

Sistema di orientamento per la Bicipolitana Bolognese e le sue reti locali

*Linee guida per la progettazione e l'applicazione
della segnaletica ciclabile metropolitana di Bologna*



BICIPOLITANA
RETE CICLABILE BOLOGNA METROPOLITANA

Sistema di orientamento per la Bicipolitana Bolognese e le sue reti locali

Linee guida per la progettazione e l'applicazione della segnaletica ciclabile metropolitana di Bologna

Committente



Alla redazione del "Manuale per la segnaletica della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali" hanno collaborato: **Servizio Pianificazione della Mobilità Sostenibile e Sviluppo Trasporto Pubblico Metropolitan** - Catia Chiusaroli, Alessia Copelli, Silvia Basenghi, Silvia Bertoni, Mauro Borioni, Tatiana Brusco, Lorenza dell'Erba, Giulia Maroni, Silvia Mazza; **Settore Pianificazione Territoriale** - Alessandro Delpiano; **Servizio Amministrativo e Organizzazione** - Angela Lavecchia, Francesca Roncaglia, Michela Annalisa Romio, Francesca Zoboli; **Stradivarie Architetti Associati** - Claudia Marcon, Lidia Bonato. Questo manuale è stato sviluppato sulla base del progetto originale curato da **Helios srl**.

© Questo documento è esclusiva proprietà di Città Metropolitana di Bologna. Non può essere ceduto o riprodotto senza consenso della proprietà. Tutti i diritti sono riservati.

© Città metropolitana di Bologna è proprietaria delle fotografie, degli schemi e dei disegni tecnici presenti nel manuale. Qualsiasi riproduzione e/o diffusione completa o parziale degli stessi deve essere effettuata previa richiesta di consenso manifestata a Città metropolitana di Bologna, e comunque citando la fonte e gli autori, ai sensi della legge 22 aprile 1941 n° 633.

Per richiedere mappe e template contattare Città Metropolitana di Bologna all'indirizzo mail segreteria@pums@cittametropolitana.bo.it.

Versione di dicembre 2025

6	Premessa e principi di segnalamento	
	Obiettivi e metodo.....	8
	Come garantire un buon livello d'informazione	10
	Logica di navigazione	12
14	Principi e mappe	
	Immagine coordinata - Bicipolitana	16
	Mappa Metropolitana per tutti i giorni	18
	Mappa Metropolitana per il tempo libero	19
	Codici colore: mappe e supporti	20
	Mappa di linea	21
	Mappa di area vasta	22
	Mappa di scala comunale.....	23
	Mappa di zona.....	24
	Pittogrammi	25
26	Segnaletica verticale	
	Le tipologie di segnali	28
	Indirizzamento	29
	Indirizzamento principale.....	30
	Indirizzamento secondario.....	32
	Appendici per i segnali di indirizzamento	34
	Indirizzamento su incroci complessi.....	36
	Indirizzamento in centri storici e ambiti locali	38
	Informazione.....	40
	Accoglienza	42
	Segnaletica speciale.....	50
	Principi di costruzione.....	52
	Note tecniche.....	54
	Sistemi di aggancio	56
58	Segnaletica orizzontale	
	Le tipologie di segnali	60
	Segnaletica di conferma su sede ciclabile separata.....	62
	Segnaletica di conferma su sedi promiscue.....	63
	Segnaletica di avviso inizio linea o punto notevole	64
	Segnaletica di svolta su incroci	65

66	Segnaletica per la ciclabilità condivisa	
	Sedi promiscue cicloveicolari	68
74	Applicazioni pratiche	
	Esempi di applicazione della segnaletica	76
80	Segnaletica ciclabile da NCdS	
	Segnaletica verticale	82
	Segnaletica orizzontale	83



PREMES-

SA E PRIN-

CIPDI DI

SEGNALA-

MENTO

Obiettivi e metodo

La **Bicipolitana** della Città metropolitana di Bologna è una rete ciclabile strategica, progettata per promuovere l'uso quotidiano, sicuro e diffuso della bicicletta. È una delle azioni cardine previste dal **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)**, che ha l'obiettivo di favorire una **mobilità più sostenibile, inclusiva e integrata su scala metropolitana**. Non si tratta di una semplice somma di piste ciclabili, ma di un'**infrastruttura pubblica coerente, costruita su regole condivise e standard comuni**, capace di integrare la mobilità ciclistica nella pianificazione urbana, nella progettazione dello spazio pubblico e nella comunicazione verso chi si muove.

La Bicipolitana si articola in due componenti funzionali, distinte ma complementari:

- la **rete per tutti i giorni**, dedicata agli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi);
- la **rete per il tempo libero**, pensata per il cicloturismo e la fruizione lenta del territorio, attraversando paesaggi di pregio ambientale e culturale.

All'interno della rete per tutti i giorni possiamo riconoscere tre livelli funzionali:

- le **linee**, ovvero la struttura portante della rete metropolitana;
- le **connessioni**, ovvero i collegamenti di livello sovracomunale che completano le linee principali;
- le **reti locali**, ovvero i tratti di rete comunale che assicurano capillarità e collegamento con servizi, scuole e quartieri.

Queste tre componenti costituiscono un **sistema unitario, coerente e gerarchizzato**, al quale si applicano i principi e gli strumenti di segnalamento illustrati in questo manuale.

Entrambe le reti sono sviluppate secondo principi di **continuità, riconoscibilità, accessibilità e sicurezza**, in un quadro di integrazione con il trasporto pubblico e le ulteriori modalità di mobilità sostenibile. A supporto, il **Manuale per la progettazione** (approvato con Atto del Sindaco metropolitano n. 37 del 6 marzo 2025) definisce l'approccio metodologico alla pianificazione e progettazione ciclabile e indica gli standard tecnici e geometrici di riferimento.

In questo quadro, il sistema di segnalamento gioca un ruolo chiave. È uno strumento fondamentale per rendere la rete ciclabile **leggibile, riconoscibile e accessibile**, contribuendo a migliorare l'esperienza di chi pedala e a rafforzare l'identità della Bicipolitana come infrastruttura pubblica.

Gli obiettivi principali della segnaletica sono:

- **orientare** i ciclisti lungo percorsi sicuri, continui e diretti;
- aumentare la **percezione di sicurezza**, soprattutto nei tratti promiscui;
- **rendere visibile** l'esistenza di una rete pensata per l'uso quotidiano della bici;
- stimolare **comportamenti corretti e consapevoli**, da parte di tutti gli utenti della strada.

La segnaletica illustrata in questo manuale è conforme al Codice della Strada e ai riferimenti normativi vigenti, ma introduce anche elementi distintivi, come l'uso del colore “rosso mattone”, adottato a livello urbano dal Comune di Bologna e ora esteso alla scala metropolitana per identificare in modo univoco la mobilità ciclabile.

Il sistema è articolato in tre tipologie:

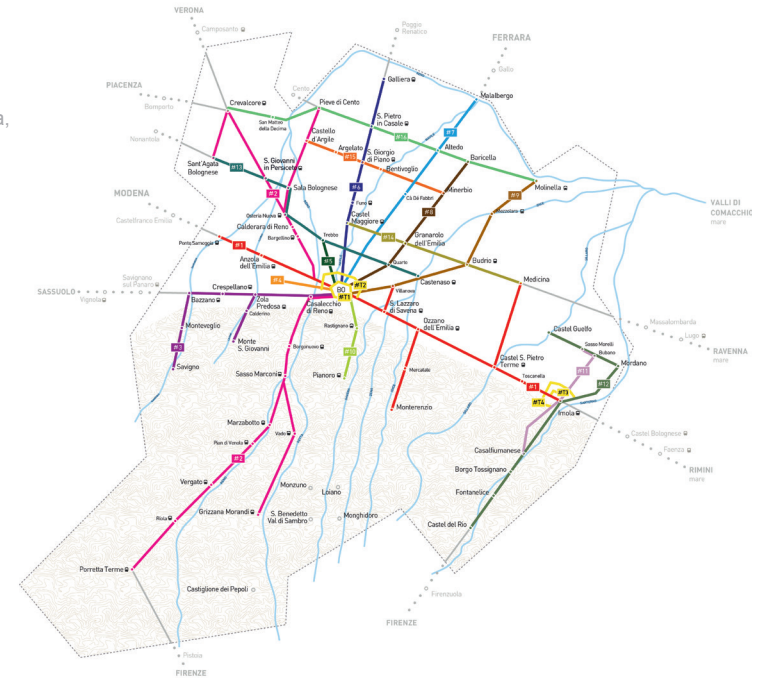
- **segnaletica verticale** (direzionale e informativa);
- **segnaletica orizzontale** (pittogrammi e frecce a terra);
- **mappe e totem informativi**, pensati per offrire una visione d'insieme e facilitare l'orientamento.

Ciascuna tipologia ha una funzione specifica e complementare, l'adozione integrata di tutti gli elementi consente di costruire un linguaggio visivo coerente, facilitando la comprensione del percorso anche a chi lo percorre per la prima volta.

Questo manuale ha l'intento dunque di superare la frammentazione attuale della segnaletica, spesso disomogenea o incompleta, con sistemi realizzati localmente o in forma sperimentale. L'obiettivo è definire uno **standard unitario e riconoscibile**, capace di garantire **identità, leggibilità e qualità** su tutto il territorio.

Mappa Metropolitana per tutti i giorni

Rete dedicata agli spostamenti
sistematici (casa-lavoro, casa-scuola,
casa-servizi).



Mappa Metropolitana per il tempo libero

Rete pensata per il cicloturismo e la fruizione lenta del territorio, attraversando paesaggi di pregio ambientale e culturale.



Come garantire un buon livello d'informazione

Un sistema di segnaletica per la mobilità ciclabile non si limita a indicare la presenza di un percorso: deve accompagnare il ciclista lungo tutta la rete, orientarlo con continuità e coerenza, rassicurarlo sulla correttezza della direzione intrapresa e guidarlo nei tratti più complessi. Per raggiungere questi obiettivi è fondamentale adottare criteri omogenei, adattabili ai diversi contesti ma sempre riconoscibili nell'intera rete metropolitana.

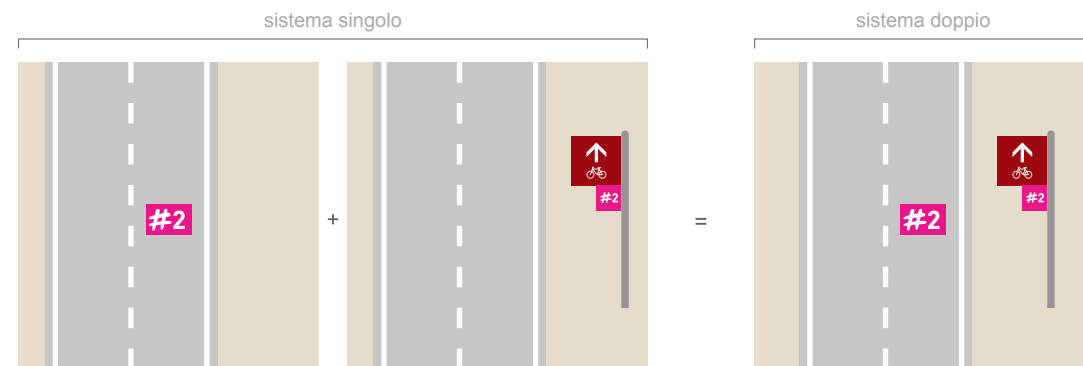
Il manuale propone due livelli di applicazione della segnaletica: **minimo ed esaustivo**.

- **Il livello minimo** prevede l'impiego di un solo sistema tra segnaletica verticale o orizzontale. È adatto a contesti semplici, lineari, privi di incroci o cambi di direzione, dove l'obiettivo principale è confermare al ciclista di essere sul tracciato corretto.
- **Il livello esaustivo**, invece, abbina segnaletica verticale e orizzontale. È raccomandato nei punti nevralgici della rete, come incroci, intersezioni tra direttrici, ingressi ai percorsi, cambi di direzione o deviazioni temporanee. In queste situazioni, è fondamentale fornire indicazioni visibili, comprensibili anche da più angolazioni e in condizioni diverse (traffico, visibilità ridotta, velocità di percorrenza).

La scelta tra i due livelli va effettuata in base al contesto: occorre considerare la complessità dell'ambiente urbano, la frequenza di incroci, la presenza di altri utenti della strada e le caratteristiche del tratto. In ogni caso, è essenziale garantire un corretto posizionamento della segnaletica, assicurandone la visibilità, evitando interferenze con altri elementi visivi e mantenendo la leggibilità a distanza.

Le indicazioni contenute in questo manuale non si limitano ai percorsi ciclabili in sede propria, ma comprendono anche tratti promiscui con traffico veicolare, attraversamenti, intersezioni e nodi della rete. La soluzione deve essere calibrata in base a ciascun contesto, bilanciando efficacia comunicativa e coerenza visiva, contribuendo così a rendere la rete ciclabile metropolitana **riconoscibile, sicura e accessibile**.

Lo schema sottostante sintetizza le principali configurazioni applicative, sviluppate per un senso di marcia. La rappresentazione a lato estende l'analisi ai percorsi bidirezionali e alle variabili connesse al contesto urbano.



Livello minimo

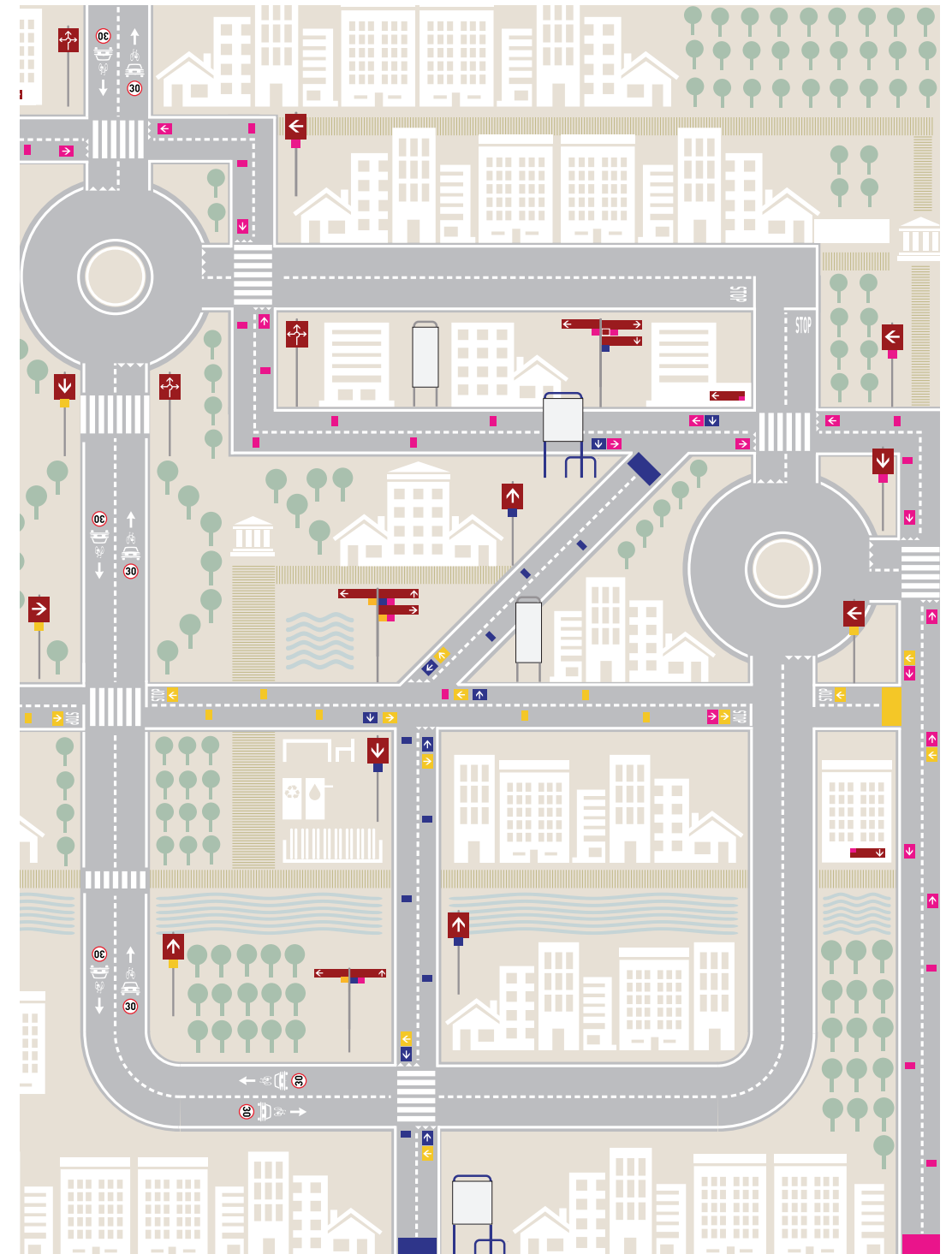
Utilizzo esclusivo di segnaletica orizzontale.

Livello minimo

Utilizzo esclusivo di segnaletica verticale.

Livello esaustivo

Utilizzo combinato di segnaletica verticale e orizzontale.



Logica di navigazione

La logica di navigazione della Bicipolitana è progettata per garantire chiarezza, continuità e coerenza in ogni punto della rete, non solo lungo il tracciato principale, ma anche in corrispondenza di intersezioni, deviazioni, innesti o biforcazioni, ovvero in tutte quelle situazioni in cui è più facile perdere l'orientamento.

Alla base di questo sistema si trova il **principio origine-destinazione**, mutuato dalle reti stradali di livello sovracomunale, che consente una comprensione immediata del percorso anche in assenza di mappe o dispositivi digitali.

Ogni linea della Bicipolitana è identificata da due capolinea principali, che ne definiscono l'estensione e costituiscono i riferimenti per l'orientamento secondo il principio origine-destinazione (es. Linea 1: Anzola-Imlola). A seconda del senso di percorrenza, ciascun capolinea può fungere da origine o da destinazione.

Lungo il tracciato sono inoltre individuate una o più tappe intermedie, che scandiscono il percorso e supportano l'orientamento su scala locale (es. Bologna, San Lazzaro, Castel San Pietro, ecc.).

Tuttavia, la navigazione ciclistica non si esaurisce nella progressione lineare, il sistema di segnalamento infatti deve accompagnare l'utente anche nei momenti di decisione, fornendo riferimenti chiari in presenza di:

- intersezioni con altre linee della Bicipolitana;
- ramificazioni verso la rete locale o verso altre destinazioni ciclabili;
- possibili deviazioni dovute a cantieri, ostacoli temporanei o alternative di percorso;
- punti di accesso alla rete da viabilità urbana o dal trasporto pubblico.

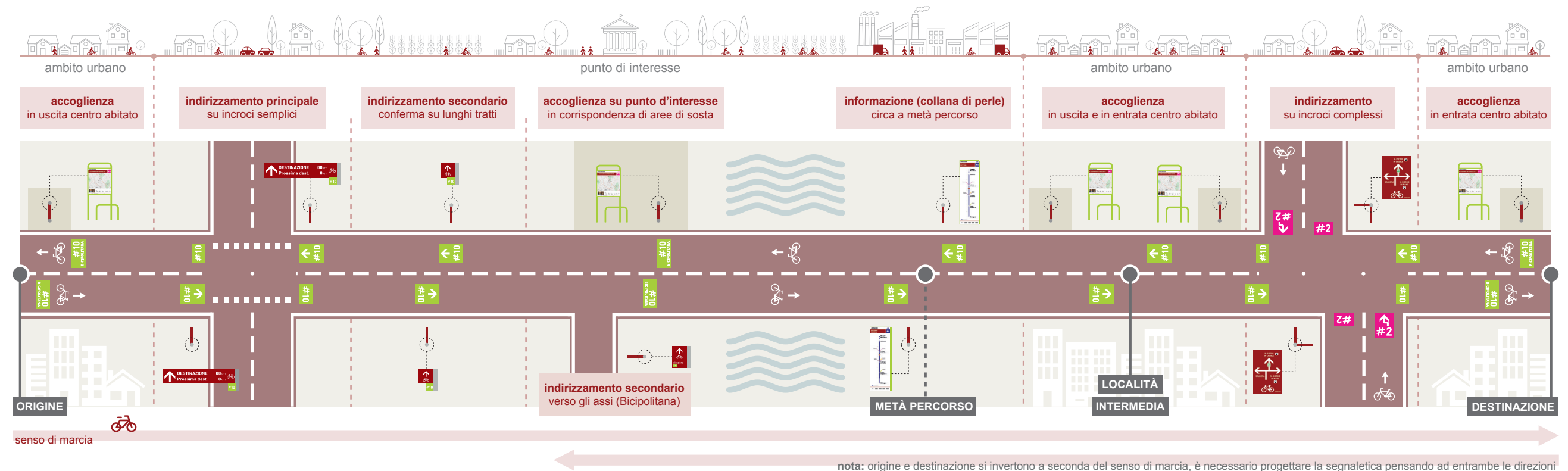
Per questo motivo, il progetto segnaletico non si limita a “dove si va”, ma esplicita anche “dove potresti andare” e “dove non devi sbagliare”, riducendo il rischio di smarrimento e aumentando la fiducia nell'intero sistema. La segnaletica deve essere visibile, ridondante nei punti critici e coerente nei due sensi di marcia, sempre leggibile e comprensibile anche in condizioni ambientali variabili.

In linea con questo approccio, si raccomanda di:

- non sovraccaricare i pannelli direzionali con troppe informazioni;
- mantenere coerenza visiva e toponomastica lungo l'intero tracciato, evitando discontinuità o cambiamenti non giustificati nelle destinazioni riportate;
- assicurare la presenza costante della segnaletica nei due sensi di percorrenza, a distanza regolare e in corrispondenza di ogni punto di scelta.

Il presente paragrafo include una serie di schemi esemplificativi che illustrano le principali situazioni di navigazione: proseguimento lungo la linea principale, intersezione tra più linee della Bicipolitana, innesto con la rete locale o connessione intermodale, punti di ingresso o uscita dalla rete. Questi schemi costituiscono una guida per la progettazione della segnaletica direzionale, da declinare secondo le specificità di ogni tratto, nel rispetto dell'identità e delle regole comuni della Bicipolitana.

Logica di posizionamento della segnaletica



PRINCIPI

E MAPPE

Il presente capitolo introduce i principi grafici e cartografici alla base del sistema di segnalamento della Bicipolitana. Un primo elemento essenziale è l'**immagine coordinata**, che definisce il linguaggio visivo del progetto attraverso scelte coerenti di colori, simboli e stili. Questa identità visiva rende la rete ciclabile immediatamente riconoscibile in tutto il territorio metropolitano, facilitando l'orientamento, migliorando la leggibilità e rafforzando il senso di appartenenza a un sistema unitario.

Accanto agli elementi grafici, il capitolo presenta il **sistema di mappe della Bicipolitana**, uno strumento fondamentale per rappresentare e comunicare la rete ciclabile nei suoi diversi livelli di dettaglio. Le mappe si articolano su più scale: da quella metropolitana, che inquadra le due reti (mobilità quotidiana e tempo libero), a quelle di area vasta, comunale, di linea e di zona. Ogni scala consente di mettere in relazione i percorsi ciclabili con elementi del territorio via via più specifici, dai grandi assi infrastrutturali ai servizi di quartiere.

A seconda del livello, le mappe includono contenuti diversi: informazioni sintetiche per l'orientamento generale, dettagli progettuali utili alla posa della segnaletica, o elementi grafici da declinare su pannelli e supporti fisici. Tutte condividono lo stesso linguaggio visivo e possono essere adattate alle diverse realtà locali senza perdere coerenza con l'identità complessiva del progetto.

Immagine coordinata – Bicipolitana

Identità visiva: marchio e pittogramma

Il marchio della Bicipolitana di Bologna è stato progettato per comunicare in modo immediato e distintivo l'identità del progetto di rete ciclabile metropolitana. Al centro dell'identità visiva si trova il pittogramma che rappresenta un simbolo di cancelletto (#), composto da quattro linee sovrapposte in altrettanti colori differenti: magenta, azzurro, verde e arancione.

Queste linee colorate non sono scelte casuali: esse simboleggiano le diverse direttrici ciclabili della Bicipolitana, che si incrociano e si interconnettono, proprio come nel pittogramma, formando una rete continua che collega l'intero territorio metropolitano di Bologna. Il simbolo richiama inoltre l'idea di connessione, movimento e accessibilità, principi fondanti del progetto.

Accanto al pittogramma si trova il logotipo, realizzato con un carattere tipografico moderno, chiaro e leggibile. La scelta della tipografia nera esalta la vivacità del simbolo e garantisce una perfetta leggibilità anche in riduzioni o applicazioni monocromatiche.

L'intero marchio è stato sviluppato per essere:

- **riconoscibile:** grazie alla forma unica e ai colori distintivi;
- **declinabile:** adatto a essere applicato in contesti e supporti differenti, mantenendo coerenza e identità;
- **accessibile e leggibile:** anche in formati ridotti o in condizioni di scarsa visibilità.

Il marchio della Bicipolitana non è solo un segno grafico, ma un vero e proprio simbolo del cambiamento verso una mobilità più sostenibile, inclusiva e interconnessa.

#Marchio – versione completa



#Marchio – versione ridotta



Carattere tipografico

Per il marchio e la segnaletica della Bicipolitana Bolognese è stato scelto il carattere DIN Next, una famiglia tipografica sans-serif moderna e funzionale, perfettamente coerente con i valori di chiarezza, accessibilità e contemporaneità del progetto.

Il DIN Next nasce come evoluzione del celebre DIN 1451, lo storico carattere sviluppato in Germania a partire dal 1905 per l'identificazione tecnica e la segnaletica ferroviaria, poi adottato a livello nazionale per strade, targhe e segnali pubblici. La sua origine istituzionale e il legame con la grafica funzionale tedesca lo rendono un carattere fortemente riconoscibile, affidabile e carico di autorevolezza.

