



Alfons (Alphonse) Mucha, (IvanĀice, 1860 – Praga, 1939) - Cycles Perfecta (1902) - (Immagine scelta dall'Autore)

La cultura della Valutazione: 4 - Un primo caso di studio, il nuovo Bicipark di Abbiategrasso

di *Giuseppe Aquino*

Nel [precedente articolo](#) è stato descritto il percorso per analizzare una politica pubblica. Per comprendere meglio le diverse fasi e per passare dalla teoria alla pratica bisogna però concentrarsi su un caso concreto e attuale.

La **prima fase** dell'analisi riguarda proprio l'individuazione dell'intervento da valutare. Non sempre è facile trovare un primo esempio che possa mostrare e spiegare nei dettagli come "un comune cittadino" possa valutare un intervento. Il rischio è di selezionare una politica pubblica che richieda approfondite conoscenze tecniche o un investimento di tempo troppo consistente. Bisogna iniziare da qualcosa di semplice e che appartenga indicativamente alla vita di tutti i giorni ma che non riguardi però i "massimi sistemi".

Negli ultimi mesi sia per il caso sia per la fortuna, l'ispirazione e l'intervento da valutare sono giunti proprio sotto i miei occhi; attualmente risiedo ad Abbiategrasso e lavorando a Milano faccio quasi tutti i giorni la vita del pendolare da molti anni, prendendo il treno alla stazione del mio paese.

Nel mese di Maggio ho assistito ad un cambiamento che non mi riguarda direttamente dal momento che vado a piedi in stazione: il "vecchio" parcheggio delle biciclette è stato sostituito da un più moderno e sicuro "Bicipark" inaugurato il 20 maggio dopo circa diciassette giorni di lavori.

Nelle successive settimane si è aperto il "dibattito" tra contrari e favorevoli, causato anche da alcuni piccoli incidenti di percorso che hanno riguardato alcuni utenti che di prima mattina hanno dovuto scavalcare la recinzione per poter uscire dal Bicipark dal momento che la porta automatica non si apriva.

Ogni settimana sui giornali locali appare almeno una notizia riguardante questo nuovo intervento (non sempre negativa) che sembra stia già producendo alcuni effetti interessanti. Appare quindi come un caso interessante ed emblematico che riguarda potenzialmente tutti i residenti (32000 abitanti) del comune di Abbiategrasso dal momento che ha un impatto sul bilancio, la sicurezza ed offre un servizio che non può essere utilizzato da tutti gli interessati (attualmente ha 160 posti).

Ma che cosa è questo Bicipark?

"Il nuovo BICIPARK, quale parcheggio protetto per le bici, avrà elevati requisiti di sicurezza e sarà realizzato secondo le più moderne tecnologie di identificazione e controllo accessi. Disporrà di 160 posti "sicuri" che permetteranno di ancorare le biciclette tramite speciali catene fissate permanentemente a rastrelliere appositamente studiate. Sarà quindi sufficiente portare con sé un lucchetto di buona qualità con cui richiudere la catena sul telaio della bici.

L'ingresso al parcheggio sarà consentito solo a coloro che avranno sottoscritto l'adesione al servizio e ritirato l'apposito kit di identificazione (costo promozionale del kit € 10), composto da un badge personale, da un catarifrangente dotato di chip da inserire sui raggi della ruota anteriore della bici e da un adesivo per marchiare la bici e registrarla nel Registro Italiano Bici (se non ancora "targata").

Si precisa che l'adesione al servizio bicipark è subordinata alla iscrizione al Registro Italiano Bici. Se la bici è già iscritta ma la registrazione, di durata triennale, è scaduta, deve essere preventivamente rinnovata." (Fonte: <http://www.comune.abbiategrasso.mi.it/Comunicazioni/In-arrivo-alla-stazione-di-Abbategrasso-il-BICIPARK-un-posto-sicuro-e-sorvegliato-dove-parcheggiare-le-biciclette>, visitato il 7 Luglio 2016 alle ore 17.00)

Con l'individuazione del [Bicipark](#) quale evaluando (l'oggetto della valutazione) termina la prima fase.

