



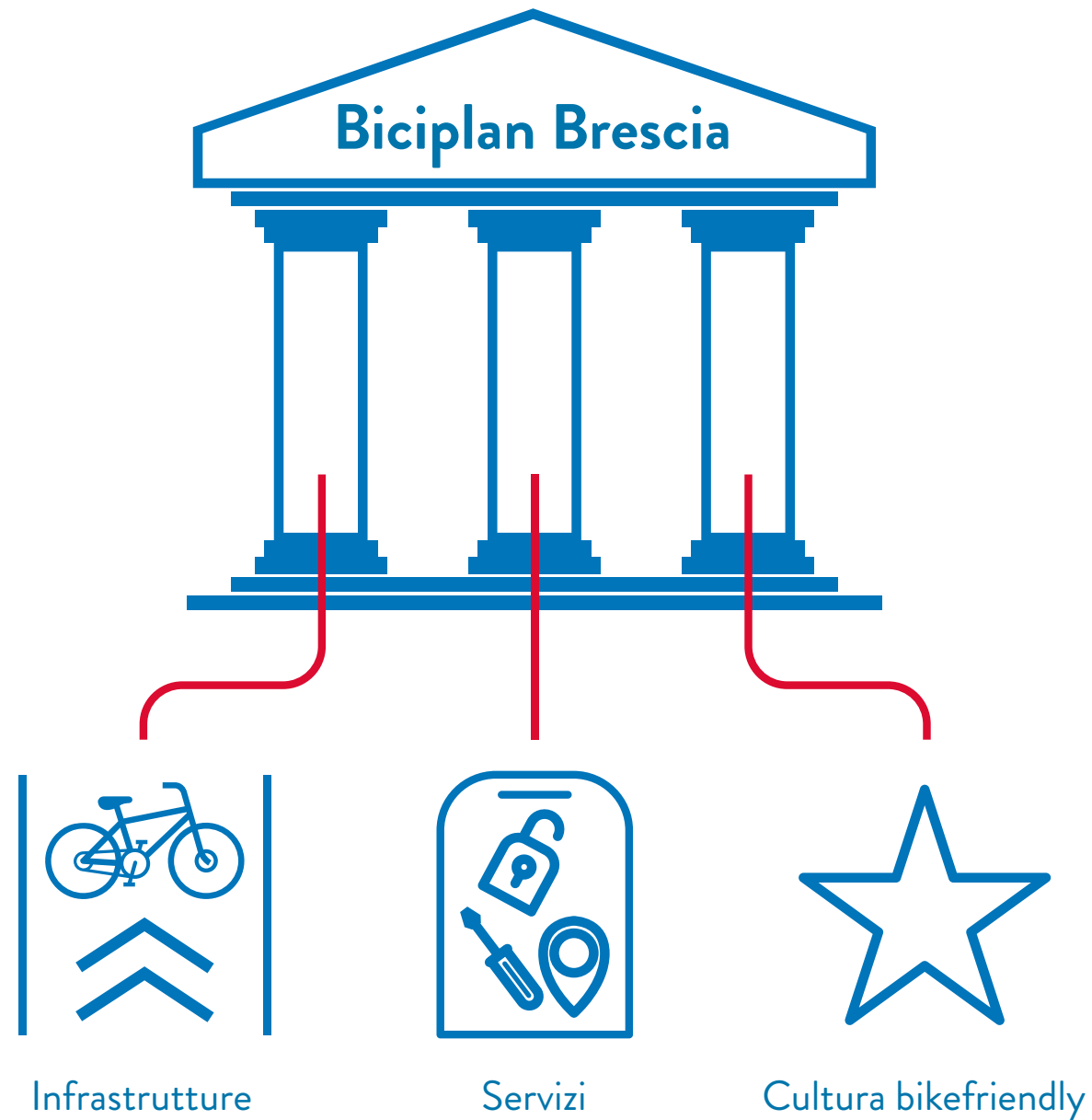
Cos'è un Biciplan

I Biciplan sono “finalizzati a definire gli obiettivi, le strategie e le azioni necessari a promuovere e intensificare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative e a migliorare la sicurezza dei ciclisti e dei pedoni”.

Legge 2/2018



I 3 pilastri del Biciplan



Elaborati del piano



- Quadro Conoscitivo (QC)
- Proposta di Piano (PP)
- Progetto di Comunicazione (PC)
- *Report di Monitoraggio (RM)*

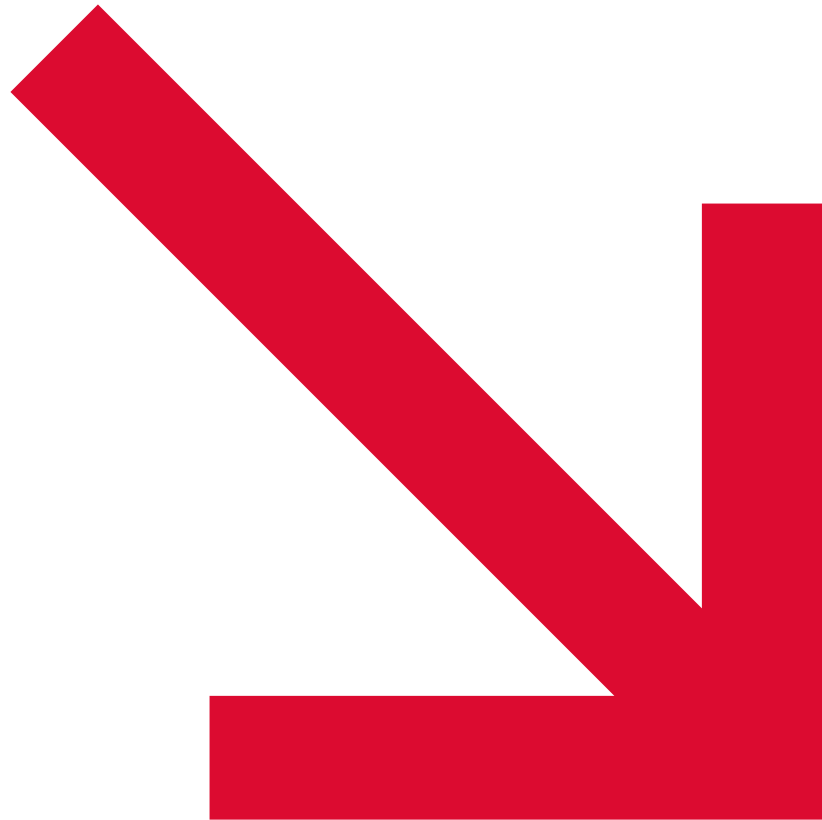
Traguardi per i prossimi 5 anni



+10% SPLIT MODALE BICI

**+40KM DI NUOVI ITINERARI
CICLABILI**

Traguardi per i prossimi 5 anni

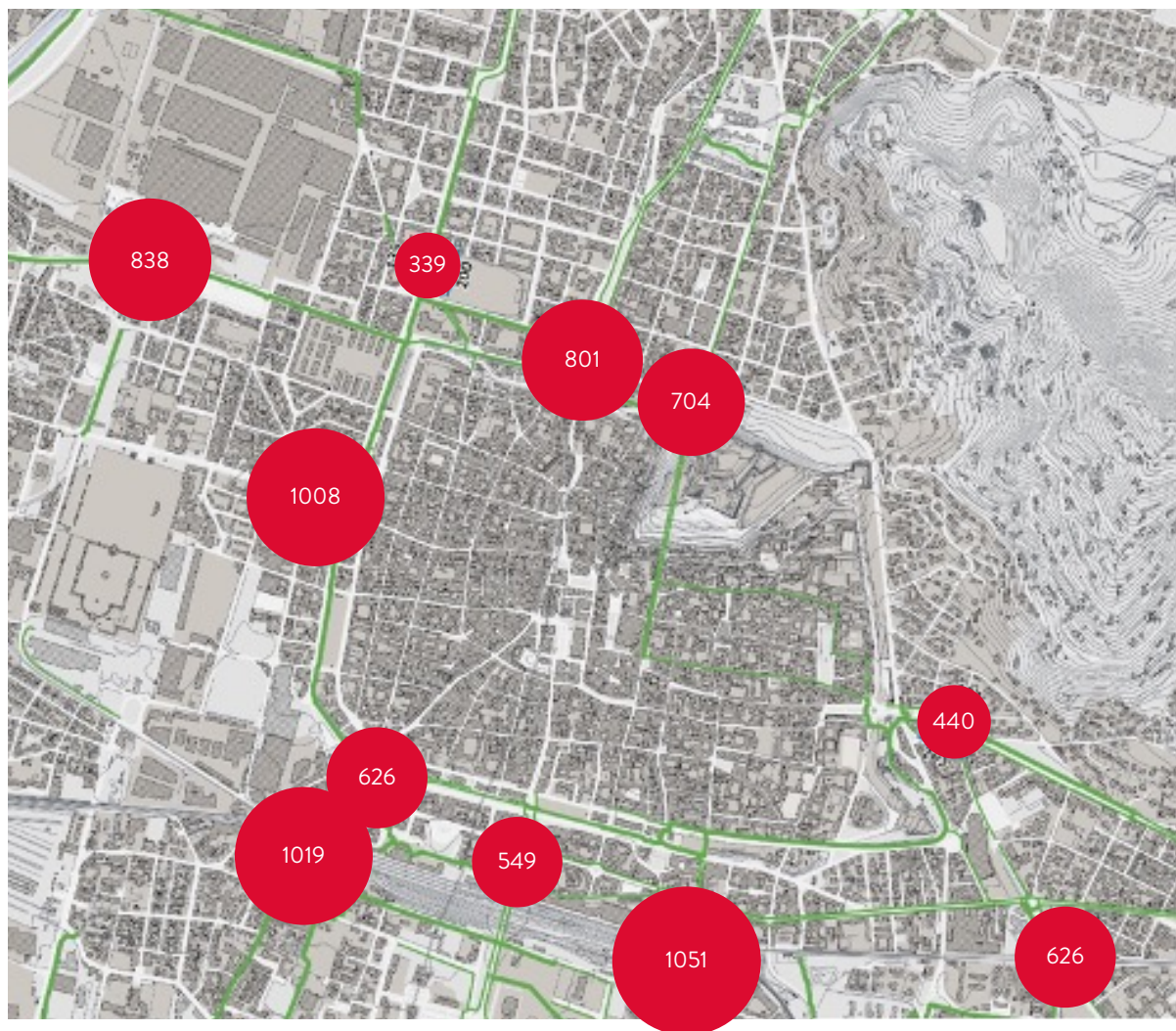


**RIDUZIONE DEL 50% DEGLI
INCIDENTI CON COINVOLGI-
MENTO DI CICLISTI E PEDONI**

LA BICI A BRESCIA, OGGI

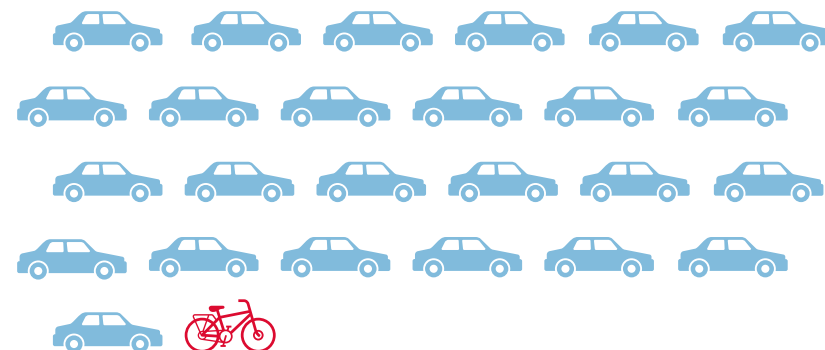


Flussi ciclabili



Sulle sezioni monitorate in media passa 1 bicicletta ogni 25 auto.

Nel giorno feriale medio sono stati rilevati 8.000 passaggi al giorno (ottobre 2021).

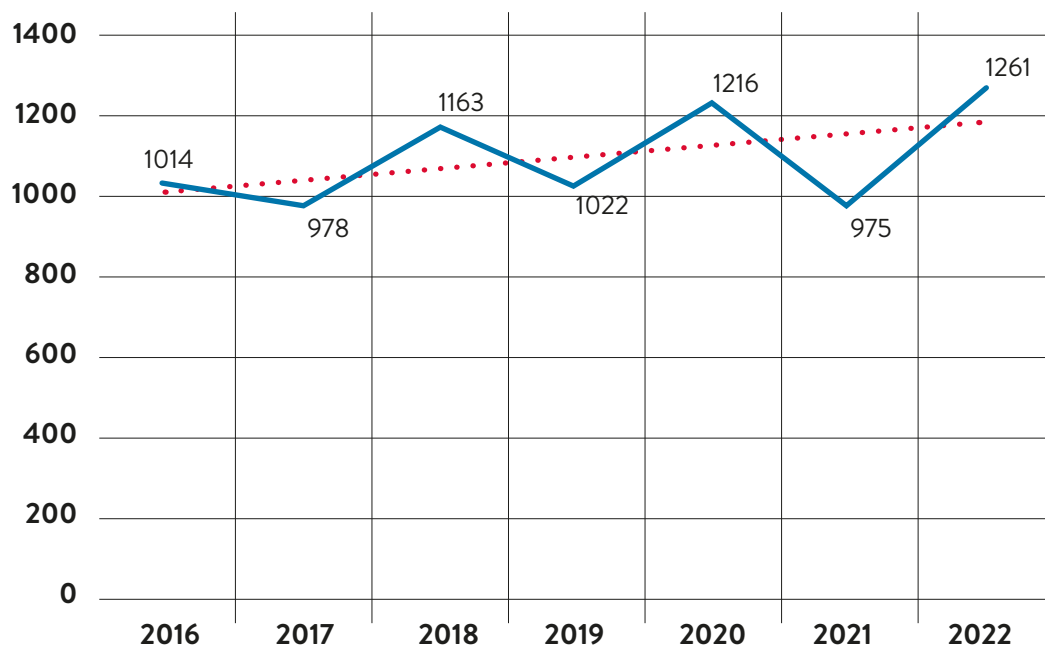


1 ogni **25!**

Flussi ciclabili (fonte: FIAB)

Nr. di ciclisti dalle 7:30 alle 9:30 in 6 postazioni

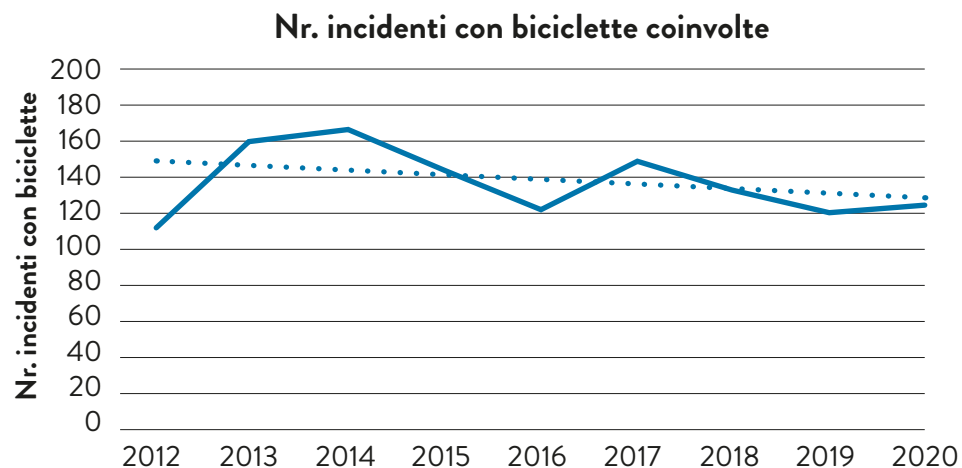
Via Milano, Via Montesuello/Trento, Via Crocifissa di rosa,
Via Volturmo, Viale Venezia, Cavalcavia Kennedy



Censimento annuale bici a cura di FIAB Brescia. I dati evidenziano una tendenza crescente dei flussi ciclistici (**+20% in 6 anni**).