Il progetto DIN Next, curato dal designer Akira Kobayashi, ha aggiornato questo patrimonio tipografico introducendo una gamma completa di pesi, versioni corsive e stili condensati, rendendolo estremamente versatile e adatto alle esigenze della comunicazione contemporanea. Le leggere modifiche formali – come l'arrotondamento degli spigoli – hanno contribuito a umanizzare il carattere, rendendolo più caldo e leggibile, senza rinunciare alla precisione tecnica del disegno originale.

Queste qualità rendono DIN Next la scelta ideale per la Bicipolitana:

- è immediatamente leggibile, anche in movimento o a distanza;
- ha un'estetica pulita, tecnica ma amichevole;
- si presta con efficacia sia all'uso su supporti segnaletici che in applicazioni grafiche del marchio, garantendo coerenza e continuità visiva.

In sintesi, DIN Next unisce storicità e innovazione, rappresentando graficamente lo stesso equilibrio che la Bicipolitana incarna: un'infrastruttura moderna, ma radicata in una visione solida di spazio pubblico condiviso e ben progettato.

DIN Next LT Pro – Light

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ...
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz...

DIN Next LT Pro – Bold

ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ...
abcdefghijklmnopqrstuvwxyz...

Palette cromatica

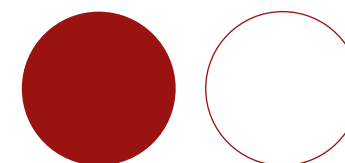
I colori principali scelti per la segnaletica della Bicipolitana Bolognese sono il rosso RAL 3003 e il bianco RAL 9003. Questa combinazione garantisce alta visibilità e chiarezza, lavorando in armonia con i 16+ colori identificativi delle diverse linee della rete ciclabile metropolitana.

Il rosso, spesso utilizzato come colore di sfondo, si discosta dal tradizionale marrone della segnaletica turistica, allineandosi invece con il rosso urbano già adottato dal Comune di Bologna per la segnaletica ciclabile. Questa scelta rafforza la coerenza visiva sul territorio e rende immediatamente riconoscibile l'identità della Bicipolitana.

L'utilizzo di una palette cromatica distinta da quella del Codice della Strada – pensato principalmente per l'automobile – presenta due vantaggi fondamentali:

- gli automobilisti non vengono confusi, grazie alla chiara distinzione visiva;
- i ciclisti si sentono valorizzati, riconoscendo una segnaletica progettata appositamente per loro.

Colori principali



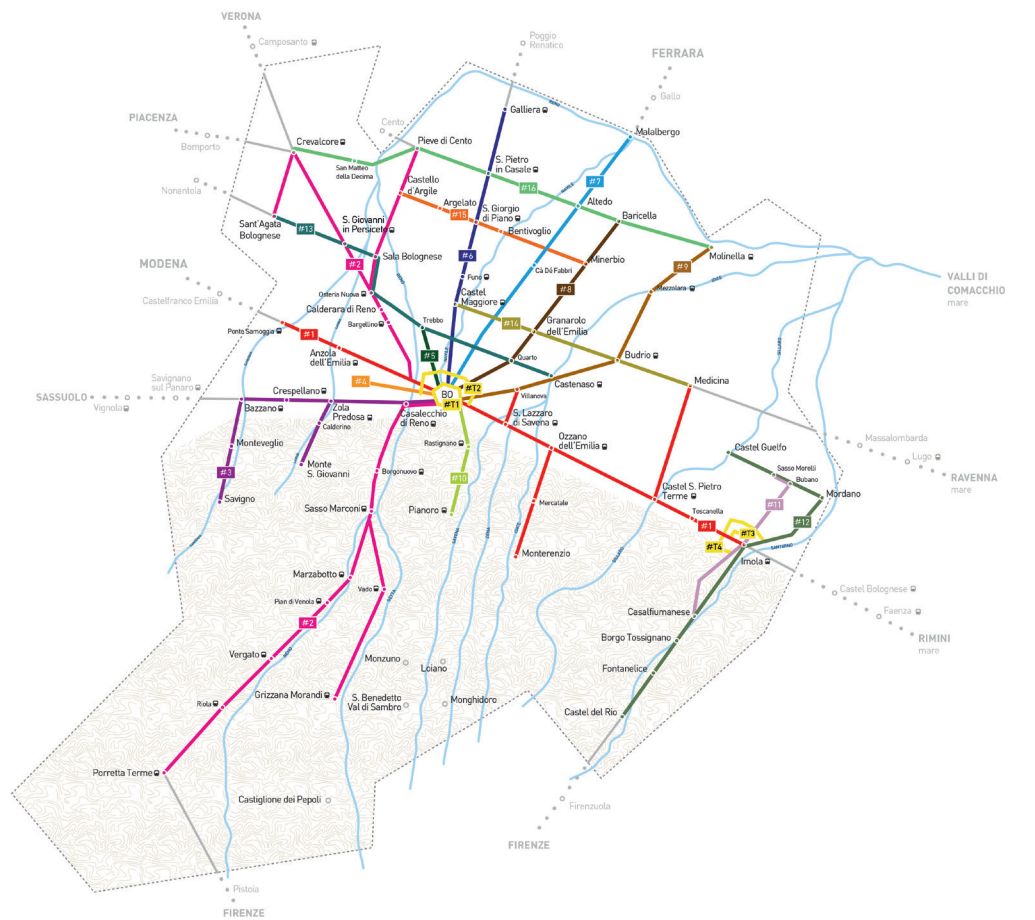
Colori secondari



Mappa Metropolitana per tutti i giorni

La Bicipolitana per tutti i giorni è la rete ciclabile metropolitana pensata per gli spostamenti quotidiani: casa-scuola-lavoro, servizi e commissioni. Si tratta di un sistema che collega le principali città e località dell'area metropolitana con itinerari rapidi e sicuri, utilizzando 20 linee numerate e contraddistinte da colori specifici. Nella mappa di scala metropolitana sono rappresentate schematicamente le **linee ciclabili**, identificate con un codice colore e un codice numerico (si veda il paragrafo “Codici colore: mappe e supporti”), le **città e località** attraversate, le **stazioni ferroviarie**, i **fiumi** e la zona collinare (per orientamento geografico).

Questa mappa è pensata per aiutare l'utente a orientarsi facilmente e a pianificare i propri spostamenti in modo efficiente, migliorando la connessione tra i vari centri e la mobilità quotidiana.



#1 Anzola-Imola	#7 Bologna-Malalbergo	#13 Sant'Agata Bolognese-Castenaso	#T3 Tangenziale interna Imola
#2 Crevalcore-Porretta Terme	#8 Bologna-Baricella	#14 Castel Maggiore-Medicina	#T4 Tangenziale esterna Imola
#3 Bologna-Bazzano	#9 Bologna-Molinella	#15 Castello d'Argile-Minerbio	
#4 Bologna-Parco Città Campagna	#10 Bologna-Pianoro	#16 Crevalcore-Molinella	— Bicipolitana per il tempo libero
#5 Bologna-Trebbio	#11 Sasso Morelli-Casalfiumanese	#T1 Tangenziale interna Bologna Confine città metropolitana di Bologna
#6 Bologna-Galliera	#12 Castel Guelfo-Castel del Rio	#T2 Tangenziale esterna Bologna	

Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **mappa Metropolitana per tutti i giorni** consultare l'allegato “Specifiche tecniche segnaletica” a **pagina 2**.

Mappa Metropolitana per il tempo libero

La Bicipolitana per il tempo libero è dedicata al cicloturismo e propone itinerari pensati per valorizzare il paesaggio, il patrimonio naturale e quello culturale del territorio. I percorsi si sviluppano prevalentemente lungo argini, strade a bassa percorrenza e vie verdi, offrendo un'esperienza di viaggio rilassante e immersiva. La rete è identificata dal **colore giallo**, declinato in diverse tonalità per facilitare il riconoscimento visivo delle singole linee. La scelta della scala cromatica prende avvio dalla Ciclovía del Sole (EuroVelo 7), che rappresenta la spina dorsale della rete cicloturistica metropolitana. Oltre agli aspetti cromatici, ciascuna ciclovía è caratterizzata da un **logo specifico** utilizzato per la promozione turistica dell'itinerario. Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla pagina 20.

Questa mappa ha la finalità di supportare l'esplorazione e la scoperta del territorio, promuovendo una mobilità lenta, sostenibile e accessibile.







#1 Ciclovía Emilia (ER8)	#19 Ciclovía Savena	#25 Ciclovía del Reno (ER19)
#2 Ciclovía del Sole (EV7)	#20 Ciclovía Alto Reno	#26 Ciclovía Idice
#3 Ciclovía Pedemontana (ER10)	#21 Ciclovía Antiche Paludi Bolognesi	#27 Ciclovía Sillaro
#12 Ciclovía del Santerno (ER25)	#22 Ciclovía Samoggia	#28 Ciclovía BoRa
#17 Ciclovía del Navile (ER21)	#23 Ciclovía di Mezzo (ER6)	
#18 Ciclovía della Lana	#24 Ciclovía Val di Zena (ER23) Confine città metropolitana di Bologna

Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **mappa Metropolitana per il tempo libero** consultare l'allegato “Specifiche tecniche segnaletica” a **pagina 3**.

Codici colore: mappe e supporti

Le due reti propongono un totale di 30 linee (tra radiali, tangenziali e trasversali), ciascuna identificata da un colore specifico e utilizzato per la segnaletica verticale, orizzontale e le mappe . Per ogni linea sono indicati i codici CMYK (stampa), RGB (digitale) e RAL (verniciatura).

Le linee cicloturistiche condividono un unico colore giallo (CMYK 2,31,94,0 / RGB 247,183,12), per garantire una lettura chiara e coordinata su tutti i supporti, e si declinano in varianti dello stesso tono di giallo per essere facilmente riconoscibili nelle mappe.

#1	0, 100, 100, 0 / 227, 15, 19 RAL 3026	#1	18, 40, 100, 0 / 215, 157, 6 RAL 080 80 80
#2	0, 100, 0, 0 / 229, 11, 126 RAL 340 50 45	 #2	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12 RAL 080 80 80
#3	50, 100, 0, 0 / 149, 31, 129 RAL 300 40 45	#3	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61 RAL 080 80 80
#4	0, 50, 100, 0 / 243, 146, 7 RAL 060 60 80	 #12	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12 RAL 080 80 80
#5	100, 0, 100, 60 / 9, 84, 39 RAL 140 40 50	 #17	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12 RAL 080 80 80
#6	100, 100, 0, 0 / 48, 45, 127 RAL 5002	#18	18, 40, 100, 0 / 215, 157, 6 RAL 080 80 80
#7	100, 0, 0, 0 / 26, 158, 218 RAL 6027	 #19	1, 73, 100, 0 / 231, 96, 34 RAL 080 80 80
#8	40, 70, 100, 50 / 104, 61, 20 RAL 060 30 27	#20	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61 RAL 080 80 80
#9	40, 70, 100, 40 / 168, 104, 21 RAL 050 30 36	#21	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12 RAL 080 80 80
#10	40, 0, 100, 0 / 175, 202, 20 RAL 120 70 75	#22	1, 73, 100, 0 / 231, 96, 34 RAL 080 80 80
#11	23, 45, 8, 0 / 202, 158, 189 RAL 3015	#23	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61 RAL 080 80 80
#12	66, 32, 77, 18 / 94, 125, 77 RAL 6037	#24	2, 31, 94, 0 / 247, 183, 12 RAL 080 80 80
#13	80, 33, 50, 22 / 48, 113, 111 RAL 5021	#25	18, 40, 100, 0 / 215, 157, 6 RAL 080 80 80
#14	35, 27, 100, 10 / 170, 156, 40 RAL 1012	#26	0, 44, 81, 0 / 246, 161, 61 RAL 080 80 80
#15	0, 62, 100, 0 / 236, 120, 32 RAL 2003	#T1 #T3	6, 0, 97, 0 / 240, 255, 8 RAL 1026
#16	61, 0, 72, 0 / 106, 191, 106 RAL 130 70 50	#T2 #T4	

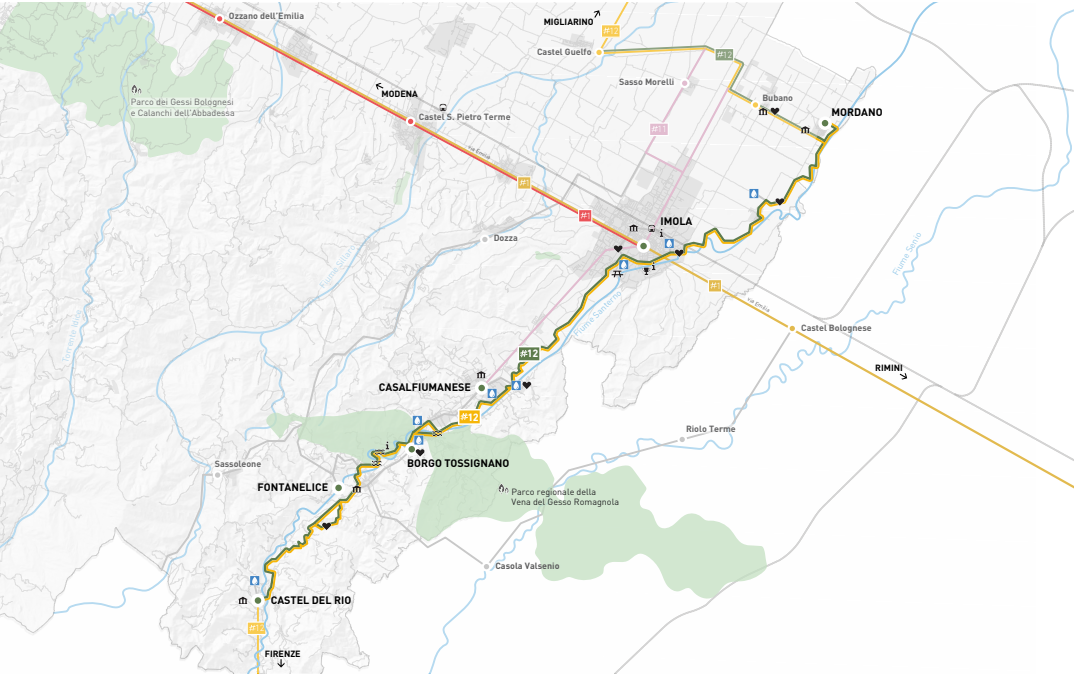
Mappa di linea

Le mappe di linea sono dedicate alla rappresentazione di una singola direttrice o percorso cicloturistico. L'obiettivo è fornire una visione chiara e dettagliata del tracciato, per facilitare l'orientamento e la pianificazione del percorso. Le altre linee della rete restano visibili sullo sfondo, ma in forma attenuata, con l'indicazione delle sole località principali, come riportate nella mappa generale, per non sottrarre attenzione alla linea in primo piano. La linea analizzata viene invece rappresentata in modo più realistico rispetto alla mappa di metropolitana, con tutte le località attraversate e le stazioni ferroviarie. A questa scala di dettaglio, la sua fisionomia si avvicina maggiormente alla realtà geografica, così da permettere all'utente di riconoscerla con facilità confrontandola, ad esempio, con una mappa o un'ortofoto.

Informazioni utili per la progettazione grafica della mappa

Per ottimizzare l'inquadramento e garantire una buona leggibilità, può rendersi necessario ruotare leggermente la mappa: si suggerisce comunque di non superare i 15 gradi di inclinazione rispetto al nord convenzionale. Oltre al tracciato ciclabile, si inseriscono elementi utili all'orientamento, come fiumi, parchi, aree collinari o montane, nonché riferimenti antropici significativi (edifici culturali, servizi, ecc.). Questi dettagli contribuiscono a restituire una rappresentazione chiara e utile del contesto attraversato dalla linea.

Come esempio, viene riportata la mappa della linea #12 - Ciclovía del Santerno, tra Mordano e Castel del Rio.

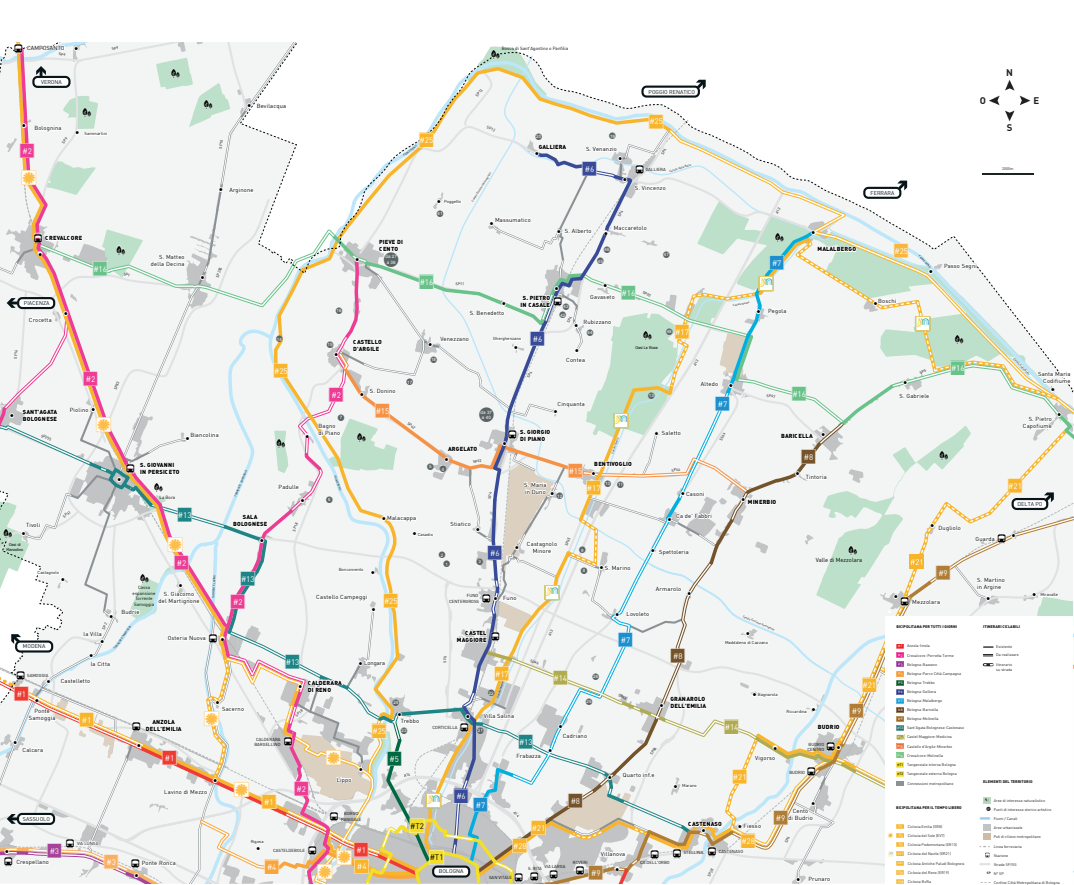


Attenzione: Questa mappa è stata inserita a titolo esemplificativo senza rispettare la corretta scala di rappresentazione. Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **mappa di linea** consultare l'allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” a **pagina 6**.

Mappa di area vasta

La mappa di area vasta risponde a esigenze di orientamento su scala intermedia, mantenendo una visione sovracomunale che mette in relazione più territori. Adotta lo stesso principio di origine-destinazione delle altre rappresentazioni, ma con un maggiore livello di dettaglio geografico. Sono indicati i principali punti di interesse, diverse località anche al di fuori delle direttrici principali e altri elementi utili all'orientamento. Le linee della Bicipolitana sono rappresentate distinguendo tra tratti esistenti (campiti completamente) e tratti pianificati (rappresentati con il solo bordo colorato). I tratti esistenti in carreggiata sono ulteriormente diversificati mediante l'utilizzo di un tratteggio, per rendere immediatamente riconoscibili le diverse condizioni di percorrenza.

Come esempio, è riportata la mappa di area vasta del quadrante nord, coincidente circa con l'Unione di Comuni Reno Galliera.



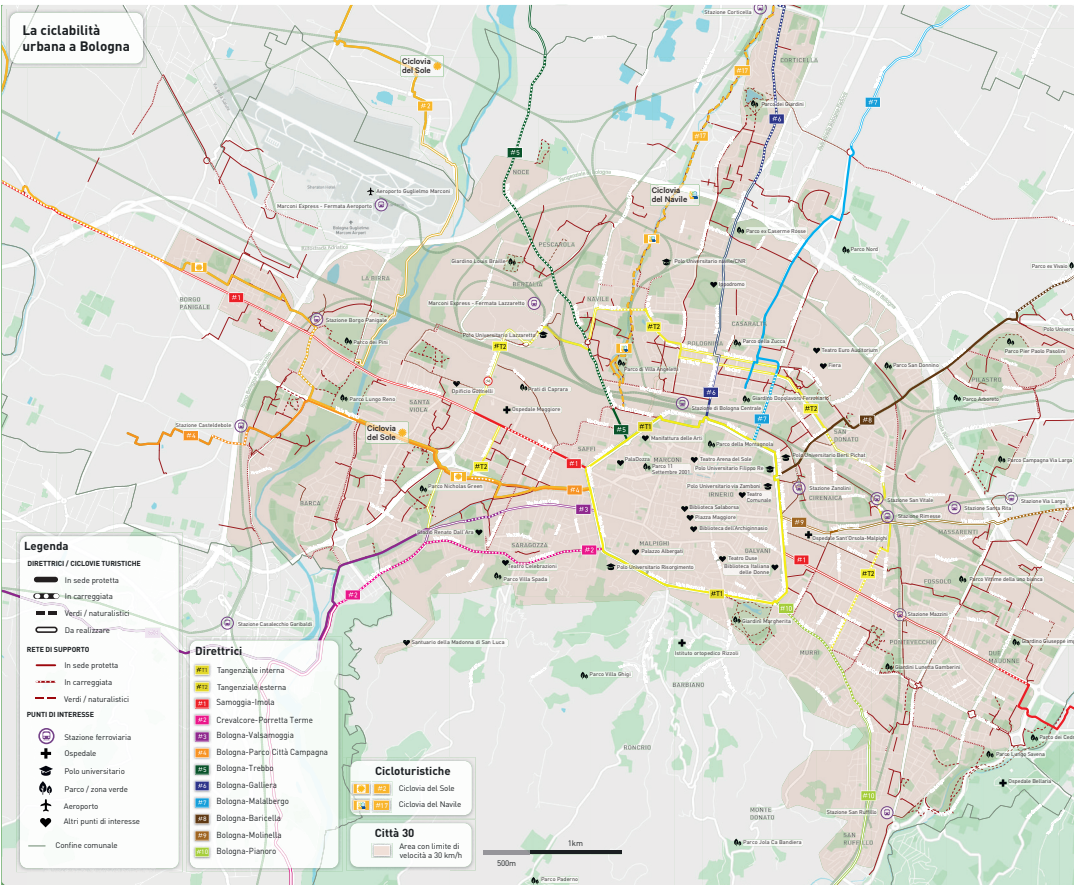
Attenzione: Questa mappa è stata inserita a titolo esemplificativo senza rispettare la corretta scala di rappresentazione. Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **mappa di area vasta** consultare l'allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” a **pagina 4**.

Mappa di scala comunale

A livello comunale, la rete della Bicipolitana viene rappresentata su base cartografica open “MapBox”, con un livello di dettaglio ancora più preciso. In questa mappa sono riportate le linee della Bicipolitana per tutti i giorni, gli assi cicloturistici e la rete ciclabilabile comunale, evidenziata in rosso, rappresentate in modo realistico e dettagliato.

Ogni percorso è qualificato in base alla tipologia d'infrastruttura: sede protetta, carreggiata promiscua o fondo naturale. Questa rappresentazione consente di distinguere con immediatezza le diverse condizioni di percorrenza e di promuovere una lettura integrata della rete urbana e metropolitana.

Come esempio, è riportata la mappa della città di Bologna.

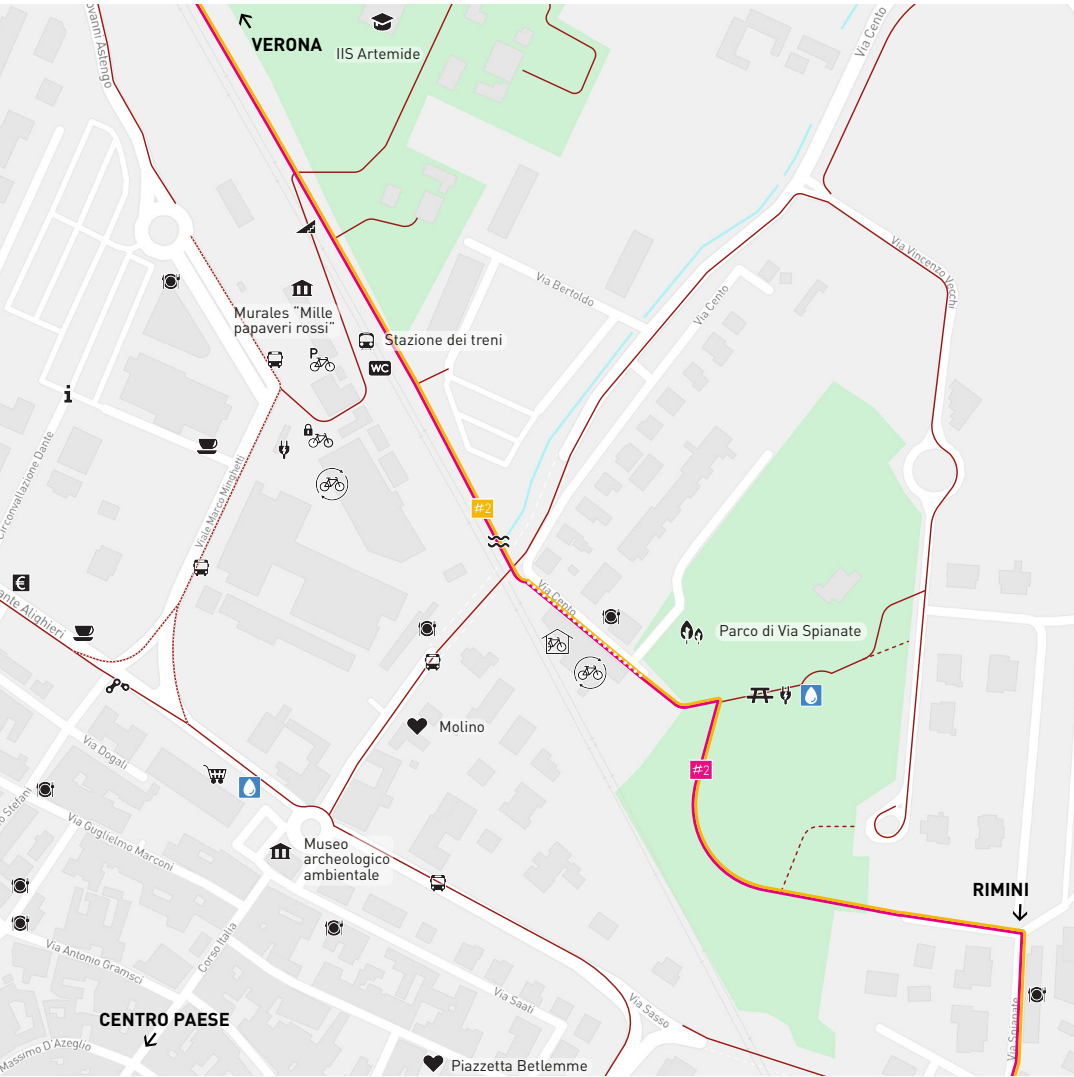


Attenzione: Questa mappa è stata inserita a titolo esemplificativo senza rispettare la corretta scala di rappresentazione. Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **mappa di scala comunale** consultare l'allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” a **pagina 5**.

