FIAB
Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta

DICEMBRE 2025
(agg. 19.12.2025)

Ciclabile sdrucciolevole: segnaletica e trattamento antiscivolo

WWW.FIABITALIA.IT

ECF
EUROPEAN CYCLISTS' FEDERATION

Centro Studi FIAB • Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta

Ciclabile sdrucciolevole: segnaletica e trattamento antiscivolo

Anche sui percorsi frequentati da pedoni e ciclisti, il fondo sdrucciolevole costituisce un pericolo. Un percorso può essere sdrucciolevole a causa della presenza di ghiaccio e di acqua, talvolta anche di fango.

In particolare, sono a rischio i ponti dei percorsi ciclopedonali. Molti hanno il fondo calpestabile in legno o in metallo. Con temperature <0°C e aria umida, si raffreddano rapidamente e si può formare un sottile strato di ghiaccio.

È necessario segnalare il pericolo e valutare la possibilità di trattare la superficie calpestabile.

Segnaletica di pericolo

Il Codice della Strada italiano non prevede un segnale di pericolo specifico per indicare una ciclabile o ciclopedonale sdrucciolevole.

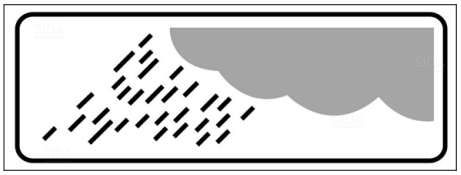
Fra i segnali di pericolo, l'art. 93 del Regolamento di Attuazione prevede il segnale di STRADA SDRUCCIOLEVOLE:

Fig. II.22

Il comma 1 recita: il segnale STRADA SDRUCCIOLEVOLE (fig. II.22) deve essere usato per presegnalare un tratto della carreggiata che in particolari condizioni può presentare una superficie sdrucciolevole in misura superiore al normale.

Il comma 2 specifica che particolari condizioni (pioggia, gelo o altre cause localizzate), devono essere indicate mediante i pannelli integrativi modello II.6 unitamente a quelli integrativi modello II.2 (per le estese) e modello II.5 (per indicare l'inizio, la continuazione o la fine). Per pioggia e gelo si devono utilizzare i pannelli II.6/h e II.6/i.

Pannello integrativo II.6/h, cristalli di ghiaccio: strada sdrucciolevole per ghiaccio



Pannello integrativo II.6/i, nuvola con gocce: strada sdrucciolevole per pioggia

Il comma 2 specifica inoltre che, per altre cause localizzate non raffigurabili con simboli, sul pannello deve esserne riportata sinteticamente la natura.

Su un percorso che non è una strada e dove non transitano autoveicoli, il segnale con la sagoma di una vettura che sbanda, potrebbe creare confusione. Pertanto, sarebbe preferibile il segnale ALTRI PERICOLI, di cui all'Art. 103 del Regolamento di Attuazione (fig. II.35).

Fig. II.35

Il comma 1 stabilisce che il segnale ALTRI PERICOLI deve essere usato per presegnalare un pericolo diverso da quelli previsti dagli articoli precedenti. Poiché non esiste un segnale specifico per il caso di un percorso ciclabile sdrucciolevole, l'uso del segnale ALTREI PERICOLI appare appropriato.

Il comma 2 stabilisce che il segnale deve essere sempre corredato da pannello integrativo modello II.6. I pannelli più indicati sono il II.6/h e il II.6/i (vedi sopra), eventualmente anche in combinazione fra loro.

L'art. 83 del Regolamento di Attuazione specifica che (comma 9) il modello II.6 indica, mediante simboli o concisa iscrizione, la spiegazione del significato del segnale principale, ovvero aggiunge una indicazione o esplicitazione al fine di ampliare o specificare utilmente il significato del segnale stesso, in particolari casi di occasionalità o provvisorietà e inoltre che (comma 10) i simboli da utilizzare per i pannelli integrativi modello II.6 sono quelli elencati, salvo altri che potranno essere autorizzati dal ministero dei Lavori pubblici (leggi MIT). Simboli diversi da quelli elencati devono pertanto essere autorizzati dal MIT.