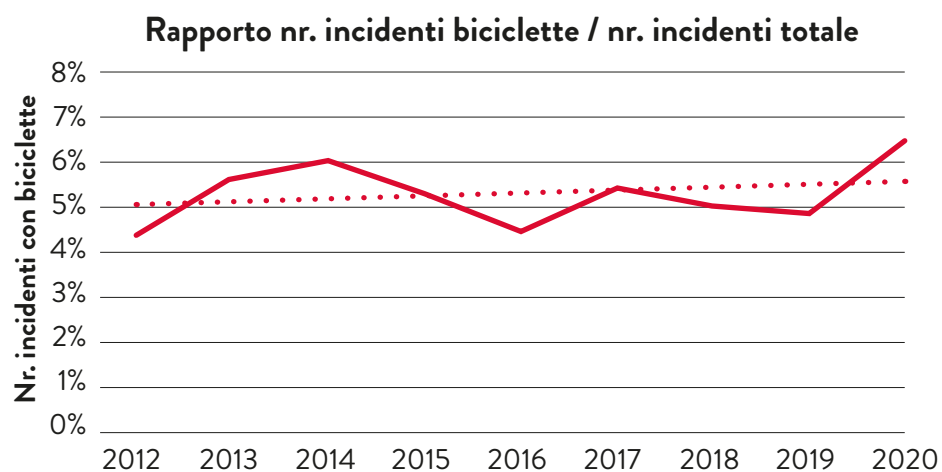
+20%

Incidentalità (fonte: ISTAT)



Nel periodo 2012-2020 si ha una tendenza alla diminuzione degli incidenti che hanno coinvolto ciclisti.

Gli incidenti in bicicletta sono diminuiti comunque meno degli incidenti totali.



1 incidente su 20 coinvolge un ciclista

1 ogni 20!

Sosta biciclette

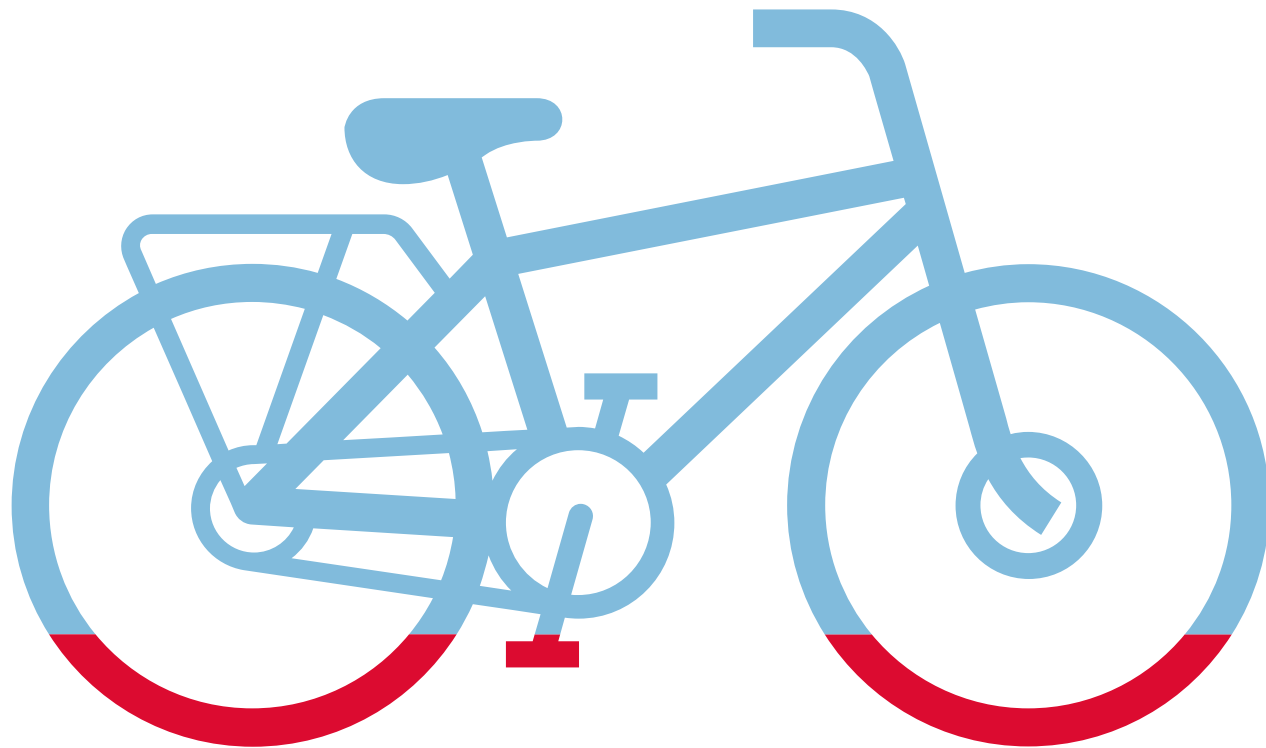


U = 1360 stalli bici censiti

Bike = 820 stalli bici utilizzati

60% occupati

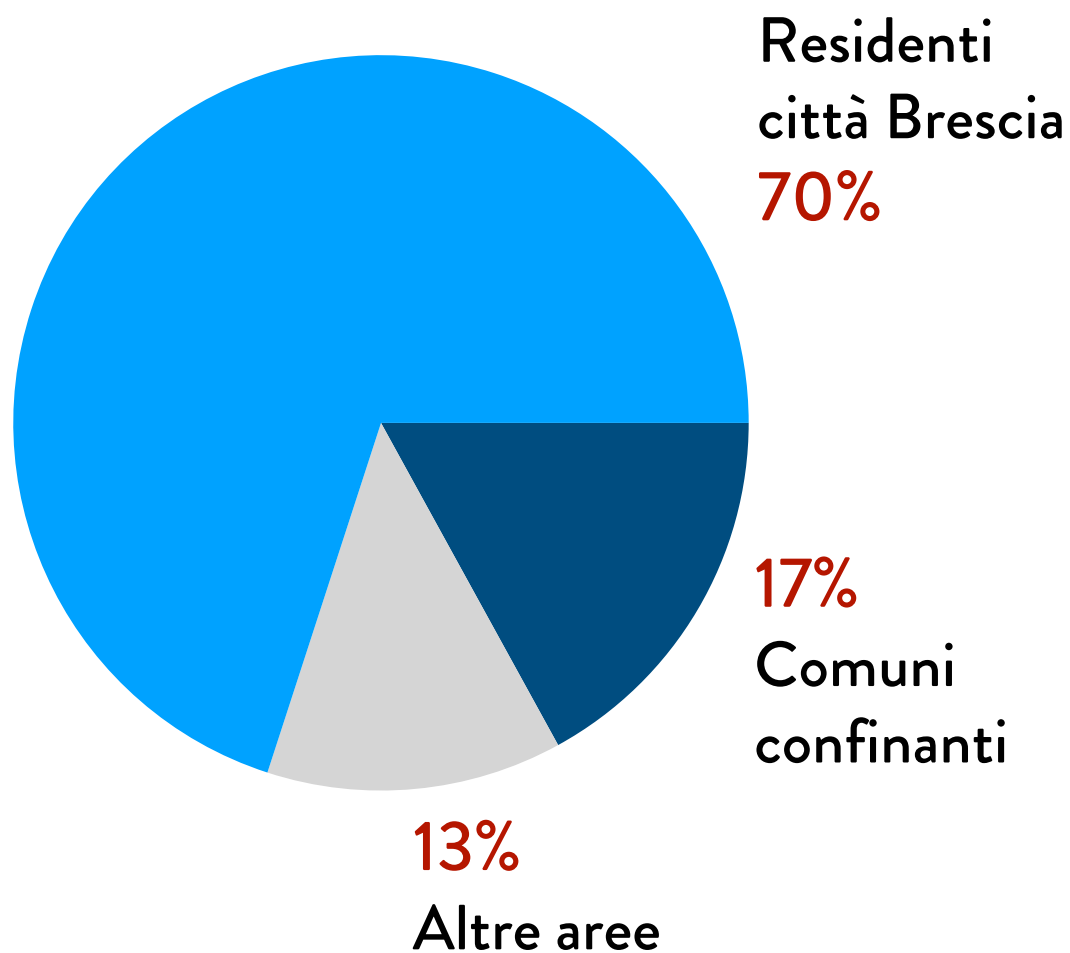
Sosta biciclette



Parcheeggio Bici Stazione FS = 423 posti

15% occupata

Sondaggio



3542 partecipanti
al sondaggio

65 %

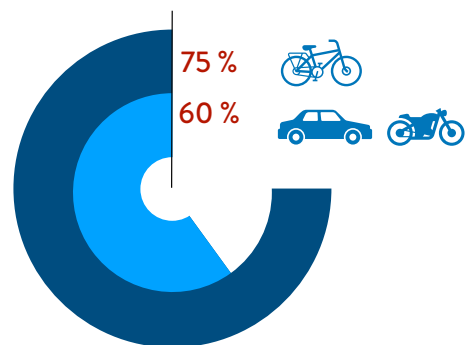


35 %



(mezzo utilizzato per lo spostamento)

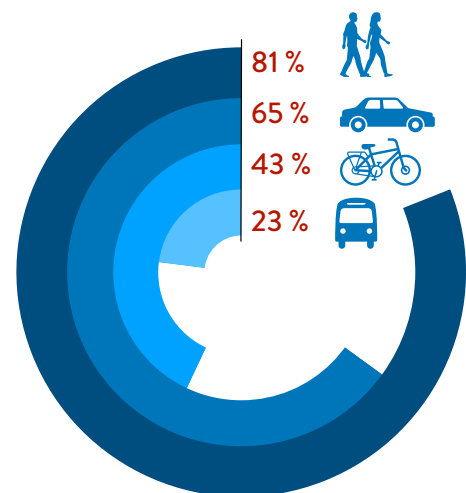
Sondaggio



0 – 5 km

Distanza al lavoro

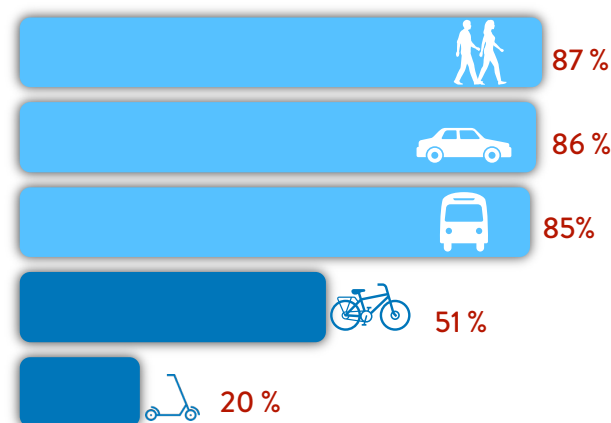
6 su 10 residenti di Brescia che si spostano per motivi di studio o lavoro in auto percorrono distanze inferiori ai 5 km



Frequenza di uso

Quasi la metà dei residenti di Brescia usa abitualmente la bici.

(Per spostamenti Casa-lavoro/studio solo il 23 %)



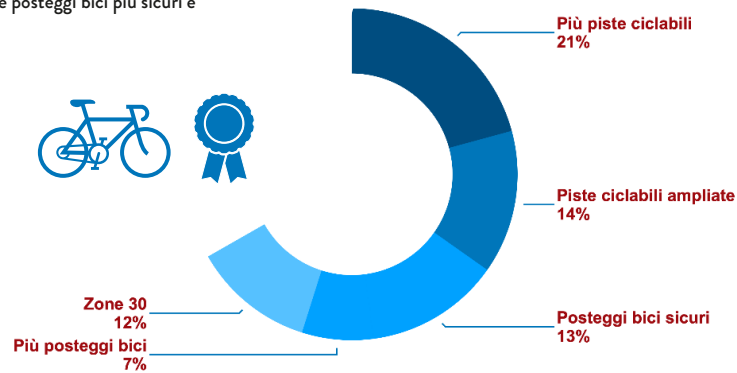
Sicurezza

1 ciclista su 2 non si sente sicuro in bici

Sondaggio

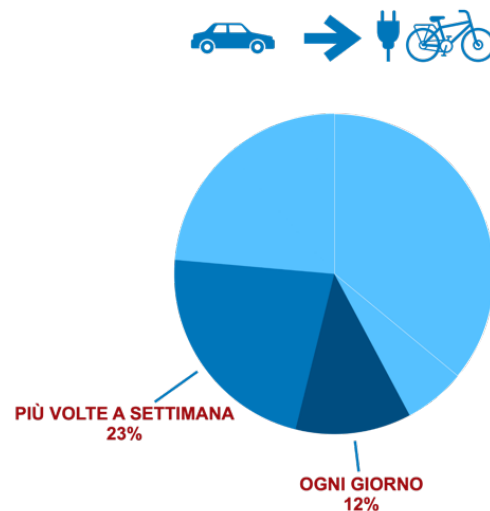
Importante per i ciclisti

Sono richieste più piste ciclabili e piste ciclabili più ampie, ma anche posteggi bici più sicuri e



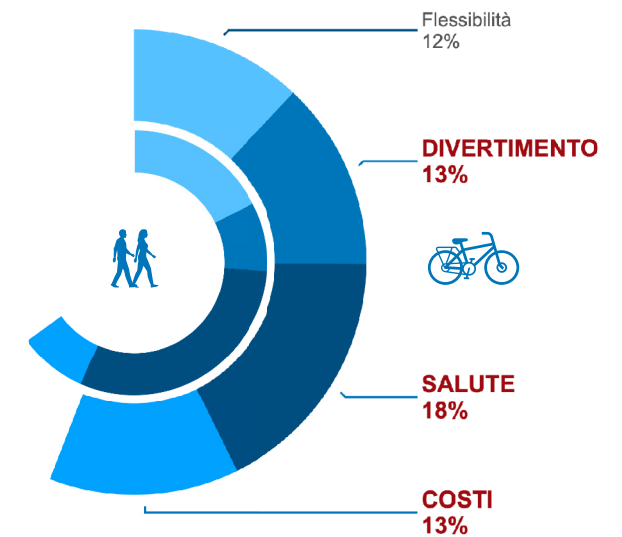
La bici elettrica

Il 35% di chi usa l'auto per lo spostamento casa-lavoro dichiara, che se possedesse una bici elettrica la userebbe tutti i giorni o più volte alla settimana.

