

Manuale d'uso segnaletica Rete Ciclabile dei Trabocchi

Introduzione

Questo documento è stato ideato con l'obiettivo di promuovere e standardizzare la segnaletica ciclabile in tutta la provincia, garantendo sicurezza, chiarezza e coerenza. È essenziale che ogni comune possa avere accesso a linee guida chiare e omogenee per facilitare l'implementazione di percorsi ciclabili efficaci e sicuri per tutti gli utenti. I comuni della provincia di Chieti sono quindi invitati ad attenersi alle indicazioni fornite nelle pagine seguenti per garantire un approccio uniforme e di qualità nella realizzazione delle infrastrutture ciclabili.

Attraverso una collaborazione sinergica tra i vari comuni, possiamo contribuire a rendere la nostra provincia sempre più ciclabile, sostenibile e pronta ad accogliere residenti e visitatori su due ruote.

La segnaletica ciclistica è un elemento centrale della promozione della bicicletta. Sia la rete cicloturistica che i percorsi del ciclismo quotidiano diventano leggibili e riconoscibili solo attraverso la segnaletica. La segnaletica fornisce l'orientamento e dovrebbe guidare i ciclisti specificamente **alle sezioni che sono sicure per loro**.

La segnaletica è un elemento centrale per la promozione della bicicletta, rendendo leggibili e riconoscibili i percorsi ciclabili sia per la mobilità quotidiana che per il cicloturismo.

Questa assume poi particolare importanza nel traffico quotidiano, indirizzando i ciclisti verso i percorsi più sicuri e veloci.

Senza una guida aggiuntiva il ciclista tende a prediligere percorsi che sono familiari al traffico automobilistico o al trasporto pubblico locale, ma che, senza le adeguate misure per la condivisione della strada, possono esporli a pericoli e interruzioni.

Anche per il cicloturismo, una segnaletica omogenea e completa è un elemento essenziale per la loro promozione ed un prerequisito per la percezione e la comunicazione del prodotto turistico.

La segnaletica proposta in questo manuale si basa in larga misura sul Codice Della Strada (CDS), così da proporre immagini e dimensioni **già esistenti e riconosciute dagli utenti** facilitandone la comprensione.

Solo il colore di sfondo, si allontana parzialmente dal classico colore marrone utilizzato per la segnaletica turistica, allineandosi invece al colore rosso già scelto dai comuni di Bologna e Brescia per la segnaletica ciclabile urbana, così come dall'area metropolitana bolognese e dall'intera Svizzera.

Ricordiamo però che il **CDS** è stato disegnato per l'automobile e la creazione di una segnaletica differente porta con sé due lati positivi:

- gli automobilisti non vengono distratti/confusi, grazie alla distinzione cromatica;
- i ciclisti riconoscono di avere una segnaletica disegnata specificatamente per loro sentendosi valorizzati e apprezzati dal sistema

Basi di segnaletica

La segnaletica stradale può essere suddivisa in diverse categorie, ognuna con un ruolo specifico nel fornire istruzioni e informazioni ad automobilisti, ciclisti e pedoni.

Possiamo distinguere la segnaletica in due categorie :

Segnaletica Prescrittiva (o Segnaletica di Obbligo)

Questi segnali impongono comportamenti specifici che gli utenti della strada devono seguire.

Sono spesso riconoscibili per il loro colore di sfondo, generalmente bianco con un bordo rosso e un simbolo o testo nero o rosso al centro. Esempi includono il segnale di "Stop", che obbliga a fermarsi e dare la precedenza, e i segnali di obbligo di direzione, che prescrivono la direzione che deve essere seguita, come il divieto di svolta a sinistra o l'obbligo di procedere dritto.

Segnaletica di Comportamento (o Segnaletica di Indicazione)

Questi segnali forniscono raccomandazioni o informazioni utili per la conduzione del mezzo, ma non impongono obblighi legali.

Il loro scopo è quello di guidare i conducenti fornendo indicazioni su come comportarsi in determinate situazioni per una maggiore sicurezza o fluidità del traffico.

Sono solitamente di forma rettangolare o quadrata e hanno vari colori a seconda del tipo di informazione fornita. Ad esempio, segnali di colore blu possono indicare servizi o strutture disponibili, mentre il verde è spesso usato per le indicazioni di direzione.

La distinzione tra queste due tipologie è importante perché **la segnaletica prescrittiva ha forza di legge** e il mancato rispetto dei segnali può comportare sanzioni, mentre **la segnaletica di comportamento serve più che altro a facilitare il flusso del traffico** e aumentare la sicurezza stradale.

Anche nella segnaletica ciclabile si trovano segnali prescrittivi e di comportamento, specificamente progettati per i ciclisti:

Segnaletica Prescrittiva:

Questi segnali impongono **regole che i ciclisti devono obbligatoriamente seguire**.

Includono segnali di obbligo come il sentiero ciclabile obbligatorio, indicato da un simbolo di bicicletta su sfondo blu, che prescrive ai ciclisti di usare quel percorso e non la carreggiata.

Altri esempi possono essere segnali che indicano la direzione obbligatoria per i ciclisti o il divieto di accesso a biciclette in certe aree.

Segnaletica di Comportamento:

Questi segnali forniscono **consigli e informazioni utili** per i ciclisti per navigare la rete ciclabile in modo sicuro e efficiente.

Possono includere indicazioni su servizi disponibili per i ciclisti, come punti di riparazione biciclette, aree di sosta, o indicazioni di direzione per raggiungere destinazioni comuni come centri cittadini, stazioni o punti di interesse. Sono spesso di forma rettangolare e utilizzano simboli e colori che possono essere facilmente interpretati dai ciclisti.

Logica di navigazione

La logica di navigazione si basa sul sistema di origine-destinazione delle tratte, indicando le tappe intermedie.

Le destinazioni principali servono come orientamento su larga scala e sono di grande importanza per la continuità sovracomunale.

Le destinazioni principali evitano all'utente di dover guardare una mappa o un dispositivo GPS, e vengono riportate lungo tutto il percorso così da garantire continuità.

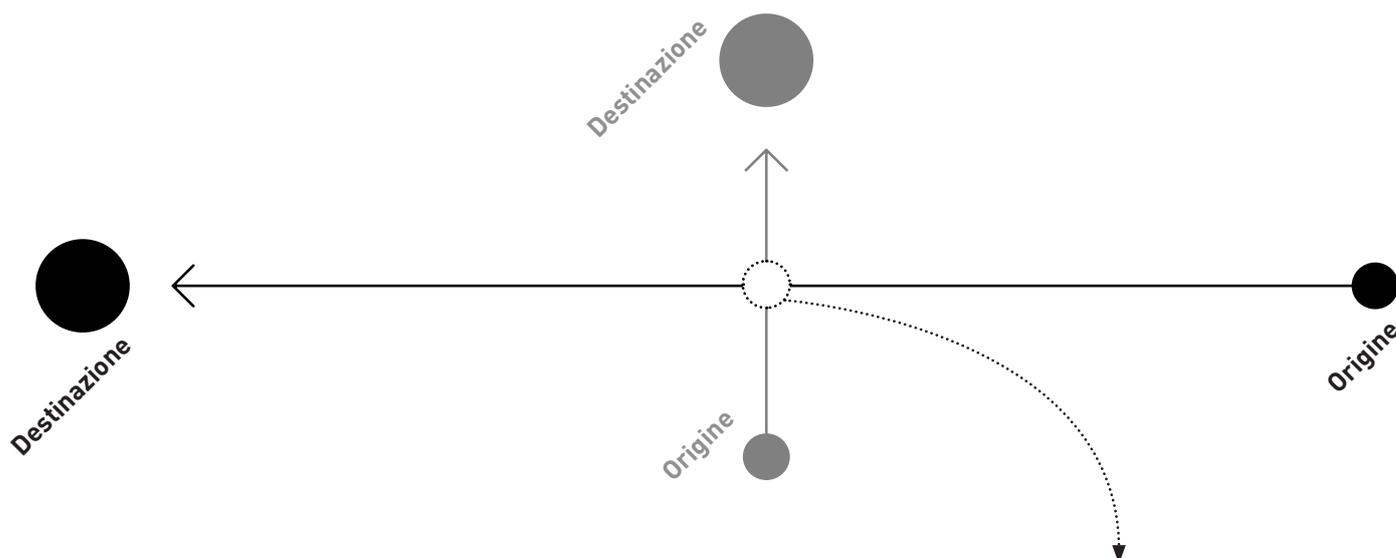
Le tappe intermedie indicano la località immediatamente successiva e permettono il posizionamento

e l'orientamento su piccola scala.