Mappa di zona

La mappa di zona rappresenta il livello più dettagliato di informazione. Può riguardare quartieri, ambiti scolastici o aree strategiche, e serve a mostrare come muoversi in sicurezza in bici in contesti localizzati. Evidenzia i percorsi ciclabili, i punti di interesse e i servizi utili, promuovendo l'uso quotidiano della bici.

Nell'esempio sottostante, l'intorno della stazione di San Giovanni in Persiceto.



Attenzione: Questa mappa è stata inserita a titolo esemplificativo senza rispettare la corretta scala di rappresentazione. Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **mappa di zona** consultare l'allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” a **pagina 7**.

Pittogrammi

Ad ogni mappa possono essere aggiunti i seguenti Punti di Interesse (POI), da selezionare in base alla finalità della mappa e alla scala di rappresentazione:

- **Mappa metropolitana:** presenta solo l'icona “stazione dei treni”
- **Mappa di area vasta e di linea singola:** al di fuori della linea, sono visibili solo le icone “stazione dei treni” e “parchi/zona verde”. Lungo la linea possono essere incluse tutte le icone previste dalla legenda, a seconda dello spazio
- **Mappe comunale e di zona:** possono presentare tutte le icone indicate nella legenda, sempre in base allo spazio disponibile e alle informazioni che si vogliono condividere con l'utente.

#Bicipolitana per tutti i giorni

Devono essere presenti:

- ♥ Punti di interesse generale
- 🚉 Stazioni dei treni
- 🌳 Parchi/zone verdi
- 🏛️ Punti di interesse culturali
- 🏆 Punti di interesse sportivi

Possono essere presenti:

- 🚲 Parcheggio bici
- 🚲🔒 Parcheggio bici custodito
- 🚲🔄 Bike sharing
- 💧 Fontanelle
- 🔌 Punti carica e-bike
- 🔧 Officine/punti di manutenzione
- 🏠 Ospedali/punti primo soccorso
- 🚌 Fermata del bus
- 📶 Rampa
- 🏭 Zona produttiva
- 🚲📦 Ciclostazione

Se c'è ancora spazio:

- 🚽 Servizi pubblici
- 🎓 Università/scuole primarie e secondarie
- ☕ Bar
- 🍽️ Ristorante
- 🛒 Acquisto di beni primari
- 🚲🚏 Area di sosta
- 🚲🏠 Bike Hotel
- 🏠 Bancomat
- ✉️ Posta
- 🌊 Guado
- 📍 Infopoint

#Bicipolitana per il tempo libero

Devono essere presenti:

- ♥ Punti di interesse generale
- 🚉 Stazioni dei treni
- 🌳 Parchi/zone verdi
- 🏛️ Punti di interesse culturali
- 🏆 Punti di interesse sportivi
- 🚲 Parcheggio bici
- 🚲🔒 Parcheggio bici custodito
- 💧 Fontanelle
- 🚲🚏 Area di sosta

Possono essere presenti:

- 🔌 Punti carica e-bike
- 🔧 Officine/punti di manutenzione
- 🚲📦 Ciclostazione
- 🏠 Ospedali/punti primo soccorso
- 📍 Infopoint
- 🏠 Bike Hotel
- 📶 Rampa
- 🛒 Acquisto di beni primari
- 🌊 Guado
- 🏠 Bancomat

Se c'è ancora spazio:

- 🚽 Servizi pubblici
- 🎓 Università/scuole primarie e secondarie
- ☕ Bar
- 🍽️ Ristorante
- 🚲🔄 Bike sharing
- ✉️ Posta
- 🏭 Zona produttiva
- 🚌 Fermata del bus

SEGNALE- TICA VER- TICALE

La **segnaletica verticale** è l'insieme dei cartelli installati lungo le strade e i percorsi, visibili in posizione elevata rispetto al suolo, che forniscono informazioni direzionali o descrittive agli utenti. Nel contesto della mobilità ciclabile, rappresenta uno degli **strumenti fondamentali per garantire visibilità alla rete sul territorio**.

Questa infatti, non si limita a orientare, ma contribuisce a costruire l'identità stessa della rete ciclabile, accompagnando l'utente lungo il percorso e garantendo coerenza e continuità informativa. Proprio per questo motivo, i segnali proposti riprendono forme e proporzioni riconosciute dal Codice della Strada (CdS), ma si distinguono grazie a un linguaggio visivo coerente e distintivo, definito dall'immagine coordinata della Bicipolitana: colori specifici per ogni linea, tipografia dedicata, uso sistematico dei pittogrammi e una gerarchia chiara delle informazioni. Il risultato è un sistema intuitivo e facilmente leggibile, pensato per tutti gli utenti, sia abituali che occasionali.

I segnali si articolano in diverse tipologie a seconda del contesto, della posizione e dell'informazione da trasmettere: frecce direzionali, tabelle di conferma, pannelli informativi e mappe di contesto. Ogni tipologia segue principi comuni ma si adatta con flessibilità ai diversi scenari, dalla campagna alla città, dagli incroci complessi agli attraversamenti più semplici.

Questo capitolo ne illustra le caratteristiche, le dimensioni, i criteri di posizionamento.

Le tipologie di segnali

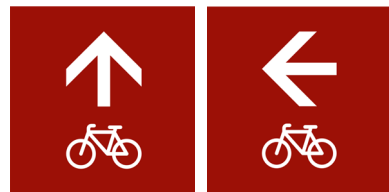
La segnaletica verticale della Bicipolitana si compone di cinque tipologie: **indirizzamento principale e secondario, incroci, accoglienza e informazione**, a cui si aggiungono **pannelli “appendice”** con dati integrativi. Diversi formati e dimensioni permettono di adattarsi ai contesti attraversati e guidare l'utente lungo l'intero percorso.

L'uso diffuso del colore rosso mattone garantisce riconoscibilità e uniformità all'intero sistema informativo della Bicipolitana. Di seguito, alcuni esempi che saranno approfonditi nelle pagine successive.

#VER_A Indirizzamento principale



#VER_B Indirizzamento secondario



#VER_C Appendici



#VER_D Indirizzamento su incroci



#VER_E Informazione



#VER_F Accoglienza



Indirizzamento



#VER_A Cartelli di indirizzamento principale

Formato Standard (100x20 cm): Utile sia in ambito urbano che extraurbano, laddove la complessità degli incroci richiede informazioni dettagliate e ben visibili.

Formato Ridotto (75x15 cm): Adottato in situazioni con spazio limitato per l'installazione.

#VER_B Cartelli di indirizzamento secondario

Formato Quadrato (30x30 cm): Ideale per tratti lineari e meno complessi, sia in ambito urbano che extraurbano. Questa tipologia fornisce solamente le indicazioni essenziali di direzione.

#VER_C Pannelli appendice per i segnali di indirizzamento

Per fornire informazioni aggiuntive, come il numero della direttrice o il nome del percorso cicloturistico, o punti di interesse (POI) nelle vicinanze, vengono utilizzati pannelli "appendice". Questi elementi supplementari si integrano con i cartelli principali, offrendo dettagli utili senza sovraccaricare la segnaletica principale.

#VER_D Cartelli indirizzamento su incroci complessi

Si tratta di cartelli destinati a situazioni particolari, come incroci complessi o punti di interesse specifici. Questi cartelli raccolgono più informazioni di direzione e per questo hanno dimensioni maggiori, ovvero 40x60cm.

La scelta tra i diversi tipi di cartelli dipende dalla complessità del percorso, dalla visibilità richiesta e dallo spazio disponibile per l'installazione. I paragrafi successivi approfondiscono le diverse tipologie per guidare nella scelta più adatta.

Indirizzamento principale (VER_A)

I cartelli di indirizzamento principale (100×20 cm) rappresentano la tipologia più completa della segnaletica della Bicipolitana, in quanto riportano tutte le informazioni fondamentali per l'orientamento ciclistico: destinazione e prossima località lungo la linea, relative distanze chilometriche e direzione. Il loro impiego è particolarmente indicato nei punti strategici della rete ciclabile, come le intersezioni tra itinerari, i nodi significativi e i tratti promiscui cicloveicolari.

La grafica segue il sistema O-D (origine–destinazione) adottato nelle mappe metropolitane: nella parte superiore è riportata, in maiuscolo, la destinazione finale della linea; nella parte inferiore, in minuscolo, la località più prossima. La leggibilità è garantita fino a circa 12 metri di distanza.

Per quest segnaletica si predilige in generale una tipologia di aggancio “a bandiera”, rendendola così chiaramente riconoscibile rispetto alla segnaletica stradale tradizionale del Codice della Strada. Tale configurazione inoltre lascia la flessibilità di poter scegliere se inserire le informazioni su un solo lato del pannello (monofacciale) oppure su entrambi i lati (bifacciale), rendendolo così applicabile sia lungo percorsi ciclabili monodirezionali che bidirezionali.

Quando il contesto urbano o la tipologia del percorso lo richiedono – ad esempio in spazi ridotti, su ciclopedonali o su tratti a transito esclusivamente ciclabile – è possibile utilizzare la versione ridotta (75×15 cm), leggibile fino a circa 9 metri. Le dimensioni più contenute la rendono adatta anche all'inserimento in ambienti già densi di segnaletica o in contesti di pregio. In ambito urbano e nei centri storici, questa tipologia può essere lievemente adattata, sostituendo la località più prossima con un punto di interesse locale (es. Comune, Ospedale, Centro storico, ecc.). Per maggiori dettagli, si rimanda al paragrafo *Indirizzamento in centri storici e ambiti locali*.

Il retro dei cartelli può assumere tre diverse configurazioni, a seconda della necessità, del contesto e del senso di percorrenza:

- Informativo, per indicare percorsi bidirezionali;
- Neutro rosso “mattoni”, per monodirezionali con retro visibile;
- Semplice, se il retro non risulta visibile.

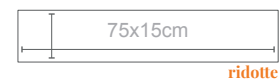
#VER_A1 Destinazione singola



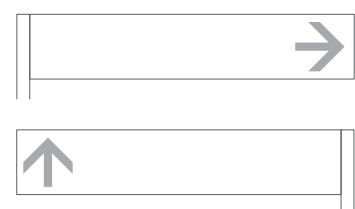
#VER_A2 Destinazione doppia



#Dimensioni



#Montaggio



Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **segnaletica di indirizzamento principale** consultare l'allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” alle **pagine 8-9**.

Come posizionare il segnale

I cartelli devono avere il bordo inferiore a 220 cm da terra e una distanza laterale minima di 30 cm dal percorso ciclabile.

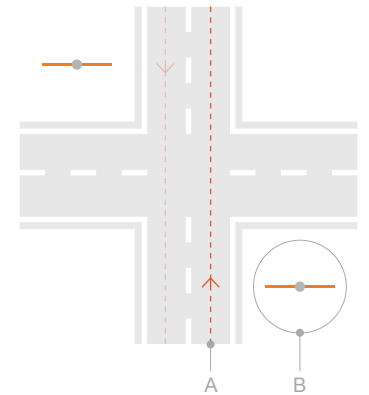
Il segnale di svolta va posizionato prima dell'incrocio: indicativamente 20-30 m prima.

Nei tratti in discesa, in curva o di elevata velocità, il posizionamento deve essere ulteriormente anticipato per assicurare la massima visibilità e chiarezza.

La freccia direzionale è sempre collocata sul lato opposto rispetto al punto di fissaggio al palo, mantenendosi così sul lato esterno della bandiera segnaletica.

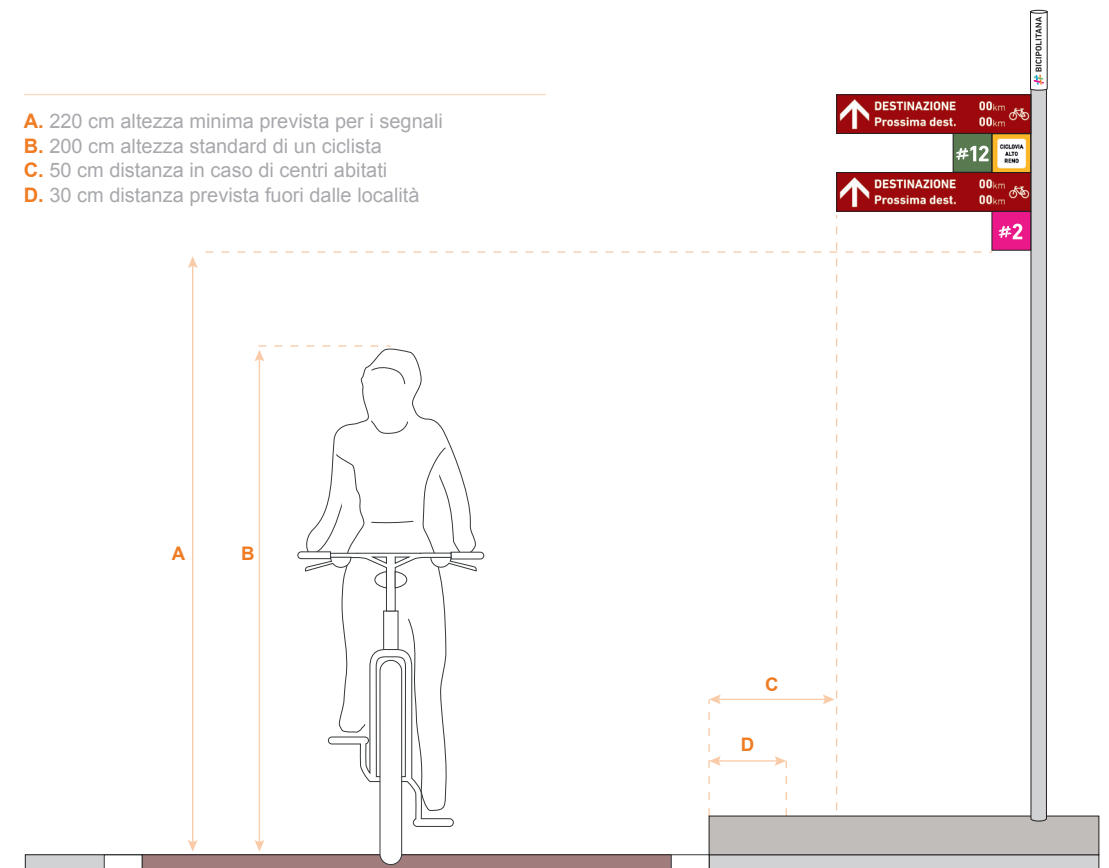
Nei tratti condivisi da più linee, si aggiungono i pannelli “appendice” (#VER_C) riportanti i numeri e/o i loghi di linea, per garantire la coerenza del sistema informativo

#Schema di posizionamento



A. Indica il senso di marcia del ciclista
B. Ingrandimento segnale

- A. 220 cm altezza minima prevista per i segnali
- B. 200 cm altezza standard di un ciclista
- C. 50 cm distanza in caso di centri abitati
- D. 30 cm distanza prevista fuori dalle località



Indirizzamento secondario (VER_B)

I cartelli di indirizzamento secondario (30×30 cm) sono utilizzati per fornire conferma dell'itinerario lungo i percorsi ciclabili e per indicare al ciclista eventuali punti d'interesse lungo il percorso o nelle sue vicinanze. La tipologia di freccia varia in base alle necessità specifiche, come esemplificato nei modelli sotto riportati.

Ai cartelli di indirizzamento secondario possono essere agganciati, sotto di essi, cartelli "appendice" di dimensione 15×15 cm, che riportano il numero della linea della Bicipolitana, il logo di un punto di interesse (POI) o, se previsto, quello dell'itinerario cicloturistico.

Anche per questa tipologia ci si può avvalere di una doppia comunicazione, inserendo eventualmente le informazioni su entrambi i lati del pannello.

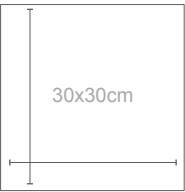
Il retro dei cartelli segue dunque la medesima logica dei cartelli di indirizzamento principale:

- fronte e retro con indicazioni di percorrenza leggibili nelle due direzioni (per ciclabili bidirezionali);
- retro in colore rosso Bicipolitana (per ciclabili monodirezionali con retro visibile);
- retro semplice (quando il retro non è visibile).

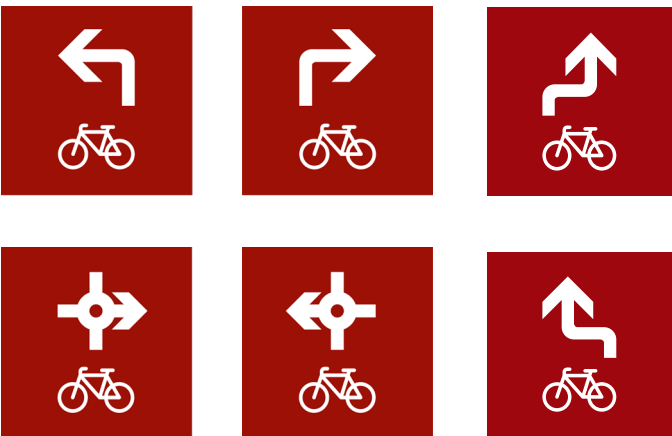
#VER_B1



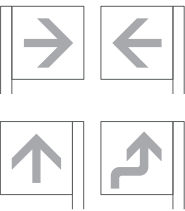
#Dimensioni



#VER_B2



#Montaggio



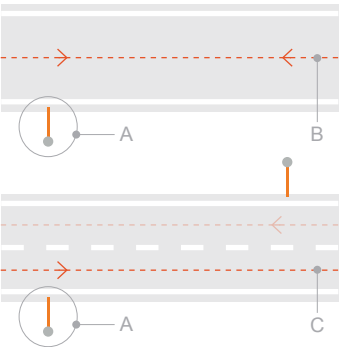
Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica della **segnaletica di indirizzamento secondario** consultare l'allegato "Specifiche tecniche segnaletica" alle **pagine 12-13**.

Come posizionare il segnale

I cartelli di indirizzamento secondari devono essere posizionati a lato strada, in punti strategici che siano facilmente visibili per i ciclisti.

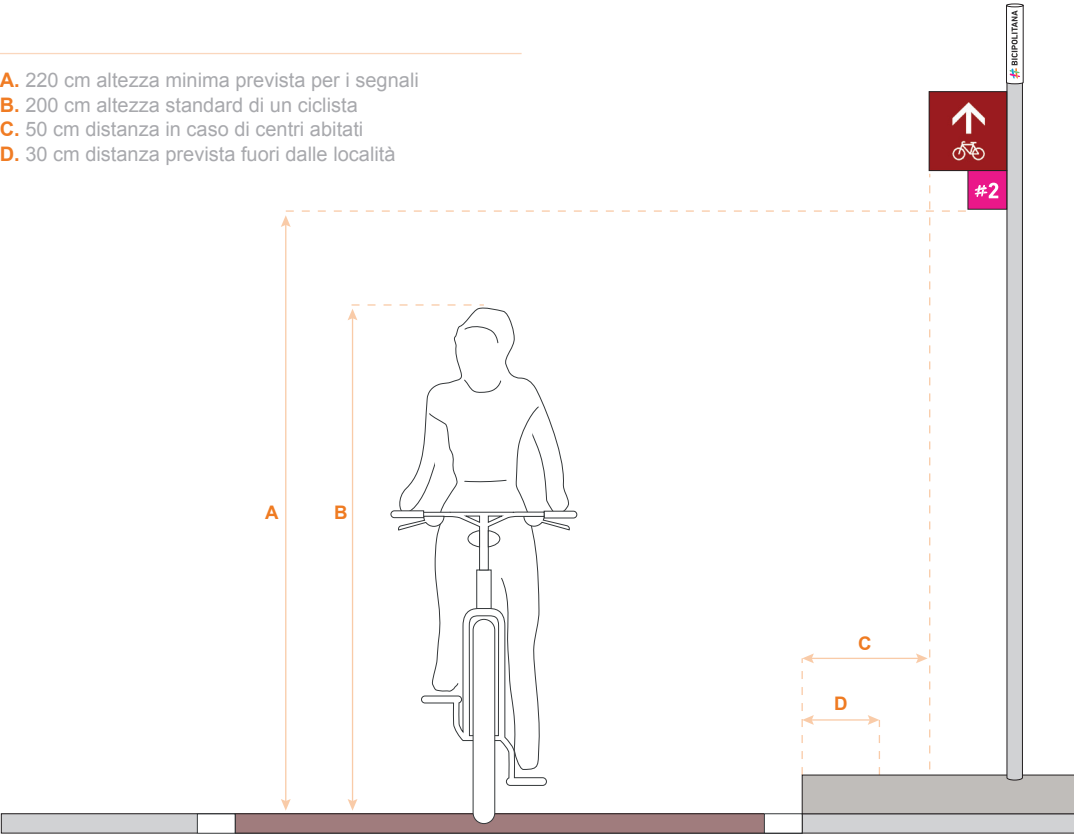
Anche in questo caso i cartelli devono avere il bordo inferiore a 220 cm da terra e una distanza laterale minima di 30 cm dal percorso ciclabile.

#Schemi di posizionamento



A. Ingrandimento segnale
B. Indica il senso di marcia del ciclista su sede bidirezionale
C. Indica il senso di marcia del ciclista su sede monodirezionale

- A. 220 cm altezza minima prevista per i segnali
- B. 200 cm altezza standard di un ciclista
- C. 50 cm distanza in caso di centri abitati
- D. 30 cm distanza prevista fuori dalle località



Appendici per i segnali di indirizzamento (VER_C)

Sotto ai cartelli principali o secondari possono essere aggiunti cartelli supplementari detti “appendice” (15×15cm), utilizzati per indicare percorsi cicloturistici, numeri di linea della rete Bicipolitana o punti di interesse. L'ordine di posizionamento, da sinistra verso destra, segue una gerarchia che distingue i due ambiti d'uso:

Mobilità per il tempo libero (cicloturismo):

- percorso cicloturistico internazionale
- percorso nazionale
- percorso regionale
- percorso metropolitano - Bicipolitana per il tempo libero
- percorso locale

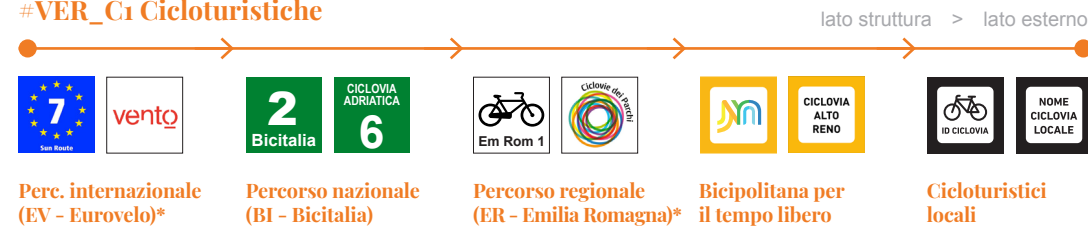
Mobilità per tutti i giorni:

- numero della linea della rete Bicipolitana per tutti i giorni
- numerazione locale (se presente un Biciplan comunale)
- punto di interesse

Per gli itinerari cicloturisti, se presenti, loghi o pittogrammi non devono superare gli 80mm in altezza (52mm nella versione ridotta) e vanno centrati su fondo bianco con bordo giallo (se di rilevanza metropolitana) o nero (se locali). In assenza di logo, si riporta il nome del percorso in nero su fondo bianco. Per i punti di interesse si utilizzano pittogrammi conformi al Codice della Strada.

Lo schema seguente distingue tra itinerari cicloturistici e percorsi per la mobilità quotidiana, e definisce l'ordine di posizionamento dei cartelli appendice, da sinistra verso destra, seguendo la normale direzione di lettura. In generale, si inserisce per primo il segnale relativo alla rete sovrallocale (es. EuroVelo, Bicalia, Rete ER), al quale può essere aggiunto, se presente, il logo identificativo del percorso specifico.

