

**In bici per
respirare,
rispettare,
riscoprire
la città.**

COMUNE DI
udine



**Udine.
La città,
come
la voglio.**

“ Il ciclista non fa code, non ha problemi di parcheggio. Procedo spavaldo, impettito, e il suo agile veicolo gli trasmette una tranquilla solennità. Beffardamente sorpassa l’automobilista imbottigliato nel traffico, rattrappito fra schienale e sedile in una regressiva posizione fetale. Il ciclista è anche un inventore. Tra una pedalata e l’altra, con i capelli scompigliati dal vento, costruisce e impone la propria dimensione del vivere nella confusione della città: il mondo, visto dal sellino, appare diverso. La bicicletta diventa sinonimo di benessere fisico e spirituale, libertà di movimento e di pensiero, fantasia. Il ciclista può convivere in armonia con il pedone, se questo non è distratto quando attraversa, ma si oppone irrimediabilmente all’automobilista, allo strombazzamento dei clacson e all’inquinamento dei motori, nel tentativo di costruire una città più umana e accogliente”.

Didier Tronchet, “Piccolo trattato di ciclosofia”

- 01 > perché una guida alla mobilità sicura**
- 02 > convivere sulle strade**
- 03 > le regole: dieci verbi per andare sicuri in bicicletta**
- 04 > i pericoli più frequenti**
- 05 > i segnali stradali**

01

> perché una guida alla mobilità sicura

Gli italiani sono i “maggiori consumatori d’auto” in Europa. Possiedono 62 auto ogni 100 abitanti. Utilizzano l’auto per spostarsi in città, per andare al lavoro, nel tempo libero: sempre sulle quattro ruote a produrre smog e, a volte, a rimanere imbottigliati nel traffico.

Gli spostamenti con l’automobile rappresentano in Italia circa l’80% della mobilità urbana: più del doppio rispetto alla media europea. A Stoccolma l’utilizzo dell’auto come mezzo di trasporto privato rappresenta solo il 25% della mobilità urbana. A Londra, l’85% dei pendolari si muove su trasporto pubblico, a Milano solo il 45%.

La città di Udine, con i suoi quasi 100.000 abitanti, vanta il parco autobus più ecologico d’Italia, ma presenta anche un tasso di motorizzazione molto elevato: ben 65 auto ogni 100 abitanti, addirittura oltre la già elevata media Italiana di 62. Udine è anche tra le città capoluogo di provincia con i più elevati consumi di carburante pro-capite (fonte: Legambiente, rapporto “Ecosistema Urbano 2008”).

Ma è sempre così necessario muoversi in auto?

Udine è una città a misura d’uomo: le sue dimensioni consentono di muoversi agevolmente a piedi o in bici, il suo territorio è per lo più pianeggiante; ha un gradevole centro storico e tanti quartieri da scoprire...

L’auto è quindi, in molti casi, più un’abitudine che una reale necessità.

Cambiare le nostre abitudini è però possibile: può farci vivere in modo meno frenetico, farci gustare la città e potremmo anche scoprire che risparmiamo tempo. Tutto questo con la bicicletta.

Con un colpo di pedale si inquina meno e si contribuisce a rendere la città più vivibile e più pulita; e fa anche bene alla salute: infatti, più del 50% dell’inquinamento da polveri sottili (PM10) è causato, direttamente o indirettamente, dal traffico automobilistico.

Lasciare a casa l’auto quando non è indispensabile, è anche un atto di generosità verso i nostri figli e nipoti, a cui doneremo una città ed un ambiente migliore.

Insomma, andare in bicicletta è bello e salvaguarda l’ambiente.

Ma se in bicicletta è bello, Udine non sottovaluta l'aspetto sicurezza. In questi anni le piste ciclabili sono aumentate e sono state riorganizzate per permettere a tutti di pedalare con maggior tranquillità, in uno spazio dedicato e nello stesso tempo regolamentato dal Codice della Strada. Si punta anche sull'ampliamento delle zone con limitazione di velocità: sono le così dette "**Zone 30**" (previste dal Codice della Strada), aree urbane in cui non è consentito superare la velocità indicata per la presenza di utenti stradali che utilizzano modalità di spostamento diverse. Il limite di 30 Km/orari è previsto perché si presume che questa velocità sia compatibile con la velocità media della bicicletta: ciò attenua i pericoli e le difficoltà soprattutto delle categorie più deboli, come le persone anziane ed i bambini.

