



Comune di Olbia  
*Smartbook*



# BICIPLAN PEDIPLAN



Comune di Olbia

Piano della Mobilità Ciclistica e Piano della Mobilità Pedonale

## **BICIANPLAN E PEDIANPLAN**

*Smartbook*

*Il Sindaco*

Settimo Nizzi

*L'assessora LLPP, PUT, Trasporti  
Pubblici, Politiche della  
Mobilità Sostenibile*

Antonella Sciola

*Il responsabile dell'Ufficio Trasporti e  
Mobilità e RUP*

Sergio Usai

*Il dirigente del settore Ambiente e  
Lavori Pubblici*

Giovanni Antonio Zanda



Guido Francesco Marino

Paolo Falqui

Paola Rigonat Hugues

Stefano Ciurnelli

Maurizio Costa

Sergio Dinale

Nicola Murino

Paolo Bagliani

Kristiana D'Agnolo

Matteo Scamporrino

Roberto Ledda

Debora Goretti

Patrizia Carla Sechi

Andrea Colovini

Giulia Cubadda

Laura Montioni

Elisa Occhini

Alberto Negrini

Francesco Filippucci

Erica Pallaracci

Dario Zampini

**DUE PIANI INTEGRATI .4**

**LE INDAGINI .6**

**OLBIA OSPITALE E ATTRAENTE .8**

Cicloturismo e servizi alla ciclabilità

**OLBIA SICURA E COLLEGATA .12**

Piste ciclabili e sicurezza stradale

**OLBIA ACCESSIBILE TUTTI I GIORNI .16**

Accessibilità, percorsi casa-scuola e percorsi casa-lavoro

**OLBIA 15 MINUTI .20**

Pedonalità, tattica e Isole Ambientali

**ATTUAZIONE DEL PIANO .24**

## DUE PIANI, UN DOCUMENTO

L'obiettivo del Comune di Olbia era la predisposizione di un piano della ciclabilità e di un piano della pedonalità, che rispondesse ai requisiti europei di mobilità.

La scelta condivisa è stata quella di creare un documento unico sia per il BiciPlan che per il PediPlan, per rafforzare il concetto di integrazione tra i due sistemi di mobilità attiva.

Il risultato è un documento unico dove si possono riconoscere parti comuni e parti esclusive dei due piani.

L'intero documento si sviluppa secondo la filiera di pianificazione strategica:

### **Criticità-Obiettivi-Strategie-Azioni.**

La pianificazione strategica introduce un nuovo linguaggio rispetto alla pianificazione attuativa. Come primo atto

utile alla creazione di una base condivisa vi è la definizione di slogan, vision e mission.

Lo slogan scelto è

### **BiciPlan e PediPlan: un cambio di passo sostenibile per Olbia**

in quanto racchiude i due piani nella loro essenza e volontà di cambiamento graduale ma inesorabile della mobilità olbiese.

Inoltre, il gioco di parole “cambio di passo” esprime sia un concetto di cambiamento, sia un ulteriore rimando alle due modalità di mobilità attiva principali: la bicicletta (cambio) e la pedonalità (passo).



### Vision

Ri-centrare la mobilità sulle persone e le categorie più fragili, recuperando spazio pubblico per una città più vivibile.



### Mission

Accompagnare i cittadini nel cambio di paradigma, portando Olbia agli standard europei di mobilità sostenibile: a diverse velocità, sicura, ospitale e accessibile.

La struttura del Piano si divide in quattro temi portanti: cicloturismo, sicurezza, accessibilità, città compatta.

I quattro temi sono declinati in altrettanti assi strategici:

- **Olbia Ospitale e Accogliente**
- **Olbia Sicura e Collegata**

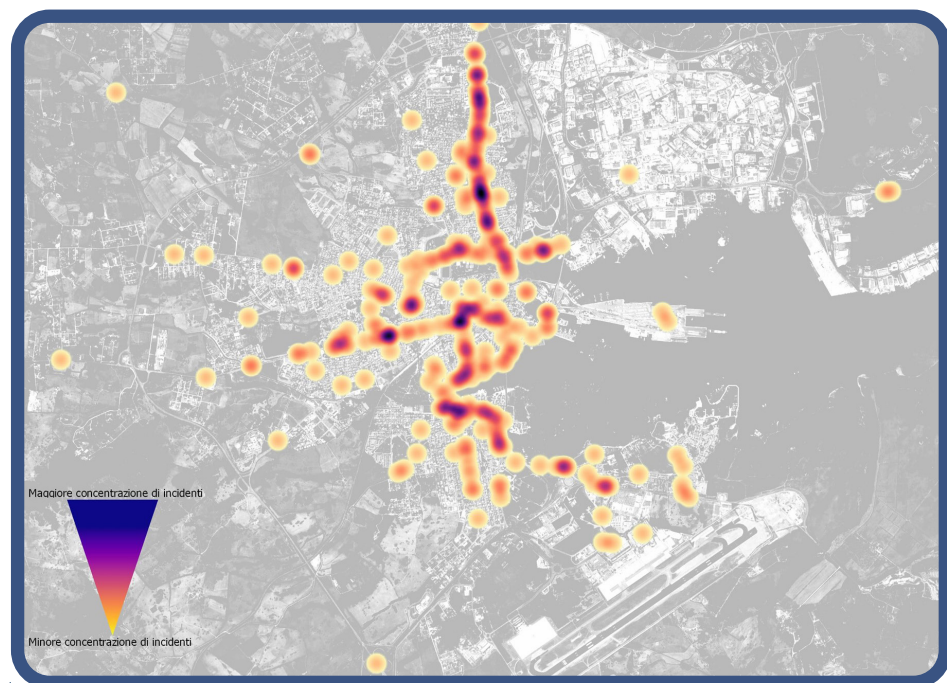
- **Olbia Accessibile tutti i giorni**
- **Olbia 15 minuti**

