



## Impianti per il ciclismo Cycling facilities



# Il modello inglese



di Marco Contadini

## The English model

Further to numerous recommendations issued by the European Commission, many central and local public administrations in Europe have re-assessed the role of the bike as a solution to the crisis of the traditional urban mobility model.

Here we consider some practices developed in England to see whether they are applicable to Italy. A clear point that emerges from UK programmes is the adoption of a very systematic approach that combines awareness-building actions in favour of a cycle culture with the creation of cycling infrastructures.

An example of this approach can immediately be seen by rules and agreements in place in England between companies and workers. Standard, simple and low-cost measures adopted in UK workplaces establish that firms should guarantee: safe access to parking areas for bicycles in firms, on-site workshops for the repair of bikes, changing rooms and quality structures for cyclist workers, tax relief for firms in relation to costs borne for cyclist-worker equipment, bonuses and other incentives for workers choosing to come to work every day by bike.

In addition to these measures, it is interesting to note that the reasons driving the UK government to promote such agreements are not just based on Community recommendations for the development of sustainable forms of transport in order to "decarbonise" the environment, but also and above all the realisation that a large increase in bicycle use for travel to and from work would help to reduce congestion during peak hours, with advantages for worker productivity.

The main initiative undertaken by the UK government was the "top-down" approach first adopted in 2005, with the creation of "Cycling England", an entity of the UK Department of Transport designed to encourage the growing use of bikes as a means of transport. The UK programme had an experimental phase up until 2008 and a second phase from 2008 to 2012. General strategies chosen to achieve objectives focused on education, training and awareness building among youngsters and the creation of cycling infrastructures in towns.

In 2005 the set aim was to increase the use of bicycles in cities having low cycling rates, and in particular to increase the level of home-school travel of youngsters aged between 9 and 12.

Sulla base di numerose indicazioni della Commissione Europea molte delle pubbliche amministrazioni centrali e locali europee hanno da tempo rivalutato il rilancio della bicicletta quale soluzione alla crisi del modello tradizionale di mobilità urbana.

In questa sede vengono considerate alcune pratiche sviluppate nel Regno Unito per comprendere l'eventuale applicabilità al Paese Italia; quanto emerge con chiarezza nei programmi inglesi è l'applicazione di un approccio fortemente sistemico che integra azioni finalizzate alla formazione di una coscienza/cultura della bicicletta accompagnate da interventi infrastrutturali per la ciclabilità.

Un esempio di questo approccio è immediatamente visibile dai sistemi di regole e accordi vigenti in Inghilterra tra le aziende ed i lavoratori. Le misure standard, semplici e a basso costo, adottate nel mondo lavorativo inglese prevedono che le aziende garantiscano: accesso sicuro a strutture di parcheggio per biciclette nelle aziende, ciclo officine per la riparazione in loco delle biciclette, spogliatoi e strutture di qualità per i lavoratori-ciclisti, detrazione fiscale alle aziende dei costi sostenuti per le attrezzature per i lavoratori-ciclisti, premi ed altre forme di incentivazione per gli addetti che scelgono la bicicletta come loro mezzo di trasporto quotidiano.

Oltre alle suddette misure è interessante evidenziare come le ragioni che hanno spinto il governo inglese a promuovere tali accordi non sono esclusivamente le indicazioni comunitarie per lo sviluppo di forme sostenibili di trasporto tese alla "de carbonizzazione" dell'ambiente, ma anche e soprattutto con la consapevolezza che un incremento importante nell'uso della bicicletta per gli spostamenti da casa - lavoro, contribuirebbe alla riduzione della congestione nelle ore di punta, con vantaggi sulla produttività degli addetti.

Il processo per eccellenza, espresso dal governo inglese è stato l'approccio di tipo "top-down" adottato nel 2005, anno in cui venne istituita "Cycling England", entità del Dipartimento dei Trasporti inglese finalizzata a favorire la diffusione dell'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto. Il programma inglese ha visto una prima fase sperimentale fino al 2008 ed una seconda fase 2008 - 2012. Le strategie generali, scelte per il raggiungimento degli obiettivi, furono orientate all'educazione formazione e sensibilizzazione dei giovani ed alla ciclabilità delle città.