La prima pagina di questa guida riporta una citazione letteraria: un inizio atipico per una guida alla mobilità sicura, che vuol comunicare al cittadino la leggerezza del viaggiare su due ruote e l'importanza di farlo nella più completa sicurezza e nel rispetto reciproco fra tutti coloro che percorrono le vie della città: ciclisti, pedoni, automobilisti.

Per una città da respirare, rispettare, riscoprire.

> convivere sulle strade

Il rapporto pedoni, ciclisti, automobilisti non è certo facile ed ha sicuramente bisogno di maggior rispetto reciproco.

Questo deve contraddistinguere la convivenza sulle strade della città.

Troppo spesso chi è alla guida di un veicolo si dimostra insofferente alle regole dettate dal Codice della Strada e dal comune buon senso. Le infrazioni e le scorrettezze che si consumano quotidianamente sulla strada con i relativi disagi e pericoli vengono commesse da tutte le categorie. È necessario invece che tutti coloro che viaggiano in strada tengano un comportamento corretto, siano essi ciclisti, automobilisti o pedoni, senza dimenticare che - assieme ai doveri del Codice della Strada - una civile convivenza ha anche bisogno di rispetto e cortesia.

Chi è il buon ciclista?

L'articolo 50 del codice della strada, nel suo linguaggio un pò burocratico, chiarisce quali mezzi appartengono al genere "velocipede": è un veicolo (bicicletta, tandem e similari) alla pari di ciclomotori, motocicli, automobili ecc.

Questo sottolinea il fatto che il ciclista deve rispettare la segnaletica stradale e le norme di comportamento come chi guida un veicolo a motore.

Insomma: le biciclette hanno precisi diritti e doveri, come tutti gli altri veicoli.

Il buon ciclista:

- transita sulle piste ciclabili, laddove esistono;
- procede su unica fila, salvo che uno dei ciclisti abbia meno di dieci anni (e in questo caso il minore deve procedere sulla destra);
- mantiene sempre libero l'uso delle braccia e delle mani e regge il manubrio almeno con una mano;
- non traina veicoli, nè si fa trainare da altri veicoli;
- non conduce animali;
- conduce il veicolo a mano quando si trova sulle strisce pedonali o quando può essere di intralcio o di pericolo per pedoni o automobili;
- non viaggia contromano;
- usa il casco.

Chi è il buon automobilista?

Anche l'automobilista ha precisi diritti e doveri, indicati da norme di legge, oltre che dal buon senso. Regole che naturalmente valgono per chiunque conduca veicoli a motore (mezzi pesanti ecc.).

Il buon automobilista:

- non abusa dell'auto, consapevole delle conseguenze ambientali, e la alterna alla bicicletta e al trasporto pubblico;
- rispetta il diritto di mobilità degli altri utenti della strada;
- dà la precedenza a pedoni e ciclisti;
- evita le frenate improvvise, mantiene la distanza di sicurezza, usa le frecce di direzione e il clacson, quando necessario;
- allaccia e fa allacciare sempre la cintura di sicurezza prima di avviarsi;
- non usa il cellulare senza auricolare e non legge o invia sms mentre è alla guida;
- ai passaggi pedonali comincia a rallentare da una distanza di circa 10 metri e si arresta prima delle strisce alla distanza di circa 3 metri;
- considera importante la distanza di rispetto nei confronti del pedone, specialmente se si tratta di persona anziana o bambino;
- presta attenzione prima di aprire la portiera dell'auto;
- rispetta le Zone 30.

Chi è il buon pedone?

È il più debole di tutti gli utenti della strada. Attraversare la strada è sicuramente il momento di maggior pericolo per il pedone nel traffico. Al di là delle leggi, per la convivenza nel traffico tra automobilista e pedone, il senso civico è più che mai essenziale, in quanto la disposizione e l'assegnazione degli spazi della viabilità mette in risalto un forte squilibrio a favore dell'automobilista, penalizzando il pedone.