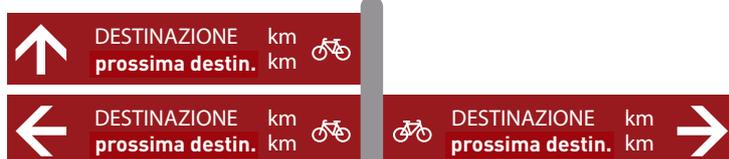
Questo principio ricalca quello della segnaletica autostradale.

Come regola generale, non si dovrebbero indicare più di due destinazioni per direzione, per non sovraccaricare la segnaletica di informazioni.

Chiaramente la segnaletica deve essere realizzata per entrambe le direzioni di marcia della linea.

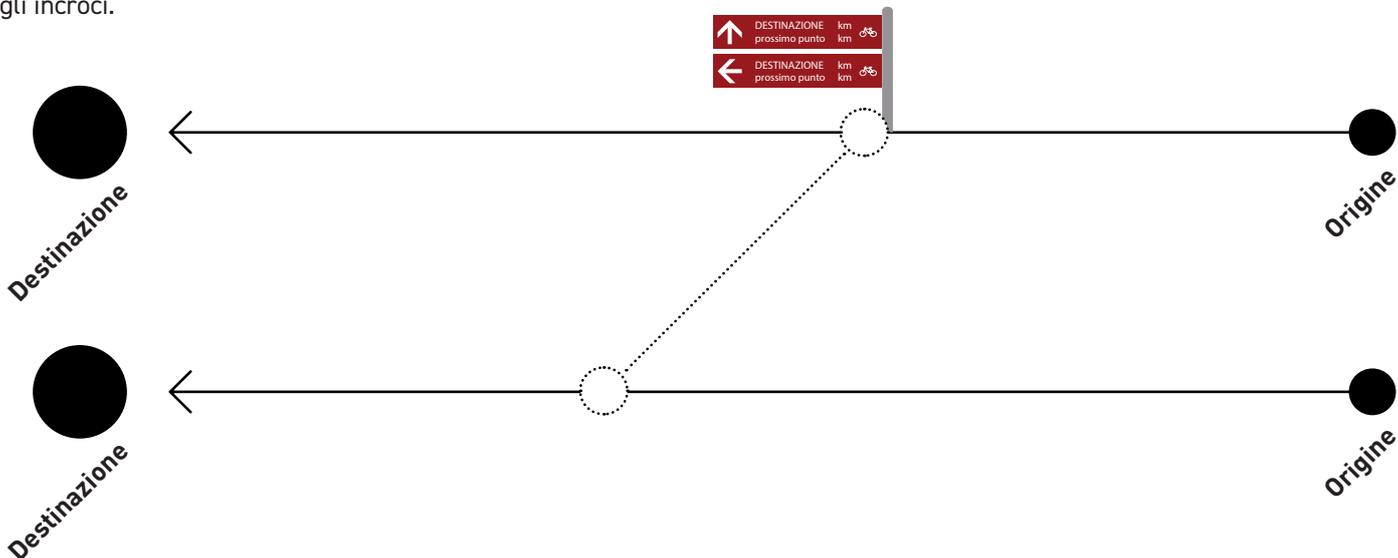


Logica di posizionamento all'incrocio di due linee.



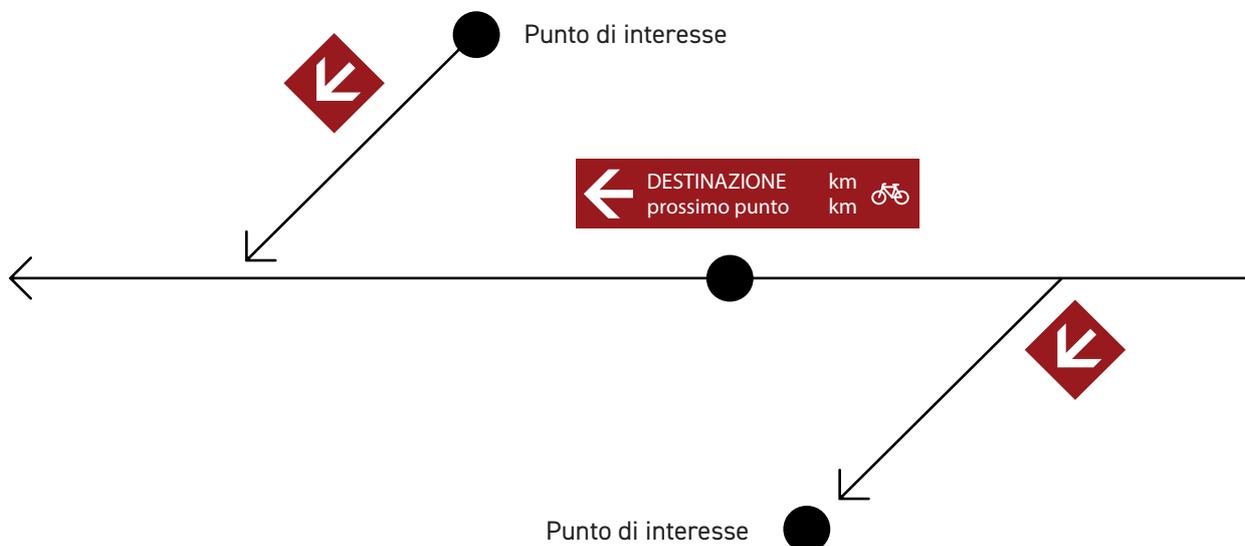
Logica di navigazione

Quando una linea interseca il collegamento con un'altra linea, la logica di segnalamento è la stessa prevista per gli incroci.



La segnalazione di destinazioni nelle immediate vicinanze che non sono direttamente sul percorso, ad esempio stazioni ferroviarie, luoghi di interesse o un centro città (da indicare tramite iconografia), aumenta enormemente il contenuto informativo della segnaletica. Le destinazioni a breve distanza vanno posizionate al bivio dal percorso principale.

Anche per queste brevi deviazioni, è necessario avere una segnaletica in entrambe le direzioni. Per poter indicare con semplicità le singole destinazioni, si consiglia di utilizzare l'iconografia da codice della strada, familiare ormai a tutti.

