

*Università di Verona – 10° Corso di perfezionamento e aggiornamento professionale per una nuova figura professionale: Esperto promotore della Mobilità Ciclistica - 2023*

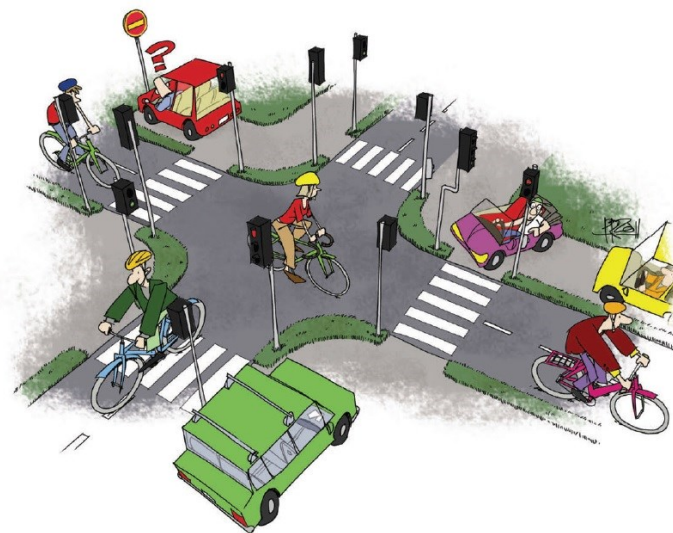
27/04/2023

# «Applicazione delle nuove norme del codice della strada e della moderazione del traffico»

**ENRICO CHIARINI**

*Ingegnere libero professionista*

*Centro Studi FIAB*



**«lo so di non sapere»** (Socrate)

**Non ho le risposte a tutte le domande, ... per ora.**

**«Tutto scorre»** (Eraclito)

**«Nulla si crea, nulla si  
distrugge, tutto si trasforma»**  
(Lavoiser)

**Oggi è così, domani chissà.**

# OBIETTIVI

Riduzione incidentalità, incremento quota mobilità ciclistica, riduzione inquinamento da traffico, ...

# STRATEGIE

Ciclabilità «diffusa», Città 30, intermodalità, ...

# STRUMENTI

Di pianificazione: biciplan, ...

Di progettazione: moderazione del traffico (disassamenti, strettoie, rialzi, ...), percorsi ciclabili (piste, corsie, ...), ...

# CICLABILITA' «DIFFUSA»

Rendere la città "permeabile" alle biciclette per favorirne la diffusione su ogni strada, indipendentemente dalla soluzione tipologica adottata per le biciclette. Il tema della ciclabilità diffusa è in sintonia con il concetto di Città 30.

**NON DA OGGI ...**

## **Biciplan Comune di Brescia - 2000**

“Soluzioni diversificate per la realizzazione dei percorsi ciclabili che possono concretizzarsi in piste ciclabili, separate dal traffico veicolare, in corsie ciclabili, o in spazi promiscui con altre utenze, organizzati e razionalizzati attraverso la realizzazione di zone 30 e di zone a traffico limitato, l'applicazione delle tecniche di moderazione del traffico.”

## **Fiera delle utopie concrete – Città di Castello - 2004**

“Qualsiasi luogo può definirsi Origine o Destinazione di uno spostamento (residenza, luogo di lavoro, luogo di studio, ...).

Ogni ciclista crea itinerari personalizzati: diretti e veloci (per spostamenti sistematici), protetti (con bambini), piacevoli e sicuri (per svago), erratici (per attività miste).

Quindi, in generale, si deve garantire la percorribilità in bicicletta dovunque e ottenere una **rete ciclabile diffusa.**”

## **Convegno nazionale sulla mobilità ciclistica – Cagliari - 2015**

**Ciclabilità diffusa** significa definire il movimento e la sosta delle biciclette IN TUTTE LE STRADE (ad eccezione delle autostrade e delle strade extraurbane principali) e, possibilmente, in DOPPIO SENSO di marcia.

# CITTA' 30

Una città a misura delle persone, per imparare ad andare adagio, senza perdere tempo e salute. “Città 30” è, prima di tutto, un percorso culturale, perché andare a 30 km/h richiede una scelta personale ad usare la strada in modo diverso, a cambiare abitudini, ad accettare che pochi secondi o minuti in più valgono un ambiente più sano, valgono delle vite umane salvate, valgono una maggiore qualità delle relazioni fra le persone. Parafrasando un famoso film dico che “la città 30, prima di tutto, non è un posto dove andare, ma una scelta da vivere”.