Il buon pedone:

- attraversa sulle strisce pedonali ed attende il verde in caso di incrocio con semaforo;
- cammina sul marciapiede;
- attraversa la strada con attenzione cercando il contatto visivo con l'automobilista per essere certo di essere stato visto;
- non scende dal marciapiede all'improvviso;
- tiene gli animali al guinzaglio evitando che sfuggano al controllo e si immettano all'improvviso in carreggiata.

> **Le regole: dieci verbi per andare sicuri in bicicletta**

Chi usa la bicicletta sa che è necessario acquisire modi e comportamenti che proteggano la propria sicurezza. In questa sezione forniamo una serie di suggerimenti, usando alcune parole chiave e immagini su casi pratici.

Lo faremo raccontando e riassumendo in dieci verbi il comportamento corretto da tenere in bicicletta: cosa si deve o non si deve fare per viaggiare sicuri sulle due ruote.

01 preparare > È necessario controllare periodicamente la propria bici. Ruote, pneumatici, manubrio e fanali sono gli elementi da sottoporre a un ceck-up per partire sicuri.

02 frenare > La bicicletta deve avere un impianto frenante per ciascuna ruota, come dice l'articolo 223 del Codice della Strada, e i freni devono funzionare in modo pronto ed efficace. Una guida attenta riduce il pericolo di una frenata d'emergenza. Prima di una curva è necessario rallentare, mentre è molto sconsigliato frenare in curva. Su strada bagnata bisogna moderare la velocità e aumentare la distanza dal veicolo che precede, perché su fondo bagnato lo spazio di frenata aumenta considerevolmente. Attenzione inoltre alle sterzate brusche su rotaie, passaggi pedonali e tombini bagnati: sono molto scivolosi.

Prima di uscire da un garage, da un cortile, da un parcheggio o altro, bisogna fermarsi al bordo della carreggiata per verificare se è possibile inserirsi nel traffico senza rischi.

03 guardare > È la regola base per chi si muove sulle strade: in macchina, in bici o a piedi. Prima di attraversare una strada, immettersi su una rotatoria, uscire da un incrocio, è necessario guardare con estrema attenzione e concentrazione a sinistra e a destra, anche nelle strade che si conoscono meglio e che ci fanno sentire più sicuri: l'eccessiva sicurezza moltiplica i pericoli.

04 suonare > La bici deve avere un campanello, che va usato ogni qualvolta un veicolo si approssima o è in attesa di fronte o alla destra. Qualcuno potrebbe sentirsi a disagio suonando il campanello; ma...è meglio provare imbarazzo che essere investiti! Come dice l'articolo 223 del Codice della Strada, il suono emesso dal campanello deve poter essere percepito ad almeno 30 m di distanza.

05 illuminare > È importante essere ben visibili sulla strada, soprattutto nelle ore serali. I pedali devono essere dotati di catarifrangenti gialli e analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati delle ruote. La luce anteriore della bici deve essere un fanale

a luce bianca o gialla. La luce anteriore deve essere diretta, cioè ad alimentazione elettrica, mentre quella posteriore può essere indiretta, cioè riflessa. È ovvio che non ci devono essere ostacoli che rendano inutile la presenza delle luci. I dispositivi di illuminazione devono essere accesi obbligatoriamente da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere ed anche di giorno nelle gallerie, in caso di nebbia, di caduta di neve, di forte pioggia e in ogni altro caso di scarsa visibilità.

06 segnalare > Un comportamento che deve essere un'abitudine per la propria sicurezza: segnalare con il braccio in modo inequivocabile, sempre guardando dietro, che si sta svoltando.

07 superare > Dove lo spazio lo permette, i ciclisti possono superare sulla destra una fila di veicoli a motore. È molto importante restare sempre nel campo visivo dei conducenti e in particolare dei camionisti, degli autobus e dei mezzi di notevoli dimensioni. Attenzione a non oltrepassare il veicolo se l'automobilista manifesta l'intenzione di voler svoltare a destra (è accesa la freccia di svolta a destra): c'è il pericolo di non essere visti.