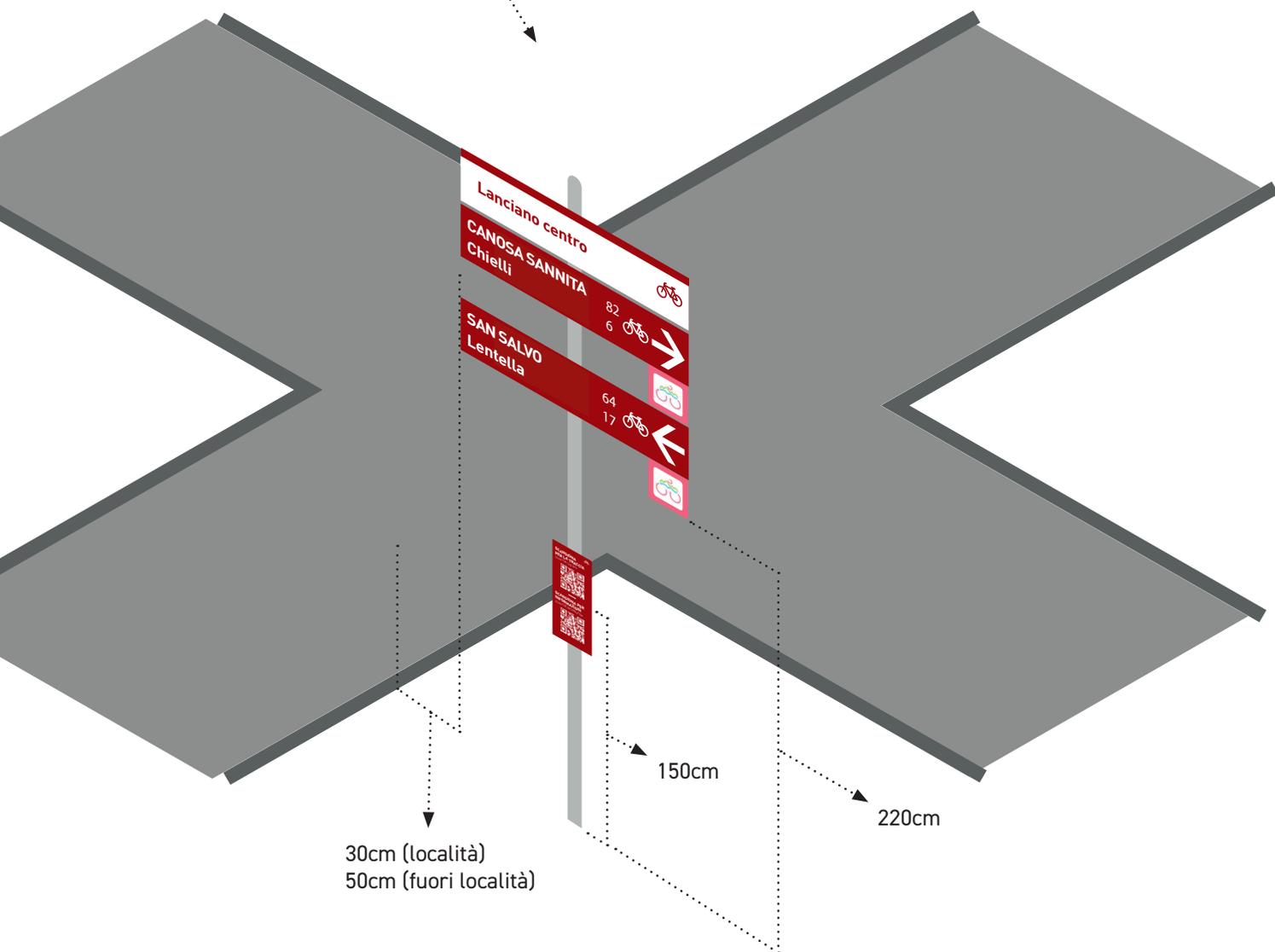
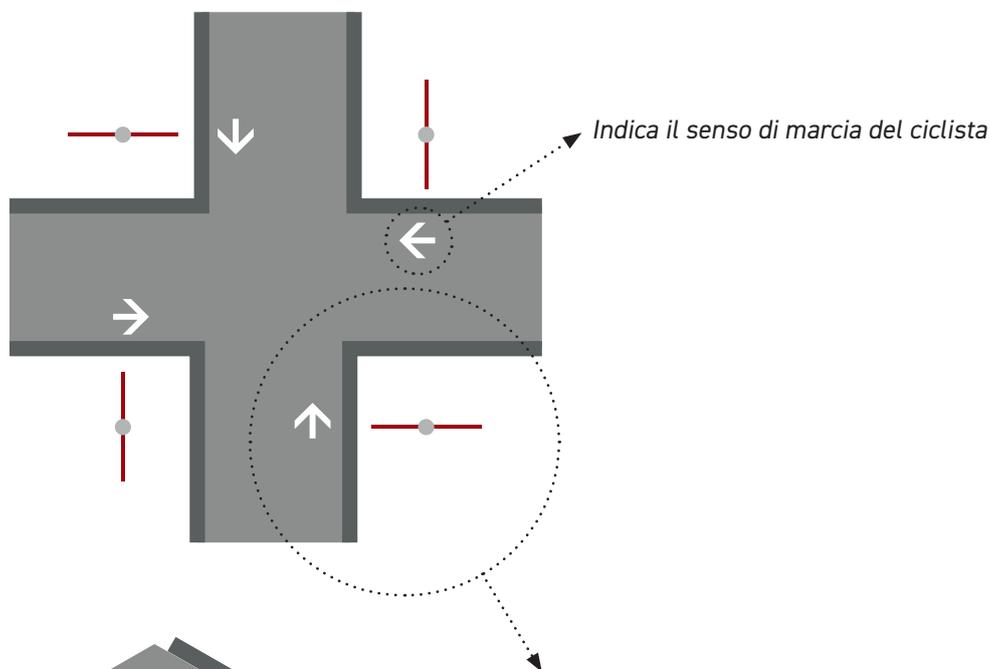


Segnaletica verticale

Indirizzamento

I cartelli di indirizzamento sono collocati nelle intersezioni principali dove è possibile scegliere tra diverse direzioni e linee.

Il cartello principale A.2 può essere sostituito dal cartello secondario B quando l'intersezione è semplice o non ci sono gli spazi sufficienti.



Indirizzamento

I cartelli di indirizzamento si suddividono a loro volta in diverse dimensioni, da utilizzare dipendentemente dalla posizione lungo i percorsi ciclabili. Quelli **principali** e **secondari** vengono utilizzati per il normale indirizzamento dei ciclisti lungo gli assi, mentre gli **speciali** seguono logiche particolari, approfondite nei paragrafi successivi.

Utilizzo:

- **principali** inizio percorso ed incroci
- **secondari** conferma percorso ed incroci
- **speciali** casi speciali (vd in seguito)

Scelta del cartello, principale o secondario?

Durante la strategia di posa, bisognerà scegliere se posare un cartello di indirizzamento principale o secondario.

Il cartello principale 75x15 (A.1/A.2) va sempre utilizzato nel caso di incroci in ambito urbano, dove la lettura è di per sè più complessa e necessita quindi di informazioni dettagliate e ben visibili. È importante tenere conto che la leggibilità è di circa 9 metri.

In ambiti dove il percorso è più lineare e semplice, è possibile utilizzare la segnaletica di indirizzamento secondaria 30x30 (B) anche per gli incroci, sebbene la segnaletica principale sia sempre da preferire in quanto più ricca di informazioni.

PRINCIPALI



A.1



A.2

SECONDARI



B

Indirizzamento

PRINCIPALI (A.0/A.1/A.2)



SPECIFICHE TECNICHE A.1
RAL: 3003+9003
Località: 150
Bici: 80x47mm



SPECIFICHE TECNICHE A.2
RAL: 3003+9003
Località/numeri: 130pt
Km: 100pt
Freccia: 110x110mm
Bici: 80x47mm

I cartelli principali misurano 75x15cm, e sono leggibili a partire da una distanza di 9 metri.

Il loro scopo è quello di indicare ai ciclisti la località esatta in cui si trovano (A.1) e la direzione generale della linea (A.2): in maiuscolo, nella riga superiore, viene indicata l'ultima città entro il confine della Rete Ciclabile dei Trabocchi o la destinazione finale nelle tratte cicloturistiche, in questo caso anche esterne alla Rete dei Trabocchi, così come la destinazione a loro più vicina (in minuscolo, seconda riga).

Qualora lungo il percorso cicloturistico si trovi un luogo di interesse turistico o culturale al di fuori del tracciato principale, verrà posizionato un cartello informativo presso il bivio di riferimento lungo il percorso. Questo cartello indicherà la destinazione e la prima direzione da intraprendere verso il luogo in oggetto, tuttavia senza fornire in seguito ulteriori dettagli sul percorso specifico per raggiungerlo. L'utente sarà responsabile di determinare autonomamente il percorso dettagliato per raggiungere la destinazione desiderata.

Retro dei cartelli:

Per quanto riguarda i cartelli **A.1** e **A.2** vi sono diverse possibilità:

- fronte e retro con indicazioni di percorrenza leggibili nelle due direzioni (ciclabile bidirezionale)
- retro in colore rosso (ciclabile monodirezionale con retro visibile)
- retro non decorato (unicamente nel caso in cui si è sicuri che il retro non sia visibile)



Indirizzamento

Al di sotto dei cartelli principali sono annessi dei cartelli più piccoli, di misura 15x15cm, con lo scopo di aggiungere informazioni come il nome del percorso cicloturistico, o i punti di interesse principali.