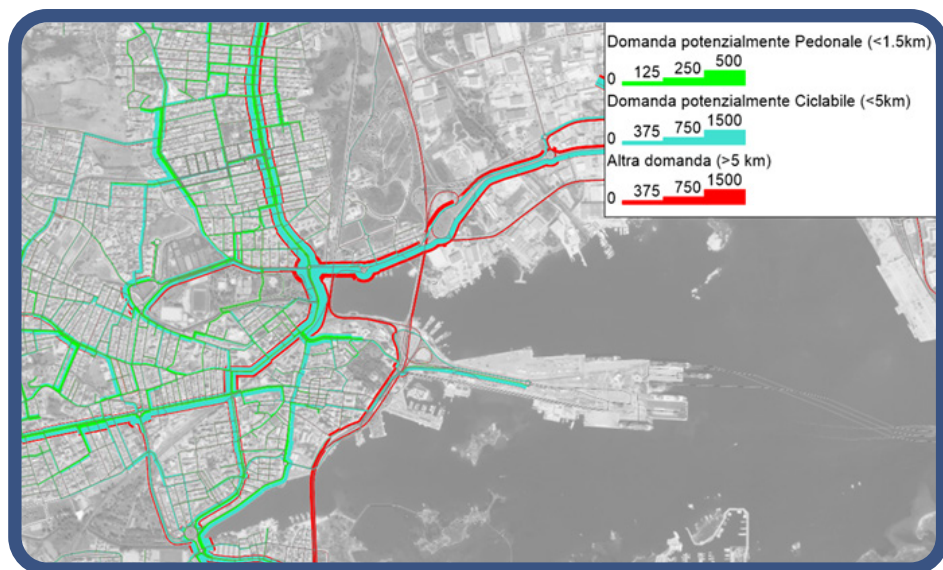
Nelle prossime pagine sono riportati gli elementi salienti di ogni asse.

## LE ANALISI DEL QUADRO CONOSCITIVO

Per la costruzione del BiciPlan e del PediPlan si è proceduto all'analisi dell'incidentalità stradale nel territorio del Comune di Olbia analizzando i dati relativi ad incidenti con danni a persone raccolti da ISTAT. La geolocalizzazione spaziale è molto importante per individuare le arterie in cui accadono più spesso incidenti

a danno di pedoni e ciclisti. In queste aree è assai importante individuare come mettere in sicurezza gli utenti deboli della strada. Questa analisi è fondamentale per individuare quindi gli assi in cui prevedere spazi riservati e protetti per i ciclisti per separarli dai mezzi motorizzati. In basso, si può vedere una delle elaborazioni.





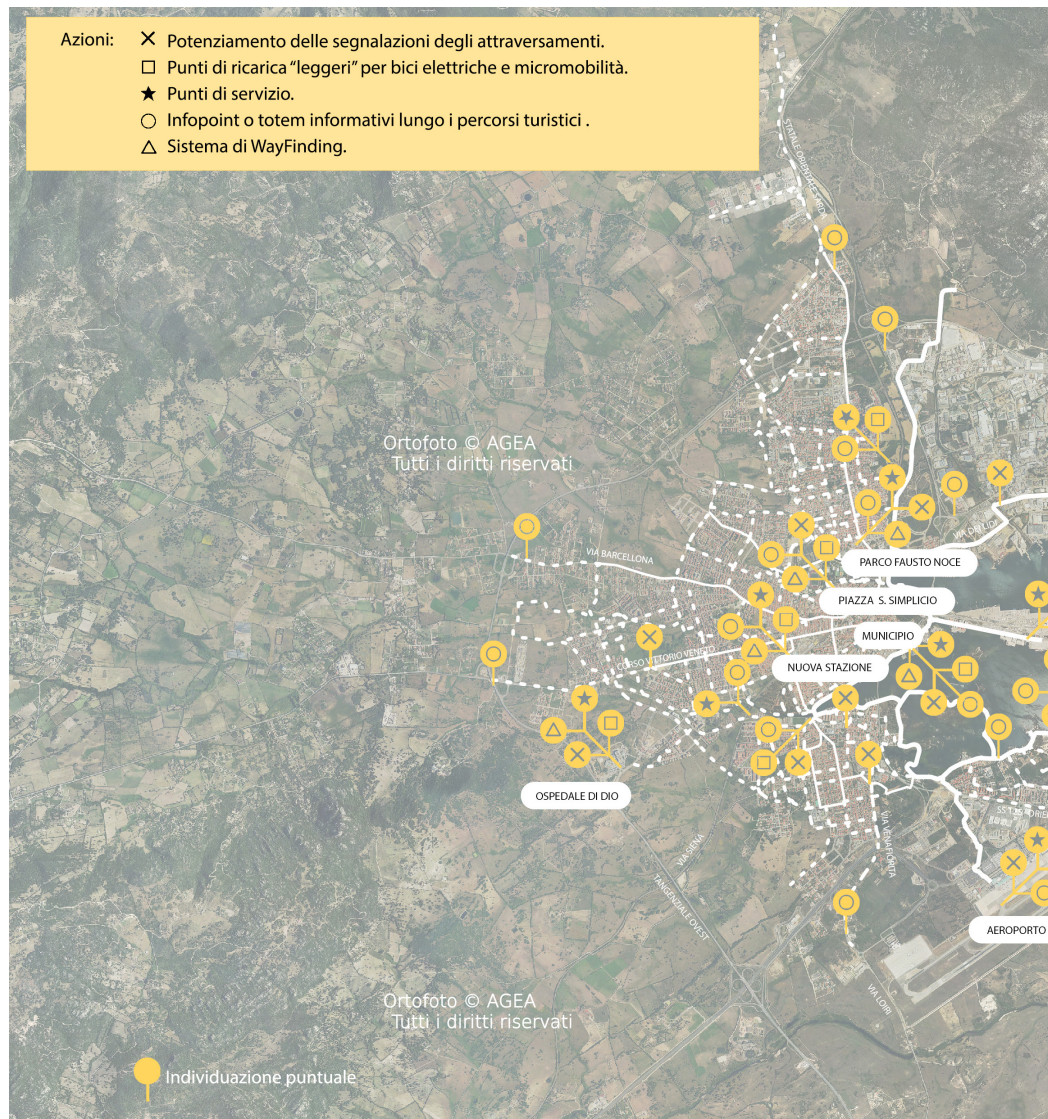
Gli FCD, sigla che sta per Floating Car Data, sono una delle innovazioni più recenti in fatto di raccolta dei dati. Alcune assicurazioni offrono la possibilità agli utenti di inserire una delle cosiddette “scatole nere” all’interno del veicolo per monitorarne i comportamenti e concedere degli sconti. Questi dati possono essere anonimizzati e venduti e sono fondamentali per la pianificazione dei trasporti.

