



COMUNE DI LODI

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

(comprensivo del Piano Generale del Traffico Urbano)

PIANO PARTICOLAREGGIATO MOBILITA' ATTIVA

Attività C

giugno 2026

P
U
M
S



CENTRO STUDI







P.U.M.S.

PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE

COMPENSIVO DEL **PIANO GENERALE del TRAFFICO URBANO**

PIANO PARTICOLAREGGIATO MOBILITA' ATTIVA

Attività C



Il presente documento **“PUMS- Piano Urbano Mobilità Sostenibile comprensivo del Piano Generale del Traffico Urbano – PIANO PARTICOLAREGGIATO MOBILITA' ATTIVA ”** è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell’ambito del Programma di collaborazione PIM-Comune di Lodi per l’anno 2023-2024-2025 (IST_19_23).

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:



Centro Studi PIM

dott. Franco Sacchi (Direttore), ing. Mauro Barzizza (capo progetto),
ing. Matteo Gambino [staff PIM]
arch. Sara Bonvissuto [collaboratore esterno]



Referenti per il comune di Lodi

ing. Giovanni Ligi (Dirigente Direzione Organizzativa 3 "Servizi Tecnici")



Sommario

1	SISTEMA DELLA CICLABILITA' – SCENARIO ATTUALE	9
	Riferimento alle precedenti programmazioni	9
	1.1 Organizzazione del sistema di obiettivi/azioni a scala provinciale	10
	Classificazione della rete della ciclabilità di interesse provinciale.....	11
	1.1 Assetto attuale comunale.....	12
2	SISTEMA DELLA CICLABILITA' - SCENARIO DI PROGETTO	31
	2.1 Proposte di riorganizzazione/messa in sicurezza/implementazione del sistema della mobilità attiva	31
	2.2 Interventi proposti	32
3	SCHEDA TECNICHE DEI TIPOLOGICI.....	45
	3.1 Normativa di riferimento	45
	3.2 Tipologici delle piste/percorsi	45
	3.3 Tipologici degli attraversamenti	53
	3.4 Tipologici della segnaletica verticale.....	57



Il Piano Particolareggiato (PP) della Mobilità Attiva del Comune di Lodi è uno strumento di pianificazione di settore che, in linea con gli indirizzi e gli obiettivi del PUM 2009 e del PUMS comprensivo del-PGTU (il cui iter approvativo è in fase di completamento), definisce puntualmente le caratteristiche degli itinerari ciclopeditoni e ciclabili. Esso è predisposto ai sensi delle "Direttive per la redazione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico" (Ministero dei Lavori Pubblici, 24.06.1995), con riferimento alla LR n. 7 del 30.04.2009 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica", alla legge n. 2 del 11 gennaio 2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica e al DL 34/2020 art. 229 comma 1 e 3 "Misure urgenti in materia di salute e di sostegno al lavoro e all'economia".

La prima parte del PP della Mobilità Attiva restituisce la fotografia della situazione attuale del sistema della ciclabilità in tutto il territorio comunale (rete e spazi di sosta), riprendendo e approfondendo le informazioni raccolte in occasione della stesura del PUMS.

L'analisi della situazione attuale, unitamente ai contributi pervenuti dei cittadini, consente di verificare la coerenza dei percorsi esistenti rispetto alla normativa vigente, la continuità/discontinuità dei percorsi, oltre all'individuazione delle problematiche e delle criticità emergenti per la componente attiva della mobilità, fondamentali input per l'individuazione delle soluzioni progettuali.

Nella seconda parte del PP della Mobilità Attiva viene definito il progetto di riorganizzazione funzionale, messa in sicurezza ed implementazione della rete ciclabile e ciclopeditone esistente, individuando gli interventi necessari corrispondenti, a seconda dei casi, ad opere di messa in sicurezza e riqualificazione degli itinerari esistenti, realizzazione di nuovi tratti di completamento della rete, integrazione della segnaletica verticale, riclassificazione del percorso nel rispetto della normativa vigente, localizzazione di rastrelliere per le biciclette, ecc., differenziando se si tratta di bike-lane o di piste ciclabili, oltre a recepire i progetti in corso e/o in fase di realizzazione (Greenway – Città di Lodi, ecc.).

Nello schema di rete complessivo così delineato vengono individuati, in modo particolare, i principali itinerari (di accesso alle scuole, alla fermata ferroviaria, ai servizi, alle funzioni, di relazione all'interno del territorio di Lodi e di connessione con i comuni limitrofi), per i quali prevedere apposita segnaletica stradale finalizzata ad una loro migliore riconoscibilità e comunicazione, oltre alla valorizzazione/individuazione di una rete ciclo-turistica costituita da itinerari di rilevanza sovracomunale e comunale. Sono stati individuati in ambito cittadino specifici itinerari (anelli e radiali) per la mobilità attiva, oltre agli itinerari sovracomunali, fermo restando la possibilità per le biciclette (essendo la bicicletta un veicolo per il codice della Strada), l'utilizzo della viabilità urbana):

- *Anelli: A1 Centro storico; A2 dei quartieri; A3 Greenway – Città di Lodi.*
- *Radiali urbane - R1u Cavallotti; R2u Selvagreca; R3 Lago di Garda; R4u Mazzini Piacenza; R5 Rimembranze Piermarini; R6u San Colombano; R7u Pavia; R8 San Bassiano; R9 Cavezzali Pulignano; R10u Milano; R11 Vecchio Bersaglio.*
- *Radiali extraurbane - R1e Cavallotti, R2e Selvagreca, R4e Mazzini Piacenza, R6e San Colombano, R7e Pavia, R10e Milano.*

- *Ciclovie Lodigiane e itinerari cicloturistici nazionali e regionali (PUMS Prov. di Lodi) – B PCIR 3 Adda (Bicitalia 17), C Brezza sull'Adda, LO01 La dorsale sull'Adda; LO02 Anello Periurbano di Lodi, LO10 tra Lodi e Zelo Buon Persico; LO11 tra Lodi ed il Lambro; LO12 tra Lodi ed Abbadia Cerreto; LO13 il Parco Adda Sud; LO16 la Muzza tra Cassano e Lodi.*

Il Piano Particolareggiato della Mobilità Attiva è inoltre corredato da specifiche schede tecniche, che evidenziano le principali caratteristiche delle diverse tipologie di pista/corsia ciclabile/percorso ciclopeditonale, di attraversamento pedonale/ciclabile/ ciclopeditonale e di segnaletica (anche di indirizzamento ed identificazione dei percorsi principali, in questo caso facendo riferimento anche agli indirizzi del PRMC - Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Lombardia).

Completano il PP della Mobilità Attiva delle tavole cartografiche (tavole fuori testo) relative ai principali itinerari ciclabili/ciclopeditonali individuati come rete cicloturistica, al fine di diffonderne la conoscenza e, conseguentemente, favorirne un più diffuso utilizzo da parte dell'utenza.

Per quanto riguarda la segnaletica verticale, il Piano Particolareggiato (cfr. cap.3) rimarca la necessità di renderla coerente con la normativa vigente, ricordando che i percorsi possono essere ciclopeditonali (con  o senza  distinzione fra le superfici dedicate ai pedoni da quelle dedicate alle bici) o ciclabili . Sebbene non richiesto, può risultare opportuno posizionare cartelli di inizio pista/percorso anche lungo l'itinerario, per ricordarne la tipologia.

La segnaletica verticale di fine percorso invece va collocata solo alla fine della pista/percorso   . non va posizionata in corrispondenza dei carrai, né, tanto meno, alle intersezioni se in presenza dell'attraversamento ciclabile. L'art.146 del Regolamento C.d.S. stabilisce, per altro, che l'attraversamento ciclabile è realizzato al fine di garantire la continuità dell'itinerario ciclabile, di conseguenza quest'ultimo non costituisce un'interruzione e, pertanto, non è richiesta l'apposizione dei cartelli di fine pista/percorso in corrispondenza degli attraversamenti, mentre è possibile riproporre il cartello di pista/percorso dopo l'intersezione, per ribadire la tipologia di itinerario.

Il Piano Particolareggiato, al fine di favorire l'utilizzo delle biciclette, segnala e propone, ad integrazione di quelle esistenti, la realizzazione di postazioni per biciclette da localizzarsi in prossimità dei principali poli attrattori (scuole, fermata ferroviaria, parchi, funzioni, esercizi commerciali, ecc.) oltre a suggerire l'attivazione di progetti volti a premiare l'uso della bicicletta.

1 SISTEMA DELLA CICLABILITA' – SCENARIO ATTUALE

Riferimento alle precedenti programmazioni

Si richiamano in sintesi gli studi pregressi inerenti il tema della Mobilità Attiva.

Nel 1994 è stato redatto il Piano Integrato della Mobilità, che introduceva i seguenti obiettivi:

- ✓ definire una “rete” integrata e gerarchica di percorsi ciclabili per rendere accessibili in bicicletta i luoghi principali della città e per consentire il collegamento con i principali percorsi ciclabili extraurbani (esistenti o previsti);
- ✓ puntare alla continuità e attrattiva degli itinerari ciclabili, privilegiando i percorsi più brevi, diretti e sicuri lungo le direttrici forti della domanda.

Compatibilmente con gli indirizzi indicati dagli strumenti programmatori superiori, il Piano Integrato della Mobilità ha proposto la seguente struttura di rete ciclopedonale:

- ✓ una nervatura portante di percorsi, definito sistema urbano primario, che riprende la forma radiocentrica della città (anello urbano del centro storico, anello esterno interquartieri, radiali portanti); da realizzarsi principalmente con piste in sede propria e corsie riservate protette;
- ✓ un insieme di percorsi di collegamento locale con le zone residenziali (sistema urbano secondario); da realizzarsi sia con piste in sede propria e corsie riservate protette, sia con percorsi promiscui ciclopedonali adeguatamente segnalati;
- ✓ un sistema ciclabile extraurbano e degli itinerari destinati al tempo libero; da realizzarsi sia con piste in sede propria e corsie riservate protette, sia con percorsi promiscui ciclo-pedonali adeguatamente segnalati.

Nel 2001 è stato elaborato uno Schema della rete ciclabile comunale, dal

quale sono generati i principali percorsi oggi esistenti:

- ✓ parte dell’anello attorno la centro storico: viale Dalmazia, via Vignati, via Agnelli;
- ✓ parte del semianello più esterno: via Cadamosto, via Sforza, via Colombo, viale Giovanni XXIII, via Zalli, via Piermarini;
- ✓ parte delle radiali del sistema urbano primario: viale Milano; via Lodi Vecchio, via S. Bassiano; viale Pavia; viale Piacenza;
- ✓ parte delle radiali del sistema urbano secondario: via S. Fereolo, via Cavallotti; parte del sistema turistico lungo le sponde dell’Adda.

L’istituzione dal 2004 al 2015 dell’Ufficio per la Mobilità Ciclistica ha permesso di investire sensibilmente nel promuovere l’uso della bicicletta, individuando gli interventi di messa in sicurezza più urgenti e accelerando le attività di progettazione e realizzazione di opere più organiche e consistenti.

Il Piano Urbano della Mobilità di Lodi del 2009, redatto dal Centro Studi PIM, ha affrontato il tema della rete dei percorsi ciclabili articolandolo in tre fasi di intervento; sono stati individuati specificatamente, a protezione della mobilità ciclistica, le piste ciclabili e la messa in sicurezza dei tratti che rappresentano i percorsi di collegamento alle funzioni principali e al centro storico (Milano, San Grato-centro storico, nuova strada tra la tangenziale est e la zona Selvagrega, San Fereolo-Pavia, Salvo d’Acquisto-S.Colombano, Caselle-Zalli-Piermarini) o che riconnettono i tratti di rete esistente (Piave).

Successivamente, il Comune di Lodi ha redatto il Biciplan (Piano della Mobilità ciclabile e pedonale – 2012), nel quale vi è stata la finalità di rendere più funzionali, fruibili e sicuri i percorsi ciclabili e pedonali nell’ambito di una mobilità urbana sempre più sostenibile. Partendo da un’analisi dettagliata del territorio urbano con la localizzazione di poli attrattori, l’analisi delle criticità e delle risorse della mobilità ciclabile e l’individuazione della rete cicla-

bile esistente, sono state pianificate nuove infrastrutture ciclabili e pedonali come elementi di collegamento tra i principali elementi attrattori dei quartieri della città. Gli interventi proposti provengono in parte dal Libro Verde redatto dall'associazione Ciclodi – FIAB, ed in parte da considerazioni emerse dalle analisi dello stato di fatto, e sono suddivisi per tipologia, costo e difficoltà di intervento. All'interno del piano sono presentate azioni di sensibilizzazione ed informazione alla cittadinanza per un migliore approccio alla mobilità privata.

Nello stesso anno (2012) è stato avviato il progetto PedaLo, promosso dal Comune per valorizzare la mobilità ciclabile nell'area urbana e avente come obiettivi generali:

- ✓ favorire l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa - stazione (per i pendolari in uscita da Lodi) e stazione - lavoro (per i pendolari in entrata in città) attraverso la fornitura di servizi ai ciclisti e il miglioramento dei percorsi ciclabili di connessione con la stazione;
- ✓ incrementare il numero dei fruitori del Servizio di bike sharing C'Entro in bici (a cui il Comune ha aderito a partire dal 2003 con 10 postazioni);
- ✓ promuovere l'uso della bicicletta in Città in particolare per gli spostamenti casa lavoro e per l'accesso ai servizi in centro storico.

Le azioni a cui il progetto mira e che sono già in gran parte state attuate sono:

- ✓ dotare la stazione ferroviaria di Lodi e il Terminal Bus di aree di sosta protette e coperte, con la realizzazione della ciclostazione di viale Trento e Trieste;
- ✓ realizzare una Ciclofficina, struttura chiusa di viale Pavia;
- ✓ incrementare ulteriormente la dotazione di biciclette del Servizio di bike sharing C'Entro in bici;
- ✓ incrementare e razionalizzare gli spazi per il ricovero delle biciclette private in corrispondenza delle principali strutture di interesse (centro storico, ospedale, Uffici Pubblici) mediante l'installazione di rastrelliere;

- ✓ completare le direttrici ciclabili verso la stazione ferroviaria e le postazioni del bike sharing presso i parcheggi di interscambio;
- ✓ promuovere l'uso della bicicletta per gli spostamenti casa-lavoro in abbinamento al treno, con campagne di comunicazione.

1.1 Organizzazione del sistema di obiettivi/azioni a scala provinciale

Il PUMS della Provincia di Lodi, in fase di completamento, con riferimento in particolar modo alla tematica della ciclabilità, si propone di:

- ✓ rafforzare il sistema della ciclabilità nel territorio provinciale e per le relazioni con i territori esterni, con azioni relative agli itinerari, alle attrezzature di supporto e ai nodi presso i quali favorire l'interscambio e l'integrazione modale, al fine di aumentare l'attrattività di questa modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro e per quelli turistici/naturalistici.
- ✓ Individuare le priorità di intervento in funzione dello schema di assetto complessivo della rete degli itinerari ciclabili e della localizzazione dei nodi del trasporto pubblico, delle principali polarità territoriali da servire e dei luoghi della fruizione territoriale.

L'intento generale del PUMS provinciale per quanto attiene al sistema della mobilità attiva consiste nella definizione dello schema complessivo di assetto della rete degli itinerari ciclabili e dei relativi nodi presso i quali favorire l'integrazione modale con il trasporto pubblico, al fine di aumentare l'attrattività di questa modalità di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro e per quelli turistici/naturalistici, con gli obiettivi di:

- ✓ completare e rafforzare il sistema della ciclabilità nel territorio provinciale e per le relazioni con i territori esterni;
- ✓ classificare gli itinerari per la mobilità attiva in base alla loro funzione

prevalente all'interno dello schema complessivo (es. per gli spostamenti casa-lavoro e per quelli turistici/naturalistici), definendo un abaco dei tipologici più appropriati per le diverse categorie;

- ✓ implementare le attrezzature di supporto al sistema della ciclabilità, in particolare in corrispondenza dei nodi di interscambio con il trasporto pubblico.

Gerarchia itinerario ciclabile	Requisiti
Rilevanza sovracomunale	Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR - Percorsi della Rete Ciclabile Nazionale/Regionale a seguito della DGR n. XII/6069 del 27.04.2026) : rete ciclabile regionale/nazionale, finalizzata a migliorare l'intermodalità e la fruizione del territorio e a garantire lo sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano
1° livello e di connessione con i nodi di interscambio ferroviario	- Adduzione principale ai nodi di interscambio modale. - Connessione portante tra più Ambiti territoriali. - Collegamento principale con le Province contermini.
2° livello	- Connessione diretta tra gli Itinerari di rilevanza sovracomunale e gli Itinerari di 1° livello. - Collegamento reciproco tra Ambiti territoriali limitrofi. - Collegamento con le Province contermini (qualora in presenza già di altri itinerari di 1° livello con funzione analoga nel medesimo Ambito territoriale) - Adduzione ai principali servizi e poli di attrazione (strutture scolastiche di grado superiore e universitarie, le strutture sanitarie e il sistema delle emergenze culturali).
3° livello	- Collegamenti intercomunali all'interno di ciascun Ambito territoriale.
Rete diffusa locale/comunale	- Connessioni "dell'ultimo miglio".

Vengono individuate priorità di intervento, tenendo conto, da un lato, dei percorsi ciclabili esistenti e dello schema di assetto complessivo della rete auspicato e, dall'altro, della localizzazione dei nodi del trasporto pubblico, delle principali polarità territoriali da servire e dei luoghi della fruizione territoriale da raggiungere.

Le azioni del PUMS della Provincia di Lodi che consentono di tradurre in modo operativo gli intenti generali e gli obiettivi specifici per la rete della ciclabilità riguardano la classificazione gerarchica della rete e l'individuazione delle priorità di realizzazione delle previsioni di intervento ad essa relative.

Classificazione della rete della ciclabilità di interesse provinciale

Il PUMS della Provincia di Lodi individua lo schema di assetto della rete della ciclabilità di interesse provinciale nello scenario futuro, adottando la seguente classificazione gerarchica degli itinerari, definita tenendo conto dei criteri di seguito esposti.

