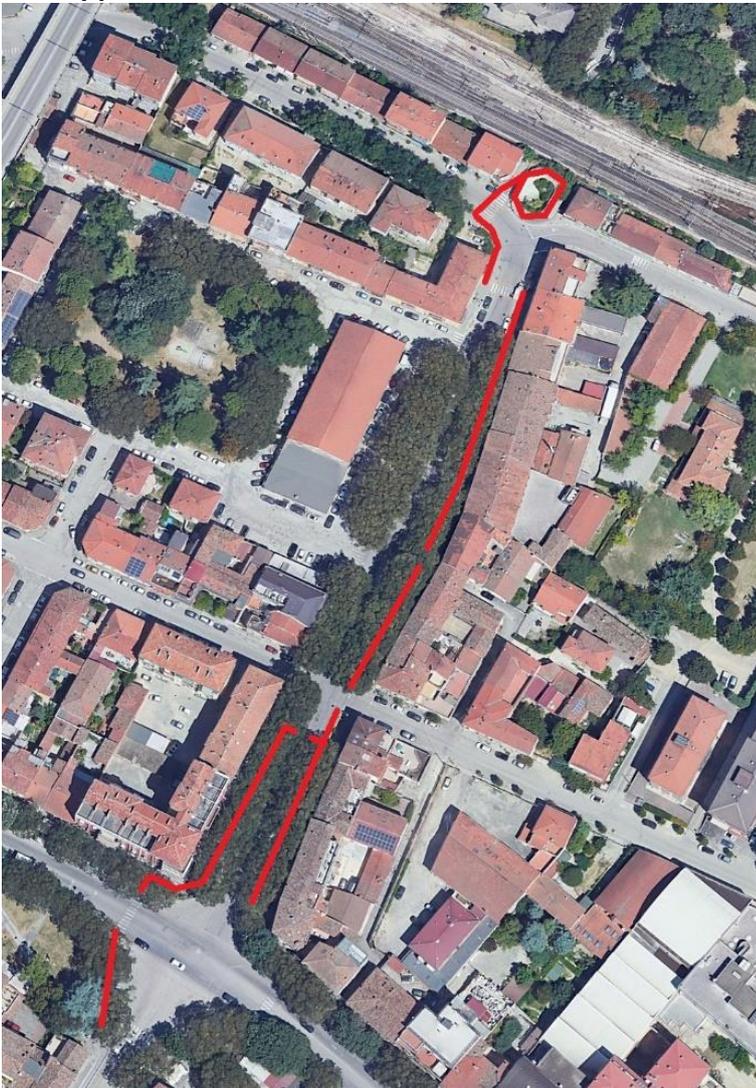


Aggiornamento ciclopedonali 2022-2023 (IX) Ciclopedonale di Corso Giuseppe Garibaldi

Ultima tappa del nostro tour, alla ricerca delle novità, dedicata alla probabilmente ultima realizzazione, la ciclopedonale in Corso Garibaldi.

Come da convenzione non scritta, ma rispettata puntigliosamente, anche questa ciclopedonale è apparsa improvvisamente nelle strade di Faenza senza che la Consulta della Bicicletta ne fosse stata informata. L'unico novità consiste nel fatto che questa ciclopedonale è stata scoperta in modo accidentale semplicemente percorrendo in bicicletta le strade della città, non essendone stata data informazione sulla stampa locale. Insomma, una ciclopedonale apparsa in sordina.

La mappa



Ciclopedonale discretamente spezzettata perfettamente in coerenza con i consueti canoni di progettazione adottati da lustri a Faenza.

Il percorso

Venendo da Piazza del Popolo in bicicletta lungo Corso Garibaldi e andando verso il passante ferroviario, con qualche disinvolto contorsionismo si raggiunge il semaforo posto sulla sinistra dell'incrocio tra Corso Garibaldi e Viale IV Novembre e ci si arresta in attesa del verde.



Attraversato Viale IV Novembre alcune linee bianche indicano il percorso da seguire in curva; si direbbe pensato per virtuosi delle acrobazie in bici, ma non semplice nemmeno per i pedoni.



Giunti a questo punto si prospettano due soluzioni: o attraversare Corso Garibaldi raggiungendo il marciapiede opposto, rispettando ovviamente la segnaletica semaforica,



oppure proseguire sul marciapiede di sinistra, senza che, tuttavia, alcun segnale indichi la prosecuzione della ciclabile.



Tuttavia, al termine del marciapiede, troviamo un doppio segnale verticale e orizzontale che attestano sia la fine che l'inizio della pista ciclabile.