## NON DA OGGI ...

**2000** Febbraio – Brescia – Biciplan (coordinamento, all’interno dello sviluppo del PGTU). Il Biciplan proponeva la realizzazione di “zone 30” e di zone a traffico limitato.

**2007** Novembre – Milano - 1<sup>a</sup> Conferenza Nazionale della Bicicletta. Si evidenziava che la mobilità ciclistica non doveva configurarsi solo con le piste ciclabili, ma occorreva pensare a una sorta di “umanizzazione” della strada attraverso l’estensione del concetto delle “zone 30”.

**2019** Giugno – San Donato Milanese (MI) – Biciplan. La strategia generale del Biciplan è stata basata sul concetto di “Città 30”

**2020** Febbraio – Rovereto (TN) – Biciplan. La strategia generale del Biciplan è stata basata sul concetto di “Città 30” (già introdotta dall’Amministrazione nel 2016)

**2022** Aprile – Mozzo (BG) – Studio generale della mobilità. La strategia generale dello Studio è stata basata sul concetto di “Città 30”

**2022** Ottobre – Paullo (MI) - Biciplan. La strategia generale del Biciplan è stata basata sul concetto di “Città 30”



# CITTA' 30

COMUNITA'	Comune San Donato Milanese Provincia di Milano	
	<b>Piano Urbano della Mobilità Ciclistica</b> <b>BICIANPLAN</b>	
ELABORATO	<b>Città 30</b> Viabilità principale e zone 30	CODICE ELABORATO <b>B.02</b>
progettista: Ing. Enrico Chiarini	scala 1:5.000	
	consegna in data GIUGNO 2019	
	revisione in data	
	revisione in data	

Studio Tecnico Ing. Enrico Chiarini - 20139 MONTECCHIO (BS) - Via Cesare Battisti, 30 - tel. +39 030 6043388 - email: enrico@studiochiarini.it - sito web: www.studiochiarini.it  
Piazzetta S. A. 2102000000 - Comune di Paullo (BS) - tel. +39 030 6043388 - email: enrico@studiochiarini.it



Foto 2 - Strade da mantenere a 50 km/h

	Comune di Rovereto Piazza Palazzo, 11 38068 ROVERETO (TN) C.F. 8105000097 - P.I.A. 8105000097
	<b>PIANO URBANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA</b> <b>-BICIANPLAN-</b>
Responsabile (unico del Procedimento): -	
Progettazione:  <b>Ing. Enrico Chiarini</b> Via Cesare Battisti n. 30 25019 Montecchiari (BS) Tel. +39 047 87 182 Cell. +39 80 43 388 Email: enrico@studiochiarini.it PEC: enrico@studiochiarini.it P.I.A. 8105040080	
Titolo elaborato: <b>CITTA' 30 - CENTRO</b>	
Scala: 1:5.000 File: Rovereto.egg Rev. Data: 06/02/2020 N. elaborato: <b>20</b>	


Comune di Paullo
<b>BICIANPLAN</b> Piano urbano della mobilità ciclistica
Tavola n.1 <b>Città 30</b> SCALA 1:5.000
23 Ottobre 2022
<b>Legenda</b> <b>ZONE</b>  centro abitato 30 km/h  strada a 50 km/h  zona residenziale <b>SERVIZI</b>  Aree pedonali urbane  Servizi di interesse comunale  Servizi per il culto  Servizi per l'istruzione  Verde e attrezzature sportive  Confini comunali
Ing. Enrico Chiarini Via Cesare Battisti 30 - Montecchiari (BS) www.studiochiarini.it 

# TIPOLOGIE CICLABILI

## INFRASTRUTTURE

Percorsi riservati o dedicati alle bici

Piste ciclabili

Corsie ciclabili

## PROVVEDIMENTI

Percorsi condivisi

Itinerari  
ciclopedonali F-bis

Strade senza/basso  
traffico

Strade 30 e ZTL

Aree pedonali

Strade ciclabili E-bis

Percorsi "ciclopedonali"

## VIE VERDI

Percorsi nel verde

Vie verdi  
Greenways

Sentieri ciclabili



## PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA

PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA

*art.6 c.2 let.a DM 557*

PISTA CICLABILE (fig. II.90)

