

Antecedenti

In data 9/11/20 si inviava una comunicazione alla Giunta con la quale si segnalava l'esistenza di una situazione di grave conflittualità tra auto e utenti deboli in corrispondenza degli ingressi dell'IC San Rocco lungo la contro-strada di via Ravegnana; in concreto le seguenti problematiche:

1- Comportamentale: il parcheggio selvaggio delle auto, in contrasto con le norme del codice della strada, negli orari di entrata ed uscita, che crea situazioni di pericolo per i pedoni e gli altri utenti deboli, ma è di fatto tollerato dall'Amministrazione, che non adotta le previste misure di contrasto a questi comportamenti;

2- Strutturale: il tratto di strada è promiscuo per auto-pedoni-bici, non ci sono marciapiedi né percorsi ciclo-pedonali, sono presenti dei posteggi auto e il senso di marcia è doppio.

Nella nostra comunicazione chiedevamo all'Amministrazione una presa in carico del problema e l'adozione di soluzioni adeguate alla messa in sicurezza degli utenti deboli negli orari di ingresso e uscita dalla scuola. Allo stesso tempo, nell'esercizio della cittadinanza partecipativa e propositiva, presentavamo una proposta di progetto di riqualificazione del tratto stradale antistante gli ingressi delle scuole (contro-strada).

In data 24/12/20 il Servizio Progettazione Infrastrutture Manutenzione Faenza rispondeva rigettando il progetto e, purtroppo, con il silenzio rispetto alle due problematiche sopra indicate.

Osservazioni sulla risposta della PA:

1) **Riflessione di tipo procedimentale:** nella fase istruttoria non è stata coinvolta l'Amministrazione scolastica; non è stato aperto il contraddittorio obbligatorio con le istanti in previsione del diniego dell'istanza; non c'è stata trasparenza rispetto all'eventuale coinvolgimento di controinteressati, che se avvenuto non è stato comunicato alle istanti. Questo difetto di partecipazione, contraddittorio e trasparenza non fanno un buon servizio all'immagine dell'Amministrazione né ai rapporti con la cittadinanza.

2) Analisi delle motivazioni avanzate per rigettare il progetto presentate:

1- **Sul senso unico**, si afferma che "l'eventuale rallentamento in ingresso, andrebbe a riflettersi sul tracciato principale della via Ravegnana": è un'affermazione congetturale; non si indicano i dati oggettivi a supporto dell'affermazione, rendendo impossibile contestarli; non si analizza che tipo o che grado di "riflessione" ricadrebbe su via Ravegnana: è ragionevole pensare che la via principale abbia un suo margine di sopportazione e andrebbe analizzato quale; è ragionevole pensare addirittura che un rallentamento per l'uscita possa avere invece una ricaduta positiva sulla velocità dei veicoli sulla via Ravegnana. Rispetto a questo punto, si può chiedere di fare una sperimentazione; in alternativa, che l'Amministrazione provveda ad elaborare un progetto proprio alternativo al nostro per rispondere alle necessità raccolte.

2- **Sul senso unico**, si afferma anche che fa aumentare la velocità di circolazione: anche questa è un'affermazione congetturale, ai limiti col surreale; in ogni caso, il rischio sarebbe facilmente superabile con l'adozione contestuale delle normali misure di rallentamento della velocità dei veicoli già previste dall'ordinamento, nonché delle misure correttive e repressive dei comportamenti scorretti che l'Amministrazione deve adottare se esistenti.

3- **Sul completamento della via ciclo-pedonale**, si afferma che l'insufficiente ampiezza della carreggiata non permetterebbe la manovrabilità delle auto posteggiate: troviamo questo argomento illogico nonché contraddittorio con quello precedente, favorevole al mantenimento del doppio senso di circolazione; infatti, come è possibile che ci sia spazio sufficiente per il passaggio di due auto in senso opposto, ma non per un'auto e un pedone o bici? Si potrebbe inoltre valutare la possibilità di ridisegnare i posteggi, per adattare il tratto di strada alla convivenza di un'auto in senso unico di circolazione con la via ciclopedonale.

4- **Mancanza delle disposizioni attuative sulla segnaletica delle strade scolastiche:** fatto

irrilevante ai fini delle misure richieste (senso unico, limitazione della circolazione in determinate fasce orarie) per le quali sia il codice della strada che il regolamento già contengono le disposizioni necessarie e sufficienti.

5- **Aggravamento delle economie del chiosco e della farmacia:** continuiamo a restare nel congetturale, senza l'apportazione nella motivazione di qualunque dato oggettivo a supporto; non solo, si cade anche nell'erroneo nel momento in cui si afferma che i posti auto verrebbero "preclusi" ai clienti dei due esercizi, lasciando infondatamente a intendere che sia stata chiesta una preclusione totale a tutti i posti auto. Nel progetto i posti auto davanti alla farmacia resterebbero sempre accessibili; mentre quelli davanti al chiosco e dietro la farmacia nei soli orari di entrata e uscita della scuola sarebbero accessibili solo a disabili e scuolabus. Ci chiediamo che azioni sono state realizzate in fase istruttoria per arrivare a questa conclusione: sono stati coinvolti i controinteressati? Sono state fatte analisi dei flussi negli orari interessati? E infine, qual è il peso reale di questa argomentazione rispetto a tutte le altre? È una domanda legittima, posto che è stata inserita quasi come inciso casuale all'interno di un paragrafo dove si parla d'altro. Che ponderazione è stata fatta degli interessi in gioco rilevati? Nelle motivazioni non si rende conto di questi elementi di giudizio e valutazione.