Fatte alcune decine di metri, se si è osservatori attenti, si scopre sulla destra l'indicazione di un attraversamento ciclopedonale,



e, attraversato Corso Garibaldi,



ci si connette con il percorso ciclopedonale che si muove, parallelo a quello effettuato da noi, sul lato opposto della strada.
Pochi metri e nuova interruzione nell'attraversamento di Via Camangi.



Ancora pochi altri metri e nuova interruzione in corrispondenza dell'ingresso in un cortile privato.



Dopo di che si affronta un passaggio, non proprio agevole, davanti all'ingresso del negozio Conad, discretamente frequentato in qualsiasi ora della giornata,



alcune decine di metri di percorso,



passaggio non agevole tra cassonetti per raccolta rifiuti poco prima dell'ingresso ad una rosticceria,



e nuova interruzione, necessaria per attraversare corso Garibaldi ritrovandoci sul marciapiede di sinistra.



Sul marciapiede di sinistra percorriamo alcuni metri, con curva finale e doppio passaggio per ciclisti e pedoni discretamente stretto,



e raggiungiamo una eccezione, ossia un attraversamento stradale, che ci consente di raggiungere il sottopasso ciclopedonale ferroviario, con precedenza accordata ai ciclisti.

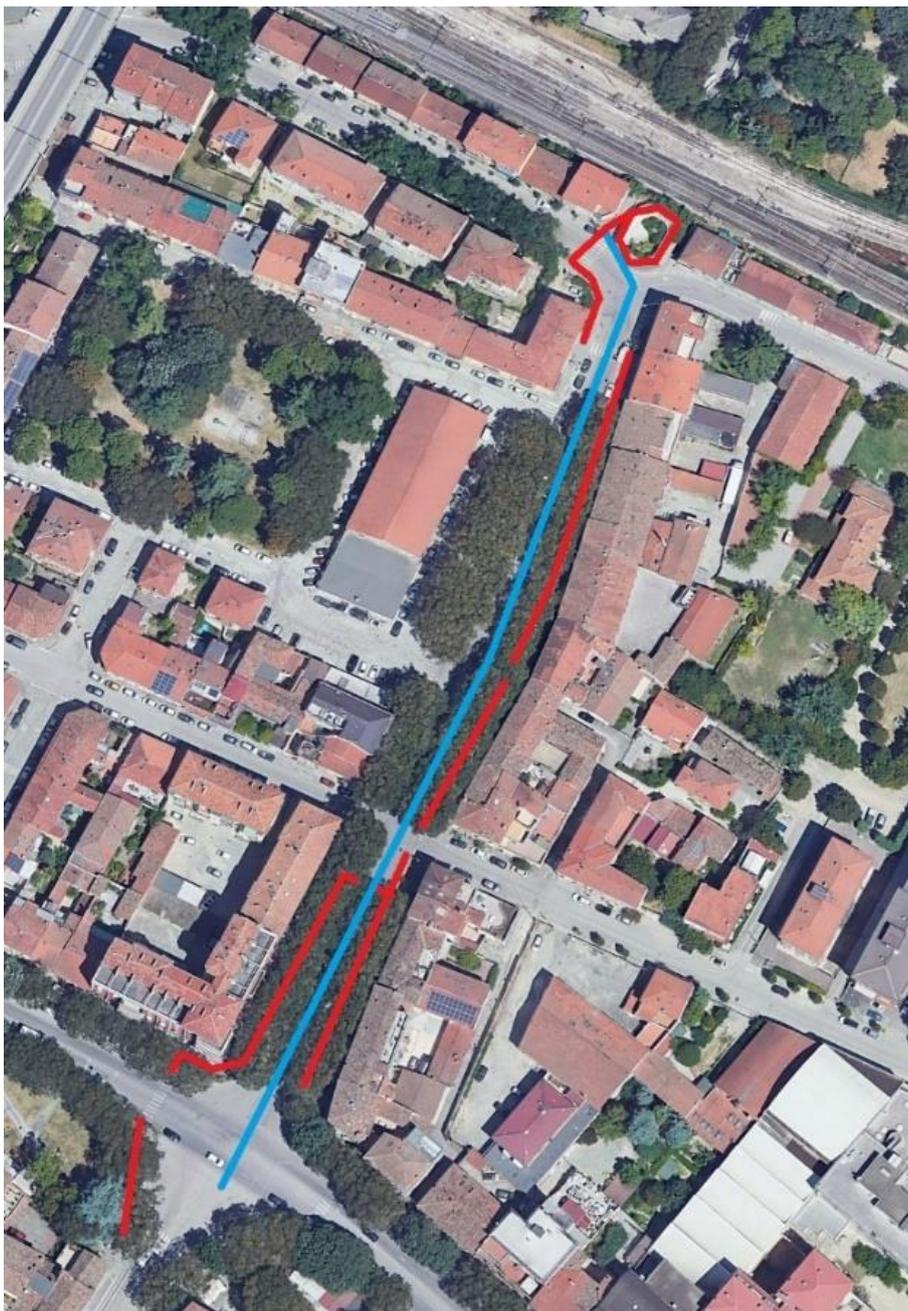


Perché qui sì e non, se non in tutti, almeno in alcuni degli attraversamenti precedenti, resta per noi un mistero.

In definitiva, questo percorso di circa 260 metri, qualora effettuato in bicicletta, comporta: cinque attraversamenti con non accordata precedenza alle biciclette, due attraversamenti stradali e un passaggio davanti all'ingresso di un negozio alquanto frequentato. A cui aggiungiamo l'apposizione di ben 15 segnali verticali portanti gli ormai conosciutissimi indicatori ciclabile/non ciclabile/ciclabile/non ciclabile/ecc.

Con questo quadro di riferimento vengono spontanee alcune domande.

Per quale ragione un ciclista dovrebbe sottoporsi a questa complicata gincana quando potrebbe, arrivato all'incrocio tra Corso Garibaldi e Viale IV Novembre, tirare dritto e veloce sulla carreggiata automobilistica? Ma anche in verso opposto, all'uscita dal sottopasso ferroviario, non avrebbe tutto l'interesse a proseguire diritto verso Viale IV Novembre sulla carreggiata stradale?



Pertanto, se si possono ritenere valide le ragioni di un qualsiasi ciclista che si muove con una certa fretta e non è ossessionato dal senso del rispetto di ogni qualsiasi regola, per quale ragione è stata progettata questa ciclopedonale? E, soprattutto, quale sottile programmazione l'ha definita con un percorso tanto originale quanto non funzionale?

