

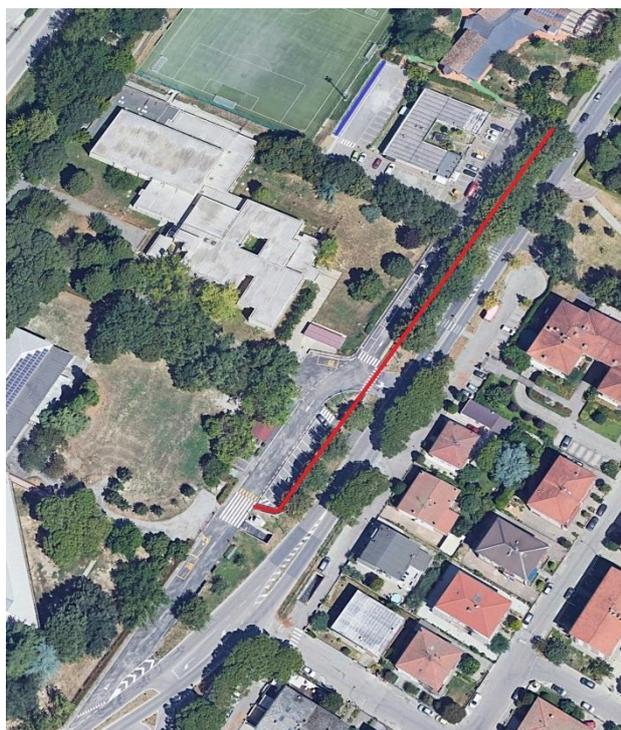
Aggiornamento ciclopedonali 2022-2023 (VII)

Ciclopedonale adiacente all'Istituto Comprensivo San Rocco

La storia di questa ciclopedonale è per certi aspetti esemplare e disponiamo di sufficienti elementi per raccontare le vicende che hanno preceduto la sua realizzazione. Precisamente si tratta della pista ciclopedonale sulla controstrada di Via Ravegnana, di fronte agli ingressi delle diverse sedi dell'Istituto Comprensivo San Rocco.

La mappa

Le due successive immagini mostrano la situazione che si presentava prima e dopo la realizzazione della pista ciclopedonale.



La linea **rossa** indica il percorso della ciclopedonale che risulta essere lunga 135 metri: 85 metri a raso su asfalto e delimitati da aiuole e da cordolo in gomma riciclata a protezione dal traffico veicolare, il restante tratto realizzato all'interno dell'area verde in sostituzione del percorso pedonale esistente. La linea **blu**, sempre nella seconda immagine, indica il percorso pedonale realizzato nell'area limitrofa al campo sportivo per facilitare l'accesso all'ingresso della Scuola d'Infanzia.

L'intervento avrebbe comportato *“una modifica anche dei flussi veicolari al fine di migliorare la sicurezza e decongestionare l'area dal traffico soprattutto negli orari di entrata e uscita degli studenti”*.

Costo previsto, riportato dalla stampa locale: circa 95 mila euro.

Il percorso

Come in tutte le precedenti schede, cerchiamo di raccontare la ciclopedonale con una serie di foto scattate poco dopo il completamento dell'intervento, muovendoci da una estremità all'altra e proseguendo in direzione del centro cittadino.







Qualche domanda

Tutto sommato un intervento di semplice pianificazione, in parte realizzato su piste già esistenti. Quanto di meglio si potesse ideare e fare? Oppure quanto di meglio si potesse realizzare condizionati dai limiti posti dall'esistente? O quanto di più economico si volesse ipotizzare, sia in termini di impegno progettuale che in termini di spesa? L'unica possibile forma di intervento, oppure una tra molteplici altre? Quali sono state le forme di coinvolgimento dei fruitori del luogo? Immaginiamo che si pensi all'istante ai genitori e ai gestori delle attività gravitanti della strada, ma noi vorremmo che ci si riferisse soprattutto ai bambini e alle bambine, ai ragazzi e alle ragazze che raggiungono quelle scuole tutti i giorni.

Sono domande che prima di noi si sono poste altre persone, domande necessarie e inevitabili. Sorprendenti, invece, le risposte date loro dall'Amministrazione Comunale, nei contenuti ma soprattutto nelle modalità, implicitamente illuminanti del modo assai particolare che questa amministrazione mostra nel concepire la partecipazione dei cittadini alle scelte collettive.