*art.122 c.9 let.b REG*



## PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA

PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA in carreggiata

*art.6 c.2 let.b DM 557*

PISTA CICLABILE (fig. II.90)

*art.122 c.9 let.b REG*





## PISTA CICLABILE SU MARCIAPIEDE

PISTA CICLABILE SU CORSIA RISERVATA su marciapiede

*art.6 c.2 let.c DM 557*

PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE (fig. II.92/a)

*art.122 c.9 let.c REG*



## PERCORSO CICLOPEDONALE

PERCORSO PROMISCUO PEDONALE E CICLABILE

*art.4 c.1 let.c DM 557*

PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b)

*art.122 c.9 let.c REG*



## ITINERARIO CICLOPEDONALE

STRADA F-bis

Art.2 c.3 CDS

F-bis. Itinerario ciclopedonale: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.



## VIA VERDE CICLABILE GREENWAY

L2 Art.2



## SENTIERO CICLABILE

L2 Art.2



**STRADE “A BASSO  
TRAFFICO”**

**STRADE “SENZA  
TRAFFICO”**

L2 Art.2

strada con traffico motorizzato inferiore  
alla media di 50/500 veicoli al giorno





## CORSIA CICLABILE

CDS - Art. 3 comma 1.12-bis (cfr. L. 120/2020)

“parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l’uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. (...)”

f\_STRADE 30



g\_AREE PEDONALI



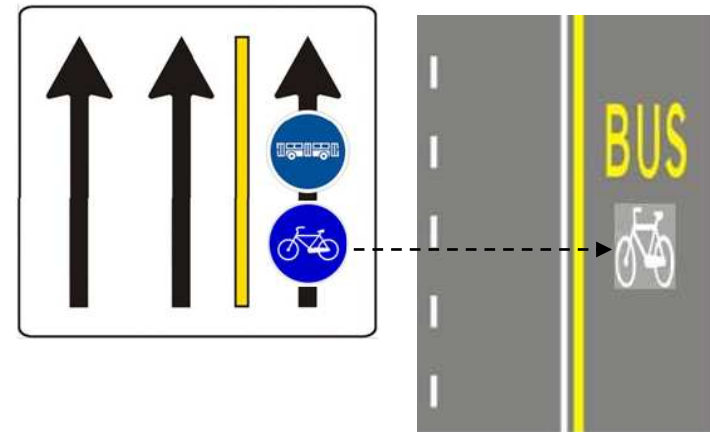
h\_ZONE A TRAFFICO LIMITATO



i\_ZONE RESIDENZIALI



## I\_CORSIE RISERVATE BUS E BICI



# LARGHEZZE



QUESTIONI NORMATIVE

# Larghezze piste ciclabili



by Enrico Chiarini - 2017



by Enrico Chiarini - 2017

## PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA

### LARGHEZZA UTILE MINIMA:

MONODIREZIONALE = 1,50 m (fino a 1,00 m per brevi tratti)

BIDIREZIONALE = 2,50 m

### SPARTITRAFFICO:

LARGHEZZA MINIMA = 50 cm

ALTEZZA MINIMA = non precisata (indicativamente almeno 15 cm)

QUESTIONI NORMATIVE

# Larghezze piste ciclabili



## PISTA CICLABILE SU MARCIAPIEDE

**LARGHEZZA UTILE MINIMA:**

MONODIREZIONALE = 1,50 m

BIDIREZIONALE = 2,50 m

**FRANCO DI SICUREZZA FRA PISTA E BORDO CORDOLO**

LARGHEZZA MINIMA = 50 cm

QUESTIONI NORMATIVE

# Larghezze piste ciclabili



## PISTA CICLABILE SU CORSA RISERVATA

### LARGHEZZA UTILE MINIMA:

MONODIREZIONALE = 1,50 m (fino a 1,00 m per brevi tratti)

BIDIREZIONALE = di norma non è ammessa

### SEGNALETICA ORIZZONTALE:

striscia bianca 12 cm + vuoto 12 cm + striscia gialla 30 cm

QUESTIONI NORMATIVE

## Larghezze percorsi ciclopeditoni



La norma dice che la loro larghezza deve essere adeguatamente incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili:  
monodirezionale > 1,50 m  
bidirezionale > 2,50 m

QUESTIONI NORMATIVE

# Larghezze corsie ciclabili



AGRATE BRIANZA (MB) – Via Foscolo  
Progetto Chiarini 2020 – Realizzazione 2021

Per le corsie ciclabili è indicata una larghezza minima di 1 m.

