# gos fianura dascoprire













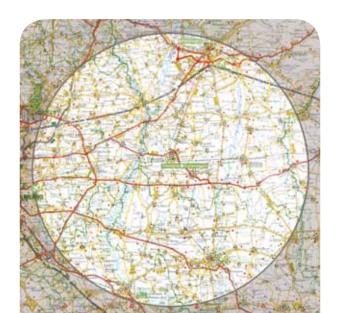
# parte prima AMMINISTRAZIONI PUBBLICHE LOCALI E OPERATORI

Premessa	6		
La viabilità ciclistica e/o ciclopedonale - nozioni fondamentali	7		
Le diverse tipologie di percorsi	8		
La mobilità ciclabile urbana ed extraurbana Gli elementi essenziali per la promozione dell'uso della bicicletta La sicurezza stradale come valore aggiunto per la fruizione del territorio	10 11 12		
		Lo sviluppo intermodale dei trasporti	13
		La segnaletica La normativa	14 16
parte seconda UTENTI			
Premessa	18		
Perchè scegliere la bici	19		
I benefici per la salute	19		
I benefici per l'ambiente	20		
La sicurezza e il rispetto delle regole	21		
Assicurazione RC	22		
Furti	22		
Note conclusive	23		

#### Introduzione

e attività sviluppate dall'Associazione Pianura da scoprire nell'ambito del Progetto Emblematico "Alla scoperta... dolce della Media Pianura Lombarda" si inseriscono in un quadro programmatico più ampio che si propone di lavorare alla gestione integrata delle risorse attrattive presenti nel territorio della Media Pianura Lombarda, attivando iniziative di valorizzazione turistica.

Pianura da scoprire, in particolare, intende concorrere al miglioramento delle attività e delle iniziative finalizzate a favorire la fruizione del territorio in un'ottica sostenibile



tramite la promozione dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano, attraverso:

- la creazione di una rete ciclabile intercomunale e relative infrastrutture
- il potenziamento dei percorsi ciclabili e ciclopedonali
- la realizzazione di azioni di sensibilizzazione che consentano la coesistenza in sicurezza dell'utenza motorizzata con quella non motorizzata.

La presente "Guida", redatta in collaborazione con FIAB Lombardia e la Polizia Locale di Treviglio in occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2013, si propone: da un lato di fornire una sintesi di spunti normativi e operativi omogenei per i competenti uffici pubblici territoriali che si occupano di mobilità, dall'altro di proporre agli utenti alcuni suggerimenti per rendere più confortevole e sicuro l'uso della bicicletta.

Si ringraziano la dott.ssa Silvia Barbone della società Jlag Europe di Bruxelles, il Sig. Piercarlo Bertolotti presidente di Fiab Cremona e referente regionale per la Lombardia e il dott. Antonio Nocera comandante della Polizia Locale di Treviglio per la preziosa collaborazione.

ASSOCIAZIONE PIANURA DA SCOPRIRE

# Parte prima **Amministrazioni pubbliche locali e operatori**

#### **Premessa**

a Guida pratica per la mobilità ciclabile urbana ed extraurbana si propone di fornire alle Pubbliche Am-



ministrazioni locali una sintesi di buoni principi, appunti normativi e suggerimenti operativi al fine di evidenziare i principali aspetti da considerare per la progettazione, la promozione e lo sviluppo della mobilità dolce nella Media Pianura Lombarda.

Le indicazioni contenute nei capitoli suc-

cessivi si allineano alle indicazioni di cui al "Libro Rosso della Ciclabilità e della Mobilità nuova" elaborato dagli Stati Generali della Bicicletta tenutisi a Reggio Emilia il 5-6 ottobre 2012 e vanno lette come specifiche integrative delle argomentazioni contenute nelle linee guida dello Studio di Fattibilità "Verso la realizzazione del Sistema Turistico della Media Pianura Lombarda", di cui il presente manuale è parte integrante.