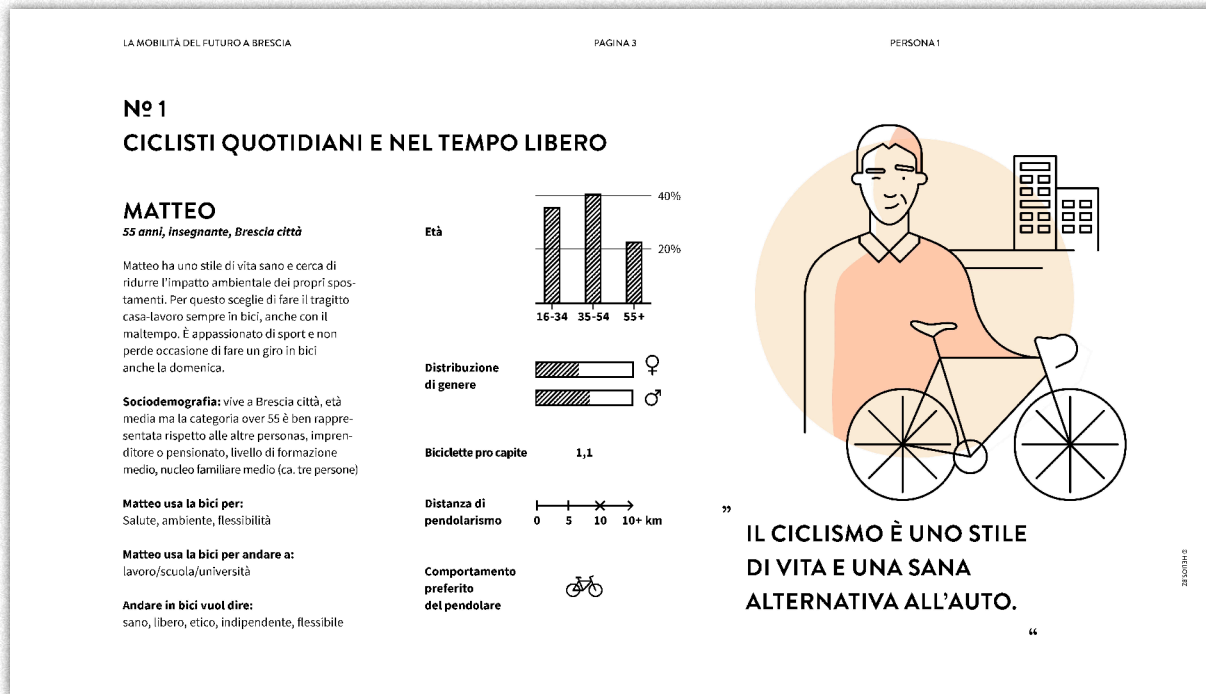


Motivo

Chi usa la bici dice di farlo per aumentare la salute, per divertimento, ma anche per ridurre i costi.



Ricerca e creazione datadriven di 5 “Personas” per targeting più efficace



Per definire il meglio possibile e poter quindi capire più nel dettaglio possibile il gruppo target, tramite un processo di elaborazione dati “data driven” sono state definite delle cosiddette personas tramite sondaggio online e in loco tramite interviste.

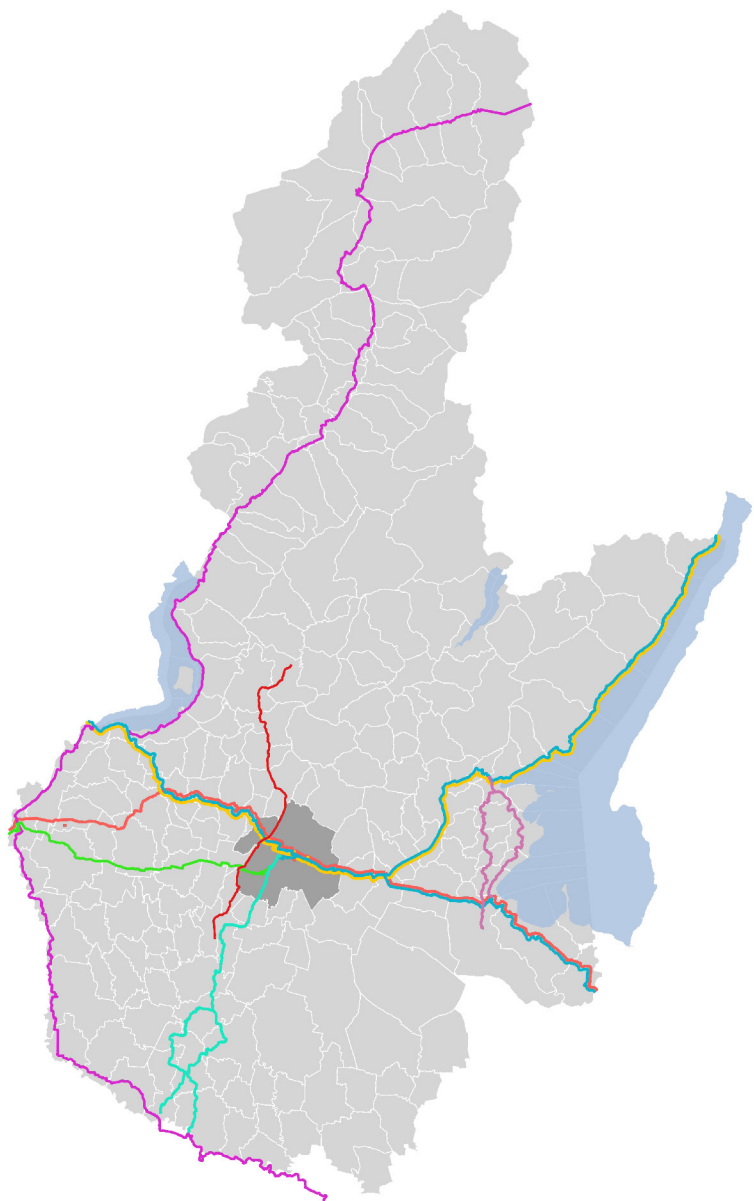
Queste personas rappresentano il target ideale per BiciBrescia di comunicazione e vengono in seguito utilizzate come base per creare degli scenari e poter capire se e quali azioni e medium comunicativi possano raggiungere il gruppo target definito.

Oltre alle personas, costituite dai cittadini e dai lavoratori di Brescia, su un livello più alto esistono i cosiddetti “moltiplicatori” come ad esempio stakeholder, stampa e politica. Questi non sono personas di per se (se non per il fatto che loro stessi, prima di essere moltiplicatori rientrano a tutti gli effetti nelle personas definite), ma le riguardano da vicino proprio per la loro natura di moltiplicatori, per questo motivo sono altrettanto importanti da raggiungere.

LA BICI A BRESCIA, I PIANI PREVIGENTI

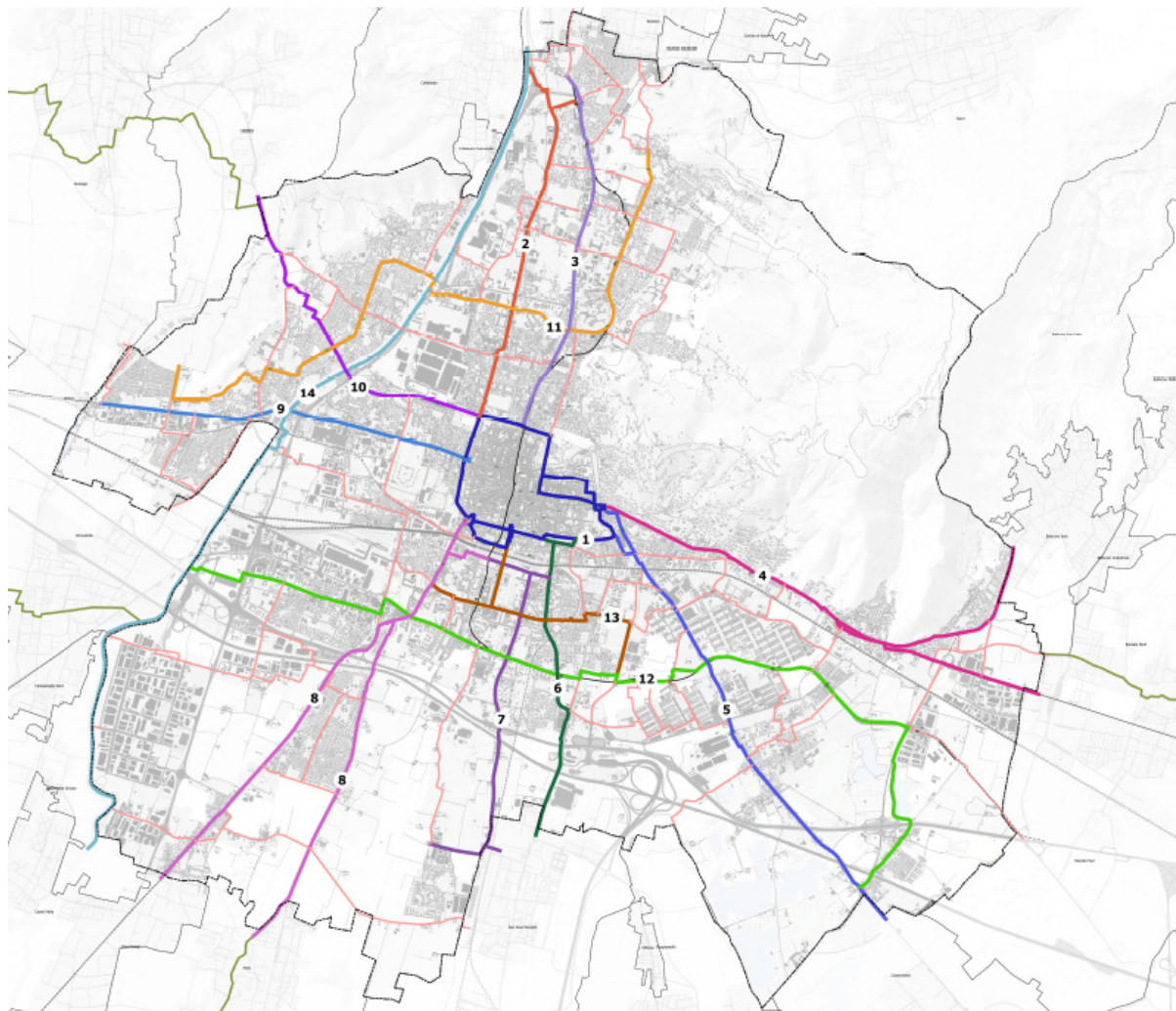


Mappa percorsi cicloturistici Provincia di Brescia



Legenda

- Bicitalia 20 - Ciclovía Pedemontana Alpina
- Bicitalia 20 - Ciclovía AIDA
- PCIR 02 - Ciclovía Pedemontana Alpina
- PCIR 04 - Ciclovía Brescia-Cremona
- PCIR 06 - Ciclovía del Villoresi
- PCIR 12 - Ciclovía dell'Oglio
- Ciclovía del Mella
- Ciclovía della Valtenesi



- Rete Eurovelo e Bicalia

- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.
Approvato con delibera n. X /1657 dell'11 aprile 2014

- Piano di Governo del Territorio comunale.
Approvato con deliberazione di Consiglio Comunale
n. 17 del 09.02.2016 e successive varianti

- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Approvato con
deliberazione di Consiglio Comunale n. 7 del 19.2.2018

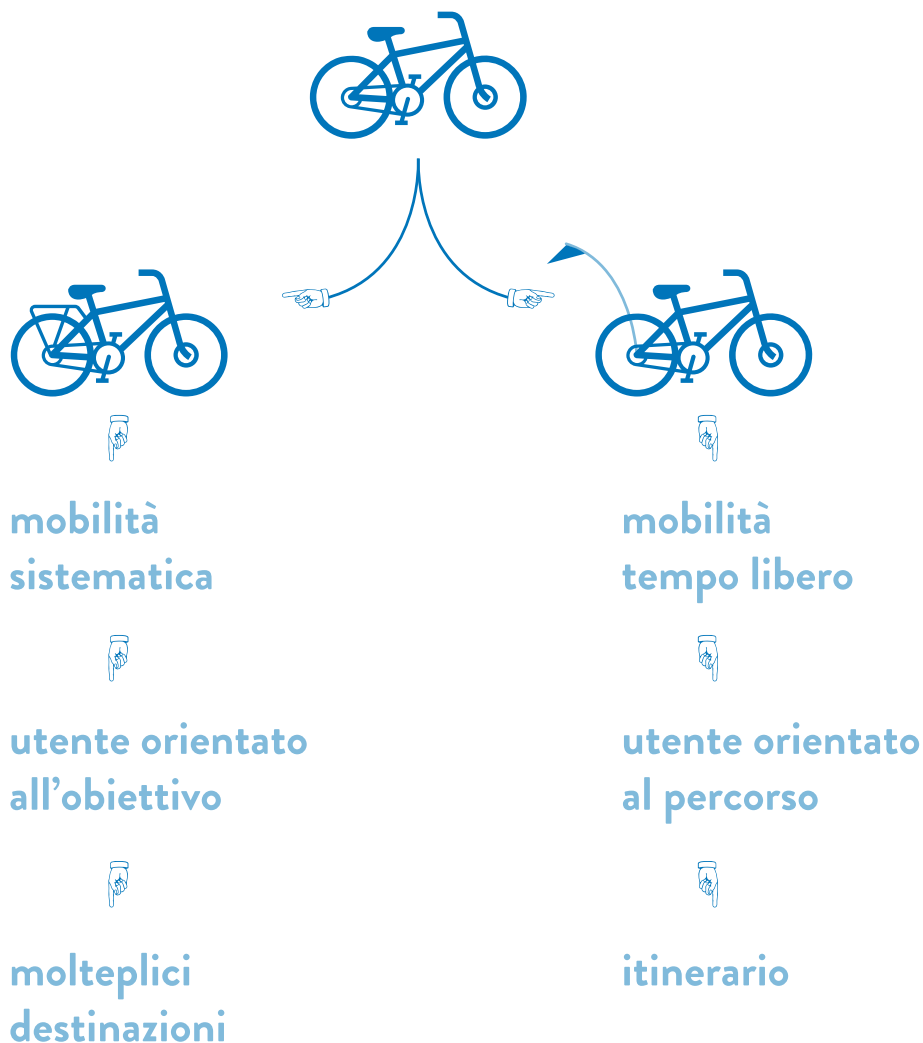
Il PUMS (a sinistra) presenta 14 itinerari principali:

1. Ring
2. Stocchetta
3. Triumplina
4. S.Eufemia/Caionvico
5. Bettole/S.Polo
6. Volta
7. Folzano
8. Flero/Fornaci
9. Mandolossa
10. Torricella
11. Periferica Nord
12. Periferica Sud
13. Bresciadue
14. Ciclovía del Mella

INFRASTRUTTURA



Diversi tipi di utenti - diversi tipi di percorsi



In ambito urbano deve prevalere l'attenzione ad una ciclabilità in grado di servire le molteplici destinazioni. Si supera quindi la struttura a itinerari (Bicipolitana) a favore della **ciclabilità diffusa**.

Puntare alla ciclabilità diffusa prevede una riappropriazione della strada da parte dei ciclisti liberando marciapiedi e aree verdi alla fruizione pedonale.

La rimodulazione degli spazi deve essere vista in un'ottica di rigenerazione dello spazio pubblico.

Questo processo rientra nel concetto della città a misura di persona dove non solo trovano maggior spazio ciclisti, pedoni e utenti del trasporto pubblico ma anche dove aumentano qualità, sicurezza e verde.