- ✓ Itinerari di rilevanza sovracomunale: si tratta dei PCIR individuati nel PRMC e, specificatamente, del PCIR 3 – Adda (itinerario Bicitalia BI17 – Ciclovía dell'Adda), che coincide in buona parte con l'itinerario cicloturistico denominato "Brezza sull'Adda", del PCIR 8 – Po (itinerario Eurovelo 8 – del Mediterraneo), che coincide anche con la Ciclovía VenTo, e del PCIR 10 – Via delle Risaie.
- ✓ Itinerari di 1° livello e di connessione con i nodi di interscambio ferroviario: sono quelli di adduzione principale ai nodi di interscambio modale, di connessione portante tra più Ambiti territoriali e di collegamento principale con le Province contermini.
- ✓ Itinerari di 2° livello: sono quelli di connessione diretta tra gli Itinerari di

rilevanza sovracomunale e gli Itinerari di 1° livello, di collegamento reciproco tra Ambiti territoriali limitrofi, di collegamento con le Province contermini (qualora in presenza già di altri itinerari di 1° livello con funzione analoga nel medesimo Ambito territoriale) e di adduzione ai principali servizi e poli di attrazione (quali le strutture scolastiche di grado superiore e universitarie, le strutture sanitarie e il sistema delle emergenze culturali, di cui al CAP. 2.3 del Quadro Conoscitivo).

- ✓ Itinerari di 3° livello: si tratta dei collegamenti intercomunali che si sviluppano all'interno di ciascun Ambito territoriale.

A completamento della maglia della ciclabilità sul territorio provinciale vi sono gli itinerari che costituiscono la rete diffusa locale/comunale, utilizzata per le connessioni "dell'ultimo miglio".

1.1 Assetto attuale comunale

Il Comune di Lodi risulta interessato dal PCIR 3 "dell'Adda" (che coincide con la ciclovía nazionale Bicalta n. 17) che segue il percorso dell'omonimo fiume, partendo dal comune di Bormio in Alta Valtellina e, attraversando la Lombardia in senso longitudinale, arrivando fino alla provincia di Cremona nel comune di Crotta d'Adda, dove si unisce alla ciclovía del Po, per una lunghezza di 250 km. Il tracciato del PCIR 3 coincide in buona parte con l'itinerario cicloturistico denominato "Brezza sull'Adda", il cui tracciato nelle parti non realizzate richiede di essere condiviso con l'Amministrazione locale per la sua realizzazione e gestione, in coerenza con la programmazione regionale. Nel territorio delle quattro province del Sistema Turistico Po della Lombardia, (Pavia, Lodi, Cremona e Mantova), è presente una fitta rete di itinerari ciclabili di oltre 2.000 km su strade campestri, viabilità secondaria e piste ciclabili e di questi, solo la Provincia di Lodi conta oltre 250 km di piste ciclabili in sede propria per un totale di 500 km di rete ciclopedonale, superiore in lunghezza a quella delle strade provinciali.

Il Comune di Lodi risulta interessato da oltre sette itinerari definiti "Le ciclovie lodigiane":

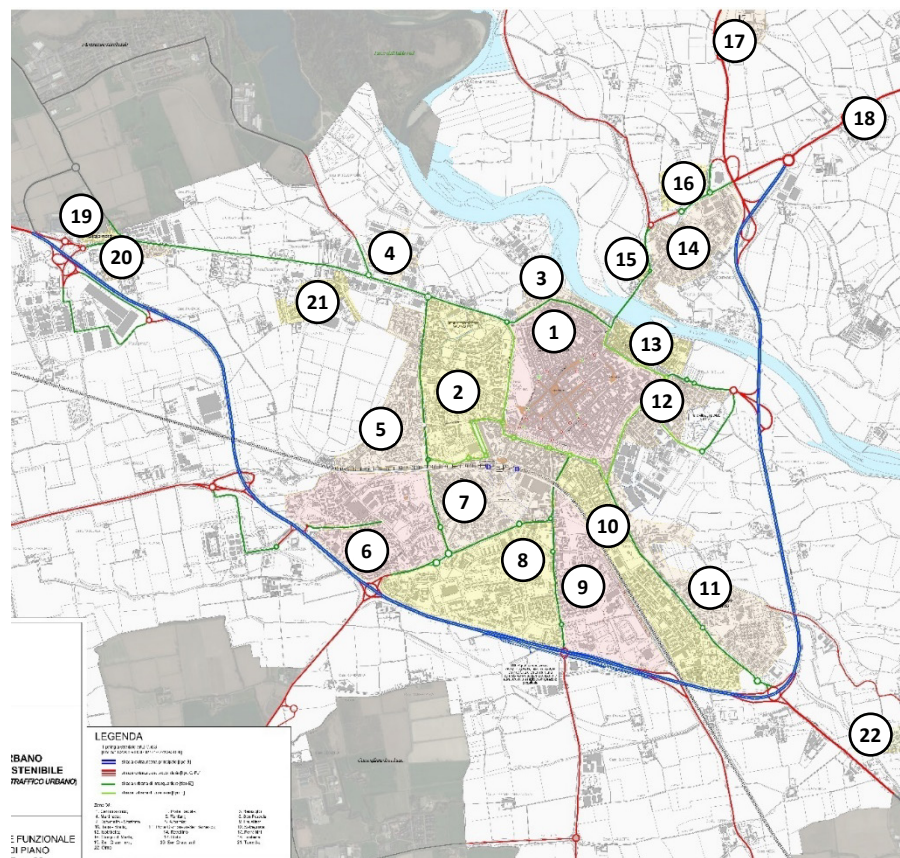
- ✓ LO01 La dorsale dell'Adda
- ✓ LO02 Anello Periurbano di Lodi
- ✓ LO10 Tra Lodi e Zelo Buon Persico
- ✓ LO11 tra Lodi ed il Lambro
- ✓ LO12 tra Lodi ed Abbazia Cerreto
- ✓ LO13 Il Parco Adda Sud
- ✓ LO16 La Muzza tra Cassano e Lodi

Tali itinerari sono principalmente utilizzati nel tempo libero e ne risultano un esempio quelli localizzati lungo le sponde del fiume Adda, aventi per questo una significativa valenza naturalistico-ambientale, quali:

- ✓ itinerari in sponda sinistra dell'Adda: da via Cavallotti lungo via Nazario Sauro (a senso unico in direzione opposta a quella della strada);
- ✓ itinerari in sponda destra dell'Adda: dal lungo Adda Bonaparte verso est lungo i sentieri esistenti che costeggiano la sponda del fiume e raggiungono alcuni punti di richiamo (Cascina Barbina, Cascina Valgrassa, località Olmo...);
- ✓ Strada Vecchia Cremonese;
- ✓ itinerari nel Parco del Pulignano e nella Foresta di Pianura.

La rete ciclabile attuale, seppure in maniera disorganica e variamente divisa tra percorsi in sede propria o in sede promiscua, ha la stessa struttura della maglia viaria, interessando alcune delle principali radiali e parte della circoscrizione del centro storico. La presenza all'interno del centro storico di una Zona a Traffico Limitato (ZTL) e di una Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) in cui è istituito il limite di velocità a 30 km/h, ha portato in molte strade percorse in un senso dai veicoli a motore ad ammettere la circolazione in senso opposto delle biciclette.

Suddivisione del territorio del Comune di Lodi in Zone 30



Zone 30 individuate dal PUMS

Zona 1 – Centro Storico
Zona 2 – Porta Regale
Zona 3 – Bersaglio
Zona 4 – Martinetta
Zona 5 – Fanfani
Zona 6 – San Fereolo
Zona 7 – Robadello-Stazione
Zona 8 – Albarola
Zona 9 – Faustina
Zona 10 – Italia-Braila -
Zona 11 – Porta Cremonese-San Bernardo
Zona 12 – Selvagreca
Zona 13 – Isolabella
Zona 14 – Revellino
Zona 15 – Ferrabini
Zona 16 – Campo di Marte
Zona 17 – Riolo
Zona 18 – Fontana
Zona 19 – San Grato nord
Zona 20 – San Grato sud
Zona 21 – Torretta
Zona 22 –Olmo

Risultano ancora numerosi gli itinerari urbani spontanei usati dagli utenti all'interno del comune e non ancora completamente dotati di piste ciclabili o di ambiti di moderazione del traffico, come per le vie Lodi Vecchio, Trento Trieste, Italia ecc.

Al fine di disporre di un quadro aggiornato dell'assetto del sistema della ciclabilità del Comune di Lodi, il Comune di Lodi con la collaborazione di FIAB Lodi, ha provveduto ad effettuare una ricognizione dello stato dell'arte, attraverso una specifica campagna di sopralluoghi (2024), finalizzata a raccogliere le caratteristiche dei percorsi ciclabili (caratteristiche, tipologia, presenza di rastrelliere, ecc.) e ad individuare le strade/sentieri presenti che potenzialmente potrebbero assolvere al ruolo di itinerario preferenziale per la componente attiva. Tale restituzione è stata successivamente implementata mediante sopralluoghi specifici.

Nella tavola MA1 (fuori testo, a cui si rimanda) è stata rappresentata la situazione attuale delle piste/percorsi ciclabili esistenti, classificate in:

- ciclopeditoni senza distinzione pedoni e cicli;
- ciclopeditoni con distinzione pedoni e cicli;
- ciclabili in sede propria;
- corsie ciclabili delimitate da semplice segnaletica orizzontale;
- in aree verdi – su strade bianche.

Alle pagine seguenti si dà riscontro delle caratteristiche dello stato di fatto dei diversi tratti della rete, suddividendo il territorio comunale di Lodi e raggruppando le relative Zone 30 (cfr. immagine precedente) in 5 ambiti principali:

- **Ambiti Centro storico – Robadello – Stazione;**
- **Ambiti Porta Regale – Fanfani;**
- **Ambiti San Fereolo – Albarola – Faustina;**

- **Ambiti Italia - Braila- Porta Cremonese – San Bernardo;**
- **Ambiti Revellino – Ferrabini – Campo di Marte;**

delle quali si fornisce una prima descrizione complessiva, a cui fa seguito una descrizione puntuale indicando, per ogni ambito, in forma testuale:

- le caratteristiche della pista/ percorso;
- la dotazione di spazi di sosta per biciclette;
- le eventuali criticità e problematicità;
- lo stato della segnaletica verticale;
- ecc.

La descrizione è inoltre accompagnata da un corredo fotografico degli elementi e dei nodi più significativi di ciascuna via considerata, colonna a destra.

In ogni pagina le foto sono disposte su due colonne e quattro file, fino ad un massimo di 6 foto. In maniera standard per tutte le foto di tutte le pagine, si intende attribuito un numero a ciascuna foto in relazione alla sua posizione nella pagina partendo dall'alto verso il basso secondo il seguente schema (le foto dal n. 1 al n. 2 si riferiscono alla descrizione del titolo in alto, le successive dal n. 4 al n. 6 alla descrizione del titolo in basso):

<i>foto 1</i>	<i>foto 2</i>
<i>foto 3</i>	<i>foto 4</i>
<i>foto 5</i>	<i>foto 6</i>

AMBITI CENTRO STORICO – ROBADELLO - STAZIONE

Il centro storico di Lodi si sviluppa tra il fiume Adda e la linea ferroviaria RFI Milano-Bologna, delimitato da una maglia viaria costituita dagli itinerari di via Defendente Lodi – Dalmazia – Vignati- Agnelli – Cremonesi.

Nel centro storico sono localizzate le principali funzioni pubbliche, attività commerciali miste a residenza e vi è la presenza di:

- una ZTL – Zona a Traffico Limitato che comprende Piazza della Vittoria e si estende all'interno del perimetro delimitato dalle vie IV Novembre-Dante-del Guasto-Volturno-XX Settembre;
- un'AP – Area Pedonale in p.zza Ospitale;
- una ZPRU – Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica all'interno del perimetro delimitato dagli assi Dalmazia-Vignati-Agnelli-Cremonesi-Borgo Adda-Defendente; nella ZPRU tutta l'offerta di sosta è regolamentata.
- una Zona 20 a precedenza pedonale nell'ambito circostante l'ambito di via Archinti, ecc.;
- sensi unici di marcia con deroga per le biciclette nel centro storico lungo le vie Cavour (tra Roma e Volturno), Garibaldi (tra Roma e Castelfidardo), Marsala (tratto piazza della Vittoria-Garibaldi), Roma (tratto Legnano-piazza della Vittoria), Umberto I, Verdi, Vittorio Emanuele II, Volturno (tratto piazza Mercato-Umberto I), al fine di abbreviare e incentivare gli spostamenti in bicicletta.

Il settore a sud della linea ferroviaria è costituito da zone residenziali più recenti in via di sviluppo e completamento, con poli di attrazione sovramunicipali e urbani quali la stazione ferroviaria, i terminal degli autobus, poli scolastici e sportivi e centri terziari.

La stazione ferroviaria è accessibile veicularmente attraverso il sistema viabilistico a nord e a sud del fascio dei binari, rispettivamente tramite le vie Trento e Trieste/Visconti (dove sono presenti il terminal bus ed il parcheggio Metropark) e Pavia, collegate attraverso i sottopassi alla linea ferroviaria di

via San Colombano e di via Sforza.

La rete della mobilità attiva ricomprende principalmente, oltre alla dotazione di marciapiedi pedonali della viabilità urbana, i percorsi esistenti presenti nelle seguenti vie/piazze/parchi:

- viale IV Novembre – Dalmazia – Defendente Lodi;
- percorsi ciclopeditoni interni al Parco di Isola Carolina;
- via Dante;
- viale Pavia – Dall'Oro;
- via Sant'Angelo

La rete ciclabile presente in questi ambiti è formata da lunghi tratti, a volte non continui tra loro e disconnessi da quella degli altri ambiti. Di seguito sono riportate le caratteristiche rilevate dei principali tratti della rete di mobilità attiva degli ambiti.

Considerazioni

Lungo tali percorsi si evidenziano problemi localizzati in alcune parti, ancora da riqualificare, principalmente dovuti:

- alla segnaletica presente, da rendere coerente con la normativa vigente;
- al mancato rispetto da parte degli autoveicoli della sede ciclabile, utilizzata come area di sosta;
- alla scarsa sicurezza degli attraversamenti in corrispondenza degli incroci;
- all'insufficiente organicità dei percorsi, dovuta alle numerose interruzioni, e alla generale carenza di parcheggi, preferibilmente coperti, in particolare a servizio della stazione ferroviaria e del centro storico.

Tali problematiche sono individuate nei seguenti paragrafi di dettaglio delle singole vie/tratte con infrastrutture dedicate alla mobilità ciclabile.

Viale IV Novembre – Dalmazia – Defendente Lodi

L'itinerario IV Novembre – Dalmazia – Defendente Lodi costituisce parte della circonvallazione del centro storico, interrompendosi all'altezza dell'intersezione Defendente da Lodi-Vecchio Bersaglio. E' presente per tutto lo sviluppo di via IV Novembre, sul lato sud, un percorso ciclopedonale senza distinzione tra pedoni e cicli, che continua in via Dalmazia e Dante, contraddistinto per alcuni tratti da pavimentazione differente sul marciapiede e separazione tra pedoni e cicli. Lungo viale Dalmazia, proseguendo verso nord da via Bocconi, il percorso ciclopedonale è presente anche sul marciapiede ovest, creando un collegamento con il Parco della Spina Verde. Nel primo tratto di via Defendente fino a via Bersaglio sono presenti percorsi ciclopedonali sui marciapiedi di entrambi i lati della via, privi di separazione tra pedoni e cicli.

Percorsi ciclopedonali interni al Parco d'Isola Carolina

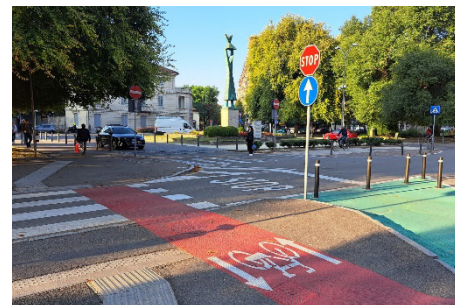
All'interno dell'area verde attrezzata che si estende vicino a piazza della Vittoria e Piazza Castello è presente un esteso sistema di percorsi ciclopedonali con pavimentazione per lo più asfaltata. Il tratto perimetrale che segue il margine ovest del parco lungo viale Dalmazia si collega all'area di sosta di via Monti tramite un sottopasso a via Dalmazia stessa.

Via Dante

In via Dante è presente un percorso ciclopedonale con distinzione tra pedoni e cicli sul marciapiede sul lato ovest della strada, che costituisce l'asse principale di collegamento tra la zona della Stazione e quella del centro. La segnaletica verticale esistente indica erroneamente un percorso in promiscuo tra pedoni e cicli. Nel tratto iniziale manca un collegamento ciclabile definito con Piazzale della Stazione ed è presente un attraversamento pedonale di lunghezza eccessiva nel tratto di rettilo di viale Trento e Trieste, composto da una corsia per senso di marcia e una

parte zebrata senza protezione per pedoni e cicli.

Nel tratto finale di Piazza Castello il percorso ciclopedonale prosegue ingresso al Parco d'Isola Carolina.



viale Pavia – Dall'Oro

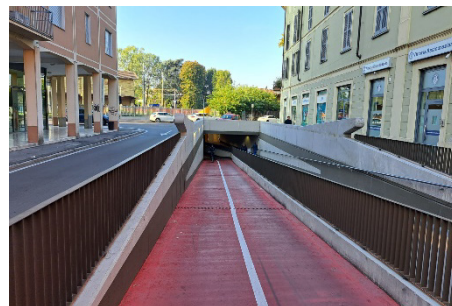
In accordo con la segnaletica verticale esistente, è presente sul lato ovest di via Dall'Oro una pista ciclabile in sede propria adiacente al marciapiede e separata dalla carreggiata tramite palettatura. Essa si collega con viale Pavia tramite un sottopasso ciclopeditonale alla linea ferroviaria, i cui lavori di ampliamento sono stati conclusi a luglio 2025. Il percorso ciclabile prosegue lungo viale Pavia sui marciapiedi di entrambi i lati della via ad eccezione del tratto compreso tra via Fascetti e via Sant'Angelo, dove è in adiacenza al marciapiede sul lato nord della strada a quota strada e senza adeguata protezione dalla carreggiata (tratti discontinui di cordolo in gomma). L'itinerario ha un'estensione di quasi 900 m e pone in collegamento i quartieri Robadello – Stazione e San Fereolo.

L'area ex produttiva ABB delimitata da via Sant'Angelo è oggetto di un Programma Integrato di Intervento, a cui si rimanda per ulteriori specifiche circa la previsione di una nuova pista ciclopeditonale da esso contemplata.

Via Sant'Angelo

In accordo con la segnaletica verticale esistente è presente un ampio percorso ciclopeditonale in promiscuo tra pedoni e cicli sul lato ovest della via, a doppio senso di marcia, con pavimentazione colorata, di larghezza pari a circa 2,50 m, di collegamento tra viale Pavia e via San Colombano. La pista continua verso sud lungo via Salvo D'Acquisto, con un percorso in sede propria adiacente al marciapiede. Lungo questo tratto sono presenti attraversamenti ciclopeditionali alle intersezioni con le vie incidenti in asse rispetto alla pista stessa, ad una distanza dall'area di intersezione inferiore a quanto previsto dalla normativa (5 m), con criticità in termini di sicurezza per limitata visibilità reciproca tra veicoli e cicli ed eccessiva velocità di approccio delle biciclette stesse.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola MA1.