# La viabilità ciclistica e/o ciclopedonale: le nozioni fondamentali ¹

Pur avendo un bacino di fruitori elevato a livello nazionale ed essendo coerente con le indicazioni strategiche che a livello europeo si stanno sviluppando in materia di mobilità sostenibile (che si concretizzano, tra le altre, in azioni di riduzione delle emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera), la mobilità ciclistica non è regolamentata in maniera esaustiva nel quadro legislativo nazionale.

Il che si misura anche con le difficoltà riscontrabili nella mobilità urbana e con la carenza di infrastrutture ciclabili nelle nostre realtà

Con la legge 366 del 19 ottobre 1998 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica" erano stati inseriti nel codice della strada alcuni articoli in cui si stabiliva che:

- le strade di nuova costruzione (extraurbane secondarie, urbane di scorrimento, strade urbane di quartiere e strade locali) dovessero avere una pista ciclabile realizzata in conformità ai programmi pluriennali degli enti locali;
- in caso di manutenzione straordinaria delle strade, gli enti proprietari dovessero realizzare percorsi ciclabili.

In realtà, per diversi motivi, non ultimi quelli legati alle difficoltà economico finanziarie degli enti locali stessi, questo non sempre si è verificato.

Tuttavia si è assistito negli ultimi anni ad una evoluzione

<sup>1</sup> LINEA GUIDA - LA RETE STRADALE URBANA: I CONTENUTI DEI PIANI URBANI DELLA SICUREZZA STRADALE - Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte - Ottobre 2009, pag. 49 e ss.

culturale di maggior sensibilità verso la mobilità sostenibile, con particolare riguardo all'uso della bicicletta, che ha man mano suggerito una riconsiderazione complessiva del concetto di mobilità, per cui in presenza di determinate condizioni di regolamentazione e moderazione della viabilità secondaria e urbana, la realizzazione di piste ciclabili riservate non è più l'unica misura possibile per lo sviluppo e la messa in sicurezza della mobilità ciclabile, né necessariamente quella più adatta a tutte le situazioni.

Interventi specifici per determinate tipologie di strade sono senza dubbio una prospettiva efficace da riconsiderare. Possono presentarsi i seguenti casi:

- per la rete viaria principale, in cui la velocità consentita alle automobili rende le strade poco sicure per i ciclisti, è necessaria la presenza di un'infrastruttura specifica per la viabilità ciclistica;
- nelle reti locali appartenenti agli ambiti residenziali e per le strade secondarie, le misure di regolamentazione della circolazione promiscua e di moderazione della velocità dovrebbero ridurre fortemente la pericolosità della coesistenza di veicoli a motore con le biciclette, riducendo la necessità di predisporre piste ciclabili riservate.

### Le diverse tipologie di percorsi

Il D.M. 557 del 30 novembre 1999 ha definito le linee guida riguardanti le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili, distinte in quattro tipi di percorsi (con diversi livelli di sicurezza riservati all'utenza ciclistica):

 percorsi promiscui veicolari e ciclabili sulla rete viaria principale: laddove per motivi economici o di spazi insufficienti non sia stato possibile realizzare piste ciclabili separate, i percorsi promiscui ciclabili e veicolari sono consentiti solo per dare continuità agli itinerari ciclabili. In questi casi è fondamentale che siano attuate misure di moderazione della velocità e di manutenzione del manto stradale al fine di garantire ai ciclisti la massima sicurezza possibile;



- percorsi promiscui pedonali e ciclabili all'interno di zone a traffico limitato: sono consentiti, previa apposizione di apposita segnaletica, se le strade non hanno dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale. In tal caso occorre moderare la velocità dei veicoli a motore (zone 30);
- piste ciclabili su corsie riservate ricavate da:
  - carreggiata stradale ad unico senso di marcia: la pista ciclabile deve essere attigua alla corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma a destra rispetto al senso di marcia e nel lato opposto dell'eventuale fascia parcheggio
  - marciapiede ad unico o doppio senso di marcia: qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale, purché regolamentata da apposita segnaletica
- piste ciclabili in sede propria:
  - delimitate da elementi separatori. In tal caso offrono una maggiore protezione rispetto alle corsie ricavate

sulla carreggiata;