Cartelli appendice



C.1/C.2



I cartelli 15x15 (C.1) vanno aggiunti al di sotto del cartello di indirizzamento principale o secondario, dalla parte destra del cartello verso la parte sinistra a seconda dell'importanza, nell'ordine:

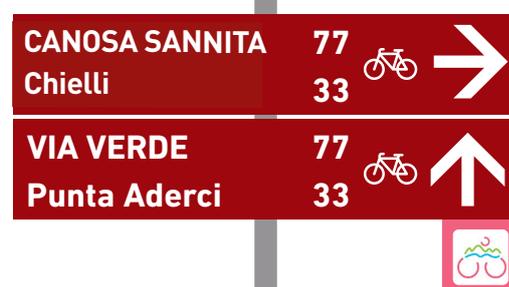
- percorso cicloturistico internazionale
- percorso cicloturistico nazionale
- percorso cicloturistico regionale
- percorso cicloturistico provinciale
- percorso cicloturistico locale
- percorso in promiscuo
- punto d'interesse

Nel caso in cui dovesse essere necessario per ragioni di spazio, i cartelli appendice potranno essere ridotti a 10x10 (C.2).

Questo potrà avvenire **unicamente** nel caso in cui serva applicare 3 cartelli appendice ad un cartello di indirizzamento secondario.

Qualora dovessero essere inseriti pittogrammi o loghi di percorsi cicloturistici, la loro dimensione non dovrà superare gli 80mm di altezza per i C.1 (52mm per i C.2) e dovranno essere centrali rispetto al quadrato di fondo bianco.

Nel caso in cui un percorso cicloturistico non dovesse avere un logo, si procederà inserendo il nome del percorso in nero su fondo bianco.



Indirizzamento

Al di sotto dei cartelli di indirizzamento possono essere annessi dei cartelli più piccoli, di misura 7x17cm (C.3), con lo scopo di permettere ai cicloturisti di:

- scaricare la traccia GPX del percorso che stanno percorrendo, tramite un rimando alla traccia specifica sulla piattaforma Komoot
- leggere informazioni specifiche sul percorso, tramite un rimando sul sito web ufficiale del progetto



C.3

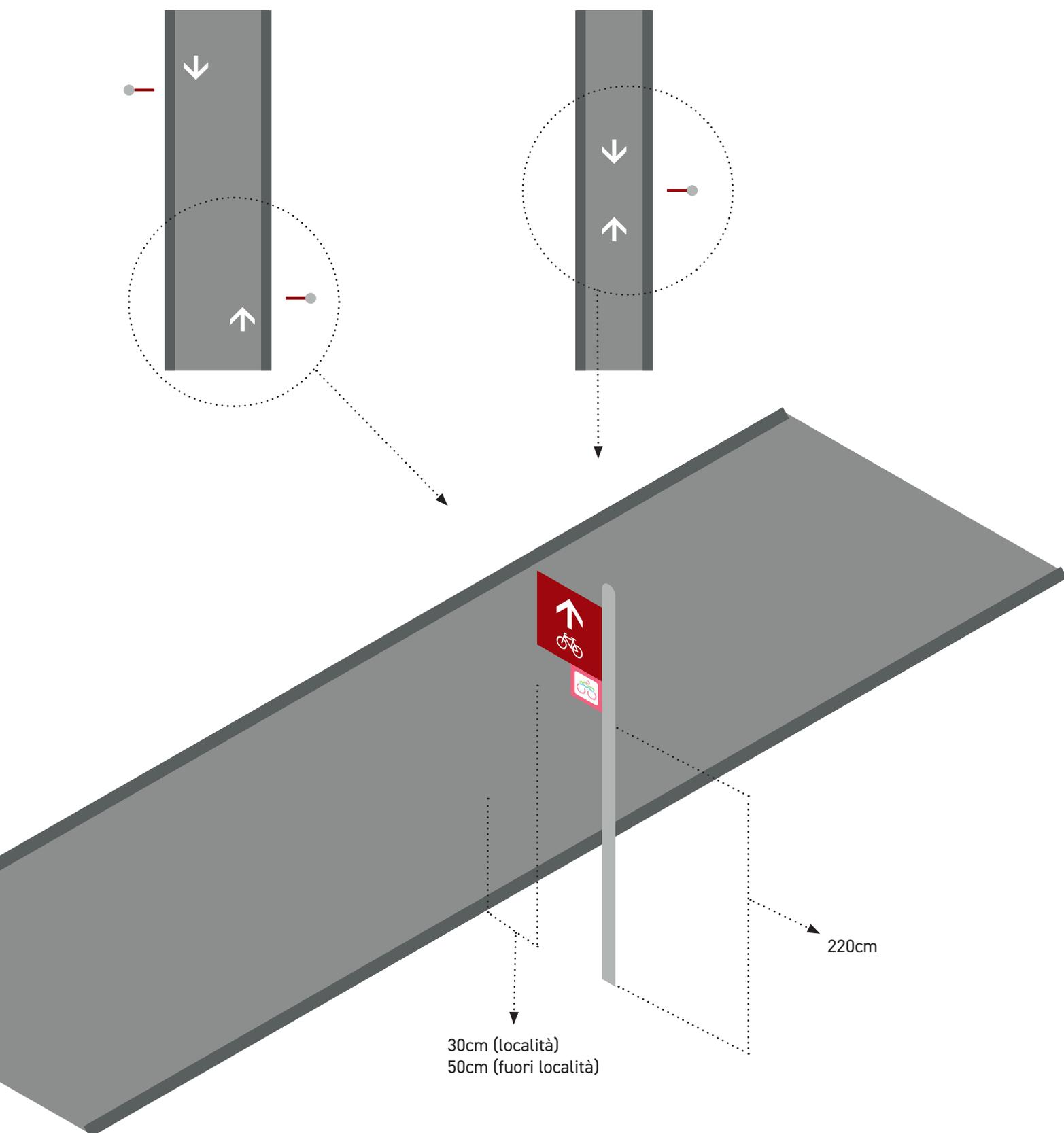
I cartelli C.3 vanno aggiunti al di sotto del cartello di indirizzamento principale o secondario, direttamente sul palo, con il centro del cartello a 150cm da terra, così da permettere una comoda scansione dei codici, senza dover necessariamente smontare dalla bici.



Indirizzamento

I cartelli di indirizzamento secondari vanno posizionati a lato strada. Nel caso non fosse possibile installare due pannelli (uno per direzione), potrà essere installato un

palo unico utilizzando un cartello bifacciale (valido per entrambe le direzioni, es. su pista ciclabile bidirezionale).



Indirizzamento

SECONDARI (B)



- I cartelli di indirizzamento secondari misurano 30x30cm e hanno la funzione di:
- indicare ai ciclisti come raggiungere un punto d'interesse al di fuori di una ciclabile
 - indicare come raggiungere una ciclabile trovandosi al di fuori (ad esempio presso un punto d'interesse)
 - dare conferma dell'itinerario cicabile

La tipologia di freccia varia a seconda della necessità, come da esempi sotto riportati.

Come al di sotto dei cartelli principali potranno essere annessi i cartelli di misura 15x15cm (o di misura 10x10cm nel caso ne servissero 3).

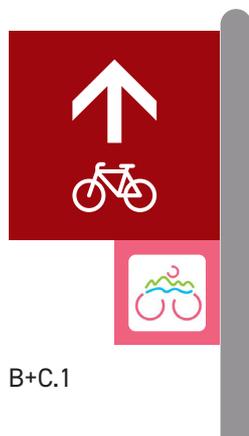
Retro:

- fronte e retro con indicazioni di percorrenza leggibili nelle due direzioni (ciclabile bidirezionale)
- retro in colore rosso (ciclabile monodirezionale con retro visibile)
- retro non decorato (unicamente nel caso in cui si è sicuri che il retro non sia visibile)



Indirizzamento

SECONDARI (ESEMPI APPLICATIVI)



Di conferma

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



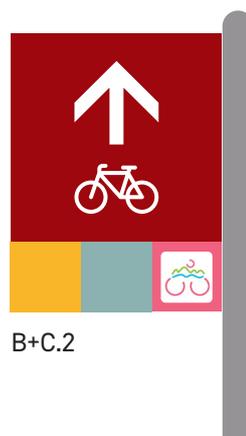
Verso POI

- verso un punto di interesse abbinati ad un cartello appendice con pittogramma CDS



Verso assi

Posizionato al di fuori della Via Verde della Costa dei Trabocchi, il cartello D unito a un cartello appendice indirizza gli utenti verso il percorso cicloturistico