6- Si afferma inoltre 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": non risulta chiaro, neanche in questo caso, quale sia il peso reale di questo elemento di fatto rispetto al complesso degli argomenti. Affermare che nelle zone scolastiche o a traffico limitato devono essere, realizzati i dovuti controlli, con i mezzi necessari secondo il caso concreto, è pleonastico; decidere di non limitare il traffico, laddove necessario per la tutela degli utenti, per non dover adottare le suddette misure di controllo, è eccesso di potere.

7- **Progetto di riqualificazione del parcheggio su via Granarolo:** questo argomento è incongruente; il progetto su via Granarolo non apporterebbe nessun valore aggiunto alla riqualificazione della contro-strada di via Ravegnana. I due ingressi infatti servono aree di utenza diverse: lato San Pier Laguna il primo; lato zona Bentini il secondo.

3) **Il silenzio della risposta rispetto al quid del problema sollevato: la sicurezza dei bambini e delle bambine della scuola.** Ogni valutazione dell'Amministrazione ha come oggetto di interesse prioritario le auto e il flusso del traffico. Nessuna una riflessione dedicata agli altri utenti della strada e all'interesse primario della sicurezza. Nessuna conferma che si sia preso atto del problema segnalato o avviata una fase di studio del problema.

4) Sorprendentemente la risposta appare ignorare **i principi e gli obiettivi del PUMS**; il mantenimento dello status quo, de facto suggerito dalla risposta in oggetto, è da considerarsi in contrasto con il PUMS stesso.

Alcuni passaggi del PUMS (<http://www.comune.faenza.ra.it/Guida-ai-servizi/Piano-Urbano-della-Mobilita-Sostenibile-Faenza-2017-2030/Adozione-PUMS>):

PUMS-Documento di piano, pag.82: <<*L'obiettivo è una ciclopedonalità diffusa, creando spazi sicuri e vivibili, in cui riescano a convivere i diversi utenti della strada, pedoni, bici e auto.[...]A tal fine l'amministrazione intende attivare le seguenti tipologie di intervento, perfettamente coerenti con il PAIR2020:*

- *l'individuazione di nuove aree pedonali che possano garantire la compresenza di pedoni e ciclisti, ma anche l'accesso a mezzi pubblici ecologici, che non snaturino il concetto di pedonalizzazione, pur garantendo il diritto alla fruizione dello spazio pubblico anche alle categorie di utenza cosiddetta debole;*

- *la creazione di percorsi pedonali sicuri e continui dando priorità alle strade che presentano maggiore conflittualità con il traffico motorizzato;[...]*

- *l'adozione di nuove Zone 30 volte a ridurre la velocità degli automobilisti, in particolare nei pressi delle scuole e nelle zone residenziali;*

- *l'aumento della visibilità e della sicurezza degli attraversamenti pedonali*>>.

PUMS-Documento di piano, Tabella 1 riassuntiva degli obiettivi, pag.89:

- *Messa in sicurezza e realizzazione di "isole ciclabili – pedonali" in corrispondenza degli ingressi agli istituti scolastici*
- *Promozione dei percorsi sicuri casa-scuola/casa-lavoro*
- *Rimodulare l'offerta di sosta a bordo strada, per dare priorità alla realizzazione di percorsi ciclabili, in particolare lungo le strade in cui la attuale occupazione di spazio da parte delle automobili non consente la compresenza in sicurezza delle biciclette, nei due sensi di marcia*
- *Incentivare i comportamenti virtuosi da parte della collettività attraverso il rispetto delle regole di circolazione (rispetto dei limiti di velocità, delle condizioni di accesso alle ztl) e di sosta*
- *Mettere in sicurezza i percorsi ciclo-pedonali, superando i frequenti punti di discontinuità, e inoltre con particolare attenzione alla messa in sicurezza degli attraversamenti stradali.*

PUMS-Documento di piano, pag.103: Scuola primaria Martiri di Cefalonia

<<Pertanto negli orari corrispondenti all'ingresso/uscita da scuola la conflittualità con utenti deboli (ciclisti/pedoni) è notevole.>>

Proposte:

- 1) Dialogo diretto scuola-Comune (dirigente – Giunta), in particolare Assessori Barzaglia e Ortolani. Con coinvolgimento Mobility Manager.
- 2) Progetto di riqualificazione della Contro-strada in linea con i;gli obiettivi del PUMS
- 3) Ripetere le esperienze Gulli: sperimentazione, volontari dei Carabinieri, attivazione della Polizia Municipale