- separate dalla parte di strada destinata alle automobili solo tramite segnaletica orizzontale: esse presentano il problema della sosta abusiva delle automobili, che spesso si posizionano sulla pista per fermate più o meno lunghe.
- ricavate sul marciapiede: offrono il vantaggio di non essere occupate abusivamente dagli autoveicoli. Devono però essere realizzate con cura al fine di minimizzare i rischi di conflittualità con i pedoni.

#### <u>La mobilità ciclabile urbana ed</u> extraurbana

È fondamentale che tutti i percorsi siano interconnessi tra loro, in modo da costituire una rete continua e facilmente riconoscibile, che copra tutta la rete viaria principale urbana ed extraurbana e con caratteristiche costruttive e dimensionali adeguate.

Nella progettazione di dettaglio di una rete ciclabile, particolare attenzione deve essere dedicata alle intersezioni, che rappresentano i punti più critici in termini di sicurezza. In particolare il problema si pone in corrispondenza delle intersezioni della viabilità primaria.

E' opportuno pertanto adottare la soluzione secondo cui gli attraversamenti ciclabili siano affiancati al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione stessa.

Il principale vantaggio di tale soluzione è costituito dalle maggiori condizioni di sicurezza garantite ai ciclisti, visto che gli automobilisti devono comunque rallentare per dare la precedenza ai pedoni; il principale svantaggio è dato dal fatto che la svolta a sinistra da parte dei ciclisti può essere realizzata solo in due tempi.

Nei pressi dell'intersezione, la pista ciclabile deve essere avvicinata il più possibile alle corsie veicolari, per innalzare il livello di attenzione reciproco dei conducenti dei veicoli e dei ciclisti.

#### Gli elementi essenziali per la promozione dell'uso della bicicletta

Lo sviluppo della mobilità ciclabile si viene a realizzare avendo presente che la strada deve essere uno spazio condiviso da tutti i mezzi di trasporto, bicicletta compresa, con i medesimi livelli di sicurezza.

Gli interventi devono quindi garantire la percorrenza in bicicletta della gran parte della rete viaria esistente, scegliendo, di volta in volta, le soluzioni più opportune: dalla moderazione del traffico nei centri urbani e nelle zone residenziali, alle corsie ciclabili, fino alle piste ciclabili separate nei percorsi extraurbani o in corrispondenza di assi viari a traffico intenso e veloce.

I principali ingredienti per una buona mobilità ciclistica sono:

- regolazione del traffico in sicurezza attraverso interventi di moderazione della velocità
- intermodalità per spostamenti di media lunghezza che combinano la bicicletta con i trasporti pubblici
- servizi: aree di parcheggio, riparazioni, noleggio, bike sharing

- fruibilità: favorita da buona percorribilità e segnaletica
- attrattività: un ambiente piacevole, pulito, socialmente sicuro
- · coesione: percorsi logici e ben definiti

# La sicurezza stradale valore aggiunto per la fruizione del territorio <sup>2</sup>

I ciclisti sono vulnerabili ai veicoli motorizzati e possono sentirsi in pericolo in caso di condizioni non ottimali per l'uso della bicicletta imputabili a infrastrutture ciclabili inadeguate.

La sensazione di non sicurezza è la percezione del ciclista del rischio di essere investito. Tale percezione può essere riconducibile a esperienze dirette di situazioni pericolose nel traffico oppure a una condizione psicologica soggettiva.

La sicurezza e un senso di sicurezza sono fattori che possono contribuire in misura significativa a ridurre gli incidenti e creare un'opinione positiva del ciclismo.