08 trasportare, ma con cura > È possibile trasportare i bambini nella propria bicicletta, prestando ancor maggiore attenzione alle regole della strada. È possibile trasportare bambini solo fino agli otto anni di età e su un seggiolino dalle precise caratteristiche (omologato):

- sedile con schienale;
- braccioli (non obbligatori se il seggiolino è fissato in posizione posteriore e il bambino è di età superiore ai 4 anni);
- bretelle o cintura di contenimento;
- struttura di protezione dei piedi.

Il seggiolino deve riportare in modo visibile l'anno di produzione e il marchio del produttore per permettere una veloce verifica di rispetto dei canoni stabiliti dall'Unione Europea.

09 usare > Se ci sono piste ciclabili, per il Codice della Strada si è obbligati ad usarle. Per muoversi in bicicletta si possono anche usare le strade secondarie: se si studiano bene i percorsi, si scopre che in città ci si può muovere senza percorrere le strade principali, ma solo attraversandole. Ci sono poi delle strade denominate "**Zone 30**", dove l'automobilista è tenuto a non superare la velocità di 30 km/h, che si ritiene compatibile con la velocità media della bicicletta. Per questo le "**Zone 30**" sono più sicure per il ciclista rispetto alle strade a traffico intenso.

10 gustare > Andare in bicicletta vuol dire anche gustare la città. Chi usa la bici già lo sa: questo è un invito per chi si appresta a cambiare le proprie abitudini e a guardare la propria città con gli occhi del ciclista.

> i pericoli più frequenti

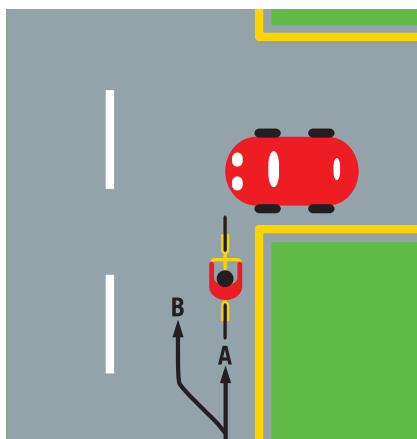
Sulla strada sono frequenti le situazioni di rischio che coinvolgono mezzi a motore, bici e pedoni. Un importante fattore di rischio è la velocità, così come è evidente che la parte più debole in caso di collisione è rappresentata da ciclisti e pedoni. Per ridurre i rischi, è molto importante mantenere un'adeguata distanza di sicurezza laterale in fase di sorpasso di una bicicletta. La distanza deve essere tanto maggiore quanto più è elevata la velocità del veicolo a motore; indicativamente deve essere di 1 metro in città, 2 metri sulle strade extraurbane, anche se rimane proporzionale alla differenza di velocità e di massa tra i due veicoli.

Su strade strette, se l'automobilista è preceduto da una bicicletta, deve rallentare e attendere il momento opportuno per sorpassare con la dovuta distanza di rispetto. L'apertura della portiera della macchina, se effettuata con disattenzione, può essere motivo di serio pericolo, soprattutto per i ciclisti.

Gli automobilisti si dispongono in fila davanti ai semafori in attesa della luce verde spesso in modo disordinato, ostruendo il passaggio delle biciclette e impedendo che si dispongano a loro volta su una fila laterale a destra lungo il marciapiede, in posizione di maggiore sicurezza.

Buon senso e cortesia, devono essere condivise da tutti gli utenti della strada, tenendo necessariamente conto del più debole. Ecco di seguito riportate alcune situazioni frequenti e molto rischiose, che richiedono un'attenzione maggiore sia ai ciclisti che agli automobilisti e in genere ai conducenti di mezzi a motore.

01 Scontro fra bicicletta e mezzo che esce lateralmente.



È il tipo di collisione più frequente. Un mezzo esce da una strada laterale, da un parcheggio o da un passo carraio sulla destra, mentre è in transito una bicicletta.

I casi sono due: la bicicletta passa per prima e l'auto che non frena la investe, oppure l'auto si immette per prima in strada e la bicicletta ci va a sbattere contro.

