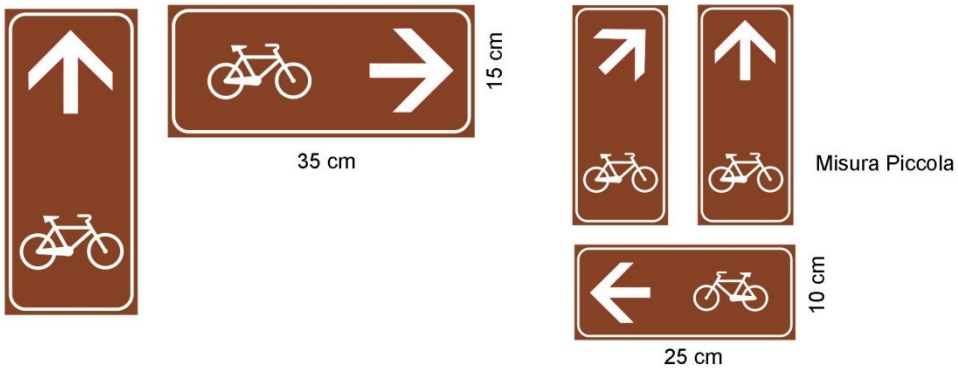


Fig 4: Segnalini **semplici** di conferma (ricavato da tabella II 12 DPR 495/92 pannello integrativo mod. 5)

nota: disegni non in scala

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 viab. 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)

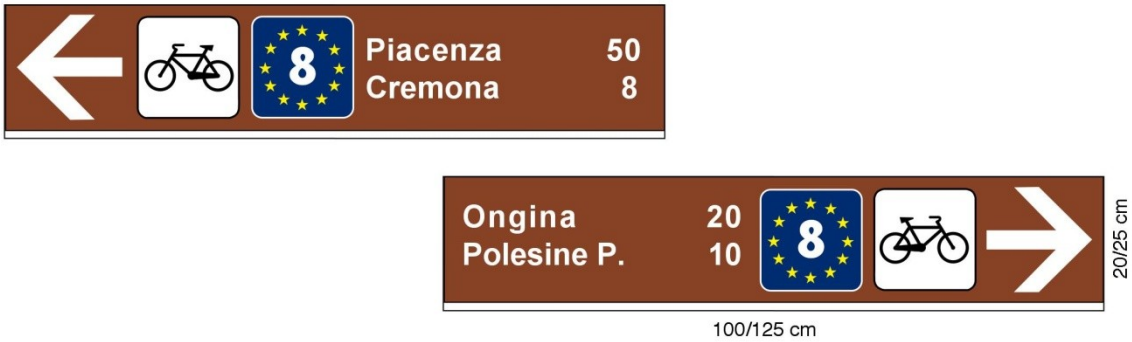


Fig 3: Segnali di direzione di doppia segnalazione nei due sensi, es. per la Ciclovia del Po ovvero EuroVelo 8 da collocarsi a Castelvetro Piacentino, per viabilità normale

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

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

nota: disegni non in scala

Tav 6: Altri segnali possibili

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

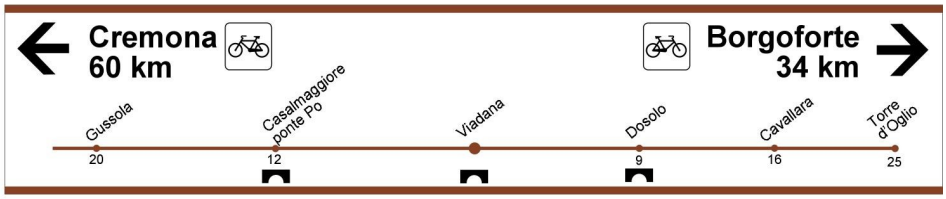


Fig 2: Segnale per progressione km es. collocazione Viadana (MN)

4 ABACO PER L'APPLICAZIONE DEL SISTEMA DI SEGNALETICA NEI PROGETTI PILOTA "ITINERARI STAZIONI FERROVIARIE – PARCHI" E "ITINERARI STAZIONI FERROVIARIE - CONSORZI DI BONIFICA"

Le seguenti Tav. PP1, PP2 e PP3 rappresentano esempi applicativi del progetto pilota "Itinerari ciclopedonali stazione ferroviaria - ciclovia dei parchi", "itinerari stazioni ferroviarie - consorzi di bonifica" e "Riqualificazione del'ex sedime ferroviario Bologna Verona" per la predisposizione del piano di segnalamento, fornitura ed installazione del sistema di segnaletica verticale di indicazione/direzione per il ciclista.