La successiva **seconda fase** riguarda l'individuazione e la comprensione degli obiettivi dell'intervento stesso. Per un "locale" questa parte risulta molto semplice, è palese infatti che il principale obiettivo del Bicipark sia quello di aumentare la sicurezza e ridurre i furti di biciclette. L'intervento è palesemente rivolto principalmente ai pendolari che si recano in stazione in bicicletta.

Non ritengo si possa parlare di riqualificazione urbana, tuttavia bisogna sottolineare che il "vecchio" parcheggio delle biciclette non sempre veniva pienamente utilizzato a causa del timore per i possibili furti. Inoltre questo intervento può rientrare in un più ampio progetto formato da diverse iniziative per diminuire sensibilmente i furti di biciclette e aumentare il grado di sicurezza per tutti i cittadini. Tutte queste informazioni possono essere ricavate sia dalla vita di ogni giorno come cittadini abbiatensi sia dai quotidiani locali (stampa e internet) oltre che dal sito web istituzionale.

La **terza fase** riguarda lo stadio di vita del progetto/intervento. L'inaugurazione del Bicipark è avvenuta il 20 Maggio del 2016, siamo quindi in una fase ex-post: il progetto terminato è stato implementato e risulta operativo. Non sono passati nemmeno due mesi dalla sua apertura, tuttavia sembra che alcuni effetti siano già stati prodotti (sempre secondo le informazioni fornite dai quotidiani locali) quindi ha senso valutare l'intervento e verificare cosa è successo realmente.

Anche la **quarta fase**, lo studio del contesto, risulta molto semplice per un residente dal momento che dovrebbe conoscere abbastanza bene la propria città e le sue caratteristiche anche senza dover entrare nel dettaglio preciso dei singoli indicatori. Dal momento che l'obiettivo del Bicipark riguarda la sicurezza e i pendolari, per analizzare il contesto bisogna rispondere principalmente a due domande:

1. Quanti sono i pendolari che utilizzano la tratta interessata (Milano-Mortara)?
2. Quanti sono i furti di biciclette all'anno?

Ci sono diversi modi per rispondere a queste domande. Il primo riguarda l'analisi delle statistiche ufficiali, che però non sempre si riescono a trovare facilmente o agevolmente.

Un secondo modo per rispondere a queste domande è il confronto con i propri concittadini o con gli utenti del servizio ferroviario: basta chiedere ai propri amici e conoscenti per farsi un'idea delle possibili risposte.

Il terzo metodo è invece rispondere direttamente a queste due domande tramite la propria esperienza.

Ovviamente il metodo più scientifico è sempre l'analisi dei dati ufficiali; tuttavia dal momento che questo è un primo caso di studio a livello locale di un intervento che impegna poche migliaia o decine di migliaia di euro in un solo anno sul bilancio comunale e dal momento che l'analisi è

calibrata sul "comune cittadino", non ritengo necessaria l'analisi di dati precisi e ufficiali ma basta semplicemente una stima derivata da metodi qualitativi come l'indagine di clima (chiedere ai propri conoscenti cosa ne pensano) o l'analisi dei documenti ufficiali (quotidiani locali e sito web locale) oltre alla propria esperienza diretta e personale.

In questo caso per rispondere alla prima domanda mi baso sulla mia pluriennale esperienza personale: i pendolari abbiatensi, studenti e lavoratori verso Milano, dovrebbero essere diverse migliaia. Potrei sbagliarmi tuttavia la tratta è molto utilizzata negli orari di punta a tal punto che la maggior parte dei treni sono molto affollati.

Per la seconda domanda, i furti di biciclette, la risposta non si basa tanto sulle statistiche ufficiali ma più che altro da quanto riportato dai quotidiani locali (che si basano sulle statistiche ufficiali): il problema è molto sentito a tal punto che sono state messe in atto diverse iniziative negli ultimi anni.

Il contesto d'implementazione sembra quindi favorevole dal momento che è presente un potenziale target elevato (pendolari) per l'utilizzo del Bicipark ed i furti di biciclette sono un problema quasi all'ordine del giorno.