È fondamentale che i ciclisti siano visibili agli automobilisti agli incroci e anche che i ciclisti siano consapevoli della presenza delle automobili. Una soluzione per accrescere la consapevolezza degli utenti della strada della presenza altrui è avvicinarli fisicamente.

Diverse sono le misure che possono essere attuate in materia di sicurezza stradale a favore dell'utenza più debole; a titolo esemplificativo si indicano alcune misure evidenziate nel Libro Rosso degli Stati Generali della Bicicletta citato in premessa:

<sup>2</sup> Le Linee Guida per la sicurezza stradale - QUADRO DI RIFERIMENTO PER I PIANI URBANI DELLA SICUREZZA STRADALE - Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture - Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica della Regione Piemonte 2009



- campagne d'informazione ed educative sul ciclismo sicuro;
- formazione dei più giovani in merito alle regole per l'uso della bicicletta e relativo comportamento adeguato;
- formazione di automobilisti e pedoni per l'uso responsabile di spazi condivisi con i ciclisti;
- promozione di un rispetto rigoroso da parte dei ciclisti delle regole e delle norme del traffico.

Con il Nuovo Codice della Strada in vigore dal 13 agosto 2010, sono state introdotte alcune norme in materia di sicurezza stradale per i ciclisti. Le caratteristiche salienti che devono essere rispettate dai costruttori e dai ciclisti sono riportate al successivo capitolo sulla normativa.

## Lo sviluppo intermodale dei trasporti

Molti viaggi non possono essere intrapresi usando la bicicletta e i trasporti pubblici, poiché nessuno di questi offre una sufficiente flessibilità. Nell'Europa settentrionale i siste-



mi di trasporto pubblico e gli urbanisti sono sempre più propensi a riconoscere il ruolo fondamentale che il ciclismo svolge quale servizio di collegamento e distribuzione per il trasporto pubblico.

Per migliorare l'intermodalità si dovrebbero adottare adeguate misure e/o servizi, come ad esempio:

- introduzione di meccanismi di bike sharing;
- parcheggi e strutture di servizio presso i principali terminal dei comuni (stazioni ferroviarie, terminali autobus, aree di parcheggio auto, stazioni della metropolitana, ecc.);
- autorizzazione a caricare le biciclette su treni di pendolari e delle metropolitane e predisporre rastrelliere sugli autobus.

#### La segnaletica

La segnaletica stradale è uno dei più importanti elementi di lettura della sede stradale e di orientamento al comportamento corretto dei conducenti dei veicoli.

La segnaletica per i ciclisti diventa fondamentale per promuovere condizioni di sicurezza e di comfort nell'uso della bicicletta, nell'ambiente urbano ed extraurbano del territorio italiano.

Progettare una corretta segnaletica a favore della mobilità ciclistica aiuta a definire i criteri di come rendere ciclabili le strade e a superare la logica di separare sempre o preferibilmente le diverse categorie di traffico (veicoli a motore, ciclisti, pedoni).

La segnaletica prevista per le biciclette dal Codice della Strada è limitata ma essenziale. È necessario definirne nel

dettaglio le regole d'utilizzo e incentivare il comportamento dei conducenti dei veicoli al loro rigoroso rispetto. La segnaletica d'indicazione per gli itinerari ciclabili e/o ciclopedonali, invece, è ancora da definire perché il Codice della Strada non esaurisce in modo soddisfacente la materia. La questione è ancora più pressante, poiché il numero dei percorsi ciclabili urbani ed extraurba-



ni e degli utenti è in continua crescita.

La corretta progettazione delle infrastrutture stradali e ciclabili deve comprendere un'adeguata progettazione della segnaletica.

Nelle strade esistenti spesso l'itinerario è realizzato in spazi limitati e fortemente condizionati dall'edificato. La segnaletica diventa quindi importante per evidenziare la presenza dell'itinerario, in particolare nelle intersezioni e nei punti d'attraversamento e di conflitto con i pedoni e con i veicoli a motore (in movimento ed in sosta).