La difficoltà è quella di ottenere un campione davvero rappresentativo dell’universo.

Nel caso di un BiciPlan come questo, dove non sono richiesti e realizzati modelli viabilistici, sono molto utili per andare a descrivere gli spostamenti in automobile degli Olbiesi, soprattutto in termini di origine e destinazione, di frequenza e di distanza percorsa. In alto, si può vedere una delle elaborazioni FCD.

## OLBIA OSPITALE E ATTRAENTE

- Azioni:
- ✕ Potenziamento delle segnalazioni degli attraversamenti.
  - Punti di ricarica "leggeri" per bici elettriche e micromobilità.
  - ★ Punti di servizio.
  - Infopoint o totem informativi lungo i percorsi turistici.
  - △ Sistema di WayFinding.





### ASSE 0

Le azioni che ricadono nell'area di interesse dell'Asse 0 vogliono migliorare la ciclabilità lungo la costa, con particolare attenzione per i cicloturisti che desiderano visitare la parte settentrionale della Sardegna. Lo stesso nome, Asse 0, lo separa dagli altri tre poiché ha delle caratteristiche peculiari.

La principale differenza rispetto agli altri assi è la sua estensione, che si spinge al di fuori dell'abitato cittadino di Olbia e serve le spiagge e le attrazioni turistiche.

L'infrastruttura longitudinale deve garantire sicurezza ai cicloturisti e segue l'itinerario regionale sovraordinato. Inoltre, lungo il percorso è necessario prevedere servizi specifici al cicloturismo.

### LE AZIONI DELL'ASSE 0

#### GOVERNANCE E PROMOZIONE

La presenza di itinerari cicloturistici che attraversano un territorio non è condizione sufficiente allo sviluppo cicloturistico della zona. Per la gestione e la governance del processo di implementazione della rete cicloturistica, si rende necessario aprire un tavolo tematico permanente tra Amministrazione, enti, associazioni e Stakeholder, che avrà come obiettivi: la raccolta di criticità; la promozione degli itinerari cicloturistici; il monitoraggio delle azioni in tema cicloturismo. L'attività di promozione non può e non deve essere sottovalutata nella riuscita di un Piano, soprattutto se uno dei temi cardine è rivolto interamente a utenti esterni alla città

Le azioni dell'Asse 0 possono essere raggruppate in tre categorie:

- azioni riguardanti l'infrastruttura ciclabile, la sua messa in sicurezza, la connessione tra quella esistente e quella di progetto;
- azioni riguardanti i servizi alla bicicletta, posti lungo

il percorso, quali punti di ricarica e sosta;

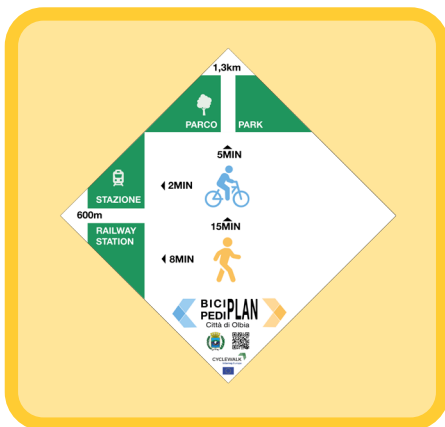
- azioni riguardanti i servizi al cicloturista, come infopoint e wayfinding.

In particolare, la realizzazione di un sistema di wayfinding risulta prioritaria, per favorire i turisti, soprattutto quelli stranieri.



In alto, un fotomontaggio dell'aeroporto di Olbia con un cartello del wayfinding.

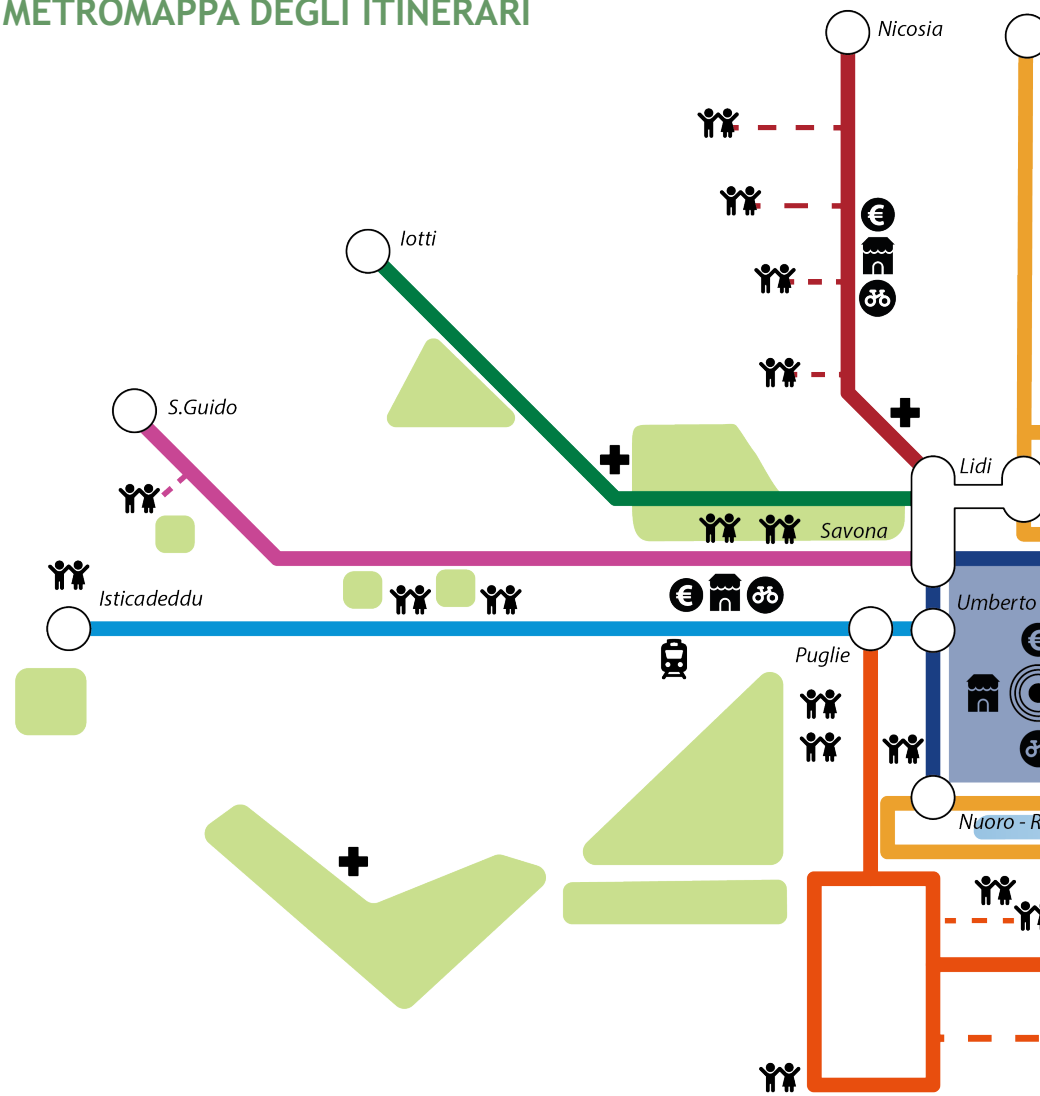
Sotto, un cartello da allocare nei pressi del Municipio.