La visione si attua anche tramite le misure introdotte dal PUMS di Brescia in merito alla riorganizzazione della sosta, l'ampliamento delle Zone 30 e delle isole ambientali e l'introduzione di una Zona a Particolare Rilevanza Urbanistica.

Tipologie di ciclabilità

Una città



Dove le macchine e i pedoni possono andare



Dove si pensa che i ciclisti vogliano andare



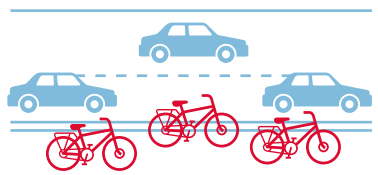
Dove i ciclisti vogliono veramente andare



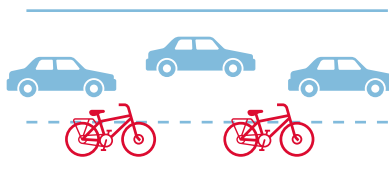
© Copenhagenize

Si cerca di lavorare per riconquistare degli spazi in strada per le biciclette ma allo stesso tempo per garantire delle alternative separate per quegli utenti che ancora, per motivi diversi, non si sentono sicuri a pedalare in carreggiata.

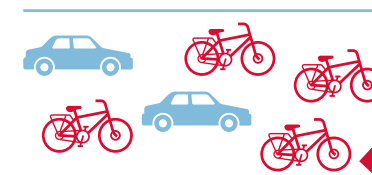
Bicipolitana



Ciclabilità di transizione



Ciclabilità diffusa



Il passaggio alla ciclabilità diffusa non può essere repentino ma va costruito negli anni, anche grazie ad un'operazione di comunicazione continua nel tempo.

Si cerca di lavorare per riconquistare degli spazi in strada per le biciclette ma allo stesso tempo per garantire delle alternative separate per quegli utenti che ancora, per motivi diversi, non si sentono sicuri a pedalare in carreggiata.

Un Biciplan per la sicurezza di tutti i tipi di ciclisti



Spesso si tende a considerare i ciclisti una categoria unica, quando invece i ciclisti, in quanto persone, possono esprimere esigenze molto diversificate. A titolo esemplificativo si usa portare la distinzione tra il ciclista “**lepre**”, un ciclista che apprezza la velocità e quindi percorsi lineari e diretti con poche interferenze e che accetta le soluzioni integrate o promiscue sulla strada, e il ciclista “**tartaruga**” che preferisce la separazione dal traffico motorizzato anche a discapito della fluidità del suo spostamento.



Come esistono diversi tipi di utenti esistono biciclette con dimensioni differenti. A seconda che sia di tipo convenzionale (larghezza 0,7 - 1 m), dotata di borse / carrelli da viaggio o per lo spostamento di merci come le cargo bikes (larghezza 1 - 1,2 m) i mezzi necessitano di spazi e di raggi di curvatura differenti per il loro transito.

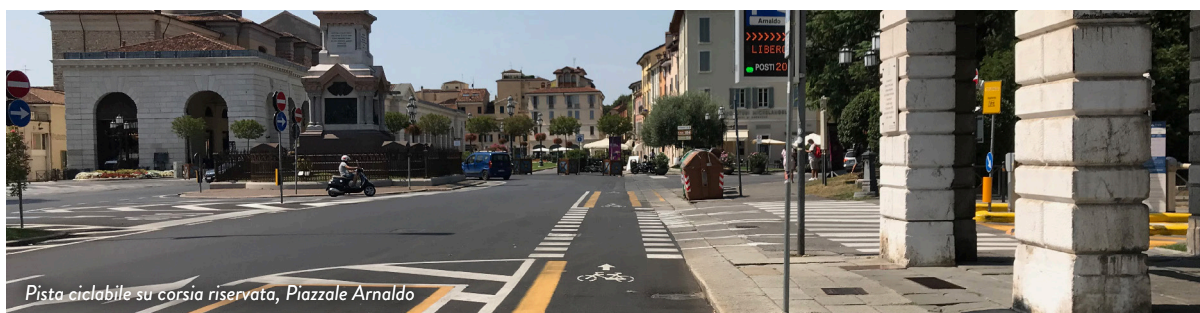
Tipologia di percorsi



Promiscuità

È possibile in presenza di flussi veicolari limitati, in assenza di traffico pesante, di limiti di velocità dai 30 km/h in giù, nonché dove sia possibile garantire la sicurezza ai ciclisti attraverso un'azione efficace di moderazione del traffico veicolare.

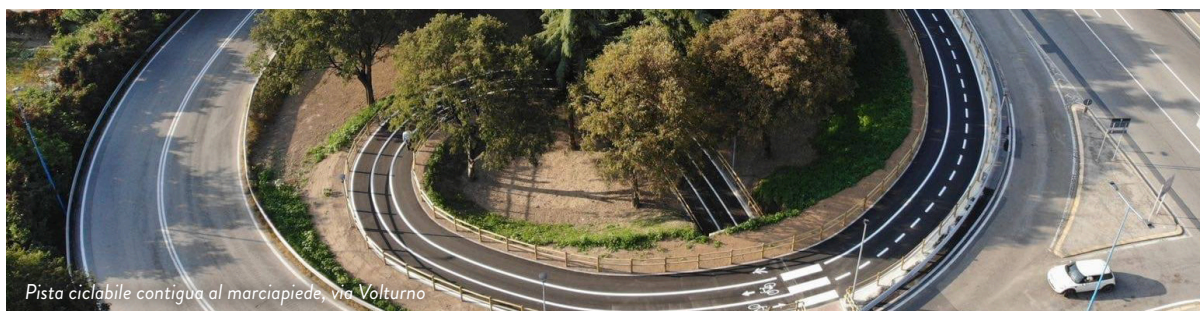
Tipologia: strade senza o a basso traffico, le strade 30, le zone a traffico limitato, le aree pedonali e le zone residenziali.



Integrazione

È possibile in presenza di flussi veicolari non eccessivi, di limiti di velocità minori o uguali ai 50 km/h. Risulta non solo possibile ma anche auspicabile nei contesti urbani fortemente attrattivi dove il requisito di permeabilità del percorso risulta fondamentale per consentire alle biciclette di attraversare la strada.

Tipologia: pista ciclabile su corsia riservata, corsia ciclabile (DL 76/2020).



Separazione

È auspicabile in presenza di flussi veicolari considerevoli, di traffico pesante, di limiti di velocità superiori ai 50 km/h in su.

Tipologia: pista ciclabile in sede propria, pista ciclabile contigua al marciapiede, percorso promiscuo ciclo-pedonale (solo in casi limitati).

Gerarchizzazione della rete

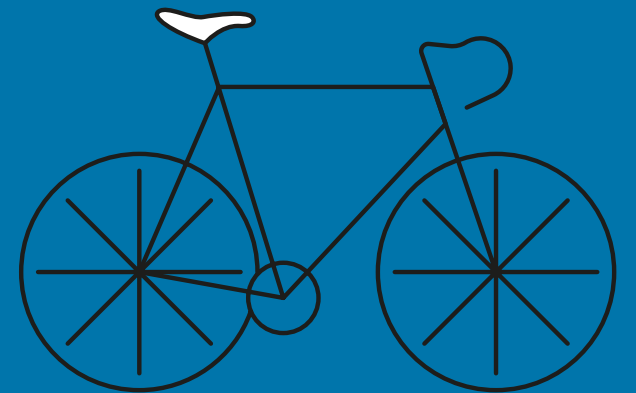
Livello di rete	Velocità media da garantire	Tipologie di itinerario più rappresentative	Punti serviti
Principale	15-20km/h	- pista ciclabile ad alta capacità - corsie ciclabili - strada E-bis	- nodi di interscambio - principali poli attrattori - centralità urbane
Secondaria	10-15km/h	- pista ciclabile - corsie ciclabili - strada E-bis	- servizi - aree verdi - centralità dei quartieri
Zonale	5-10km/h	- strada 30 - zona residenziale - strada F-bis	- comparti residenziali - servizi di prossimità locali
Turistico-creativa	10-15km/h	- greenway - ciclopedonakle in sede propria - strada F-bis	- poli culturali - siti di interesse ambientale e naturalistico

La rete ciclabile si compone di rete principale, rete secondaria e rete zonale. La differenza consiste nella velocità media da garantire all'utente.

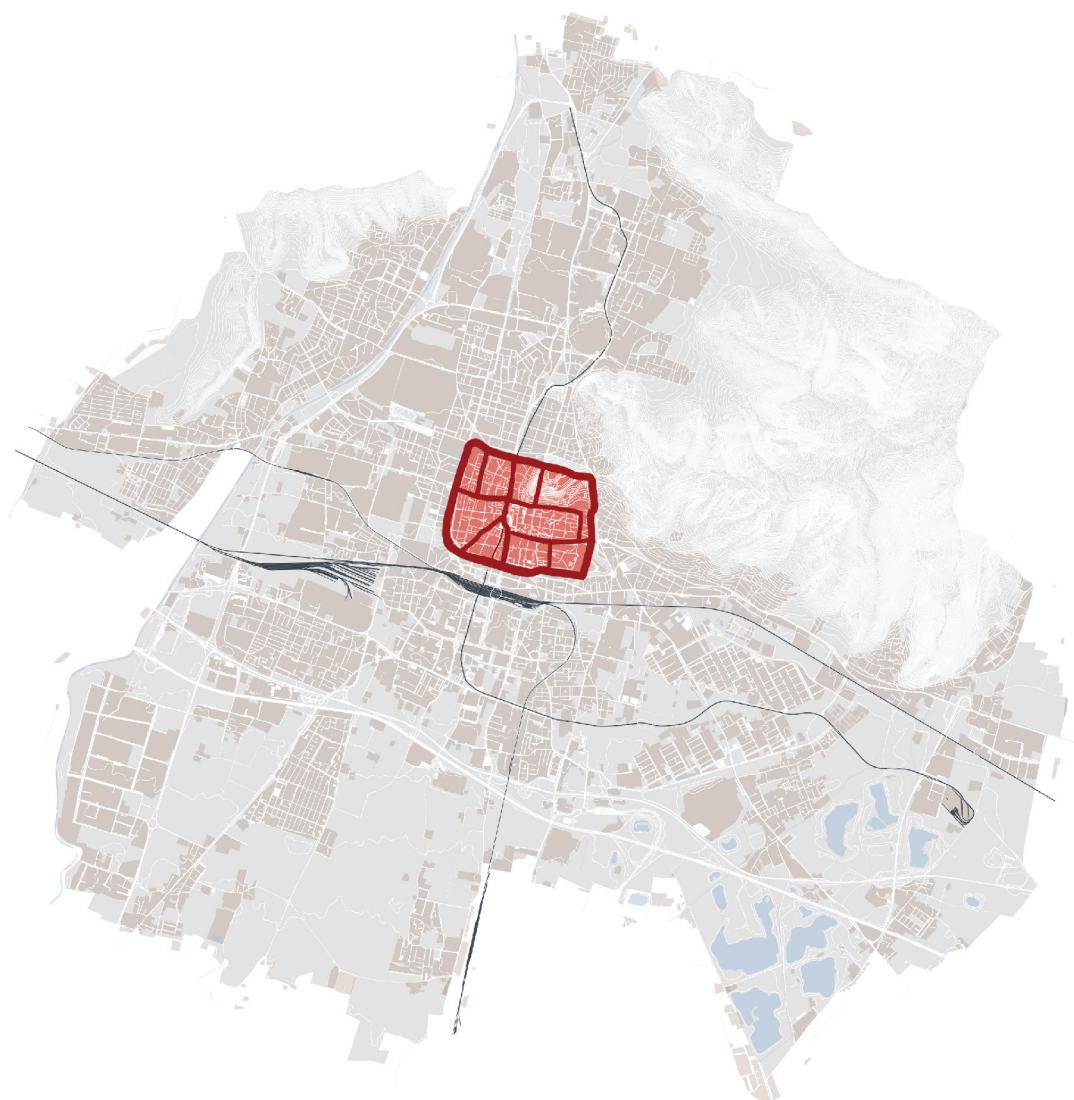
La rete principale viene preferita dall'utenza "lepre" che predilige percorsi veloci e diretti.

La rete secondaria e zonale è preferita dall'utenza "tartaruga" che predilige percorsi sicuri e in contesti ambientali più confortevoli per raggiungere la destinazione anche a discapito della rapidità e linearità dello spostamento.

