



Città di Ivrea

RELAZIONE DESCRITTIVA DELL'INTERVENTO

PIAZZA IN CORSO, RALLENTA!

Nuove forme di mobilità sostenibile e attiva



Documento a cura dell'ufficio Pianificazione, progettazione e appalti Lavori Pubblici della città di Ivrea

Giugno 2024

SOMMARIO

PREMESSA

1. IL CONTESTO

- 1.1 La città di Ivrea e il nuovo Piano della Mobilità Sostenibile
- 1.2 Quartiere S.Lorenzo e Scuola Elementare Fiorana
- 1.3 Analisi delle criticità dello stato di fatto

2. ITER DI INDIVIDUAZIONE AZIONI DA SVOLGERE

- 2.1 Approccio metodologico
- 2.2 Modelli di riferimento

3. PROGETTO

- 3.1 Questionari propedeutici alla progettazione
- 3.2 IL PROGETTO - Descrizione dell'intervento da realizzare
- 3.3 Progettazione partecipata

4. MANTENIMENTO

- 4.1 Azioni sul lungo periodo
- 4.2 Comunicazione e pubblicità - informazione e digitalizzazione

5. BENEFICI DEL PROGETTO

- 5.1 valutazione di impatto socio-economico-ambientale

PREMESSA

Il presente documento si occupa di descrivere l'iter di individuazione e realizzazione di una **azione concreta per promuovere nuove forme di mobilità sostenibile e attiva**. Tale documento parte definendo una strategia unitaria, individuando, il progetto descritto, come punto di partenza per il rilancio di buone pratiche nell'intero comune di Ivrea attraverso la trasformazione e la **creazione di una nuova identità di uno spazio pubblico**.

I presupposti da cui parte tale progetto considerano lo spazio pubblico nelle vicinanze di luoghi strategici, per esempio le scuole, come un luogo a servizio delle stesse e per questo **come un potenziale grande attivatore di possibili buone pratiche**. In tale modo **la riattivazione dello spazio pubblico diventa un elemento legante, un fil rouge, in grado di attrarre, unire e generare impulsi in maniera esponenziale**. Lo spazio pubblico "restaurato" si riappropria della sua primitiva funzione, quella di luogo di incontro e socializzazione, con lo scopo di trasformare gli spazi e, conseguentemente educare alla dismissione del mezzo privato a favore della bicicletta.



<http://www.ilgiornaledellefondazioni.com/content/accessibilit%C3%A0-universale-educare-alla-cittadinanza>

Si è scelto di individuare un luogo **strategico per poter applicare i principi di mobilità sostenibile, qualità urbana, inclusione sociale, decarbonizzazione e adattamento ai cambiamenti climatici**. Per tale motivo l'intervento qui presentato che l'amministrazione intende avviare come modello "sperimentale" riguarda **la trasformazione dello spazio stradale adiacente alla scuola Fiorana**, l'area è situata al centro di una zona residenziale attualmente priva di spazi di socialità e incontro. Attualmente, l'ambiente antistante la scuola è caratterizzato da un parcheggio e una strada curva su un rettilineo che favorisce forti accelerazioni, mettendo in pericolo i bambini. L'obiettivo del progetto è convertire il parcheggio e parte della strada in una piazza urbana, secondo i principi di urbanismo tattico e traffic calming.

La potenziale "giovane" utenza, inoltre, ci ha permesso di **attivare una preliminare progettazione partecipata**. E' stato chiesto ad un campione di 100 giovani quali luoghi avrebbero voluto trovare all'uscita da scuola per **poter rioccupare gli spazi che hanno sempre considerato come un**

semplice passaggio. Sulla base di questo strumento sono state adottate delle scelte progettuali conformi ai risultati ottenuti e condivise con i attuali e futuri utenti.



https://www.orizzontescuola.it/wp-content/uploads/2024/02/shutterstock_1925591195.jpg

Come anticipato, questo progetto sarà il primo di una serie di sperimentazioni nel territorio, finalizzate a favorire la riappropriazione degli spazi pubblici da parte dei cittadini e a promuovere una maggiore sicurezza e qualità della vita. L'amministrazione crede fermamente in questo progetto e intende utilizzarlo come caso pilota, comunicandolo efficacemente. Durante le fasi di candidatura e progettazione sono stati coinvolti i bambini, che hanno risposto numerosi a un questionario, indicando diverse possibili idee progettuali. Il percorso di progettazione partecipata continuerà anche nelle fasi successive, garantendo il coinvolgimento attivo della comunità e rispondendo alle esigenze degli utenti.

Attraverso questa iniziativa, l'amministrazione è convinta di poter innescare un circolo virtuoso che potrà generare un impatto positivo a lungo termine, trasformando il tessuto urbano in un ambiente più sicuro, accogliente e vivibile per tutti i cittadini. **Il testo risulta così uno strumento concreto, che non si ferma alla semantica di termini spesso confusi, ma definisce basi chiare per uno sviluppo proficuo e condiviso con tutti gli attori.**



Immagini di copertina "La città dei bambini" e "Manuale di progettazione partecipata con i bambini e le bambine", Edizioni Zeroseiup



1. IL CONTESTO

1.1 La città di Ivrea e il nuovo Piano della Mobilità Sostenibile

La città di Ivrea, nonostante la sua popolazione relativamente modesta di poco più di 23.000 abitanti, si trova ad affrontare sfide significative in termini di mobilità e vivibilità. Per via della sua posizione nodale all'interno dell'Eporediese e di cerniera tra la Valle d'Aosta e Torino, **la città si trova a gestire un volume di traffico che è circa 4,5 volte superiore al numero dei residenti.**

A questo si aggiunge una sfida culturale: la popolazione locale mostra resistenza al cambiamento e **tende a preferire l'uso dell'automobile per spostamenti brevi, con una distanza media di 1,1 km per viaggio percorso all'interno della città.** Nonostante gli sforzi per limitare l'utilizzo delle auto, il tasso di motorizzazione è cresciuto del 5% dal 2006 (dati ACI). Questa tendenza, combinata con l'invecchiamento della popolazione e abitudini sempre più auto-centriche, aggravate dalla carenza di servizi alternativi, ha portato a un aumento degli ingorghi stradali e delle emissioni, con conseguenze negative sulla qualità della vita.

Per affrontare queste sfide, **Ivrea sta sviluppando un Piano della Mobilità Sostenibile**, attualmente in fase di redazione, con l'obiettivo di promuovere la transizione ecologica del sistema di mobilità adottando un approccio olistico. Questo approccio mira non solo a favorire una migliore gestione del traffico veicolare privato, ma anche **potenziare i servizi di TPL e promuovere una trasformazione degli spazi urbani**, oggi fortemente auto-centrici e "ostili" agli utenti più deboli.



LA SENTINELLA DEL CANAVESE <https://www.gedistatic.it/content/gnn/img/laentinella/2022/10/14/152358083-4bbf97bd-ffa1-4c8e-b899-a9d204068947.jpg?webp>

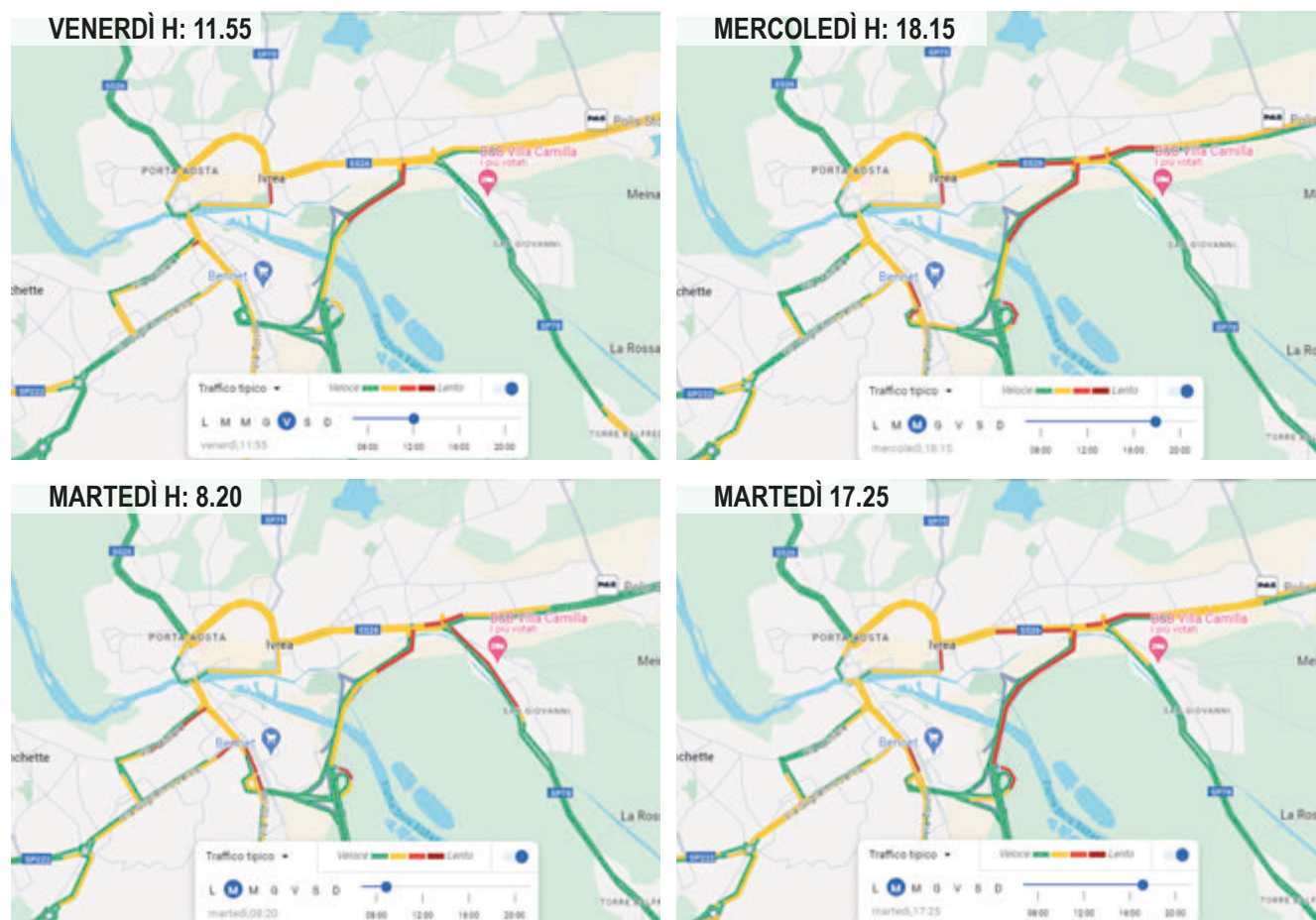
LA STAMPA - <https://www.gedistatic.it/content/gnn/img/lastampa/2021/12/02/021842445-35e32d37-6853-44d2-9852-64dadf1c008a.jpg?webp>