Rilevazione statistica

Per verificare, seppur in modo improvvisato, il livello di gradimento di questa nuova ciclopedonale, ci siamo appostati sabato 3 agosto 2024, dalle 9 alle 9.45, all'uscita del sottopasso ferroviario ciclopedonale con l'intento di conteggiare quanti ciclisti diretti lungo Corso Garibaldi verso e dal centro percorrono la nuova ciclopedonale e quanti invece si muovono sulla sede stradale. I risultati.

N. ciclisti diretti verso il centro lungo la pista ciclopedonale	1	0,54%
N. ciclisti provenienti dal centro lungo la pista ciclabile	2	1,08%
N. ciclisti diretti verso il centro lungo la carreggiata stradale	106	56,98%
N. ciclisti provenienti dal centro lungo la carreggiata stradale	77	41,40%
N. totale dei ciclisti conteggiati	186	100%

Interessante! Nella loro inequivocità riusciamo ad immaginare solo due ipotesi: o la pista ciclopedonale è quasi totalmente sconosciuta agli abitanti di Faenza che si muovono con le due ruote, ma risulta difficile pensarlo in quanto si tratta di persone che utilizzano la bici abitualmente nelle vie cittadine; oppure, la conoscono ma la ritengono talmente poco funzionale da evitarne l'utilizzo in modo sistematico.

Potreste ora pensare che quel giorno, un sabato di agosto, abbiamo perso tempo o che non avessimo nient'altro di più interessante da fare, ma credeteci, per una volta, dopo tanto tempo, ci siamo sentiti protagonisti di un'iniziativa lodevole e utile, volta a misurare la reale utilizzabilità dei percorsi ciclabili, con l'obiettivo di migliorare la qualità degli spostamenti di chi sceglie di usare la bici in città.

Ed è proprio così che ci piacerebbe descrivere la nostra attività presso la consulta della bici ma dopo 3 anni, inesorabile giunge la sensazione di aver solamente sprecato decine di ore del nostro tempo, tempo che avremmo potuto impiegare per fare qualcosa di decisamente più interessante.

Nota

Le foto sono state fatte il 24 Aprile, il 2 e il 3 Agosto 2024; il video il 3 Agosto 2024.

P.s.

Un'ultima precisazione: di questa realizzazione, esattamente come di tutte le precedenti raccontate in questo lungo percorso per le vie di Faenza, i componenti della Consulta della Bici, da che è stata istituita, ossia tre anni fa, sono venuti a conoscenza ex post e grazie alla stampa locale.