Nel 2005 l'obiettivo fissato era l'incremento dell'uso della bicicletta

Actions included the creation of infrastructures (safe paths/routes) and educational and cultural initiatives to inform children and their families, in collaboration with the department of health, quantifying the health benefits deriving from the development of a cycling culture.

The results obtained in the first phase of the programme were excellent, with a 57% increase in the use of bicycles. This encouraged UK administrators to move on to a second phase, up to 2012.

The second-phase programme, called "Bike for the future II", redefined actions and objectives. The new goal was to increase the use of bicycles by at least 20% compared with 2007 levels, to reduce by 50 million the number of car journeys, corresponding to 35,000 tons of CO<sub>2</sub>, and to reverse the negative trend of bicycle use on the part of schoolchildren (with at least a 5% reduction in the number of cars used to take children to school).

To achieve the second-stage objective the potential user target was limited to children and to people wishing to use the bike for health reasons, physical fitness, spending time in the family or for time saving). The barriers preventing potential users from using the bicycle as a means of transport were carefully singled out, and the actions needed to remove these barriers were chosen.

Analysis of the target, barriers and actions bore out the need to apply two plans of action: the first a programme for children, the second a programme for towns and cities.

**The Children's Programme** is designed to create the basic conditions to ensure that bicycle use becomes a lifetime habit of children and adolescents, so as to reduce vehicle traffic congestion (parents using cars for the school run) and to increase physical activity, thereby improving the health of youngsters. Chosen actions were to increase road safety (safe routes), create bike parks in school grounds, raise awareness and create a cycling culture through the creation of school championships and an increase in the number of cycling clubs in schools.

**The City programme** is designed to raise the general level of national cycling, reduce congestion and improve air quality during peak hours, improve public health among the population, develop cycling tourism and boost the local economy in deprived rural areas. The programme is aimed at all small and large towns and cities in England, in urban or rural settings, in particular 16 English towns, one of which having more than a million inhabitants and at least six having a population of between 25,000 and 300,000 inhabitants. It entails

in città con tassi di ciclismo bassi ed in particolare l'incremento degli spostamenti casa-scuola dei ragazzi con età compresa tra i 9 e i 12 anni. Le azioni prevedevano interventi infrastrutturali (percorsi sicuri) ed azioni educative e culturali rivolte alla sensibilizzazione dei bambini e delle loro famiglie anche in collaborazione con il ministero della salute, per la quantificazione dei benefici sanitari derivanti dallo sviluppo della ciclabilità.

I risultati raggiunti nella prima fase del programma furono ottimi, con un incremento nell'uso della bicicletta fino al 57%, ciò ha spinto gli amministratori inglesi a proseguire con una seconda fase, truardata al 2012.

Nel programma di seconda fase, denominato "Bike for the future II", sono state ridefinite azioni e obiettivi. Il nuovo obiettivo era l'incremento dell'uso della bicicletta di almeno il 20% rispetto al 2007, riduzione di 50 milioni di spostamenti in auto pari a 35.000 tonnellate di CO<sub>2</sub>, e l'inversione del trend negativo di uso della bicicletta per recarsi a scuola da parte dei bambini (riduzione di almeno il 5% di auto dirette agli istituti scolastici).

Per il raggiungimento dell'obiettivo di seconda fase, è stato circoscritto con attenzione il target di utenza potenziale (bambini e persone a cui piacerebbe usare la bicicletta per motivi di salute, forma fisica, tempo dedicato alla famiglia o risparmio di tempo); sono state individuate con attenzione le barriere che impediscono agli utenti potenziali di scegliere definitivamente la bicicletta e sono state scelte le azioni necessarie per rimuovere tali barriere.

L'analisi del target, delle barriere e delle azioni, ha confermato la necessità di applicare due programmi di intervento: il primo, denominato "Programma bambini" ed il secondo "Programma città".

**Il Programma bambini** è orientato a creare le condizioni di base per far sì che l'uso della bicicletta diventi un'abitudine per tutta la vita scolastica dei bambini e dei ragazzi così da ridurre la congestione veicolare (genitori che utilizzavano l'automobile per l'accompagnamento a scuola dei figli) ed aumentare l'attività fisica dei giovani e quindi il loro stato di salute. Le azioni scelte furono l'incremento della

sicurezza stradale (percorsi sicuri), la realizzazione di parcheggi per le biciclette nei plessi scolastici, la sensibilizzazione e la creazione di una cultura della bicicletta attraverso l'istituzione di campionati scolastici ed il sensibile aumento dei club ciclistici nelle scuole.