Esperienze locali e internazionali, come Piazze Aperte a Milano, Un Posto Giusto Per a Settimo Torinese, la trasformazione del Quartiere San Paolo a Cuneo, e vari esempi in Europa del Nord, dimostrano l'importanza di interventi radicali e tattici nello spazio pubblico per favorire un cambiamento culturale e nella percezione dei cittadini.

Tali interventi rendono tangibili le possibilità offerte da una concezione più “umana” dello spazio, mostrando come questi luoghi possano essere trasformati per diventare più inclusivi, sostenibili e adatti alle esigenze delle comunità. Questi progetti non solo migliorano la qualità della vita, ma promuovono anche una maggiore consapevolezza ambientale e sociale, incoraggiando abitudini di mobilità sostenibile e una maggiore partecipazione civica.

L'amministrazione crede fortemente che il cambio culturale nelle abitudini di mobilità debba passare dalla trasformazione dello spazio pubblico e **intende sperimentare delle riqualificazioni urbane e spaziali, a partire dai luoghi sensibili** (come davanti alle scuole, luoghi di servizio e altre aree di grande affluenza), **utilizzando i principi dell'urbanismo tattico.** Questo, come in linea con il Bando, prevede l'implementazione di interventi temporanei, partecipati e dal forte impatto sociale.

Tali interventi, inizialmente limitati a piccole aree, potranno essere estesi su scala di quartiere e successivamente su scala cittadina, con investimenti più robusti e strutturali. **Pur limitati di scala, questi interventi tangibili e concreti, ben comunicati, possono avere grandi ripercussioni sulla collettività e la sensibilità locale, favorendo il cosiddetto “effetto farfalla” o scala.**

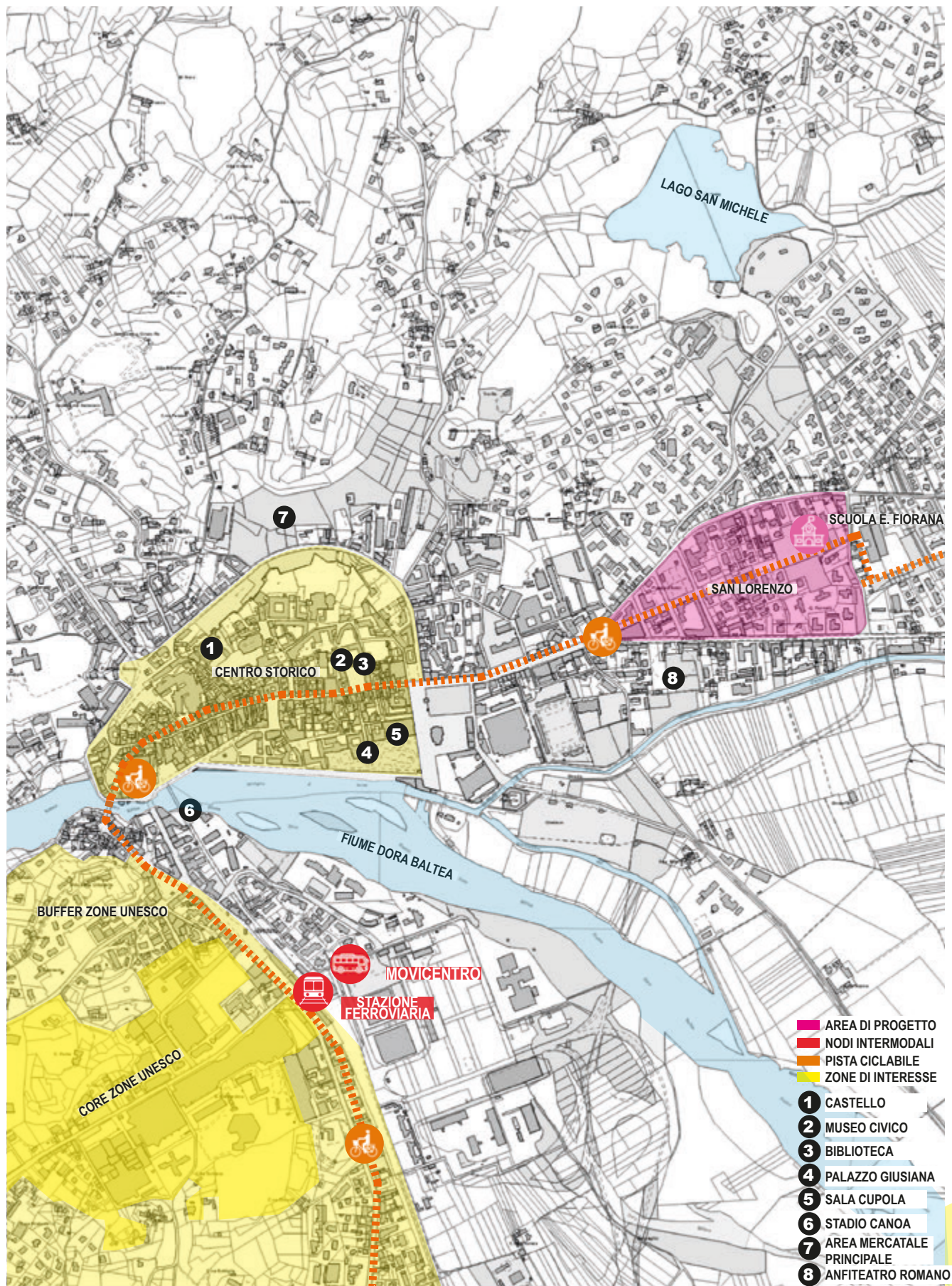


da google maps - fotografie del traffico tipico infrasettimanale in vari orari

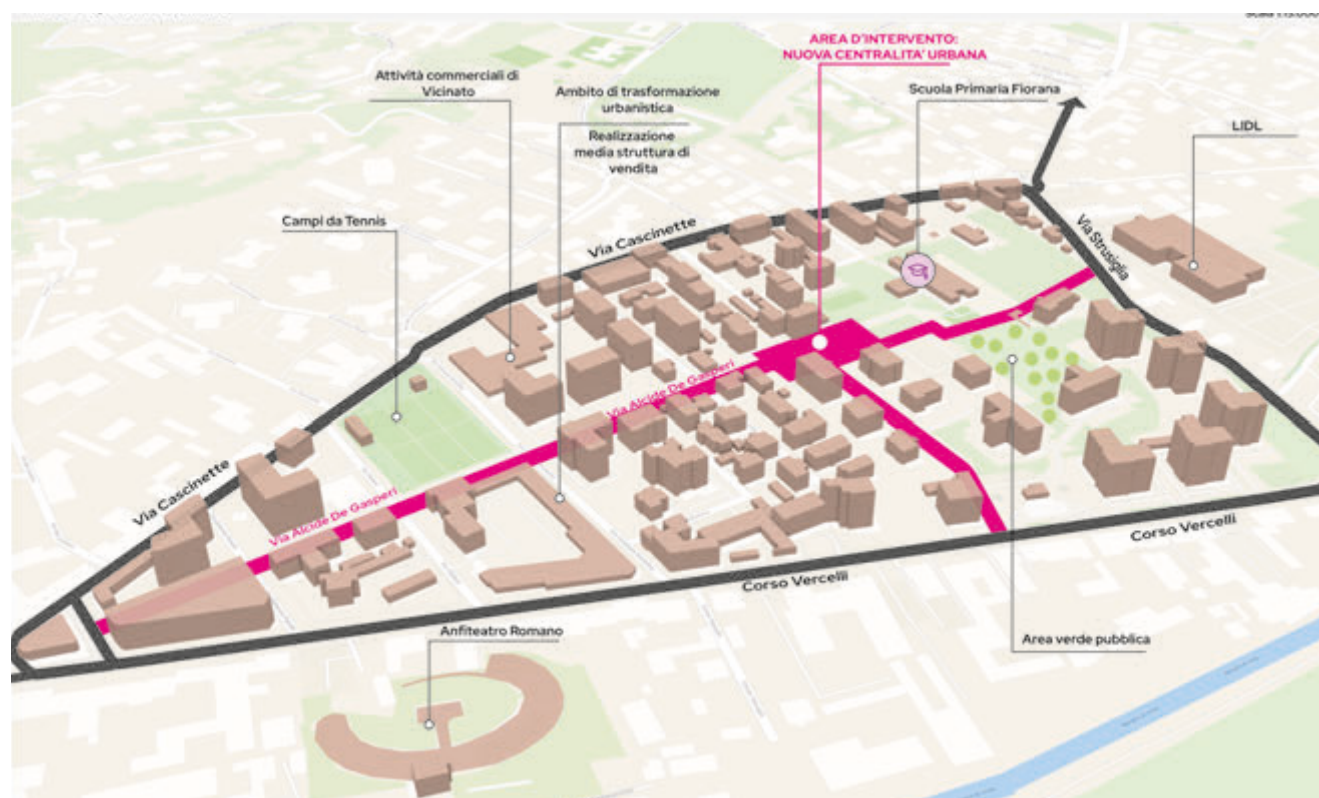


1.2 Quartiere S.Lorenzo e Scuola Elementare Fiorana

L'area d'intervento è ubicata davanti alla Scuola Primaria Fiorana, all'interno del quartiere S. Lorenzo, posizionato a circa 800 metri ad Ovest del centro storico.