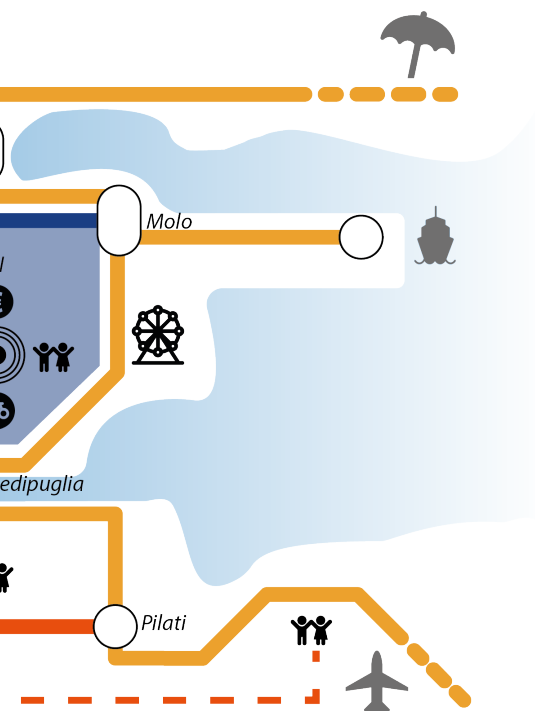
Nell'ottica di servire turisti internazionali, si deve prevedere il servizio in più lingue possibili: i cartelli sono bilingue, ma possono ospitare un QRcode che rimanda alla traduzione online.

Il Comune ha avviato la sperimentazione di questo tipo di segnaletica in 10 luoghi della città di Olbia, con cartelli realizzati ad hoc. Tale progetto pilota verrà monitorato ed eventualmente ampliato ad altri luoghi della città.

METROMAPPA DEGLI ITINERARI



Ponte romano 



### ASSE 1

L'Asse 1 del BiciPlan e PediPlan di Olbia raccoglie tutte quelle azioni e quegli interventi che puntano all'aumento della sicurezza, reale e percepita, degli utenti deboli della strada. Gli itinerari dell'Asse 1 costituiscono la rete portante del sistema della ciclabilità di Olbia e coprono la maggioranza degli assi di accesso al centro cittadino, che sono anche gli assi in cui si concentra la maggior parte degli incidenti stradali.

Gli itinerari individuati sono:

- 110 Aldo Moro
- 120 Noce Petta
- 130 Barcellona
- 131 Centro Storico
- 132 Mameli
- 140 Vittorio Veneto
- 150 Anello Imperia Ferrara
- 151 De Amicis

### LE AZIONI DELL'ASSE 1

#### GOVERNANCE E PROMOZIONE

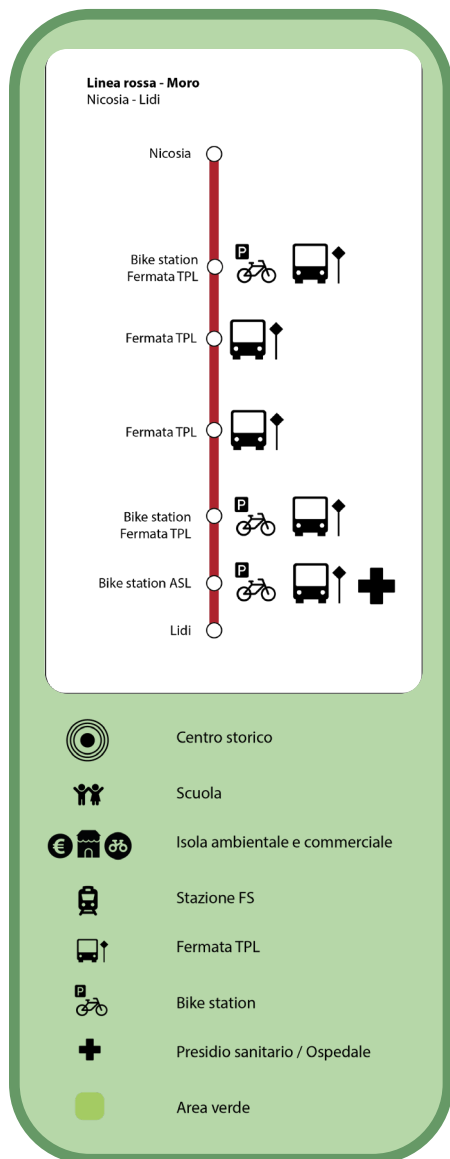
Abbiamo analizzato la percezione di sicurezza dei cittadini, il sentiment della popolazione, tramite le risposte ad un questionario. C'è una sovrastima del numero di incidenti che hanno coinvolto pedoni e ciclisti, e una sottostima degli incidenti automobilistici. Si deduce una sfiducia nei confronti della bicicletta, considerata un mezzo non sicuro e quindi non utilizzato.