Breve storia dal 2019

Bene, la storia inizia nel **novembre del 2019** con una raccolta firme consegnata alla dirigenza dell'Istituto Comprensivo San Rocco per sollecitare la scuola ad occuparsi del problema di viabilità e sicurezza presente soprattutto sul lato di via Ravegnana. In quell'occasione il Consiglio di istituto, la dirigenza e la mobility manager si dimostrarono tutti allineati con la richiesta dei genitori.

Nel **dicembre del 2019** la scuola incontrò l'amministrazione comunale e si prese in considerazione l'ipotesi di sfruttare per il collegamento tra le scuole il vialetto adiacente i campi da calcio.

Nel **2020** con l'arrivo del Covid, la scuola chiuse ed il discorso venne sospeso per essere ripreso al più presto.

Nel **settembre 2020** la riapertura della scuola avvenne con gli ingressi scaglionati; la situazione del traffico però non ne risultò migliorata, permanendo tutti i problemi di viabilità e sicurezza evidenziati in precedenza.

Il **7 novembre 2020** venne inviata da due genitori, su consiglio della mobility manager, una lettera al Sindaco di Faenza e alla Giunta comunale di Faenza per sollecitare un intervento in merito ai problemi di sicurezza presenti nell'area, allegando una proposta progettuale.

Il progetto

Nella lettera inviata al Sindaco e alla Giunta nel novembre del 2020 si ritrovano le premesse, le ragioni e gli elementi del progetto.

- L'ingresso al plesso scolastico da via Ravegnana, segnalava la lettera, era il tratto più pericoloso per chi vi si volesse recare a piedi o in bici.
- Negli orari di ingresso e uscita dalle scuole si creavano ingorghi notevoli e situazioni di serio pericolo soprattutto per gli utenti più deboli. I genitori a piedi o in bici con i bambini, oppure i ragazzi delle scuole secondarie si trovavano a fare lo slalom tra le auto in una situazione di pericolo.
- Se era diffusa tra i genitori la poco commendevole abitudine di voler parcheggiare il più vicino possibile al cancello di ingresso scolastico, (comportamento in contrasto con le norme del codice stradale, di fatto tollerato dall'Amministrazione che non adottava le usuali misure per contrastare tali comportamenti), ciò non toglieva nulla al fatto che si trattasse di un problema strutturale che investiva la pianificazione dell'intera area urbana, e che non era stato affrontato da parecchi anni.
- A parere dei genitori non era pensabile mantenere a doppio senso la controstrada parallela a Via Ravegnana tra la farmacia e l'ingresso della scuola secondaria, in quanto lo spazio era ritenuto insufficiente per il passaggio di due auto.
- Si reputava anche l'accesso alla scuola dell'infanzia limitrofo al campo sportivo inadeguato, poiché il parcheggio adiacente si trasformava in uno spazio di manovra per le auto.
- La soluzione primaria proposta era tanto semplice quanto decisa: pedonalizzare tutta l'area durante gli orari di ingresso e di uscita dalle scuole, consentendo l'accesso solo ai pedoni, ai ciclisti, ai disabili ed allo scuolabus.
- Nel caso questa soluzione si fosse dimostrata non realizzabile, i genitori si sarebbero adattati alla creazione di una pista ciclopedonale di collegamento tra le diverse sedi dell'istituto accompagnata da una precisa regolamentazione della sosta, ossia divieto di effettuarla fuori dagli stalli e con azioni di controllo esercitate in modo continuo.

- In sostanza, l'obiettivo era di creare una strada scolastica negli orari di ingresso e di uscita dalla scuola e di collegare i frammenti di marciapiede e di ciclabili allora esistenti in modo permanente ed a servizio di tutte le attività che interessavano la zona.
- Perciò, con la comunicazione si chiedeva che l'Amministrazione comunale si facesse carico del problema e adottasse soluzioni in grado di garantire condizioni di sicurezza per tutti gli utenti negli orari di ingresso e di uscita dalle scuole.

Le seguenti immagini illustrano la situazione di allora, novembre 2020, e la proposta di intervento pensato per collegare i diversi tratti pedonali e ciclopedonali esistenti.