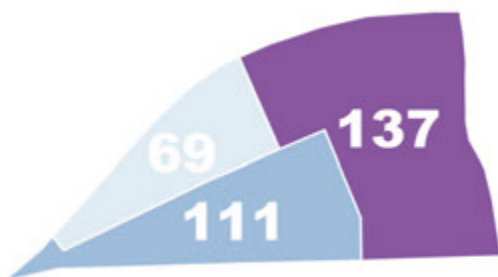


Le caratteristiche del quartiere possono essere sintetizzate come segue:

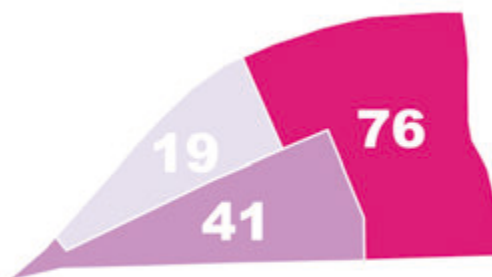


- 1** Il quartiere ha una valenza principalmente **residenziale**. Secondo i dati dell'ultimo censimento ISTAT del 2021, nel quartiere vivevano 1.023 residenti di cui 136 bambine e bambini sotto i 14 anni, e 317 over 65 enni;
- 2** Oltre alla scuola, i **principali servizi** sono costituiti da alcuni bar, pasticcerie e ristoranti, collocati principalmente lungo gli assi della viabilità principale, alcune sedi di uffici e dei campi da tennis.
- 3** A poca distanza è presente un **centro commerciale** Lidl di media dimensione. Secondo i dati dell'ISTAT gli addetti presenti sulle suddette particelle censuarie è di circa 135;
- 4** A livello di **previsione urbanistica** è previsto l'insediamento di un nuovo punto vendita con affaccio su Corso Vercelli e la realizzazione di alcuni parcheggi;
- 5** Sono presenti alcuni **attrattori storico-culturali e ambientali di rilievo** nei pressi come l'anfiteatro Romano d'Ivrea, collocato a Sud di Corso Vercelli, e il Naviglio di Ivrea.
- 6** In termini di **servizi di trasporto**, l'area è ottimamente servita da tutte le linee della conurbazione di Ivrea che transitano a pochi metri di distanza lungo le direttrici di Corso Vercelli e Via Cascinette rendendo l'area ben accessibile al territorio. Inoltre, in orario di entrata/uscita scolastico si effettuano corse con lo scuolabus che arrivano direttamente alla scuola Fiorana.
- 7** Da un punto di vista della **viabilità**, l'istituto Fiorana è collocato su Via de Gasperi che è una strada locale (F) a bassa intensità di traffico che interessa principalmente traffico locale.
- 8** L'**accessibilità alla scuola** è inoltre garantita da una pista ciclabile che collega il centro storico fino alla scuola su Via de Gasperi e prosegue oltre il Lidl.
- 9** Sono presenti diversi **parcheggi** su strada, davanti alla scuola e in prossimità di essa in un parcheggio ad hoc con accesso su Via Enrico Fermi.
- 10** E' infine presente un'**area verde pubblica** sulla quale sono incorso diverse ipotesi di valorizzazione della stessa.

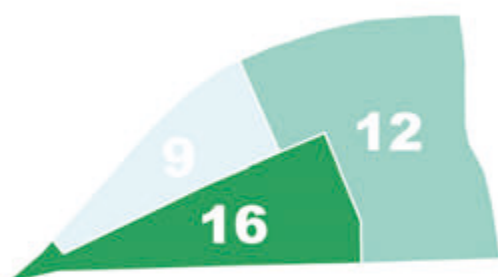
POPOLAZIONE CON ETÀ
SUPERIORE AI 65 ANNI



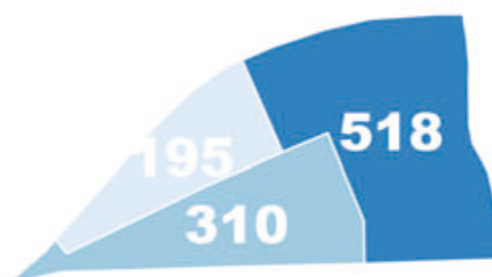
POPOLAZIONE CON ETÀ
INFERIORE A 14 ANNI



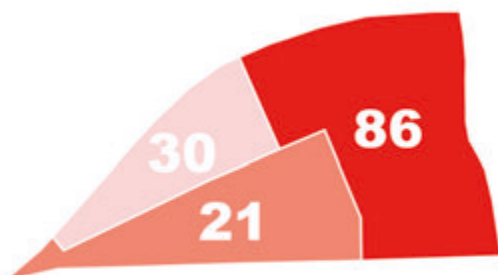
POPOLAZIONE ANALFABETA



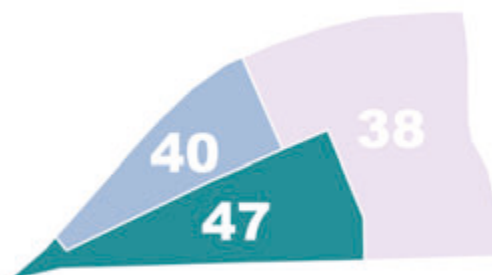
POPOLAZIONE TOTALE



ADDETTI CHE LAVORANO NEL QUARTIERE



POPOLAZIONE DI ORIGINE STRANIERA



Ripensare lo spazio pubblico davanti alla scuola Fiorana ha l'obiettivo di favorire l'interazione sociale tra i vari gruppi eterogenei presenti nella comunità (bambini, anziani, stranieri, lavoratori, ecc.).

Come dimostrato dallo studio di Appleyard negli anni '70, gli abitanti delle strade a traffico leggero avevano il triplo degli amici e il doppio delle conoscenze rispetto a quelli delle strade



Social interaction on street (Appleyard, 1974)

a traffico intenso. Inoltre, con l'aumento del traffico diminuiva lo spazio che i residenti consideravano come "territorio proprio". Questa iniziativa può quindi contribuire alla creazione di legami sociali, capitale sociale e ridurre fenomeni di isolamento e depressione.

L'area d'intervento evidenziata nell'immagine si trova lungo la Via Alcide de Gasperi, davanti all'accesso della Scuola Fiorana, dove questa curva di 90° in direzione Corso Vercelli. Questo punto rappresenta una zona critica per la sicurezza stradale durante le ore di punta, quando gli scolari entrano nel plesso. L'area diventa particolarmente affollata di automobili che parcheggiano davanti all'ingresso, ignorando il parcheggio segnalato nella mappa a pochi metri di distanza. Inoltre, la conformazione rettilinea della via incoraggia velocità elevate, con veicoli che affrontano la curva rapidamente e con scarsa visibilità. Questo rappresenta un problema per la sicurezza e la vivibilità dell'area. La visione del progetto per questa porzione di territorio, comprendente la curva e gli spazi di sosta, mira a trasformare l'attuale zona di sosta e transito, priva di valore sociale, in una piazza urbana, creando una nuova centralità di quartiere.



1.3 Analisi delle criticità dello stato di fatto

Il 17 Aprile e il 3 Maggio sono stati effettuati due sopralluoghi in loco che hanno visto coinvolti i tecnici, il mobility manager comunale e l'amministrazione ha portato a individuare diverse criticità tra le quali:

SEGNALETICA E SICUREZZA



da google maps - 1. vista da via Fermi verso il parcheggio della scuola - 2. vista parcheggio davanti scuola

La viabilità attualmente non è regolamentata a 30 km/h e non vi sono chiari segnali che indicano la presenza di una scuola e dunque di procedere ad una velocità moderata. La segnaletica orizzontale è a tratti scolorita e talvolta poco visibile il che può rappresentare un rischio per la sicurezza dei pedoni, specialmente dei bambini che frequentano la scuola.

PERCORSI CICLO-PEDONALI



da google maps - 1. vista su pista ciclabile via De Gasperi - 2. vista pista ciclabile parcheggio davanti scuola

I marciapiedi sono spesso stretti e non sempre continui. Questo può rendere difficile il transito sicuro e agevole dei pedoni. I marciapiedi non sono sempre dotati di rampe, il che rende scarsamente agevole l'accesso per i disabili e le persone con mobilità ridotta.

Le superfici dei marciapiedi non sono uniformi, il che può essere problematico per chi utilizza sedie a rotelle o passeggini. E' presente un importante collegamento ciclabile, tuttavia scolorito e non sempre adeguatamente protetto dalla malasosta.