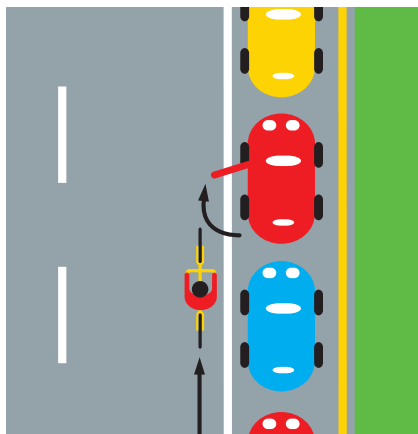
Per il ciclista > rallentare e suonare il campanello. Questa situazione è particolarmente pericolosa di notte; in questo caso, vale quanto già detto: è fon-

damentale farsi notare, mediante i fanali anteriori e posteriori, oltre che grazie ai catarifrangenti di pedali e ruote.

Per l'automobilista > ogni volta che ci si immette su una strada, è necessario rallentare ed osservare attivamente, per uscire solo quando si è certi di non incorrere in situazioni pericolose.

02 Apertura improvvisa della portiera di un'auto parcheggiata.

Anche questo tipo di incidente è purtroppo frequente: un'auto parcheggiata apre la porta proprio davanti alla bici che sta transitando. Se la distanza è ridotta e i riflessi non sono pronti, l'impatto è inevitabile.

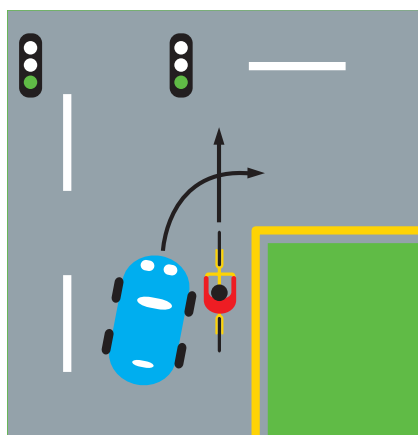


Per il ciclista > la regola è “prevenire”: fare quindi attenzione e sorvegliare le auto parcheggiate, per anticipare un'eventuale apertura improvvisa.

Per l'automobilista > Prima di aprire lo sportello dell'auto per scendere, osservare con attenzione - sia attraverso gli specchietti, che girandosi per guardare indietro - per verificare che non stia transitando una bicicletta.

03 Attenzione allo stop e ai semafori.

Una bici e un'auto sono entrambi fermi al semaforo rosso o ad uno stop; la bicicletta è immediatamente a destra dell'automobile. L'automobilista non vede la bicicletta. Quando il semaforo diventa verde, la bicicletta avanza, ma l'auto gira a destra e la centra. Naturalmente, se questo accade con un autobus o un mezzo pesante, l'incidente è ancora più pericoloso.

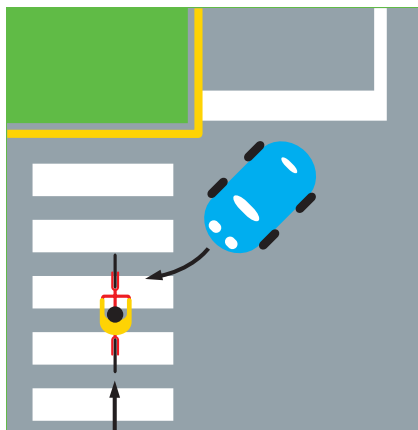


Per il ciclista > Per prevenire questa situazione basta collocarsi in una posizione in cui si è chiaramente visibili al mezzo in attesa, pur senza essere di intralcio. In ogni caso, è necessario partire con prudenza, anche perché non tutti i mezzi che svoltano a destra mettono

la freccia e anche questo è frequente causa di scontro.

Per l'automobilista > In primo luogo non bisogna arrivare al semaforo o allo stop a velocità sostenuta e frenare all'ultimo momento. Inoltre, chi è in auto deve fare particolare attenzione quando gira a destra, e segnalarlo con largo anticipo con le frecce. La freccia non è un optional, ma un obbligo per i conducenti dei mezzi, così come i ciclisti devono sempre indicare la svolta con il braccio.

04 Attraversamento sulle strisce pedonali.



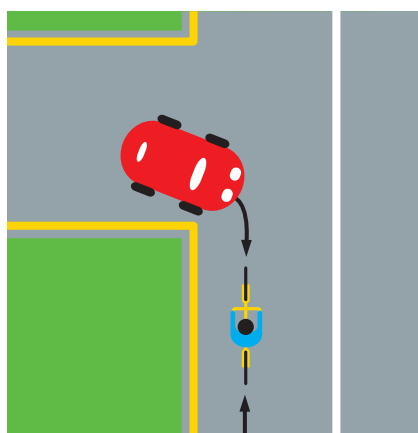
Un'auto svolta a destra e investe una bicicletta che sta attraversando sulle strisce pedonali fra due marciapiedi.