AMBITI PORTA REGALE – FANFANI

Gli ambiti in oggetto si riferiscono alla zona compresa tra viale Milano e la linea ferroviaria RFI Milano-Bologna.

Lungo la direttrice di viale Milano si concentra un tessuto prevalentemente produttivo e commerciale, con agglomerati residenziali nelle zone di Torretta, San Gualtiero e San Grato. La presenza di numerosi servizi, chiese e negozi, induce alti flussi di ciclisti sull'asse di viale Milano, diretti sia alla parte sud della città sia verso la stazione ferroviaria.

Le zone di Porta Regale e Fanfani, divise dall'asse portante delle vie Cadamosto e Sforza, presentano vaste aree residenziali consolidate e in via di completamento che generano un'alta domanda ciclabile.

La rete della mobilità attiva ricomprende principalmente, oltre alla dotazione di marciapiedi pedonali della viabilità urbana, i percorsi esistenti presenti nelle seguenti vie/piazze/parchi:

- viale Milano;
- Via Cadamosto – Sforza;
- Via Cavezzali;
- Via San Bassiano – Lodi Vecchio.

Considerazioni

In viale Milano, in particolare nel tratto Cadamosto-Dalmazia, è necessario adeguare le corsie ciclabili in base alla normativa vigente in presenza di una fascia di sosta veicolare laterale, garantendo un franco libero (fascia zebrata) misurato dalla linea di demarcazione degli stalli e rispettando la dimensione minima delle corsie. In alcuni tratti la rete di mobilità attiva è interrotta, per mancanza del percorso o per mancanza di attraversamenti ciclopedonali, in altri la segnaletica verticale/orizzontale e le dimensioni dei percorsi/piste non sono coerenti con la normativa vigente. Le condizioni della pavimentazione delle piste ciclabili sono in alcuni tratti ammalorate.

Tali problematiche sono individuate nei seguenti paragrafi di dettaglio delle singole vie/tratte con infrastrutture dedicate alla mobilità ciclabile.



Viale Milano

In tutto l'asse di viale Milano, per una lunghezza di oltre 2,70 km, sono presenti diverse tipologie di sezioni ciclabili. Per la maggior parte, sono presenti piste ciclabili in carreggiata di larghezza pari a circa 1,50 m su entrambi i lati della strada, con segnaletica orizzontale (striscia bianca) con o senza colorazione della pavimentazione, come nel tratto tra le intersezioni Cadamosto - Martiri del Poligono. In accordo con la segnaletica verticale, è presente, per un breve tratto ad ovest dell'intersezione con via Cadamosto, un percorso ciclopeditonale su marciapiede nel lato nord della via che prosegue verso ovest con un percorso ciclopeditonale a quota strada separato a tratti dalla corsia veicolare da un cordolo in gomma.

Sull'itinerario di viale Milano si collegano i tracciati che provengono da nord, dalla SP16 - via Martiri di Cefalonia verso Montanaso Lombardo e dal Belgiardino, all'interno del Parco Adda Sud.

Via Cadamosto – Sforza

Sono presenti corsie ciclabili ricavate dalla carreggiata stradale su entrambi i lati della strada delimitate con segnaletica orizzontale (striscia bianca e gialla) senza colorazione della pavimentazione per tutto l'asse di via Sforza, per poi proseguire con un percorso ciclopeditonale su marciapiede del lato est della strada nel tratto di via Cadamosto fino a viale Milano.



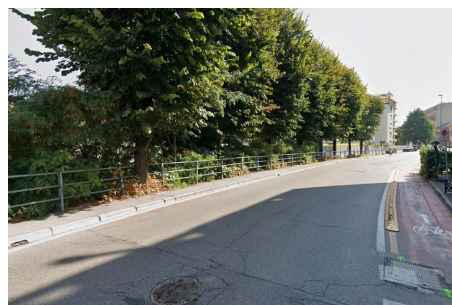
Via Cavezzali

Sull'asse di via Cavezzali sono presenti, dall'intersezione di viale Dalmazia, un primo tratto corsie ciclabili ricavate dalla carreggiata stradale a lato banchina su entrambi i lati della strada con segnaletica orizzontale composta da pittogrammi e striscia bianca tratteggiata, che proseguono riunificandosi in una pista ciclopedonale bidirezionale adiacente al marciapiede, a quota strada sul lato sud della via, separata dalla carreggiata tramite un cordolo non sormontabile. Il percorso si interrompe all'intersezione con via Sobacchi, strada a fondo chiuso per i veicoli a motore, tramite la quale è possibile raggiungere l'asse di via Sforza in promiscuo con i veicoli a motore.

Via San Bassiano – Lodi Vecchio

La segnaletica verticale presente individua una pista ciclabile monodirezionale contigua al marciapiede sia sul lato nord che sud della via. Sul lato sud del tratto Dalmazia-Polenghi la pista ciclabile è in realtà in carreggiata adiacente al marciapiede e definita da segnaletica orizzontale (striscia bianca e gialla). Negli altri tratti presenta una separazione fisica dalla carreggiata tramite paletti o archetti. Questo percorso, di collegamento con il Centro, nel tratto finale ad ovest verso Fanfani risulta, sul lato nord, disconnesso dal resto della rete ciclabile concludendosi sul marciapiede pedonale. All'intersezione con le vie Anelli e Polenghi la pista ciclabile sul lato sud presenta un lungo attraversamento ciclabile non protetto allineato all'asse della pista stessa, che permette alte velocità di attraversamento delle biciclette e interazioni pericolose con le manovre veicolari.

Per ulteriori approfondimenti si rimanda alla tavola MA1.



AMBITI SAN FEREOLLO – ALBAROLA - FAUSTINA

Gli ambiti in oggetto si riferiscono alla zona del comune compresa tra la linea ferroviaria RFI Milano-Bologna e la SS9 via Emilia.

Questo settore urbano vede collocati diversi poli di attrazione di importanza urbana e sovracomunale, quali poli scolastici, centri commerciali e terziari e una vasta area sportiva di via Piermarini. Le aree produttive e commerciali generano una domanda di mobilità ciclabile significativa, sia interna tra le zone sia verso il centro.

Gli itinerari urbani spontanei usati dagli utenti negli ultimi anni hanno portato l'Amministrazione Comunale ad individuare interventi di messa in sicurezza, accelerando le attività di progettazione e realizzazione delle opere più organiche e consistenti, come per l'istituto scolastico di via Tortini.

La rete della mobilità attiva ricomprende principalmente, oltre alla dotazione di marciapiedi pedonali della viabilità urbana, le piste/i percorsi esistenti presenti nelle seguenti vie/piazze/parchi:

- via San Fereolo;
- via della Precacesa – Martin Lutero;
- viale Giovanni XXIII;
- via San Colombano;
- via Zalli - Piermarini.

Considerazioni

In alcuni tratti la rete di mobilità attiva è interrotta, per mancanza del percorso o per mancanza di attraversamenti ciclopedonali, in alcuni tratti la segnaletica verticale/orizzontale e le dimensioni dei percorsi/piste non sono coerenti con la normativa vigente. Tali problematiche sono individuate nei seguenti paragrafi di dettaglio delle singole vie/tratte con infrastrutture dedicate alla mobilità ciclabile.



Via San Fereolo

E' presente sul lato est della via una pista ciclabile bidirezionale in sede propria, principalmente a quota strada adiacente al marciapiede, separata dalla carreggiata stradale da stalli di sosta. Si sviluppa dalla rotatoria di viale Pavia fino a via del Chiosino, per poi proseguire verso nord con il tracciato di via del Sandone, di collegamento al Polo Universitario. Gli attraversamenti pedonali mettono in comunicazione questo tratto di ciclabile con l'itinerario di via Tortini – Catenago - Marchi, nei pressi della scuola elementare e del parco pubblico. In via Tortini è presente un percorso ciclopedonale sul lato nord, in promiscuo tra pedoni e cicli a quota strada, nel primo tratto (partendo da ovest) privo di separazione dalla carreggiata e successivamente protetto da un cordolo in gomma. Nella via si segnalano problematiche di frequenti soste irregolari delle auto. In via Catenago e in via Marchi è presente una pista ciclabile adiacente al marciapiede a quota strada, separata dalla corsia da stalli di sosta. Dall'angolo Tortini-Catenago prosegue verso est un percorso ciclopedonale in sede propria che si collega con la passerella ciclopedonale di scavalco all'asse in trincea di viale Sforza in direzione Robadello – stazione.

via della Precacesa – Martin Lutero

In via Precacesa, nel tratto ad ovest di via Bassiano Martani, sono presenti corsie ciclabili in carreggiata su entrambi i lati della via con segnaletica orizzontale (pittogrammi con striscia bianca tratteggiata) senza colorazione della pavimentazione, che prosegue sul lato ovest di via Martin Lutero, interrompendosi nei pressi del campetto pubblico. Presenta discontinuità agli estremi e mancanza di collegamenti sicuri tra i due fronti.

viale Giovanni XXIII

E' presente un percorso ciclopedonale sul marciapiede in promiscuo tra pedoni e cicli sul lato sud della via nel tratto da via D'Acquisto fino a raggiungere l'area di sosta nei pressi del complesso scolastico.





Si collega con un attraversamento pedonale ai percorsi interni al Parco Martiri della Libertà; il sottopassaggio alla direttrice di viale Europa mette in collegamento le zone di Albarola con Robadello – Stazione, interrompendosi sul marciapiede di piazza Martiri della Libertà senza creare continuità con la rete ciclabile comunale.

via San Colombano

Lungo l'intero asse di via San Colombano è presente un percorso ciclabile che connette verticalmente il territorio comunale, dalla SS9 via Emilia a viale Agnelli in centro. A seconda degli spazi stradali disponibili, sono presenti soluzioni progettuali diverse: un percorso ciclopeditone sul marciapiede in promiscuo tra pedoni e cicli sul lato est lungo il tratto di sottopasso ferroviario di recente riqualifica e con tratti di pavimentazione colorata; una pista ciclabile contigua al marciapiede a quota strada separata dalla carreggiata tramite una banchina a verde o un cordolo non sormontabile.

via Zalli - Piermarini

Sull'asse di via Zalli dall'intersezione di via San Colombano sono presenti due corsie ciclabili ricavate dalla carreggiata stradale su entrambi i lati della via, definite da segnaletica orizzontale (pittogrammi con striscia bianca tratteggiata), che proseguono in via Piermarini con una pista ciclopeditone su entrambi i lati separata dalla carreggiata da una fascia a verde alberata. Il percorso ciclabile, dopo il centro sportivo ed il palazzetto, continua verso sud sulla SP107 verso San Martino in Strada.

Negli ultimi anni, i recenti lavori di riqualificazione hanno interessato la nuova rotatoria Zalli - Piermarini, la sistemazione e l'ampliamento dei percorsi ciclopeditoni con il sottopasso di collegamento tra Faustina e San Bernardo. Il PUMS riconferma la necessità, analogamente a quanto previsto dal PUM del 2009, di aprire al traffico veicolare a senso unico da est verso ovest

tale sottopasso, che presenta un adeguato calibro (larghezza 9 m) per consentirne la percorrenza in sicurezza di tutte le componenti della mobilità, in relazione anche ai modesti volumi di traffico stimati di relazione fra il quartiere San Bernardo e la Faustina (cfr. PUMS par. 9.9).





AMBITI ITALIA - BRAILA- PORTA CREMONESE – SAN BERNARDO

Gli ambiti in oggetto si riferiscono alla zona est del comune compresa tra la Tangenziale Sud e la linea ferroviaria RFI Milano-Bologna.

Lungo le due direttrici principali, viale Italia e Piacenza, si sviluppano zone residenziali storiche e recenti, servizi di quartiere e poli scolastici che generano una domanda di mobilità ciclistica sia interna, verso San Bernardo, sia diretta alle altre parti di città.

La rete della mobilità attiva ricomprende principalmente, oltre alla dotazione di marciapiedi pedonali della viabilità urbana, i percorsi esistenti presenti nelle seguenti vie/piazze/parchi:

- viale delle Rimembranze;
- corso Mazzini – viale Piacenza;
- strada Vecchia Cremonese.

Considerazioni

In alcuni tratti la rete di mobilità attiva è interrotta per mancanza del percorso o per mancanza di attraversamenti ciclopedonali, in alcuni tratti la segnaletica verticale/orizzontale e le dimensioni dei percorsi/piste non sono coerenti con la normativa vigente. Di seguito sono riportate le caratteristiche rilevate dei principali tratti della rete di mobilità attiva degli ambiti.

Viale delle Rimembranze

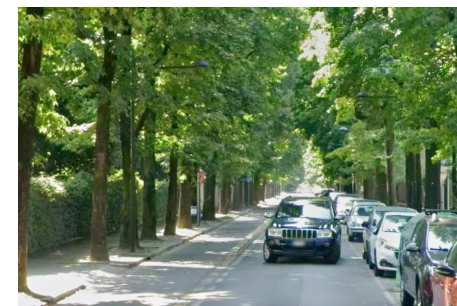
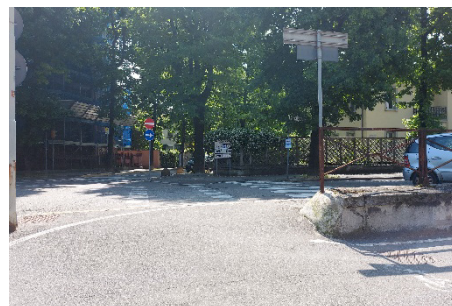
E' presente una pista ciclabile adiacente al marciapiede a quota strada separata da un cordolo non sormontabile sul lato est di tutto lo sviluppo di viale delle Rimembranze fino a raggiungere viale Italia. Gli attraversamenti pedonali di via Zalli mettono in comunicazione questo tratto di percorso con viale Piacenza. Sono presenti criticità in termini di sicurezza alle intersezioni con le vie laterali, in particolare con via Milite Ignoto, dove la ciclabile attraversa l'area di intersezione davanti al dare la precedenza, con limitata visibilità tra auto e biciclette e velocità sostenute di approccio all'intersezione dei cicli dato l'allineamento dell'attraversamento con la pista stessa.

Corso Mazzini – viale Piacenza

Da piazza Zaninelli, il percorso ciclopeditonale in promiscuo tra pedoni e cicli sul marciapiede prosegue sul lato est di corso Mazzini, con tratti contigui al marciapiede a quota strada e separati da un cordolo non sormontabile e tratti in promiscuo tra pedoni e cicli a quota marciapiede, con discontinuità/larghezza ridotta in corrispondenza dell'intersezione Mazzini- Secondo Cremonesi. Il percorso procede verso sud sul lato nord di viale Piacenza. Il percorso ciclopeditonale in promiscuo intercettato all'intersezione con via Marchesi crea un collegamento con i tracciati della Vecchia Cremonese.

Strada Vecchia Cremonese

Sono presenti corsie ciclabili in carreggiata su entrambi i lati della Strada Vecchia Cremonese, definiti con segnaletica orizzontale di striscia bianca e gialla senza colorazione della pavimentazione, che si interrompono prima del cavalcavia alla Tangenziale est in accordo con la segnaletica verticale di inizio/fine pista.



AMBITI REVELLINO – FERRABINI – CAMPO DI MARTE

Gli ambiti in oggetto si riferiscono alla zona nord del comune oltre il fiume Adda. Sono caratterizzati dalla presenza di residenza storica e da espansioni residenziali lungo le sponde del fiume e le principali direttrici stradali, con impianti sportivi, aree verdi e poli di attrazione ricreativi.

La domanda ciclistica è legata agli spostamenti verso il centro della città, la stazione e le fermate del trasporto pubblico. Lungo le sponde del fiume sono presenti diversi percorsi naturalistici e cicloturistici che rappresentano la connessione tra il Parco Adda Sud e il lodigiano.

La rete della mobilità attiva in questi ambiti ricomprende principalmente, oltre alla dotazione di marciapiedi pedonali della viabilità urbana, i percorsi esistenti presenti nelle seguenti vie/piazze/parchi:

- via X Maggio - Cavallotti;
- SP235 - SP472;
- SP25 - viale Piave.

In alcuni tratti la rete di mobilità attiva è interrotta, per mancanza del percorso o per mancanza di attraversamenti ciclopedonali, in alcuni tratti la segnaletica verticale/orizzontale e le dimensioni dei percorsi/piste non sono coerenti con la normativa vigente. Di seguito sono riportate le caratteristiche rilevate dei principali tratti della rete di mobilità attiva degli ambiti.



Via X Maggio - Cavallotti

Su ciascun lato del ponte sull'Adda di via X Maggio sono presenti dei percorsi ciclopedonali senza divisione tra pedoni e cicli che, insieme all'attraversamento pedonale all'incrocio con piazza Crema, creano continuità tra le piste ciclabili presenti lungo le sponde del fiume.

Lungo via Cavallotti, fino alla rotatoria con via Piave, sono presenti corsie ciclabili ricavate dalla carreggiata stradale a lato banchina con segnaletica orizzontale e pittogrammi.

SP235 -SP472

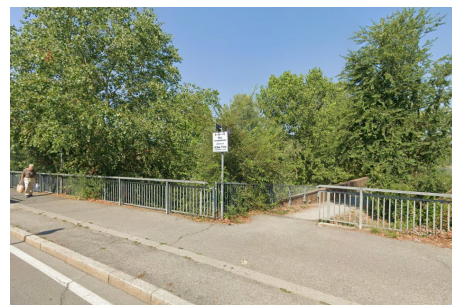
Recentemente è stato realizzato il primo tratto dell'itinerario ciclabile Lodi – Crema, quello tra Lodi e Crespiatica, costituito da una pista ciclabile in sede propria che si sviluppa per quasi 6 km a fianco della SP235.

Lungo il tracciato della SP472 è invece presente un percorso ciclopedonale che collega i quartieri di Campo di Marte e Riolo.

Occorre dare continuità a tali percorsi all'interno dei quartieri per creare una rete ciclabile con i percorsi sovracomunali all'interno del Parco Adda Sud di via del Contarico.

SP25 - Viale Piave

È presente un percorso ciclopedonale in sede propria sul lato ovest di Viale Piave che, all'altezza della rotatoria Piave-Ramelli si allontana dalla sede stradale e con un percorso autonomo si ricollega a via X Maggio, nei pressi del ponte.