*esempio con 3 cartelli
appendice di misura
10x10cm*

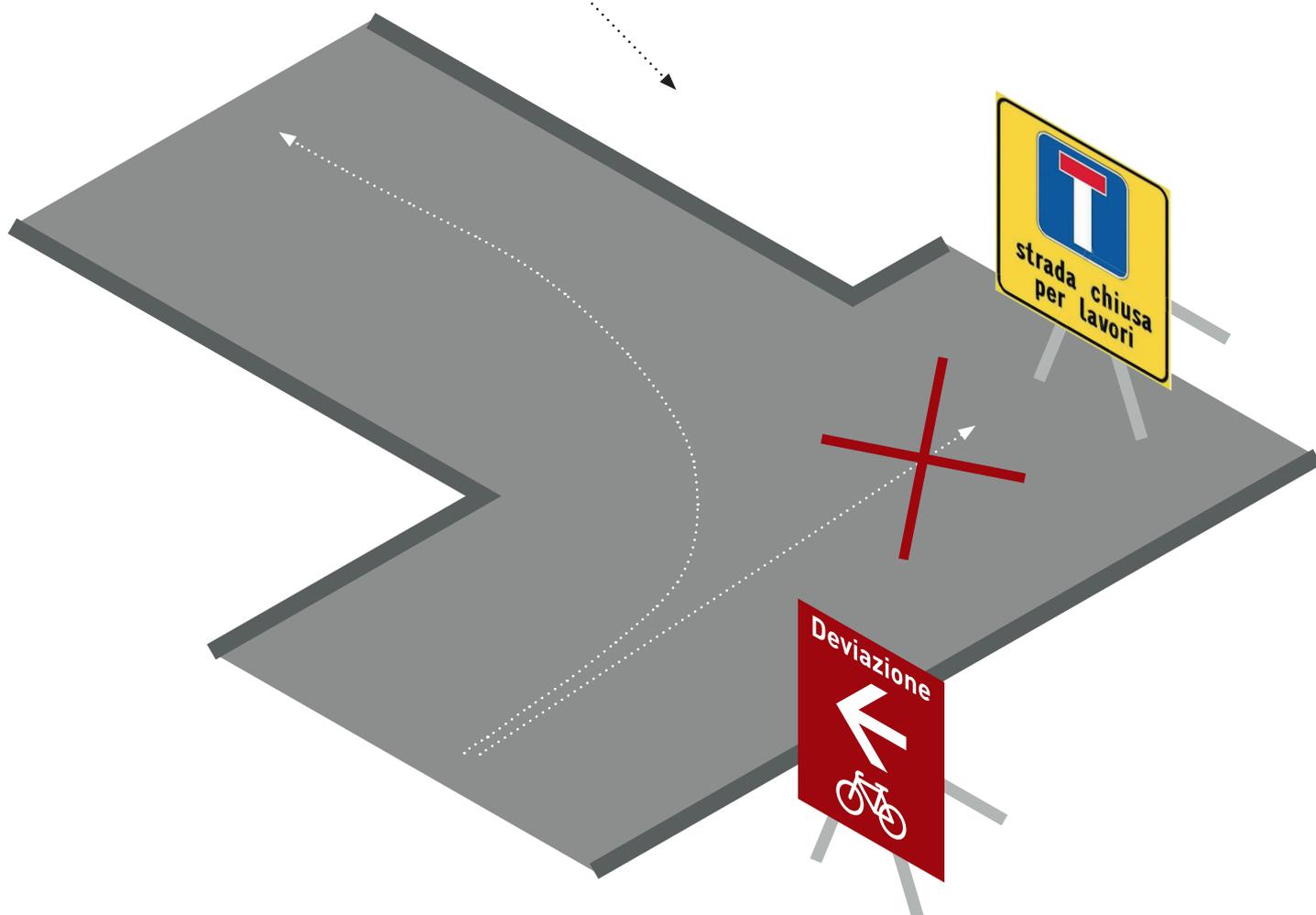
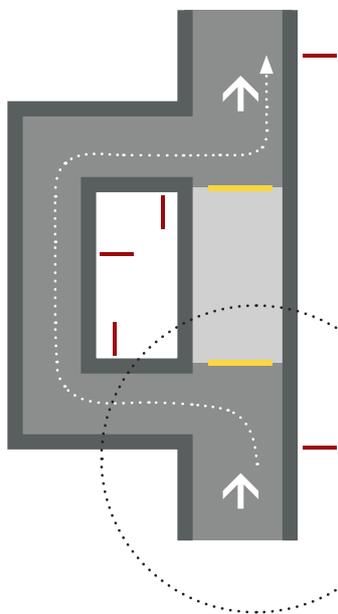


Il cartello "direzione Via Verde Trabocchi" (D) misura 30x10cm e può essere utilizzato unicamente in abbinamento ad un cartello di indirizzamento secondario per indicare la connessione alla Via Verde dei Trabocchi.

Indirizzamento

Nel caso di lavori in corso, è sempre necessario prevedere un percorso alternativo, che inizi al primo incrocio utile precedente ai lavori.

I cartelli di deviazione potranno essere posti su supporti amovibili e dovranno accompagnare il ciclista lungo **tutto** il percorso alternativo.



Indirizzamento

SPECIALI

Speciali A.1



I cartelli di indirizzamento speciali A.1 misurano 40x60cm, e vanno utilizzati nel caso in cui una tratta ciclabile dovesse essere temporaneamente chiusa per lavori / problemi. Il loro scopo è quello di indicare ai ciclisti come raggiungere efficacemente la propria meta, seguendo un percorso alternativo a loro dedicato.

Per efficienza economica, ai cartelli speciali A.1 vengono accoppiati i cartelli A.2 (40x10cm) o A.3 (40x15cm) a seconda della destinazione (se necessita di una o di due righe), la cui leggibilità è efficace a partire da 12 metri.

Speciali A.2



Speciali A.3



Indirizzamento

SPECIALI

Speciali A.1



I cartelli di indirizzamento speciali A.1 misurano 40x60cm, e vanno utilizzati nel caso in cui una tratta ciclabile dovesse essere temporaneamente chiusa per lavori / problemi. Il loro scopo è quello di indicare ai ciclisti come raggiungere efficacemente la propria meta, seguendo un percorso alternativo a loro dedicato.

Per efficienza economica, ai cartelli speciali A.1 vengono accoppiati i cartelli A.2 (40x10cm) o A.3 (40x15cm) a seconda della destinazione (se necessita di una o di due righe), la cui leggibilità è efficace a partire da 12 metri.

Speciali A.2



Speciali A.3



Indirizzamento

Speciali A.4



Come terza alternativa, viene proposto il cartello speciale A.4 (40x10cm) da abbinare ad un cartello classico da codice della strada 40x40, al quale può essere aggiunto un cartello A.2 o A.3

Nel caso dovesse essere scelta di utilizzare un normale cartello da codice, è importante segnalare che la deviazione è per i ciclisti, così che si sentano rappresentati ed inclusi nel sistema di viabilità generale.