AREE VERDI E SPAZI PUBBLICI



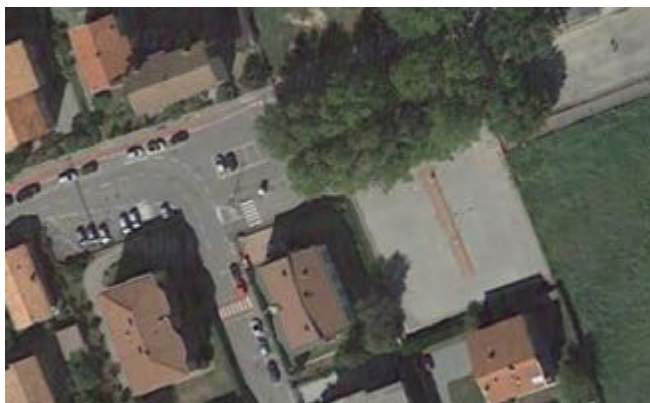
da google maps - 1. vista su via De Gasperi - 2. vista parcheggio /alberi davanti scuola

La qualità dello spazio pubblico è subordinata alla necessità di garantire sosta "facile" ai residenti e ai frequentatori dell'area con ripercussioni evidenti sulla vivibilità dello spazio.

Mancano spazi verdi diffusi e arredi che possano migliorare la piacevolezza dell'ambiente e ridurre l'effetto isola di calore.

Gli alberi presenti sono confinati su poche aree e non distribuiti uniformemente per offrire comfort e ombreggiatura a pedoni e ciclisti. Lo spazio davanti alla scuola non offre aree gioco o altre occasioni di decompressione dopo la giornata di studio.

PARCHEGGI



da google maps - 1. vista su parcheggio davanti alla scuola - 2. vista dall'alto del parcheggio laterale alla scuola

La disposizione dei parcheggi non è spesso ottimizzata per minimizzare l'interferenza con i pedoni. Le auto parcheggiate lungo i percorsi pedonali possono creare ostacoli e ridurre la visibilità.

L'area di parcheggio a sud della scuola non è adeguatamente segnalata. Questa è scarsamente utilizzata nonostante la buona dotazione di stalli.

Infine, si segnala inoltre che alcune aree mostrano segni di degrado, come muri con graffiti e recinzioni temporanee o in cattive condizioni. **Questo può influenzare negativamente la percezione di sicurezza e cura dello spazio pubblico.** L'analisi suggerisce la necessità di interventi per migliorare la sicurezza, l'accessibilità e la qualità degli spazi pubblici davanti alla scuola, promuovendo una maggiore camminabilità e pedonalità.



2. ITER DI INDIVIDUAZIONE AZIONI DA SVOLGERE

2.1 Approccio metodologico

Come anticipato in premessa il progetto nasce per realizzare una **azione concreta al fine di promuovere nuove forme di mobilità sostenibile e attiva**

La volontà che anima tali premesse nasce dalla necessità di migliorare l'accessibilità dei fruitori della città di Ivrea allo spazio pubblico e dall'assunto che la **qualità della vita urbana sia un intreccio tra qualità dell'ambiente, degli spazi architettonici, delle condizioni economiche, di benessere e di coesione sociale.** Infatti, una città con una buona qualità di vita è una città in cui tutti possono sviluppare le proprie potenzialità e condurre una vita serena e soddisfatta. La qualità di vita di una città dipende dalla possibilità che hanno i cittadini di poter usare le risorse e i servizi disponibili, mantenendo le relazioni che loro ritengono fondamentali per la propria vita sociale.

Per tale motivo è stato necessario **individuare una metodologia che permettesse di valutare preventivamente possibili soluzioni progettuali** al fine di verificare le possibili ricadute ambientali, territoriali e sociali.

Le alternative considerate **sono state valutate tra le possibili realizzabili** ponendo come limite il valore economico di progetto previsto dal bando e condiviso con l'amministrazione.

Le alternative valutate sono state:

- 1. MANTENIMENTO DELLA SITUAZIONE ATTUALE;**
- 2. COMPLETA DEPAVIMENTAZIONE;**
- 3. REALIZZAZIONE DI UNA PIAZZA CON AREE VERDI.**

E' stato scelto di analizzare le soluzioni mediante un'analisi multicriteria semplificata. Tale strumento ha permesso di **confrontare le diverse alternative sulla base di criteri differenti tra loro, tenendo conto dell'importanza relativa attribuita a ciascuno di essi.**

I criteri scelti nascono dalla **valutazione degli obiettivi che si intendono perseguire** e sono stati identificati in:

1. AREE DRENANTI
2. AREE PARCHEGGIO
3. ACCESSORI E ARREDI
4. DISPONIBILITÀ DI SPAZIO SICURO
5. SODDISFAZIONE DEGLI UTENTI
6. MANUTENZIONE

	peso criterio	SOLUZIONE 1	SOLUZIONE 2	SOLUZIONE 3
aree drenanti	15	0	15	10
aree parcheggio	10	10	0	0
accessori e arredi	10	4	8	5
disponibilità di spazio sicuro	25	12	22	25
soddisfazione degli utenti	25	18	20	23
manutenzione	15	10	3	10
TOTALE	100	54	68	73

La soluzione che ha ottenuto il maggior punteggio rappresenta un compromesso tra la necessità di attrezzature e spazi verdi non frammentari, **considerando la forte necessità di uno spazio sicuro.**



2.2 Modelli di riferimento

MILANO PIAZZE APERTE



Nell'ambito della collaborazione tra Agenzia Mobilità Ambiente Territorio (AMAT), Bloomberg Associates e la Global Designing Cities Initiative, la città di Milano ha sviluppato un innovativo programma di spazi pubblici denominato Piazze Aperte.

Dopo vari progetti sperimentali nel 2018 e nel 2019, in cui la città ha testato la nuova metodologia, alla fine del 2019 il Comune di Milano ha lanciato un bando intitolato "Piazze Aperte in ogni quartiere," con l'obiettivo di individuare nuovi spazi da trasformare, ricevendo oltre 60 proposte. A maggio 2022, il Comune di Milano ha implementato 38 interventi di urbanistica tattica e continua a progettarne di nuovi, con un residente milanese su due a 15 minuti (800 metri) da una delle Piazze tattiche.





PIAZZA ALFIERI BOVISA MILANO - stato di fatto e fotoinserimento di progetto



PIAZZA MINNITI ALL'ISOLA MILANO - stato di fatto e fotoinserimento di progetto



VIA SAN BERNARDO A CHIARAVALLE - stato di fatto e fotoinserimento di progetto



VIA LECCO A PORTA VENEZIA MILANO - stato di fatto e fotoinserimento di progetto



3. IL PROGETTO

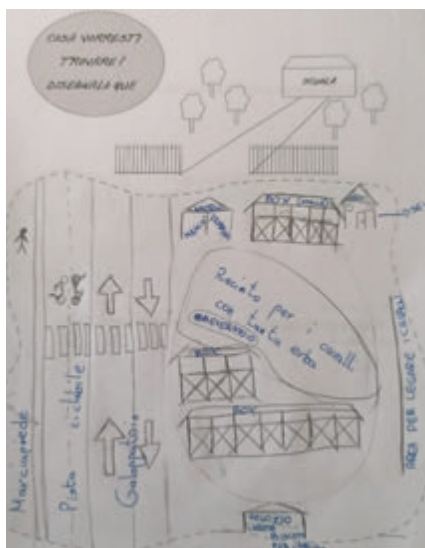
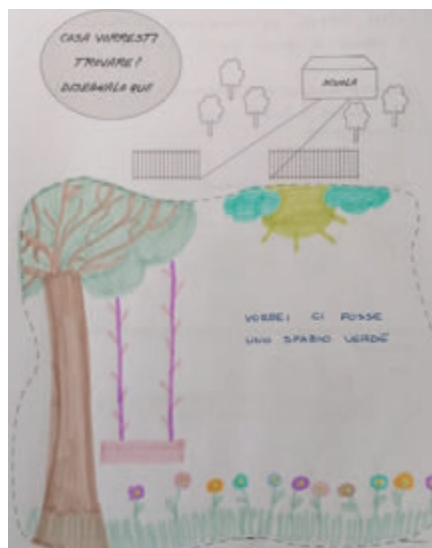
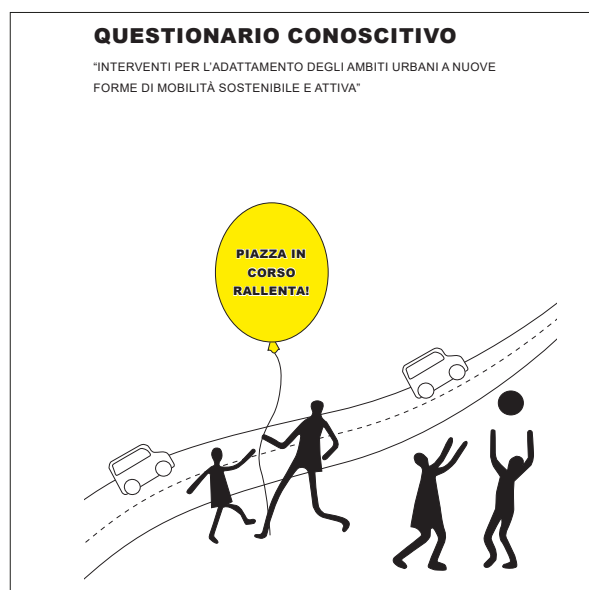
3.1 Questionari propedeutici alla progettazione

Assieme all'amministrazione, si è scelto di indagare nuovi possibili utilizzi dell'area antistante la scuola Fiorana che, ad oggi ospita prevalentemente parcheggi. Si è assunto di "liberare" l'area dal traffico e permettere principalmente la riappropriazione degli spazi pubblici da parte degli alunni che ad oggi non hanno uno spazio di "decompressione" in ingresso e uscita da scuola.