Per la **quinta fase**, la scelta degli indicatori, riprendiamo in parte gli indicatori già individuati per l'analisi del contesto. Affinchè il Bicipark sia un intervento efficace ci chiederemo sostanzialmente:

1. Quanti utenti hanno aderito all'iniziativa?
2. Quanti posti sono stati occupati sul totale dei posti disponibili?
3. Quante biciclette sono state rubate dal Bicipark? Non ha molto senso analizzare se il numero di furti totali è diminuito dal momento che l'impatto del Bicipark è limitato solo al Bicipark stesso! 160 biciclette potrebbero essere al sicuro, ma i furti potrebbero comunque aumentare lo stesso!

Sono presenti effetti non previsti? Se sì, tali effetti sono negativi o positivi?

Con la **sesta fase**, raccolta e analisi dei dati, verranno date le risposte alle domande della fase precedente. Dalla [pagina web comunale](#) veniamo a sapere che: "06/06/2016 Si comunica che è stato raggiunto il numero massimo di kit per l'accesso al bicipark (160), pertanto la distribuzione è sospesa. L'Amministrazione valuterà nei prossimi giorni la possibilità di proseguire la distribuzione di un ulteriore lotto di kit, oltre il numero massimo."

A meno di tre settimane dall'inaugurazione la copertura del servizio è del 100%, tutti i possibili utenti hanno aderito. Per quanto riguarda i posti occupati, verso le 8 del mattino da lunedì a venerdì circa il 75% dei posti disponibili sono occupati (lo vedo tutti i giorni lavorativi). Qualche sabato mi è capitato di passare e di notare che quasi la metà dei posti, sempre verso le 8 del mattino, sono occupati. Non so cosa succeda dopo le 8 del mattino, è però probabile che si raggiungano percentuali superiori al 90% vista la copertura del servizio.

Non ho mai sentito né letto di biciclette rubate dal Bicipark e visti anche gli standard di sicurezza mi sembra che un furto sia poco probabile.

Sono però presenti effetti non previsti dal momento che diverse biciclette (quasi una decina) vengono incatenate a pali, ringhiere, alberi. Tuttavia in data 17/05/2016, prima della fine dei lavori e inaugurazione del Bicipark, è stata emanata un'ordinanza (n. 53) volta a risolvere tale evenienza. Si può leggere infatti che: "A far data dal 20.05.2016, è vietata la sosta a tutti i velocipedi, con rimozione forzata degli stessi dalle ore 07.00 del medesimo giorno, su tutta l'area a verde ed a marciapiede in fregio a P.zza Garibaldi - Piazzetta Rossi e fino all'intersezione con V.le Mazzini, all'esterno della struttura del bicipark, al di fuori delle rastrelliere appositamente collocate. In particolare è vietato assicurare le bici ai pali dalle pubblica illuminazione e della segnaletica stradale, agli arredi urbani, ai cartelli pubblicitari, agli alberi, alle ringhiere, agli archetti parapetonali, alle recinzioni, etc."

Su un giornale locale risalente al primo luglio si legge che l'Amministrazione è a conoscenza del problema e "si è dunque deciso, d'accordo con la polizia locale e con l'assessore Granziero, di iniziare ad affiggere un avviso sulle biciclette depositate o legate fuori delle strutture preposte annunciando, nel caso l'infrazione si ripeta, che le bici saranno rimosse", parole del sindaco di Abbiategrasso Luigi Arrara riportate da Ordine e Libertà n. 26 Anno 97 (1 Luglio 2016).

Verranno quindi presi provvedimenti nell'immediato per risolvere il problema.

Inoltre, sempre per quanto riguarda gli effetti non previsti, la città di Abbiategrasso ha vinto il premio "Cittaslow International Project Prize" nella categoria "Infrastructure Award": "for the project "Bici Park/Bike Park"

for "A very innovative hub in the centre of the town to improve bike use and slow mobility system." La notizia è riportata sia su <http://www.cittaslow.org/article/cittaslow-international-project-prize-2016-all-the-winners> che su <http://www.bianews.it/news.php?cod=2546>, entrambi visitati il 03/07/2016 alle ore 17.30.