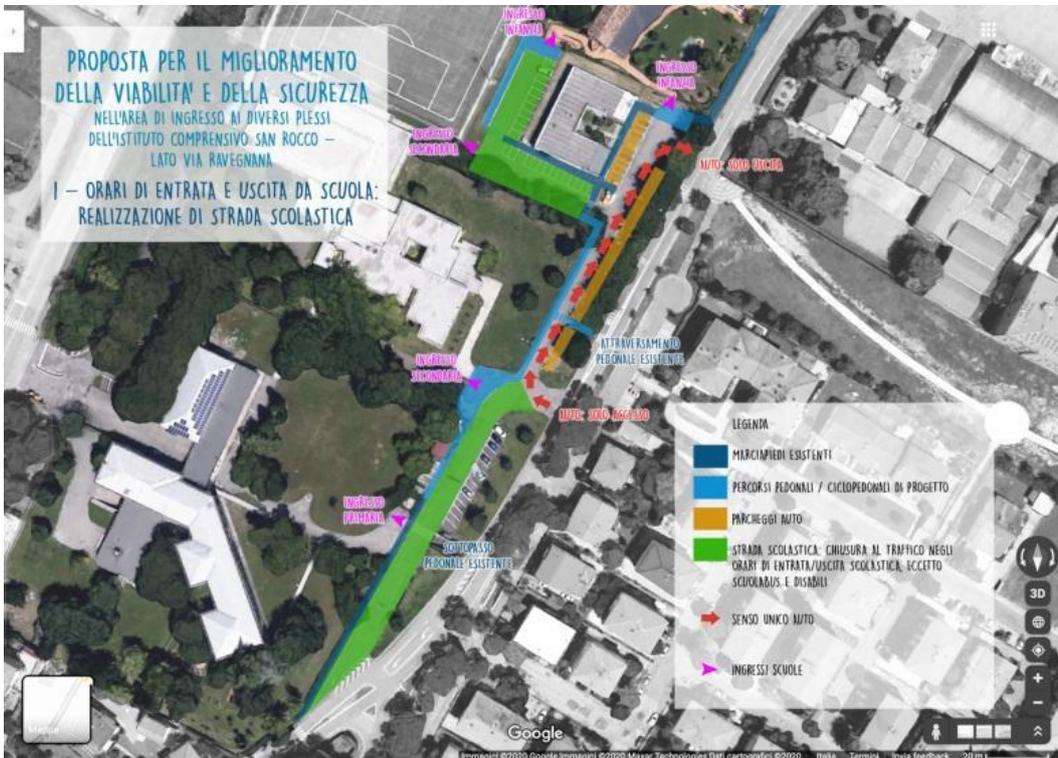


Le immagini successive mostrano, in successione:

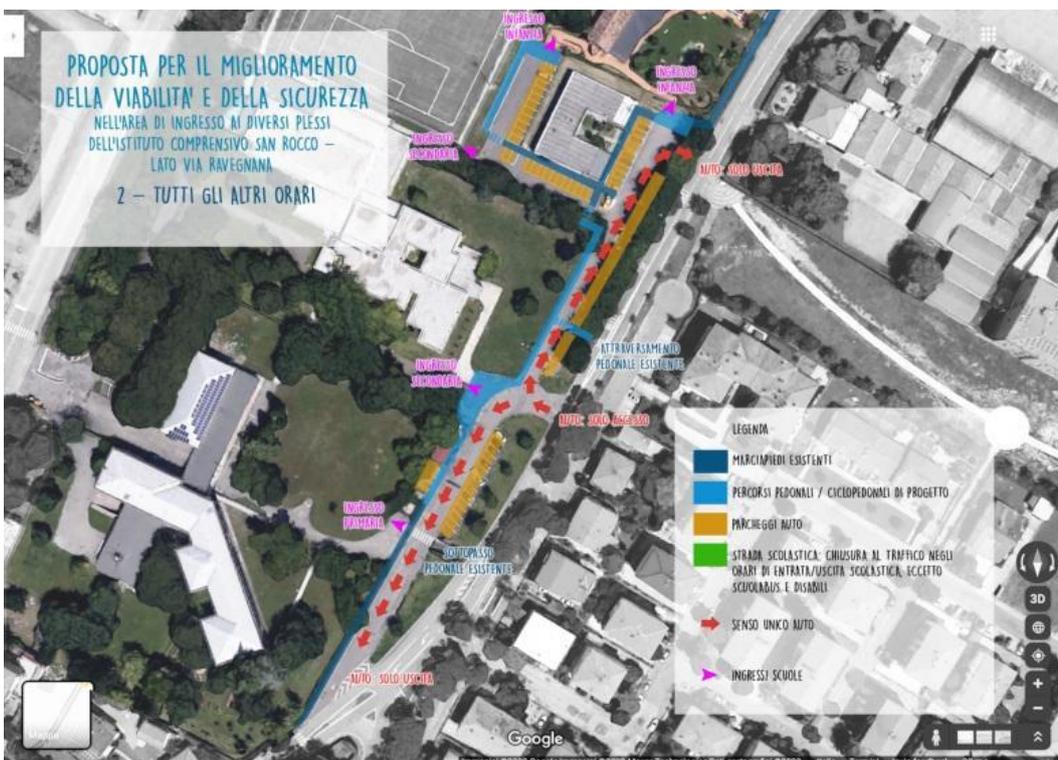
1. le criticità evidenti nella zona durante gli orari di apertura e chiusura delle scuole,