Come anticipato in premessa, sono stati preparati e inviati 153 questionari conoscitivi alla scuola Elementare Fiorana per gli alunni delle classi 3e 4e e 5e per valutare le richieste degli utenti finali e identificare eventuali nuove idee propedeutiche alla progettazione, assumendo che uno spazio coprogettato ha un maggiore utilizzo. E' stato chiesto agli alunni se preferissero qualcosa di diverso rispetto ai parcheggi e, con il questionario, sono state indagate le loro necessità.

I questionari compilati hanno superato le aspettative e hanno portato alla luce diverse questioni che, in alcuni casi, hanno modificato degli assunti progettuali individuati precedentemente. Da una prima lettura dei dati e dei disegni, riportati in allegato, abbiamo ottenuto le seguenti richieste:

RICHIESTE	n.
campo da calcio/calciotto/basket	40
piscina/parco acquatico/idromassaggio	25
aree verdi / parco giochi / area pic nik	18
pista pattinaggio	15
animali/fattoria/gattile/canile	11
negozi /bar	9
campo da tennis	6
sala giochi/laser game	4
cinema	3
pista ciclabile	3
skate park	3
calcio balilla - ping pong	3
pista go-Kart /mini moto	2
luna park - ruota panoramica	2
ginnastica artistica	2
mettere a posto la scuola	2
varie	5



Estratti dai questionari conoscitivi inviati alla scuola Fiorana

Approfondendo i dati riportati, si evidenzia che la maggior parte delle richieste sono riferibili a grandi spazi di attività all'aperto raggruppabili in "campo multifunzionale" senza l'ausilio di attrezzature come per esempio un parco giochi, che invece interessa un numero inferiore di utenti.

Si è ritenuto quindi di indagare su dove far atterrare la richiesta principale riscontrata, ovvero di un'area di "sfogo" dopo ore di attività di studio alla scrivania. Questo dato ha permesso di confrontarsi su un tema più ampio quale il disegno dello spazio pubblico e di assumere che:

1 Il disegno definitivo della pavimentazione sarà definito in sede di progettazione partecipata con i bambini e successivamente realizzato con loro;

2 La necessità di "spazi aperti sicuri" supera quella delle attrezzature/giochi, per tale motivo si lasceranno gli spazi il più libero possibile e verranno posizionate solo alcune sedute marginali.

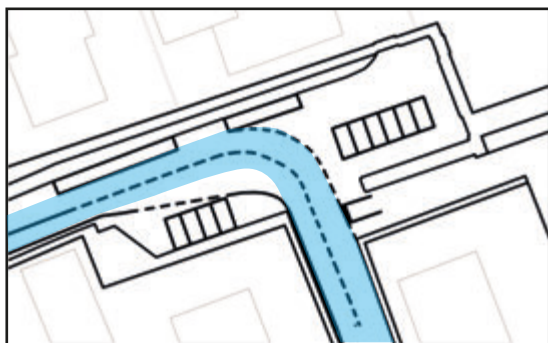


immagini tratte da "Asphalt Art Guide", Bloomberg Philanthropies



3.2 DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO DA REALIZZARE

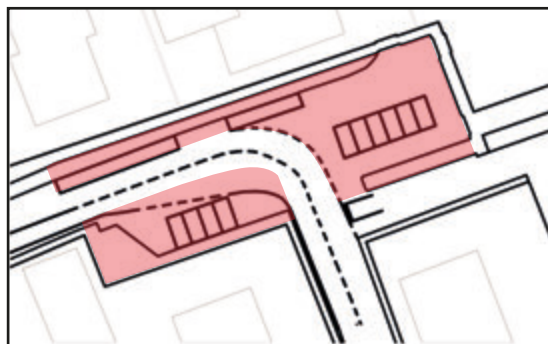
Il progetto prevede di realizzare nuova centralità di quartiere tramite la riconquista di uno spazio pubblico adiacente alla scuola elementare Fiorana grazie all'eliminazione di due aree parcheggio. Nello specifico si propone quanto segue.



Sovrapposizione stato di fatto con progetto

ATTRAVERSAMENTO DELLE AUTO

Si propone di **ridisegnare e contenere la sede stradale di attraversamento**, enfatizzando la curvatura della stessa in modo da disincentivare l'accelerazione dei veicoli. Per garantire ancora di più una decelerazione dei veicoli verrà istituita una zona 30km/h tramite l'introduzione di **segnaletica orizzontale (pittogramma a terra) e verticale**.



Sovrapposizione stato di fatto con progetto - aree pedonali

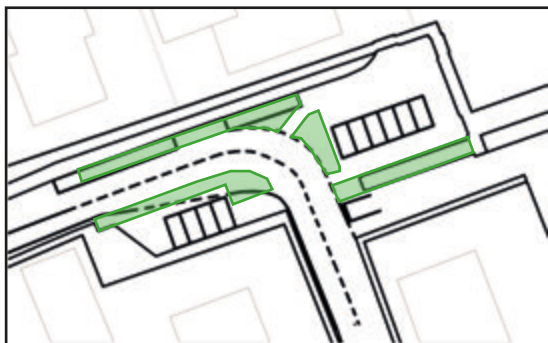
RIAPPROPRIAZIONE E PEDONALIZZAZIONE

L'intervento prevede la pedonalizzazione dello spazio parcheggi adiacente alla sede stradale e alla scuola elementare Fiorana. E' stato valutato che il parcheggio risulta ridondante rispetto alle necessità e limita le possibilità di utilizzo degli utenti. Si prevede di rendere lo spazio più utile e piacevole per chi lo attraversa portando i bambini a scuola e di offrire i presupposti per

un momento di sosta, di gioco o semplicemente per due chiacchiere.

Grazie all'intervento sarà possibile rimodulare lo spazio e creare una nuova "isola di socialità". Per rendere più evidente lo scopo dello spazio si prevede una parziale riverniciatura delle superfici prima destinate a parcheggio. La tipologia di disegno verrà scelta a seguito di un percorso di progettazione partecipata con gli alunni della scuola Fiorana che hanno già partecipato alla fase preliminare.

Si utilizza il colore come segnale e monito, come indicazione di una modifica dello spazio pubblico e di un suo diverso utilizzo, in cui **il veicolo diventa secondario** a vantaggio del cittadino che torna a essere il principale utente. **Il cittadino in questo modo riconquista uno spazio pubblico che è suo di diritto ed educa il guidatore a rispettarlo come tale.**



Sovrapposizione stato di fatto con progetto - realizzazione aree verdi

AREE VERDI

Per garantire, sia una più piacevole e ombreggiata sosta dei cittadini nell'area individuata, sia una maggior protezione per i bambini all'uscita ed entrata da scuola, si prevede la **realizzazione di aree verdi tramite la depavimentazione della banchina presente e di alcune porzioni delle aree destinate a parcheggi**. Le aree verdi sono localizzate in modo da delineare la nuova

sede stradale e offrono un ulteriore spunto visivo e una quinta per il rallentamento degli autoveicoli.



Sovrapposizione stato di fatto con progetto - realizzazione aree verdi

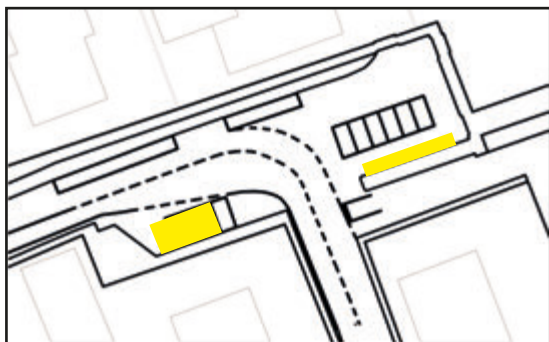
E' prevista la **piantumazione di tre diverse essenze**, la scelta è stata fatta individuando le tipologie nella documentazione allegata al bando di gara e in accordo con il vigente **REGOLAMENTO DEL VERDE** del comune di Ivrea. Nello specifico:

- per le aree a verde di più grande dimensione si scelta la messa a dimora di una specie arborea caducifoglia di seconda grandezza (altezza >10 metri<16 metri), l' *Acer campestre*, per un totale di 5 piante. La scelta è stata

fatta per **garantire un'adeguata ombreggiatura delle aree nei mesi estivi**, valutando la chioma e il sesto di impianto della specie;

- per le aree a verde di dimensione più contenuta localizzate verso via Alcide De Gasperi, sono state scelte due diverse specie arboree: la *Lagerstroemia indica* e il *Malus floribunda*, entrambe di terza grandezza (altezza < 10 metri). In questo caso sono **state scelte due tipologie con abbondante fioritura non consecutiva**, da aprile a maggio, da giugno a ottobre.

- si prevede inoltre la messa a dimora, durante la progettazione partecipata, di **specie riempitive e di piccole dimensioni** come aromatiche, erbacee, arbustive e graminacee.