Per il ciclista > Innanzitutto un ciclista non è un pedone e deve rispettare le regole che prevedono l'attraversamento sulle strisce pedonali solo con bicicletta condotta a mano. È comunque buona norma disicurezza controllare sempre con attenzione prima di effettuare attraversamenti sulle strisce pedonali, anche se si è

pedoni: aver ragione è una magra consolazione in caso di investimento...

Per l'automobilista > Bisogna sempre rallentare in prossimità e nella svolta di curve o "cieche", mantenendo lo sguardo vigile e la concentrazione molto alta. Spesso, subito dopo la curva sono posizionate delle strisce pedonali e chi le attraversa ha la precedenza.

05 Mai in bici contromano!



Un ciclista pedala nella direzione sbagliata, cioè contromano, sul lato sinistro della strada. Un'auto svolta a destra da una strada laterale, o esce da un passo carraio, o da un parcheggio e investe la bici. L'automobilista ha controllato solo il traffico proveniente da sinistra.

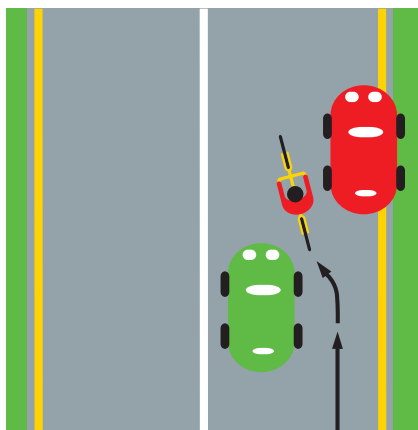
Ancora peggio: il ciclista può essere investito da un mezzo che percorre la stessa strada e che si scontra frontalmente perché, trovandosi di fronte inaspettatamente un mezzo contromano, ha avuto meno tempo

per reagire; e in questo caso l'urto è ancora più violento perché le velocità si sommano.

Per il ciclista > La regola è una sola: non guidare contromano, pratica pericolosissima in ogni situazione.

Per l'automobilista > Non guidare ad alta velocità, per essere in grado di evitare situazioni di pericolo, anche nel caso in cui non si abbia alcuna responsabilità e la situazione di rischio sia dovuta ad uno scorretto comportamento altrui.

06 Attenti anche alle spalle.



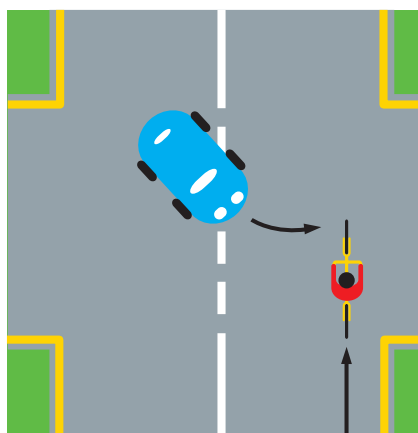
Per sorpassare un'auto parcheggiata che sporge, o per superare un qualsiasi ostacolo, il ciclista si sposta leggermente a sinistra. Un'auto alle spalle lo investe. Può anche accadere che un automobilista distratto investa un bici che procede di fronte nello stesso senso di marcia.

Per il ciclista > È molto importante controllare sempre alle spalle prima di spostarsi sulla sinistra, anche usando uno specchietto retrovisore, e segnalare sempre con il braccio lo spostamento per avisare i mezzi

alle spalle. Nel secondo caso l'incidente è difficile da evitare.

