

Attraversamenti stradali

Gli attraversamenti stradali sono parti della carreggiata, opportunamente segnalate e organizzate per dare continuità ai percorsi pedonali e/o ciclabili.

Per riconoscere un attraversamento stradale (pedonale e/o ciclabile) è indispensabile la segnaletica orizzontale, adeguatamente integrata da quella verticale (ove necessario).

- Segnaletica orizzontale
- Segnaletica verticale
- Comportamenti
- Dimensioni
- Interruzione degli attraversamenti

SEGNALETICA ORIZZONTALE

Attraversamenti definiti dal Codice della Strada:

1_per collegare due percorsi pedonali → **attraversamento pedonale** (Fig. II 434 Art. 145 REG CDS) ("strisce zebrate")

2_per collegare due piste ciclabili → **attraversamento ciclabile** (Figura II 437 Art. 146 REG CDS) ("quadrotti")

Attraversamenti desumibili dal Codice della Strada:

3_per collegare due percorsi promiscui pedonali e ciclabili → **attraversamento promiscuo pedonale e ciclabile** (in gergo "**attraversamento ciclopedonale**"); usare le "strisce zebrate" (prassi locali, non normate, prevedono anche l'aggiunta di "quadrotti")

Attraversamenti non definiti dal Codice della Strada, ma necessari per dare continuità ai flussi pedonali e/o ciclabili:

4_per collegare una pista ciclabile con un percorso promiscuo pedonale e ciclabile → il flusso a cui dare continuità su entrambi i percorsi è quello ciclabile (quello pedonale si interrompe); allora può trovare ragionevole applicazione l'attraversamento ciclabile ("quadrotti"). A stretta lettura del codice, gli attraversamenti ciclabili servirebbero solo per dare continuità alle piste ciclabili nelle aree di intersezione. Tuttavia, si pensa che il caso in questione possa rientrare a pieno titolo nella fattispecie.

5_per collegare una pista ciclabile con un'area pedonale → come il caso precedente.

6_per collegare un percorso promiscuo pedonale e ciclabile con un'area pedonale → in questo caso si dovrebbe dare continuità sia ai pedoni, sia ai ciclisti, ammessi tutti e due su entrambi questi spazi stradali; pertanto si ricadrebbe nel caso degli attraversamenti "ciclopedonali"





1_Attraversamento pedonale ("strisce zebra")



2_Attraversamento ciclabile ("quadrotti")



1+2_Attraversamenti pedonale e ciclabile affiancati



1+2_Attraversamenti pedonale e ciclabile affiancati, meno una fila di quadrotti (segnaletica semplificata)



3a_Attraversamento "ciclopedonale zebrato



una fila di "quadrotti"

3b_Attraversamento "ciclopedonale" zebrato con



doppia fila di "quadrotti"

3c_Attraversamento "ciclopedonale" zebrato con

SEGNALETICA VERTICALE



Figura II 303 Attraversamento pedonale Figura II 324 Attraversamento ciclabile

Per migliorare la percezione di un attraversamento "ciclopedonale" è opportuno aggiungere il pannello verticale di attraversamento ciclabile.



Figura II 13-14 Attraversamento pedonale e attraversamento ciclabile in extraurbano o su strade urbane con limite superiore a 50 km/h

COMPORTAMENTI

- attraversamento pedonale → riservato ai pedoni (eventuali bici a mano)
- attraversamento ciclabile → riservato ai ciclisti in sella alla bici
- attraversamento "ciclopedonale" → utilizzabile dai pedoni e dai ciclisti in sella alla bici (quest'ultimi con bici a mano nel caso siano di intralcio o pericolo per i pedoni) (rif. chiarimento MIT Prot.81669 del 14/10/2008)


I pedoni e i ciclisti hanno la precedenza sugli attraversamenti dedicati. (Rif. art.40 c.11 CDS)

DIMENSIONI

Attraversamenti ciclabili

Gli attraversamenti ciclabili sono evidenziati sulla carreggiata mediante due strisce bianche discontinue, di larghezza di 50 cm; con segmenti ed intervalli lunghi 50 cm; la distanza minima tra i bordi interni delle due strisce trasversali è di 1 m per gli attraversamenti a senso unico e di 2 m per gli attraversamenti a doppio senso (Foto 1).