INFRASTRUTTURE: IL NUOVO CONCETTO DI RETE

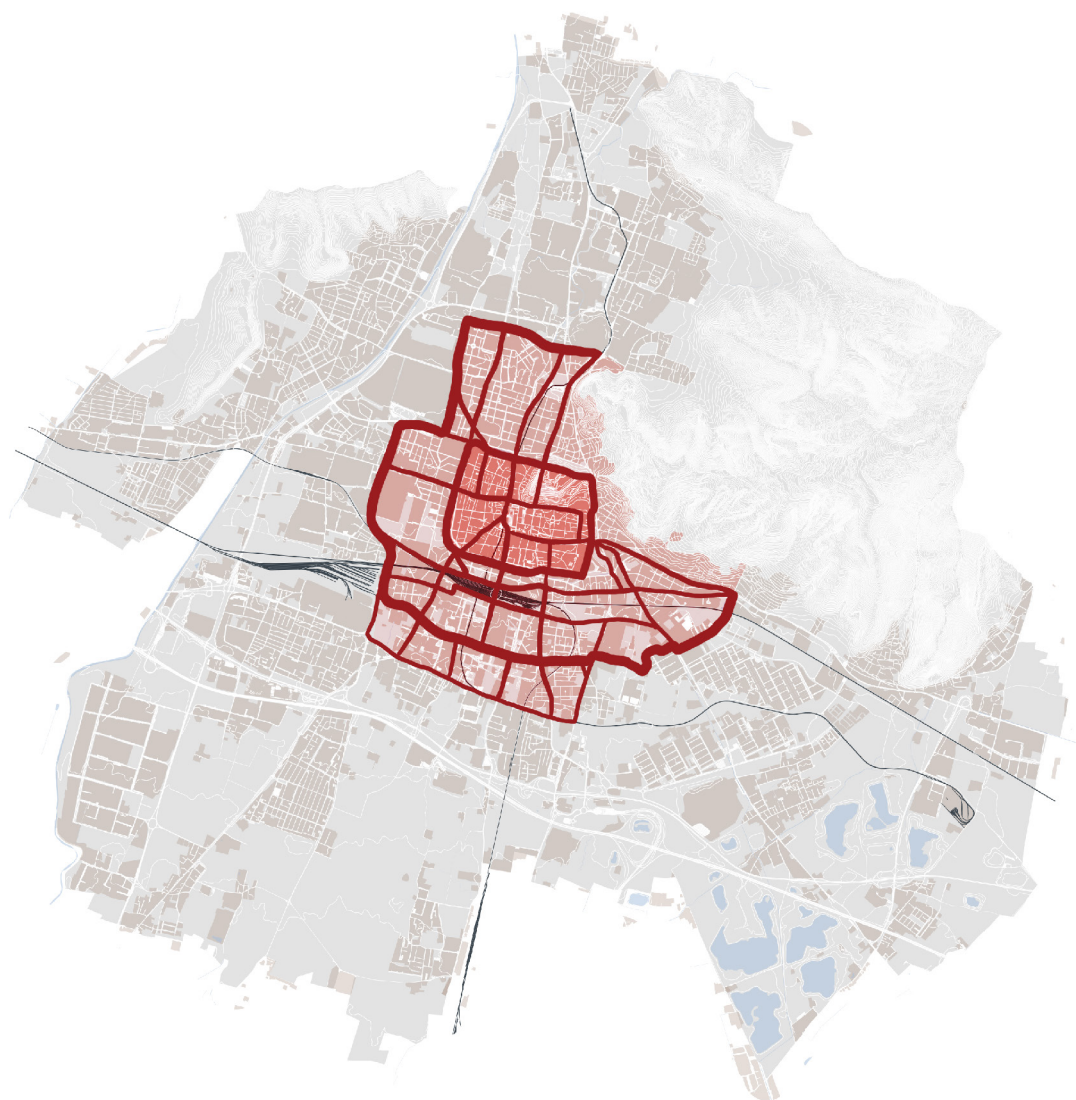


Un Biciplan disegnato sulla densità urbana: *centro storico*



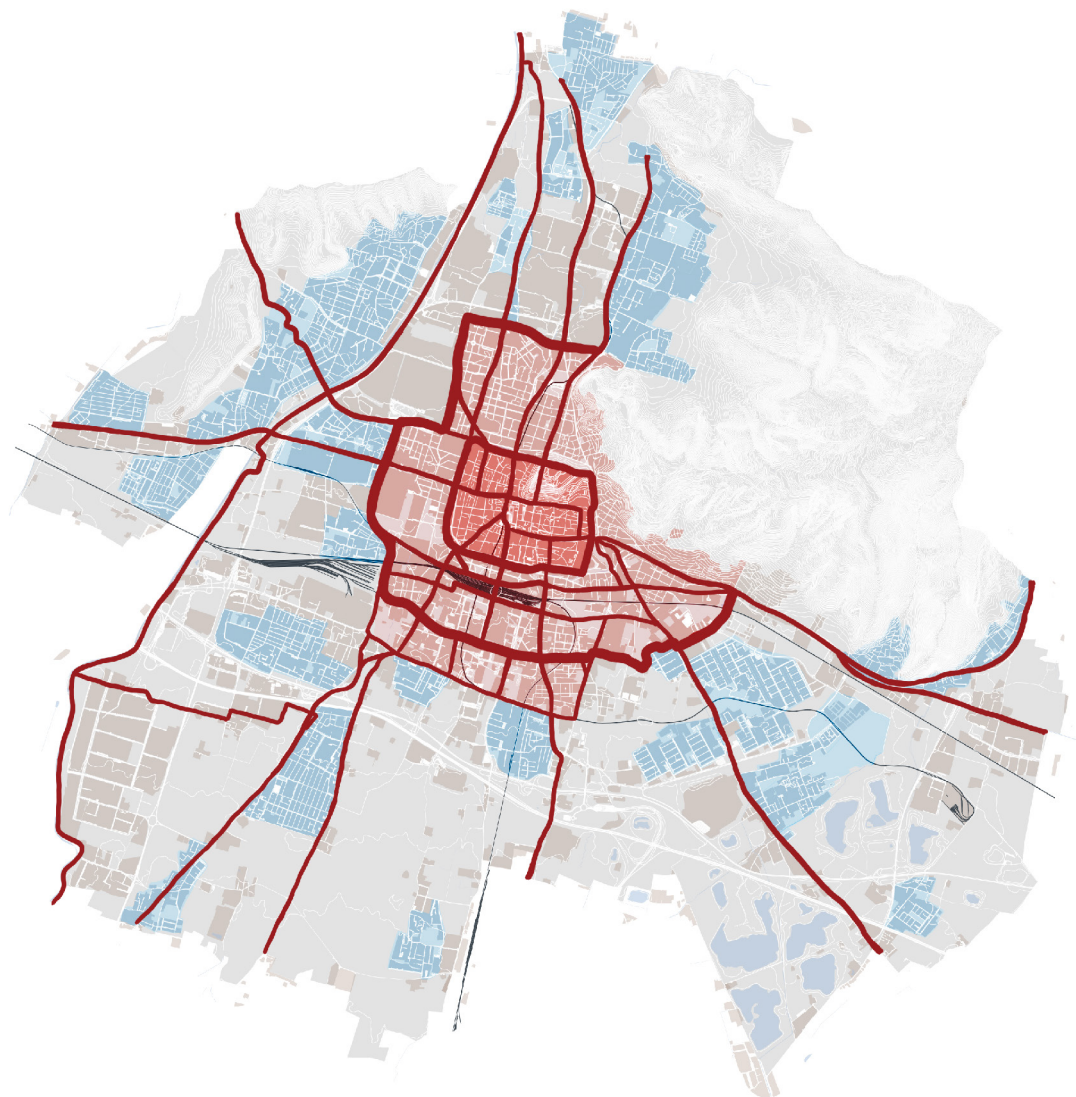
- senza percorsi infrastrutturati fuorché corsie per doppi sensi ciclabili
- itinerari di penetrazione e attraversamento da segnalare

Un Biciplan disegnato sulla densità urbana: *città densa*



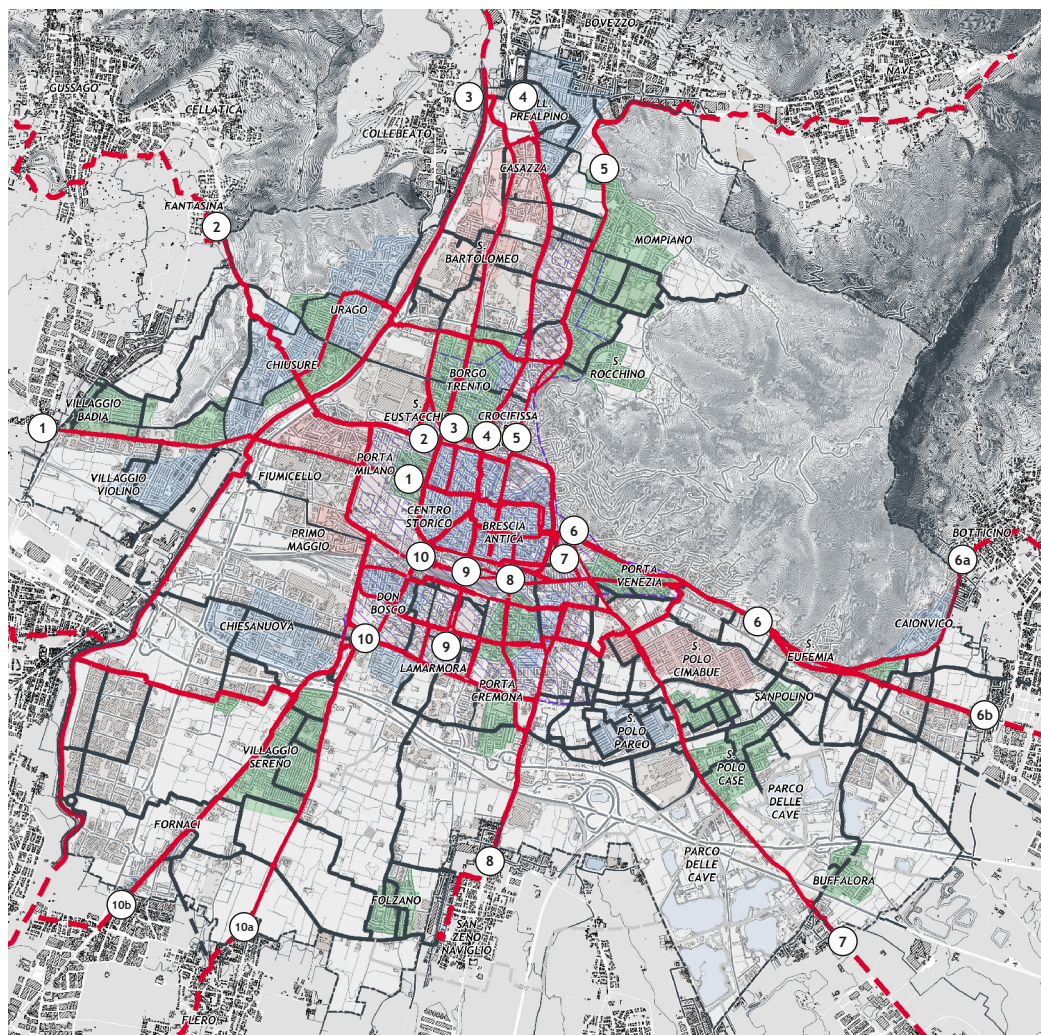
- da trattare secondo le direttive della ZPRU e dei principi della Città 30
- modello misto fatto di percorsi separati e ciclabilità integrata in carreggiata

Un Biciplan disegnato sulla densità urbana: *quartieri periferici*



- modello fatto da itinerari principali infrastrutturati e isole ambientali

Un Biciplan disegnato sulla densità urbana: *gli assi radiali*



Assi radiali

Gli assi radiali permettono il collegamento diretto tra la periferia e il centro. È stata rivista la codifica degli itinerari individuati precedentemente al Biciplan.

1. Mandossola - Milano - Ring
2. Torricella - Volturno - Ring
3. Stocchetta - Veneto - Ring
4. Triumplina - Marconi - Ring
5. Mompiano - Crocifissa - Ring
- 6a. Caionvico - Porta Venezia - Ring
- 6b. Rezzato - Porta Venezia - Ring
7. San Polo - Porta Venezia - Ring
8. Volta - Cremona - Ring
9. Lamarmora - Kennedy - Ring
- 10a. Flero - Corsica - Ring
- 10b. Fornaci - Labirinto - Ring

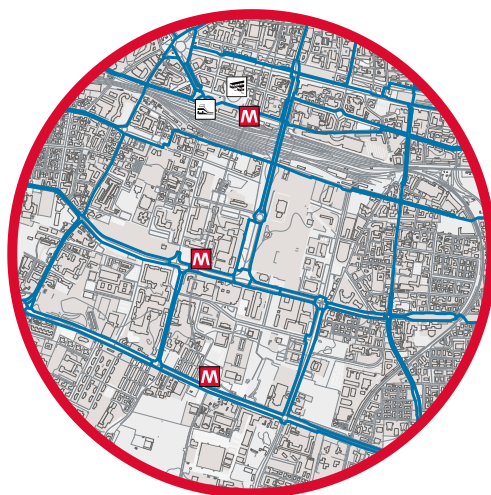
Assi di distribuzione

La rete di distribuzione è strutturata su due anelli concentrici che permettono lo spostamento da un asse radiale all'altro, il Ring Interno e il Ring Esterno. Il primo è consolidato nell'immaginario dei ciclisti bresciani e prevede delle piccole modifiche al tracciato esistente. Il secondo è una novità introdotta dal BiciPlan e avrà bisogno di tempo e di una comunicazione adeguata per essere "riconosciuto" dall'utente medio visto che si sviluppa lungo un limite meno definito rispetto a quello del centro storico, lungo il limite della Zona a Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU) introdotta dal PUMS.

Assi di penetrazione e attraversamento del centro

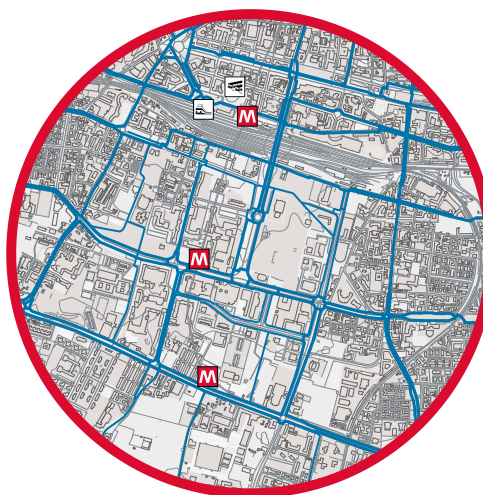
Nonostante la volontà di rendere il centro storico percorribile ovunque in bicicletta, vista l'elevata presenza di attrattori, il BiciPlan individua degli assi di penetrazione e attraversamento specifici sui quali garantire uno spostamento rapido e diretto.

Un Biciplan disegnato sulla densità urbana: *rete diffusa*



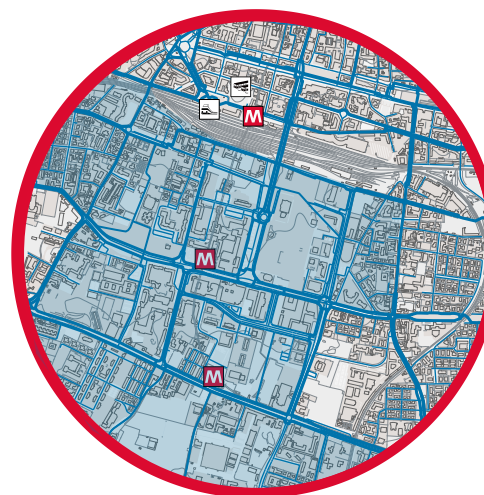
RETE PRINCIPALE

+



RETE SECONDARIA

+



RETE ZONALE
E ZONA 30

= CICLABILITÀ DIFFUSA

Un Biciplan che pensa anche ai pedoni e alla qualità urbana



Riqualificazione dei marciapiedi

Il Biciplan si prende cura anche dei pedoni assicurando spazi pedonali sicuri e confortevoli.

Per questo propone una riqualificazione dei marciapiedi ciclabili tramite lo spostamento delle bici in carreggiata intervenendo per rendere la strada sicura.

Nell'ottica della ciclabilità di transizione i marciapiedi possono rimanere a fruizione ciclo-pedonale per il ciclista tartaruga.