QUESTIONI NORMATIVE

## Larghezze corsie ciclabili



A sinistra Italia – Soluzione errata: le strisce longitudinali possono essere valicate ma non transitate  
A destra Danimarca – Soluzione con corsie ciclabili e senza striscia di mezzera



Nelle carreggiate più strette valutare la possibilità di non disegnare la mezzera.

# APPROFONDIMENTI

# CORSIA CICLABILE



PARMA Via Farnese

Progetto Chiarini 2022 – Realizzazione 2023



## **CORSIA CICLABILE**

CDS - Art. 3 comma 1.12-bis  
“parte longitudinale della carreggiata, posta di norma a destra, delimitata mediante una striscia bianca, continua o discontinua, destinata alla circolazione sulle strade dei velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile può essere impegnata, per brevi tratti, da altri veicoli se le dimensioni della carreggiata non ne consentono l'uso esclusivo ai velocipedi; in tal caso essa è parte della corsia veicolare e deve essere delimitata da strisce bianche discontinue. (...)”

## **Caratteristiche principali**

1. La corsia è delimitata da una striscia bianca discontinua o continua.
2. Se è “discontinua”, essa fa parte della corsia veicolare.
3. Il CDS non impone una larghezza minima della corsia ciclabile; il PGMC indica come larghezza minima 1,00 m (1,10 m se con traffico pesante) e come larghezza standard 1,50 m.
4. Sulla corsia ciclabile va disegnato il simbolo della bicicletta, ma è consigliato disegnare anche la freccia.
5. Non è prevista una segnaletica verticale dedicata alla corsia ciclabile.



**DESIO (MI) - Via XXV Aprile**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022



**BUSSOLENGO (VR) - Via Roma**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# CASA AVANZATA



RHO Corso Europa  
Progetto Chiarini 2020 – Realizzazione 2021

Con il termine **casa avanzata** si intende la “linea di arresto per le biciclette in posizione avanzata rispetto alla linea di arresto per tutti gli altri veicoli” (art. 3, co. 1, n. 7 bis) cod. strada).

Si tratta, dunque, di uno spazio esclusivamente pensato per i velocipedi (biciclette e monopattini) al fine di potersi arrestare in posizione avanzata rispetto agli altri veicoli.

## CARATTERISTICHE

Art. 182 CDS

- Si può fare solo nelle intersezioni semaforizzate di strade con limite velocità massimo 50 km/h.
- Deve essere tracciata su tutte le corsie nello stesso senso di marcia.
- Profondità minima 3 metri.
- Accesso da pista/corsia ciclabile lunga almeno 5 metri.



**BUSSOLENGO (VR) Via Roma**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022



## LODI Viale Piacenza

Progetto Chiarini 2004 – Realizzazione 2005

# STRADA URBANA CICLABILE



A sinistra: segnaletica orizzontale  
Sopra: segnaletica verticale sperimentale

BERZO SAN FERMO (BG) – Via Vittorio Veneto  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2021



## Art.2 CDS

La strada urbana ciclabile è definita come una strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti.

## Art.145 CDS

I conducenti degli altri veicoli hanno l'obbligo di dare la precedenza ai velocipedisti che transitano sulle strade urbane ciclabili

## Art.182 CDS

I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due.

Tale disposizione non vale per le strade urbane ciclabili.

## Note:

I diritti e i doveri si possono esercitare nel momento in cui vi è una riconoscibilità della strada urbana ciclabile.

Diritti: i ciclisti possono pedalare affiancati

Doveri: i conducenti di altri veicoli devono dare priorità ai ciclisti

# CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE



MONTICHIARI (BS) Via Turati  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# CORSIA CICLABILE PER DOPPIO SENSO CICLABILE



MONTICHIARI (BS) Via Turati  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

Corsia ciclabile per doppio senso ciclabile: parte longitudinale della carreggiata urbana a senso unico di marcia, posta a sinistra rispetto al senso di marcia, delimitata mediante una striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei velocipedi in senso contrario a quello di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede. La corsia ciclabile e' parte della carreggiata destinata alla circolazione dei velocipedi in senso opposto a quello degli altri veicoli.