#VER_C1 Cicloturistiche



* Per la segnaletica di questi itinerari fare riferimento all'Allegato A della Direttiva Ministeriale 375/2017

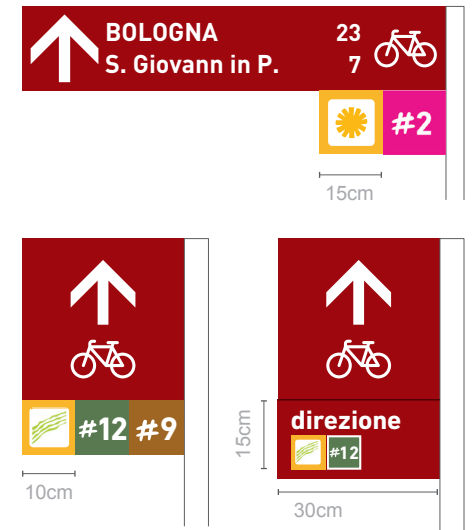
#VER_C1 Mobilità quotidiana



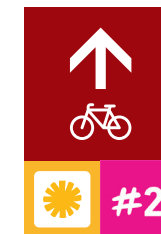
Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica dei **segnali di appendice** consultare l'allegato “Specifiche tecniche segnaletica” alle pagine 14-15.

Come posizionare il segnale

I cartelli appendice si inseriscono nella parte inferiore del cartello principale tramite un sistema ad incastro, progettato per facilitare il montaggio e la rimozione rapida. Questo design modulare consente di aggiornare la segnaletica in modo semplice, ad esempio per aggiungere nuovi percorsi ciclabili. Nel caso in cui le informazioni da riportare siano più di due, è possibile ridurre le dimensioni fino a 10×10 cm. Generalmente si sconsiglia l'utilizzo di tale formato per la scarsa leggibilità, fatta eccezione per sovrapposizione di più itinerari e l'utilizzo su segnaletica secondaria di dimensione ridotta.



Casistiche di utilizzo



#VER_C1 Confermare il percorso

Per tratti di percorso superiori a 2 km senza segnaletica, come conferma che si è ancora sulla giusta direzione.



#VER_C1 Direzionare verso un POI

Verso un punto di interesse abbinati ad un cartello appendice con pittogramma CDS.



#VER_C2 Direzionare verso gli assi

Questa tipologia di appendice è pensata per essere abbinata a cartelli direzionali secondari, posizionati al di fuori della rete principale della Bicipolitana, ad esempio lungo percorsi ciclabili locali. L'obiettivo di questa combinazione è guidare il ciclista verso una delle linee della rete Bicipolitana. Il cartello appendice riporta la dicitura “direzione”, seguita dal numero e/o dal logo della linea verso cui si è diretti, offrendo così un'indicazione chiara e coerente con l'identità visiva della rete.

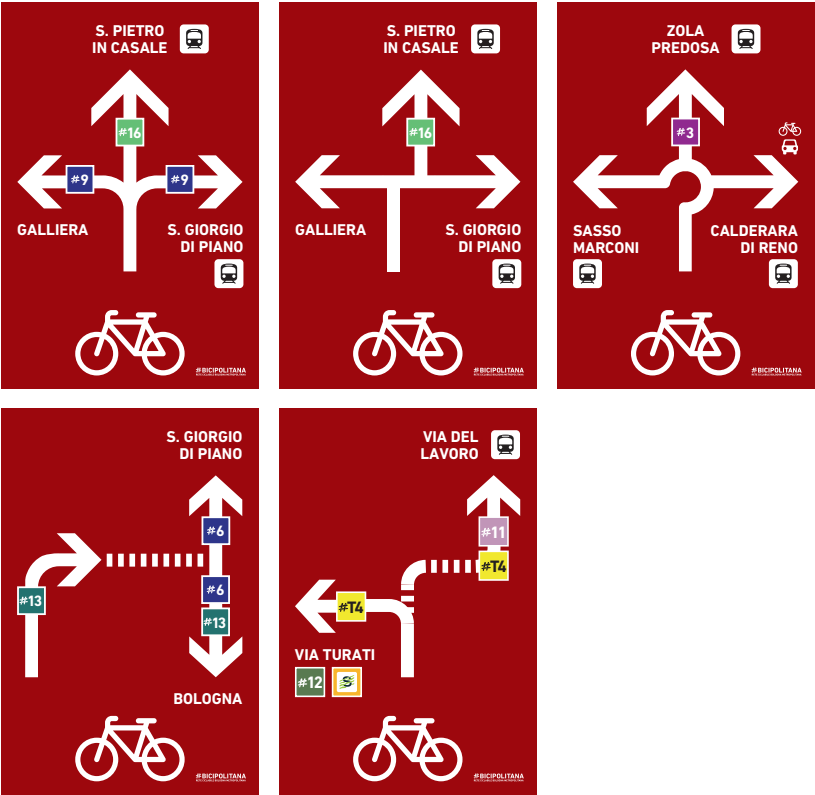
Indirizzamento su incroci complessi (VER_D)

I cartelli di indirizzamento, di dimensioni 40x60 cm, sono utilizzati in corrispondenza di incroci complessi o poco intuitivi, dove la prosecuzione del percorso ciclabile potrebbe risultare difficile da interpretare. La loro funzione è fornire indicazioni chiare, immediate e coerenti su come attraversare l'intersezione in sicurezza e proseguire lungo la direttrice desiderata.

Questa tipologia di segnaletica si presta anche a situazioni in cui non è possibile installare i cartelli di indirizzamento principali a causa di limitazioni di spazio. Grazie al loro formato compatto e al sistema di aggancio centrale, possono essere montati su pali esistenti, garantendo comunque la visibilità e l'efficacia del messaggio informativo.

Ogni cartello riporta una o più frecce direzionali, in numero pari alle possibili direzioni ciclabili, accompagnate dal numero della linea della Bicipolitana corrispondente. Il numero della linea che si sta percorrendo è posizionato direttamente sopra la freccia, mentre davanti alla freccia vengono indicate le principali destinazioni raggiungibili in quella direzione, eventuali connessioni con altre linee della Bicipolitana o punti di interesse presenti lungo il percorso.

#Declinazioni

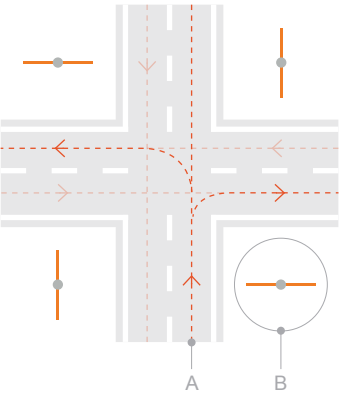


Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica dei **segnali di indirizzamento su incroci complessi** consultare l'allegato "Specifiche tecniche segnaletica" alla pagina 16.

Come posizionare il segnale

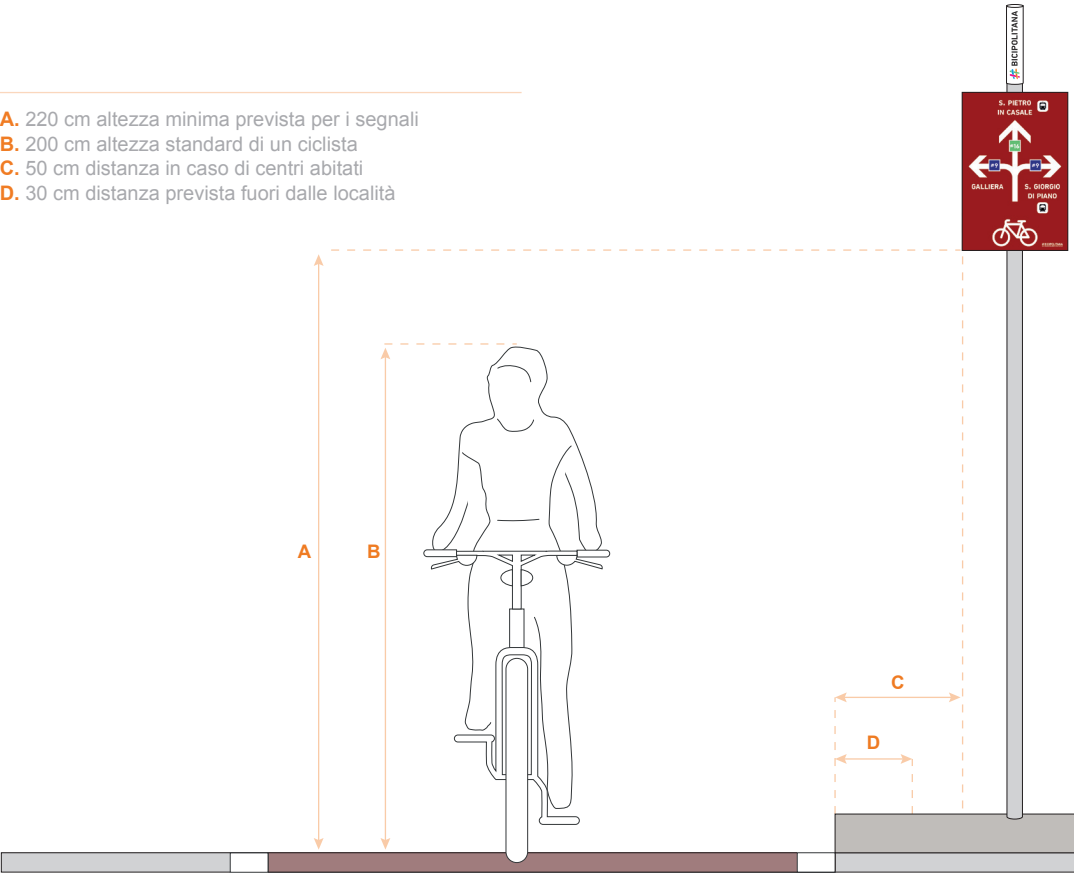
I cartelli devono essere installati a lato della strada, in posizione ben visibile per i ciclisti, e sempre a 30 cm dal bordo strada se collocati in ambito urbano. A differenza delle tipologie precedenti, questa segnaletica si presta meglio a un'installazione centrale su palo.

#Schema di posizionamento



A. Indica il senso di marcia del ciclista
B. Ingrandimento segnale

- A. 220 cm altezza minima prevista per i segnali
- B. 200 cm altezza standard di un ciclista
- C. 50 cm distanza in caso di centri abitati
- D. 30 cm distanza prevista fuori dalle località



Indirizzamento in centri storici e ambiti locali

In alcuni contesti — come nei centri storici, in ambiti di pregio urbano o dove lo spazio disponibile è limitato — può rendersi necessario l’impiego di versioni ridotte e semplificate dei cartelli di indirizzamento, sia principali che secondari.

#VER_A4 Centri storici

- Per i centri storici o aree ad alta densità di segnaletica, si propongono:
- Cartelli principali ridotti da 30×10 cm, con eventuale appendice da 7,5×7,5 cm. Includono solo la destinazione successiva, in minuscolo, e risultano leggibili fino a circa 4 metri.
 - Cartelli secondari ridotti da 15×15 cm, anch’essi con possibile appendice, che riportano solo la freccia direzionale.
- Queste soluzioni garantiscono la continuità del sistema segnaletico anche in spazi ridotti, senza compromettere la leggibilità e la riconoscibilità.

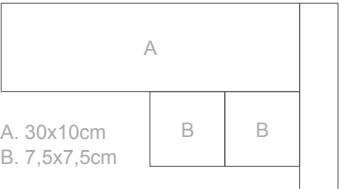
Come posizionare i segnali

I cartelli ridotti si installano preferibilmente su pali o supporti esistenti, evitando interferenze con segnali di precedenza (stop, dare precedenza), che devono rimanere ben visibili. Anche in questo caso valgono le regole generali: bordo inferiore a 220 cm da terra e distanza laterale minima di 30 cm dal percorso ciclabile.

#VER_A4 Centri storici – Principale



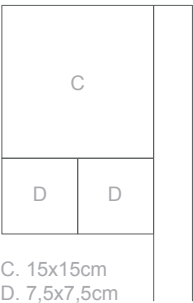
#Dimensioni e montaggio



#VER_B2 Centri storici – Secondario



#Dimensioni e montaggio



Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica dei **segnali di indirizzamento in centri storici e ambiti locali** consultare l’allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” alla pagina 10-11.

#VER_A3 Ambiti locali

In ambito urbano, oltre a ridurre le dimensioni dei cartelli (ad esempio nel formato 75×15 cm) in caso di limitato spazio disponibile, è possibile declinare, nei cartelli di indirizzamento principale, informazioni di ambito locale (es. “Piazza Maggiore”, “Ospedale S. Orsola”, ecc.).

Casistiche di utilizzo

Vie principali

In alternativa alla destinazione più prossima, è possibile indicare il nome di un asse viario di riferimento con eventuale intersezione di una diversa linea Bicipolitana.



Punto d’interesse

Al posto della destinazione più prossima, è possibile riportare un punto di interesse o riferimento locale, rafforzato da apposita appendice con pittogramma.



Ciclovie turistiche

La destinazione più prossima può essere sostituita anche dall’intersezione con un itinerario cicloturistico.



Incroci tra linee

Infine è possibile arricchire l’informazione della prossima destinazione con l’indicazione di intersezione di una diversa linea della Bicipolitana



I cartelli di direzione ciclabile in uso nel Comune di Bologna presentano caratteristiche simili, per forma e colore, a quelli illustrati nel presente manuale. Si distinguono principalmente per un formato più compatto, che consente di integrare numerose informazioni di carattere locale, e per l’inserimento del numero della linea direttamente all’interno del pannello. Nella parte superiore del cartello è inoltre presente un’ intestazione su fondo bianco che indica il nome della linea nel contesto urbano. Questa configurazione offre agli utenti una rappresentazione chiara, dettagliata e contestualizzata della rete ciclabile cittadina.

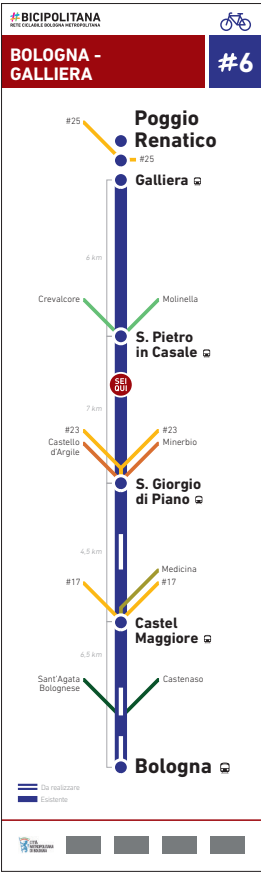
Informazione (VER_E)



I cartelli informativi presentano la cosiddetta “collana di perle”, una rappresentazione schematica delle località attraversate dalla linea indicata nell’intestazione. Le dimensioni standard dei cartelli sono 30x100 cm, e vanno posizionati a metà strada tra due località, per rassicurare il ciclista di trovarsi sulla corretta direttrice e informarlo sulle distanze tra le diverse località. Il ciclista può identificare la propria posizione cercando il pallino rosso con la scritta “Sei qui”. Questi cartelli possono essere collocati o all’ingresso di un paese (se manca il cartello di accoglienza) o tra due paesi, per garantire continuità al percorso. I cartelli relativi alla rete per il tempo libero utilizzano il colore giallo, per una visibilità immediata.

La struttura del cartello dovrà essere verniciata a forno nel RAL specifico della direttrice nel caso dei percorsi per tutti i giorni, mentre per i percorsi per il tempo libero il colore RAL 080 80 80. Si sconsiglia la verniciatura a posteriori di pali zincati, poiché la verniciatura potrebbe risultare poco resistente nel tempo, riducendo la durata e l’efficacia del cartello.

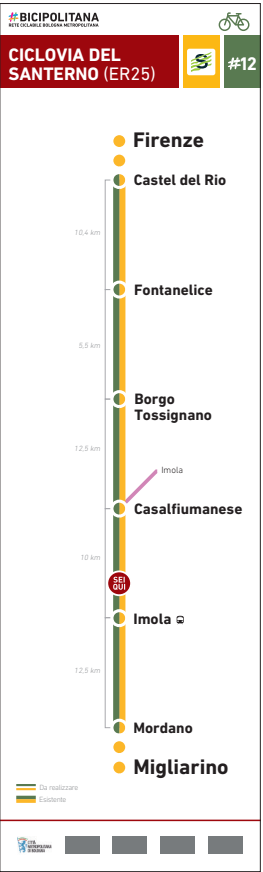
VER_E1 Tutti i giorni



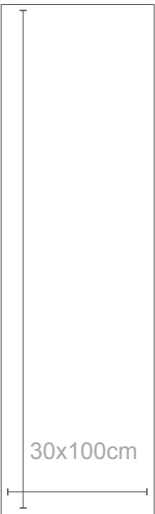
VER_E2 Tempo libero



VER_E3 Ibrida



Dimensioni



Montaggio

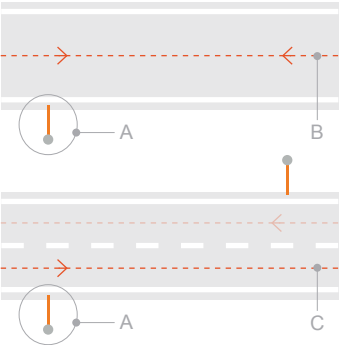


Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica dei segnali di informazione consultare l’allegato “Specifiche tecniche segnaletica” alle pagine 17-19.

Come posizionare il segnale

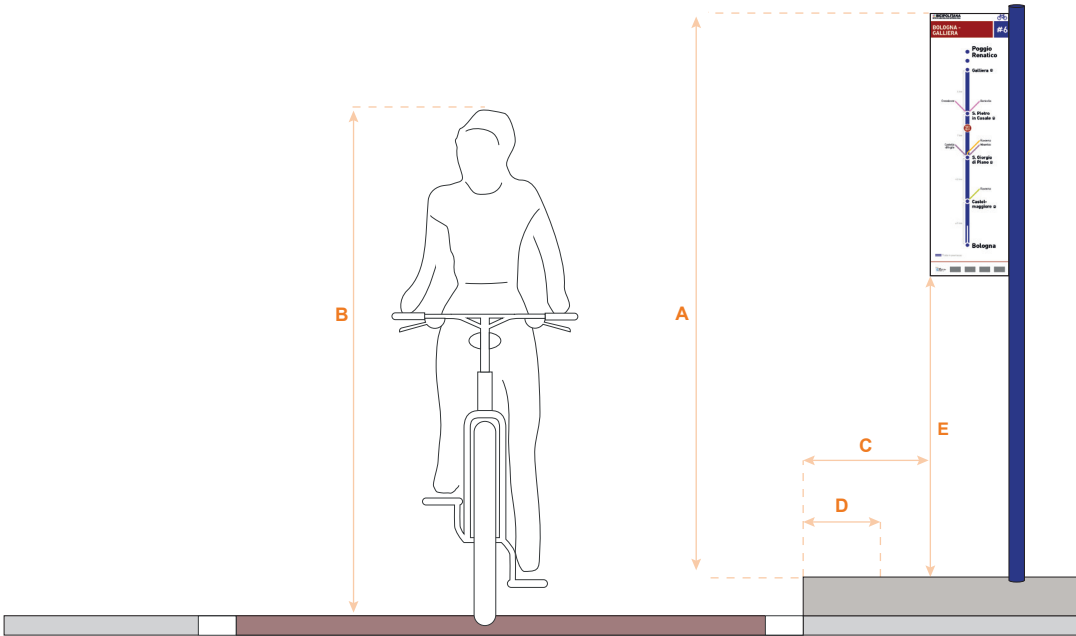
I cartelli informativi devono essere posizionati a lato strada. Lungo i percorsi bidirezionali si consiglia l’installazione di un cartello bifacciale, valido per entrambe le direzioni. Questo permette una migliore visibilità e garantisce che i ciclisti possano sempre ricevere le informazioni necessarie, indipendentemente dalla direzione di percorrenza.

#Schemi di posizionamento



A. Ingrandimento segnale
B. Indica il senso di marcia del ciclista su sede bidirezionale
C. Indica il senso di marcia del ciclista su sede monodirezionale

- A. 220 cm altezza posizionamento segnale (margine alto)
- B. 200 cm altezza standard di un ciclista
- C. 50 cm distanza in caso di centri abitati
- D. 30 cm distanza prevista fuori dalle località
- E. 120 cm altezza posizionamento segnale (margine basso)



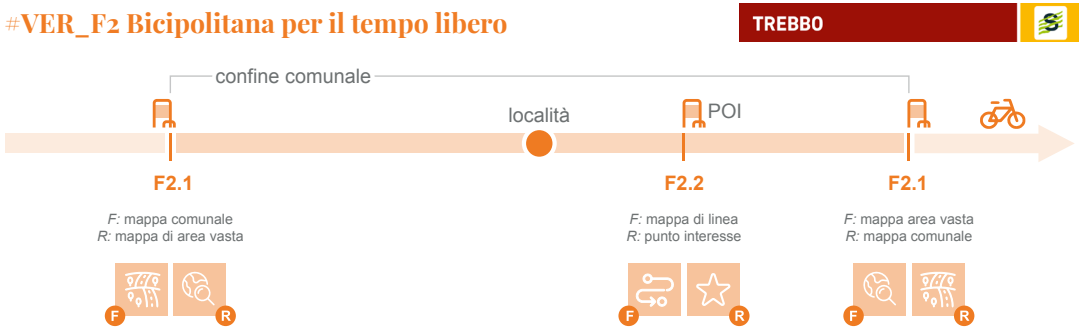
Accoglienza (VER_F)



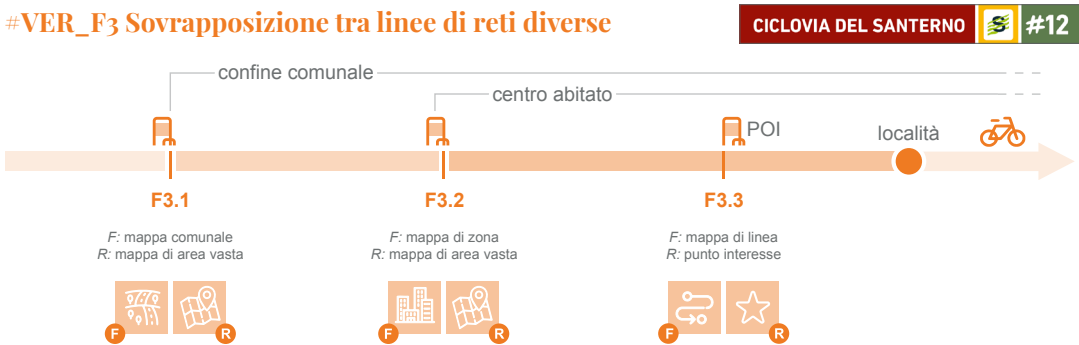
#VER_F1 Bicipolitana per tutti i giorni



#VER_F2 Bicipolitana per il tempo libero



#VER_F3 Sovrapposizione tra linee di reti diverse



F= fronte, R= retro (da considerare rispetto alla direzione di percorrenza del ciclista)

Per maggiori informazioni sulla progettazione grafica dei **segnali di accoglienza** consultare l'allegato “*Specifiche tecniche segnaletica*” alle pagine 20-26.

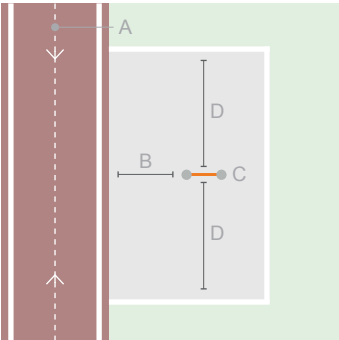
Come posizionare il segnale

I cartelli di accoglienza devono essere installati come totem bifacciali, in modo da essere leggibili in entrambe le direzioni di percorrenza. È fondamentale collocarli in aree facilmente accessibili e circumnavigabili, come piazzole, slarghi o bordi strada, garantendo almeno 2 metri liberi davanti al pannello (mai meno di 1,80 m), per consentire una comoda consultazione anche restando in sella. Il totem va inoltre posizionato ad almeno 70 cm dal margine della ciclabile, per evitare interferenze con i ciclisti in movimento.

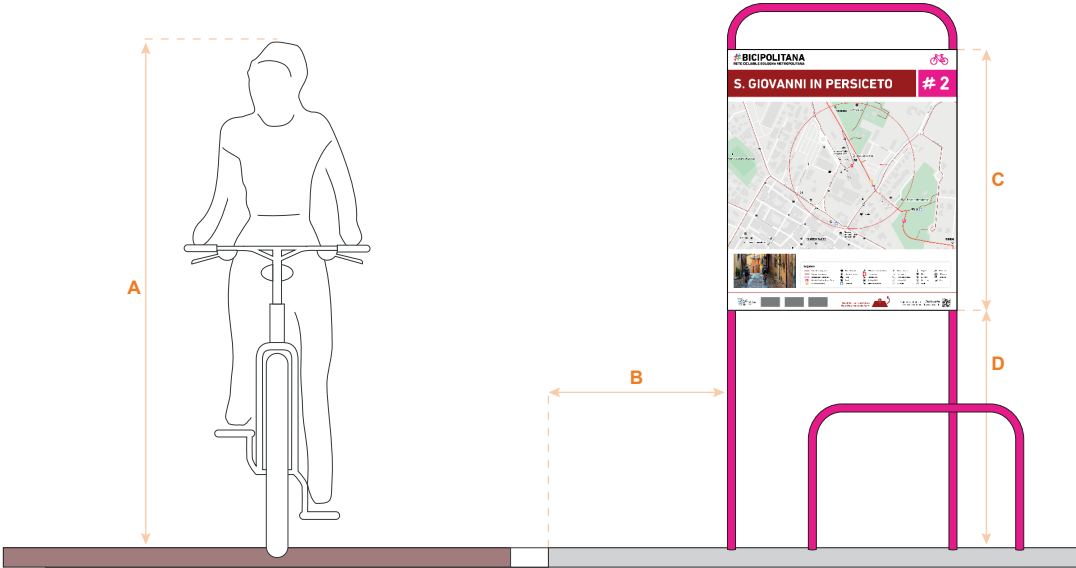
Il pannello viene installato ad una struttura in tubolare metallico verniciata a forno nel RAL specifico della direttrice nel caso dei percorsi per tutti i giorni, e con il colore RAL 080 80 80, nel caso dei percorsi per il tempo libero

- A. 200 cm altezza standard di un ciclista
- B. 70 cm distanza minima segnale dal percorso ciclabile
- C. 110 cm altezza pannello segnale
- D. 100 cm altezza posizionamento segnale (margine basso)

#Schemi di posizionamento



- A. Indica il senso di marcia del ciclista sul percorso ciclabile
- B. 70 cm distanza minima del segnale dal percorso ciclabile
- C. Ingrandimento segnale
- D. 200 cm profondità minima consigliata sul fronte e sul retro del pannello



Accoglienza – per tutti i giorni (VER_F1)

I cartelli di accoglienza VER_F1 sono destinati ai percorsi della rete Bicipolitana pensati per gli spostamenti quotidiani e vengono posizionati all'ingresso di una località, in prossimità della rete ciclabile. La loro funzione è quella di informare il ciclista che sta entrando nel centro abitato, presentando in modo chiaro la struttura della rete locale e i principali servizi disponibili.