Un Biciplan che pensa anche ai pedoni e alla qualità urbana



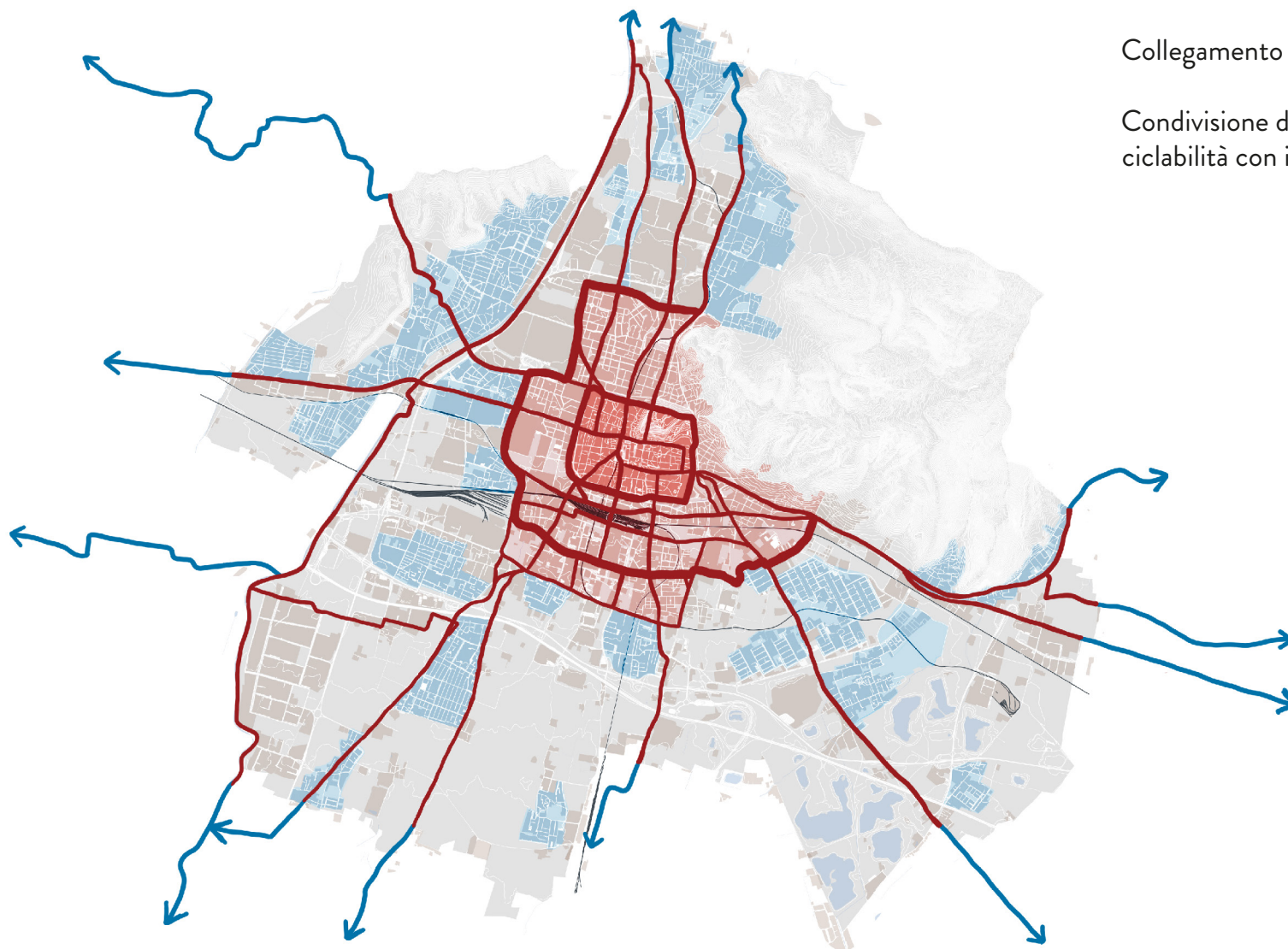
Riqualificazione generale del contesto

Il Biciplan si prefigge di migliorare la qualità urbana diminuendo l'impatto dei mezzi motorizzati sulla città in favore di una riqualificazione dello spazio pubblico: incremento verde pubblico, arredo urbano, etc.

Per questo motivo in alcuni contesti, caratterizzati da una maggiore complessità, gli interventi per la ciclabilità non possono prescindere da una riqualificazione generale della strada tramite:

- interventi sulla viabilità per una deviazione / riduzione dei flussi di traffico e moderazione del traffico
- soluzione infrastrutturale di qualità con biciclette separate dal traffico motorizzato

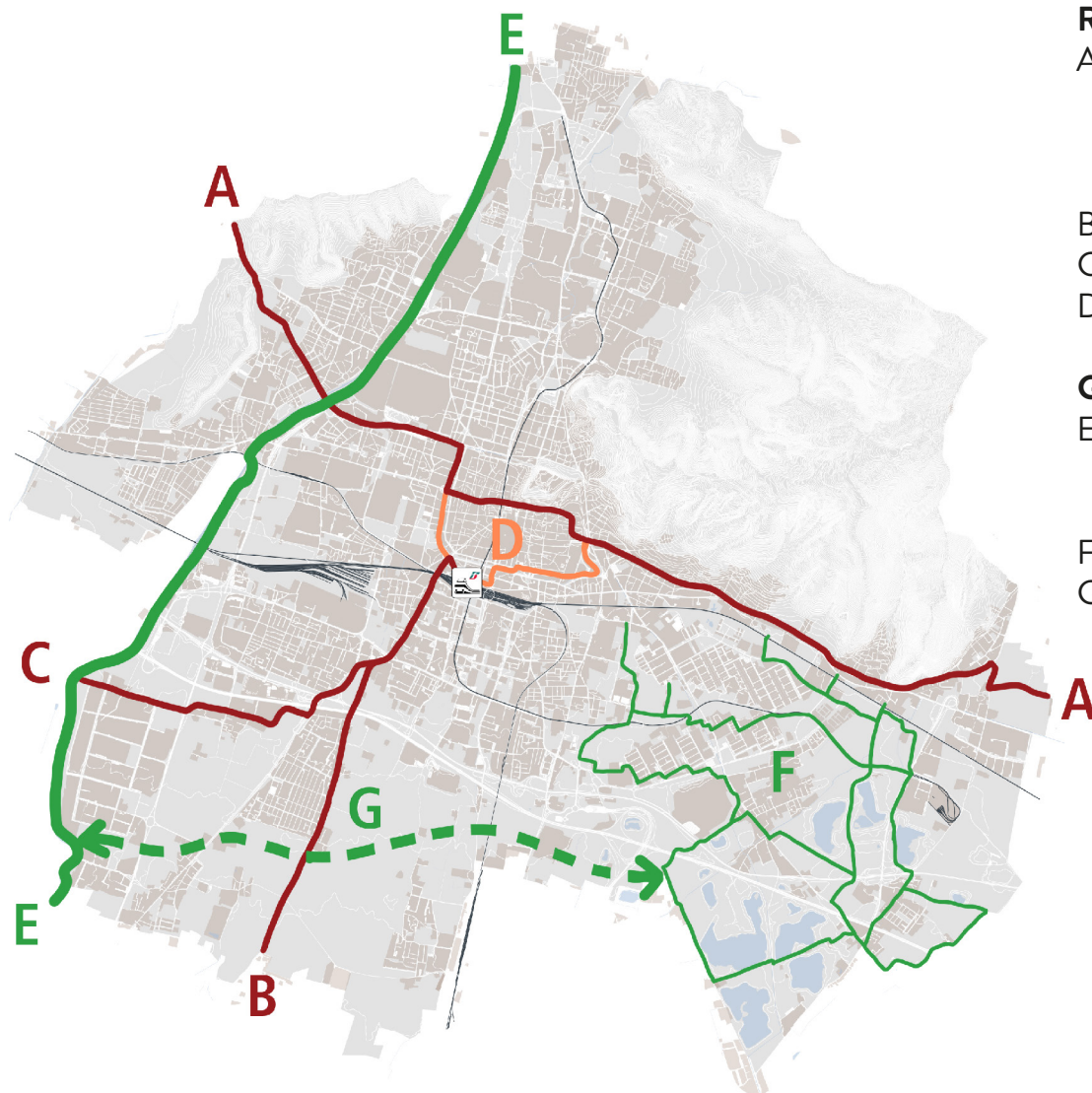
Un Biciplan metropolitano della grande Brescia



Collegamento infrastrutturale al territorio

Condivisione della medesima filosofia per lo sviluppo della ciclabilità con i comuni di cintura

Un Biciplan per il verde e il tempo libero



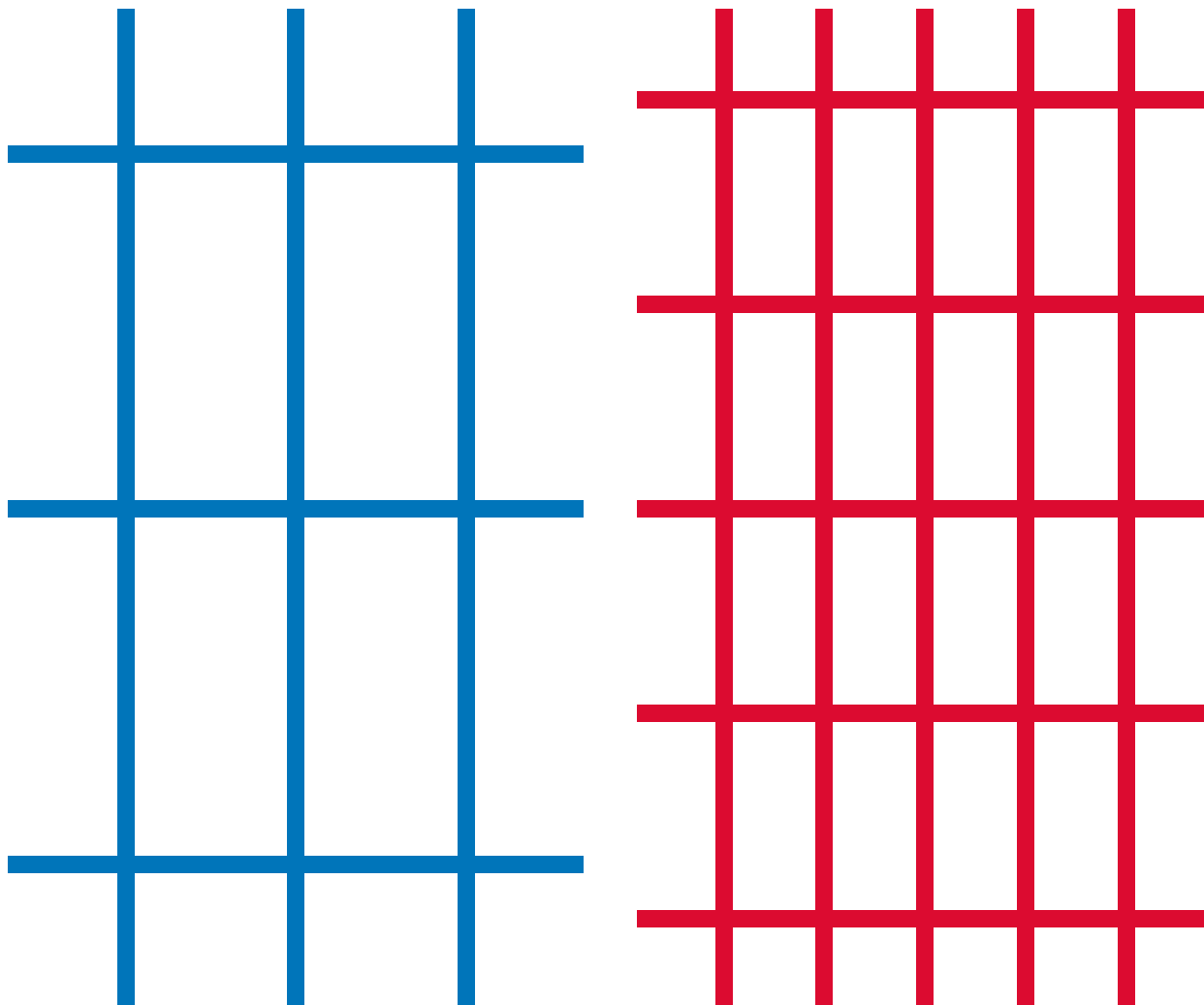
RETE TURISTICO - RICREATIVA

- A. Percorso regionale n.2 “Pedemontana Alpina”. In sovrapposizione al Percorso nazionale Bicalta 12 “Ciclovía Pedemontana Alpina” e Bicalta 20 “Ciclovía AIDA” (tra Passirano e Desenzano);
- B. Percorso regionale n.4 “Brescia-Cremona”
- C. Percorso regionale n.6 “Villoresi”
- D. Connessione tra percorsi regionali e stazione ferroviaria

GREENWAYS

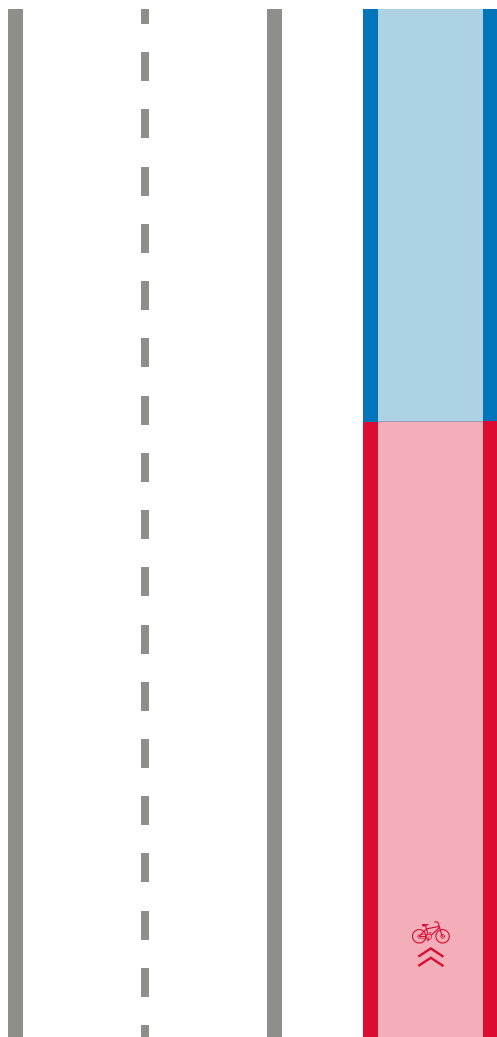
- E. Ciclovía del Mella, composta dal Corridoio culturale cicloturistico della Valle Trompia (tratto nord) e del collegamento Brescia - Capriano del Colle (tratto sud)
- F. Parco delle Cave
- G. Superciclabile verde di previsione

I numeri della rete ciclabile del Biciplan: *sviluppo*



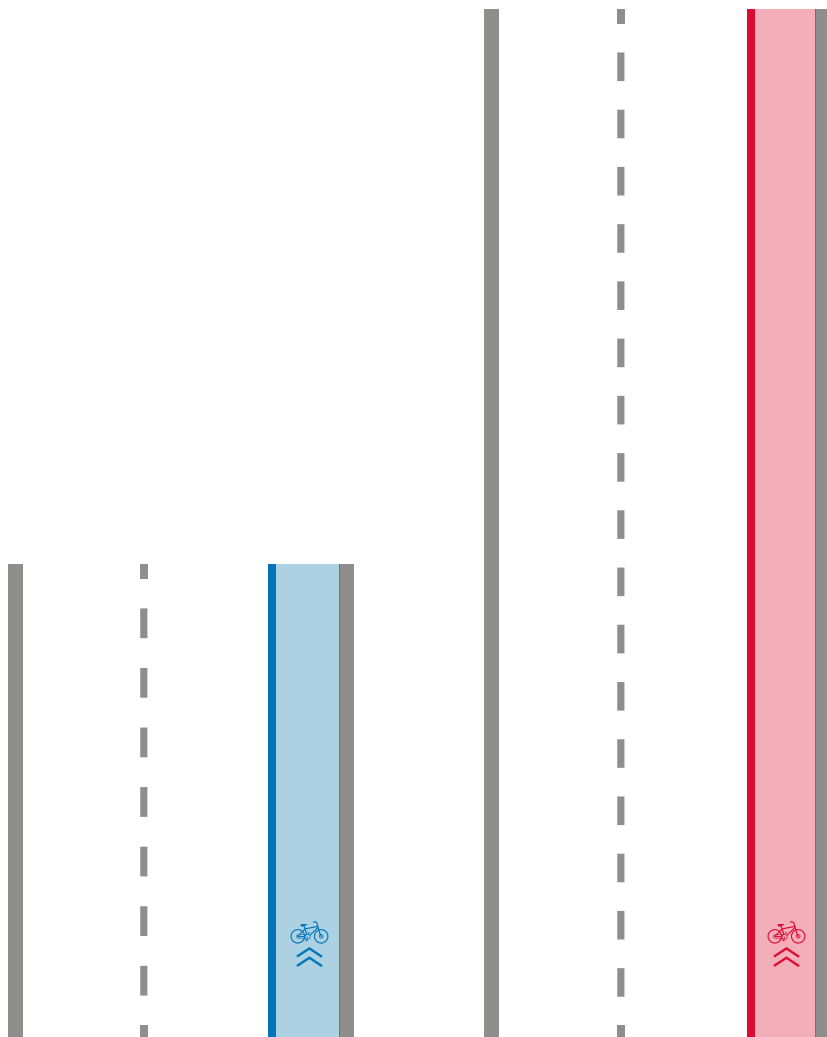
La rete ciclabile del BiciPlan (esistente+progetto) presenta uno sviluppo di circa **264 km**: **153 km** già esistenti e **111** di nuova previsione.