2 SISTEMA DELLA CICLABILITA' - SCENARIO DI PROGETTO

2.1 Proposte di riorganizzazione/messa in sicurezza/implementazione del sistema della mobilità attiva

In sinergia e coerenza con gli indirizzi indicati dagli strumenti programmatori pianificatori, il Piano Particolareggiato della Mobilità Attiva propone la seguente struttura di rete ciclo-pedonale:

- una nervatura portante di percorsi, come sistema urbano portante, che riprende la forma radiocentrica della città (anello urbano del centro storico, anello esterno inter-quartiere, radiali portanti), da realizzarsi principalmente con piste in sede propria e corsie riservate protette;
- un insieme di percorsi di collegamento locale con le zone residenziali (sistema urbano secondario), da realizzarsi sia con piste in sede propria e corsie riservate protette, sia con percorsi promiscui ciclo-pedonali adeguatamente segnalati;
- un sistema ciclabile extraurbano e degli itinerari destinati al tempo libero, da realizzarsi sia con piste in sede propria e corsie riservate protette, sia con percorsi promiscui ciclo-pedonali adeguatamente segnalati.

La rete ciclabile attuale, pur se in maniera disorganica, e variamente divisa tra percorsi in sede propria o in sede promiscua (cfr. tavola MA1 fuori testo) segue la struttura della maglia viaria, interessando alcune delle principali radiali e parte della circonvallazione del centro storico, evidenzia problemi legati alla coerenza della segnaletica orizzontale e verticale, alla mancanza di continuità dei percorsi e al mancato rispetto da parte degli autoveicoli della sede ciclabile scaturito sia da comportamenti scorretti dell'utenza che da una sofferenza della domanda di sosta in relazione all'offerta presente, in particolare in relazione al servizio della stazione ferroviaria e al centro storico, come in via Trento e Trieste e in viale Pavia.

Il Piano, in accordo con il PUMS del Comune di Lodi in fase di completa-

mento, individua come fondamentali tra gli interventi previsti:

- la progressiva attuazione di interventi volti alla creazione di collegamenti ciclabili e alla ricucitura dei percorsi esistenti, fra le principali funzioni presenti sul territorio comunale e le residenze, tra le frazioni ed i comuni contermini;
- la progressiva attuazione di una "Città con Zone 30", con la realizzazione delle isole ambientali-Zone 30, che consentirà la mobilità in sicurezza della componente attiva;
- la progressiva realizzazione di ambiti a precedenza pedonale e di aree pedonali, che consentiranno una maggior mobilità in sicurezza delle componenti deboli;
- l'individuazione di percorsi ciclabili all'interno delle isole ambientali mediante apposita segnaletica stradale (e pittogrammi in assenza di adeguati spazi per corsie ciclabili, in promiscuo con il traffico veicolare), dei principali itinerari di connessione fra le residenze, i servizi (scuole, aree verdi, uffici, stazione ferroviaria di Lodi, cimitero ecc.);
- l'identificazione di corsie ciclabili per doppio senso ciclabile in carreggiata separate dal traffico veicolare da segnaletica orizzontale;
- la realizzazione di piste ciclabili/percorsi ciclopedonali separati dal traffico veicolare sugli assi stradali esterni alle isole ambientali, su quelli definiti di quartiere dalla classificazione funzionale (cfr. tavola 7 PUMS Comune di Lodi) ed in presenza di ampie sezioni stradali per poter dar origine ad un ridisegno dei margini urbani.

La definizione della rete ciclopedonale ha posto particolare attenzione all'organizzazione degli spazi antistanti alle principali polarità urbane, in particolare i poli scolastici, al fine di mettere in sicurezza l'accessibilità pedonale e ciclabile alle scuole stesse.

2.2 Interventi proposti

La tavola MA2, in sinergia con la tavola 8 del PUMS del Comune di Lodi, a cui si rimanda per ulteriori approfondimenti, mostra in dettaglio lo scenario di piano con la rete dei percorsi ciclabili differenziando i tratti esistenti e quelli proposti. Nelle tavole MA2 e MA3 sono individuati gli itinerari di rilevanza sovracomunale e comunale, classificati nello specifico:

✓ *Itinerari ad Anello:*

- A1 Centro Storico;
- A2 Anello di quartiere;
- A3 Greenway – Città di Lodi.

✓ *Itinerari Radiali:*

- R1u -R1e Cavallotti / Tavazzano – Sordio – Città di Lodi (urbano ed extraurbano);
- R2u – R2e Selvagreca / Belgiardino (urbano ed extraurbano);
- R3 Lago di Garda;
- R4u – R4e Mazzini Piacenza (urbano ed extraurbano);
- R5 Rimembranze Piermarini;
- R6u – R6e San Colombano (urbano ed extraurbano);
- R7 Pavia (urbano ed extraurbano);
- R8 San Bassiano;
- R9 Cavezzali Pulignano;
- R10u – R10e Milano (urbano ed extraurbano);
- R11 Vecchio Bersaglio;

✓ *Ciclovie Lodigiane:*

PCIR 3 Adda (Bicitalia 17), Brezza sull'Adda, LO01 La dorsale dell'Adda; LO02 Anello Periurbano di Lodi; LO10 Tra Lodi e Zelo Buon Persico; LO11 tra Lodi ed il Lambro; LO12 tra Lodi ed Abbazia Cerreto; LO13 Il Parco Adda Sud, LO16 La Muzza tra Cassano e Lodi.

Alle pagine seguenti si evidenziano gli interventi proposti lungo i diversi tratti della rete, al fine di renderli coerenti con la normativa vigente, procedendo alla descrizione per ogni itinerario ed richiamando, per ciascun tratto di essi, le principali opere/interventi necessarie/i per:

- la messa in sicurezza e/o completamento dell'itinerario;
- la messa a norma;
- la razionalizzazione e/o messa a norma della segnaletica verticale (prevista dal Codice della Strada).

Tali indicazioni devono intendersi oggetto di ulteriore approfondimento nelle successive fasi della progettazione, al fine di una più puntuale/effettiva quantificazione delle opere. Per le specifiche soluzioni progettuali si rimanda, caso per caso, alle Schede tecniche dei tipologici di cui al cap. 3.



ITINERARI AD ANELLO

Per questi itinerari emerge la necessità di attuare i seguenti interventi (cfr. tavola MA2, MA3 e paragrafi successivi) finalizzati al completamento delle connessioni e alla messa in sicurezza dei punti critici evidenziati nella fase analitica, demandando alle seguenti fasi della progettazione l'approfondimento degli stessi.

Itinerario ad anello A1 Centro Storico

L'itinerario individua un primo anello ciclabile attorno al Centro, mettendo in comunicazione tutti gli itinerari radiali previsti. Si sviluppa lungo il percorso ciclopedonale esistente di viale Agnelli (parte della Greenway – Città di Lodi), di viale IV Novembre, di via Dalmazia – Parco di Isola Carolina, e nei tratti esistenti o di progetto lungo via Defendente Lodi, Brocchieri, Vistarini/Indipendenza, Corso Adda (tratto Bastioni-S.Giacomo), San Giacomo, Serravalle, Pallavicino, Gorini / XX Settembre, piazza Zaninelli-via Agnelli.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche.
2. Riqualficazione, come previsto dal PUMS, degli attraversamenti all'intersezione a rotatoria Milano - Dalmazia a ciclopedonali e realizzazione di un percorso ciclopedonale sul marciapiede del lato nord di Piazzale Tre Agosto, adeguandone la segnaletica verticale.
3. Applicazione di pittogrammi di simbolo di ciclista in carreggiata nei tratti di via Brocchieri, Vistarini, Indipendenza, corso Adda, San Giacomo, Serravalle, XX Settembre, Pallavicino e Gorini.

Degli interventi previsti si individua come prioritario per il completamento dell'itinerario l'intervento 2.

Itinerario ad anello A2 Anello di Quartiere

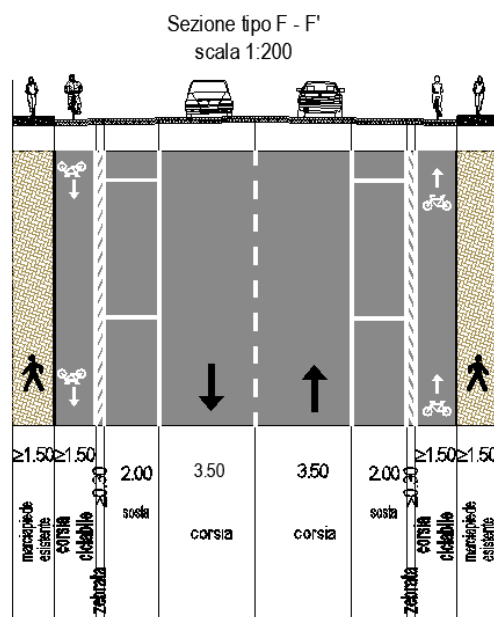
L'itinerario attraversa o lambisce i quartieri di Porta Regale, Fanfani, Roba-dello-Stazione, Albarola, Faustina, Italia-Braila, Isola Bella e Bersaglio e inter-cetta e collega tutti gli itinerari radiali previsti.

Si sviluppa lungo i tratti esistenti o di progetto di viale Lungo Adda Napoleone – Enrico Mattei, dei Pescatori, percorso dei Pescatori-Cascina Franchina-Milano (Greenway – comune di Lodi – documento di fattibilità ottobre 2023), via Milano (pista ciclabile in carreggiata esistente), Cadamosto (percorso ciclopedonale sul marciapiede esistente), Sforza (corsie ciclabili in carreggiata esistente), Pavia (piste ciclabili adiacenti al marciapiede tratto Sforza-Sant'Angelo esistente), via Sant'Angelo (percorso ciclopedonale esistente), Salvo d'Acquisto (percorso ciclopedonale esistente), Zalli (pista ciclabile in carreggiata esistente, sottopasso e corsie ciclabili in carreggiata esistenti), via Vecchia Cremonese, collegamento Vecchia Cremonese-via Selvagrega, via Generale Massena, tratto Massena-Lungo Adda Buonaparte.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche.
2. Riqualfica e messa in sicurezza del tracciato lungo la sponda sud del fiume Adda, di via Lungo Adda Bonaparte e via Enrico Mattei dando continuità alla realizzazione di una pista ciclabile sul lato sud di larghezza pari o superiore a 2,50 m, sul sedime dell'attuale marciapiede o a bordo carreggiata, con adeguamento dell'illuminazione e degli spazi di sosta.
3. Realizzazione in via Dei Pescatori di un itinerario ciclabile in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi (segnaletica orizzontale) di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;

4. Riqualificazione del percorso sterrato di collegamento tra le vie Dei Pescatori-Cascina Franchina-Milano (Greenway – comune di Lodi – documento di fattibilità ottobre 2023);
5. Riqualificazione e messa in sicurezza in via Milano (tratto Martiri del Poligono-Cadamosto), delle corsie ciclabili esistenti con l'allargamento ad almeno 1,50 m su entrambi i lati della via, ricalibrando le corsie veicolari ad una larghezza pari a 3,50 m, stalli di sosta di larghezza 2,50 m e definizione di una fascia zebra di protezione dei ciclisti in relazione all'apertura delle portiere della auto in sosta (con una larghezza minima di 0,30-0,50 m) oltre a marciapiedi su entrambi. Al fine di minimizzare le interazioni tra manovre di parcheggio e il passaggio dei ciclisti, il PPMA propone di posizionare le corsie ciclabili tra gli stalli di sosta e il marciapiede (sez. F-F'). Occorre garantire continuità all'intero itinerario di collegamento verso Martinetta;



6. Riqualificazione delle connessioni ciclabili in relazione alla realizzazione della rotatoria Milano–Cadamosto (recepita dal PUMS Comune di Lodi);
7. Riqualificazione delle connessioni ciclabili in relazione alla realizzazione della rotatoria Sforza–Pavia (recepita dal PUMS Comune di Lodi);
8. Riqualifica e adeguamento della corsia ciclabile del lato nord di via Zalli nel tratto Piermarini – Don Minzoni, di larghezza pari o superiore a 1,00 m, ricalibrando la corsia veicolare ad una larghezza compresa tra 2,75 e 3,50 m e posizionando l'eventuale sosta adiacente alla corsia di marcia, separandola dalla corsia ciclabile al fine di scoraggiare sosta irregolare;
9. Modifica dei collegamenti ciclabili esistenti del lato est di via Zalli, nel tratto tra il sottopasso e via Rimembranze, realizzando un unico percorso ciclopedonale sul lato sud della via, allargando il marciapiede e rimodulando la carreggiata stradale.
10. Azioni di messa in sicurezza degli spazi dedicati ai pedoni e ai ciclisti, nel sottopasso di via Zalli, da attuarsi temporalmente in sinergia agli sviluppi progettuali che saranno attivati al fine di valutare e garantire in sicurezza anche il transito veicolare, solo autovetture a bassa velocità, da est verso ovest;
11. Realizzazione di un percorso ciclopedonale a completamento di quelli esistenti sulla Strada Vecchia Cremonese, installando adeguata segnaletica verticale;
12. Realizzazione del tratto di pista ciclabile autonoma di collegamento tra Strada Vecchia Cremonese e via Selvagreca (riqualificazione prevista nell'ambito del Piano Integrato d'Intervento "Ex-Cedem");
13. Realizzazione di una pista ciclabile lungo Selvagreca (legata a interventi previsti da altri enti nel PUMS Comune di Lodi);
14. Realizzazione, nel tratto di via Generale Massena tra via Secondo Cremonesi e via Vailetti, di un itinerario in promiscuo con i veicoli a motore,

realizzando pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;

15. Garantire la continuità del percorso alla rotatoria Battaglia di Cassano - Massena attraverso la riqualificazione degli attraversamenti pedonali esistenti in attraversamenti ciclopeditoni.

Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 2, 9, 10, 11, 12, 14.

Itinerario ad anello A3 Anello Greenway – Città di Lodi

L'itinerario A3 amplia l'anello A2 per raggiungere le aree più esterne del comune e attraversa o lambisce i quartieri di Torretta, San Fereolo, Albarola, le cascine del quartiere di Porta Cremonese-San Bernardo e Selvagreca.

Si sviluppa lungo i tratti esistenti o di progetto di viale Lungo Adda Napoleone – Enrico Mattei, dei Pescatori, via Milano (attraversamento ciclopeditonale di progetto legato all'ambito di trasformazione previsto dal PGT sulla via), percorsi ciclopeditoni esistenti interni al parco urbano "Spina Verde", lungo le vie Ungaretti, Bocconi, del Pulignano (tratto del PCIR 3 "Adda" e itinerario cicloturistico "Brezza d'Adda"), percorsi ciclopeditoni di collegamento Del Pulignano-Del Sandone (all'interno della Riserva Naturale del Pulignano – Greenway Comune di Lodi – Documento di Fattibilità ottobre 2023), lungo le vie Del Sandone, San Fereolo, Della Marescalca, Buozi, Martiri del Lavoro, Saragat, Parco delle Caselle, via Caselle e, dopo il tratto comune all'anello A2, via Del Costino e il collegamento ciclabile tra le cascine del progetto Greenway (Comune di Lodi – documento di fattibilità ottobre 2023).

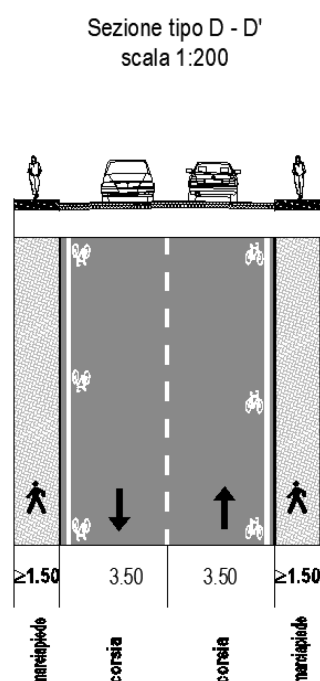
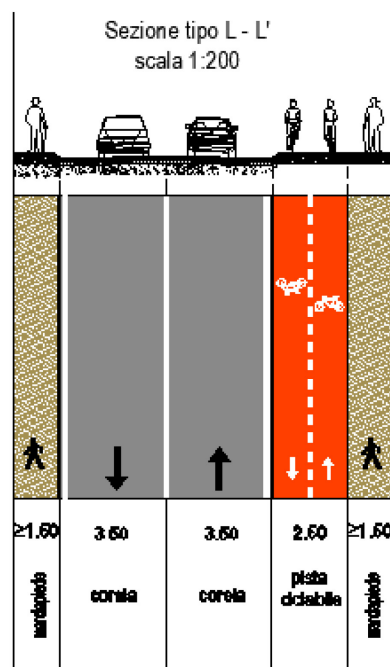
Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopeditonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle

principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche.

2. Interventi previsti lungo via Lungoadda Buonaparte/Mattei, via Dei Pescatori e tratto di collegamento Dei Pescatori-Milano comuni all'anello A2, già descritti nell'itinerario.
3. Realizzazione di un attraversamento ciclopeditonale in via Milano (progetto legato all'ambito di trasformazione previsto dal PGT sulla via) e riqualificazione delle piste ciclabili in carreggiata nella via;
4. Realizzazione in via Ungaretti di un itinerario ciclabile in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi (segnaletica orizzontale) di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;
5. Nel tratto centrale di via Bocconi, realizzazione di un breve tratto di pista ciclabile in sede propria su marciapiede di collegamento con quello a doppio senso di marcia. Nel tratto successivo fino a via Cadamosto, realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza pari o superiore a 1,50 m sul lato nord di via Bocconi, in senso opposto a quello di percorrenza dei veicoli a motore proposta, definendo una corsia veicolare di larghezza pari a 3,50 m e stalli di sosta in base agli spazi stradali disponibili nella via;
6. Realizzazione di un percorso ciclabile in via Pulignano, in coerenza con quanto previsto dal progetto Greenway – Città di Lodi (Documento di Fattibilità ottobre 2023);
7. Via del Sandone, con l'istituzione di una strada ciclabile con accesso veicolare consentito solo ai frontisti (nel tratto di ridotto calibro stradale) e la realizzazione di un percorso ciclopeditonale protetto sul lato sud della via nel tratto restante.
8. Realizzazione di un percorso ciclopeditonale sul marciapiede di via San Fereolo, allargandolo ad una larghezza minima di 2,50 m e ricalibrando le corsie veicolari a 3,50 m, da collegare alla pista ciclabile prevista sul

lato sud di via del Sandone tramite attraversamenti ciclopedonali all'intersezione tra le vie (sez. L-L').



9. Realizzazione del percorso ciclabile promiscuo in carreggiata in via della Marescalca (sez. D-D'), all'interno dell'isola ambientale proposta dal PUMS del Comune di Lodi, realizzando eventualmente pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata in base alle caratteristiche geometriche della strada.
10. Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali viale Europa – della Marescalca, per garantire continuità all'itinerario.
11. Realizzazione del collegamento ciclabile tra le vie Buozzi e Hausmann;

12. Realizzazione di una pista ciclabile in via Maestri del Lavoro a sud dell'intersezione con via Buozzi, di larghezza minima pari a 2,50 m, in continuità con la pista ciclabile esistente nei pressi dell'intersezione, ampliando il marciapiede del lato est della via, rimodulando gli stalli di sosta e le ampie corsie veicolari ad una larghezza pari a 3,50 m.
13. Realizzazione dei percorsi ciclopedonali o piste ciclabili bidirezionali (in relazione agli spazi presenti) nelle vie Buozzi e Saragat.
14. Riqualificazione dei collegamenti ciclabili di via Zalli e realizzazione degli interventi su Strada Vecchia Cremonese, come già descritto nell'itinerario A2.
15. Realizzazione in via Del Costino di un itinerario ciclabile in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi (segnaletica orizzontale) di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;
16. Riqualificazione dei percorsi ciclopedonali di collegamento tra le cascate ad est dell'abitato di Lodi (Valgrassa ecc..) del progetto Greenway (Comune di Lodi – documento di fattibilità ottobre 2023).

Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 2, 3, 5, 7, 8, 12, 13.

ITINERARI RADIALI

Per questi itinerari emerge la necessità di attuare i seguenti interventi (cfr. tavola MA2, MA3 e paragrafi successivi) finalizzati al completamento delle connessioni e alla messa in sicurezza dei punti critici evidenziati nella fase analitica, demandando alle successive fasi della progettazione l'approfondimento degli stessi.

Itinerario Radiale R1 Cavallotti / Tavazzano – Sordio – Città di Lodi (extraurbano)

L'itinerario dà accesso al Centro da nord, collegando i quartieri a nord dell'Adda, Revellino, Ferrabini, Campo di Marte, Riolo e Fontana con il ponte X Maggio e il Centro.

Si sviluppa lungo il percorso ciclopeditonale esistente sul ponte di via X Maggio, e nei tratti esistenti/di progetto delle vie Cavallotti, Piave-Ramelli, SPCexSS235 nel tratto extraurbano.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopeditonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).
2. Realizzare una pista ciclabile in sede propria sul lato est di via Cavallotti (tratto Passerini – del Contarico), di larghezza pari a 2,50 m, installando adeguata segnaletica verticale;
3. Realizzazione in via Piave del collegamento ciclopeditonale previsto dal progetto "Collegamento ciclopeditonale viale Piave-Lodi - Città di Lodi P.F.T.E." (settembre 2023)

4. Sistemazione attraversamento ciclopeditonale all'intersezione con via Vaghi, arretrandolo a 5 m dal dare la precedenza, al fine di renderlo coerente con la normativa vigente.
 5. Realizzare una separazione fisica del percorso ciclopeditonale esistente in via Cavallotti a est di via Vaghi, al fine di renderlo coerente con la normativa vigente.
 6. Realizzazione di tratto di collegamento tra la fine del percorso ciclopeditonale attuale e la rotatoria SP235-Della Fontana
- Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 2, 3 e 6.

Itinerario Radiale o R2 Selvagreca / Belgiardino (extraurbano)

L'itinerario lambisce a nord l'abitato di Selvagreca e permette il superamento della tangenziale attraverso il sottopasso di via Generale Massena verso il sistema di cascine a est e il Parco dell'Adda Sud oltre l'Adda.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopeditonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche.
 2. Realizzazione nel tratto di via Generale Massena tra via Secondo Cremonesi e via Vailletti di un itinerario in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;
 3. Riqualficazione dei percorsi ciclopeditonali Greenway di collegamento con le cascine ad est dell'abitato di Lodi, già previsto per l'itinerario A3;
- Degli interventi previsti si individua come prioritario per il completamento dell'itinerario l'intervento 2.

Itinerario Radiale R3 Lago di Garda

L'itinerario collega i due itinerari ad anello A1 Centro Storico e A2 Dei Quartieri lungo via Lago di Garda nell'isola ambientale di progetto di Selvagrega, e lungo le vie Secondo Cremonesi (tratto Savoia-Lago di Garda), rampa di collegamento Secondo Cremonesi-Gorini, San Giacomo- Savoia.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche.
2. Realizzazione nelle vie San Giacomo e Savoia, nell'isola ambientale del centro, di un itinerario in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;
3. Realizzazione in via Lago di Garda di un itinerario in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;

Degli interventi previsti si individua come prioritario per il completamento dell'itinerario l'intervento 3.

Itinerario Radiale R4 Mazzini Piacenza

L'itinerario lambisce le isole ambientali previste dal PUMS di Italia-Braila e Porta Cremonese-San Bernardo e collega tali quartieri e la frazione di Olmo con il Centro Storico.

Partendo dal Centro, dal percorso ciclopedonale esistente sul marciapiede di piazza Zaninelli, si sviluppa lungo Corso Mazzini (percorso ciclopedonale esistente), via Piacenza, via Toscana e sottopasso alla tangenziale, le strade vicinali di cascina Cavigio e cascina Cavigone e la SS9 via Emilia interessate dalla previsione del PUMS di Provincia di Lodi "Collegamento ciclabile Ca'

dei Bolli- direzione Cavenago".

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).
2. Realizzazione nel tratto nord di via Toscana tra le vie Emilia e Romagna di un itinerario in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata su entrambi i lati della via;
3. Realizzazione di corsie ciclabili su entrambi i lati di via Toscana nel tratto da via Emilia al sottopasso alla tangenziale.
4. Collegamento ciclopedonale San Bernardo;
5. Realizzazione di un percorso/pista ciclabile parallelamente alla SS9 in relazione alle previsioni del PUMS di Provincia di Lodi (Collegamento ciclabile Ca' dei Bolli- direzione Cavenago).

Degli interventi previsti si individuano come prioritario per il completamento dell'itinerario gli interventi 3 e 5.

Itinerario Radiale R5 Rimembranze Piermarini

L'itinerario collega il Centro con le strutture sportive di via Piermarini e, attraverso la ciclovia LO02, l'istituto scolastico IIS "A Volta" e il comune limitrofo di San Martino in Strada.

Si sviluppa lungo la pista ciclabile protetta di via Rimembranze, il percorso ciclopedonale di progetto di via Zalli e sottopasso, via Piermarini e la pista ciclabile parallela alla SP107 (LC02 "Anello periurbano di Lodi").

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle prin-

cipali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).

2. Interventi di adeguamento e riqualificazione dei collegamenti ciclabili di via Zalli e sottopasso, come già descritto nell'itinerario A2.
3. Istituzione di un ambito a precedenza pedonale in via Piermarini e riqualificazione dei collegamenti ciclabili verso la pista ciclabile parallela alla SP107 (facenti parte della ciclovvia LC02 "Anello periurbano di Lodi").

Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 2 e 3.

Itinerario Radiale R6 San Colombano

L'itinerario si sviluppa lungo via San Colombano e la sua prosecuzione extraurbana a sud dell'intersezione con la tangenziale. Lambisce i quartieri di Robadello-Stazione, Albarola e Faustina e mette in comunicazione le zone sud con il centro e con il comune limitrofo di Massalengo.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).
2. Riqualificazione degli attraversamenti ciclopedonali lungo via San Colombano, in particolare realizzazione dell'attraversamento ciclopedonale rialzato all'altezza di via Aldo Moro.
3. Realizzazione dei collegamenti ciclabili nel tratto finale di via San Colombano, di collegamento con lo svincolo della SS9 via Emilia e realizzazione del collegamento ciclabile al percorso ciclopedonale esistente parallelo alla SP23, in relazione al progetto, recepito dal PUMS, di riqua-

lifica/potenziamento a svincolo a due livelli dell'intersezione a raso esistente tra via San Colombano e la tangenziale sud "SS9 Emilia, Cavalcavia in corrispondenza della rotatoria Faustina" (ANAS, Progetto Definitivo marzo 2024), per il quale si evidenzia la necessità di contemplare una permeabilità nord-sud per la componente attiva e una miglior configurazione progettuale. Il percorso lungo la SP23 Lodi – San Colombano rappresenta un itinerario del PUMS della Provincia di Lodi di adduzione alla città.

Degli interventi previsti si individua come prioritario per il completamento dell'itinerario l'intervento 3.

Itinerario Radiale R7 Pavia

L'itinerario attraversa le isole ambientali di Robadello-Stazione e San Ferreolo, collegando la stazione ferroviaria con lo svincolo Europa della Tangenziale Sud (SS9) e prosegue verso Cornegliano Laudense.

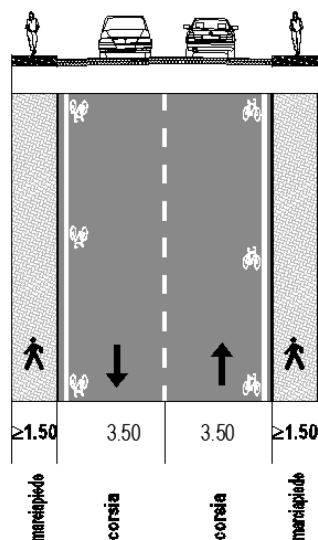
Si sviluppa lungo la pista ciclabile esistente in via Dall'Oro, il sottopasso alla linea ferroviaria, via Pavia, via della Marescalca, il sottopasso alla Tangenziale Sud (SS9), la pista ciclabile esistente lungo la SP235.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).
2. In viale Pavia, come contemplato dal PUMS del Comune di Lodi con riferimento agli ambiti di trasformazione area ex Consorzio agrario, Area ex ABB e Area ex Linificio, il PPMA recepisce le progettualità in atto al fine di un miglior assetto del nodo di stazione e relativi fronti.

3. Riqualificazione delle connessioni ciclabili in relazione alla realizzazione della rotatoria Sforza–Pavia (recepita dal PUMS del comune di Lodi);
 4. Realizzazione del percorso ciclabile promiscuo in carreggiata in via della Marescalca (sez. D-D'), all'interno dell'isola ambientale proposta dal PUMS, realizzando eventualmente pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata in base alle caratteristiche geometriche della strada.
 5. Messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali viale Europa – della Marescalca, per garantire continuità all'intero asse fino al sottopasso ciclabile alla SS9 via Emilia con la Ciclovía Lodigiana LO11 "Lodi – Lambro"
- Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 2, 3 e 5.

Sezione tipo D - D'
scala 1:200



Itinerario Radiale R8 San Bassiano

L'itinerario mette in comunicazione gli itinerari ad anello lungo l'asse radiale est-ovest di San Bassiano-Lodi Vecchio, attraversando le isole ambientali di Porta Regale e Fanfani.

Si sviluppa lungo i percorsi ciclopeditoni/piste ciclabili esistenti e di progetto di via San Bassiano e Lodi Vecchio fino al sottopasso alla Tangenziale Sud (SS9) di collegamento con via San Fereolo.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopeditone/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche
2. Garantire la continuità del percorso all'intersezione viale Dalmazia-S. Bassiano attraverso la riqualificazione degli attraversamenti pedonali esistenti in attraversamenti ciclopeditoni.
3. Realizzazione degli interventi di riqualificazione di via Polenghi - Abate previsti dal PUMS, in particolare dei collegamenti ciclopeditoni e degli attraversamenti all'intersezione con via San Bassiano.
4. Riqualificazione e continuazione della pista ciclabile via Lodi Vecchio prevista dal Comune di Lodi;

Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 3 e 4.

Itinerario Radiale R9 Cavezzali Pulignano

L'itinerario collega gli ambiti di Porta Regale, Fanfani, Torretta, San Grato con il Centro storico.

Si sviluppa lungo le vie Cavezzali, Bocconi, Del Pulignano, Vigna Alta, Cavalieri di Vittorio Veneto.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche.
2. Riqualificazione dell'intersezione Cavezzali-Dalmazia e realizzazione dell'attraversamento ciclopedonale mancante sul ramo nord e riqualificazione di quelli esistenti.
3. Realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza pari o superiore a 1,50 m su un lato di via Bocconi, in senso opposto a quello di percorrenza dei veicoli a motore proposta, definendo una corsia veicolare di larghezza pari a 3,50 m e stalli di sosta in base agli spazi stradali disponibili nella via. Nel tratto Foscolo-Ungaretti Realizzazione del percorso ciclabile promiscuo in carreggiata, con eventualmente pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata in base alle caratteristiche geometriche della strada. Nel tratto centrale di via Bocconi, realizzazione di un breve tratto di pista ciclabile in sede propria su marciapiede. Realizzazione nel successivo tratto fino a via Cadamosto di corsie ciclabili in strada in promiscuo con i veicoli a motore.
4. Riqualificazione dei percorsi ciclabili verso via Del Pulignano, in coerenza con il progetto della pista ciclabile prevista dal progetto Greenway;
5. Realizzazione di un percorso ciclabile in via Pulignano, in coerenza con quanto previsto dal progetto Greenway – Città di Lodi (Documento di Fattibilità ottobre 2023);
6. Il percorso prosegue in via Vigna Alta, con il proseguimento dell'itinerario ciclabile e all'interno dell'isola ambientale proposta dal PUMS, in strada in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando eventualmente pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata;

7. Istituzione in via Vigna Alta e Cavalieri di Vittorio Veneto di una strada ciclabile con accesso per i veicoli a motore consentito ai frontisti ed autorizzati;

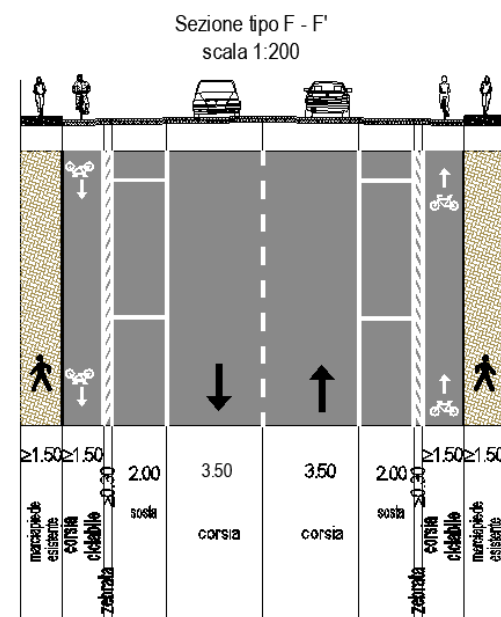
Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 3, 5 e 7.

Itinerario Radiale R10 Milano

L'itinerario si sviluppa in senso est-ovest lungo via Milano, attraversando e mettendo in comunicazioni gli ambiti di San Grato, Torretta, Martinetta con il Centro storico.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopedonale/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali de-



stinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).

2. Riqualficazione, come previsto dal PUMS, degli attraversamenti all'intersezione a rotatoria Milano - Dalmazia a ciclopeditoni e realizzazione di un percorso ciclopeditone sul marciapiede del lato nord di Piazzale Tre Agosto, adeguandone la segnaletica verticale.
3. In viale Milano, la ricalifica e messa in sicurezza delle corsie ciclabili di larghezza pari o superiore a 1,50 m su entrambi i lati della via, ricalibrando le corsie veicolari ad una larghezza pari a 3,50 m, stalli di sosta di larghezza 2,50 m e definizione di una fascia zebrata di protezione dei ciclisti in relazione all'apertura delle portiere della auto in sosta (con una larghezza minima di 0,30-0,50 m) oltre a marciapiedi su entrambi i lati. Al fine di minimizzare le interazioni tra manovre di parcheggio e il passaggio dei ciclisti, il PPMA propone di posizionare le corsie ciclabili tra gli stalli di sosta e il marciapiede (sez. F-F').
4. Come previsto dal PUMS, a seguito della riqualficazione del sistema delle intersezioni Milano-Perugia e piazza Don Luigi Savarè attraverso la realizzazione di una rotatoria, la semplificazione delle intersezioni e la ridefinizione dei calibri stradali, viene inserito un percorso ciclabile protetto, al fine di garantire maggior sicurezza e fluidificare gli assi portanti. Unitamente, il PUMS recepisce la realizzazione a rotatoria di via Milano – Cadamosto, con la messa in sicurezza dell'itinerario ciclabile esistente delle corsie ciclabili.
5. Riqualficazione del percorso ciclopeditone a quota strada esistente sul lato nord di via Milano nel tratto Martiri di Cefalonia-Della Filanda, separandolo fisicamente dalla carreggiata stradale.

Degli interventi previsti si individuano come prioritari per il completamento dell'itinerario gli interventi 3, 5, 7 e 8.

Itinerario Radiale R11 Vecchio Bersaglio

L'itinerario collega l'isola ambientale di Bersaglio e le zone a nord di essa con il Centro, sviluppandosi sulla via Vecchio Bersaglio e Del Capanno.

Interventi:

1. Installare apposita segnaletica verticale di percorso ciclopeditone/pista ciclabile/di riconoscimento del percorso, lungo il suo sviluppo e alle principali intersezioni (di conferma), e di indicazione verso le principali destinazioni con eventualmente riportate le distanze chilometriche (più frequenti in ambito urbano e meno frequenti in ambito extraurbano).
2. In via Vecchio Bersaglio, all'interno delle isole ambientali proposte dal PUMS, realizzazione di un percorso ciclabile in strada in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando eventualmente pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata e definendo con segnaletica orizzontale una corsia di marcia di larghezza 2,75 m e spazi pedonali laterali.
3. In via del Capanno, realizzazione di un percorso ciclabile in strada in promiscuo con i veicoli a motore, realizzando eventualmente pittogrammi di simboli di ciclisti in carreggiata e realizzazione di una pista ciclabile in sede propria di collegamento lungo la sponda del fiume tra Belgiardino e Cascina Adda;

Degli interventi previsti si individua come prioritario per il completamento dell'itinerario l'intervento 3.



ITINERARI CICLOVIE

Completa la rete urbana della Città di Lodi la fitta rete di itinerari ciclabili sovracomunali di oltre 2.000 km su strade campestri, viabilità secondaria e piste ciclabili presenti nel territorio delle quattro province del Sistema Turistico Po della Lombardia, Pavia, Lodi, Cremona e Mantova.

In particolare, il Comune di Lodi risulta interessato da sette itinerari definiti "Le ciclovie lodigiane":

- LO01 "La dorsale dell'Adda", attraversa il territorio della città di Lodi da nord-ovest a sud-est, sviluppandosi principalmente lungo le vie SP16, Cavalieri di Vittorio Veneto, Vigna Alta, Del Pulignano, Sforza, San Basiano, Abate-Polenghi, Trento e Trieste, Battisti, Milite Ignoto, Rimembranze, Vecchia Cremonese. Tale itinerario coincide con parte degli itinerari B PCIR 3 Adda (Bicitalia 17) e C Brezza sull'Adda.
- LO02 Anello periurbano di Lodi, nel territorio di Lodi collega via Piermarini con i territori a sud tramite una pista ciclabile parallela alla SP107 verso San Martino in Strada, perimetra verso ovest il territorio di Lodi fino a San Grato seguendo il Canale Muzza e collega la frazione di Fontana a nord-est verso Corte Palasio.
- LO10 Tra Lodi e Zelo Buon Persico, collega la zona nord-ovest di Lodi (via Milano) con Zelo Buon Persico con una pista ciclabile parallela alla SP202 strada per Montanaso.
- LO11 tra Lodi ed il Lambro, collega la zona sud-ovest di Lodi con Lodi Vecchio con tratti esistenti/di progetto lungo via Del Sandone e la SP115 e verso Cornegliano Laudense lungo via Della Marescalca.
- LO12 tra Lodi ed Abbazia Cerreto collega la zona nord di Lodi con Montanaso Lombardo con tratti esistenti/di progetto lungo strada Per Montanaso SP202 e verso Mozzanica lungo la SP25.
- LO13 Il Parco Adda Sud, collega la zona nord-est di Lodi, a nord dell'Adda, verso Mozzanica lungo la SP25.