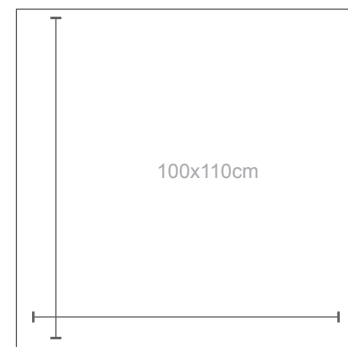
Il totem è caratterizzato da una struttura tubolare verniciata con il colore della linea della Bicipolitana e un pannello frontale e posteriore di dimensioni 100×110 cm.

Sul fronte (lato ingresso), il pannello riporta:

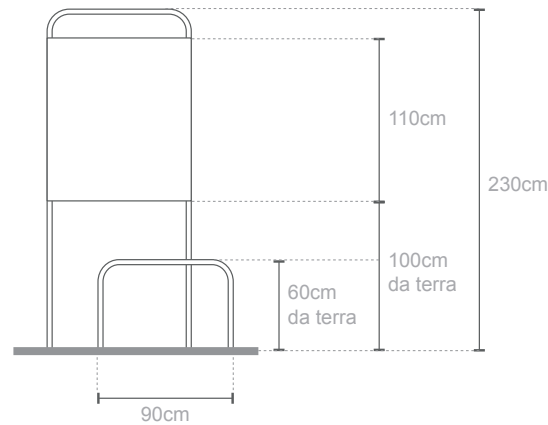
- il nome della località e il numero della linea #;
- una mappa di scala comunale o di dettaglio della zona urbana attraversata, utile a orientarsi tra percorsi ciclabili, servizi, nodi intermodali, luoghi di interesse;
- nella parte inferiore, spazio per legenda, eventuali fotografie, loghi istituzionali o QR code.

Sul retro (lato uscita), viene proposta una mappa di area vasta o metropolitana, per orientarsi lungo la linea e visualizzare le connessioni con altri tratti della rete o con località limitrofe.

#Dimensioni



#Montaggio



Attenzione: Le strutture utilizzate per la segnaletica dei accoglienza si rifanno, per forme e dimensioni, al modello già in utilizzo nella Ciclovía del Sole. Per maggiori informazioni sulla struttura e la composizione consultare l'allegato "Abaco segnaletica Ciclovía del Sole" alla pagina 20.

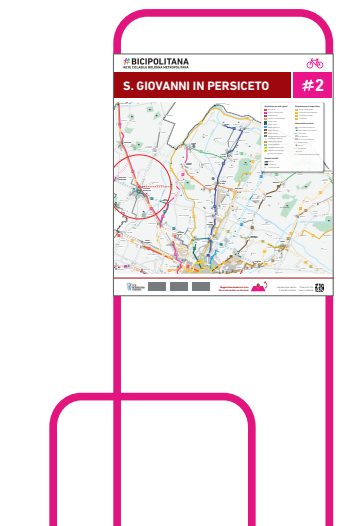
#Accoglienza F1.2

L'illustrazione riporta il fronte del segnale di accoglienza.



#Accoglienza F1.2

L'illustrazione riporta il retro del segnale di accoglienza.



Accoglienza – per il tempo libero (VER_F2)

I cartelli di accoglienza VER_F2 fanno riferimento agli itinerari della Bicipolitana dedicati al tempo libero e al cicloturismo. Come per i cartelli A, sono pensati per essere installati all'ingresso di una località, con l'obiettivo di accogliere il ciclista e fornire informazioni utili sui percorsi e sui servizi, con un accento particolare sulla valorizzazione del territorio e delle sue attrazioni.

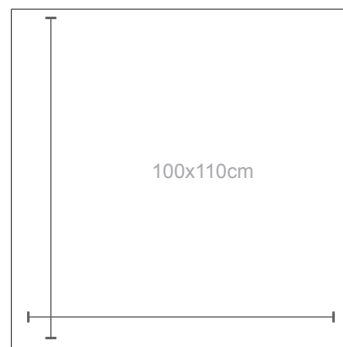
La struttura del totem è in tubo metallico verniciato in giallo (RAL 080 80 80), colore distintivo della rete per il tempo libero. Il pannello ha dimensioni 100×110 cm.

Sul fronte, il pannello riporta:

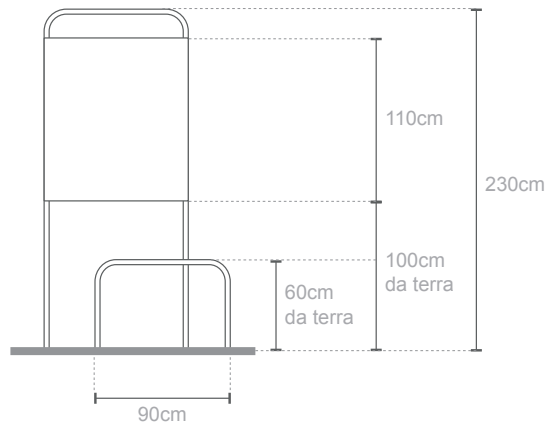
- il nome della località e il simbolo della linea;
- una mappa comunale con indicazioni sui percorsi ciclabili, sui principali punti di interesse culturale e naturalistico, e sui servizi per il ciclista;
- nella parte inferiore, spazio per legenda, immagini rappresentative del territorio, loghi istituzionali e QR code informativi.

Sul retro, viene mostrata una mappa di area vasta o panoramica della linea, utile a contestualizzare il tratto nel quadro più ampio della rete e a orientare il cicloturista nella prosecuzione dell'itinerario.

#Dimensioni



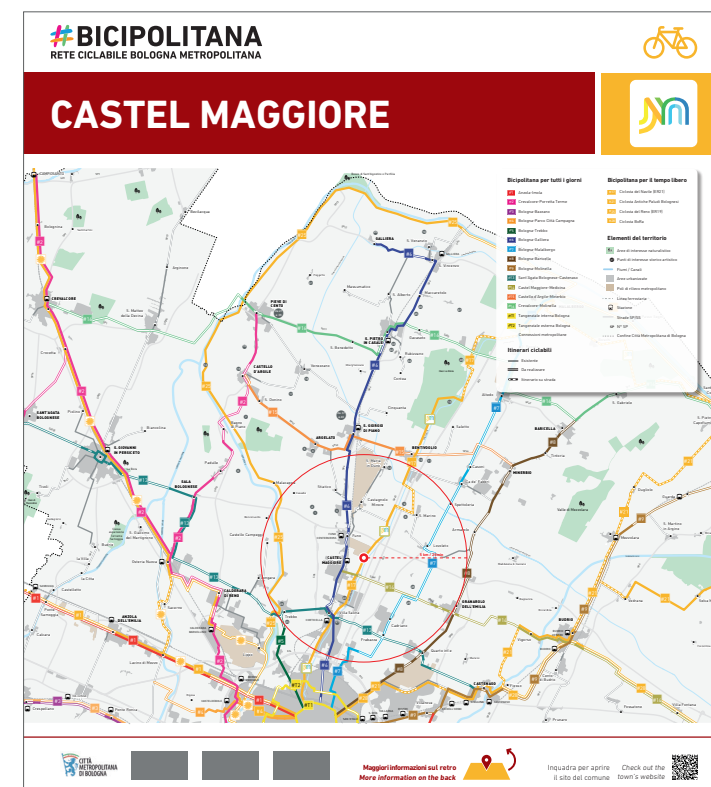
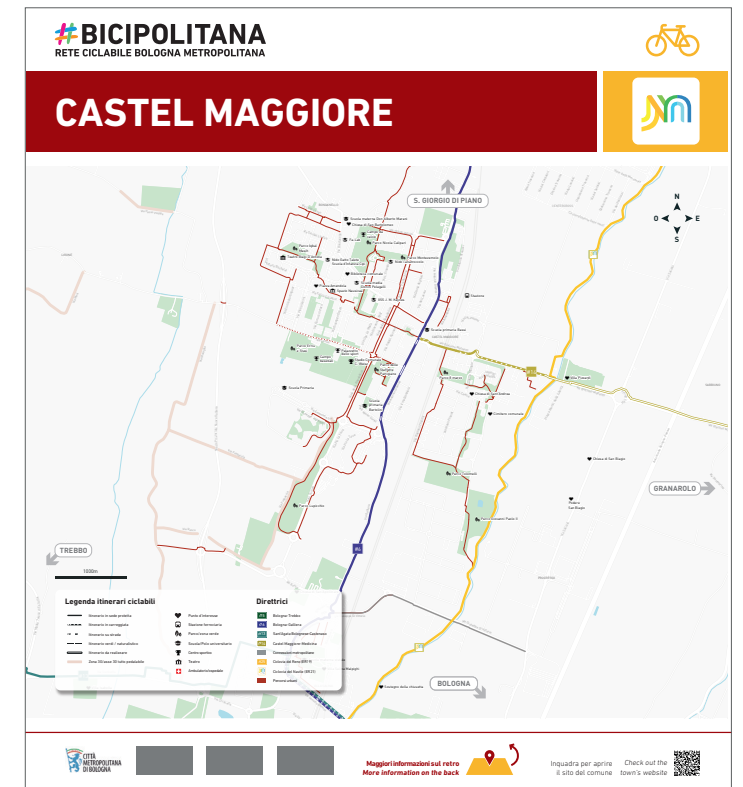
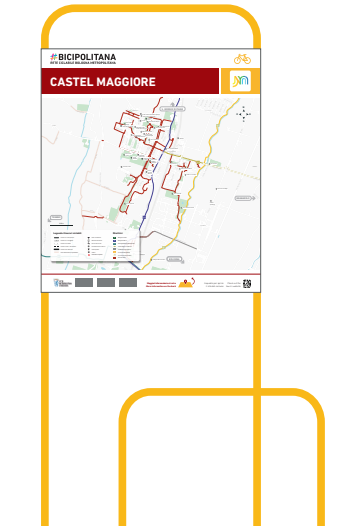
#Montaggio



Attenzione: Le strutture utilizzate per la segnaletica dei cartelli di accoglienza si rifanno, per forme e dimensioni, al modello già in utilizzo nella Ciclovía del Sole. Per maggiori informazioni sulla struttura e la composizione consultare l'allegato "Abaco segnaletica Ciclovía del Sole" alla pagina 20.

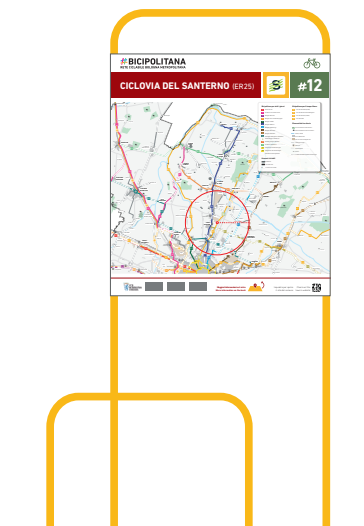
#Accoglienza F2.1

L'illustrazione riporta il fronte del segnale di accoglienza.



#Accoglienza F2.1

L'illustrazione riporta il retro del segnale di accoglienza.



Accoglienza - sovrapposizione tra linee (VER_F3)

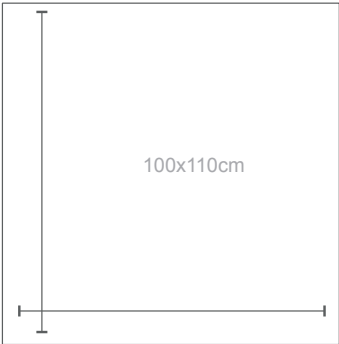
I cartelli di accoglienza VER_F_3 sono destinati a tratti ibridi, ovvero condivisi tra la rete per il tempo libero e quella per gli spostamenti quotidiani. Sono posizionati in prossimità di centri abitati attraversati da più linee della Bicipolitana, con l’obiettivo di rappresentare la complessità della rete e favorire l’orientamento nei punti di convergenza tra itinerari con caratteristiche diverse.

La struttura tubolare riprende il colore della linea per tutti i giorni, mentre nella fascia superiore del pannello sono riportati entrambi i riferimenti cromatici e numerici delle linee coinvolte.

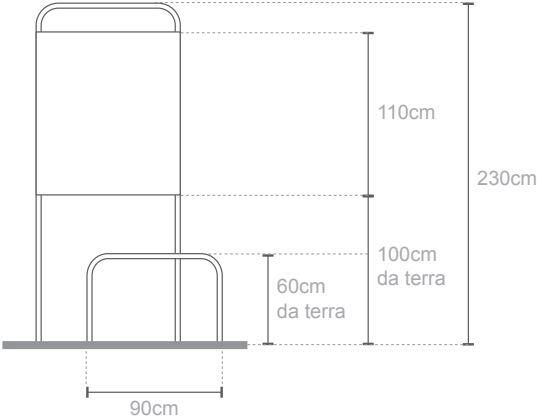
- Il fronte del pannello (100×110 cm) può contenere:
- il nome della località e i simboli delle linee;
 - una mappa comunale dettagliata o, in alternativa, una mappa metropolitana, in base alla localizzazione;
 - immagini, loghi istituzionali, QR code, secondo la stessa struttura delle altre tipologie.

Sul retro può essere inserita la mappa di area vasta oppure specifici contenuti turistici (specialmente se in prossimità di un POI), adattandosi quindi al contesto in cui viene collocato.

#Dimensioni



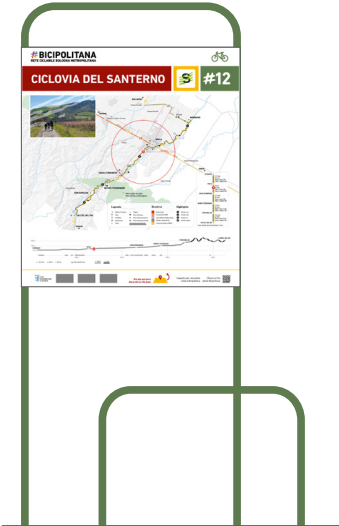
#Montaggio



Attenzione: Le strutture utilizzate per la segnaletica dei accoglienza si rifanno, per forme e dimensioni, al modello già in utilizzo nella Ciclovía del Sole. Per maggiori informazioni sulla struttura e la composizione consultare l'allegato “Abaco segnaletica Ciclovía del Sole” alla pagina 20.

#Accoglienza F3.3

L’illustrazione riporta il fronte del segnale di accoglienza.



#Accoglienza F3.3

L’illustrazione riporta il retro del segnale di accoglienza.



Segnaletica speciale (VER_SP)



Deviazione

In caso di cantieri o interruzioni, è fondamentale garantire la continuità del percorso ciclabile tramite deviazioni correttamente segnalate. La segnaletica provvisoria deve essere ben visibile e posizionata a partire dal primo incrocio utile. I cartelli, generalmente installati su supporti amovibili, accompagnano il ciclista lungo tutto il tracciato alternativo, assicurando un percorso chiaro e sicuro. Si raccomanda l'utilizzo di cartelli di deviazione (40×60 cm) per indicare il percorso alternativo, integrati da pannelli direzionali (40×10 cm o 40×15 cm, a seconda della lunghezza del testo) che specificano la direzione da seguire. La distanza tra cartello principale e pannello deve essere di circa 12 cm per garantire una corretta leggibilità.

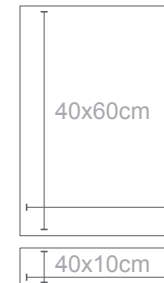
#VER_SP1 Pannelli di deviazione



#Montaggio



#Dimensioni



#VER_SP2 Pannelli direzionali



#VER_SP3 Pannelli direzionali



Strada chiusa per lavori

Per segnalare la chiusura di una tratta, si consiglia l'uso del cartello "Strada chiusa per lavori" previsto dal Codice della Strada (Fig. 522, 40×40 cm), accompagnato da due pannelli integrativi: uno con per indicare la deviazione ciclabile (VER_SP5) e uno con la relativa destinazione (VER_SP2 o SP3). È fondamentale che la segnalazione renda chiaro e univoco che la deviazione si riferisce specificamente alla rete ciclabile, evitando possibili ambiguità.

#VER_SP4



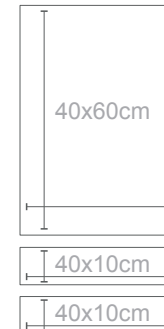
#VER_SP5 Pannelli di deviazione



#Montaggio



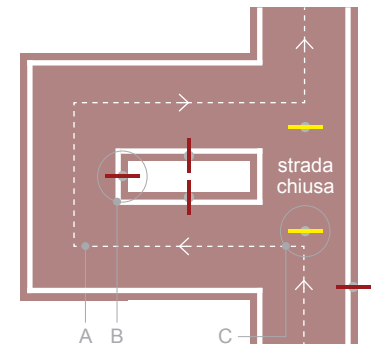
#Dimensioni



Come posizionare il segnale

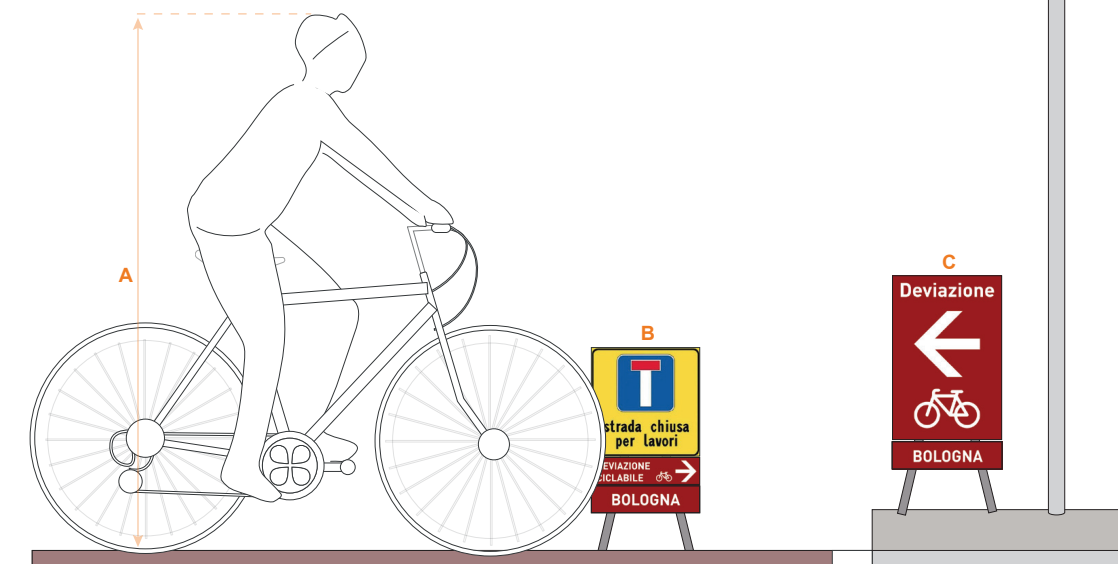
I cartelli provvisori possono essere installati su supporti amovibili, ideali per interventi di breve durata (alcune ore o giorni), oppure su pali fissi o temporanei in caso di cantieri di lunga durata o chiusure prolungate. In ogni caso, i segnali devono essere collocati in modo da garantire visibilità e sicurezza, evitando interferenze con la segnaletica prioritaria come stop o precedenza. È importante posizionare i cartelli all'inizio della deviazione e lungo tutto il percorso alternativo, così da accompagnare il ciclista in modo chiaro e continuo. Se il cartello viene posizionato su un palo, l'altezza consigliata per il bordo inferiore del cartello è di almeno 220 cm da terra, con una distanza laterale minima di 30 cm dal percorso ciclabile, per garantire sicurezza e accessibilità.

#Schemi di posizionamento



A. Indica il senso di marcia del ciclista sul percorso ciclabile
B. Segnali di deviazione
C. Segnali di strada chiusa per lavoro

- A. 200 cm altezza standard di un ciclista
- B. Il segnale "strada chiusa" va posto in strada in prossimità della chiusura
- C. Il segnale "deviazione" va posto a lato della strada
- D. In alternativa, i cartelli di deviazione possono essere posizionati anche su pali esistenti.
220 cm altezza posizionamento segnale (margine alto), e distante 50 cm dal margine stradale.



Principi di costruzione

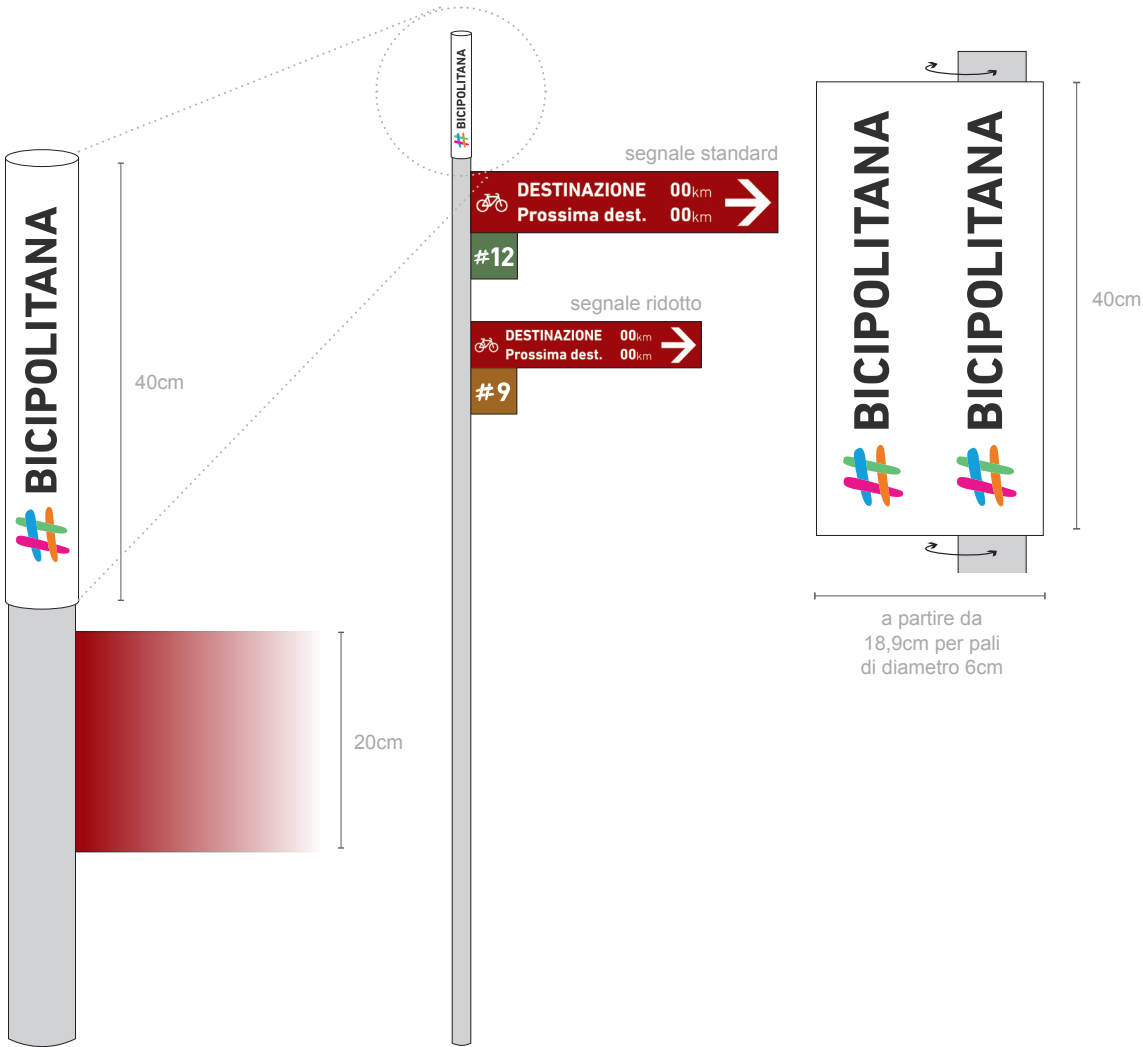
↓

Riconoscibilità dei supporti

Sia i cartelli che i supporti sono stati progettati specificamente per la mobilità ciclabile, con l’obiettivo di garantire visibilità, coerenza grafica e un’elevata qualità percepita. La segnaletica si configura così come elemento identitario della Bicipolitana, divenendo essa stessa strumento di comunicazione e promozione del progetto. Per rafforzarne la riconoscibilità, i pali recano in sommità una fascetta cilindrica “a bicchiere” in lamiera stampata, inserita a copertura del terminale. Questa presenta sfondo bianco e la scritta #BICI-POLITANA in nero, ripetuta due volte in verticale (parallelamente al palo), così da renderla leggibile da più angolazioni. La fascia copre il palo per un’altezza di 40cm, il doppio dell’altezza del cartello di indirizzamento principale (100x20cm). Il suo posizionamento sopra la i cartelli contribuisce a distinguere con immediatezza i percorsi della rete rispetto ad altri elementi presenti nello spazio pubblico. L’insieme di cartello, palo e fascetta restituisce un’immagine unitaria, coerente e riconoscibile, rafforzando il senso di continuità lungo tutto l’itinerario ciclabile.