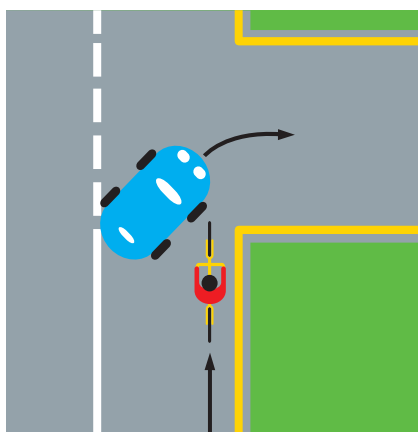
Per l'automobilista > Fare sempre attenzione ai ciclisti che transitano nella stessa direzione di fronte al mezzo e anche mentre si sorpassa una bicicletta: la bicicletta potrebbe infatti trovarsi di fronte un ostacolo imprevisto e quindi, per evitarlo, spostarsi sulla sinistra.

07 Agli incroci sempre attenti.



Gli incroci sono punti nevralgici della viabilità e rappresentano nodi sensibili in particolare nel rapporto tra automobilisti e ciclisti.

Gli incidenti più frequenti accadono quando un'auto svolta a sinistra in un incrocio e investe una bicicletta che transita provenendo dalla direzione opposta; oppure: quando un'auto supera una bicicletta e subito dopo cerca di svoltare a destra (davanti o contro la bicicletta). Questo tipo di collisione è molto difficile da evitare perché né il ciclista né il conducente se ne rendono conto fino all'ultimo.

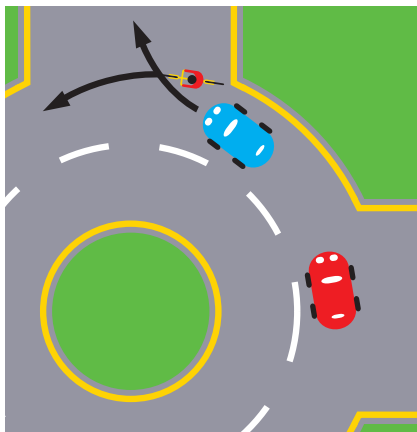


Per il ciclista > Il consiglio è sempre di rallentare in prossimità degli incroci e in qualsiasi condizione di scarsa visibilità. Inoltre, rendersi sempre molto visibili (accendendo i fanali nell'oscurità, indossando abiti colorati sgargianti e rifrangenti, ecc.).

È buona norma considerare sempre la possibilità che il mezzo che transita di fronte o che sta sorpassando abbia dimenticato di mettere la freccia, soprattutto se sta rallentando o se si sposta lateralmente.

Per l'automobilista > Ogni volta che si effettua una svolta a destra o a sinistra, verificare con attenzione che non ci siano biciclette (o pedoni) in transito, per non tagliare loro la strada.

08 Rotatorie.



È uno dei casi più complessi e di attualità, visto l'aumento del numero di rotatorie nel territorio italiano. Il pericolo spesso nasce quando una bicicletta si immette in una rotonda insieme ad un'auto; se l'auto deve svoltare alla prima uscita a destra e la bicicletta deve invece proseguire nella rotonda verso un'altra uscita, l'auto taglia la strada alla bicicletta e la fa cadere o la investe.

Per il ciclista > Chi si immette in una rotonda deve lasciar passare l'auto sulla sinistra, controllare il traffico alle sue spalle e spostarsi leggermente a sinistra in modo da impedire all'auto dietro di sorpassare.

Nel caso in cui l'auto stia svoltando a destra, non sorpassare. Immettendosi nella rotonda, segnalare sempre chiaramente con il braccio la direzione che si intende prendere e rendersi visibili il più possibile.

Se presenti, utilizzare gli attraversamenti ciclopedonali (strisce bianche con piccoli tratteggi laterali): su queste i ciclisti hanno la precedenza; ma anche in questo caso, aver la precedenza non rende immuni da investimenti, per cui è sempre indispensabile prestare al massima attenzione.

Per l'automobilista > Verificare sempre l'eventuale presenza di biciclette e utilizzare sempre le frecce.

> i segnali stradali

Riportiamo un elenco dei segnali più frequenti riferiti alla mobilità ciclabile. È importante che tutti i ciclisti, ma anche tutti i conducenti di mezzi a motore e tutti i pedoni, li conoscano, per poter - in ogni situazione - fare la cosa giusta, e soprattutto quella più sicura.

Le citazioni fra parentesi fanno riferimento al Regolamento di Attuazione del Codice della Strada.