La realizzazione di piste ciclabili protette da parte dell'Amministrazione va accuratamente comunicata e veicolata, per aumentare la conoscenza dei cittadini e di conseguenza la percezione di sicurezza e l'uso dei mezzi di mobilità attiva e di micromobilità.

Gli itinerari protetti sono un elemento cardine degli assi di mobilità attiva, connettono la città in tutte le direzioni e possono essere considerati a pieno titolo l'equivalente di una metropolitana per le biciclette, una ciclopoltana come ormai presente in tante città italiane.

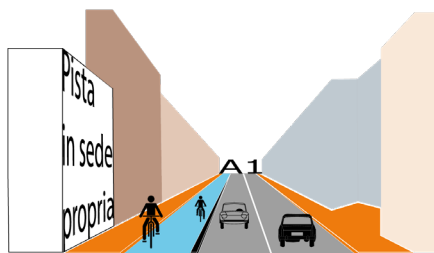
Inserire una pista ciclabile in

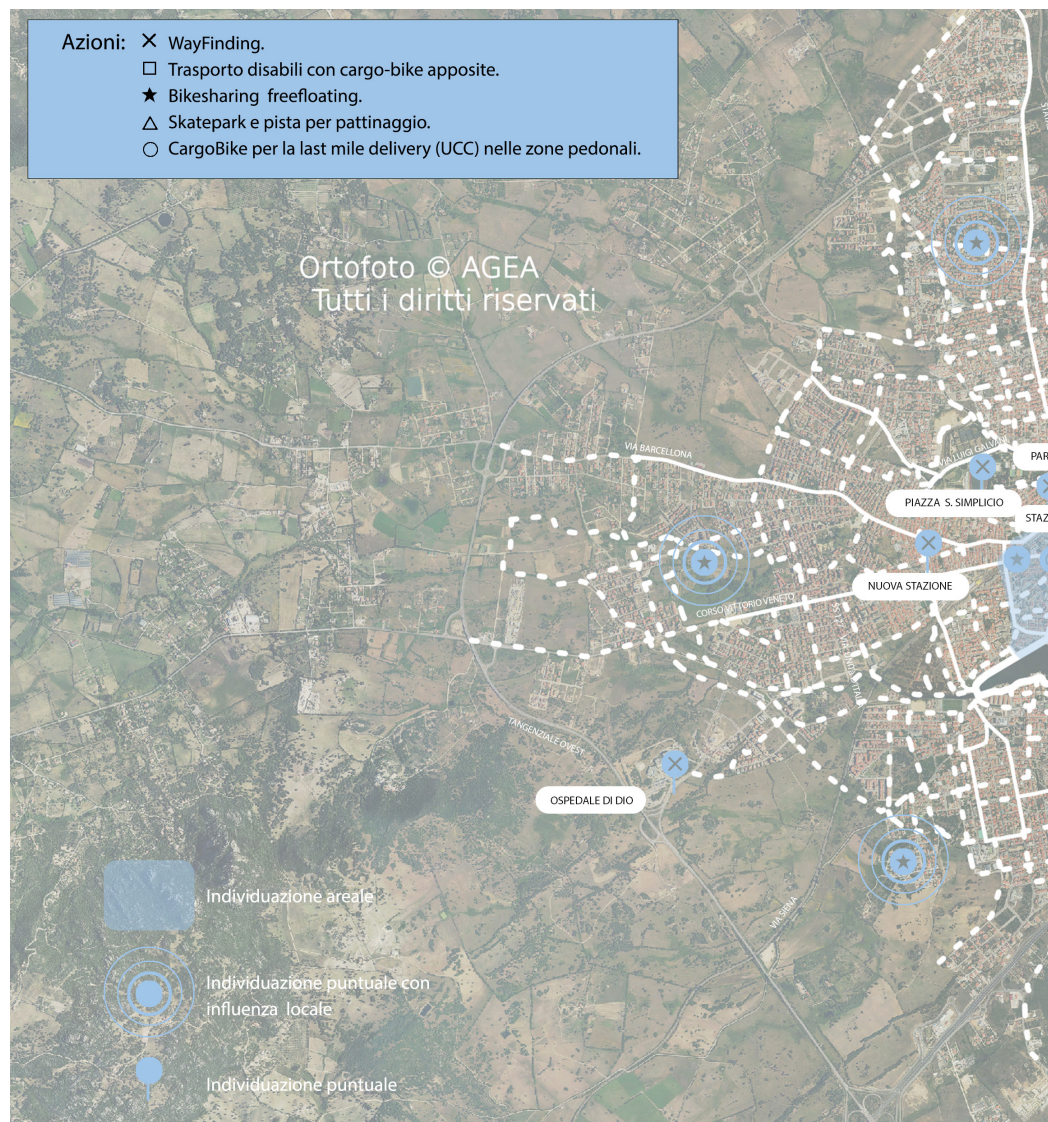
sede protetta, comporta una riprogettazione della sezione stradale. Lo scopo di questo piano non è definire sezioni di dettaglio, tuttavia, al fine di comprendere la fattibilità del progetto, sono state analizzate le vie designate come itinerari protetti e sono state eseguite alcune valutazioni sulla sezione, arrivando a definire



un abaco di sezioni tipo, così classificate:

- **A.** Piste ciclabili bidirezionali o monodirezionali
- **B.** Piste ciclabili bidirezionali o monodirezionali e parcheggio, a protezione della pista
- **C.** Percorsi promiscui ciclopeditoni su marciapiede
- **D.** Area a Prevalenza Ciclabile e Pedonale - APCP
- **E.** Eccezioni che necessitano di progettazione integrata







### ASSE 2

L'Asse 2 mira a costituire la rete di secondo livello e di distribuzione che, innestandosi sugli assi principali della rete strutturati secondo le indicazioni dell'Asse 1, colleghi tutti i poli di interesse e le aree della città.