Indirizzamento

Speciali A.1



SPECIFICHE TECNICHE

RAL: 3003+9003

Messaggio: 200pt

Freccia: 239x239mm

Bici: 238x142mm

Speciali A.2



RAL: 3003+9003

Messaggio: 160pt

Speciali A.3



RAL: 3003+9003

Messaggio: 160pt

Speciali A.4



RAL: 3003+9003

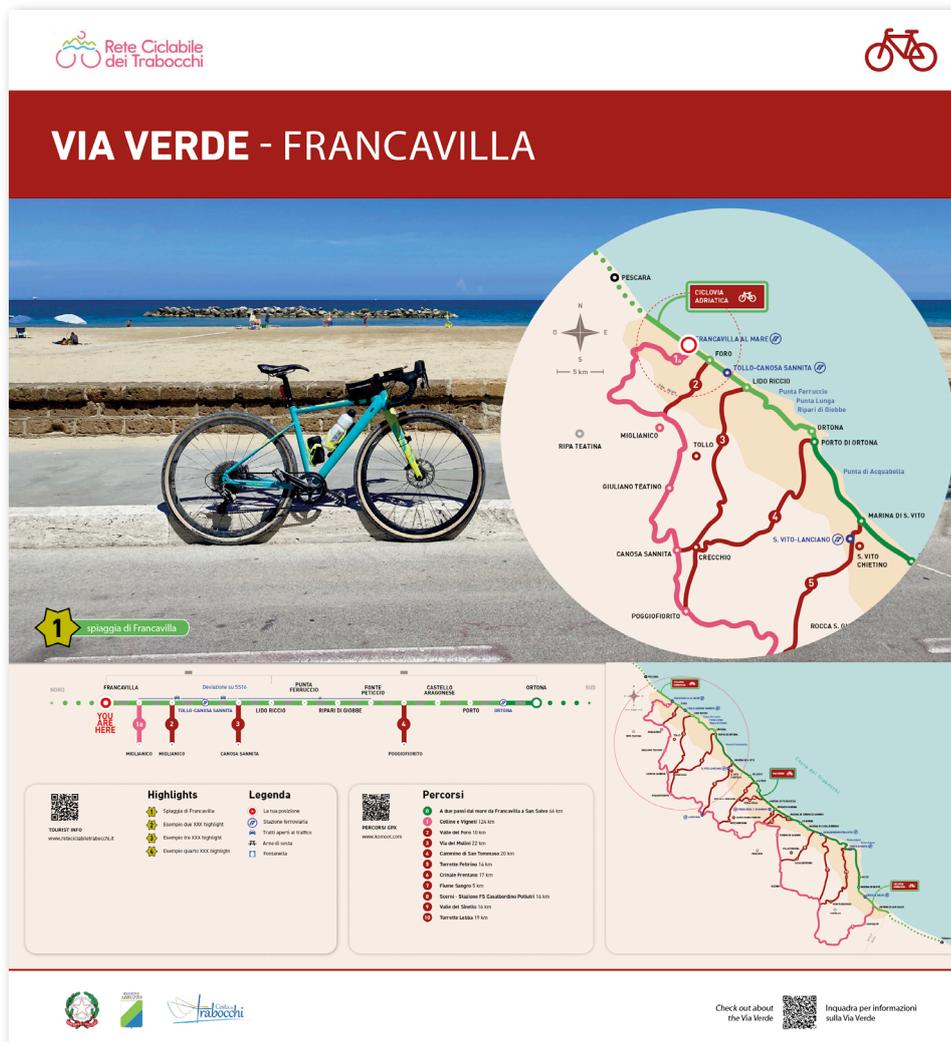
Messaggio: 100pt

Freccia: 78x76mm

Bici: 58x34mm

Accoglienza

Accoglienza A.1



I cartelli di accoglienza A.1 misurano 100x110cm, vanno utilizzati lungo la Via Verde nelle piazzole di sosta e all'inizio/fine della tratta in questione.

Viene dato ampio spazio ad una rappresentazione grafica della mappa della Rete Ciclabile dei Trabocchi. Vengono illustrati anche il profilo altimetrico e un riassunto lineare delle località attraversate dalla tratta.

Oltre alla tratta in primo piano, in secondo piano vengono illustrate le tratte vicine, per dare senso di continuità alla struttura intera della rete ciclabile.

Inoltre verranno illustrati fino a 5 punti di interesse raggiungibili nelle vicinanze.

Il totem va agganciato a due pali verniciati dello stesso colore e finitura della segnaletica di indirizzamento che rimangono nascosti dietro al totem stesso.



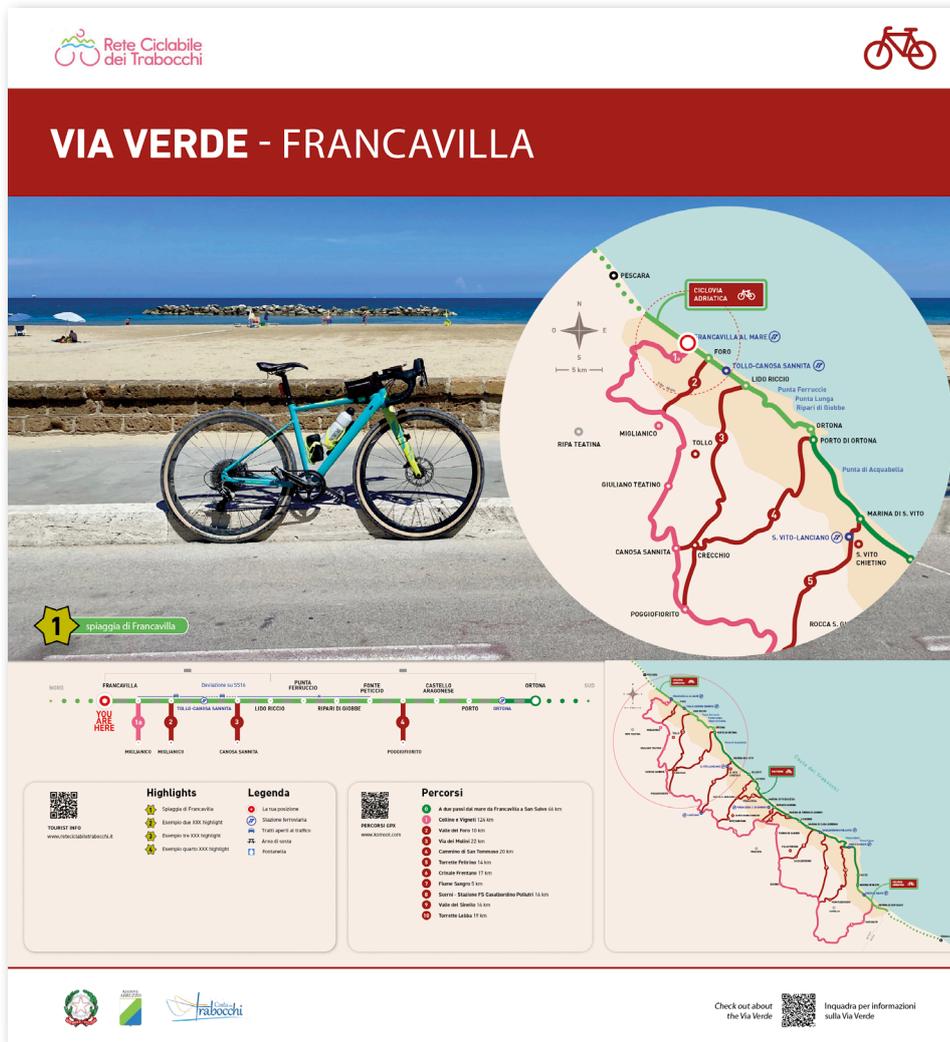
fronte



retro

Accoglienza

Accoglienza A.2



I cartelli di accoglienza A.2 misurano 100x110cm, e vanno utilizzati come retro dei cartelli di accoglienza A.1.

Il cartello presenta lo stesso contenuto del totem A.1 ma con una lettura preparata per il senso di percorrenza opposto.



fronte



retro

Accoglienza

Accoglienza B.1



I cartelli di accoglienza B.1 misurano 100x110cm, vanno utilizzati lungo le bretelle che dalla Via Verde portano verso l'entroterra e la Rete Ciclabile dei Trabocchi. Nelle piazzole di sosta e all'inizio/fine della tratta in questione.

Viene dato ampio spazio ad una rappresentazione grafica della tratta in questione e dei suoi dintorni. Così come al profilo altimetrico e a un riassunto lineare delle località attraversate dalla tratta. Sono inoltre presenti la mappa con l'intera Rete e una box dedicata alle informazioni importanti.

Inoltre verranno illustrati fino a 5 punti di interesse raggiungibili nelle vicinanze.

Il totem va agganciato a due pali verniciati dello stesso colore e finitura della segnaletica di indirizzamento che rimangono nascosti dietro al totem stesso.