I numeri della rete ciclabile del Biciplan: *percorsi separati*



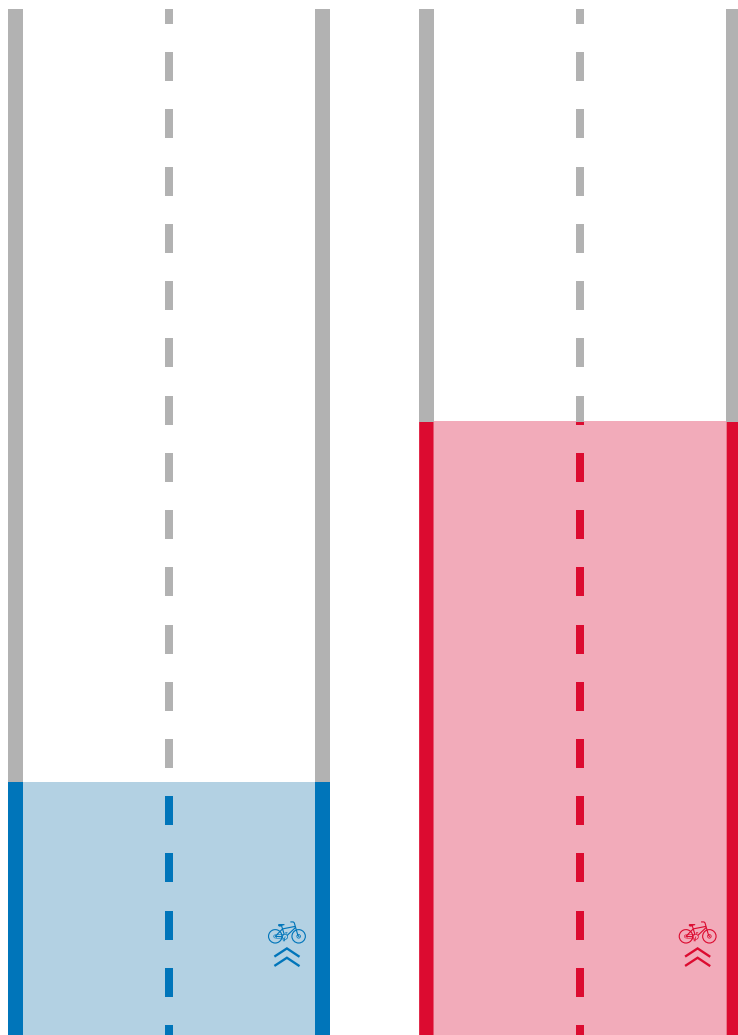
La quota di percorsi ciclabili separati dal traffico (pista ciclabile + percorso ciclopeditonale + area pedonale) si estende per circa **166 km** e rappresenta il **63%** dell'estensione totale della rete del Biciplan (264 km).

I numeri della rete ciclabile del Biciplan: *percorsi in carreggiata*



La quota di percorsi ciclabili integrati in carreggiata (piste ciclabili su corsia riservata e corsie ciclabili) è pressoché raddoppiata rispetto all'esistente (**da 18 km esistenti a 36 km di progetto**).

I numeri della rete ciclabile del Biciplan: *percorsi in promiscuo*

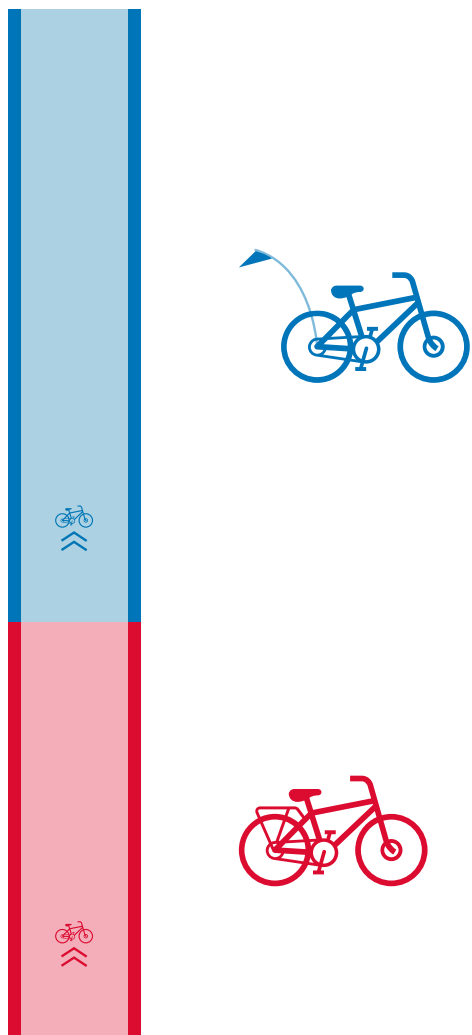


L'individuazione di tracciati in promiscuo con il traffico riguarda invece circa **un quarto della rete (16 km già esistenti, 61 km di progetto)**.

Tali percorsi riguardano sia contesti di attraversamento dei centri abitati di quartieri e frazioni del comune sia percorsi che si sviluppano in area rurale e in area verde, come per esempio le strade che caratterizzano il Parco delle Cave.

Tale suddivisione è in linea con l'obiettivo del BiciPlan che persegue e promuove la **ciclabilità diffusa** al fine di incrementare la capillarità della rete, anche su strade dove non è possibile realizzare l'infrastruttura ma ci sono le **condizioni per sviluppare una percorrenza sicura in bicicletta**.

I numeri della rete ciclabile del Biciplan: *gerarchia*

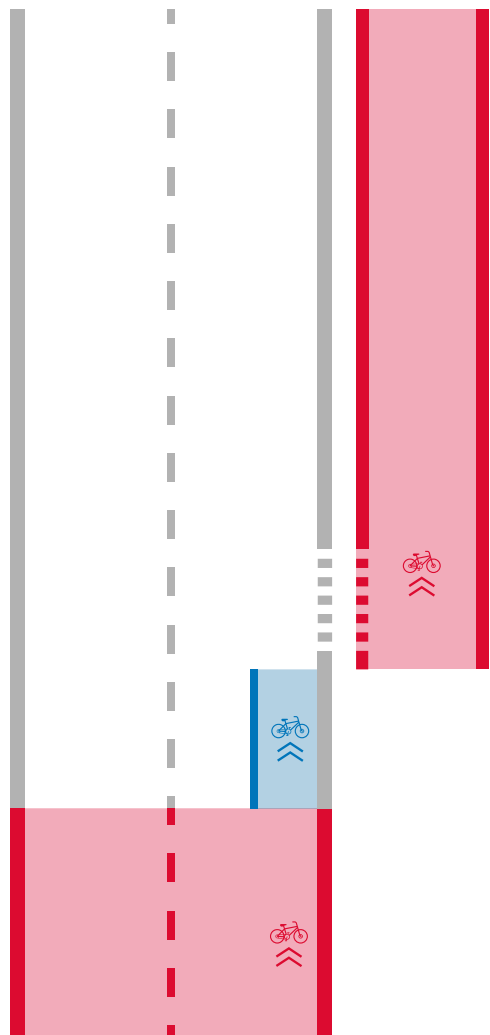


La gerarchizzazione della rete prevede **111 km di rete principale** e **152 km di rete secondaria**.

Lo sviluppo della rete preferita dall'**utente lepre** (velocità di percorrenza media superiore ai >15 km/h) è proporzionato a quella preferita dall'**utente tartaruga** che si muove a velocità inferiori.

I numeri della rete ciclabile del Biciplan: *ripartizione complessiva*

Ricapitolando, la rete ciclabile è composta in percentuale di itinerari:



63% separati dal traffico

14% integrati in carreggiata

23% in promiscuo col traffico

SERVIZI



Segnaletica dedicata



A livello nazionale è stato proposto di adottare il colore e il layout dei cartelli di segnaletica turistica da Codice della Strada anche per la mobilità ciclabile. Ad oggi, l'unica indicazione ufficiale per la rete italiana è quella di indirizzo per le Ciclovie Nazionali. Vi sono state però sperimentazioni da parte di Regione Lombardia e Città Metropolitana di Bologna che hanno ripreso il colore rosso mattone (CMYK: 0, 100, 100, 40) utilizzato in Svizzera, colore che si differenzia chiaramente dal rosso previsto per i segnali “stop” e “pericolo” sia per il cromatismo che per le particolari modalità di installazione e uso di tali segnali.

Per valorizzare adeguatamente la rete ciclabile dunque, sia in ambito urbano che in ambito extraurbano, analogamente a quanto avviene in molti altri stati, **si propone di utilizzare il rosso affinché questo possa essere immediatamente riconosciuto come il nuovo colore degli itinerari ciclabili italiani**; introducendo così un nuovo colore da affiancare a quelli già esistenti.

Uno degli elementi più visivamente impattanti del progetto è stata la creazione di una segnaletica dedicata. L'idea era quella di produrre un motivo unico, univoco e riconoscibile dai bresciani per girare in bici senza problemi.

Segnaletica dedicata



Lo sviluppo del concept di ciclabilità, anche diffusa, è andato di pari passo allo sviluppo di una nuova rappresentazione della ciclabilità a Brescia.

La scelta è quella di rappresentare una RETE di percorsi piuttosto che ITINERARI colorati e numerati. L'utente sistematico locale è orientato alla destinazione e non ha bisogno di linee, ma di un sistema, una rete ciclabile, che lo porti a destinazione in maniera efficiente e sicura. L'utente da tempo libero invece è orientato ai percorsi e il sistema di rappresentazione gli fornisce nome e colore dell'itinerario da tempo libero da seguire (p.e. la Ciclabile dell'acqua o del Mella).

Il caposaldo e il cartello sono pensati per un utente **orientato alla destinazione**; il numero, la linea e il cartellino sono elementi aggiuntivi che danno informazioni all'utente **orientato all'itinerario**.

Il focus è diretto principalmente all'utente orientato alla destinazione, in quanto il cittadino si muove principalmente seguendo questa logica. Si è comunque lavorato aggiungendo gli altri elementi in maniera pulita per fornire le informazioni necessarie ad entrambe le tipologie di utente.

La segnaletica ha due scopi:

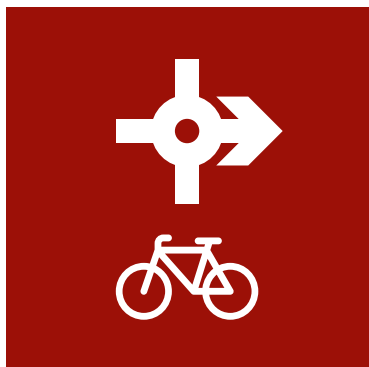
- quello principale è di indirizzare l'utente
- il secondo è di rendere visibile il sistema ciclabile.

Per questo motivo deve essere, dal punto di vista del design e dei materiali, funzionale e di alta qualità.

Segnaletica dedicata: segnaletica principale (75x15)

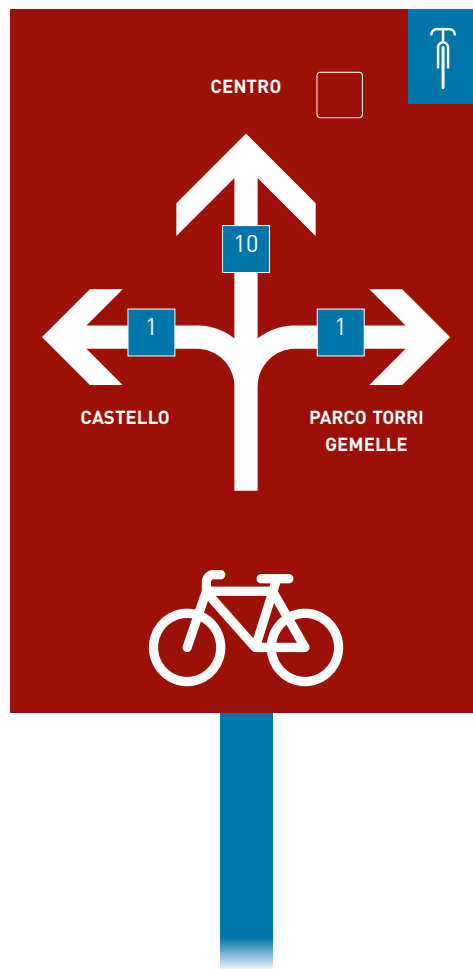


Segnaletica dedicata: *segnaletica secondaria* (30x30)



- presenta unicamente la direzione, ha scopo di conferma

Segnaletica dedicata: *segnaletica speciale (40x60)*



- lavori in corso, per accompagnare il ciclista lungo l'itinerario alternativo
- incroci complessi, così da semplificare l'orientamento

Politiche della sosta: *BikeBox*



La paura del furto è in qualsiasi città del mondo uno dei fattori di maggior disincentivo all'uso della bicicletta in ambito urbano.

A seconda delle caratteristiche i posti bici possono essere conformati secondo le tipologie: velostazione, bike box, ciclopsteggio coperto, rastrelliera.

BikeBox

Sistemi per la sosta protetta per il ricovero di poche unità. Ancora poco diffusi in Italia, sono strumento fondamentale per la diffusione delle bici a pedalata assistita.

Trattandosi di sistemi relativamente nuovi per il nostro Paese (ancora poche e molto recenti le sperienze in città italiane) il Piano propone:

- per quanto riguarda bikebox privati, il coinvolgimento di uno/due attori privati (supermercati, aziende, ...) per la sperimentazione del servizio nei parcheggi di pertinenza esistenti
- per quanto riguarda bikebox pubblici, la sperimentazione del servizio in un quartiere residenziale ad alta densità

Politiche della sosta: *Bike Sharing e micromobilità*



Il servizio di bike sharing, denominato BICIMIA, è basato ad oggi su 93 stazioni tutte dotate di bici muscolari. Un servizio con bici a pedalata assistita ha preso avvio a fine estate del 2022.

Nonostante gli interventi di sviluppo il numero di abbonati attivi (vedi quadro conoscitivo) è rimasto però presumibilmente fisso a circa 12.000/13.000 anno, con una contrazione dovuta alla pandemia Covid.