Questi itinerari secondari saranno realizzati attraverso corsie ciclabili o aree promiscue per minimizzare gli interventi pesanti e secondo l'approccio della condivisione dello spazio stradale in condizioni di zona 30. Gli assi secondari si distribuiscono lungo tutto il centro abitato di Olbia proprio con lo scopo di garantire la massima capillarità possibile alla rete ciclabile. All'interno di questo asse vengono individuate alcune azioni mirate a due temi che si considerano centrali nell'Olbia del futuro: l'accessibilità degli utenti disabili e l'accessibilità agli istituti scolastici.

### LE AZIONI DELL'ASSE 2

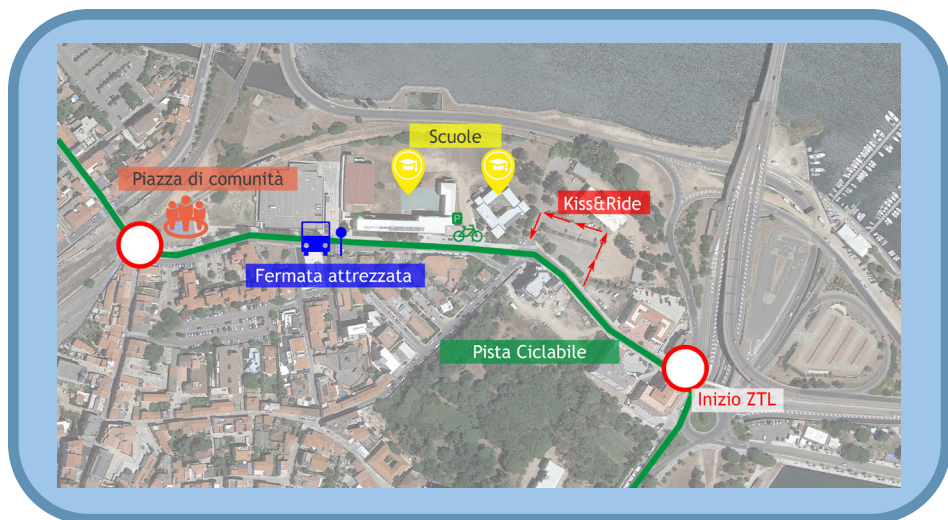
#### GOVERNANCE E PROMOZIONE

Rendere la bicicletta un mezzo privilegiato e competitivo per gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro necessita di un cambio di paradigma nella percezione della città da parte dei cittadini, non facile e soprattutto non immediato.

Affinché la realizzazione di piste e corsie ciclabili non resti un'azione fine a sé stessa, è necessario avviare una campagna di promozione dell'importanza della mobilità attiva, della sicurezza di spostamenti di questo genere e della competitività in termini di tempo, spazio e spesa per il pendolarismo.

Le azioni dell'Asse 2 sono legate dal tema dell'accessibilità intesa secondo più declinazioni. Possono essere raggruppate in tre categorie:

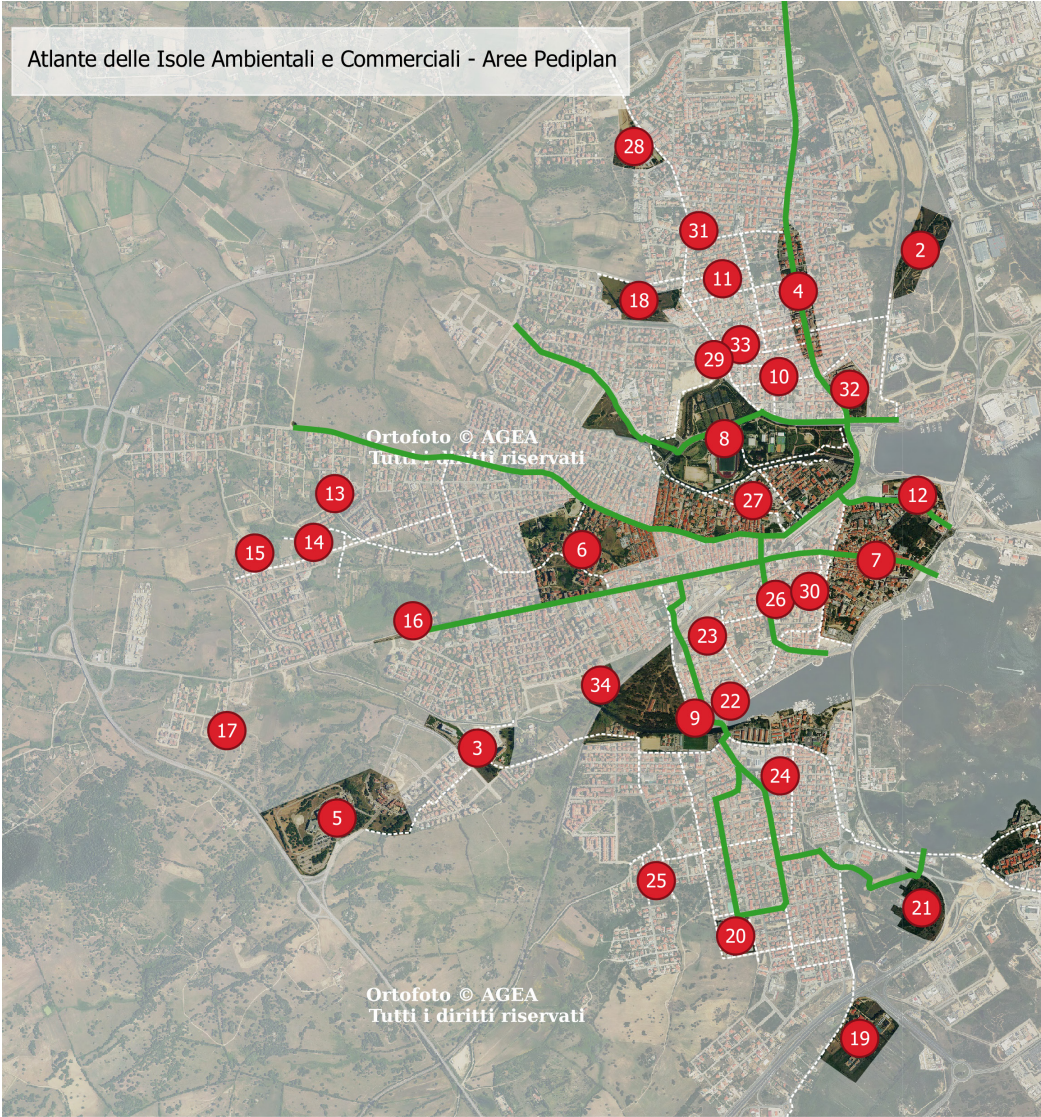
- azioni relative alla realizzazione di interventi sulla strada (corsie, ZTL scolastiche) per migliorare l'accesso alle scuole e ai luoghi di lavoro;
- azioni tattiche e sperimentazioni per stimolare il cambiamento delle abitudini di mobilità della cittadinanza;
- politiche di miglioramento dell'accessibilità alle persone disabili, con servizi e progetti dedicati.