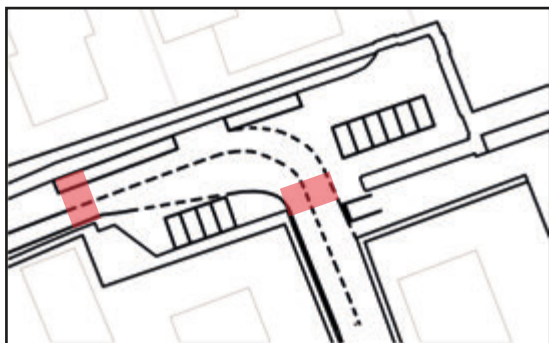
Sovrapposizione stato di fatto con progetto - aree di sosta / panchine

ZONE DI SOSTA / PANCHINE

Come anticipato nel capitolo precedente, la necessità di "spazi aperti sicuri" supera quella delle attrezzature/ giochi, per tale motivo si è scelto di lasciare gli spazi il più liberi possibile. Le sedute e panchine sono posizionate marginalmente allo spazio di intervento.

Nell'area adiacente alla scuola Fiorana le sedute sono integrate nella realizzazione della nuova banchina verde

e sono collocate sul cordolo di perimetrazione dell'area, mentre, nella restante area più decentrata rispetto allo "spazio gioco", sono previsti due set panchina-tavolino-panchina per favorire anche un altro tipo di aggregazione, come per esempio lettura, pic nic, compiti, gioco da tavolo etc.



Sovrapposizione stato di fatto con progetto - attraversamenti pedonali

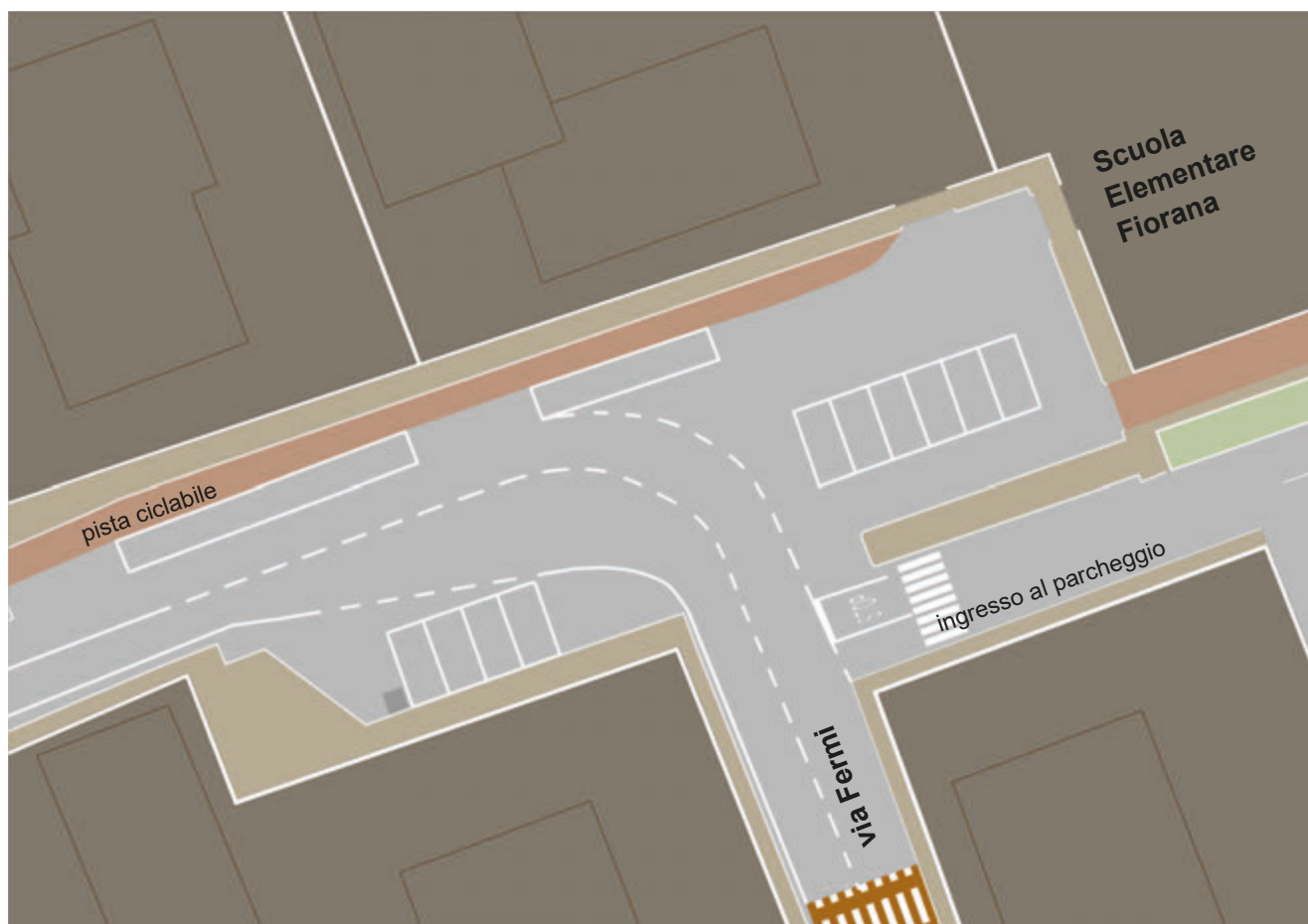
ACCESSIBILITÀ

Per delimitare lo spazio calmierato della strada veicolare che attraversa la piazza si prevede la realizzazione di due attraversamenti pedonali rialzati che ben delimitino le aree di appartenenza dei pedoni.

E', inoltre prevista l'eliminazione delle barriere architettoniche attualmente presenti per l'utilizzo della pista ciclabile con la creazione di una rampa.

La'rea è attualmente attraversata da una pista ciclabile, nell'area pedonale di nuova creazione si prevede la libera circolazione delle biciclette per raggiungere i due ingressi della pista ciclabile pre-esistente, da via Alcide De Gasperi e tra il parcheggio e la scuola Elementare Fiorana.

STATO DI FATTO / planimetria



PROGETTO / planimetria



ACCESSORI

E' prevista la realizzazione di una bacheca di immagine e spiegazione dell'intervento e degli effetti climatici conseguenti da collocare nell'area adiacente alla scuola elementare Fiorana.

L'intervento si colloca come primo tassello per la rivitalizzazione del quartiere e rappresenta un punto cruciale per innescare un processo di riappropriazione e riutilizzo dello spazio pubblico. Successivamente alla prima fase sopra descritta, per garantire tali presupposti, si prevede di:

- depavimentazione nuova piazza e rialzamento con cordolatura;
- eliminazione di parte dei parcheggi lungo l'arteria principale di quartiere e realizzazione di una viabilità calmierata;
- realizzazione di aree depavimentate e piantumate in sostituzione dei parcheggi;
- manutenzione dell'attuale pista ciclabile ;
- realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati lungo l'arteria principale.



3.3 Progettazione partecipata

Per l'intervento in oggetto sono stati presi in considerazione gli indirizzi messi a disposizione della Regione Piemonte e in particolare è stato predisposto un piano di progettazione partecipata volto a sensibilizzare i cittadini e studenti circa i nuovi interventi. Questo piano nasce dalla consapevolezza che il solo cambio strutturale dello spazio non è sufficiente per incrementare la camminabilità ed il tasso di ciclabilità urbana ma è necessario un accompagnamento culturale. A questo proposito, si coinvolgeranno la scuola, i residenti, le attività commerciali presenti e alcune associazioni locali in tutte le fasi realizzative.

Di seguito si descrive un primo programma operativo di progettazione partecipata che potrà essere integrato nelle diverse fasi di progetto:

FASE 1: COINVOLGIMENTO E ANALISI INIZIALE

INCONTRI INFORMATIVI:

Saranno organizzati incontri pubblici per informare i residenti, i genitori degli alunni, il personale scolastico e gli altri stakeholder sull'intenzione di riqualificare l'area.

Verranno presentati alcuni dati sulla sicurezza stradale, la mobilità nel territorio, l'uso attuale degli spazi e saranno mostrati i questionari realizzati nelle fasi di stesura del presente progetto.

RACCOLTA DI FEEDBACK:

Verranno allestite bacheche fisiche (dentro la scuola e al di fuori) e piattaforme online dove i cittadini potranno lasciare dei commenti e proposte di migliorie al progetto qui presentato.

FASE 2: CO-PROGETTAZIONE

WORKSHOP DI PROGETTAZIONE PARTECIPATA:

Verrà organizzato un workshop tematico coinvolgendo residenti, tecnici comunali e rappresentanti della scuola per individuare esigenze e desiderata da tenere conto in fase di progettazione esecutiva.

LABORATORI CON I BAMBINI:

Con il supporto di associazioni, verranno condotte delle attività creative con gli studenti per raccogliere suggestioni su come impostare il ridisegno della piazza. Verranno utilizzati disegni, schemi e attività ludiche organizzate con gli insegnanti per individuare la proposta da realizzare.

FASE 3: SVILUPPO DEL PROGETTO

SINTESI DELLE PROPOSTE E REDAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO:

Ottenuti i diversi pareri e proposte, i progettisti incaricati realizzeranno un prima concept che riceverà ulteriori osservazioni dalla comunità prima della consegna definitiva.

FASE 4: FINALIZZAZIONE E IMPLEMENTAZIONE

PIANIFICAZIONE DEI LAVORI:

Prima della partenza dei lavori verrà comunicato il piano di realizzazione, i tempi e le eventuali interruzioni per evitare disagi a residenti e utenti della scuola. Inoltre, si coinvolgeranno tutti gli attori per assicurare un coordinamento efficace dei lavori.

CAMPAGNA SOCIAL:

Si partirà con una prima campagna social volta a creare attesa e aspettativa sul progetto.