01 zona a velocità limitata 30 km/h



(fig. II 323/a art. 135)

Indica l'inizio di un'area in cui non è consentito superare la velocità di 30 km/h. Si tratta di aree urbane in cui le strade connesse tra loro sono sottoposte al limite di velocità; l'accesso a queste zone non è limitato a singole categorie di veicoli.

02 pista ciclabile / fine pista ciclabile

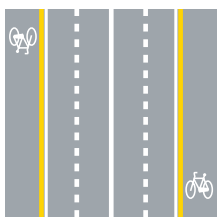


(fig. II 90 e II 91 art. 122)

Indica l'inizio, od il proseguimento, di una pista, una corsia, un percorso, un itinerario, riservato ai soli velocipedisti.



03 strisce che delimitano piste ciclabili



(fig. II 427/b art. 140)

Le piste ciclabili sono delimitate da una striscia gialla di spessore maggiorato, affiancata ad una bianca, ambedue continue e longitudinali, nonché dai simboli della bicicletta in bianco ripetuti periodicamente lungo la pista.

04 simboli sulla pavimentazione



(fig. II 442/b art. 148)

Simbolo di pista ciclabile da tracciare sulle piste e sugli attraversamenti ciclabili. Su questi ultimi, il simbolo è rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli.

05 pista ciclabile contigua al marciapiede / fine pista ciclabile contigua al marciapiede



(fig. II 92/a e II 93/a art. 122)

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



06 percorso pedonale ciclabile



(fig. II 92/b art. 122)

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

07 attraversamento ciclabile



(fig. II 324 art. 135)

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

08 attraversamenti ciclabili



(fig. II 437 art. 146)

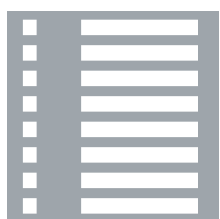
Gli attraversamenti ciclabili servono a garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione e sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue trasversali ed oblique.



(fig. II 14 art. 88)

Presegnala un attraversamento ciclabile contraddistinto da appositi segni sulla carreggiata.

09 attraversamento ciclopedonale



Localizza un attraversamento della carreggiata da parte di una pista ciclabile e da pedoni, contraddistinta da apposita segnaletica orizzontale. In questa area i pedoni e le biciclette hanno la precedenza.

10 area pedonale



(fig. II 320 art. 135)

Indica l'inizio di un'area interdetta alla circolazione dei veicoli. In un pannello integrativo possono essere indicate particolari limitazioni, deroghe ed eccezioni. Le biciclette possono quindi circolare in Area Pedonale solo se ciò è espressamente previsto (il pannello aggiuntivo in questo caso riporta "Eccetto velocipedi").

11 zona a traffico limitato



(fig. II 322 art. 135)

Indica l'inizio dell'area in cui l'accesso e la circolazione sono limitati nel tempo e/o a particolari categorie di veicoli. Limitazioni, deroghe ed eccezioni. Le biciclette possono quindi circolare sempre in Zona a Traffico Limitato Pedonale, a meno che ciò non sia espressamente vietato (il pannello aggiuntivo in questo caso riporta "Divieto di transito a veocipedi").

“In bici per respirare,
rispettare, riscoprire la città”
è a cura dell’Ufficio Comunicazione
del Comune di Udine

Con la collaborazione di:

.lab Centro di Formazione Professionale
del Centro Solidarietà Giovani “G. Micesio”

ADLAB@GO Laboratorio di Ricerca e Pratica Pubblicitaria
dell’Università di Udine a Gorizia

Riferimenti normativi:

Nuovo Codice della Strada
D. Lgs. 30-04-1992 n. 285 e ss. mm.

Regolamento di esecuzione e di attuazione
del Nuovo Codice della Strada
DPR 16-12-1992 n. 495 e ss. mm.

Stampa:

Graphic Linea - Tavagnacco (UD)

Stampato su carta FSC.

La cellulosa contenuta in questo prodotto
proviene da foreste correttamente gestite,
certificate in maniera indipendente
in conformità alle norme
del Forest Stewardship Council.



Misto

Gruppo di prodotti provenienti
da foreste correttamente gestite
e da altre origini controllate

www.fsc.org Cert no. SA-COC-1614
© 1996 Forest Stewardship Council