**Il Programma città** è finalizzato alla crescita complessiva dei livelli di ciclismo nazionale, alla riduzione della congestione e dell'inquinamento nelle ore di punta, al miglioramento della salute pubblica della popolazione, allo sviluppo del cicloturismo ed al rilancio dell'economia locale nelle aree rurali socialmente svantaggiate. Il programma, rivolto a tutti gli insediamenti antropici inglesi, di piccola o grande entità, in ambienti urbani o rurali ed in particolare a 16 città inglesi di cui una sopra il milione di abitanti ed almeno sei con una popolazione tra i 25.000 e i 300.000 abitanti, prevede la messa a sistema dei finanziamenti delle amministrazioni locali, del governo e di altri partner pubblici o privati.

In sintesi la strategia e le azioni del governo inglese sono riportate nella seguente tabella.

Da un'analisi della strategia e dei programmi di Cycling England, emerge con chiarezza come la forza dell'azione risieda nell'aver fissato, a valle di obiettivi e strategie, investimenti chiari per l'attuazione delle azioni; in particolare è stato riconosciuto, in maniera concreta, lo sviluppo della ciclabilità come parte della soluzione al problema dei trasporti della salute e dell'ambiente, destinando una parte del bilancio totale dei trasporti allo sviluppo della ciclabilità.

L'Italia, rispetto all'Inghilterra, presenta condizioni teoricamente più favorevoli per lo sviluppo della ciclabilità; condizioni meteo climatiche eccellenti rispetto a Paesi del nord Europa, amore profondo e antico degli italiani per la bicicletta (popolazione simile ma 25 milioni di biciclette in Italia rispetto ai 17 milioni in Inghilterra), numerose aree urbane potenzialmente perfette per l'uso esclusivo della bicicletta (8.000 comuni, di cui solo 12 superiori ai 250.000 abitanti e solo un centinaio con più di 60.000 abitanti), quadro legislativo con leggi a favore della ciclabilità.

Nonostante ciò, in Italia si misura uno scarso uso sistematico

		Target						
Azioni/Actions		Bambini e Ragazzi (scuole primarie e secondarie) Children and youngsters (primary and secondary schools)	Famiglie con Bambini e Ragazzi Families with children	Tutta la popolazione All the population	Amministratori e tecnici locali Local administrators and technical experts	Adetti Workers	Aziende Firms	Turisti Tourists
	Infrastrutturazione Infrastructures	Percorsi ciclabili sicuri Casa/Scuola Safe Home/School cycle routes		Misure infrastrutturali per la ciclabilità urbana Infrastructures for urban bikeability		Spogliatoi con docce Changing rooms with showers		Percorsi per cicloturismo Cycling tourism routes
	Educazione Sensibilizzazione e Comunicazione Education Awareness building and Communication	Parcheggi per biciclette nelle scuole Parking for bikes in school grounds	Incremento Club ciclismo nelle scuole More cycling Clubs in schools			Parcheggi nelle aziende Parking on firm premises		
		Incremento Club ciclismo nelle scuole More cycling Clubs in schools	Campionati di ciclismo nelle scuole (leva sulla gratificazione personale e sullo sport) School cycling championships (personal gratification and sport)			Ciclo officine nelle aziende Repair shop in firm		
Altre azioni Other actions	Collaborazione con Ministero Sanità su benefici derivanti dallo sviluppo della ciclabilità Cooperation with health department on benefits of bikeability			Supporto tecnico amministrativo Technical and administrative support	Incentivi e premi per l'uso della bicicletta Incentives and bonuses for bike use	Sgravi fiscali per spese sostenute a favore dei lavoratori ciclisti Tax relief for costs borne in favour of cyclist workers		
		Finanziamento strutturale/Structural financing						

della bicicletta; la causa di tale ritardo, potrebbe in prima analisi essere imputata alla scarsa dotazione infrastrutturale ed al ritardo dei programmi di attuazione (16mila km di piste ciclabili previste nel Regno Unito di cui il 50% già realizzate, contro i 12mila km previsti in Italia di cui solo al 10% realizzati), ma, un'analisi più approfondita, evidenzia come il vero ostacolo, non sia il numero di km di piste ciclabili, quanto piuttosto un problema culturale residente in amministratori tecnici e cittadini.