La convenienza di usare simboli e non testo è evidente: i simboli sono riconoscibili a colpo d'occhio e non hanno bisogno di traduzione.

Tuttavia, in giro si vedono anche pannelli integrativi di testo, e segnali artigianali come quelli seguenti.

Segnale "altri pericoli" con pannello integrativo "possibile scivolamento in caso di ghiaccio", Mantova (immagine da Streetview di Google Maps)

Segnale "fondo sdrucciolevole" sull'anello ciclopedonale del Lago di Comabbio, Varese

Segnale artigianale posizionato da volontari su un tratto di ciclabile che collega Montorio con Ponte Florio

Segnale di pericolo con pannello integrativo "Fare attenzione alle superfici scivolose", Odensee, Danimarca

In Germania e nella Provincia di Bolzano, all'inizio dei percorsi ciclabili (e pedonali) sdrucciolevoli con neve o ghiaccio, che non vengono sgombrati o trattati con sale antigelo, si trovano segnali come questi qui sotto: nessun servizio invernale, transito a proprio rischio e pericolo.

Trattamento antiscivolo

In alcuni casi, sono stati applicati trattamenti antiscivolo del fondo di brevi tratti di percorsi frequentati da pedoni e ciclisti.

Fra le soluzioni utilizzate, troviamo l'applicazione di rete metallica antiscivolo.

Copenhagen, rete metallica antiscivolo su ponte di legno (foto Guia Biscaro, novembre 2025)

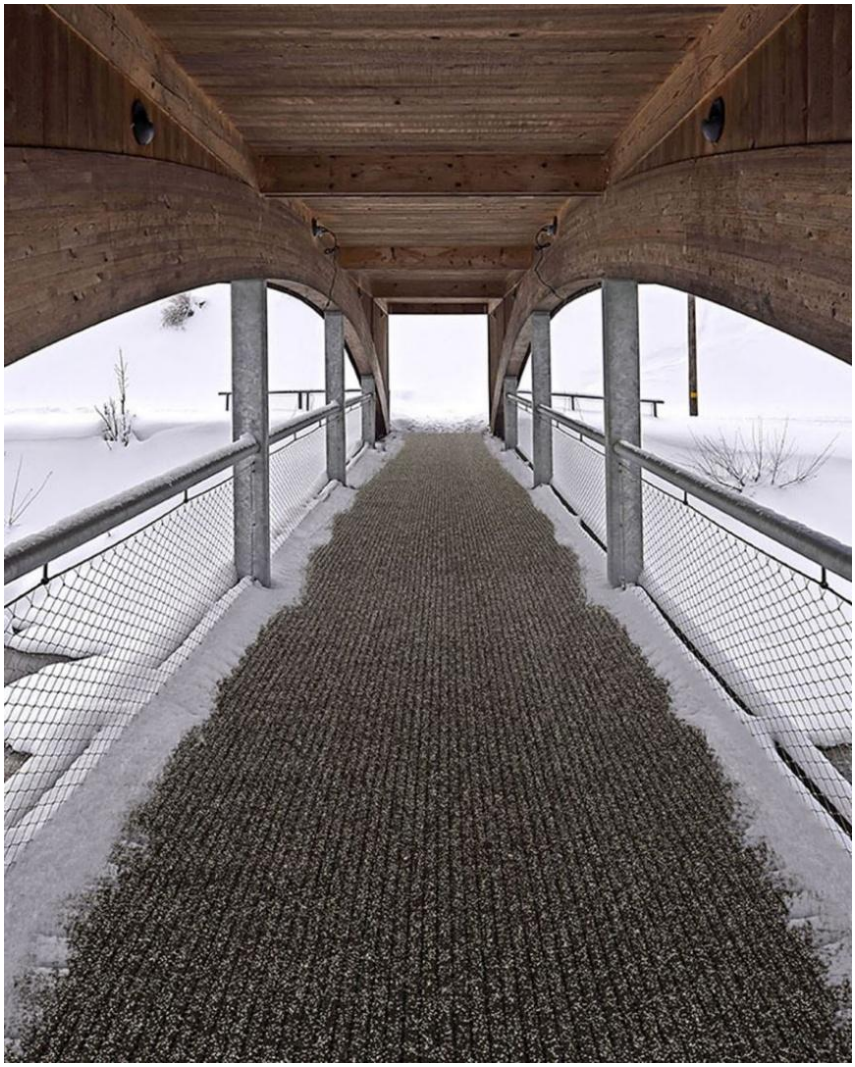
Filo saldato a maglia quadrata. Diametro del filo: ø1,75 mm, altezza: 101,6 cm, lunghezza: 25 m, peso: 39 kg, Danimarca (link)