## CARATTERISTICHE

- Solo in ambito urbano
- A sinistra rispetto il senso di marcia
- Striscia bianca discontinua
- Velocità massima 30 km/h



# Abbinamento strada ciclabile e corsia per doppio senso



**BERZO SAN FERMO (BG) – Via**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2021

# ZONA SCOLASTICA



A sinistra: trattamento pavimentazione davanti alla scuola  
Sopra: divieto di transito in orario scolastico

**BERZO SAN FERMO (BG) – Via Vittorio Veneto**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2021

Zona scolastica: zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.

## **CARATTERISTICHE**

Per realizzare una zona scolastica si possono utilizzare diversi strumenti:

- velocità moderate;
- zone a traffico limitato;
- divieti di transito orari;
- ecc.

# PERCORSI CICLOPEDONALI



## **PERCORSO “CICLOPEDONALE”**

PERCORSO PROMISCUO PEDONALE E CICLABILE

*art.4 c.1 let.c DM 557*

PERCORSO PEDONALE E CICLABILE (fig. II.92/b)

*art.122 c.9 let.c REG*



# PERCORSI CICLOPEDONALI

Opportuno che abbiano:

- traffico pedonale ridotto;
- assenza di attività attrattive di traffico pedonale quali itinerari commerciali, insediamenti ad alta densità abitativa, ecc.;
- larghezza incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili.

Se tali condizioni sono soddisfatte il rischio di conflittualità fra pedoni e ciclisti è ridotto.

Sono realizzati:

- di norma, all'interno di parchi o di zone a traffico prevalentemente pedonale;
- su parti della strada esterne alla carreggiata, usualmente destinate ai pedoni, qualora si rendano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili programmati e non ci siano le condizioni per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale.

# PERCORSI CICLOPEDONALI

La densità dei pedoni è uno degli elementi che dovrebbero far decidere per la realizzazione o meno dei percorsi ciclopedonali.

In genere, dove ci può essere un discreto numero di pedoni, i percorsi ciclopedonali **NON VANNO REALIZZATI**.

In tal caso bisogna intervenire con altre soluzioni ciclabili.

In ambito **EXTRAURBANO**, tendenzialmente la presenza dei pedoni è relativa e si tende a realizzare quasi solo percorsi ciclopedonali.

In tal caso le dimensioni dovrebbero essere adeguatamente incrementate, in modo da favorire il sorpasso da parte dei ciclisti in condizioni di sicurezza.

# PERCORSI CICLOPEDONALI

Sui PERCORSI CICLOPEDONALI il ciclista è il soggetto «forte» e deve sempre salvaguardare l'incolumità dei pedoni, anche arrendendosi e conducendo la bicicletta a mano.

Chiaramente il conducente di una handbike non può condurre a mano il veicolo e, in tal caso, i pedoni dovranno adeguarsi per il suo passaggio in sicurezza.

## Art. 182 REG

I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni.

## Art.140 CDS

Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

## Art.141 CDS

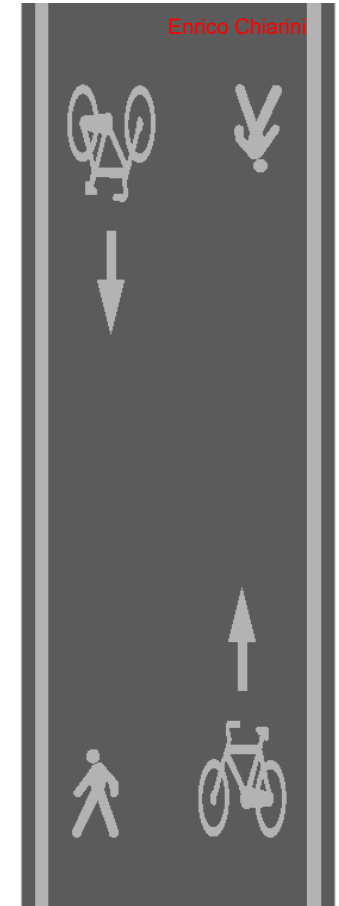
E' obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione.

# PERCORSI CICLOPEDONALI

## CHI STA E DOVE

Un percorso ciclopedonale è un percorso pedonale su cui può circolare una certa categoria di veicoli (i velocipedi).