Tra le azioni dell'Asse 2, quella delle Zone a Traffico Limitato Scolastiche è una delle più importanti dell'intero piano: sono state individuate le scuole di ogni ordine e grado presenti nel territorio del Comune di Olbia, e per quelle interne al tessuto urbano si è reso evidente un paradosso: sono più facilmente raggiungibili in bicicletta, ma sono anche interessate da congestionamento del traffico veicolare negli orari di entrata

e di uscita. Per migliorare la situazione ed invogliare all'uso della bicicletta o del trasporto pubblico, in queste aree sono previste le ZTLS. Sarà possibile attuare la metodologia "Kiss&Ride", già ampiamente usata nelle stazioni ferroviarie, con un circuito percorribile dall'automobile che si inserisce nel parcheggio per lasciare lo studente o riportare a casa, senza fermarsi a sostare.

In alto, l'esempio delle scuole di Via Nanni.





### ASSE 3

Quest'ultimo asse rappresenta il cuore del PediPlan.

La finalità principale è quindi quella di riattivare una rete pedonale all'interno della città di Olbia. Le indagini e gli studi preliminari hanno evidenziato come la pedonalità sia la modalità di spostamento meno utilizzata per gli spostamenti quotidiani.

Abbiamo deciso di focalizzarci sulle scuole, ribaltando di fatto la situazione attuale e mettendo in campo interventi e politiche perché risultino raggiungibili e accessibili maggiormente a piedi, in autobus e in bicicletta.

Si è deciso di non procedere con una pianificazione diffusa ma piuttosto ad aree/isole pedonali connesse dalla Rete degli assi di mobilità attiva e dei percorsi secondari, creando un arcipelago di Isole Ambientali e Commerciali.

### LE AZIONI DELL'ASSE 3

#### GOVERNANCE E PROMOZIONE

La “città 15 minuti” nasce dal considerare la città in una visione non più auto-centrica ma calibrata sulla persona, valutando quindi come distanza percorribile un raggio di 15 minuti. I vari quartieri della città possono essere considerati delle isole, dove è possibile raggiungere molti o tutti i servizi necessari alla vita quotidiana, senza dover necessariamente ricorrere all'automobile. Tra i servizi va contemplata anche la presenza di spazi pubblici: luoghi di incontro, di socialità, di condivisione dello spazio, di attività. Rendere a misura di pedone è un processo lungo e delicato che passa necessariamente dalla promozione e valorizzazione di tutte le attività che concorrono ad un miglioramento anche solo locale.

La divisione spaziale della città di Olbia in aree chiamate Isole Ambientali e Commerciali segue la logica della progettazione ecologica. Questa progettazione prevede la previsione di nuovi spazi e luoghi “protetti” per flora e fauna ricavati in ambienti antropizzati e quindi fondamentalmente ostili alle

specie più sensibili e fragili.

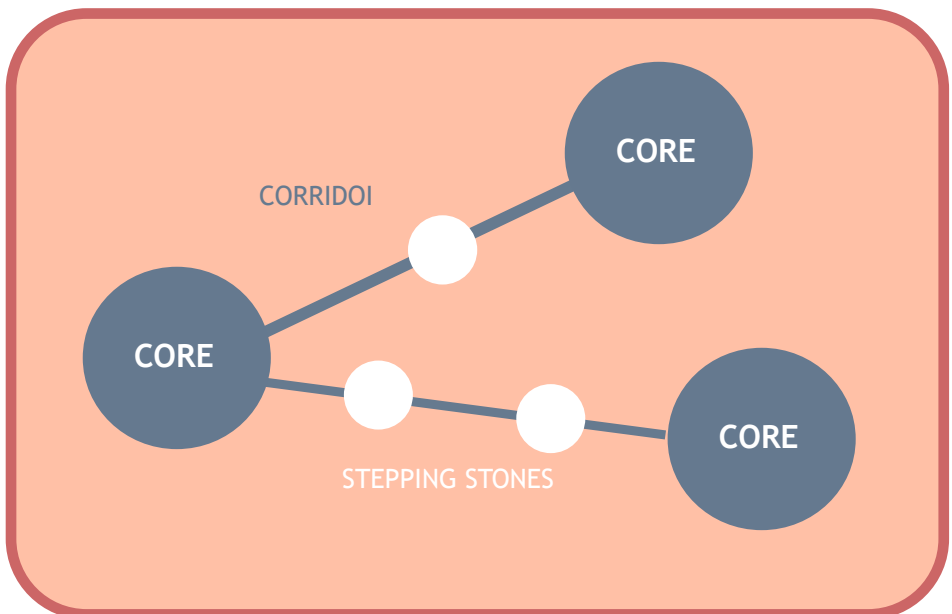
Sulla base di questi concetti possiamo vedere la pedonalità e la ciclabilità, parimenti alla flora e alla fauna fragili in ecologia, come modalità di spostamento altrettanto fragili che necessitano di una riqualificazione e un ripensamento dei loro spazi vitali; similmente la città