"Progetto Pilota itinerari ciclopedonali dalla stazione ferroviaria alle Ciclovia dei Parchi"

In questo caso il livello di elaborazione della ciclovia è il più avanzato, essendo già individuati il nome e il logo che caratterizza in modo omogeneo tutto il sistema delle ciclovie dei parchi regionali che hanno elaborato specifici itinerari per biciclette. In questa tabella sono riportati bozzetti per segnali da utilizzarsi lungo il percorso "esterno parco" dalla stazione ferroviaria ritenuta più adatta per l'intermodalità ad un punto di accesso al parco stesso.
L'elemento più importante per questi segnali è l'utilizzo del logo ad anelli multicolori con la scritta Ciclovie dei Parchi, come elemento unificante di tutto il progetto ragionale e come elemento di continuità delle ciclovie anche all'esterno dell'area parco.
L'introduzione del logo Ciclovie dei Parchi introduce un elemento non previsto dal CdS, ma si ritiene che questo intervento sia di portata molto modesta nell'equilibrio della composizione del bozzetto e abbondantemente supportato da prassi consolidate di moltissime amministrazioni che hanno posato cartelli sul modello proposto.
Con riferimento a questo problema vale comunque quanto previsto dal citato comma 3 dell'art. 77 del Regolamento a proposito di "specifica segnaletica per i velocipedi e pedoni". E' sempre possibile comunque attivare una richiesta di autorizzazione ministeriale per il citato bozzetto della Ciclovia dei Parchi.

NOTA:
Viabilità riservata. Per le finalità 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, definiti come segue:

Itinerario Ciclopedonale:	Art 2 CdS lettera Fbis (solo definizione, senza specifiche tecniche nel Regolamento)
Area Pedonale:	Art 3 CdS punto 2
Pista ciclabile:	Art 3 CdS punto 39, vedi anche Art 140 Regolamento: "strisce di corsia"
Sentiero (o mulattiera o tratturo)	Art 3 CdS punto 48
Zona a traffico limitato:	Art 3 CdS punto 54
Zona residenziale:	Art 3 CdS punto 58
Pista ciclabile contigua al marciapiede:	Art 122 Regolamento
Percorso pedonale e ciclabile:	Art 122 Regolamento
Zona a velocità limitata (per 30 km/h o inferiori)	Art 135 Regolamento.

TAV PP1 ABACO SEGNALETICA PROGETTO PILOTA "ITINERARI STAZIONI FERROVIARIE -CICLOVIA DEI PARCHI"

Tav PP1: Possibili segnali Ciclovia dei Parchi

Fig 1: Segnale completo varie soluzioni ricavato da Tabella II 13/a regolamento CdS

Fig 2a: Segnali Parco Secchia "andata e ritorno" da e per Modena FS

Fig 2b: Segnali Parco Secchia "andata e ritorno" da e per Rubiera FS

Fig 3: Segnalini **semplici con loghi** di conferma per viabilità riservata (tabella II 12 e 15 e figura II 261 art 129 DPR 495/92)

Fig 4: Segnale di direzione per **avviamento** a Ciclovia del Parco ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)

nota: disegni non in scala

Progetto Pilota Itinerari ciclopedonali dalla stazione ferroviaria alle Ciclovia dei Consorzi di Bonifica"

TAV PP2 ABACO SEGNALETICA PROGETTO PILOTA "ITINERARI STAZIONI FERROVIARIE - CICLOVIA DEI CONSORZI DI BONIFICA"