Pianura da Scoprire

#### La normativa

- Codice della strada (Decreto Legislativo 285/92 e successive modifiche) e relativo Regolamento di attuazione (DPR n.495/92).
- Legge 366 del 19 ottobre 1998 che reca "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica".
- D.M. 557 del 30 novembre 1999 che definisce le linee guida riguardanti le caratteristiche tecniche delle piste ciclabili.
- Circolare LLPP n.38698/2001 Interventi strutturali nelle zone 30.
- Legge regionale 30 aprile 2009 n.7 Regione Lombardia "Piano regionale, provinciale e comunale della mobilità ciclistica".

Gli articoli del Codice della Strada che prevedono norme sulla ciclabilità sono:

- l'art. 50 definisce i velocipedi, fra i quali è compresa la bicicletta, come veicoli con due o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.
  - I velocipedi non possono superare 1,30 m. di larghezza, 3 m. di lunghezza e 2,20 m. di altezza.
- l'art. 68 dal quale si evincono le caratteristiche costruttive e funzionali e i dispositivi di equipaggiamento che le biciclette devono avere (campanello, luce anteriore bianca o gialla, luce posteriore rossa, catarifrangente

- posteriore rosso, catarifrangenti gialli sui pedali avanti e dietro ogni pedale, catarifrangenti gialli vanno applicati anche lateralmente e sui raggi).
- l'art. 153 Segnalazioni visive:
   per svoltare a destra il ciclista deve esporre lateralmente
   il braccio destro, per girare a sinistra quello sinistro, per
   fermarsi alzare un braccio verticalmente. le braccia vanno tenute esposte per tutta la durata della manovra.
- l'art. 170 vieta il trasporto di oggetti e animali che:
  - non siano solidamente assicurati;
  - sporgano lateralmente rispetto all'asse del veicolo o longitudinalmente rispetto alla sagoma di esso oltre i cinquanta centimetri;
  - impediscano o limitino la visibilità al conducente. Entro i predetti limiti, è consentito il trasporto di animali purché custoditi in apposita gabbia o contenitore;
- nell'art. 182 è indicato che i ciclisti devono:
  - procedere sempre su un'unica fila;
  - tenere il manubrio almeno con una mano;
  - condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza;
  - utilizzare il giubbotto ad alta visibilità o bretelle retroriflettenti fuori dai centri urbani da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e sempre nelle gallerie;
  - transitare sulle piste loro riservate quando esistono;
  - è vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato.
  - il trasporto dei bambini fino a 8 anni è consentito con seggiolino omologato.

Pianura da Scoprire

#### Parte seconda **Utenti**

#### Premessa

Questa parte del manuale si prefigge due obiettivi principali:

- proporre agli utenti alcuni suggerimenti per rendere più confortevole e sicuro l'uso della bicicletta negli spostamenti in città e nel territorio;
- affiancare quelle realtà amatoriali (Associazioni, Enti, Gruppi, ecc.) che intendono sensibilizzare i cittadini all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo, promuovendo così la mobilità sostenibile e sollecitando la realizzazione di percorsi ciclabili sicuri ed adeguati interventi urbanistici e sulla viabilità.

Di fondamentale importanza è la realizzazione di inter-



venti di sensibilizzazione nelle comunità locali e nelle scuole di ogni ordine e grado, per un'educazione sistematica dei giovani all'uso della bici e alla fruizione dolce del territorio, strettamente col-

legata al rispetto dell'ambiente e delle sue risorse.

#### Perchè scegliere la bici?

È una domanda alla quale vi sono diverse risposte convincenti:

- è un mezzo di trasporto accessibile, salutare, economico
- permette ai più giovani di utilizzare un mezzo di trasporto autonomamente
- permette di conoscere e riscoprire in modo dolce il territorio e l'ambiente
- è veicolo di svago e socializzazione tra pari
- sviluppa senso di autonomia e responsabilità della persona
- avvicina la scuola ad esperienze concrete, operative, attive e coinvolgenti
- rafforza i ponti tra il sapere scolastico e l'esperienza reale
- è un ideale strumento di attività sportiva, di svago e di turismo
- non inquina l'ambiente.