Su un [altro giornale locale](#) si legge però che Legambiente Terre dei Parchi ha "lodato l'arrivo del Bicipark alla stazione ferroviaria di Abbiategrasso ma c'è qualcosa che non va nella sua gestione. Il servizio è sottoutilizzato, più della metà degli stalli è libera da quando è stato inaugurato. [...] non accettiamo la minaccia delle multe o della rimozione delle biciclette di chi non vuole o non può accedere al servizio. E che tra l'altro non trova più un posto free per attaccare la propria bici perché tutti occupati dal Bicipark." come riportato sul [sito dell'Eco della Città](#) in data 01/07/2016: <http://ecodellacitta.it/bicipark-ce-qualcosa-non-va/> (visualizzato il 03/07/2016 alle ore 18.00).

Personalmente non sono d'accordo con quanto riportato, sicuramente Legambiente aveva ragione nei primi giorni del servizio; attualmente alle 8 del mattino il Bicipark non è pieno ma sicuramente è utilizzato per più di metà degli stalli, a occhio circa il 75%. Tuttavia per una successiva valutazione, bisognerebbe approfondire e magari scrivere o coinvolgere Legambiente.

Siamo quindi giunti alla **settima e ultima fase**, la valutazione finale è decisamente positiva dal momento che:

1. La copertura del servizio è del 100% ed il Bicipark è stato assiduamente utilizzato fin dalle prime settimane di vita.

2. Non sono giunte notizie di furti di biciclette all'interno del Bicipark stesso, le misure di sicurezza sembrano quindi funzionare ed essere efficaci.
3. Sono presenti problemi ed effetti negativi imprevisi che tuttavia verranno risolti nel breve periodo. Il problema legato ad alcuni utenti chiusi all'interno del Bicipark nelle prime settimane di operatività è già stato ampiamente risolto.
4. Il progetto ha ricevuto anche un premio internazionale.
5. Nonostante le critiche mosse da Legambiente, il Bicipark sembra essere utilizzato al 75% alle 8 di mattina e l'Amministrazione si è impegnata a trovare una soluzione agli altri problemi rilevati

L'intervento appare quindi efficace rispondendo ai bisogni della comunità e risolvendo il problema per il quale è stato implementato.

Ovviamente la valutazione non dovrebbe esaurirsi qui, ma bisognerebbe effettuare ulteriori analisi e una valutazione a 9 mesi dall'avvio del progetto verso Febbraio 2017. In particolare bisogna interrogarsi nuovamente sulla fruibilità e l'efficacia del servizio sia in generale sia nei mesi invernali, valutando come è stato risolto il problema delle biciclette incatenate abusivamente fuori dal Bicipark, se sono stati distribuiti nuovi kit di accesso e se i posti all'interno dell'area sono stati aumentati o invece sono diminuiti.

Note metodologiche

1. Ho scelto di basarmi su fonti più immediate come la mia esperienza personale, i quotidiani locali e la pagina web del comune di Abbiategrosso dal momento che il Bicipark è il primo caso pratico e serve a mostrare non al tecnico ma al "comune cittadino" come effettuare una prima valutazione di un intervento concreto, immediato e di rilevanza locale. Il tempo per effettuare una valutazione di questo tipo con questa metodologia è di circa 2 ore "diluite" però nell'arco di un paio di mesi. La ricerca, e non l'analisi dei dati statistici, potrebbe però aumentare notevolmente il tempo impiegato senza però stravolgere la valutazione o influenzare il giudizio finale. Ovviamente per politiche pubbliche o interventi più importanti, significativi e di rilevanza nazionale sarebbe opportuno verificare i dati e le statistiche riportati dai quotidiani.
2. Non faccio parte e non ho rapporti con l'Amministrazione comunale, nessun partito, lista civica, associazione o altro in qualche modo ad essa collegati o associati. Il mio giudizio è frutto dell'indipendenza e basato sui dati e sul procedimento descritto in questo articolo. Il punto di partenza dell'intera analisi deriva dallo scetticismo e dal dubbio che il Bicipark avrebbe o non avrebbe funzionato. Vedi [l'importanza del dubbio](#).
3. Per una successiva valutazione, andrebbe ascoltata o comunque coinvolta direttamente Legambiente. La presenza di pareri contrari alla valutazione o comunque discordanti è molto utile e può aiutare a rafforzare l'analisi valutativa.
4. Vorrei ringraziare **tutti i quotidiani locali** dell'Abbatense, cartacei, digitali o in entrambi i formati, per l'ottimo lavoro svolto e l'importanza del servizio offerto.