In Italia esistono delle realtà eccellenti che nulla devono invidiare alle cittadine d'oltre alpe. A Bolzano, intervenendo su sicurezza e sensibilizzazione dei giovani, è stato registrato un incremento del 5% d'uso della bicicletta dal 2002 al 2005 raggiungendo il 22,7% dei spostamenti effettuati in bicicletta e riducendo al contempo il numero di incidenti dei ciclisti del 18% in un anno.

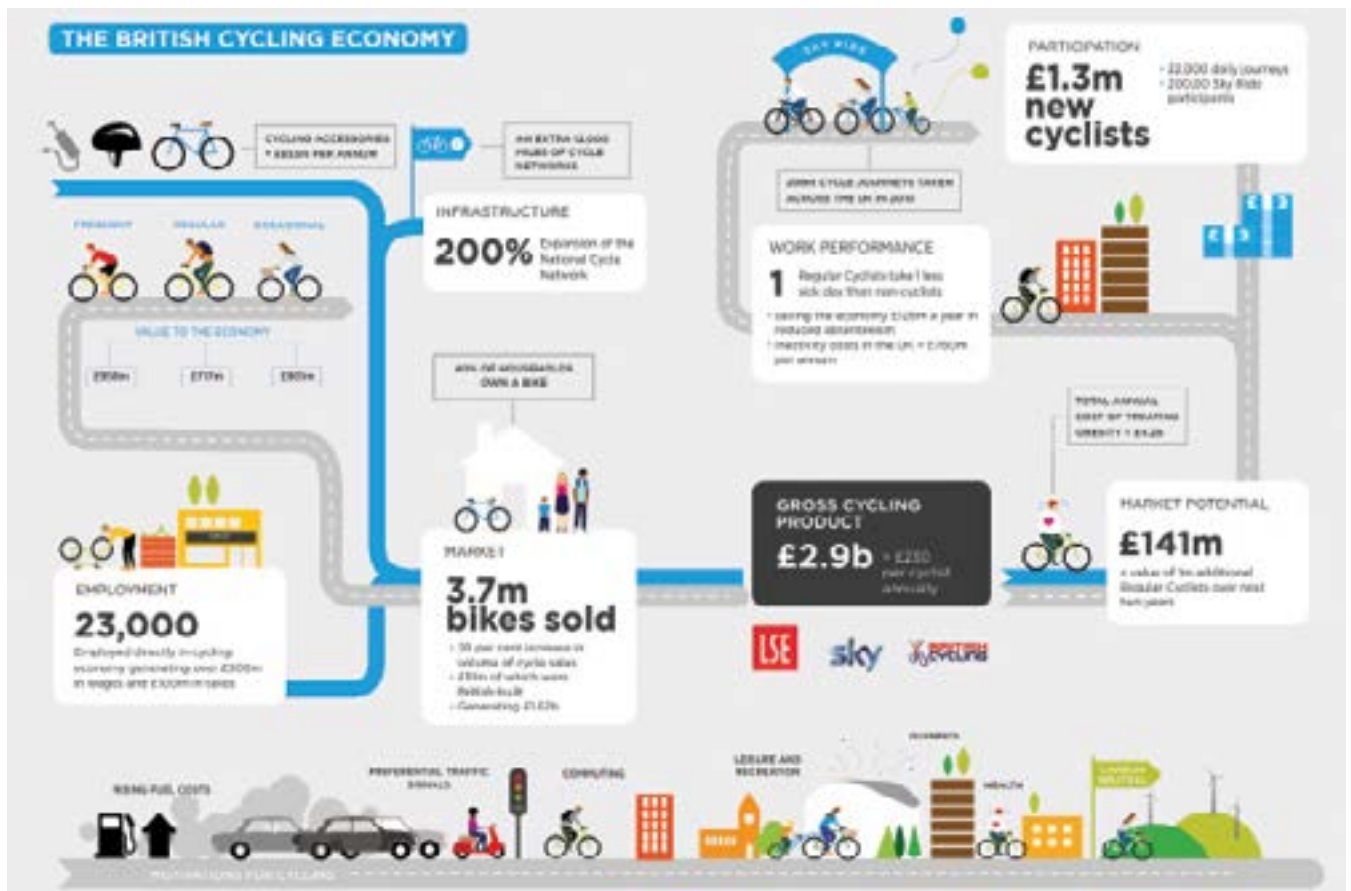
A Milano, città sicuramente più complessa di Bolzano, l'incremento d'uso della bicicletta è stato del 149% negli ultimi 10 anni, con una quota odierna del 5% di spostamenti effettuati in bicicletta.