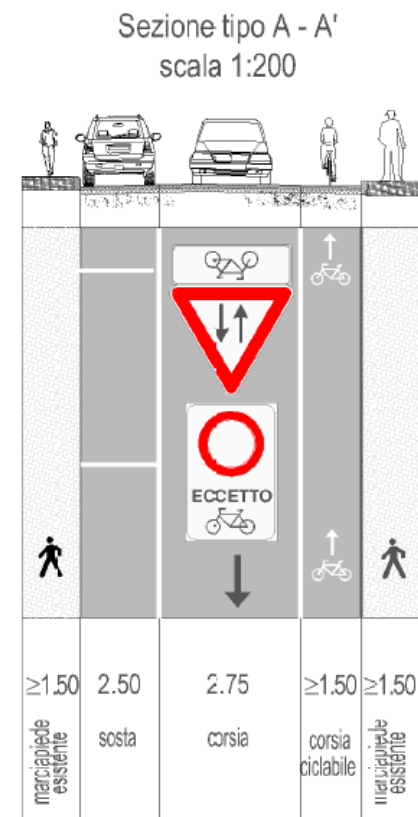
- LO16 La Muzza tra Cassano e Lodi, in territorio di Lodi ricalca gli itinerari LO12 e LO10 in strada per Montanaso SP202.

Per questi itinerari, di connessione con i comuni contermini e gli ambiti extra comunali, che completano, si integrano e sono un tutt'uno con gli itinerari urbani (anelli e radiali), emerge la necessità di attuare, in particolare in ambito urbano, i seguenti interventi (cfr. tavola MA2, MA3 e paragrafi successivi), finalizzati al completamento delle connessioni e alla messa in sicurezza dei punti critici evidenziati nella fase analitica, demandando alle successive fasi della progettazione l'approfondimento degli stessi.

- realizzazione di una pista ciclabile/percorso ciclopeditonale in via Lungo Adda Bonaparte, come descritto nell'itinerario A2.
- Realizzazione di una pista ciclabile/percorso ciclopeditonale in via del Capanno, come descritto nell'itinerario R11.
- Realizzazione di un percorso promiscuo con la mobilità a motore in via Cavalieri di Vittorio Veneto e Vigna Alta, con pittogrammi di simboli di bicicletta sui lati della strada, come descritto nell'itinerario R9.
- Realizzazione di una pista ciclabile in via Del Pulignano (progetto Greenway – Città di Lodi), come descritti nell'itinerario R9.
- Realizzazione di pittogrammi in entrambi i lati della carreggiata di viale Trento e Trieste finalizzati ad aumentare la consapevolezza dell'utenza stradale del percorso privilegiato nella via per la componente ciclabile.
- Realizzazione di pittogrammi in entrambi i lati della carreggiata in via Vecchia Cremonese, come descritto nell'itinerario R4.
- Realizzazione di pittogrammi in entrambi i lati della carreggiata in via Della Marescalca, come descritto nell'itinerario R7.
- Realizzazione di una corsia ciclabile di larghezza pari o superiore a 1,50 m sul lato sud di via Milite Ignoto (tratto Battisti – Rimembranze), in senso opposto a quello di percorrenza dei veicoli a motore definito dal

PUMS, una corsia veicolare di larghezza pari a 2,75 m e stalli di sosta sul lato nord della via (SEZ. A-A').

- Istituzione di una strada ciclabile con accesso ai veicoli a motore consentito per soli frontisti e autorizzati in via Del Sandone, come descritto nell'itinerario A3.
- Realizzazione degli interventi di riqualificazione a Olmo con l'attuazione di un ambito a precedenza pedonale nelle vie centrali della frazione e la realizzazione di pittogrammi in entrambi i lati della carreggiata di via Sca-rampo finalizzati ad aumentare la consapevolezza dell'utenza stradale del percorso privilegiato nella via per la componente ciclabile fino all'in-tersezione con Strada Vecchia Cremonese.



3 SCHEDE TECNICHE DEI TIPOLOGICI

3.1 Normativa di riferimento

Le schede tecniche di seguito riportate descrivono le principali caratteristiche tecniche delle diverse tipologie di corsia/pista/percorso ciclabile, di attraversamento e di segnaletica verticale. Esse fanno riferimento al Regolamento viario del PUMS del Comune di Lodi, alla normativa di settore ed in particolare:

- DLgs n. 285/1992 “Codice della Strada – CdS e s.m.i;
- DPR 495/1992 Regolamento di attuazione del CdS;
- DM n. 557/1999 Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- Legge 11 gennaio 2018, n. 2 Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica;
- DL 34/2020 art. 229 comma 1 e 3 “Misure urgenti in materia di salute e di sostegno al lavoro e all’economia;
- indirizzi del PRMC – Piano Regionale della Mobilità Ciclistica della Lombardia (approvato con DGR n. X /1657 dell’11.04.2021);
- DL 121/2021 coordinato con la legge di conversione n.156 2021: “Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale;
- DL 16 giugno 2022 n. 68 coordinato con la legge di conversione n.108 del 5 agosto 2022 recante disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Attiva;

- Legge 25 novembre 2024 n. 177 Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

3.2 Tipologici delle piste/percorsi

L’art. 2 del Codice della Strada definisce gli “itinerari ciclopeditoni” (tipologia F-bis) come “strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzate da una sicurezza intrinseca a tutela dell’utenza debole della strada”.

Il DM n. 557/1999, più nello specifico, identifica le seguenti tipologie di infrastrutture per il traffico ciclistico e, più in generale, per la mobilità attiva:

- pista ciclabile in sede propria (a unico o doppio senso di marcia), separata da spartitraffico invalicabile rispetto alla sede relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni; è ulteriormente denominata “autonoma”, qualora si sviluppi in campo aperto, non affiancata ad una strada veicolare;
- pista ciclabile su corsia riservata (bike-lane) ricavata dalla carreggiata stradale, in destra, a unico senso di marcia, concorde con quello veicolare, opportunamente delimitata con segnaletica orizzontale (linea bianca tratteggiata o continua);
- pista ciclabile su corsia riservata ricavata dal marciapiede (a unico o doppio senso di marcia), sul lato adiacente alla carreggiata stradale, con un contiguo percorso pedonale;
- percorso promiscuo pedonale e ciclabile (o percorso ciclopeditono), sul marciapiede o in sede propria o in sede propria autonoma;
- percorso promiscuo ciclabile/pedonale e veicolare.

A seconda della tipologia di strada veicolare definita dal CdS, vi sono le seguenti casistiche di ammissibilità in merito alla presenza di infrastrutture per il traffico ciclistico:

- per le autostrade (tipo A) e strade extraurbane principali (tipo B) non ne è ammessa la presenza;
- per le strade extraurbane secondarie (tipo C) è ammessa la presenza di piste ciclabili in sede propria separata da spartitraffico invalicabile;
- per le strade extraurbane locali (tipo F) è ammessa la presenza di piste ciclabili in sede propria separata da spartitraffico invalicabile o su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale (in destra a senso unico concorde a quello veicolare, opportunamente delimitata);
- per le strade urbane di scorrimento (tipo D) è ammessa la presenza di piste ciclabili in sede propria esterna alla carreggiata stradale;
- per le strade urbane inter-quartiere e di quartiere (tipo E), locali interzonali (tipo E/F) e locali (tipo F) è ammessa la presenza di piste ciclabili in sede propria separata da spartitraffico invalicabile o su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale (in destra a senso unico concorde a quello veicolare, opportunamente delimitata) o piste ciclabili/percorsi promiscui pedonali e ciclabili su corsia riservata ricavata dal marciapiede.

Inoltre recentemente sono state ricomprese nel CdS le strade *E-bis Strade urbane ciclabili*, caratterizzate da: 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 velocipedi.

Sempre il DM n. 557/1999 (artt. 7 e 8) definisce larghezze minime standard della sezione trasversale delle infrastrutture per il traffico ciclistico, differenziate a seconda che si tratti di corsie monodirezionali o bidirezionali, così come indica standard minimi per la larghezza degli eventuali elementi di separazione/delimitazione laterale (invalicabile o con segnaletica orizzontale), per le pendenze longitudinali e trasversali e per i raggi planimetrici.

Larghezza minima delle corsie

- 1,50 m per ciclabili monodirezionali (comprese le strisce di margine)
- 1,25 m per direzione di marcia per ciclabili bidirezionali (larghezza totale pari a 2,50 m)
- 1,00 m per direzione di marcia solo se per brevi tratti adeguatamente segnalati

Pendenze e raggi minimi

- Pendenza longitudinale massima 5%
- Pendenza longitudinale media (valutata su base chilometrica) $\leq 2\%$
- Pendenza trasversale pari al 2% per lo smaltimento delle acque meteoriche
- Raggi planimetrici minimi pari a 5 m (misurati dal ciglio interno della curva), ridotti a 3 m se garantita la distanza di visuale libera

Larghezza elementi di separazione/delimitazione laterale

- Spartitraffico longitudinale fisicamente invalicabile minimo 0,50 m
- Segnaletica orizzontale (solo per i percorsi ciclabili monodirezionali in senso concorde al traffico veicolare) formata da due strisce di margine continue affiancate, una bianca di 12 cm ed una gialla di 30 cm (posta sul lato della corsia ciclabile) distanziate tra loro di 12 cm (art. 140 Regolamento CdS)

Il recente DL 34/2020 art. 229 comma 1 e 3 “Misure urgenti in materia di salute e di sostegno al lavoro e all’economia”, recepito dal C.d.S. ed in attesa delle specifiche da parte del Regolamento, definisce:

- la “corsia ciclabile” una parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, delimitata mediante striscia bianca discontinua, valicabile e ad uso promiscuo, idonea a permettere la circolazione sulle strade urbane dei



velocipedi nello stesso senso di marcia degli altri veicoli e contraddistinta dal simbolo del velocipede.

Tale recente disposizione consente con maggior facilità il tracciamento di una bike-lane rispetto alle prescrizioni ad essa precedente (è garantita ad esempio la continuità della bike-lane anche in presenza di accessi carrai) ed introduce il concetto di corsia riservata alle biciclette (indipendentemente dal verso di marcia dei veicoli a motore). Operativamente ha sostanzialmente sostituito le indicazioni per i percorsi ciclabili monodirezionali in carreggiata.

Soluzioni particolari si adottano, ad esempio, in presenza di stalli per la sosta lungo la carreggiata veicolare o in corrispondenza delle fermate del Trasporto Pubblico Locale.

Per altre situazioni problematiche, il PRMC indica alcune possibili soluzioni da adottare nella progettazione degli itinerari ciclabili, come riportato nella tabella seguente.

Criticità	Ambito	Proposta	Riferimenti Normativi
Tratto in promiscuo con traffico veicolare	Extraurbano-traffico > 500 auto/ora	Realizzare tratto in sede propria o definire alternativa di percorso.	Art. 6 lett. a D.M. n. 557 del 30/1999.
	Extraurbano-traffico 50<500 auto/ora	Percorso promiscuo opportunamente indicato con Segnaletica di pericolo. Eventuali interventi di moderazione del traffico.	Art. 5 comma 5 D.M. n. 557 del 30/1999. Segnaletica: Figura II 35 art. 103. Figura II.473 art. 179.
	Extraurbano- traffico <50 auto/ora	Percorso promiscuo opportunamente indicato con Segnaletica di pericolo. Eventuali interventi di moderazione del traffico.	Art. 5 comma 5 D.M. n. 557 del 30/1999. Segnaletica Figura II 35 art. 103.
	Centri storici	Preferire soluzioni di moderazione della velocità con realizzazione "spazio condiviso" fra i diversi utenti della strada.	
	Zone residenziali	Preferire soluzioni di moderazione della velocità con istituzione "Zona residenziale".	Segnaletica : Figura II 319 art. 135.
	Senso unico veicolare	Adottare, ove possibile, soluzioni di "doppio senso" ciclistico".	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Parere prot. 6234 del 21/12/2011.

Tratto in promiscuo con traffico pedonale	Area extraurbane e/o a basso traffico pedonale	Realizzare percorso ciclabile separato o promiscuo secondo la larghezza dei marciapiedi.	Art. 4 comma 5 D.M. n. 557 del 30/1999.
	Area urbana con traffico pedonale sostenuto e attività commerciali	Preferire soluzioni che consentano il passaggio delle biciclette su strada, con adeguati interventi di moderazione del traffico o percorso alternativo.	
	Aree fruibili (parchi, zone turistiche, lungo lago lungo fiume)	Area soggetta a traffico pedonale intenso in determinati giorni, ore e/o periodi. Segnalare le situazioni di pericolo e prevedere alternative di percorso.	
Tratti con pendenze > 5%		Segnalazione pendenza e indicazione di percorso alternativo e relativa differenza chilometrica.	Art.8, comma 3 D.M. 557/99 Segnaletica: Fig. II 15,16 art. 89.
Immissione su viabilità ordinaria con scarsa visibilità		Miglioramento della visibilità con interventi strutturali all'incrocio o modifica di percorso. Sulla pista: realizzazione segnaletica di pericolo, con posa di specchi. Sulla strada moderazione del traffico e segnalazione pericolo con segnaletica luminosa.	
Tratti con fondo non adatto (ghiaia, sabbia)		Realizzazione fondo compatto anche con materiali naturali (stabilizzato).	Art. 4 comma 3, lettera a D.M. 557/99.
Tratto non protetto verso scarpata o canale/fiume		Realizzazione parapettatura o segnaletica di pericolo adeguata in relazione al regolamento di utilizzo della strada da parte del proprietario/gestore.	

Piste ciclabili in sede propria

(art. 6, 7, 8, 10 D.M. 557 del 30/11/1999)

Definizione:

Ad unico o doppio senso di marcia, sono in sede propria quelle piste ciclabili la cui sede è separata fisicamente da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni attraverso idoneo spartitraffico longitudinale, fisicamente invalicabile, di larghezza minima pari a 0,5 m.

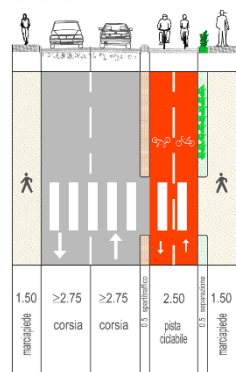
Larghezza minima delle corsie:

- 1,50 m per ciclabili monodirezionali (comprese le strisce di margine);
- 1,25 m per direzione di marcia per ciclabili bidirezionali (larghezza totale pari a 2,50 m);
- 1,00 m per direzione di marcia solo se per brevi tratti adeguatamente segnalati.

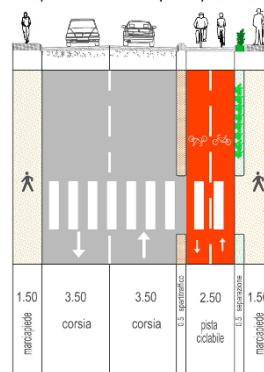
Pendenze e raggi minimi:

- Pendenza longitudinale massima 5%;
- Pendenza longitudinale media (valutata su base chilometrica) $\leq 2\%$;
- Pendenza trasversale pari al 2% per lo smaltimento delle acque meteoriche;
- Raggi planimetrici minimi pari a 5 m (misurati dal ciglio interno della curva) ridotti a 3 m se garantita la distanza di visuale libera.

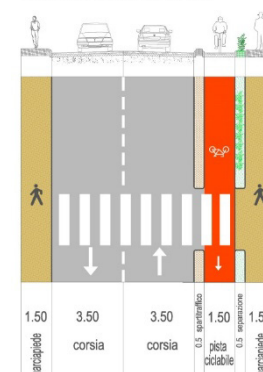
Bidirezionale



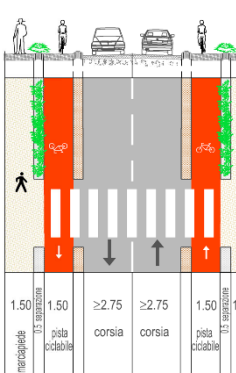
Bidirezionale con percorso del trasporto pubblico



Monodirezionale su un lato



Bidirezionale su entrambi i lati



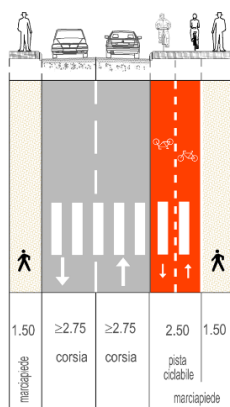
Bidirezionale su entrambi i lati con percorso del trasporto pubblico



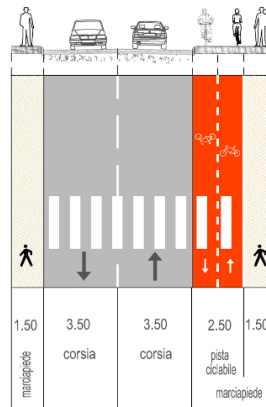
Piste ciclabili su corsia riservata ricavata dal marciapiede
(art. 4, 6, 7, 8, 10 D.M. 557 del 30/11/1999)

Ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni, sono ubicate sul lato adiacente la carreggiata stradale.
È prevista una colorazione della pavimentazione diversa dalle contigue parti di sede stradale.
La larghezza del marciapiede è di almeno di 3 m (1,50+1,50 m) se con pista monodirezionale e di almeno 4 m (2,50+1,50 m) se bidirezionale.

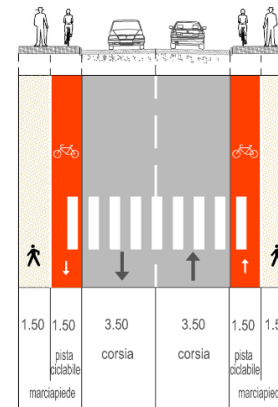
Bidirezionale



Bidirezionale con percorso del trasporto pubblico



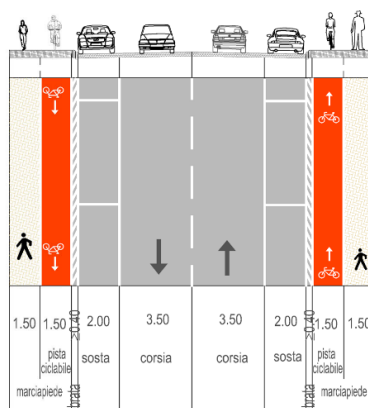
Monodirezionale



Monodirezionale con stalli di sosta



Monodirezionale con stalli di sosta e percorso del trasporto pubblico



Corsie ciclabili ricavate dalla carreggiata stradale

(art. 229 D.L. 34/2020, art. 3, 7, 15 Legge 177/2024, art. 6,7,8,10 D.M. 557 del 30/11/1999)

Definizione:

Parte longitudinale della carreggiata, posta a destra, idonea a favorire la circolazione dei velocipedi sulle strade, anche in modo promiscuo con la circolazione degli altri veicoli nello stesso senso di marcia, nei soli casi in cui non sia possibile l'inserimento di una pista ciclabile.