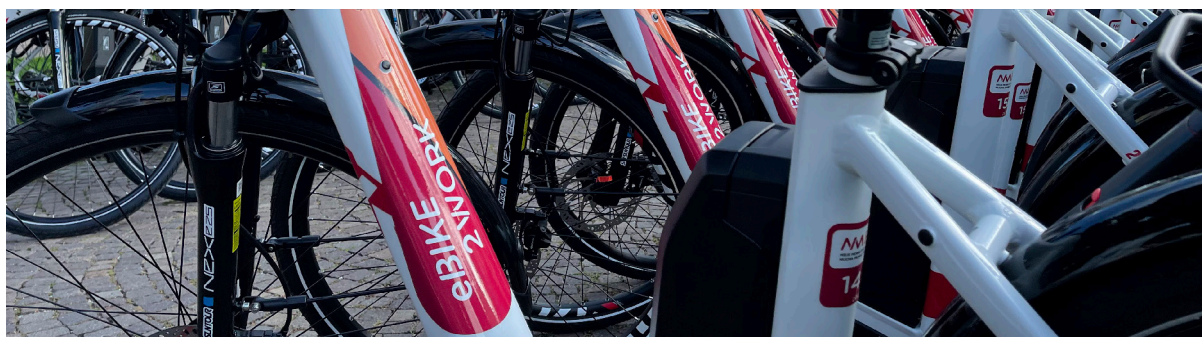
Proposte:

- Accesso diretto con carta di credito
- Incremento del servizio tramite introduzione di stazioni virtuali

Le stazioni virtuali possono configurarsi come piccoli centri di mobilità dove possono trovare collocazione tutti i mezzi di mobilità condivisa (bici, monopattini, cargo bike, etc), la fermata del trasporto pubblico, sistemi di ricarica per bici elettriche.

Mobility management

Le attività di mobility management hanno l'obiettivo di intervenire sugli spostamenti casa-lavoro/scuola per cercare di modificare le abitudini dei lavoratori, riducendo il numero di spostamenti effettuati con il mezzo motorizzato privato in favore di modalità più sostenibili.



e-bike to work

Prevede incentivi per la diffusione delle biciclette elettriche, definiti e concordati con imprese e soggetti privati nell'ambito di iniziative di mobility management dedicate ai lavoratori



bike to school

Programma di formazione per mobility manager scolastici; progetto per le scuole superiori che attivi dei "mobility starter", referenti per la mobilità, tra gli studenti



La gestione della logistica urbana per mezzo di veicoli a pedalata assistita sta diffondendosi in modo significativo nelle città italiane. Sebbene lo sviluppo di servizi di logistica con cargo bike può essere demandato a società private specializzate, è importante una politica pubblica che possa stimolare, incentivare, favorire questo tipo di soluzione per la città.

Le azioni delineate sul tema sono sostanzialmente di quattro tipi:

- l'introduzione di facilitazioni/ incentivi agli operatori logistici che utilizzano le cargo bike
- l'introduzione delle cargo bike nei servizi direttamente gestiti dall'Amministrazione Comunale
- la realizzazione di 'micropiattaforme' logistiche attrezzate per la distribuzione con cargo bike nell'area centrale
- progettazione della ciclabilità urbana che tenga conto della presenza di questi mezzi fra i velocipedisti

CULTURA BIKE FRIENDLY



Principi e strategie



Non sono le decisioni puramente razionali e consapevoli a spingere le persone a preferire un determinato mezzo di trasporto.

Sono la ricerca dell'individuale e soggettiva esperienza di libertà, indipendenza, avventura, sportività a fare apprezzare i valori trasmessi dalle diverse azioni e a fare agire di conseguenza. Si tratta quindi di rafforzare il valore della bicicletta a lungo termine, attraverso una comunicazione emozionale della bicicletta.

Social Marketing

Il marketing della bicicletta riguarda il “marketing sociale”, ossia l'attuazione di programmi di marketing che influenzano l'accettazione di idee sociali e generano consapevolezza sociale. Nel marketing sociale, componenti come la pubblicità, i partenariati e le condizioni politiche generali sono particolarmente importanti.

L'attenzione non è rivolta alla commercializzazione dei prodotti, ma al raggiungimento di obiettivi sociali.

Principi e strategie



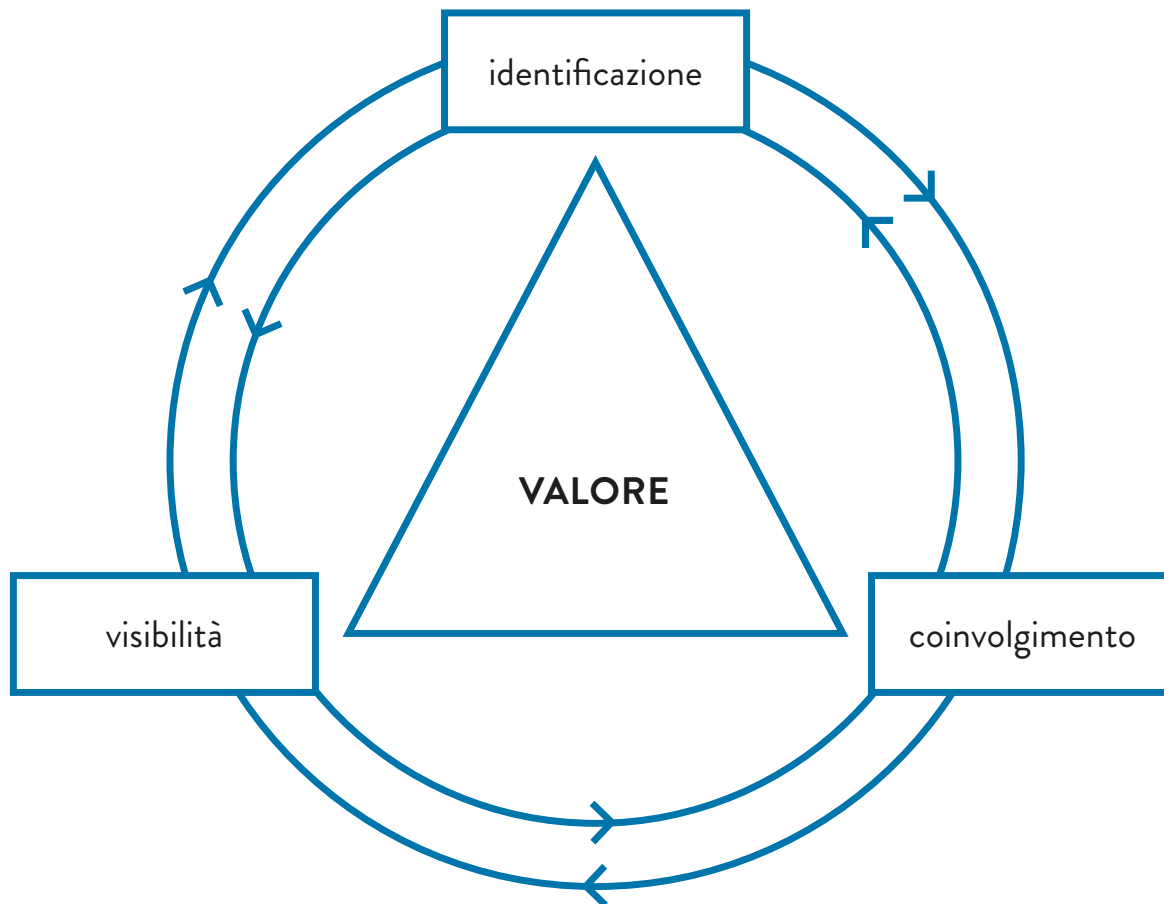
Marketing classico

- Orientamento al profitto / beneficio monetario
- Oggetto: beni materiali
- Modifica dei desideri del cliente a favore del prodotto
- I gruppi target di solito non hanno alcuna influenza sul design del prodotto

Marketing sociale

- Orientamento al bene comune / utilità sociale
- Oggetto: principalmente beni immateriali, valori, comportamenti
- Adattare il prodotto alle esigenze del cliente
- I gruppi target influenzano il design dei prodotti

Principi e strategie



I seguenti fattori sono cruciali per la percezione positiva della mobilità ciclabile e del suo marchio:

- Visibilità sotto forma di presenza, chiarezza e riconoscibilità
- La necessità e la possibilità di identificarsi con la città ed il marchio
- Coinvolgimento o possibilità di essere coinvolti e partecipare al processo di sviluppo

I tre fattori di identificazione, visibilità e coinvolgimento sono reciprocamente dipendenti. Da loro cresce il valore dell'identità del marchio. Se una tema viene percepito come di valore, il cittadino semplicemente vuole farne parte.

Logo e Claim; creazione partecipata



Per quanto riguarda il logo, esso consiste nelle due parole “BiciBrescia”.

Due delle “I” sono girate come la vista frontale di una bicicletta, collegando così fortemente le parole e ribadendo il concetto di unità della bici con la città di Brescia.

La font scelta è Brandon Grotesque in grassetto perché si tratta di una font moderna, non eccessivamente dinamica, leggibile e divertente.

I colori sono stati presi dal logo del comune della città di Brescia (dal web: #0073ab; #dc002e).

Attività svolte fino all'inverno 2022



- Convegno
- Punto mobilità
- Bike check
- Notte in bici
- Bimbinbici
- Gadget
- Pubblicità su bus
- Colazione/aperitivo in bici
- Bici&Arte



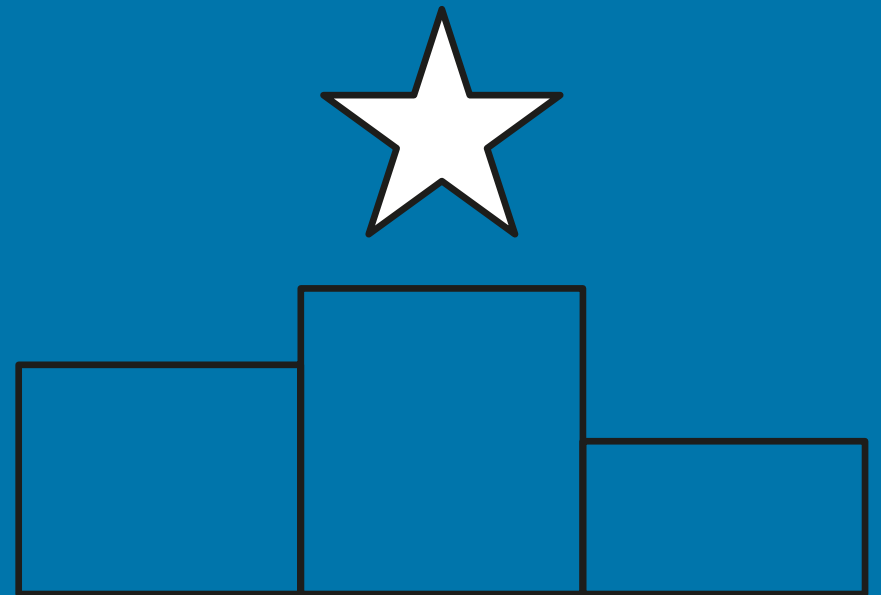








PRIORITÀ



Priorità

Rendere la ciclabilità possibile, sicura, rispettata	Aumentare gli spostamenti in bicicletta	Consolidare la scelta modale relativa alla bicicletta	Percentuale di investimento
Infrastruttura 60%	Infrastruttura 40%	Infrastruttura 45%	5%
	servizi 25%	servizi 25%	10%
servizi 30%			15%
	cultura bikefriendly 35%	cultura bikefriendly 30%	20%
cultura bikefriendly 10%			25%
			30%
			35%
			40%
			45%
			50%
			60%
			65%
			70%
			75%
			80%
			85%
			90%
			95%
			100%
Fase iniziale tarata sulle politiche fatte a Brescia prima del Biciplan	Fase di crescita passaggio a fase successiva con incremento del 10% di modal split bici	Fase di mantenimento ritorno a fase precedente in caso di decremento del 5% di modal split bici	
Punto di partenza per Brescia			

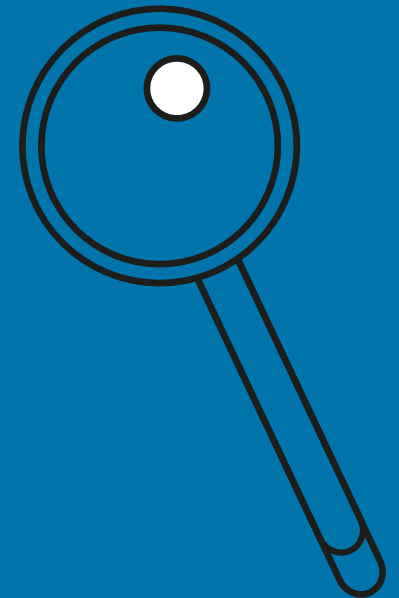
Le priorità di intervento e di investimento ricadono sulle azioni relative ai diversi ambiti (Infrastrutture, servizi, cultura bikefriendly) in percentuali differenti a seconda della condizione della ciclabilità della città (fase iniziale, fase di crescita e fase di mantenimento).

La fase in cui si trova oggi Brescia è intermedia tra la fase iniziale, caratterizzata dal rendere la ciclabilità possibile, sicura e rispettata, e la fase di crescita nella quale si vuole aumentare il numero di spostamenti in bicicletta.

Si entra nella fase di mantenimento dopo aver registrato un incremento del 10% del numero di spostamenti in bicicletta rispetto al modal split bici attuale della città di Brescia.

Successivamente, in caso di un decremento del 5% del modal split, si ritorna alla ripartizione degli investimenti e delle azioni proposte per la fase di crescita.

MONITORAGGIO



Monitoraggio



Per il monitoraggio del BiciPlan sono individuati una serie di indicatori necessari per valutare lo stato di avanzamento del Piano e l'efficacia delle azioni proposte sulla ciclabilità.

Sviluppo della rete ciclabile

Il monitoraggio avviene tramite il censimento annuale dei km di itinerari ciclabili esistenti.

Incremento del modal split relativo alla mobilità ciclabile

La misura della percentuale degli spostamenti pendolari eseguiti in bicicletta può essere ricavata dal questionario che viene somministrato annualmente alla cittadinanza per realizzare il monitoraggio del PUMS.

Incremento assoluto del numero di ciclisti

Il numero di passaggi su postazioni fisse di rilievo può essere svolto annualmente tramite contatori di biciclette fissi o mobili. In prospettiva i punti di monitoraggio fissi potranno essere estesi, rispetto ai due esistenti, e dotati di display per rendere pubblica l'informazione del dato.

Sviluppo dell'offerta di sosta

Il monitoraggio del numero di posti bici in rastrelliera e protetti può essere misurato tramite un censimento annuale.

Monitoraggio



Incremento dell'utilizzo del bike sharing

La misura di tale indicatore avviene attraverso la verifica del numero di spostamenti registrati dal servizio di bike sharing gestito da Brescia Mobilità.

Diffusione della segnaletica di indirizzamento

Il monitoraggio avviene tramite il censimento annuale dei segnali verticali installati lungo la rete ciclabile.

Riduzione dell'incidentalità

Il numero di incidenti che coinvolgono velocipedi e pedoni è la grandezza da tenere controllata per valutare l'indicatore. Attraverso l'elaborazione dei dati ISTAT forniti dall'ufficio di statistica regionale, da eseguire ogni tre o cinque anni, è possibile avere un riscontro sull'efficacia delle politiche per rendere più sicura la ciclabilità.



BICI
BRESCIA

NETMOBILITY

HELIOS

MATTEO
ARCHITETTO

COMUNE DI
BRESCIA