 ≥ 100 cm monodirezionale
 ≥ 200 cm bidirezionale

INTERRUZIONE DEGLI ATTRAVERSAMENTI

La regolazione delle piste ciclabili e dei percorsi promiscui pedonali e ciclabili dipende dalle valutazioni dell'ente proprietario della strada, il quale può disporre o meno le interruzioni secondo le priorità che intende assegnare alle varie componenti di traffico. (cfr. MIT n.2330 del 19/04/2016)

Si ritiene che interrompere i percorsi ciclabili significa sottovalutare il ruolo della mobilità ciclistica nel sistema della mobilità moderna.

Difatti, anche alla luce di recenti modifiche normative:

- la Legge 2/2018 all'art.2 specifica che «rete cicloviaria» è l'insieme di diverse ciclovie o di segmenti di ciclovie raccordati tra loro, descritti, segnalati e legittimamente percorribili dal ciclista senza soluzione di continuità;
- il Codice della Strada, all'art.1 specifica che le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo, fra i vari obiettivi, quello di promuovere l'uso dei velocipedi.

“Promuovere” e “senza soluzione di continuità” significa che le interruzioni devono limitarsi a pochi casi dove la situazione viaria è particolarmente sfavorevole e non vi sono immediate soluzioni di miglioramento della sicurezza delle biciclette.

Secondo l'autore spetta comunque all'ente l'onere di adoperarsi per trovare comunque una soluzione di continuità a favore di sicurezza, eliminando o riducendo il rischio esistente.

Non per ultimo ricordo ogni Ente locale, ai sensi dell'art.3 del D.M. 557/99, deve dotarsi di un piano della rete degli itinerari ciclabili. Questa operazione dovrebbe consentire di valutare con il giusto peso se e dove interrompere i percorsi ciclabili dandone chiara motivazione.

Eventualmente, come si può fare una interruzione ciclabile?

Fra quelle che si vedono più frequentemente:

- a) mancanza di segnaletica di attraversamento (con o senza “stop” per le bici);
- b) presenza di segnaletica di attraversamento con segnale verticale di “fine”;
- c) presenza di segnaletica di attraversamento con segnale di “stop”.

Nel primo caso, la mancanza di segnaletica di attraversamento significa che l'Ente ritiene che attraversare in quel punto non è sicuro. Resta il fatto che le biciclette dovranno comunque attraversare in qualche modo.

Per il secondo caso: “la presenza di attraversamenti ciclabili assicura la continuità delle piste ciclabili, e in tal caso in loro corrispondenza non dovrà essere installata la segnaletica verticale di fine e inizio di cui all'art.120, cc. 9 e 10, del Regolamento. Altrettanto dicasi per gli attraversamenti pedonali disposti lungo i percorsi promiscui pedonali e ciclabili.” (cfr. MIT n.6429 del 16/11/2012)

Nel terzo caso, secondo l'autore il segnale di “stop” appare illegittimo, in quanto la presenza dell'attraversamento garantisce il diritto di precedenza della bicicletta.

Infine, si ricorda che in ogni caso “è opportuno che l'ente gestore delle strade individui regolazioni tali da evitare incertezze negli utenti, sia quelli della pista ciclabile o ciclopedonale, sia quelli della strada che viene attraversata da quest'ultima.” (cfr. MIT n.189 del 16/01/2017)



Tipi di interruzioni



1_ Interruzione senza attraversamento



1_ Interruzione senza attraversamento e con segnale di stop per le bici



2_ Interruzione con attraversamento e segnale fine