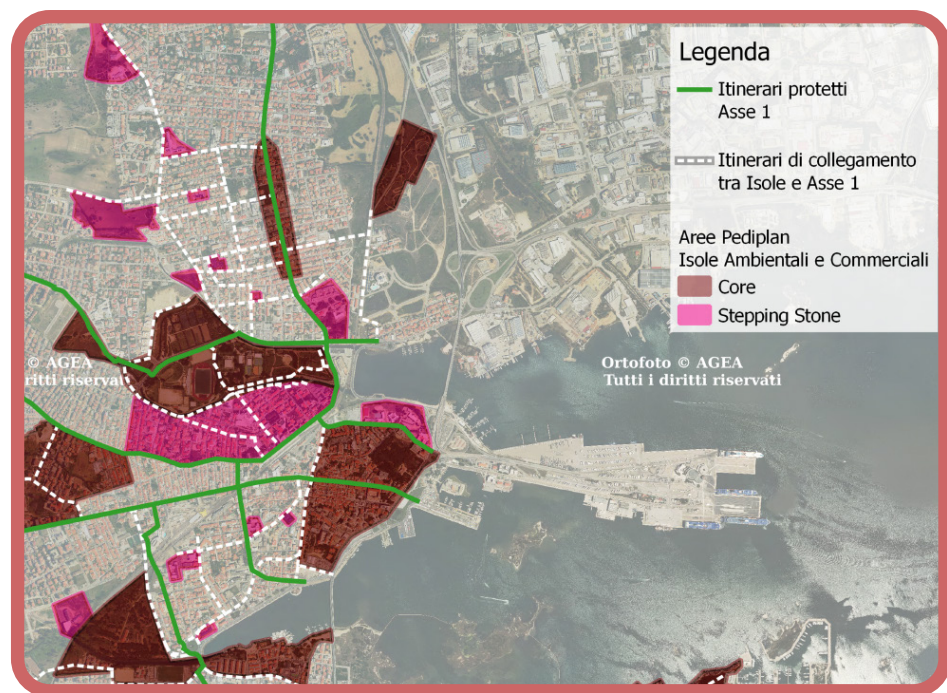
autocentrica, dove spazio e viabilità è pensata per il veicolo privato, rappresenta l'ambiente ostile alla mobilità attiva in cui ricavare aree e corridoi protetti.

Le aree sono quindi divise in “Core”, le più importanti e nodali per posizione e caratteristiche spesso con una articolazione complessa di luoghi attrattivi e di interesse per la pedonalità, e “Stepping

Stone” più piccole e spesso con un unico luogo di interesse per la pedonalità, ma molto importanti per permettere la connessione a livello di sistema.

La definizione di “Isola Ambientale” è già definita disciplinarmente a livello nazionale ed è: “una zona circoscritta, in genere delimitata da assi della viabilità





principale, in cui prevale la funzione residenziale; è una parte di città interessata da particolari regole di circolazione che limitano le velocità eccessive. Non si tratta di una zona riservata ai pedoni, tutte le auto possono circolare liberamente e parcheggiare solo negli stalli indicati; l'attraversamento pedonale

è possibile e reso sicuro su tutta la rete stradale interna.” Il ricorso a tale definizione non può prescindere dal limite a 30 Km/h nell'intera area, condizione facilmente raggiungibile a Olbia essendo stato imposto il limite di velocità per tutti gli ambiti urbani del Comune (Rif. Deliberazione GM n.83 del

05.05.2021 “Istituzione del limite massimo di velocità di 30 km orari nei centri abitati del Comune di Olbia”).

Tali aree comprendono quindi abitato, servizi, scuole e verde che la pedonalità mette a sistema. L'aggiunta dell'aggettivo “commerciale” è relativa al fatto che alle tipologie sopra citate si sono aggiunte delle isole con palese vocazione commerciale.

Le Isole Pedonali e Commerciali così costituite sono un potenziamento delle Zone 30 perché, grazie all'aumento della sicurezza dovuto alla diminuzione della velocità veicolare, permettono di realizzare ulteriori interventi a vantaggio della sicurezza, come le case avanzate in foto, e interventi di riduzione della sezione stradale per il posizionamento di piste ciclabili e marciapiedi, spazi o pubblico attrezzato.



## QUESTIONE DI PRIORITÀ

Per stabilire tempi, costi e definire come monitorare i progressi dell'attuazione del Piano, abbiamo diviso il processo in tre fasi. La prima fase, definita di "Start-up" raccoglie tutte le aree, gli assi e gli interventi puntuali dai quali iniziare, la seconda viene definita "potenziamento" e rappresenta le aree su cui intervenire in seguito al completamento della prima fase. Questi ulteriori interventi saranno valutati anche alla luce degli effetti delle aree della fase di "Start-up", tali effetti saranno valutati grazie all'attività di monitoraggio. Il terzo e ultimo livello di priorità è definito di "consolidamento" e riunisce gli interventi sulle aree meno prioritarie che si configurano come interventi meno importanti e di completamento della strategia.

### SCENARIO START-UP

Asse 0: si inizia la realizzazione della rete che ha come destinazione principale il cicloturismo

Asse 1: si realizzano gli itinerari Aldo Moro, Centro Storico e l'Anello Imperia Ferrara

Asse 2: si realizzano i collegamenti tra le Aree Pediplan

Asse 3: si attrezzano le Aree Core complesse e scolastiche

### SCENARIO POTENZIAMENTO

Asse 0: si realizzano gli itinerari secondari di collegamento tra ciclovia e spiagge

Asse 1: si realizzano gli itinerari Barcellona e Vittorio Veneto

Asse 2: si completa la rete ciclabile secondaria

Asse 3: si attrezzano le restanti Aree Core

### SCENARIO CONSOLIDAMENTO

Asse 0: si completano le azioni riferite ai servizi

Asse 1: si completa la rete con gli itinerari Noce Petta e De Amicis

Asse 2: si completano le progettazioni aperte e si verificano le sperimentazioni

Asse 3: si attrezzano le Aree Stepping Stone