### I benefici per la salute

L'uso della bicicletta può recare importanti benefici per la salute!

Numerosi sono gli effetti positivi del pedalare, iniziando dal cuore in grado di diventare più forte e resistente alla fatica

Infatti andare in bicicletta tutti i giorni aiuta a prevenire l'infarto e l'ipertensione, migliora la circolazione periferica, l'elasticità dei capillari e la microirrorazione, prevenendo la formazione dei gonfiori alle gambe e combattendo la cellulite.

Andare in bicicletta non allena solo i muscoli delle gambe

come polpacci e quadricipiti ma grazie all'impegno per tenere la postura corretta, anche le spalle e gli addominali vengono potenziati.

Andando in bici non c'è sovraccarico per la colonna vertebrale né per le ginocchia come avviene nella corsa: il peso viene scaricato attraverso il mezzo. Il movimento rotatorio ha un effetto protettivo delle cartilagini e quindi pedalare previene disturbi alle articolazioni.

Dunque la bicicletta può essere considerata un vero antiipertensivo naturale!

E i benefici non finiscono qui.

È infatti dimostrato da studi scientifici che andare in bici migliora l'umore perché libera endorfine, gli ormoni dell'appagamento.

E poi pedalare può far dimagrire.

Ovviamente è più salutare passeggiare in bicicletta in campagna o in generale in luoghi poco inquinati. Se si utilizza la bicicletta in città caotiche e inquinate è consigliabile indossare una mascherina antismog per ridurre la quantità di polveri sottili inalate.

### I benefici per l'ambiente

La mobilità ciclabile, oltre a non essere fonte di inquinamento, nella misura in cui contribuisce a ridurre il traffico motorizzato, riduce anche l'inquinamento ambientale sia aereo che acustico.

Ma i benefici ambientali non si limitano alla riduzione dell'inquinamento: l'impronta ecologica generata da tutto il ciclo di produzione di una bicicletta è estremamente inferiore a quella di una automobile e il materiale impiegato è quantitativamente molto inferiore e comporta per la sua



produzione impatti ambientali inferiori.

Inoltre Il ciclista che si muove lentamente è più attento al paesaggio e più sensibile a segnalare eventuali situazioni dannose per l'ambiente e sollecitare interventi di recupero e salvaguardia.

#### La sicurezza e il rispetto delle regole

Con il Nuovo Codice della Strada, entrato in vigore dal 13 agosto 2010, sono state introdotte alcune norme in materia di sicurezza stradale per i ciclisti. Le caratteristiche salienti che devono essere rispettate dai costruttori e dai ciclisti sono riportate al capitolo sulla normativa nella prima parte del presente manuale, alle quali si rimanda.



Oltre a quanto stabilito dalla normativa di cui sopra, vi sono alcune regole cosiddette del buonsenso che concorrono a rafforzare la sicurezza del ciclista:

- vai in bici solo se hai i freni perfettamente funzionanti, dato che tutti si sentono in diritto di tagliarti la strada, macchine comprese, anche sulla ciclabile;
- tieni sempre gli occhi aperti, anche se sei sulla ciclabile e cerca di prevedere il comportamento di chi ti precede;
- indica sempre con il braccio aperto il cambio di direzione;
- controlla i fari e accendili di notte o in condizioni di scarsa

visibilità;

- indossa le bretelle o il giubbino retroriflettenti nelle gallerie o in condizioni di scarsa visibilità;
- gonfia gli pneumatici per maggiore stabilità e per fare meno fatica;
- indossa il casco protettivo;
- non usare il telefonino con la bici in movimento;
- scendi dalla bici negli attraversamenti pedonali;
- modera la velocità e rispetta i pedoni nei percorsi promiscui.