2. la proposta di realizzare, durante gli orari di entrata e di uscita dalle scuole, una doppia “strada scolastica”, di estendere ed unire i tratti pedonali e ciclopedonali e di rendere a senso unico il passaggio delle auto, limitandolo ad un più corto tratto,



3. le soluzioni da attuarsi sempre, prima e dopo gli orari di entrata e di uscita dalle scuole, ossia il mantenimento delle aree pedonali e ciclabili e la creazione di due percorsi stradali a senso unico in versi opposti con ingresso nella zona centrale.



Non siamo imprenditori e non lo siamo mai stati, ma pensiamo di non essere troppo eccentrici rispetto al loro modo di pensare qualora ci venisse presentato un progetto a titolo di pura gratuità: wow! Certo da studiare, da inserire in un contesto di vincoli, da valutare in termini economici, da raffrontare con altre possibili soluzioni. E poi la necessità di prevedere le conseguenze della sua applicazione sui flussi di traffico, i potenziali benefici che ne deriverebbero, l'impatto sulle attività economiche lì operanti. Infine, da sottoporre a tutte le persone che a vario titolo hanno un rapporto con quella zona. Ma una idea di base come questa, proveniente dai cittadini che ogni giorno vivono quella porzione di spazio e che si sono incaricati di riassumere in alcune mappe le percezioni diffuse della problematica, quando mai capita di riceverla? Come non esplorarla e valorizzarla?

Bene, ecco quanto successo il 24 dicembre del 2020, esattamente 17 giorni dopo l'invio della lettera e del progetto da parte dei genitori: tutto è contenuto nella risposta data dall'Unione della Romagna Faentina, Settore Lavori Pubblici, Servizio Progettazione Infrastrutture Manutenzione Faenza, Prot. *cfr. segnatura.xml* Class. 06-05 Fasc. 2020/4.

Troppo significativa per non riportarne il testo per intero.

“Oggetto: modifica alla viabilità via Ravegnana strada di servizio davanti alle Scuole San Rocco — risposta A seguito di vs. comunicazione pervenuta in data 09/11/2020 prot. n. 83170 si comunica che relativamente alle soluzioni prospettate, a seguito di sopralluogo congiunto con la Polizia Municipale e analisi dello stato di fatto, si ritiene che l'istituzione del senso unico nella controstrada avrebbe, come conseguenza obbligata, un ingresso e una o due uscite, a seconda delle ipotesi, ne conseguirebbe quindi che tutti i fruitori dei punti di attrazione verrebbero convogliati su di un unico ingresso con il rischio concreto che, l'eventuale rallentamento in ingresso, andrebbe a riflettersi sul tracciato principale della via Ravegnana; L'esperienza pregressa insegna che l'istituzione del senso unico determina un aumento delle velocità medie di percorrenza, circostanza non auspicabile vista la cospicua frequentazione di utenti deboli; sebbene la legge 120/2020 abbia istituito le “ZONE SCOLASTICHE”, mancano ancora le disposizioni regolamentari circa la segnaletica stradale di perimetrazione di dette zone, inoltre la preclusione, per i fruitori della farmacia e del chiosco, all'utilizzo dei parcheggi nella zona scolastica, graverebbe certamente sulle loro economie in modo negativo. Ultimo aspetto, da non sottovalutare, riguarda il fatto che non sarebbe possibile garantire un costante controllo degli accessi alle zone scolastiche, che, quindi, dovrebbe essere fatto per mezzo di sistemi automatici di controllo; la sezione dei tratti di percorso ciclabile e pedonale indicati lungo la carreggiata stradale della controstrada, è incompatibile con la necessità di garantire una corsia sufficientemente ampia per la manovrabilità degli autoveicoli intenti a entrare ed uscire dai posteggi. Si segnala che nell'ambito di un nuovo intervento di urbanizzazione in area limitrofa è prevista la realizzazione e riqualificazione del parcheggio di Via Granarolo, antistante i fabbricati scolastici, che migliorerà l'accessibilità ai plessi”.