Tab PP2: Possibili segnali per Ciclovie delle Bonifiche

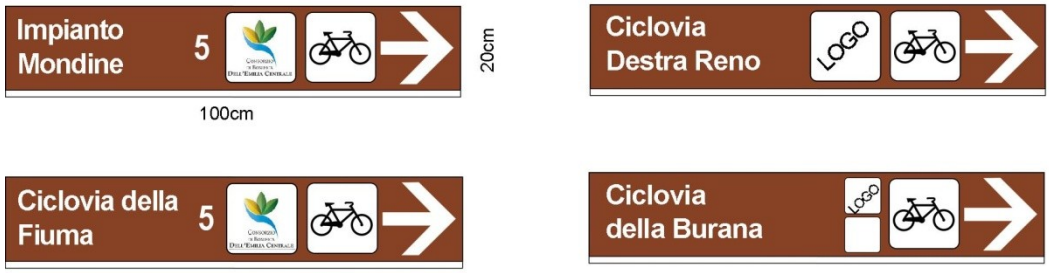


Fig 1: Segnale completo varie soluzioni ricavato da Tabella II 13/a regolamento CdS

Fig 2a: Segnali Ciclovia Cavo Lama "andata e ritorno" da e per Carpi FS

Fig 2b: Segnali Ciclovia Cavo Lama "andata e ritorno" da e per Modena FS

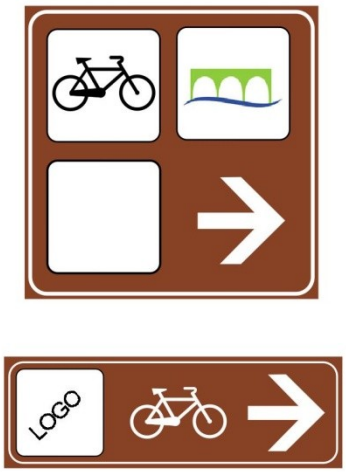


Fig 3 Segnalini **semplici con loghi** di conferma per viabilità riservata (tabella II 12 e 15 e figura II 261 art 129 DPR 495/92)

Fig 4: Segnale di direzione per **avviamento** a Ciclovia del Cavo Lama ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)

nota: disegni non in scala

PP3 ABACO SEGNALETICA PROGETTO PILOTA "RIQUALIFICAZIONE EX FERROVIA BOLOGNA-VERONA"

Tav PP3: Possibili segnali per Ciclovia ex ferrovia Bologna Verona

Fig 1: Segnale completo varie soluzioni
Ricavato da Tabella II 13/a regolamento CdS

Fig 2: Segnali di indicazione su ex Ferrovia Bologna Verona tratto su EuroVelo

Fig 3: Segnale di direzione per **avviamento** a Ciclovia ex ferrovia ottenuto dai segnali turistici per contesti extraurbani (Tabella II 14a DPR 495/92)

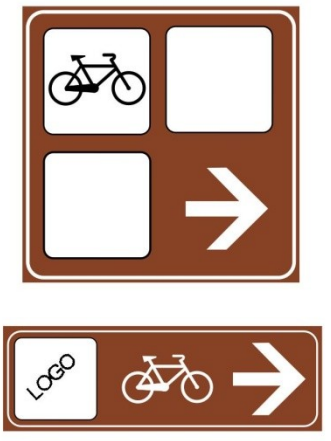


Fig 4: Segnalini **semplici con loghi** di conferma per viabilità riservata (tabella II 12 e 15 e figura II 261 art 129 DPR 495/92)

Fig 5: Cartello "turistico" con itinerari ricavato nonchè cartello di preavviso, da modifiche delle figure 360 - 363 art 136 DPR 495/92 Urbano ed extraurbano

nota: disegni non in scala

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Fabio Formentin, Responsabile del SERVIZIO MOBILITA' URBANA E TRASPORTO LOCALE esprime, contestualmente all'adozione, ai sensi della deliberazione della Giunta Regionale n. 2416/2008, parere di regolarità amministrativa in merito all'atto con numero di proposta DPG/2013/2887

IN FEDE

Fabio Formentin