Ad unico senso di marcia, sono ubicate di norma in destra rispetto a quella concorde e contigua destinata ai veicoli a motore. Sono ubicate anche sulla sinistra rispetto alla corsia dedicata ai veicoli a motore nel caso di percorrenza opposta rispetto ai veicoli a motore.

In entrambi i casi di corsie ciclabili, è prevista la delimitazione tramite striscia bianca discontinua e/o continua a seconda della peculiarità del tratto specifico senza colorazione della pavimentazione.

Con riferimento alla normativa vigente, la larghezza della corsia ciclabile è pari ad almeno 1.50 m, riducibile ad 1 m per brevi tratti, e la corsia veicolare è pari ad almeno 2.75 m.

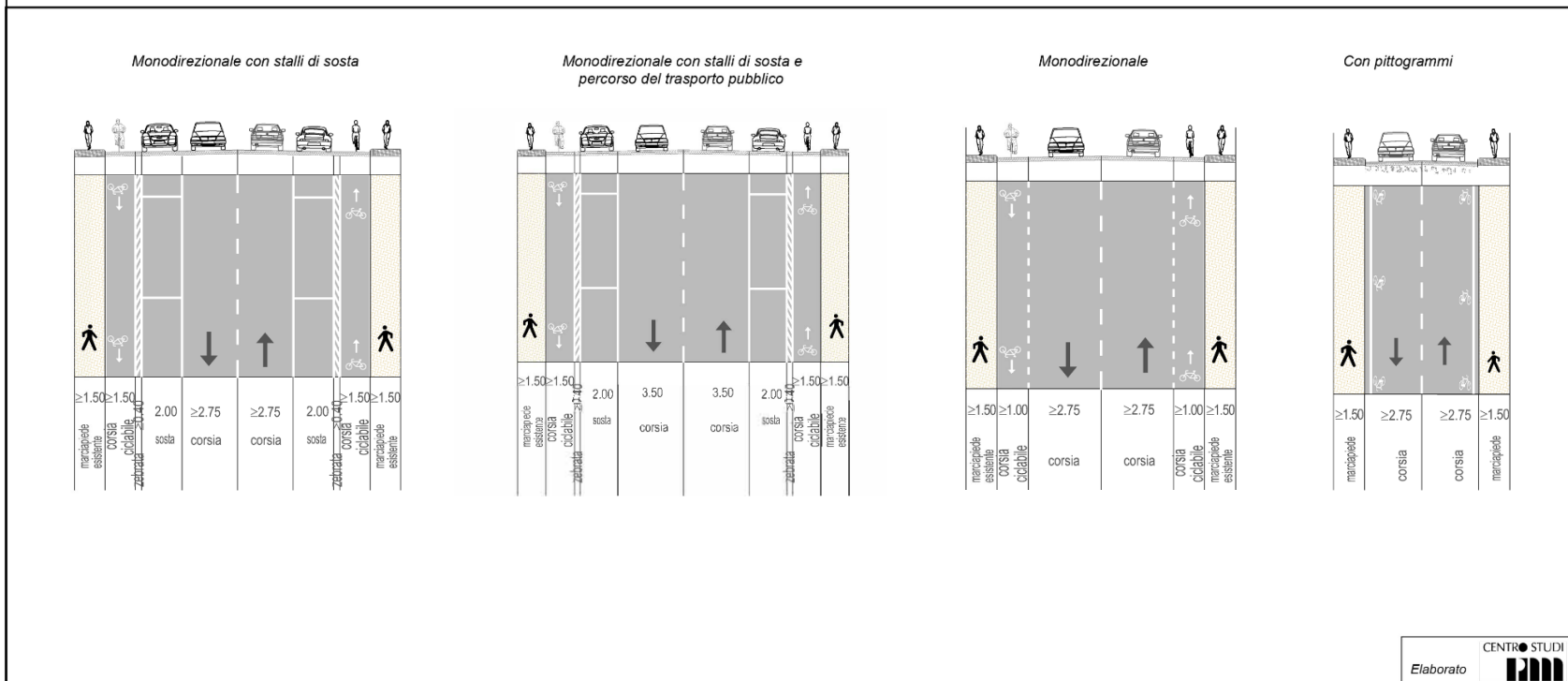
In assenza di tali dimensioni si suggerisce di collocare semplici pittogrammi.

Larghezza minima delle corsie:

- 1,50 m per ciclabili monodirezionali (comprese le strisce di margine);
- 1,25 m per direzione di marcia per ciclabili bidirezionali (larghezza totale pari a 2,50 m);
- 1,00 m per direzione di marcia solo se per brevi tratti adeguatamente segnalati.

Pendenze e raggi minimi:

- Pendenza longitudinale massima 5%;
- Pendenza longitudinale media (valutata su base chilometrica) $\leq 2\%$;
- Pendenza trasversale pari al 2% per lo smaltimento delle acque meteoriche;
- Raggi planimetrici minimi pari a 5 m (misurati dal ciglio interno della curva) ridotti a 3 m se garantita la distanza di visuale libera.



Percorsi promiscui ciclabili/pedonali e veicolari

(art. 4 D.M. 557 del 30/11/1999)

Sono ammessi, in ambito urbano, all'interno delle isole ambientali (D.M. 24/06/95), per dare continuità alla rete di itinerari pedonali-ciclabili e favorire la mobilità debole, in particolare quando le sezioni disponibili non consentono la separazione delle diverse componenti della mobilità e quando esiste una forte relazione pedonale-ciclabile fra i fronti edificati in affaccio.

In tali ambiti generalmente tutte le componenti si muovono sul medesimo livello (a quota marciapiede) ed elementi di arredo consentono di limitare gli spazi e garantire basse velocità ai veicoli a motore.

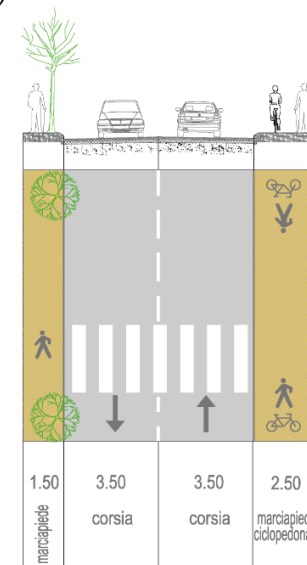


Percorsi promiscui ciclabili e pedonali (o percorsi ciclopeditoni)

(art. 4 D.M. 557 del 30/11/1999)

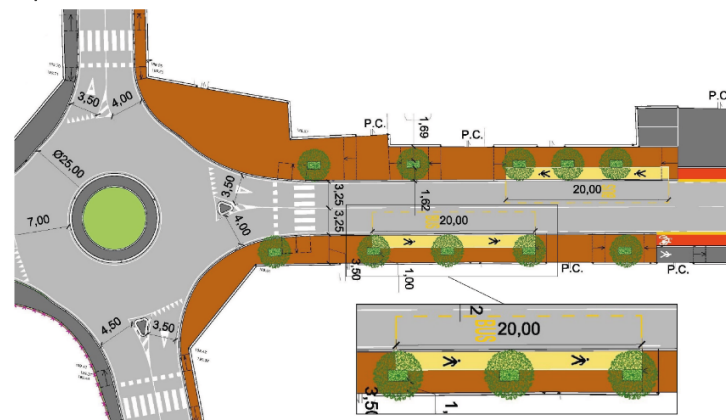
Possono essere realizzati sui marciapiedi qualora questi ultimi non abbiano le dimensioni sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale e qualora siano necessari per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili. In tali casi il marciapiede su cui si intende istituire il percorso promiscuo deve avere:

- larghezza incrementata rispetto ai minimi fissati per le piste ciclabili;
- traffico pedonale ridotto;
- assenza di attività attrattori di traffico pedonale.



Piste ciclabili su corsia riservata ricavata dalla carreggiata stradale o dal marciapiede e percorsi promiscui pedonali e ciclabili, in corrispondenza della fermata del Trasporto Pubblico Locale

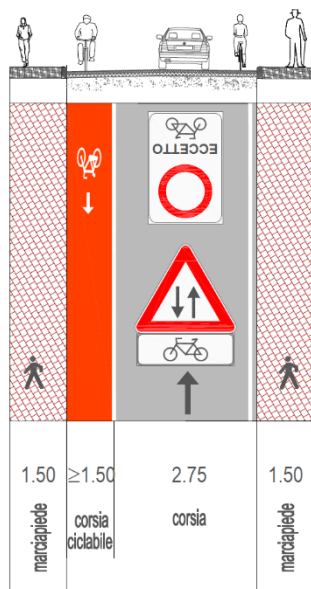
In corrispondenza dello stallo in carreggiata che delimita lo spazio di fermata dei mezzi pubblici, sul marciapiede deve essere individuato uno spazio di lunghezza pari almeno allo stallo e di profondità maggiore o uguale a 1,5 m ad esclusivo uso pedonale. La pista ciclabile mantiene la sua continuità sul marciapiede.



CENTRO STUDI
Elaborato

“Particolari regolamentazioni circolatorie”

Con riferimento alla Legge n. 120/2020 “DL Semplificazioni”, e nello specifico all’introduzione della definizione di strade ciclabili (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 velocipedi), unitamente al Protocollo n. 6234 del 21.12/2011 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che stabilisce in ambito urbano nelle ZTL – Zone a Traffico Limitato, nelle Isole Ambientali/Zone 30, in condizioni di velocità limitata, assenza di traffico pesante e ridotto traffico veicolare, qualora non sia tecnicamente possibile realizzare una pista ciclabile in sede propria, è possibile realizzare percorsi promiscui limitando il transito in senso opposto ai soli velocipedi mediante l’ausilio di adeguata segnaletica (artt. 83 e 122 Regolamento CdS) integrata da opportuni pannelli per indicare eccezioni o limitazioni.



La sezione stradale minima dovrà essere pari ad almeno 4,25 m, composta da elementi aventi le dimensioni minime previste dalle relative norme di riferimento, ossia corsia veicolare di almeno 2,75 m (art. 140 Regolamento CdS) e corsia ciclabile pari a 1,50 m (art. 7 DM n. 557/1999). In assenza quindi di specifiche indicazioni da parte del Regolamento del Codice della Strada, è ipotizzabile, in coerenza con la normativa vigente, attuare per i tratti stradali innanzi citati un doppio senso di marcia per le biciclette-mono-pattini e consentire la circolazione solo in un senso di marcia per gli altri veicoli. La segnaletica verticale deve quindi evidenziare la specifica tipologia di circolazione (cfr. figura tipologica successiva).



È opportuno inoltre che la direzione di marcia, riservata alle biciclette, sia di colore diverso dal manto stradale della corsia veicolare di senso opposto e separata da essa da linea bianca continua, tratteggiata in corrispondenza dei passi carrai, dove deve essere ribadita, analogamente alle intersezioni con le vie laterali, la regolamentazione della via tramite segnaletica verticale apposita.

3.3 Tipologici degli attraversamenti

Gli artt. 145-146 del Regolamento del CdS definiscono le caratteristiche degli attraversamenti pedonali, ciclabili e ciclopedonali, contraddistinti da specifica segnaletica orizzontale e verticale.

Soluzioni particolari si adottano, ad esempio, in corrispondenza delle intersezioni stradali e delle rotatorie o per garantire specifiche condizioni di sicurezza (attraversamenti rialzati o disassati).

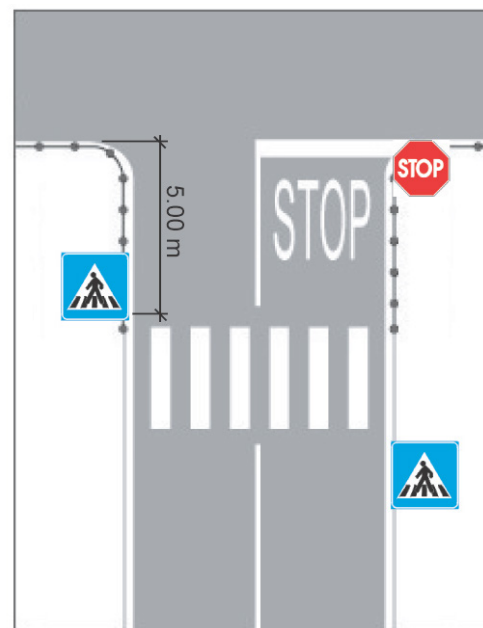
Per altre situazioni problematiche, il PRMC indica alcune possibili soluzioni da adottare nella progettazione degli itinerari ciclabili, come riportato nella tabella seguente.

Criticità	Ambito	Proposta	Riferimenti Normativi
Intersezioni- Mancata continuità	Extraurbano	Realizzazione attraversamento ciclabile opportunamente segnalato o sottopasso, in relazioni alle condizioni al contorno. In caso di attraversamento a raso dotazione di portale segnalatore illuminato o semaforizzazione a chiamata.	Art. 9 D.M. 557/99. Segnaletica: Fig. II 324 art. 135.
	Urbano - limite 50 km/h	Realizzazione attraversamento ciclabile opportunamente segnalato con eventuale portale segnalatore illuminato. Realizzazione di adeguata fascia di limitazione della sosta veicolare per aumentare la visibilità all'incrocio.	Art. 9 D.M. 557/99. Segnaletica: Fig. II 324 art. 135.
	Urbano - limite 30 km/h e inferiore	Realizzazione attraversamento ciclabile opportunamente segnalato. Realizzazione di adeguata fascia di limitazione della sosta veicolare per aumentare la visibilità all'incrocio.	Art. 9 D.M. 557/99. Segnaletica: Fig. II 324 art. 135.

Attraversamenti pedonali (art. 145 Regolamento CdS)

Gli attraversamenti pedonali sono evidenziati sulla carreggiata mediante zebrastrature con strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli, di lunghezza non inferiore a 2,50 m sulle strade urbane locali e di quartiere, e a 4 m sulle altre strade e comunque commisurata all'entità del traffico pedonale; la larghezza delle strisce e degli intervalli è di 50 cm.

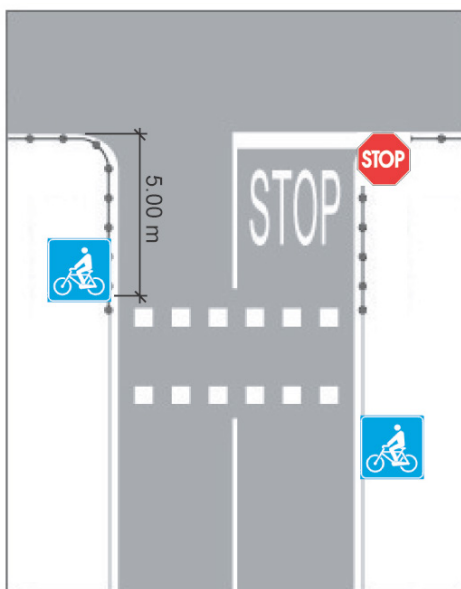
In corrispondenza di tali attraversamenti, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento (art. 40 CdS).



Attraversamenti ciclabili (art. 146 Regolamento CdS)

Gli attraversamenti ciclabili devono essere previsti solo per garantire la continuità delle piste ciclabili nelle aree di intersezione. Essi 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 quelli a doppio senso.

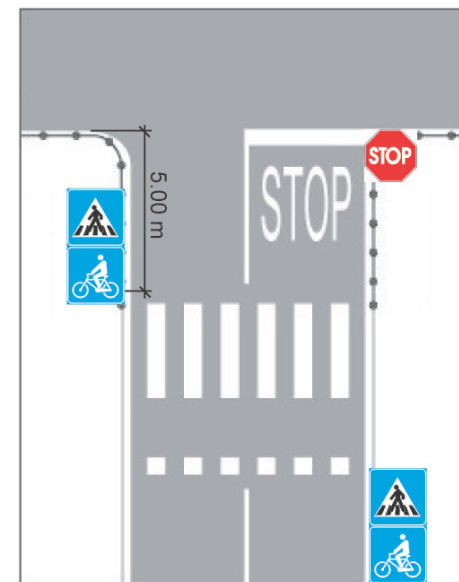
In corrispondenza di tali attraversamenti, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti che hanno iniziato l'attraversamento (art. 40 CdS).



Attraversamenti ciclopedonali (art. 146 Regolamento CdS)

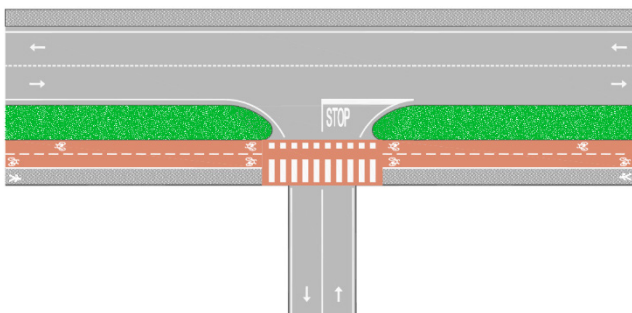
Gli attraversamenti ciclopedonali devono essere previsti solo per garantire la continuità dei percorsi ciclopedonali (o piste ciclabili contigue ad un attraversamento pedonale) nelle aree di intersezione. Essi sono evidenziati sulla carreggiata mediante strisce bianche parallele alla direzione di marcia dei veicoli (con caratteristiche analoghe a quelle degli attraversamenti pedonali) e strisce bianche discontinue di larghezza, lunghezza ed intervalli di 50 cm, poste in corrispondenza della parte non adiacente l'attraversamento pedonale e ad una distanza reciproca (tra i bordi interni) pari a quella degli attraversamenti ciclabili.

In corrispondenza di tali attraversamenti, i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai ciclisti e ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento (art. 40 CdS).