#### Assicurazione RC

L'assicurazione RC è consigliabile per essere coperti in caso di danni a terzi.

Una soluzione per stipulare la polizza la propongono alcune associazioni FIAB alle quali è necessario aderire. L'assicurazione copre il ciclista 24 ore su 24.

Altre forme di assicurazione sono proposte dal Touring Club Italiano e da altre compagnie assicurative.

#### **Furti**

Purtroppo i furti di bicicletta stanno costantemente aumentando.

Sarebbe teoricamente possibile assicurare la bici contro i furti, ma, purtroppo in Italia, con costi eccessivamente elevati, quindi non convenienti.

In attesa di soluzioni ottimali e condivise (attualmente in

fase di studio) che consentano la marchiatura indelebile della bici per un sicuro riconoscimento in caso di ritrovamento dopo il furto o altre iniziative, ecco alcuni suggerimenti pratici:

- lega sempre la tua bici a un palo alto o a un portabici comunale
- lega sempre telaio e ruota anteriore insieme o a un palo
- usa sempre una catena robusta a maglia quadra o un lucchetto ad arco
- lascia sempre la tua bici bene in vista e ben illuminata
- fotografa la tua bici, ti potrà essere utile in caso di sottrazione
- denuncia sempre il furto alle autorità competenti, con la foto e più dettagli possibili
- la denuncia è necessaria per reclamare la proprietà del mezzo in caso di ritrovamento e per la richiesta di risarcimento se assicurata.

#### Note conclusive

Come già segnalato in premessa, questa Guida pratica, redatta come sintesi di buoni principi, appunti normativi e indirizzi operativi per lo sviluppo e la pratica della mobilità ciclistica urbana ed extraurbana, non può e certamente non intende esaurire una tematica ampia oggetto di numerosi interventi normativi e di copiosa bibliografia.

Per ulteriori approfondimenti si consiglia di consultare "Il Vademecum per la ciclabilità della Regione Puglia" pubblicato da FIAB e facilmente consultabile e scaricabile dal sito: http://www.fiab-areatecnica.it.

# Appendice di segnaletica

(art. 122 e 135 del Regolamento di Attuazione del Codice della Strada - DPR 495/92)



#### ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale.



Esempio di attraversamento pedonale e ciclabile



## PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE

Indica l'inizio o il proseguimento di una pista o corsia, riservata ai velocipedi, contigua e parallela a un marciapiede o comunque a un percorso riservato ai pedoni. I simboli possono essere invertiti per indicare la reale disposizione della pista e del marciapiede



## FINE DELLA PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE

Indica la fine di una pista ciclabile contigua al marciapiede



# PERCORSO PEDONALE E CICLABILE

Indica l'inizio o il proseguimento di un percorso, un itinerario o un viale, riservato promiscuamente ai pedoni e ai velocipedi.



#### FINE DEL PERCORSO PEDONALE E CICLABILE

Indica la fine di una sede, percorso o itinerario, riservato promiscuamente ai pedoni e ai velocipedi.





#### PERCORSO PEDONALE

Indica l'inizio di un percorso, un itinerario, un viale, un'area pedonale, riservata ai soli pedoni. Il segnale implica il divieto di transito per tutte le altre categorie di utenti della strada.



#### **FINE DEL PERCORSO PEDONALE**

Indica la fine di un percorso, un itinerario, un viale, un'area pedonale, riservata ai soli pedoni.



#### PISTA CICLABILE

Indica l'inizio o il proseguimeto di una pista, una corsia, un percoso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.



#### **FINE PISTA CICLABILE**

Indica la fine di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedi.



Via T. Crivelli, 26/d • 24047 Treviglio Tel. e Fax 0363 301452 info@pianuradascoprire.it

#### www.pianuradascoprire.it

www.facebook.com/pianuradascoprire

www.twitter.com/pianuraMPL

Contatto Skype: pianura.da.scoprire