- E' sempre meglio segnare a terra i pittogrammi di bici e pedoni per richiamare l'uso promiscuo.
- Spesso si vede una mezzeria tratteggiata per favorire il mantenimento della destra e questo può ridurre le criticità (foto in alto)
- Se si applicasse la regola di circolazione dei pedoni sulle carreggiate, i pedoni dovrebbero circolare sul margine sinistro del percorso "ciclopedonale", in modo da vedere in fronte i ciclisti che sopraggiungono (es. schema a destra)



Il tema è aperto

# PERCORSI CICLOPEDONALI



# ATTRAVERSAMENTI

# Segnaletica attraversamenti

## ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Gli attraversamenti ciclabili garantiscono la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione.

Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm.

Può essere tracciato il segnale di pista ciclabile rivolto verso la direzione di provenienza dei veicoli.



≥ 100 cm monodirezionale

≥ 200 cm bidirezionale



# Segnaletica attraversamenti

## ATTRAVERSAMENTO PEDONALE + ATTRAVERSAMENTO CICLABILE

Collegano separatamente un percorso pedonale e uno ciclabile.

Si può anche non disegnare la fila di quadrati vicina alle strisce pedonali.



Soluzione con attraversamenti affiancati ma distinti



Soluzione con attraversamenti accostati senza una fila di quadrati



# Segnaletica attraversamenti

## ATTRAVERSAMENTO «CICLOPEDONALE» (collega due ciclopedonali)

L'attraversamento ciclopedonale si disegna come quello pedonale.

Percorso ciclopedonale



Per migliorare la percezione di un attraversamento ciclopedonale da parte degli utenti della strada, si può aggiungere il pannello verticale di attraversamento ciclabile.

Percorso ciclopedonale

# Segnaletica attraversamenti



## ATTRAVERSAMENTO «CICLOPEDONALE»

Per rafforzare ulteriormente la visibilità dell'attraversamento ciclopedonale si usa disegnare una fila di "quadrati" per lato.

# Segnaletica attraversamenti

## ATTRAVERSAMENTO «CICLOPEDONALE»

In alcuni attraversamenti ciclopedonali a fianco della zebra sono tracciati anche dei quadrati, che individuano uno spazio per i ciclisti.

Ciò potrebbe essere utile per evitare interferenze tra ciclisti e pedoni, che devono attraversare separati, incanalandoli con uno sdoppiamento del percorso nel tratto prossimo all'attraversamento.

Se, prima dell'attraversamento, non si riuscisse a separare i ciclisti dai pedoni si sconsiglia di disegnare i «quadrati».