Considerazioni

A questa risposta dell'Amministrazione, il gruppo di cittadine e cittadini, autori della iniziale lettera, hanno replicato con una serie di osservazioni alquanto acute e dettagliate. Sono esaustive e le riportiamo per intero tra gli allegati. Ci limitiamo ad alcune brevi valutazioni.

1. Ci sembra curioso che la richiesta di un intervento strutturale in un contesto tanto delicato quanto è il tema delle cosiddette “isole ciclabili-pedonali” – presente nel PUMS e sempre disatteso – tutt'altro che essere diventato il tema di un ampio e approfondito dibattito in seno all'Amministrazione comunale, finalmente inizio di un intervento sistemico dentro la questione più ampia della mobilità sostenibile nel territorio comunale, sia stato delegato in toto ad un ufficio tecnico.
2. Altrettanto curioso, ma forse non inaspettato, che l'azione svolta dai tecnici comunali si sia limitata ad un “... sopralluogo congiunto con la Polizia Municipale e analisi dello stato di fatto ...”. A quanto sembra, niente oltre a ciò, è mai stato fatto.

3. Sorprendente che le ragioni addotte per affossare la proposta del comitato, in tutte le sue articolate declinazioni, si basino su supposizioni e non su dati, identificati, raccolti, analizzati, confrontati. Non è altro che un'opinione sostenere che "... l'eventuale rallentamento in ingresso, andrebbe a riflettersi sul tracciato principale della via Ravennana."? Non è altro che un'opinione sostenere che "... l'istituzione del senso unico determina un aumento delle velocità medie di percorrenza."? Non è altro che un'opinione sostenere che "... la preclusione, per i fruitori della farmacia e del chiosco, all'utilizzo dei parcheggi nella zona scolastica, graverebbe certamente sulle loro economie in modo negativo."?