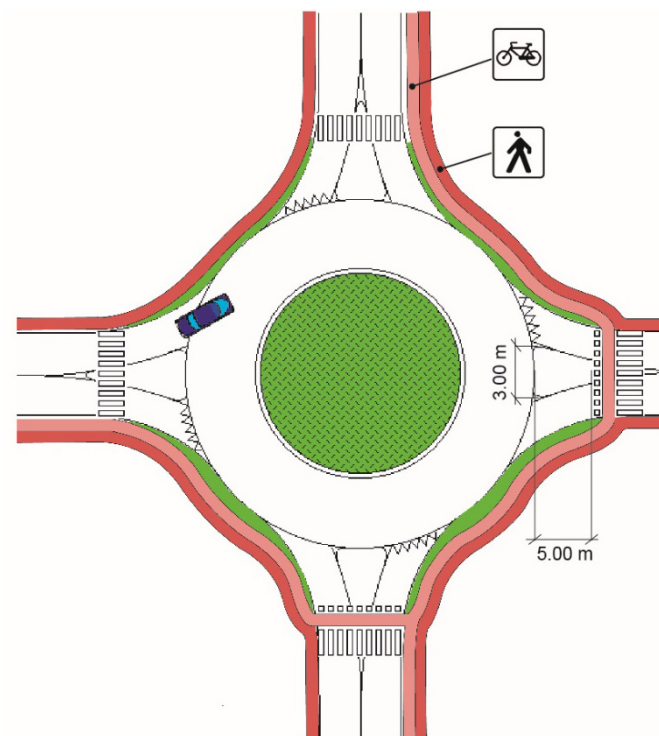
Attraversamenti ciclabili/ciclopedonali in corrispondenza delle intersezioni

Fermo restando che in presenza di un attraversamento pedonale o ciclopedonale la bicicletta ha la precedenza rispetto ai veicoli che provengono da una strada laterale nel momento in cui impegna l'attraversamento, è necessario attuare tutti quegli accorgimenti finalizzati a far fermare i veicoli a motore, ad aumentare la visibilità e se necessario a moderare la velocità anche delle biciclette.



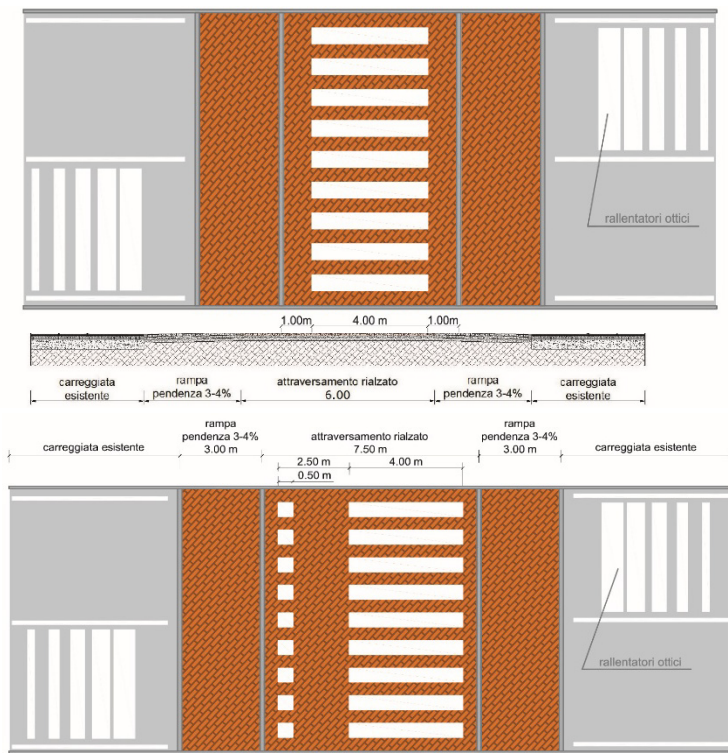
Attraversamenti ciclabili/ciclopedonali in rotatoria

La continuità dei percorsi è garantita da appositi attraversamenti posti ad una distanza di 5 m dalle linee di arresto dei bracci della rotatoria. La sicurezza è garantita dall'utilizzo di una separazione fisica (ad esempio un'aiuola) e dall'andamento tangente alla rotatoria dei percorsi stessi, che favorisce un buon grado di visibilità tra veicoli e biciclette/pedoni.



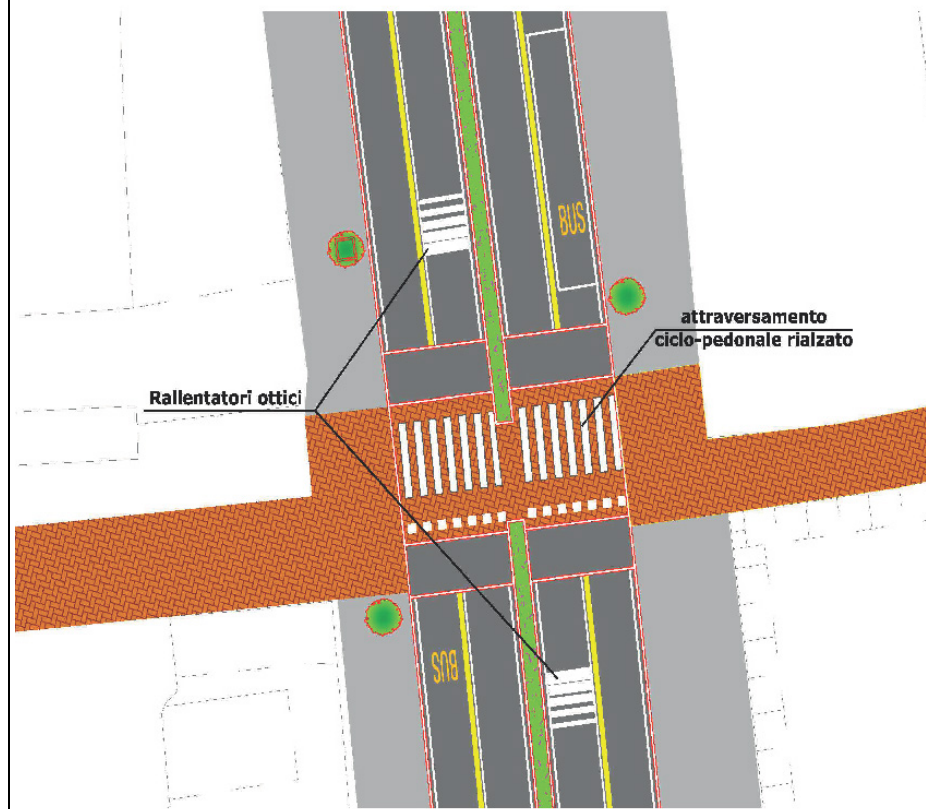
Attraversamenti ciclabili/ciclopedonali rialzati

Risultano misure efficaci, oltre alla calibrazione della corsia veicolare, per ridurre ulteriormente la velocità dei veicoli e garantire maggior sicurezza per l'attraversamento di pedoni/ciclisti. La tipologia dei rialzi degli attraversamenti a quota marciapiede deve essere tale da consentire in sicurezza il transito dei mezzi pubblici urbani, dei mezzi a due ruote (moto) e dai mezzi di soccorso (ambulanze). Le rampe quindi devono essere di lieve pendenza 3-4% e lunghezza del rialzamento min. 6/7 m. È importante, inoltre, la larghezza della corsia carrabile, in quanto se troppo ampia si riduce sensibilmente l'effetto di rallentamento dei veicoli.



Attraversamenti ciclabili/ciclopedonali disassati

Al fine di garantire la sicurezza negli attraversamenti, oltre ad attuare accorgimenti finalizzati a fare fermare i veicoli a motore, ad aumentare la visibilità, si possono attuare accorgimenti per moderare la velocità anche delle biciclette. La realizzazione di un attraversamento non in linea con l'asse dell'itinerario ciclabile costringe le biciclette a rallentare e percorrere un tratto di strada parallelamente alla direzione di marcia dei veicoli, rendendo così più evidente la loro presenza e l'intenzione di attraversare.



Rallentatori ottici (art. 179 Regolamento CdS, art. 42 CdS, Fig. II.473)

Sono sistemi di rallentamento della velocità costituiti da bande trasversali ad effetto ottico, acustico o vibratorio, ottenibile con opportuni mezzi di segnalamento orizzontale o trattamento della superficie della pavimentazione. Si realizzano mediante applicazione in serie di almeno 4 strisce bianche rifrangenti con larghezza crescente nel senso di marcia e distanziamento decrescente. La prima striscia deve avere una larghezza di 20 cm, le successive con incremento di almeno 10 cm di larghezza.

**3.4 Tipologici della segnaletica verticale**

Con riferimento al Codice della Strada, si possono distinguere diverse categorie di segnaletica verticale a specifico corredo delle infrastrutture per il traffico ciclistico, finalizzate alla sicurezza ed al rispetto delle regole della circolazione e del traffico per le biciclette, ossia:

- di obbligo di circolazione riservata a determinate categorie di utenti;
- di pericolo di attraversamento;
- di indicazione/localizzazione di attraversamento.

Oltre a questi, il PRMC propone una specifica segnaletica aggiuntiva, di tipo direzionale/informativo, destinata all'utente della bicicletta al fine di indicare il percorso dell'itinerario ciclabile (nello specifico da utilizzare per i PCIR – Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale individuati nel PRMC stesso), da posizionare sia su percorsi riservati alle biciclette che sulla viabilità ordinaria. Poiché, però, tale cartellonistica non risulta conforme rispetto alle caratteristiche tecniche e prestazionali individuate nel CdS, il suo utilizzo sulla viabilità ordinaria non è consentito fino all'eventuale adeguamento del CdS stesso in tal senso.

Cartelli di inizio/fine pista ciclabile/percorso ciclopeditone (art. 122 Reg. CdS)

Si tratta di cartelli di obbligo da posizionarsi in coincidenza dell'inizio/fine della pista/percorso. L'art. 122 del Regolamento CdS stabilisce che essi devono essere ripetuti dopo ogni interruzione o intersezione. L'art. 146 del Regolamento CdS stabilisce, per altro, che l'attraversamento ciclabile è realizzato al fine di garantire la continuità dell'itinerario ciclabile, di conseguenza quest'ultimo non costituisce un'interruzione e, pertanto, non è richiesta l'apposizione dei cartelli di fine pista/percorso in corrispondenza degli attraversamenti, mentre è possibile riproporre il cartello di inizio pista/percorso dopo l'intersezione, per ribadire la tipologia di itinerario.

Sebbene non richiesto, può risultare opportuno posizionare cartelli di inizio pista/percorso anche lungo l'itinerario, per ricordarne la tipologia.

PISTA CICLABILE



PISTA CICLABILE CONTIGUA AL MARCIAPIEDE



PERCORSO PROMISCUO PEDONALE E CICLABILE



Cartelli di attraversamento pedonale/ciclabile (art. 135 Reg. CdS)

È un cartello a bifacciale (anche se la strada è a senso unico), installato ai due lati della carreggiata stradale o al di sopra della stessa o sulla eventuale isola spartitraffico salvagente intermedia, sempre in prossimità dell'attraversamento. Può essere impiegato in versione con illuminazione propria e in tal caso ne è consigliata la combinazione con apposite sorgenti di luce, per l'illuminazione concentrata sulla segnaletica orizzontale.

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE



ATTRAVERSAMENTO CICLABILE



Cartelli di pericolo di attraversamento pedonale/ciclabile (art. 88 e 135 Reg. CdS)

La segnaletica verticale indicante l'attraversamento pedonale/ciclabile sulle strade extraurbane ed urbane di scorrimento deve essere preceduto da apposita segnaletica di pericolo con funzione di preavviso. Nel caso delle strade extraurbane, tali cartelli devono essere posizionati sul lato destro della carreggiata stradale, 150 m prima dall'attraversamento.

ATTRAVERSAMENTO PEDONALE



ATTRAVERSAMENTO CICLABILE



Segnaletica direzionale proposta dal PRMC

I segnali di direzione per ciclovie hanno la funzione principale di aiutare il ciclista a trovare e percorrere l'itinerario e a localizzare la propria posizione rispetto ai punti di partenza/arrivo, alle destinazioni intermedie e alle diramazioni di principale interesse. Si tratta di segnali di:

- avviamento per raggiungere l'itinerario;
- direzione con indicazione di una o più località poste sull'itinerario;
- conferma dell'itinerario;
- direzione per destinazioni particolarmente utili a supportare la promozione e la fruizione dell'itinerario (es. stazioni, centri urbani...);
- preavviso delle direzioni.

Poiché tale proposta di cartellonistica non risulta conforme rispetto alle caratteristiche tecniche e prestazionali individuate nel CdS, il suo utilizzo sulla viabilità ordinaria non è al momento consentito.

AVVIAMENTO AGLI ITINERARI



SEGNALINI DI CONFERMA

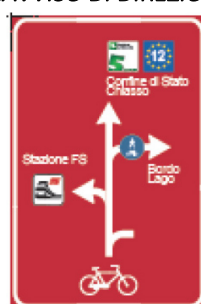


Colorazione rosso cupo (RAL n. 3003)

SUPPORTO E DIREZIONE



PREAVVISO DI DIREZIONE

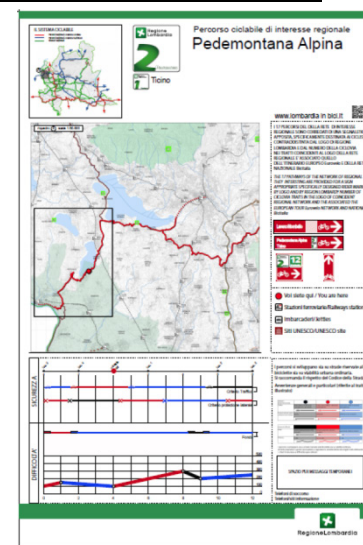


Segnaletica di informazione proposta dal PRMC

I pannelli informativi hanno lo scopo di orientare il ciclista nella fruizione della rete ciclabile, con informazioni essenzialmente di tipo infrastrutturale e trasportistico e non di tipo turistico (integrano, sul luogo, informazioni più dettagliate reperibili su pubblicazioni e siti informatici), permettendo di:

- contestualizzare la posizione in un ambito territoriale sufficientemente ampio, indicando le diramazioni o alternative di percorso e le intersezioni con altri itinerari;
- individuare i servizi di scambio intermodale sul percorso o nelle vicinanze;
- segnalare le caratteristiche salienti dei singoli tratti in ordine ai principali fattori di difficoltà e di sicurezza dell'itinerario;
- fornire eventuali specifiche avvertenze nell'uso dell'infrastruttura.

Poiché tale proposta di cartellonistica non risulta conforme rispetto alle caratteristiche tecniche e prestazionali individuate nel CdS, il suo utilizzo sulla viabilità ordinaria non è al momento consentito.



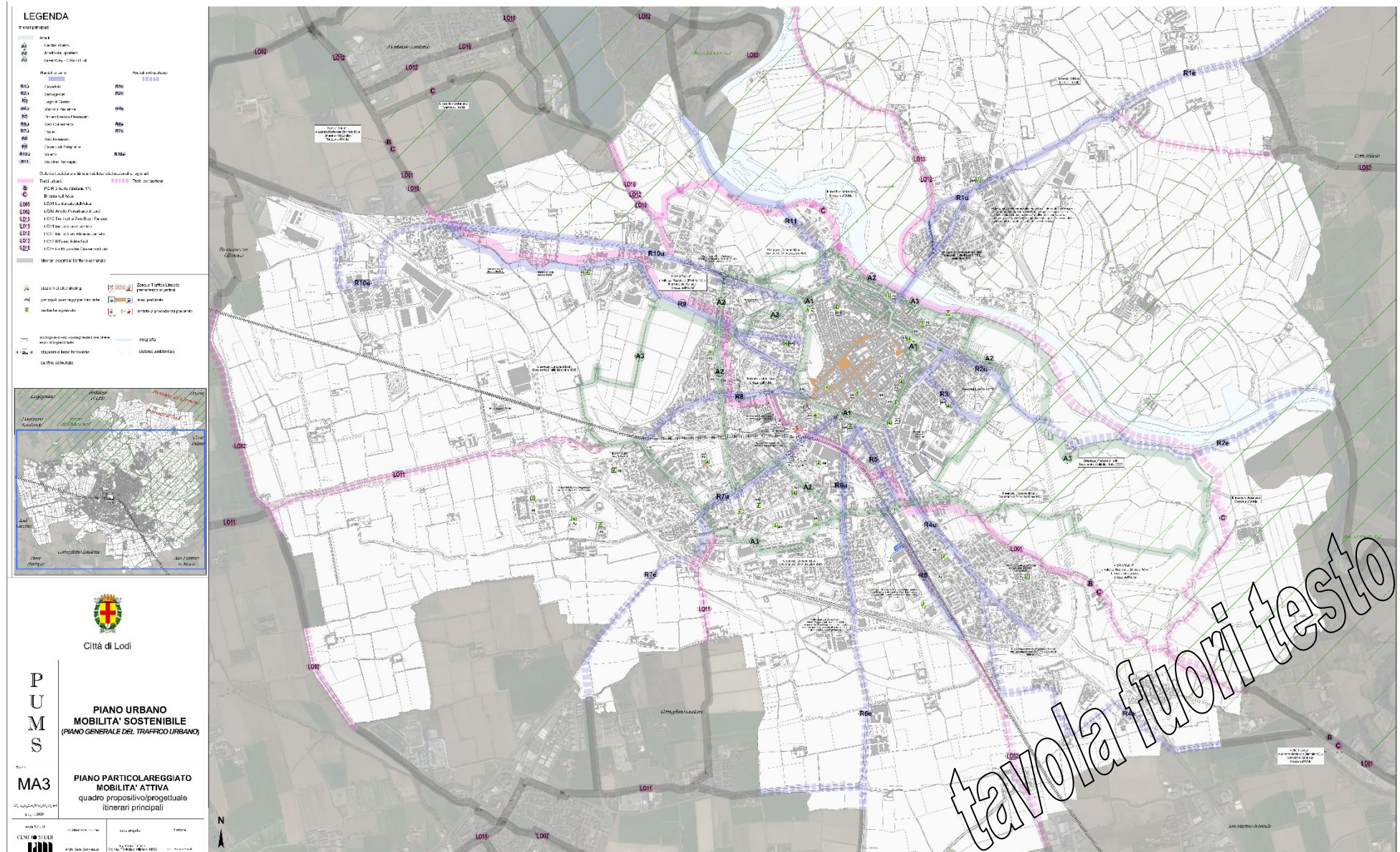
Segnaletica di indicazione turistica e di territorio (art. 134 Reg. CdS)

Nell'attesa dell'eventuale recepimento della cartellonistica proposta dal PRMC all'interno del CdS, si può ipotizzare l'utilizzo dei segnali di indicazione turistica e di territorio quale cartellonistica di supporto e direzione per gli itinerari ciclabili lungo la viabilità ordinaria (in quanto tra loro assimilabili, a meno della colorazione).









CENTRO●STUDI



Centro Studi PIM

AZIENDA CON
SISTEMA DI GESTIONE QUALITÀ
UNI EN ISO 9001:2008
CERTIFICATO DA CERTIQUALITY

via F. Orsini 21 - 20157 Milano - tel. 02 6311901 - fax 02 653954
e-mail staff@pim.milano.it - sito internet: www.pim.milano.it