#Dimensioni e montaggio

#Dimensioni

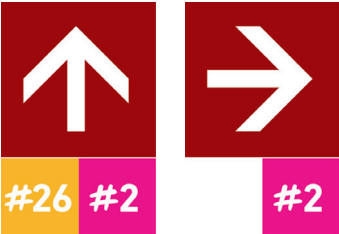


Segnali per contesti naturali (VER_G)

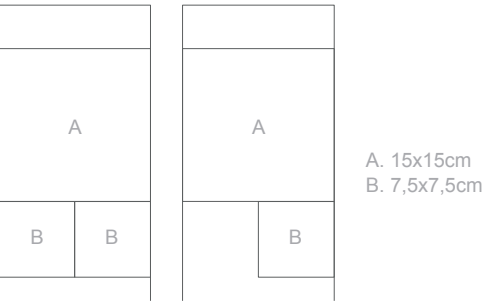
In contesti naturalistici, paesaggistici o di particolare pregio ambientale, la segnaletica della Bicipolitana può essere declinata in forme più leggere e rispettose del contesto. In questi casi, si privilegia l’uso di supporti in legno a basso impatto visivo, di altezza ridotta e con formato grafico semplificato, in grado di trasmettere solo le informazioni essenziali per l’orientamento del ciclista. Tale impostazione mira a garantire l’efficacia comunicativa pur minimizzando l’intrusività percettiva.

L’installazione di segnaletica in aree di valore paesaggistico o soggette a tutela deve comunque essere sempre subordinata al confronto con gli enti territorialmente competenti, come l’ente parco, l’autorità di bacino, i consorzi di bonifica o altri soggetti gestori del territorio. Il dialogo con questi enti consente di trovare soluzioni compatibili sia con le esigenze di orientamento e sicurezza della rete ciclabile, sia con la conservazione e la valorizzazione dei luoghi attraversati.

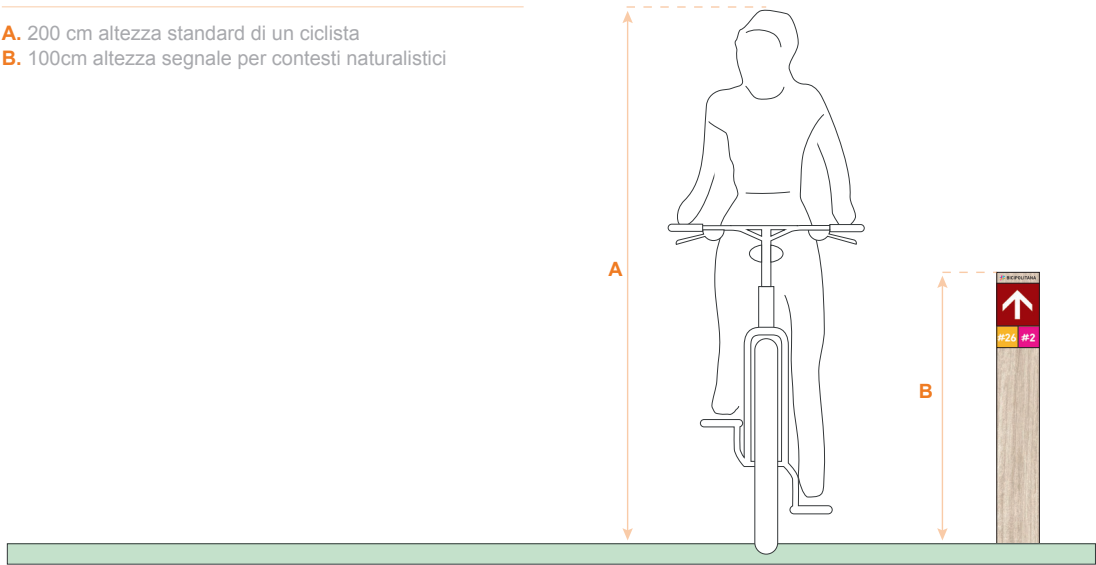
#VER_G Contesti naturalistici



#Dimensioni e montaggio



A. 200 cm altezza standard di un ciclista
B. 100cm altezza segnale per contesti naturalistici

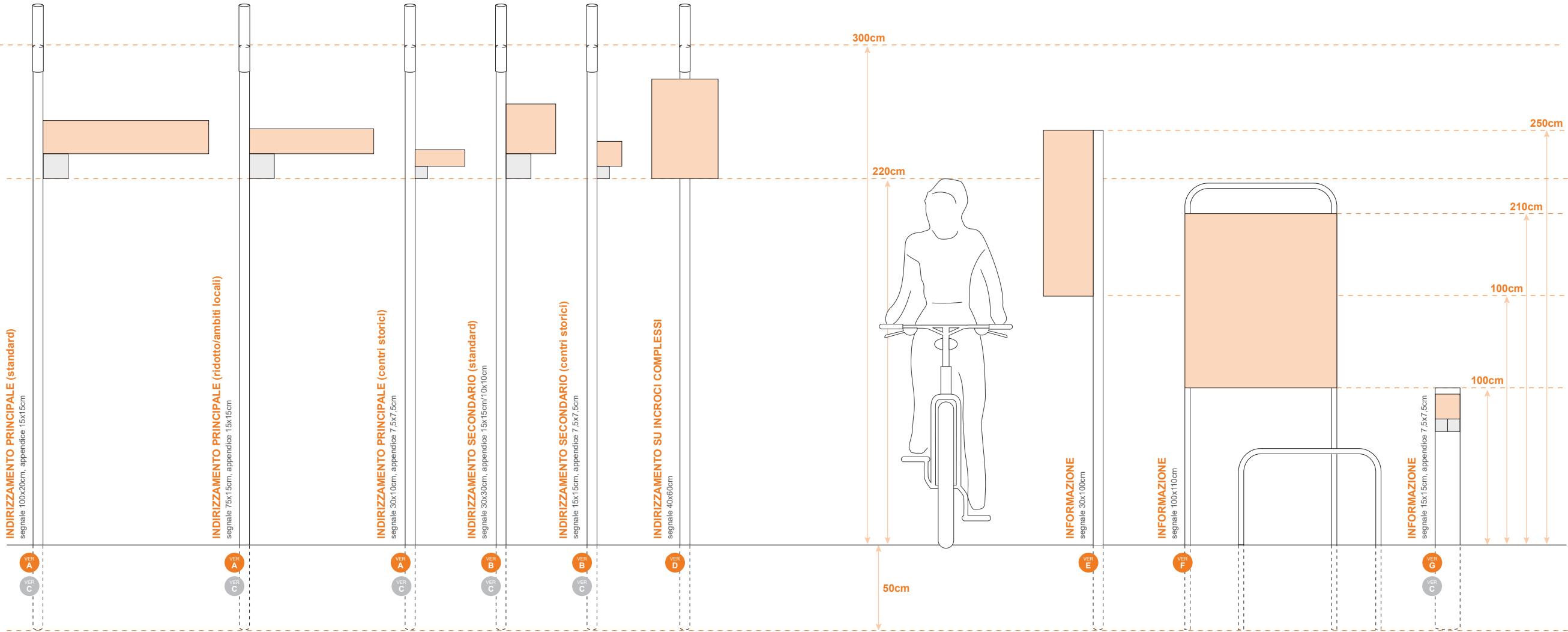


Note tecniche

L’inserimento della segnaletica deve garantire coerenza, sicurezza e leggibilità lungo l’intero itinerario ciclabile. Il disegno in basso riepiloga le altezze e le posizioni consigliate per ciascuna tipologia.

- **Altezza:** La segnaletica di indirizzamento principale deve sempre essere installata a un’altezza minima di 220 cm (misurata al bordo inferiore del cartello), per assicurare il passaggio libero sotto il segnale.
- **Distanza laterale:** È consigliata una distanza minima di 30 cm dal bordo del segnale a quello del percorso ciclabile, tranne nei casi di limitato spazio disponibile. In questi casi, è comunque necessario garantire che il segnale non invada la carreggiata.
- **Leggibilità:** Per garantire una buona leggibilità, i segnali vanno installati senza ostacoli visivi lungo la traiettoria dello sguardo del ciclista. È sempre preferibile l’uso del formato 100×20 cm per l’indirizzamento principale. Il formato 80×15 cm è riservato ai casi in cui lo spazio disponibile non consente alternative.

- **Montaggio:** Un montaggio preciso e stabile riduce al minimo la necessità di manutenzione e limita gli atti vandalici. Si dovrà prediligere l’utilizzo di pali già esistenti, evitando interferenze con segnaletica stradale di prescrizione come “STOP” o “dare precedenza”.
- **Curve:** Nei tratti in curva è fondamentale anticipare l’informazione, aumentando la distanza del segnale avanzato rispetto all’incrocio.
- **Percorsi paralleli:** Nel caso di presenza di più percorsi ciclabili sullo stesso tratto, si ricorre a cartelli appendice per identificare le diverse direttrici: numerazione per le linee della Bicipolitana, simbolo o nome per i percorsi cicloturistici (vedi p. 10).
- **Compatibilità con il Codice della Strada:** Il Codice della Strada attualmente non prevede segnaletica verticale dedicata alla mobilità ciclabile in tratti promiscui con veicoli a motore. Tuttavia, i cartelli proposti utilizzano colori, formati e testi chiaramente distintivi rispetto alla segnaletica automobilistica. La loro dimensione contenuta e leggibilità solo a bassa velocità ne esclude l’effetto di distrazione. L’applicazione in tratti promiscui resta a discrezione dell’ente gestore.



Sistemi di aggancio

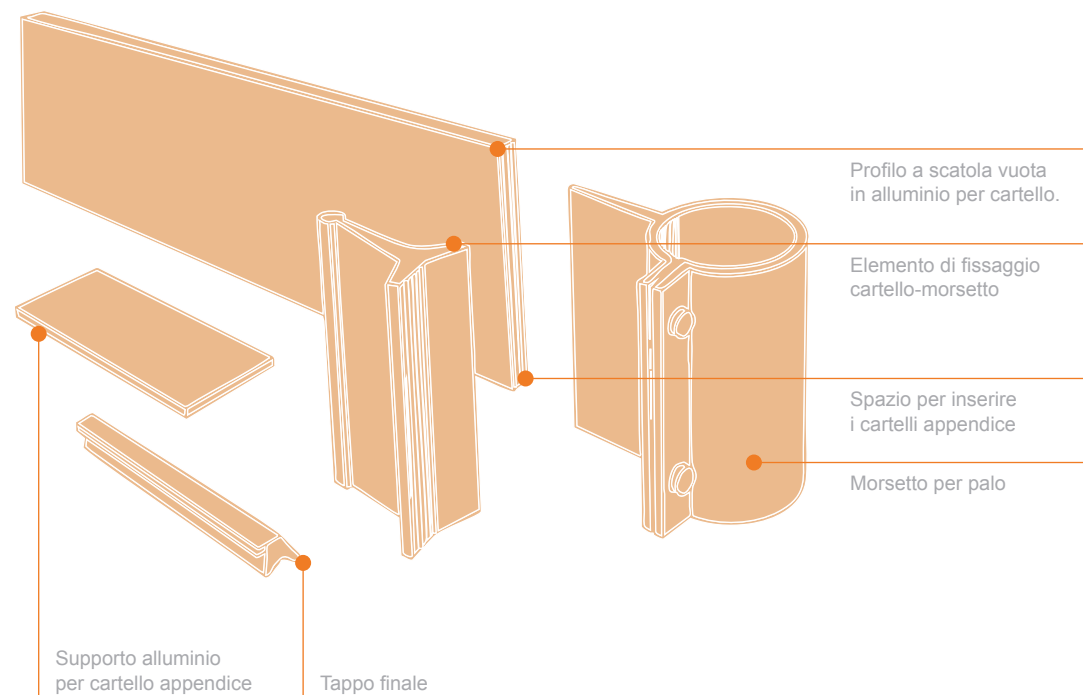
In generale, per la segnaletica di indirizzamento è preferibile adottare l'aggancio a bandiera, poiché garantisce la massima visibilità e leggibilità. L'installazione può essere effettuata su pali tradizionali mediante morsetto, oppure su pali scanalati, che consentono il montaggio di più pannelli sfalsati di 90°. Tuttavia, in contesti caratterizzati da spazio ridotto o da difficoltà nell'installazione di nuovi pali, è possibile ricorrere all'aggancio centrale su pali esistenti, qualora ciò non comprometta la corretta percezione della segnaletica.

Il cartello principale è realizzato con una struttura scatolare vuota, fissata al palo tramite un sistema anti-rotazionale che assicura stabilità e resistenza alle sollecitazioni meccaniche. I cartelli appendice si innestano direttamente nella parte inferiore del cartello principale tramite un sistema a incastro, progettato per agevolare l'inserimento e la sostituzione dei pannelli aggiuntivi.

Questo approccio modulare consente di integrare facilmente ulteriori informazioni in fasi successive, come l'indicazione di nuovi percorsi ciclabili o variazioni temporanee della segnaletica. È fondamentale che il cartello principale mantenga la configurazione scatolare, requisito indispensabile per garantire l'inserimento corretto e stabile dei pannelli appendice.

I materiali impiegati per la realizzazione dei cartelli includono lamiere di alluminio o materiali compositi come CG10 o VTR, caratterizzati dalla presenza di bordi scatolati e predisposizione per il fissaggio al palo, al fine di assicurare durabilità, resistenza agli agenti atmosferici e facilità di manutenzione.

Per garantire una visibilità ottimale e un'elevata leggibilità, tutte le pellicole di stampa devono essere realizzate esclusivamente con materiali a rifrangenza di classe 1; non è pertanto ammesso l'impiego di pellicole adesive standard, le quali non garantirebbero prestazioni ottiche adeguate.

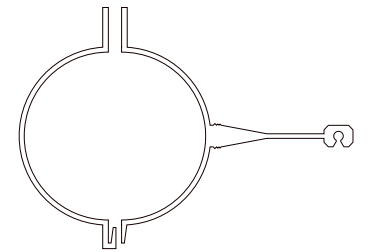


Per maggiori informazioni sui sistemi di aggancio consultare l'allegato "Tipologie di impianti segnaletici".



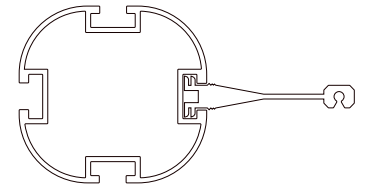
Attenzione: i segnali non possono in nessun caso essere installati su pali preesistenti con segnali di stop e dare la precedenza.

#Sistema di aggancio a bandiera



Questa tipologia di aggancio è prevista per tutti i segnali di indirizzamento (al di fuori di quello dedicato agli incroci complessi).

#Sistema di aggancio a bandiera, con sfalsamento dei pannelli di 90°



Questa tipologia di aggancio è prevista per tutti i segnali di indirizzamento in prossimità di incroci (fatta eccezione per quelli complessi)

#Sistema di aggancio centrale



Questa tipologia di aggancio è prevista esclusivamente per i segnali di indirizzamento su incroci complessi e in casistiche particolari legate a necessità di spazio.

SEGNA-

LETICA

ORIZZON-

TALE

La segnaletica orizzontale è parte integrante della strategia di riconoscibilità, continuità e sicurezza della rete ciclabile metropolitana. Agendo direttamente sul piano stradale, contribuisce infatti in modo immediato e intuitivo all'**orientamento del ciclista** e al rafforzamento dell'**identità visiva della rete**, con un impatto comunicativo diretto e comprensibile per tutte le categorie di utenti.

Per la sua posizione e per la sua funzione, la segnaletica orizzontale assicura una lettura costante e in tempo reale durante la marcia, facilitando la comprensione dei percorsi e delle intersezioni, soprattutto nei punti di maggiore complessità o promiscuità con altri flussi di traffico. Oltre a guidare l'utenza, essa svolge un ruolo determinante nel migliorare la sicurezza percepita e reale: evidenzia le traiettorie ciclabili, rende più prevedibili i comportamenti degli utenti della strada e contribuisce alla riduzione dei conflitti con i veicoli motorizzati.

Pur richiedendo interventi di manutenzione più frequenti rispetto alla segnaletica verticale, rappresenta quindi uno strumento fondamentale per la qualità dell'esperienza ciclabile e per la tutela complessiva dell'utenza vulnerabile. Il disegno e l'applicazione della segnaletica orizzontale avvengono nel rispetto delle normative vigenti, in particolare del Codice della Strada e del relativo Regolamento di esecuzione e attuazione (D.P.R. 495/1992), integrandosi con i principi e gli standard definiti nel Manuale per la progettazione della Bicipolitana.

Si configura pertanto come **elemento** non solo **funzionale** ma anche **identitario** e **simbolico**, contribuendo alla costruzione di un'infrastruttura ciclabile moderna, leggibile, sicura e pienamente riconoscibile.

Le tipologie di segnali

La segnaletica orizzontale della Bicipolitana è progettata come un dispositivo operativo che supporta la leggibilità del tracciato e facilita l'orientamento in movimento, contribuendo a costruire un percorso riconoscibile e continuo. Si distinguono tre principali categorie di intervento: segnali di **conferma**, di **svolta** e di **avviso**, collocate nei punti in cui risulta necessario accompagnare l'utenza con indicazioni puntuali.

Il sistema si basa su un pittogramma composto da elementi grafici chiari e immediati: una freccia direzionale, il logo della bicicletta, il simbolo “#” seguito dal numero della linea e la scritta “Bicipolitana”. La colorazione degli elementi segue la palette dedicata, garantendo coerenza con l'identità visiva dell'intera rete e permettendo all'utente di riconoscere rapidamente la linea percorsa.

Per ottenere prestazioni adeguate in termini di durata, aderenza e visibilità, si raccomanda l'impiego di materiale termoplastico, più resistente rispetto alle vernici stradali tradizionali e idoneo a sopportare maggiori sollecitazioni meccaniche e ambientali.

Oltre alla funzione informativa, i pittogrammi contribuiscono a rendere la rete ciclabile maggiormente percepibile nello spazio urbano, rafforzandone la presenza e facilitando la continuità dell'esperienza d'uso su scala metropolitana.



Gli esempi riportano un segnale a cifra singola “#2” ed un segnale a cifra doppia “#10”, la dimensione del segnale rimane invariata mentre gli elementi interni hanno dimensioni differenti.

		#Segnale di conferma Segnale OR_A1 (singolo/doppio) Segnale standard 90x60cm Segnale ridotto 55x37cm
OR_A1-singolo	OR_A1-doppio	
		#Segnale di conferma su carreggiata Segnale OR_A2 (singolo/doppio) Segnale standard 90x115cm Segnale ridotto 55x75cm
OR_A2-singolo	OR_A2-doppio	
		#Segnale di avviso punto notevole Segnale OR_B (singolo/doppio) Segnale standard 200x100cm Segnale ridotto 70x35cm
OR_B-singolo	OR_B-doppio	
		#Segnale di direzione (dritto) Segnale OR_C1 (singolo/doppio) Segnale standard 90x115cm Segnale ridotto 55x70cm
OR_C1-singolo	OR_C1-doppio	
		#Segnale di direzione (destra-sinistra) Segnale OR_C2 (singolo/doppio) Segnale standard 90x115cm Segnale ridotto 55x70cm
OR_C2-singolo	OR_C2-doppio	
		#Segnale di direzione (assi sfalsati) Segnale OR_C3 (singolo/doppio) Segnale standard 90x115cm Segnale ridotto 55x70cm
OR_C3-singolo	OR_C3-doppio	

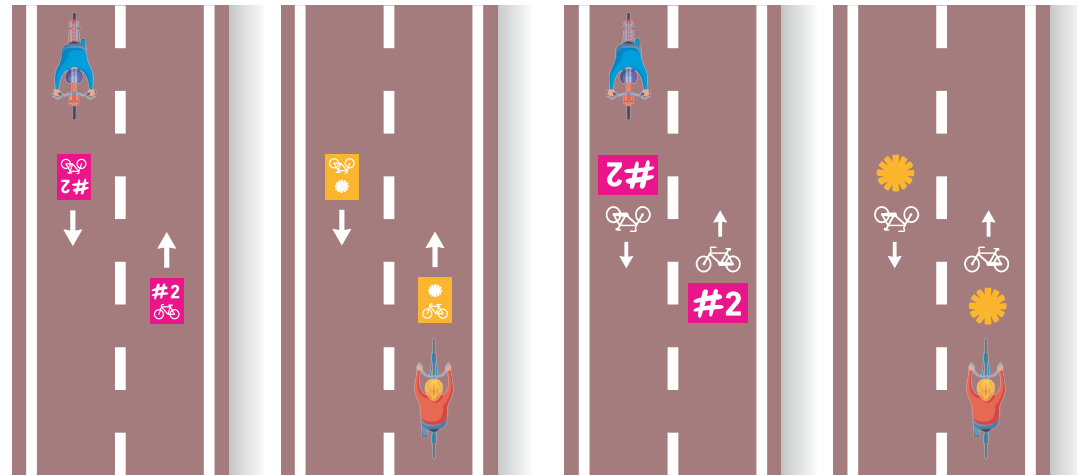
Segnaletica di conferma su sede ciclabile separata

La segnaletica di conferma su sede propria ha l'obiettivo di rassicurare l'utente sulla correttezza del tracciato, valorizzando al contempo l'identità visiva della rete. Si applica direttamente sull'asfalto e riporta come elementi minimi il simbolo “# + numero della linea” su fondo colorato, corrispondente alla linea della Bicipolitana, abbinati ad altri elementi a seconda del tipo di tracciato e del contesto esistente.

Quando viene inserita su **ciclabili già esistenti, dotate di pittogramma bici e frecce direzionali**, è sufficiente applicare il solo simbolo “# + n° della linea” con fondo colorato (OR_A1), per integrare la segnaletica esistente senza ridondanze. Nei casi di **nuove realizzazioni**, si consiglia invece l'uso di un pittogramma più completo, sempre su fondo colorato, che includa il simbolo della bicicletta e il codice identificativo della linea (OR_A2).

Questa modalità consente al ciclista di riconoscere chiaramente la direttrice percorsa, anche in tratti privi di intersezioni o complessità, facilitando l'orientamento continuo.

Nel caso degli itinerari cicloturistici, la logica è analoga ma il simbolo “# + n° della linea” viene sostituito dal logo promozionale dell'itinerario, sempre applicato su fondo giallo dedicato, per garantire coerenza e riconoscibilità del sistema anche su scala territoriale. I pittogrammi si integrano con la restante segnaletica verticale e orizzontale, contribuendo a una rete percepibile come unitaria, sicura e permanente.



Segnaletica su pista ciclabile a doppio senso di marcia di nuova realizzazione #OR_C1/C2/C3

Segnaletica su pista ciclabile a doppio senso di marcia esistente #OR_A1

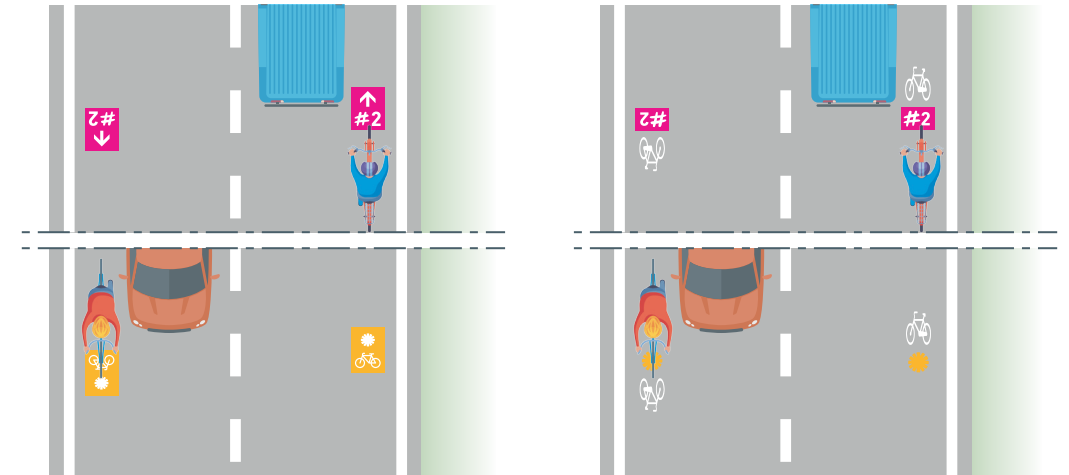
Nota per il lettore: I segnali di questa sezione non sono riportati in scala proporzionale, ma sono stati ingranditi per agevolare la lettura.

Segnaletica di conferma su sedi promiscue

La segnaletica di conferma su sede promiscua ciclo-veicolare ha la funzione di guidare il ciclista lungo il tracciato e rafforzare la riconoscibilità della rete anche nei contesti in cui lo spazio è condiviso con i veicoli a motore ed il percorso ciclabile non è delineato univocamente. In queste situazioni, la chiarezza e l'essenzialità della segnaletica sono fondamentali per evitare ambiguità e garantire la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

Su sedi promiscue ciclo-veicolari non si utilizza il pittogramma completo adottato per le sedi proprie (con bicicletta e freccia direzionale), ma si preferisce una versione semplificata. La conferma del percorso avviene attraverso il solo simbolo “# + numero della linea” (OR_C1/C2), applicato su fondo colorato secondo la palette della Bicipolitana.

Questa soluzione consente al ciclista di mantenere l'orientamento lungo la rete senza introdurre elementi visivi che possano generare confusione tra gli altri utenti della carreggiata. Pur semplificata, la segnaletica di conferma su sede promiscua mantiene coerenza cromatica e visiva con il resto del sistema, contribuendo alla riconoscibilità della Bicipolitana su scala metropolitana.