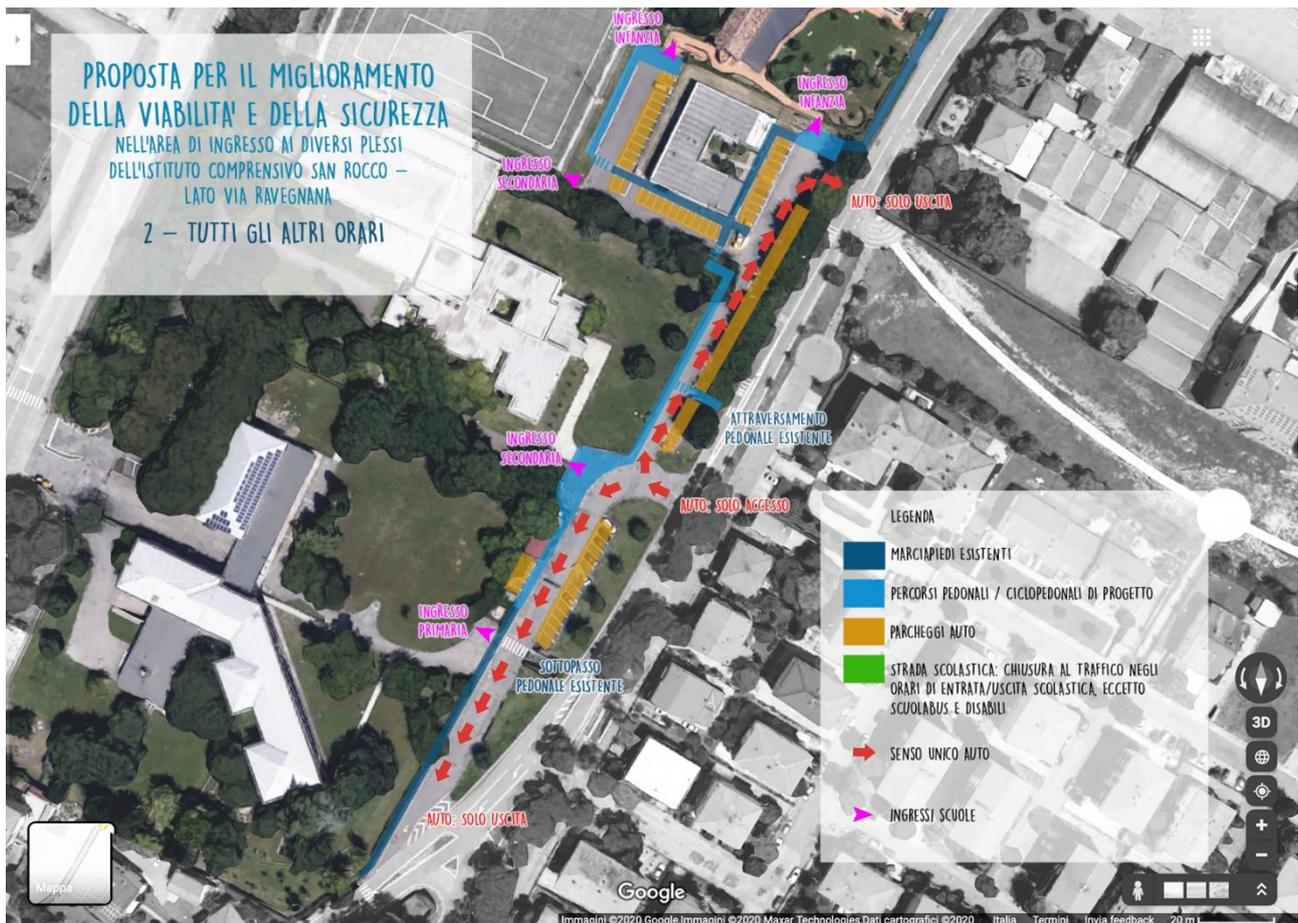
4. Altresì non è privo di logica affermare che "... la sezione dei tratti di percorso ciclabile e pedonale indicati lungo la carreggiata stradale della contro strada, è incompatibile con la necessità di garantire una corsia sufficientemente ampia per la manovrabilità degli autoveicoli intenti a entrare ed uscire dai posteggi" se a tutt'oggi risulta compatibile con il doppio senso di marcia degli autoveicoli? Insomma, il passaggio di due auto in verso opposto è compatibile con le manovre di parcheggio delle auto, mentre non lo è la presenza di una pista ciclopedonale affiancata ad una sola corsia di marcia per autoveicoli?

5. Inoltre, per quale ragione il controllo degli accessi alle zone scolastiche "... fatto per mezzo di sistemi automatici di controllo" dovrebbe presentarsi come una complicata faccenda?

Esattamente come in un recente manuale per ciclopedoni pubblicato dal Comune di Faenza, anche in questa serie di risposte emerge che la preoccupazione principale, se non unica, dell'Amministrazione non è tanto evidenziare i vantaggi della mobilità sostenibile e nemmeno il tema della sicurezza, in questo specifico caso degli utenti più deboli, i bambini e le bambine, quanto quella di tutelare le auto e tutto ciò che si connette con il loro movimento. Nient'altro.

Resta il fatto che la ciclopedonale realizzata nel corso del 2023 è affatto differente da quella pensata dal comitato genitori.





Come mostrato dalle due immagini contrapposte, la ciclopedonale realizzata si sviluppa sul lato opposto rispetto a quello previsto dal comitato, non unisce tratti di ciclopedonali già esistenti e pertanto, come da sempre capita di verificare a Faenza, aggiunge un ulteriore frammento ai già esorbitanti frammenti di ciclabili distribuiti sul territorio.

Da ultimo i costi: siamo convinti che la delimitazione delle ciclopedonali ipotizzate dal comitato semplicemente tracciando una segnaletica orizzontale non avrebbe nemmeno lontanamente raggiunto la cifra realmente spesa per realizzare questa ciclopedonale che, di fatto, non solo non risolve il problema della sicurezza ma si riduce, come tanti altri frammenti di ciclopedonale, ad esistere in sé stessa, senza alcuna relazione con il tema della mobilità sostenibile. Risultato di una non pianificazione oppure di una pianificazione affrettata?

Comunque siano andate le vicende, si potrebbe definire l'ennesima occasione perduta.

Ringraziamo i responsabili del Comitato Genitori dell'Istituto Comprensivo San Rocco per averci autorizzati a pubblicare la documentazione da loro prodotta.

Nota. Le foto sono state realizzate nell'agosto del 2023.