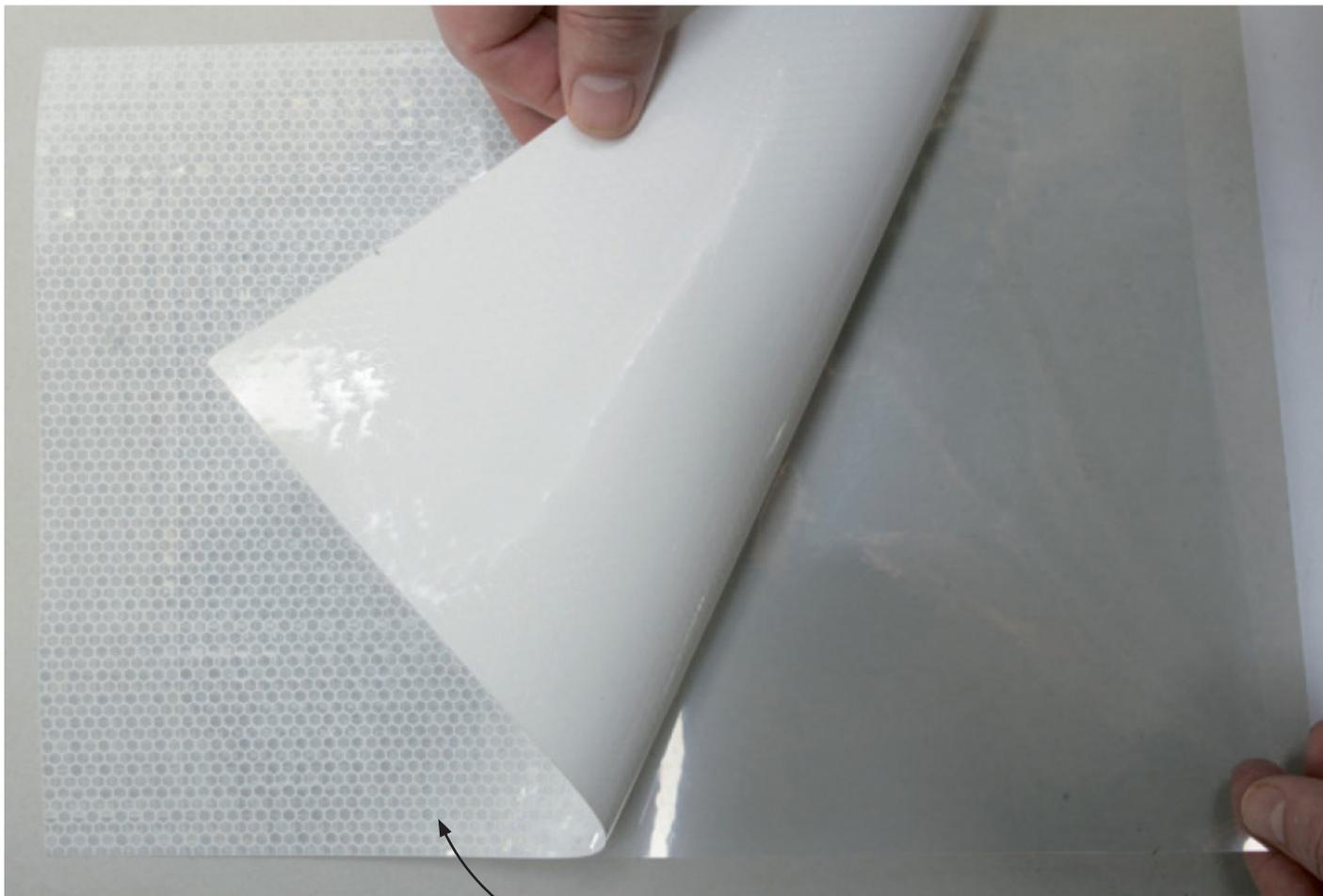
fronte



retro

Principi di costruzione

Al fine di assicurare visibilità, tutte le pellicole di stampa dovranno essere prodotte in **classe di rifrangenza 1** (e non su normale pellicola adesiva).



Pellicola rifrangente sulla quale stampare le grafiche desiderate



Esempi di cartelli con pellicola rifrangente

Principi di costruzione

Sia i cartelli che i supporti sono stati studiati ad hoc per la mobilità ciclabile, per ottenere un prodotto di qualità facilmente riconoscibile e attento alle esigenze dei ciclisti.

La segnaletica diventa quindi essa stessa strumento di marketing e comunicazione della Rete Ciclabile dei Trabocchi.

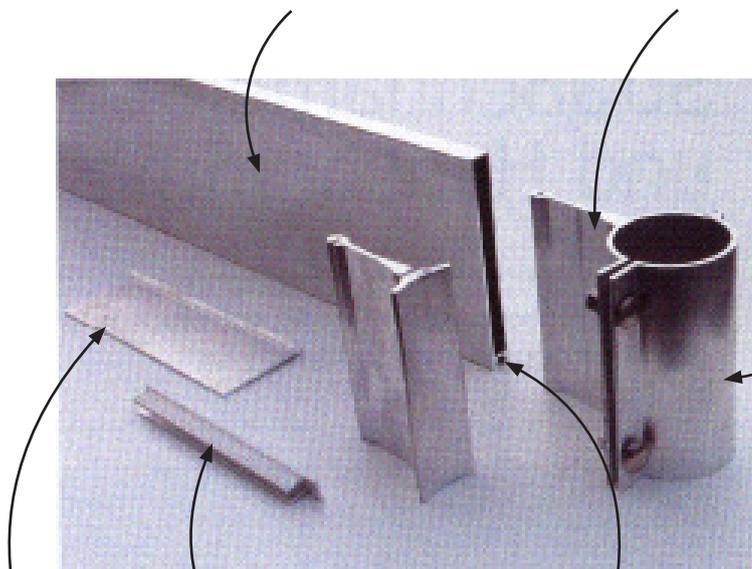
Il cartello ha una **struttura a scatola vuota** agganciato al

Cartelli a lato palo:

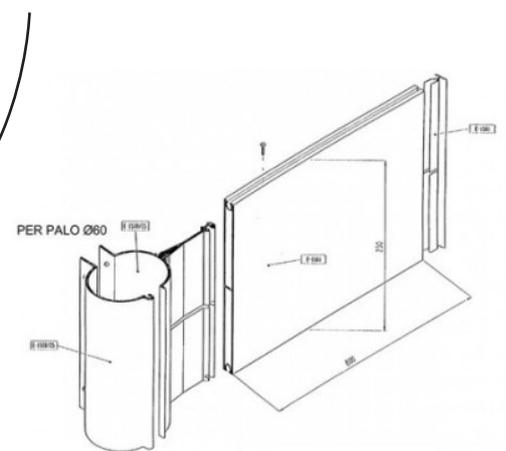
- Indirizzamento A.1/2
- Indirizzamento B
- Indirizzamento C.1/2

Profilo a scatola vuota in alluminio per cartello

Elemento di fissaggio cartello-morsetto



Morsetto per palo



Spazio per inserire i cartelli appendice

Tappo finale

Supporto alluminio per cartello appendice

palo con un **sistema anti-rotazionale**; mentre i cartelli appendice si inseriscono direttamente nella parte inferiore del cartello principale tramite un **sistema ad incastro**. Questo sistema rende semplice l'implementazione di cartelli per fasi successive (ad esempio per segnalare l'apertura di un nuovo percorso ciclabile dedicato).

Principi di costruzione

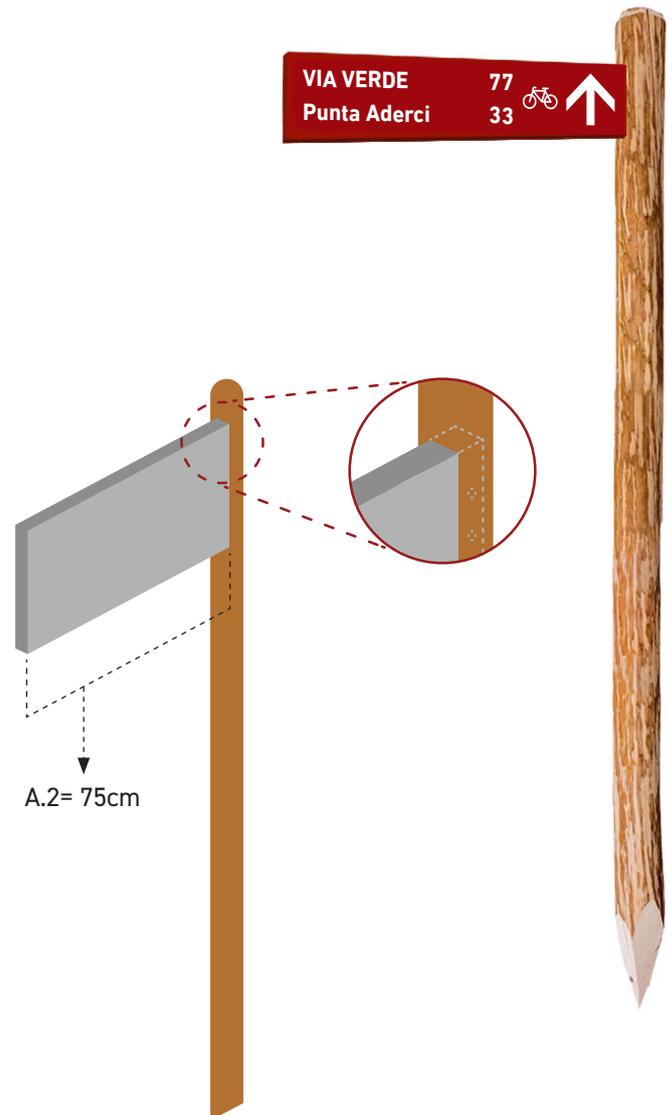
Ogni qual volta la modalità di aggancio non dovesse seguire quella indicata nella pagina precedente, ovvero nel caso in cui il cartello non dovesse sporgere nella sua interezza a lato del palo, ma dovesse per qualche motivo essere integrato nello stesso, bisognerà tenerne conto e modificare la lunghezza del cartello di modo garantirne sempre la visibilità intera (come riportata nelle pagine precedenti).