FASE 5: INAUGURAZIONE FESTOSA

INAUGURAZIONE:

Il giorno di inaugurazione verrà creata una piccola festa su strada con il coinvolgimento dei residenti per celebrare la nuova “piazza” del quartiere con l’organizzazione di spettacoli e giochi per i bambini.

CAMPAGNA SOCIAL:

Nei mesi successivi l’inaugurazione verrà realizzata una campagna promozionale del progetto volta ad incentivare la trasformazione di altre aree del territorio.

FASE 6: VALUTAZIONE E MANTENIMENTO

VALUTAZIONE POST-INTERVENTO:

A valle dell’intervento verranno realizzate attività di monitoraggio per verificare l’efficacia della riqualificazione stradale sulla sicurezza, la mobilità e sulla qualità della vita degli abitanti. Verranno raccolti feedback continui dalla comunità per valutare eventuali interventi migliorativi.

MANUTENZIONE E ADATTAMENTO:

Verrà pianificata una manutenzione regolare dei nuovi arredi e si cercherà il coinvolgimento dei residenti e della scuola nel mantenimento delle nuove infrastrutture.

RICERCA FINANZIAMENTI:

L’amministrazione e l’ufficio tecnico, continueranno a cercare occasioni di nuovi finanziamenti per rafforzare l’intervento e tendere verso una trasformazione della viabilità del quartiere in modello Zona 30.

4. MANTENIMENTO

4.1 Azioni sul lungo periodo

Come riportato dalla Carta dello spazio pubblico presentata dall'INU in collaborazione con il programma delle Nazioni Unite per gli insediamenti umani (IN-Habitat), "la gestione dello spazio pubblico è responsabilità preminente delle autorità locali. **Per essere esercitato con successo, questo ruolo ha bisogno della attiva collaborazione dei cittadini, della società civile e del settore privato**".

Oltre alle normali attività di manutenzione a cura dell'amministrazione comunale competente, si prevede il coinvolgimento attivo della cittadinanza tramite:

- organizzazione di giornate di ripristino e pulizia;
- piantumazione e possibile realizzazione di orto didattico in collaborazione con la scuola;
- vigilanza costante e diretto contatto con i cittadini per valutare situazioni da contenere.

Si evidenzia, inoltre, che l'insufficiente coinvolgimento nelle fasi di progettazione, realizzazione e gestione delle opere **contribuisce all'indebolimento della coscienza civica nell'uso di beni collettivi e al degrado degli spazi pubblici** dopo che questi sono stati realizzati o riqualificati. Per tale motivo, il presente documento **anticipa il coinvolgimento e l'informazione dei cittadini già in fase di realizzazione** e in fase di progettazione costante (intesa come possibilità di intervento sull'area e di manutenzione della stessa) al fine di ravvivare la coscienza civica e diminuire la minaccia di degrado.

Nel progetto presentato inoltre si evidenzia che si è scelto di risolvere gli ostacoli, per esempio, rappresentati dalla presenza di autovetture su marciapiedi o in divieto di sosta, senza la realizzazione di altre tipologie di barriere, tranne in rari casi. Tale assunto nasce dalla **volontà di eliminazione di tutte le possibili barriere** e dalla ricerca dell'impegno da parte di tutti i partecipanti alla vita cittadina ad un **controllo costante nel mantenimento della "res publica"**.



4.2 Comunicazione e pubblicità - informazione e digitalizzazione

Si ritiene importante approfondire il progetto dell'immagine dell'area per via del contesto urbano in cui sarà collocata e tenendo conto dell'importanza che riveste la tematica in ambito nazionale e internazionale. Il luogo acquisisce, quindi, un'ulteriore funzione grazie alla veste grafica e informativa, divenendo una quinta scenica e uno strumento di comunicazione nei riguardi della cittadinanza che può continuamente essere aggiornata.

L'obiettivo è quello di sponsorizzare una partecipazione ampia e costruttiva dei cittadini al processo di trasformazione della città e di valorizzare i servizi in essa contenuti. È infatti assodato che una comunicazione attenta e puntuale è un elemento imprescindibile in grado di mitigare l'impatto delle trasformazioni sul tessuto sociale. Il cittadino informato "accetta" di miglior grado i disagi inevitabili che vengono generati da una presenza ormai necessaria come quella di un percorso sicuro o da eventuali successive trasformazioni.

La proposta di immagine è progettata su tre livelli:

- Un livello grafico, andando a operare sull'immagine come presentazione del progetto e come strumento di riconoscibilità all'interno del tessuto urbano consolidato;

- Un livello multimediale e informativo, sia dello stato di avanzamento, sia per l'identificazione delle risorse e servizi disponibili lungo il tragitto, tramite l'utilizzo di sistemi digitali e QR-Code sui pannelli informativi, con libero accesso;
- Un livello destinato alla vera partecipazione della cittadinanza, tramite l'organizzazione di percorsi guidati e di conferenze stampa, per la condivisione e sostegno degli obiettivi progettuali (cfr. progettazione partecipata).

Il progetto sarà abbinato ad un sistema grafico comunicativo coordinato ed omogeneo, in grado di accompagnare la comunicazione del progetto durante tutte le sue fasi, dalla realizzazione, dall'utilizzo, fino alla sua implementazione. L'intervento rappresenterà un "evento", non solo architettonico o urbanistico, ma anche sociale didattico e culturale, capace di suscitare interesse e partecipazione attiva da parte dei cittadini.

5. BENEFICI DEL PROGETTO

5.1 valutazione di impatto socio-economico-ambientale

Benefici socio-economici e ambientali del progetto

La valutazione ex-ante considera due categorie di benefici:

1. Impatti derivanti dalla riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo e dalla piantumazione di essenze arboree.
2. Impatti derivanti dall'incremento della mobilità attiva.

Lo scenario di riferimento presuppone che il quartiere, in assenza di interventi, non subisca sostanziali modifiche nel suo assetto spaziale e trasportistico. Pertanto, la domanda di traffico evolve solo con variazioni marginali, influenzate dall'andamento demografico e socio-economico. Per quanto riguarda la componente arborea e la pavimentazione, nello scenario di riferimento non si prevedono cambiamenti significativi. Tutti gli effetti sono stati quantificati con orizzonte di 50 anni (con eccezione per gli effetti trasportistici che sono limitati a 30 anni per via dell'incertezza), sono stati riportati al valore presente tramite l'applicazione di un tasso sociale di sconto del 3% come previsto dalle linee guida di valutazione delle opere pubbliche.

Impatti derivanti dalla riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo e dalla piantumazione di essenze arboree.

Dalla letteratura è noto che depavimentare delle aree asfaltate e piantumare nuovi alberi comporta diversi benefici ecosistemici e ambientali, tra cui:

- 1. Riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo:** Permette una maggiore infiltrazione dell'acqua piovana nel terreno, riducendo il rischio di inondazioni e migliorando la ricarica delle falde acquifere.
- 2. Mitigazione dell'effetto isola di calore urbana:** La rimozione dell'asfalto riduce l'assorbimento di calore, contribuendo a mantenere temperature più basse nelle aree urbane.
- 3. Miglioramento della qualità dell'aria:** La piantumazione di alberi e vegetazione nelle aree urbane assorbe inquinanti atmosferici come polveri sottili (PM10, PM2.5), migliorando la qualità dell'aria.
- 4. Aumento della biodiversità:** Le aree verdi favoriscono la presenza di flora e fauna locali,

aumentando la biodiversità urbana.

5. Sequestro del carbonio: Gli alberi e le piante nelle aree depavimentate assorbono anidride carbonica dall'atmosfera, contribuendo alla mitigazione dei cambiamenti climatici.

6. Miglioramento del microclima: La presenza di vegetazione aumenta l'umidità relativa e può moderare le temperature locali attraverso l'evapotraspirazione.

7. Riduzione dell'inquinamento acustico: Le aree verdi assorbono il rumore, contribuendo a ridurre l'inquinamento acustico nelle aree urbane.

8. Benefici estetici e ricreativi: La creazione di spazi verdi migliora l'estetica urbana e offre luoghi di svago e relax per la comunità, promuovendo il benessere psicologico e sociale.

9. Miglioramento della qualità del suolo: La rimozione dell'asfalto permette il ripristino della salute del suolo, aumentando la sua fertilità e capacità di supportare la vegetazione.

Il progetto prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

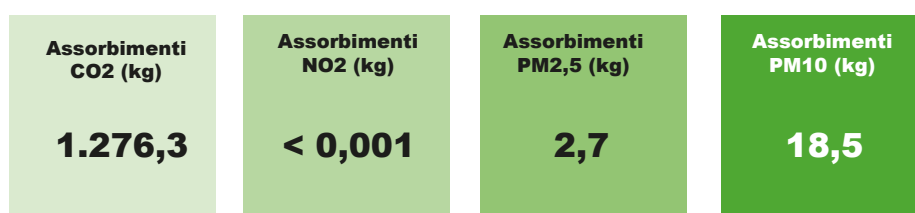
1) Piantumazione delle seguenti specie arboree

Specie arborea		n. di piante
<i>Lagerstroemia indica</i>	Lagerstroemia	2
<i>Acer campestre</i>	Acero campestre	5
<i>Malus floribunda</i>	Melo da fiore	3

2) Depavimentazione dei seguenti spazi:

Spazi	M2
Aree parcheggio	117
Banchine	68
TOTALE	185

Utilizzando il foglio di calcolo excel fornito dalla Regione Piemonte e allegato al Bando è stato possibile quantificare il sequestro e assorbimento di inquinanti considerando un orizzonte di 50 anni.