Molte delle "storie di successo" in Italia sono però state frutto di un lavoro circoscritto, scaturito dalla sensibilità o bravura di pochi amministratori locali.

Nel nostro Paese a tutt'oggi mancano approcci strutturati per lo sviluppo della ciclabilità e soprattutto è ancora scarsa la consapevolezza di tecnici, amministratori e cittadini sugli importanti benefici ambientali, sanitari, economici e sociali ottenibili dal rilancio della ciclabilità.

L'esperienza inglese rappresenta un interessante modello che, se pur da adattare alle realtà amministrative e territoriali del nostro Paese, dovrebbe essere replicato.

Ciò che colpisce maggiormente è l'organicità e l'approccio sistemico del programma anglosassone che combina interventi infrastrutturali con interventi di formazione e sensibilizzazione delle nuove generazioni aumentando in esse la consapevolezza di come "bicicletta" possa significare al contempo: utilità, ambiente, sport e divertimento.



the pooling of funding from local administrations, the national government and other public or private partners.

The strategy and actions of the UK government are shown in the table before. An analysis of the strategy and programmes of Cycling England clearly shows that the strength of the actions performed lies in the fixing, downstream of objectives and strategies, of clear investments in order to perform relative actions. In particular, the development of bikeability was recognised in a concrete manner as part of the solution to the problems of transport, health and the environment, allocating a part of the total transport budget to the development of bikeability.

Compared with England, Italy enjoys conditions that are in theory more favourable for the development of bikeability; an excellent climate compared with countries in northern Europe, a deep and enduring love for the bicycle (a similar size population, but 25 million bikes in Italy vis-à-vis 17 million bikes in England), numerous urban areas that are potentially perfect for exclusive use of bikes (8,000 municipalities, only 12 of which exceeding 250,000 inhabitants, and only around 100 having more than 60,000 inhabitants), a legislative framework with laws in favour of bikeability.

Even so, in Italy bikes are not used on a regular basis. The main cause of this backwardness, at first glance, may be seen to be the lack of relative infrastructures and the delays in building programmes (16,000 km of cycle paths planned in the UK, 50% of which already created, compared with 12,000 km planned in Italy, only 10% of which created). But a more detailed

analysis shows that the real obstacle is not the number of km of cycle paths but rather a cultural problem among administrators and citizens.

In Italy there are examples of excellence that are the envy of the rest of Europe. In Bolzano they have worked on safety and awareness-building among youngsters, and a 5% increase in the use of bikes was recorded from 2002 to 2005, with 22.7% of journeys undertaken by bike, at the same time reducing the number of accidents involving cyclists by 18% in one year.

In Milan, a city that is undoubtedly more complex than Bolzano, bike use has risen by 149% over the past 10 years, with 5% of journeys undertaken by bike.

Many of the Italian "success stories" have however been the result of work performed here and there, inspired by the sensitivity or excellence of a few local administrators.

In our country there is still a lack of structured approaches for the development of bikeability, and above all technical experts, administrators and citizens still have little understanding of the important environmental, health, economic and social benefits that can be obtained through efforts to promote bikeability.

The English experience is an interesting model which should be replicable in our country, with a little adaptation to Italy's administrative and territorial context.

What is most striking is the organic nature and systemic approach of the UK programme, combining infrastructure work with training and awareness building among the younger generations, making them realise that "bicycle" can also mean usefulness, environment, sport and great fun.