Segnaletica su sedi promiscue #OR_C1/C2

Segnaletica su sedi promiscue (alternativa) #OR_A1/A2

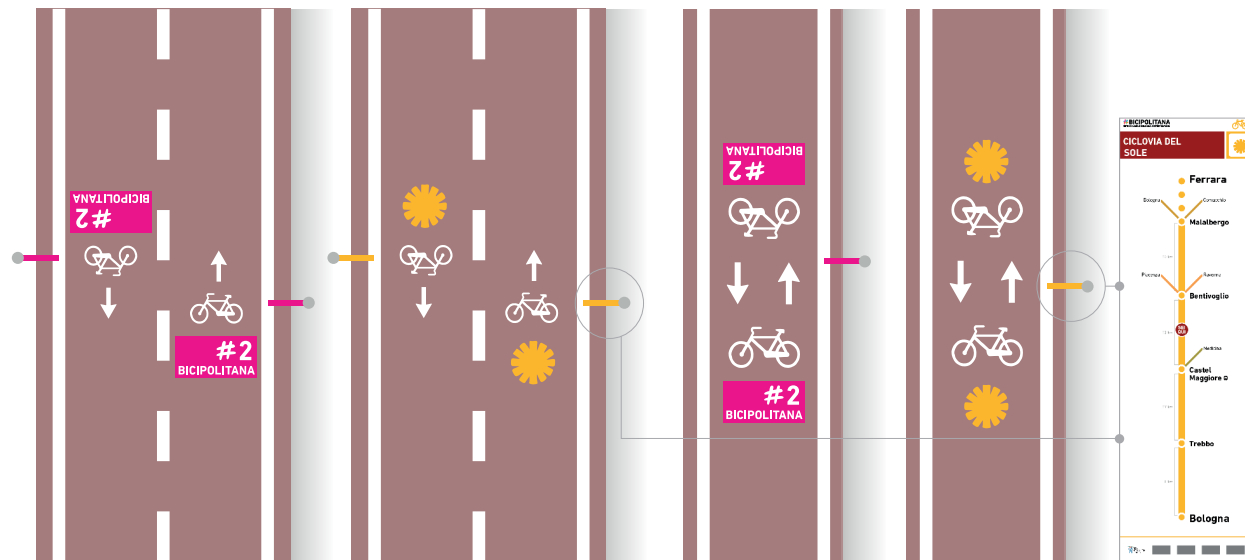
Si ricorda che l'adozione e la collocazione di questa segnaletica devono essere sempre concordate con la polizia locale, per garantire il rispetto delle normative vigenti e la sicurezza stradale.

Segnaletica di avviso inizio linea o di punto notevole

In corrispondenza dell'avvio di una direttrice, si raccomanda l'applicazione di un pittogramma contenente il nome esteso della rete "Bicipolitana", sempre accompagnato dal numero identificativo della linea preceduto dal simbolo "#" (OR_B).

Questo elemento funge sia da indicazione funzionale - per comunicare chiaramente l'inizio del tracciato - sia da strumento di identità visiva, contribuendo alla riconoscibilità e al branding della Bicipolitana nel territorio metropolitano.

La stessa segnaletica può essere adottata anche in corrispondenza di punti notevoli lungo la rete, come snodi, tappe intermedie o elementi attrattivi presenti lungo l'itinerario (per esempio in corrispondenza di un cartello di informazione "collana di perle"), così da rafforzare la percezione di attraversamento di un sistema strutturato e coerente. A seconda del contesto, è possibile integrare elementi grafici aggiuntivi che facilitino l'orientamento, come le frecce direzionali.



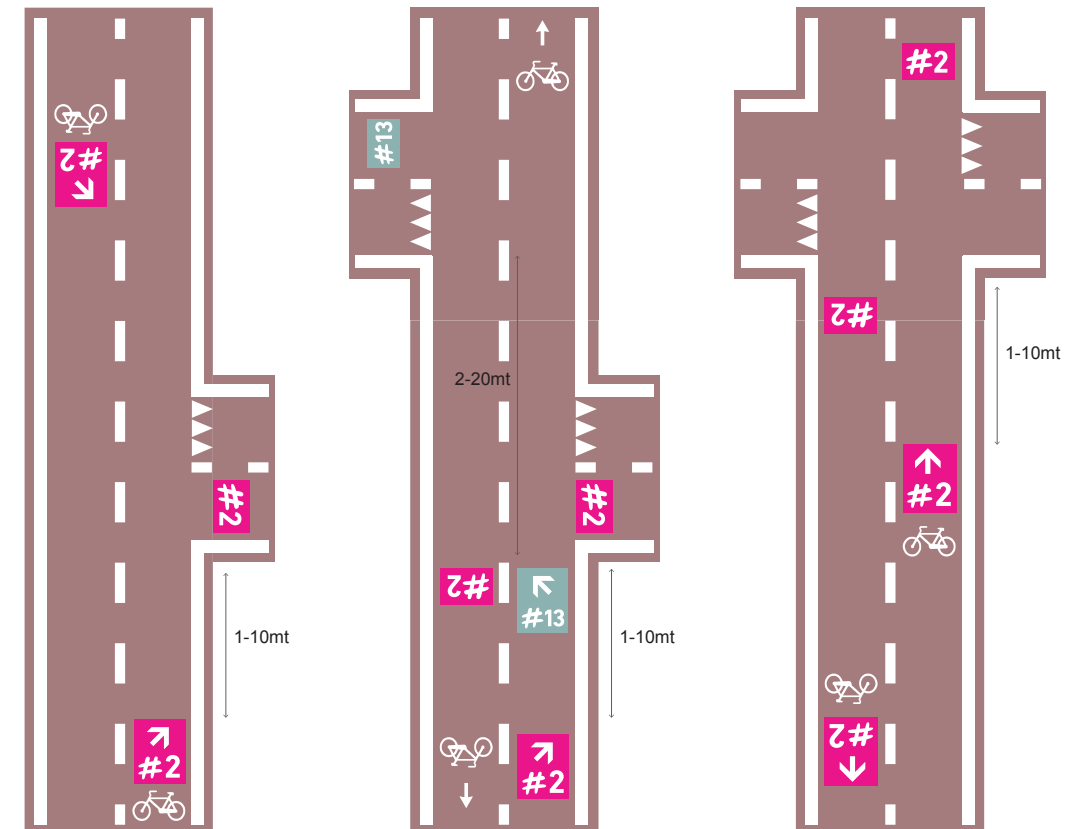
Segnale su pista ciclabile a due sensi di marcia, vicino ad un punto notevole
#OR_B

Segnale su pista ciclabile a doppio senso di marcia con larghezza ridotta, vicino ad un punto notevole
#OR_B

Segnaletica di svolta su incroci

La segnaletica orizzontale di svolta è uno strumento fondamentale per garantire sicurezza e chiarezza del percorso, specialmente nei punti critici come incroci, bivi e cambi di direzione. Il suo compito è quello di informare in anticipo i ciclisti della necessità di svoltare, aiutandoli a mantenere l'orientamento e a percepire il percorso come coerente e intuitivo.

Questa segnaletica è composta da un rettangolo colorato, secondo la palette della linea Bicipolitana di riferimento, all'interno del quale sono inseriti la freccia direzionale conforme al Codice della Strada, il simbolo con hashtag e numero della direttrice. Il posizionamento è previsto tra 1 e 10 metri prima dell'intersezione, a seconda del contesto. Nei casi in cui l'incrocio coinvolga più linee, è utile disporre le indicazioni in base all'ordine in cui verranno affrontate, per evitare ambiguità. È fortemente consigliato integrare questa segnaletica orizzontale con l'equivalente verticale, in modo da offrire un doppio livello di lettura per l'utenza. Dopo ogni svolta, entro 10 metri, è opportuno applicare la segnaletica di conferma per rassicurare il ciclista sulla correttezza del percorso intrapreso.



SEGNALE- TICA PER LA CICLA- BILITÀ CONDIVISA

La segnaletica per la ciclabilità condivisa si basa sul principio che **la strada è uno spazio pubblico** destinato alla circolazione di tutti, come stabilito dall'**articolo 1 del Codice della Strada**: «**La strada è un bene di pubblica utilità**».

Lo stesso articolo sottolinea inoltre che «**la sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato**», richiamando la necessità di un uso consapevole e rispettoso dello spazio stradale.

In questo senso, la sicurezza di tutti gli utenti può essere garantita solo attraverso comportamenti attenti, velocità ridotte e una reciproca attenzione nella condivisione della carreggiata.

La segnaletica dedicata alle situazioni di uso promiscuo svolge quindi un ruolo essenziale nel rendere riconoscibili i contesti di coesistenza tra traffico ciclabile e veicolare, facilitando l'interazione tra gli utenti e riducendo i potenziali conflitti.

In questo capitolo vengono illustrate le diverse tipologie di segnaletica applicabili alle varie configurazioni stradali: dalle strade urbane ed extraurbane, agli Assi 30, alle strade E-bis ed F-bis, fino alle strade scolastiche e alle zone residenziali, dove la priorità è la protezione dell'utenza vulnerabile e la moderazione del traffico.

Questa segnaletica, progettata nel rispetto delle normative vigenti, si affianca agli strumenti normativi contribuendo alla costruzione di un ambiente stradale più leggibile, equo e sicuro per tutte le persone che lo attraversano.

Sedi promiscue cicloveicolari

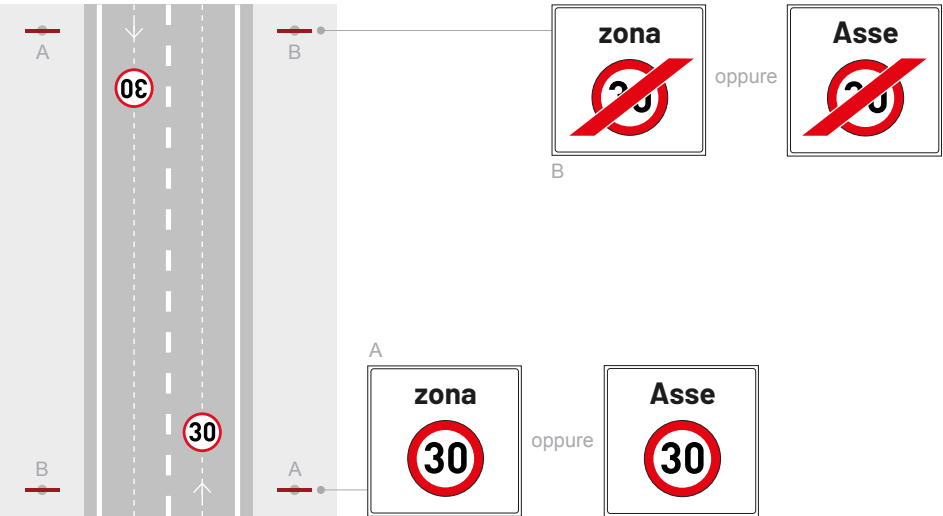
Le strade sono spazi pubblici destinati alla circolazione di pedoni, veicoli e animali, come definito dall'articolo 2 del Codice della Strada. In questo contesto, la condivisione della carreggiata tra utenti vulnerabili e veicoli a motore è possibile e necessaria per garantire una **mobilità inclusiva**, purché accompagnata da regole chiare, velocità moderate e comportamenti responsabili da parte di tutti.

Le sedi promiscue rappresentano un elemento fondamentale della rete ciclabile, permettendo di estendere la ciclabilità anche in assenza di infrastrutture dedicate. Vi rientrano Zone 30, strade urbane ciclabili (E-bis), itinerari ciclopedonali (F-bis), strade residenziali e scolastiche, e talvolta assi urbani con traffico limitato fino a 50 km/h. In ambito extraurbano, percorsi cicloturistici e F-bis possono attraversare strade provinciali e statali a basso traffico, con limiti di velocità tipicamente tra 70 e 90 km/h, garantendo sicurezza attraverso segnaletica appropriata e misure di moderazione del traffico.

La segnaletica verticale rende immediatamente visibile la presenza di biciclette, chiarisce le priorità e segna le regole di condivisione. I pannelli indicano denominazione della strada, limite di velocità e eventuali prescrizioni integrative, come divieti per mezzi pesanti o attraversamenti pedonali. La segnaletica orizzontale, con pittogrammi regolari (bicicletta, frecce, auto), assicura continuità e leggibilità, rafforzando la percezione di una rete ciclabile sicura, continua e coerente con il contesto urbano ed extraurbano.

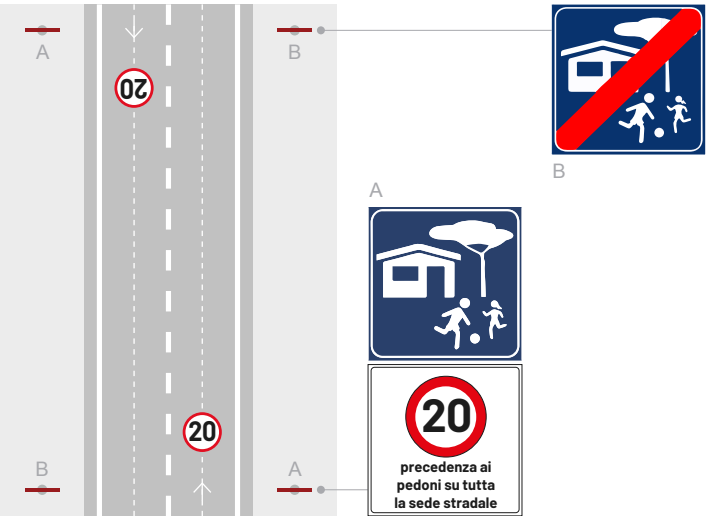
Promiscuo cicloveicolare in Zona 30 (o Città 30) e Asse 30

La segnaletica in Zona 30 e sugli Assi 30 sottolinea la convivenza tra ciclisti e veicoli con cartelli di inizio e fine Zona/Asse 30 (Figura II 322 e II 323 Art. 135) e pittogrammi orizzontali con limite di velocità 30 km/h (Fig. 50 art. 117) ripetuti ogni 100-150 metri. Questo sistema garantisce la percezione costante del limite e la sicurezza dei ciclisti.



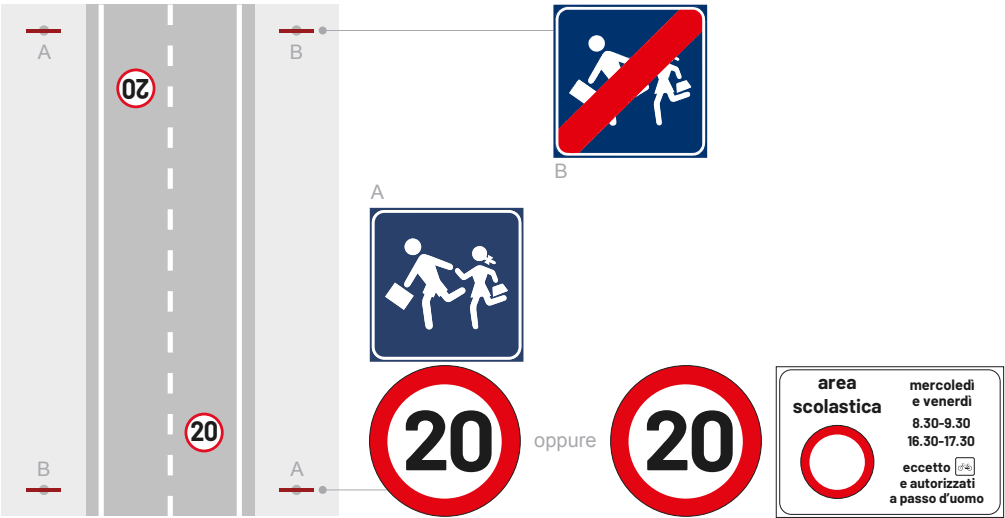
Promiscuo cicloveicolare in Zona Residenziale

Nei quartieri residenziali, la segnaletica combina cartelli informativi e pittogrammi per segnalare l'uso condiviso della strada. Viene adottato il cartello "Zona Residenziale" (Figura II 326 e II 327 Art. 135) e limiti di velocità contenuti, generalmente a 20 km/h, per invitare gli automobilisti a moderare la velocità e prestare particolare attenzione a pedoni e ciclisti.



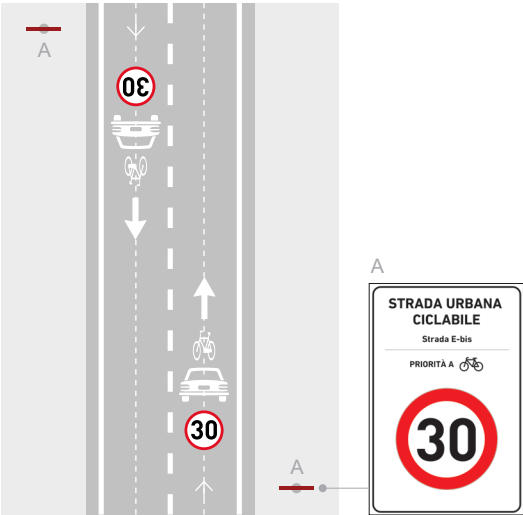
Zona scolastica

La segnaletica in zona scolastica utilizza il cartello “Zona scolastica” (Figura II 331 e II 332 Art. 135) accompagnato da pittogrammi orizzontali per indicare la presenza di bambini e ciclisti. Il limite di velocità è ridotto, generalmente consigliato a 20 km/h, e la segnaletica invita a una guida particolarmente prudente, soprattutto nelle fasce orarie di ingresso e uscita da scuola.



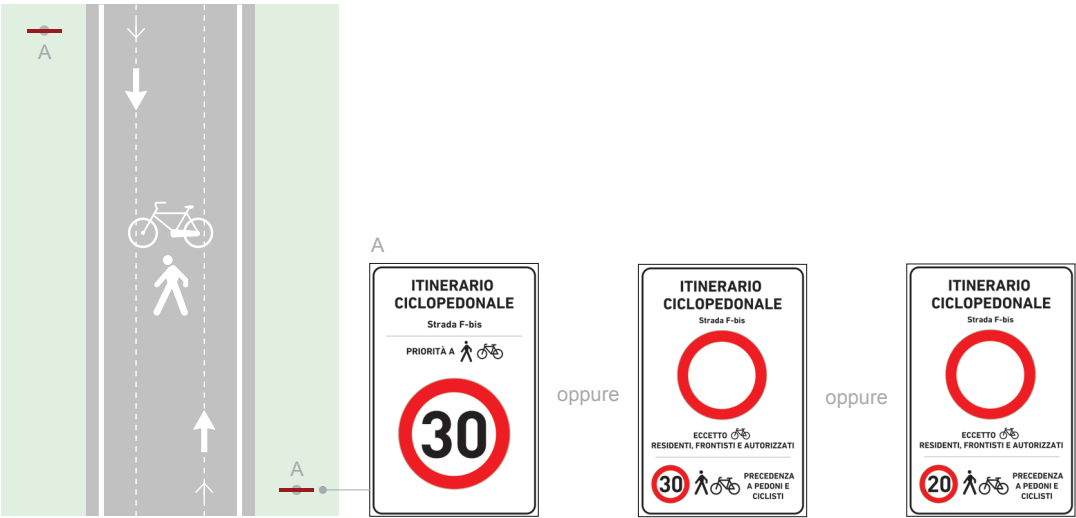
Strada E-bis (strada ciclabile)

Le strade E-bis sono tratti condivisi tra bici e auto con priorità ai ciclisti e limite di 30 km/h. Non esistono segnali ufficiali normati specifici, quindi si usano cartelli personalizzati ispirati al Codice della Strada per segnalare la presenza ciclabile e favorire la sicurezza.



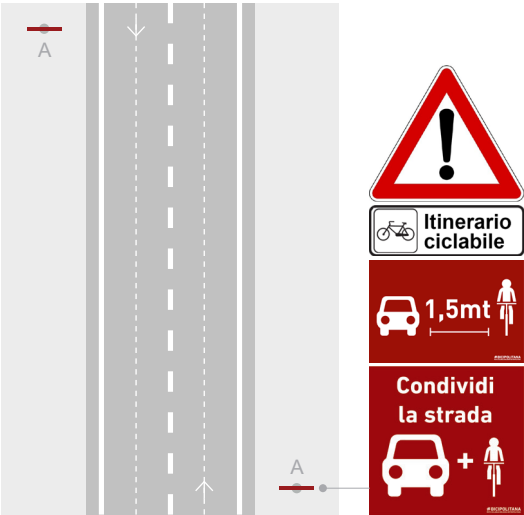
Strada F-bis (itinerario ciclabile)

Le strade F-bis sono itinerari condivisi con priorità a ciclisti e pedoni. Non ci sono segnali normativi specifici, quindi la segnaletica è personalizzata per comunicare la promiscuità e il limite di velocità ridotto, garantendo sicurezza e chiarezza.



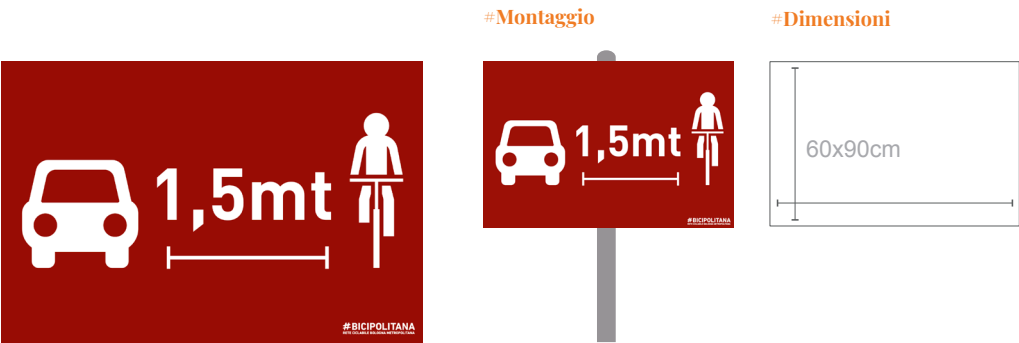
Zone promiscue

Nelle strade promiscue con elevato flusso ciclistico, la segnaletica combina cartelli di limite di velocità (spesso 50 km/h o meno) e pittogrammi orizzontali per evidenziare la condivisione della carreggiata. L'obiettivo è ricordare a tutti gli utenti la necessità di una guida attenta e rispettosa, soprattutto nei tratti dove non è possibile la segregazione fisica delle corsie.



Segnale distanza consigliata

I cartelli che richiamano la distanza laterale di sicurezza di 1,5 metri sono conformi a quanto stabilito dall’art. 149, comma 1-bis del Codice della Strada (aggiornamento 2024), che rende obbligatorio tale comportamento nel sorpasso dei ciclisti. I pannelli proposti si ispirano alla campagna “Io rispetto il ciclista”, con grafica ottimizzata per la leggibilità e in coerenza con l’identità visiva della Bicipolitana. Sono utilizzati su strade con limite di velocità pari o superiore a 50 km/h, dove sia realisticamente possibile mantenere la distanza laterale prescritta.



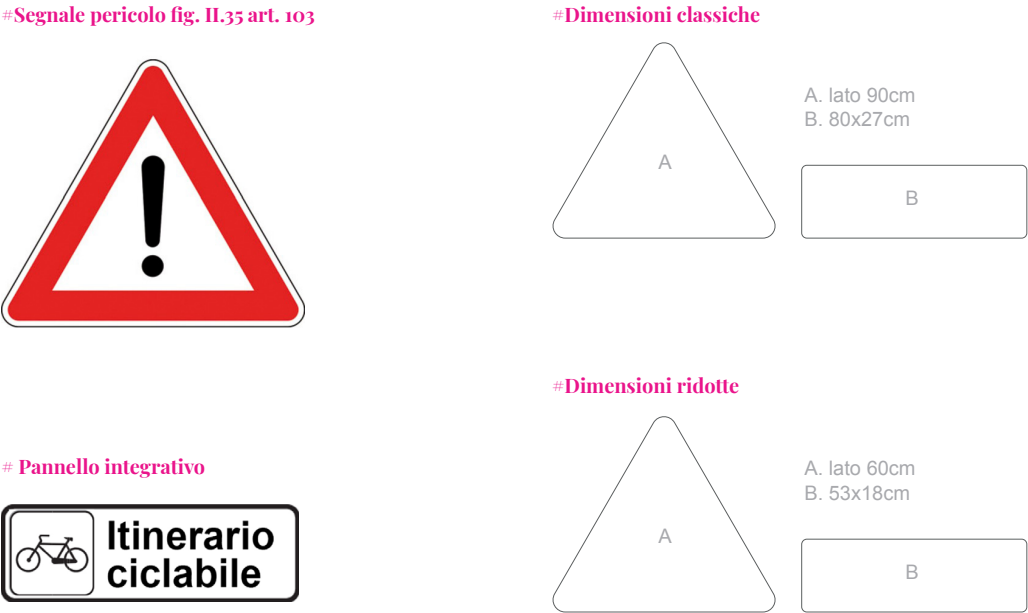
Segnale strada condivisa

Il segnale “Condividi la strada” informa tutti gli utenti – ciclisti e conducenti di veicoli a motore – che la carreggiata è condivisa tra soggetti con velocità e vulnerabilità diverse. Invita al rispetto reciproco e a una guida attenta, in particolare nei tratti senza infrastrutture ciclabili dedicate. È consigliato anche in corrispondenza di transizioni tra percorsi protetti e tratti promiscui, per segnalare l’inizio di un nuovo contesto viario che richiede maggiore cautela. Non sostituisce l’obbligo normativo del rispetto della distanza laterale di 1,5 metri.