Oppure di rete antiscivolo in fibra di vetro.

Rispetto alle reti d'acciaio, le reti in fibra di vetro sono più leggere (circa 1/3), non sono soggette a corrosione, non richiedono verniciatura, sabbiatura o sostituzione, si puliscono facilmente con acqua ad alta pressione.

Ponte con rete antiscivolo in fibra di vetro FRP, Copenhagen, zona dell'Università (link)

Oppure di tappeti antiscivolo.



Ponte con tappeto antiscivolo, Danimarca (link)

In Italia, si trovano esperienze di impiego di tappeti antiscivolo, ad esempio, a Crema, sulla passerella ciclopedonale “Giorgio Bettinelli”, che collega il quartiere di Castelnuovo con Via IV Novembre. La sua pavimentazione di legno si ghiacciava a causa delle temperature rigide e dell’umidità dovuta al fiume sottostante. Il Comune ha posato un tappeto in tessuto speciale antiscivolo su tutti i 90 metri della passerella.

In Trentino, invece, l’amministrazione provinciale ha posato delle strisce di resina, sui numerosi ponti di legno dei percorsi ciclabili di propria competenza. Inoltre, in inverno, sui ponti viene sparso sale antigelo.

Ovviamente, tali soluzioni sono efficaci soltanto in presenza di uno strato molto sottile di ghiaccio. In caso di ghiaccio spesso o di neve compressa, le reti e i tappeti vengono interamente coperti e non sono più efficaci.

Le vernici antiscivolo, invece, sono efficaci quando la superficie è bagnata, ma non garantiscono una buona tenuta in presenza di ghiaccio.

Per ogni soluzione va valutata la compatibilità ambientale, relativamente al possibile rilascio di particelle inquinanti nell’ambiente.

FIAB
CENTRO STUDI

Il Centro Studi “Riccardo Gallimbeni” riunisce professionisti iscritti a FIAB, esperti nei vari settori in cui la bicicletta può offrire soluzioni al vivere quotidiano (mobilità e trasporti, territorio e ambiente, attività fisica e salute, etc) per diffondere una cultura tecnica della mobilità ciclistica che sia il più possibile aggiornata e in linea con le più avanzate soluzioni e visioni contemporanee.

Il Centro Studi è impegnato a realizzare documentazione tecnica su temi diversi, con l’obiettivo di far conoscere e diffondere la miglior cultura tecnica con una particolare attenzione alle best practice. I principali temi trattati sono la mobilità ciclistica, la moderazione del traffico, le reti cicloturistiche, le corrette interpretazioni alle nuove soluzioni normative, la realizzazione delle reti cicloturistiche, il linguaggio dei media e i comportamenti delle persone.

Web
https://fiabitalia.it/fiab/cosa-facciamo/centro-studi-fiab/

Contatti
email: centrostudi@fiabitalia.it