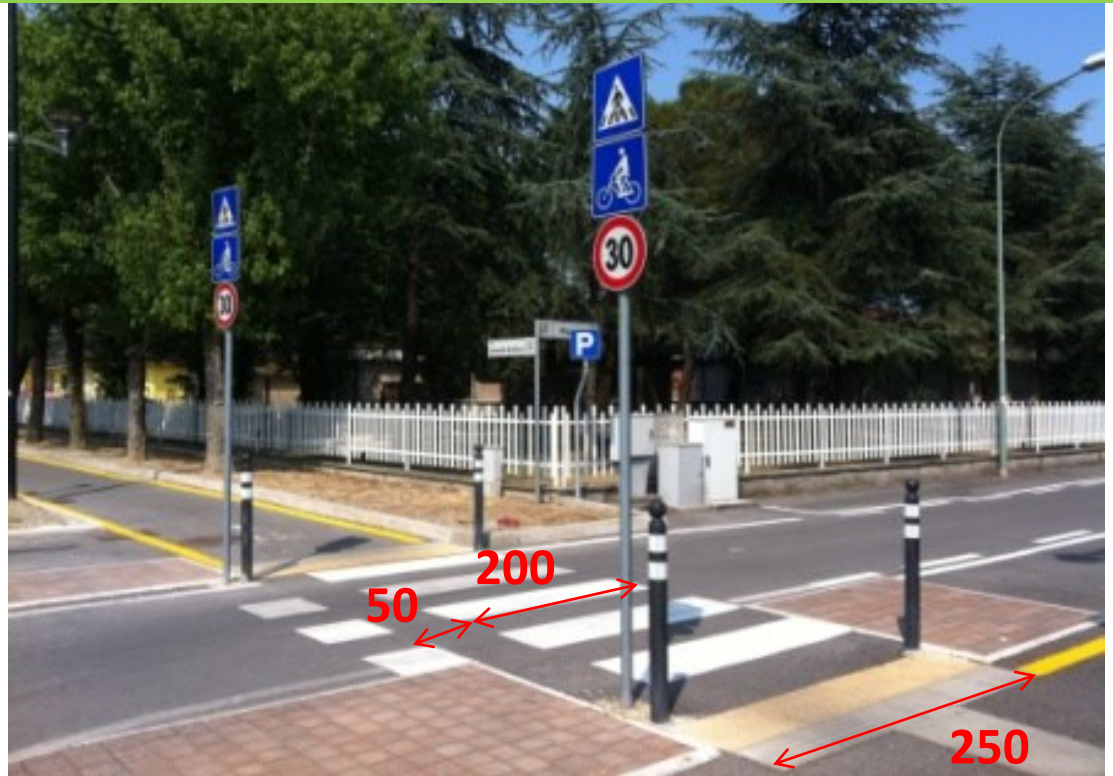
# Segnaletica attraversamenti

## ATTRAVERSAMENTO CICLOPEDONALE

Nell'esempio a fianco, largo 250 cm, il disegno dei «quadrati» ha comportato:

- 1) la riduzione delle strisce pedonali da 250 cm a 200 cm;
- 2) la riduzione della distanza fra strisce e quadrati da 200 a 50 cm;
- 3) una parte della segnaletica sborda la larghezza del percorso.

Sarebbe stato meglio lasciare le strisce di 2,50 m e basta.



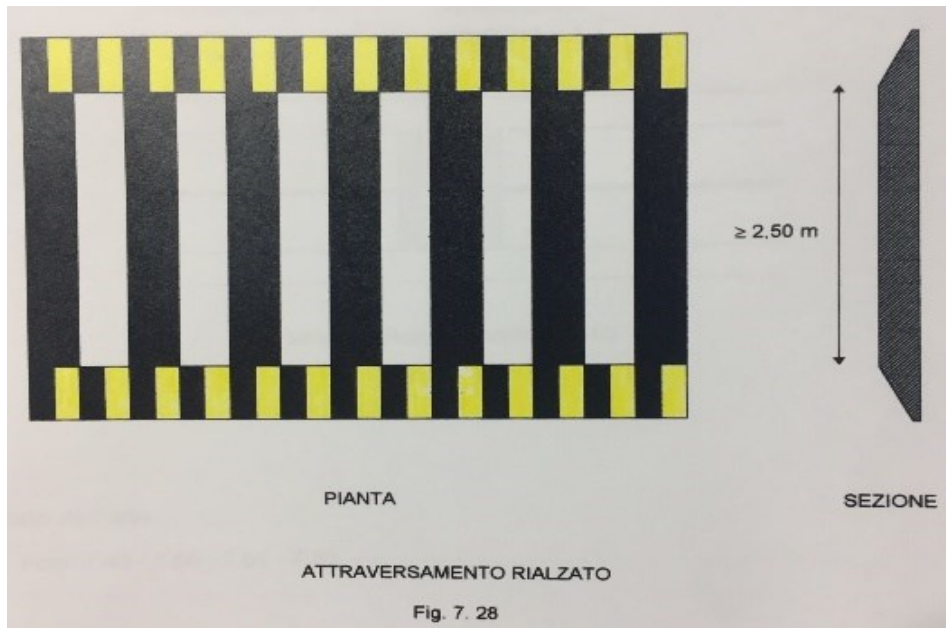
# MODERAZIONE DEL TRAFFICO

# ATTRAVERSAMENTO RIALZATO



**BUSSOLENGO (VR) – Via Piemonte**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# ATTRAVERSAMENTO RIALZATO



## TEORIZZAZIONE

Per favorire abbattimento barriere architettoniche e rallentamento velocità  
Tesi di laurea Chiarini 1996

## PARERE FAVOREVOLE MINISTERO

Per Regolamento Viario redatto da Chiarini  
Ufficio PGU Brescia 1998

# ATTRAVERSAMENTO RIALZATO



DESIO (MI) – Via XXV Aprile  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022



# CUSCINI BERLINESI

Al momento non esiste una normativa italiana sui cuscini berlinesi.

Per l'installazione serve un'autorizzazione ministeriale alla sperimentazione.