Segnale di pericolo/attenzione

I segnali di pericolo sono impiegati per avvisare l’utenza ciclistica della presenza di situazioni critiche lungo il percorso, come restringimenti, curve pericolose, fondo sdruciolevole o attraversamenti complessi. Il segnale principale è di tipo triangolare, conforme alla figura II.35 dell’art. 103 del Codice della Strada, con lato da 60 o 90 cm, ed è sempre corredato da un pannello integrativo che specifica la natura del rischio. Questa tipologia segnaletica è particolarmente utile nei tratti condivisi tra ciclisti e veicoli a motore, dove può essere efficacemente abbinata ai cartelli “Condividi la strada” o “Distanza 1,5 m” per richiamare maggiore attenzione da parte dei conducenti. Su percorsi ciclabili in sede propria, possono essere adottate versioni in formato ridotto con cartello appendice, per segnalare specifiche criticità rivolte ai ciclisti (es. fondo irregolare, discesa ripida, visibilità ridotta), mantenendo coerenza grafica e chiarezza comunicativa.



APPLI- CAZIONI PRATICHE

La presente sezione raccoglie una serie di esempi pratici di applicazione della segnaletica Bicipolitana su differenti tipologie di percorsi ciclabili, utili per guidare enti e progettisti nell'attuazione concreta del sistema. Gli schemi illustrano l'integrazione tra segnaletica orizzontale e verticale, con riferimento ai principali nodi di svolta, continuità, attraversamento o cambiamento di contesto viario.

Si ricorda che la segnaletica Bicipolitana ha valore informativo e identitario, e non sostituisce in alcun caso la segnaletica prescrittiva prevista dal Codice della Strada, con la quale deve sempre integrarsi in modo coerente.

I cartelli verticali devono essere posizionati a un'altezza minima da terra di 220 cm (per i percorsi promiscui o lungo la viabilità ordinaria) per garantirne la visibilità e la sicurezza di tutti gli utenti della strada.

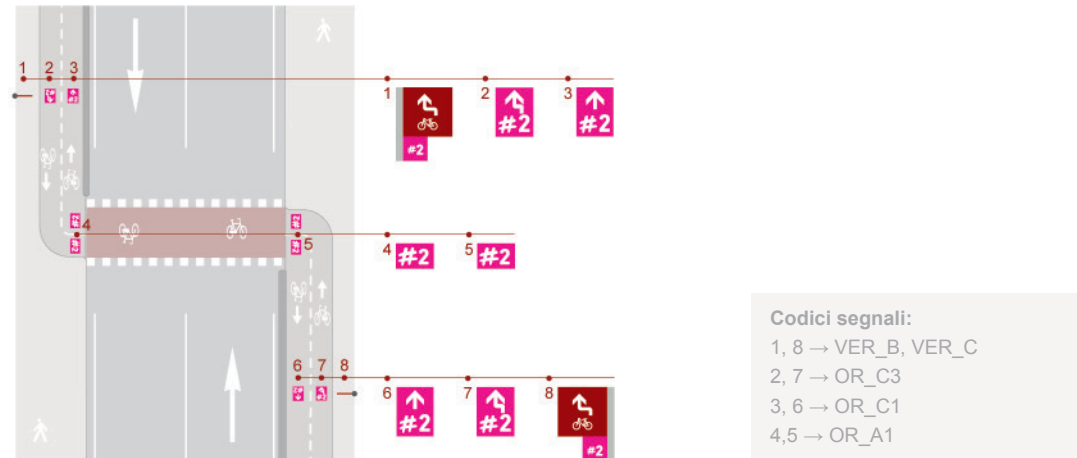
Per garantire una buona leggibilità da parte degli utenti, i testi e i simboli devono essere visibili da una distanza minima di 12 metri. Eventuali frecce o indicazioni di svolta devono essere anticipate da segnaletica orizzontale posizionata da 1 a 10 metri prima dell'incrocio, e seguita da una segnaletica di conferma nella stessa fascia di distanza dopo l'intersezione.

La segnaletica orizzontale (pittogrammi e frecce direzionali) deve essere posizionata a una distanza minima di 30 cm dal bordo pista e mantenere una coerenza cromatica con la linea di riferimento della Bicipolitana. I tratti promiscui devono essere sempre accompagnati da adeguati avvisi informativi rivolti sia ai ciclisti che agli automobilisti.

Esempi di applicazione della segnaletica

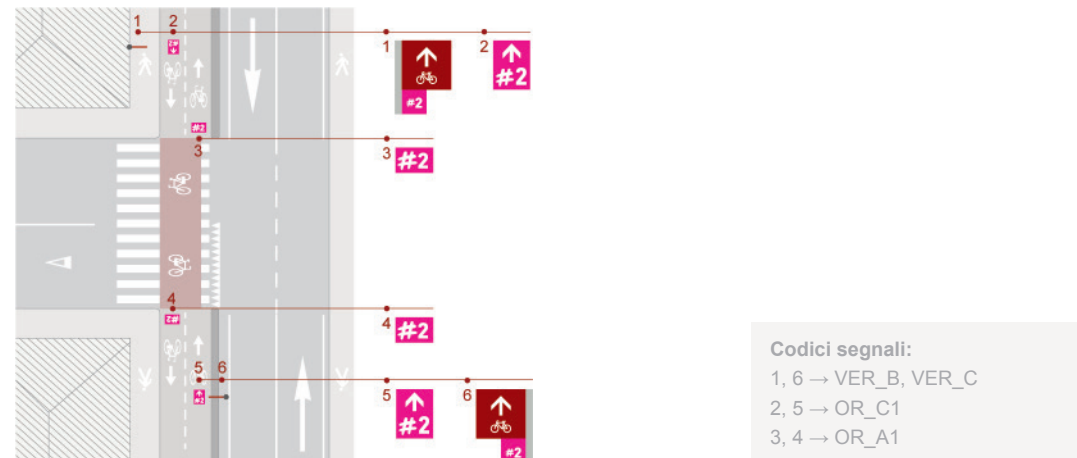
Attraversamento ciclabile

Gli attraversamenti ciclabili, regolati dall'art. 146 del Regolamento di Attuazione del NCdS e dalla Circolare ministeriale 513/2013, garantiscono la continuità delle piste ciclabili esclusive. Per approfondimenti si rimanda al *“Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali”*, capitolo *“Continuità ciclabile vs attraversamenti”*.



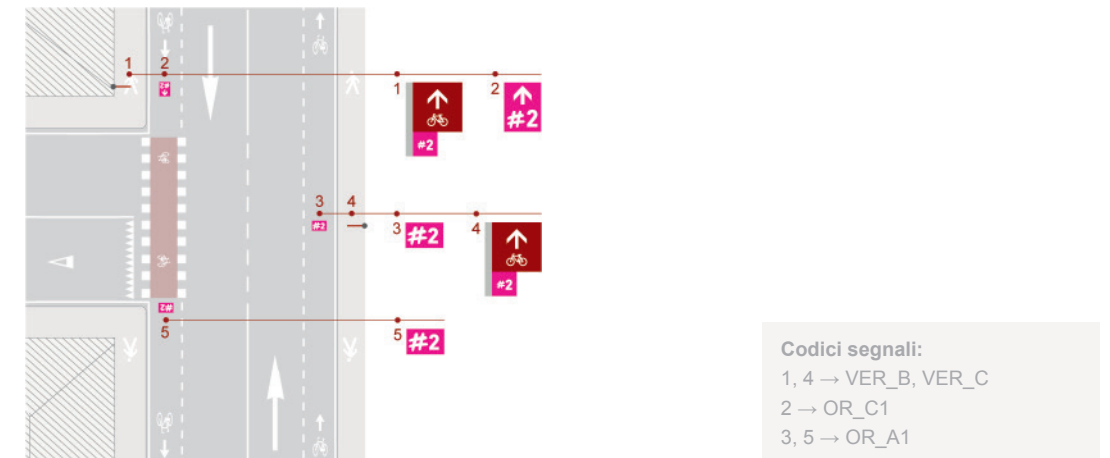
Attraversamento ciclabile e pedonale contiguo

Questa tipologia di attraversamento assicura la continuità di percorsi ciclabili e pedonali affiancati, mantenendo separati i flussi e riducendo i punti di conflitto tra utenti. Per maggiori dettagli, si rimanda al *“Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali”*, capitolo *“Continuità ciclabile vs attraversamenti”*.



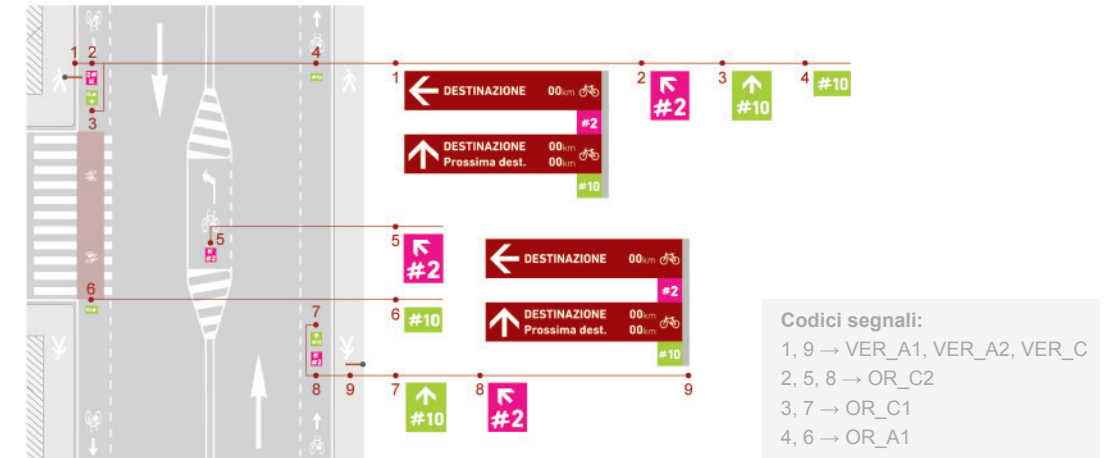
Attraversamento delle sedi preferenziali (con corsia ciclabile in carreggiata)

Per piste e corsie ciclabili in carreggiata, l'attraversamento è realizzato con quadrotti ciclabili. Sebbene il NCdS non lo preveda formalmente, si consiglia di rafforzare la segnalazione per aumentare la visibilità dei ciclisti all'intersezione. Per approfondimenti, consultare il *“Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali”*, capitolo *“Continuità ciclabile vs attraversamenti”*.



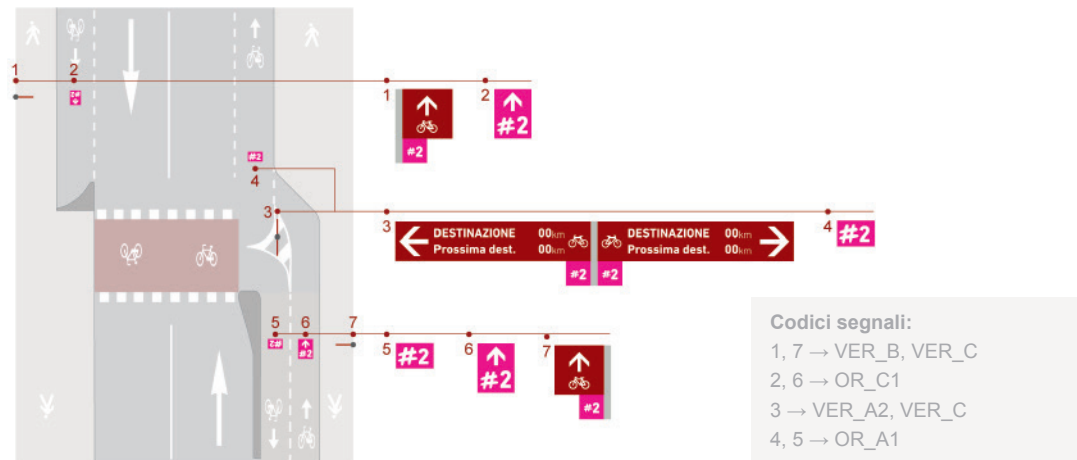
Attraversamento con svolta a sinistra in due tempi / 1 (con casa di svolta a sinistra)

Per agevolare e rendere più sicura la svolta a sinistra, è possibile prevedere una “casa di svolta a sinistra”: un'area di attestamento al centro della carreggiata segnalata con segnaletica orizzontale e/o isola salvagente. Per approfondimenti, vedere il *“Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali”*, capitolo *“Continuità ciclabile vs attraversamenti”*.



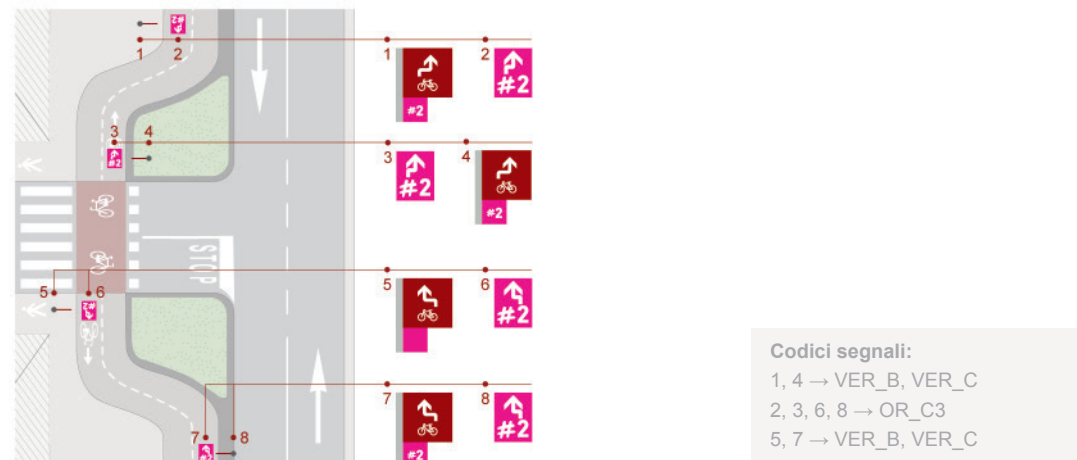
Attraversamento con svolta a sx in due tempi / 2 (immissione in una sede bidirezionale)

Questa soluzione sostituisce la casa di svolta con un attraversamento ciclabile che collega la corsia ciclabile a una sede separata bidirezionale, con un'area di attestamento protetta e separata dalla carreggiata. Per dettagli si rimanda al *"Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali"*, capitolo *"Continuità ciclabile vs attraversamenti"*.



Ciclabile bidirezionale in incrocio a T, attraversamento a raso arretrato

Negli incroci a T regolati da segnaletica di fermarsi e dare precedenza, l'attraversamento ciclabile deve essere arretrato di 5-6 m rispetto all'intersezione, consentendo un approccio in due fasi e migliorando la sicurezza, a scapito di una minore linearità del percorso. Per approfondimenti si rimanda al *"Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali"*, capitolo *"Continuità ciclabile vs attraversamenti"*.



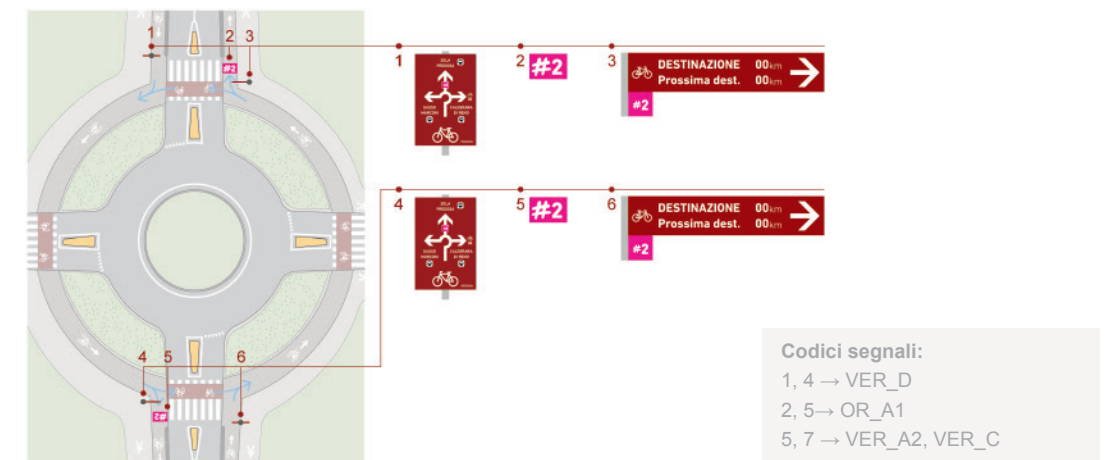
Ciclabile bidirezionale lungo due assi in incrocio a quattro bracci

In intersezioni a quattro bracci dove si incontrano due ciclabili bidirezionali, è fondamentale prestare particolare attenzione ai punti di conflitto tra ciclisti e pedoni per garantire sicurezza. Per maggiori informazioni, si veda il *"Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali"*, capitolo *"Continuità ciclabile vs attraversamenti"*.



Ciclabile monodirezionale in rotatoria con anello esterno

In presenza di sedi ciclabili monodirezionali, è preferibile posizionare le piste esternamente alla rotatoria, separando i ciclisti dal traffico veicolare. Gli attraversamenti devono essere arretrati di 5-6 m rispetto all'anello centrale e perpendicolari ai bracci dell'intersezione. Per approfondimenti si rimanda al *"Manuale per la progettazione della Bicipolitana Bolognese e delle sue reti locali"*, capitolo *"Continuità ciclabile vs attraversamenti"*.



SEGNALE-

TICA CI-

CLABILE


DA NCDS

Questo capitolo illustra in dettaglio la segnaletica verticale e orizzontale prevista dal Codice della Strada italiano specificamente dedicata alla mobilità ciclabile. Il focus principale è posto sui segnali che, per loro natura e funzione, possono e devono essere integrati in modo sinergico con la nuova segnaletica direzionale della Bicipolitana bolognese. L'obiettivo è fornire un quadro chiaro delle normative vigenti che regolano la segnaletica per le infrastrutture ciclabili, garantendo che le nuove integrazioni siano efficaci e conformi.

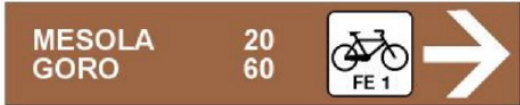
La Bicipolitana, infatti, pur adottando un sistema di segnaletica direzionale dedicata e brandizzata, con l'intento di rafforzare l'identità del percorso e facilitare l'orientamento degli utenti, deve operare in piena armonia con le normative vigenti. Questa armonia è cruciale per la sicurezza stradale e la corretta informazione di tutti gli utenti della strada, siano essi ciclisti, pedoni o automobilisti. È pertanto fondamentale che le integrazioni proposte dalla Bicipolitana siano prive di qualsiasi ambiguità rispetto alla segnaletica ufficiale prescrittiva del Codice della Strada. Qualsiasi nuovo segnale o integrazione deve essere immediatamente riconoscibile come specifico del sistema Bicipolitana, senza però sovrapporsi o confondere le indicazioni normative. In quest'ottica, e per assicurare la massima coerenza e conformità legale, l'attuazione della segnaletica Bicipolitana, specialmente per elementi innovativi o in contesti complessi, potrebbe richiedere una validazione da parte del Comune di Bologna o del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti competente. Questo processo garantirà che ogni elemento della segnaletica Bicipolitana contribuisca efficacemente alla fluidità e sicurezza della rete ciclabile metropolitana, senza compromettere la chiarezza delle regole stabilite dal Codice della Strada.

Segnaletica verticale

Segnali di prescrizione

	Segnale di divieto Transito vietato alle biciclette Fig. II.55 Art. 117 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)		Segnale di pericolo Attraversamento ciclabile Fig. II.14 Art. 88 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)
	Segnale di obbligo Pista ciclabile Fig. II.90 Art. 122 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)		Segnale di obbligo Fine pista ciclabile Fig. II.91 Art. 122 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)
	Segnale di obbligo Percorso pedonale e ciclabile Fig. II.92/b Art. 122 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)		Segnale di obbligo Fine percorso pedonale e ciclabile Fig. II.93/b Art. 122 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)
	Segnale di obbligo Pista ciclabile contigua al marciapiede Fig. II.92/a Art. 122 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)		Segnale di obbligo Fine pista ciclabile contigua al marciapiede Fig. II.93/a Art. 122 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)
	Segnale utile per la guida Attraversamento ciclabile Fig. II.324 Art. 135 Regolamento di Attuazione (Art. 39 Cod. Str.)		

Segnali di indicazione



Itinerario ciclabile: I segnali verticali di itinerario ciclabile di colore marrone (tipicamente usati per indicare itinerari cicloturistici o percorsi di interesse culturale/naturalistico) non sono espressamente normati nel Codice della Strada. Codice della Strada Art. 39 CdS – Segnaletica verticale (segnaletica di indicazione, inclusi segnali turistici e di itinerario.); Regolamento di esecuzione (D.P.R. 495/1992) Art. 134 e 135 – Segnali di indicazione, Art. 133 – Colori della segnaletica.



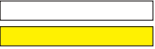
Il colore marrone è riservato a segnali turistici e culturali, applicabili anche a itinerari cicloturistici. Non hanno una figura numerata ufficiale dedicata nel Regolamento (come per esempio quelli blu stradali), ma si ricavano per analogia da: Figura II 293 – Segnale di itinerario turistico, riadatti in ambito ciclabile inserendo il pittogramma della bicicletta, il numero dell'itinerario, le destinazioni intermedie e il chilometraggio.

La normativa italiana non definisce una segnaletica specifica per gli itinerari ciclabili (ad esclusione di quelli SNCT). Per cui viene spesso declinata quella turistica a fondo marrone, che tuttavia non garantisce un'informazione uniforme.





Segnaletica orizzontale

Linee di delimitazione

	Linea continua bianca: delimita la pista ciclabile rispetto alla carreggiata o al marciapiede. Art. 40 CdS, Art. 137 Regolamento, Fig. II 445 (es. di pista ciclabile in sede propria, delimitata da linea continua).
	Linea discontinua (corsia ciclabile): utilizzata nelle corsie ciclabili urbane. Art. 3, comma 1, n. 12-bis CdS (definizione "corsia ciclabile"), Art. 137 Regolamento, Fig. II 447/a (Corsia ciclabile in carreggiata urbana, delimitata da linea discontinua).
	Linea continua bianca-gialla: La doppia linea con una striscia gialla e una bianca non è una segnaletica prevista esplicitamente come standard nel CdS o nelle figure ufficiali del Regolamento di esecuzione (D.P.R. 495/1992). Tuttavia, viene utilizzata in modo applicativo e sperimentale in alcuni contesti urbani per separare piste ciclabili da carreggiate veicolari, specialmente in situazioni promiscue o a bassa segregazione. Riferimenti normativi indiretti: Art. 40 CdS – Segnaletica orizzontale; Art. 137 del Regolamento – Strisce longitudinali; Fig. II 447/a – Corsia ciclabile urbana (linea discontinua); Fig. II 445 – Pista ciclabile in sede propria (linea continua bianca).

Pittogrammi e simboli

	Simbolo bicicletta: tracciato a terra per indicare il corretto utilizzo della pista. Art. 39 e 40 CdS, Art. 139 Regolamento – Simboli e scritte, Fig. II 447/b – Simbolo di bicicletta su corsia ciclabile (pittogramma orizzontale).		Freccia di direzione: indica la direzione obbligatoria di percorrenza per i ciclisti. Art. 141 Regolamento – Freccie direzionali, Fig. II 449 – Freccia direzionale (utilizzabile anche su corsie ciclabili).
--	--	--	--

Attraversamenti e casa avanzata (bike box)

	Attraversamento ciclabile: Indicato da due linee bianche discontinue parallele e simboli bici. Utilizzato per far attraversare i ciclisti senza obbligo di scendere. Art. 40 CdS, Art. 145 CdS e art. 145 comma 3-bis Regolamento, Fig. II 447/c – Attraversamento ciclabile con simbolo bicicletta.		Attraversamento ciclopedonale: Combinazione tra strisce pedonali (zebratura) e porzione riservata alla bici. Può essere segnalato anche verticalmente con pannelli integrativi. Art. 145 CdS, Art. 145, comma 3-bis e 3-ter Regolamento, Fig. II 447/d – Attraversamento pedonale e ciclabile affiancati.
	Attraversamento rialzato: Art. 40 CdS, Art. 145 CdS e art. 145 comma 3-bis Regolamento, Fig. II 447/c – Attraversamento ciclabile con simbolo bicicletta.		Zona di attestamento ciclabile (bike box): Linea di arresto avanzata per i ciclisti agli incroci semaforici. Art. 182, comma 9-bis CdS (non ancora presente nel Regolamento, in attesa di aggiornamento normativo). Nonostante non sia ancora ufficializzata è già in uso in diversi comuni su base progettuale (es. schema con linea d'arresto avanzata + pittogramma bici).



COMMITTENTE

Città Metropolitana di Bologna

Via Zamboni, 13
40126 Bologna (BO)
P.I./C.F. 03428581205
t. +39 051 659 8111
cm.bo@cert.cittametropolitana.bo.it
cittametropolitana.bo.it

Servizio Pianificazione della Mobilità Sostenibile e Sviluppo Trasporto Pubblico Metropolitano

Catia Chiusaroli
Silvia Basenghi
Silvia Bertoni
Mauro Borioni
Tatiana Brusco
Alessia Copelli
Lorenza dell'Erba
Giulia Maroni
Silvia Mazza

Settore Pianificazione Territoriale

Alessandro Delpiano

Servizio Amministrativo e Organizzazione

Angela Lavecchia
Francesca Roncaglia
Michela Annalisa Romio
Francesca Zoboli

PROGETTISTI

Stradivarie Architetti Associati

P.I./C.F. 01175480324

Headquarter / Trieste
Via Cecilia de Rittmeyer, 14
34134 Trieste
t. +39 040 2601675

Branch / Bologna
Viale Giambattista Ercolani, 10
40138 - Bologna
t. 051 0980009

studio@stradivarie.it - stradivarie@pec.stradivarie.it
stradivarie.it

Coordinatore del gruppo di lavoro
e Responsabile scientifico e di commessa
arch. Claudia Marcon

Progettisti
arch. Claudia Marcon

Collaboratori
dott. ssa Lidia Bonato

STRADIVARIE
Architetti Associati



stradivarie.it