Per i percorsi ciclabili inseriti in contesti naturali e di pregio (es. parchi, lungofiume, aree protette, ecc.) è possibile modificare il supporto con uno più integrato con il paesaggio.

Ad esempio, se un cartello di indirizzamento principale A.2 (75x15cm) dovesse essere agganciato ad un palo in legno di diametro 12cm, dovrebbe misurare 85x15cm, in modo da poter inserire 10cm di cartello nel palo e poterlo assicurare tramite viti dalla parte posteriore (per non averle in vista), andando così ad esporre l'intera grafica come in pagina precedente = **ogni cm di cartello "nascosto dentro al palo" deve essere ulteriore rispetto alla grafica.**

Il supporto può essere a sezione quadrata o tonda, minimo 12cm, sempre staffa antirotazionale alla base.

La foto ha come unico scopo quello di illustrare un concetto, non va presa ad esempio per distanze e dimensioni.



Principi di costruzione

Nei contesti urbani molto densi si potrebbe dover far fronte alla mancanza di spazio utile per l'inserimento del nuovo sistema di ancoraggio a bandiera. In questi casi è possibile utilizzare un aggancio centrale standard su pali esistenti o non.

È fondamentale che il cartello principale sia sempre su supporto scatolare, così da poter inserire i pannelli appendice.

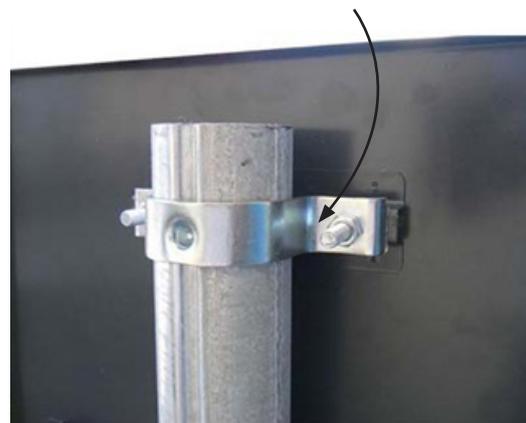
Cartelli centrali su palo:

- Indirizzamento A.1/2 (solo se strettamente necessario, va sempre preferita la posa a bandiera)
- Indirizzamento B
- Indirizzamento C

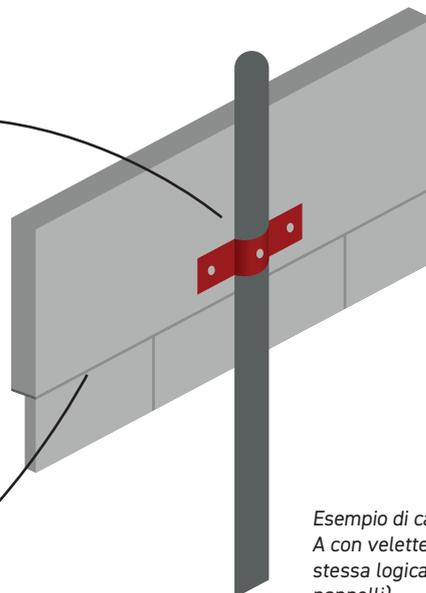
Bordo scatolato



Morsetto per palo



I cartelli sono realizzati in **lamiere di alluminio**, o in **materiale composito "CG10" o "VTR"**, con i **bordi scatolati e predisposti per attacco a palo**.



Esempio di cartello di indirizzamento A con velette (agganciate secondo la stessa logica di inserimento tra i due pannelli)

Principi di costruzione

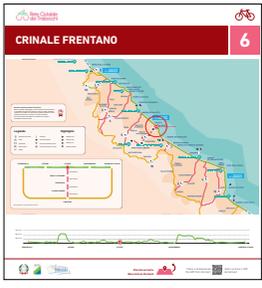
Cartelli centrali su supporto amovibile:
- Indiriz. speciale A.1/2/3/4



I cartelli sono realizzati in **lamiera di alluminio**,
o in **materiale composito "CG10" o "VTR"**, con
i **bordi scatolati e predisposti per attacco a cavalletto**.

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea dis- continua	Ciclabile su mar- ciapiede	Percorso ciclopedo- donale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30- 50km/h	Promiscui strada trafficata
 Indirizzamento A.1	Incrocio Tratto senza incroci	75x15		Laterale al palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Indirizzamento A.2	Incrocio Tratto senza incroci	75x15	Solo in mancanza di spazio per la misura 100x20	Laterale al palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Indirizzamento B	Incrocio Tratto senza incroci	30x30		Laterale/centrale al palo	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Indirizzamento C.1 / C.2		15x15 / 10x10		Alla parte inferiore del cartello di indirizzamento A.1/A.2/B	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Indirizzamento C.3		7x17		Alla parte inferiore del cartello di indirizzamento A.1/A.2/B	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Indirizzamento D		30x10		Alla parte inferiore del cartello di indirizzamento B	✓			✓	✓	✓	✓	✓	

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Nota	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea dis- continua	Ciclabile su mar- ciapiede	Percorso ciclopedone ale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30- 50km/h	Promiscui strada trafficata
 Speciale A.1	Incrocio Tratto senza incroci	40x60	Solo in caso di deviazione, lungo tutto il tracciato provvisorio	Centrale su palo o su supporto amovibile	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Speciale A.2		40x10		Alla parte inferiore del cartello speciale A.1	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Speciale A.3		40x15		Alla parte inferiore del cartello speciale A.1	✓			✓	✓	✓	✓	✓	
 Speciale A.4	Incrocio Tratto senza incroci	40x10		Alla parte inferiore del cartello da codice "strada interrotta" o "lavori in corso"	✓			✓	✓	✓	✓	✓	

Segnaletica verticale	Dove	Dim. (cm)	Aggancio	Pista ciclabile	Corsia ciclabile linea continua	Corsia ciclabile linea dis- continua	Ciclabile su mar- ciapiede	Percorso ciclopedo- donale	Sentiero ciclabile (verde)	Strade Fbis	Promiscui 30-50km/h	Promiscui strada trafficata
 <p>Accoglienza A.1</p>	<p>Piazzole sosta</p> <p>Lungo Via Verde</p> <p>Inizio/fine Vie Verde</p>	100x110	<p>Su due pali (possibilmente fronte del cartello accoglienza A.2)</p>	✓			✓	✓	✓			
 <p>Accoglienza A.2</p>	<p>Piazzole sosta</p> <p>Lungo Via Verde</p> <p>Inizio/fine Vie Verde</p>	100x110	<p>Su due pali (possibilmente retro del cartello accoglienza A.1)</p>	✓			✓	✓	✓			
 <p>Accoglienza B.1</p>	<p>Piazzole sosta</p> <p>Lungo R.C.Trabocchi</p> <p>Inizio/fine R.C.Trab.</p>	100x110	<p>Su due pali (possibilmente fronte del cartello accoglienza B.2)</p>	✓			✓	✓	✓			
 <p>Accoglienza B.2</p>	<p>Piazzole sosta</p> <p>Lungo R.C.Trabocchi</p> <p>Inizio/fine R.C.Trab.</p>	100x110	<p>Su due pali (possibilmente retro del cartello accoglienza B.1)</p>	✓			✓	✓	✓			

HELIOS srl
Via Piani di Bolzano, 17
I-39100 Bolzano
M. vision@helios.bz
T. +39 0471 300 767
P. iva 02289470219

2023