## CARATTERISTICHE

- installazione su strade con limite di velocità non superiore a 30 km/h
- bassa densità di circolazione



TORINO Via San Quintino  
2019

# ROTATORIA



DESIO (MI) – Via XXV Aprile  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# STRETTOIA SENSO UNICO ALTERNATO



GORLAGO (BG) – Via Roma  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# INTERSEZIONE COLORATA



GORLAGO (BG) – Via Roma  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# INTERSEZIONE RIALZATA



**BUSSOLENGO (VR) – Via degli Scaligeri**  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# PISTE CICLABILI SU CORSIA RISERVATA



LODI (LO) – Viale Milano  
Progetto Chiarini 2021 – Realizzazione 2022

# **CASI**

## **segnalati dai corsisti**



## CASO

Due piste ciclabili monodirezionali.

Da osservare:

forse in origine un marciapiede e una  
pedonale bidirezionale;

segnaletica orizzontale errata;

segnale fine pista;

mancanza di visibilità al passo carrabile.

### Note:

È chiara una leggerezza progettuale che  
ha portato a una situazione critica.

In particolare l'assenza di un percorso  
pedonale, che invece appare  
indispensabile.

In ogni caso la segnaletica orizzontale di  
attraversamento ciclabile è errata.

Il fine pista ci vuole solo quando il  
percorso ciclabile termina e non agli  
attraversamenti che ne garantiscono la  
continuità.





## CASO

### GENOVA Corso Sardegna

Segnalazione cittadino 22/10/2022:

Auto in sosta sulla corsia ciclabile

Risposta Amministrazione:

- “La corsia ciclabile non è codificata”: errato
- “In assenza di velocipedisti è percorribile da tutti gli altri utenti della strada”: errato
- “Spesso i veicoli vengono lasciati in fermata affiancata”: la fermata è consentita nei limiti dell’art. 157 del CDS

Art. 157 CDS: per fermata si intende la temporanea sospensione della marcia anche se in area ove non sia ammessa la sosta, per consentire la salita o la discesa delle persone, ovvero per altre esigenze di brevissima durata. Durante la fermata, che non deve comunque arrecare intralcio alla circolazione, il conducente deve essere presente e pronto a riprendere la marcia.

## CASO

### ALESSANDRIA

#### Cavalcavia Brigata Ravenna

A sinistra marciapiede pedonale e ciclabile; a destra marciapiede.

Domanda:

é possibile trasformare il marciapiede di destra in una ciclabile monodirezionale?

Risposta:

Sì, purchè via siano dimensioni sufficienti

Domanda:

C'è l'obbligo ad avere i marciapiedi da entrambi i lati di una strada, per tutta la lunghezza della strada?

Risposta:

I marciapiedi devono servire i flussi pedonali nei vari punti di origine e destinazione. Quindi dipende dal contesto.



### Note varie:

Prima di pensare di trasformare i due lati bisognerebbe capire se si può rivalutare l'organizzazione della carreggiata e ricavarvi degli spazi per le biciclette.

Si ricorda che l'uso delle piste ciclabili è obbligatorio e quindi è opportuno che siano fatte bene.

## CASO

Domanda:

Il codice della strada è soggetto periodicamente a revisioni ed aggiornamenti; i neo patentati saranno pronti, ma gli altri? Chi ha preso la patente anche solo 20-30 anni fa, in un mondo totalmente diverso, come farà ad essere a conoscenza di queste nuove norme? Non esistono obblighi a seguire lezioni di aggiornamento, né tanto meno esami da sostenere.

Risposta:

Nessuno può invocare a propria scusa l'ignoranza della legge penale  
Art.5 c.p.

Ciò nonostante sarebbero sicuramente utili dei corsi di aggiornamento sulle nuove norme in occasione del rinnovo della patente.

# Basta sognare!

A person is riding a bicycle away from the camera on a paved path at night. The path is illuminated with a dense layer of small, glowing blue lights, creating a shimmering effect. The rider is wearing dark clothing and has a red rear light on their bicycle. In the background, there are trees and distant city lights under a dark sky.

**Ing. ENRICO CHIARINI**

[enrico.chiarini@fiabitalia.it](mailto:enrico.chiarini@fiabitalia.it)

[info@studiochiarini.it](mailto:info@studiochiarini.it)

[www.studiochiarini.it](http://www.studiochiarini.it)

335 8243056