Valutazione economica del servizio ecosistemico creato

Al fine di quantificare il valore economico del sequestro e dell'assorbimento di inquinanti, nonché della creazione di servizi ecosistemici, sono stati utilizzati metodi specifici. Il quantitativo di inquinanti o gas serra assorbiti è stato moltiplicato per il loro valore economico specifico, come desunto dall'Handbook of Environmental Prices (2017) per il particolato sottile. Per la CO2, è stato adottato il costo sociale stimato dalla European Investment Bank (2020). Inoltre, per la creazione di servizi ecosistemici, il valore delle esternalità legate al consumo di suolo urbano è stato moltiplicato per i metri quadrati di spazio depavimentato. Questo valore è stato quantificato su un periodo di 50 anni e scontato applicando il tasso di sconto sociale.



+



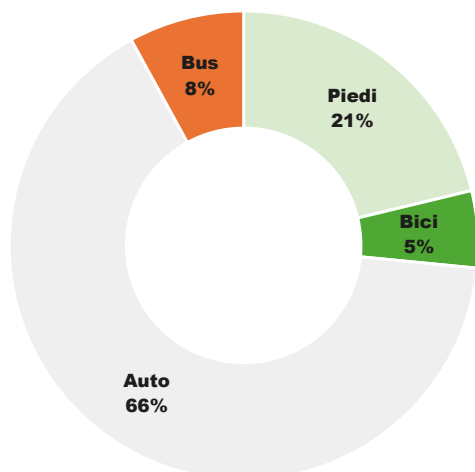
=



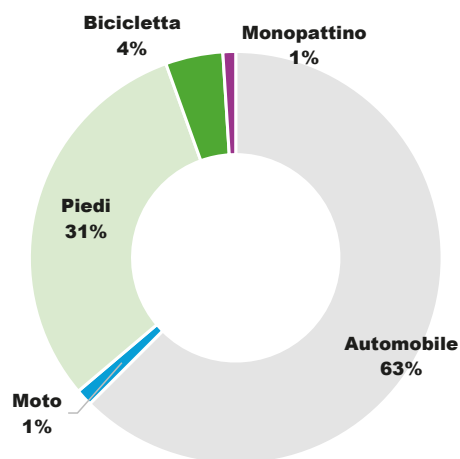
Impatti derivanti dalla mobilità sostenibile

Attualmente, il quartiere registra circa 2.150 spostamenti giornalieri (stima basata su dati comunali e rilevazioni statistiche), di cui oltre il 60% avviene in automobile. Il questionario sulla mobilità scolastica, somministrato agli alunni della scuola Fiorana durante la fase preparatoria di questo documento di candidatura, ha confermato il carattere autocentrico dell'attuale sistema di mobilità. Questo tipo di mobilità, soprattutto nelle ore di ingresso e uscita dalla scuola, provoca ingorghi e inquinamento.

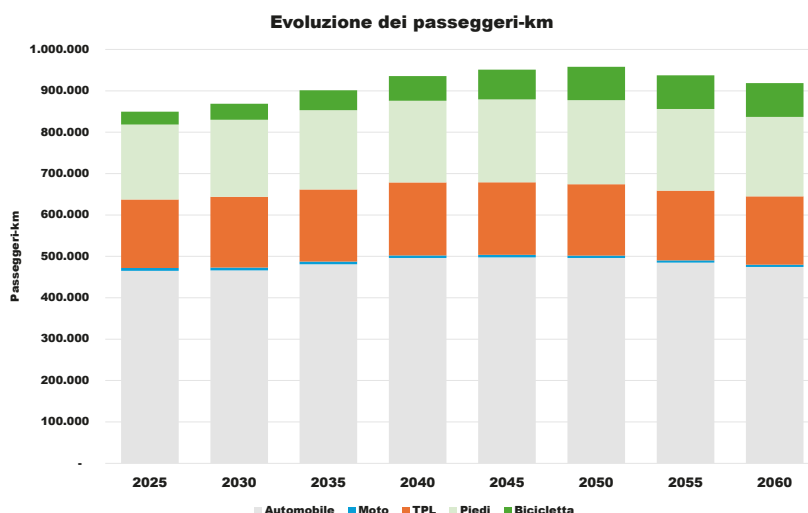
Ripartizione modale della mobilità scolastica



Ripartizione modale della mobilità del quartiere

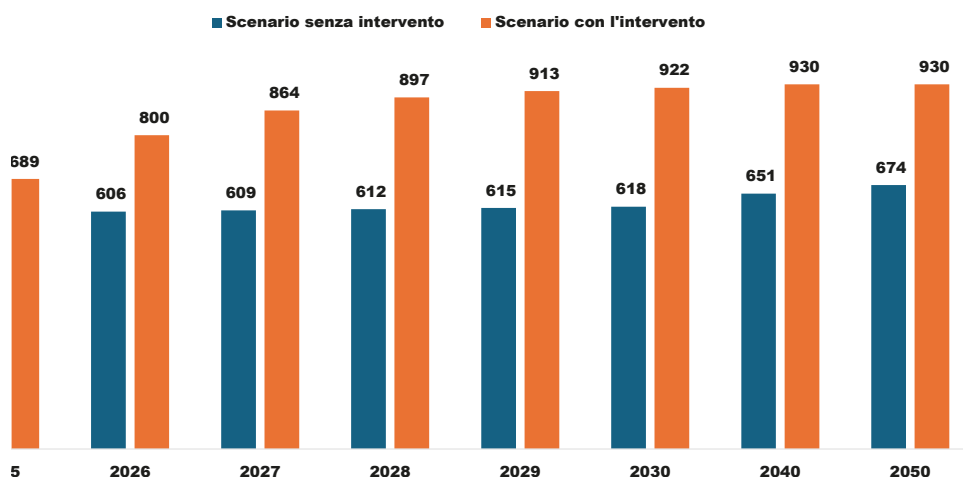


Per quantificare gli impatti, si è proceduto innanzitutto a stimare l'evoluzione della domanda di mobilità in uno scenario di intervento ipotizzando un cambiamento minimo nelle abitudini di spostamento. Si è considerata solo l'influenza della demografia e della struttura economica della città sulla variazione del numero di spostamenti e delle distanze percorse. Il grafico sottostante mostra l'evoluzione della domanda di mobilità nel tempo, evidenziando una leggera flessione dovuta all'invecchiamento della popolazione che caratterizza la città.



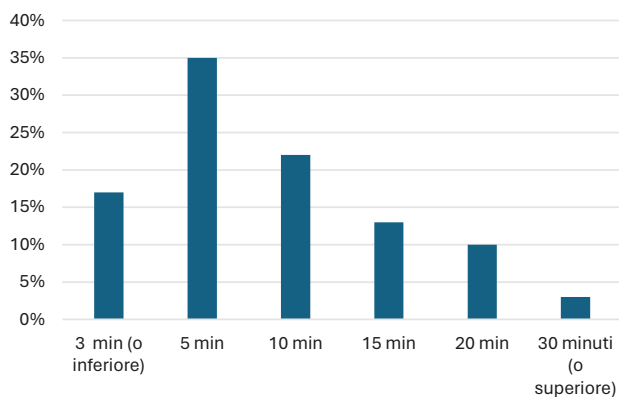
In secondo luogo, sono state formulate ipotesi riguardanti l'effetto di riequilibrio modale dell'intervento. Questo è stato realizzato attraverso una doppia procedura. Innanzitutto, si è chiesto ai bambini come avrebbero preferito arrivare a scuola se ne avessero avuto la possibilità e quanto durasse il loro spostamento. Successivamente, si sono analizzate le lunghezze degli spostamenti generati dal quartiere utilizzando le statistiche di TomTom. Incrociando questi dati, sono state formulate ipotesi realistiche sull'efficacia dell'intervento tramite un "expert judgement" che considera anche la sinergia con altre politiche comunali in corso. Questo approccio ha permesso di stimare il riequilibrio modale verso la mobilità attiva, prevedendo un incremento graduale nel tempo. All'inizio ci si attende un impatto soprattutto nelle abitudini degli studenti che frequentano la scuola, a seguire il cambio di abitudini sarà più strutturale tra gli abitanti del quartiere che riconoscendo il beneficio di spostarsi a piedi e in bici, tenderanno a preferire questa forma di mobilità sostenibile rispetto al ricorso dell'auto privata. Questa tendenza sarà sostenuta e incoraggiata nel tempo da misure di accompagnamento culturale che il comune intende attuare in modo strutturale.

Spostamenti in mobilità attiva (piedi+bici)

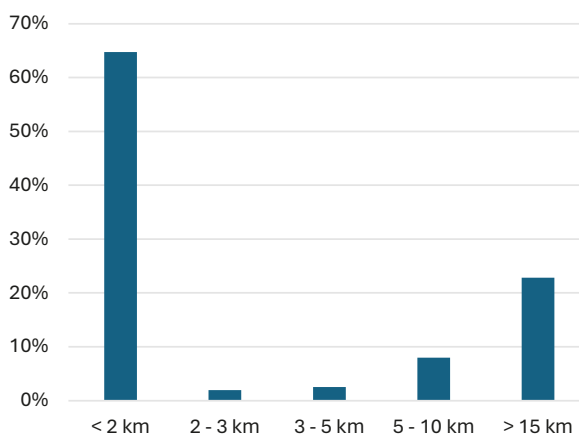


Questa evoluzione, non è una previsione certa, ma si basa comunque su dati oggettivi e fungerà da base di valutazione dell'efficacia durante le fasi di monitoraggio.

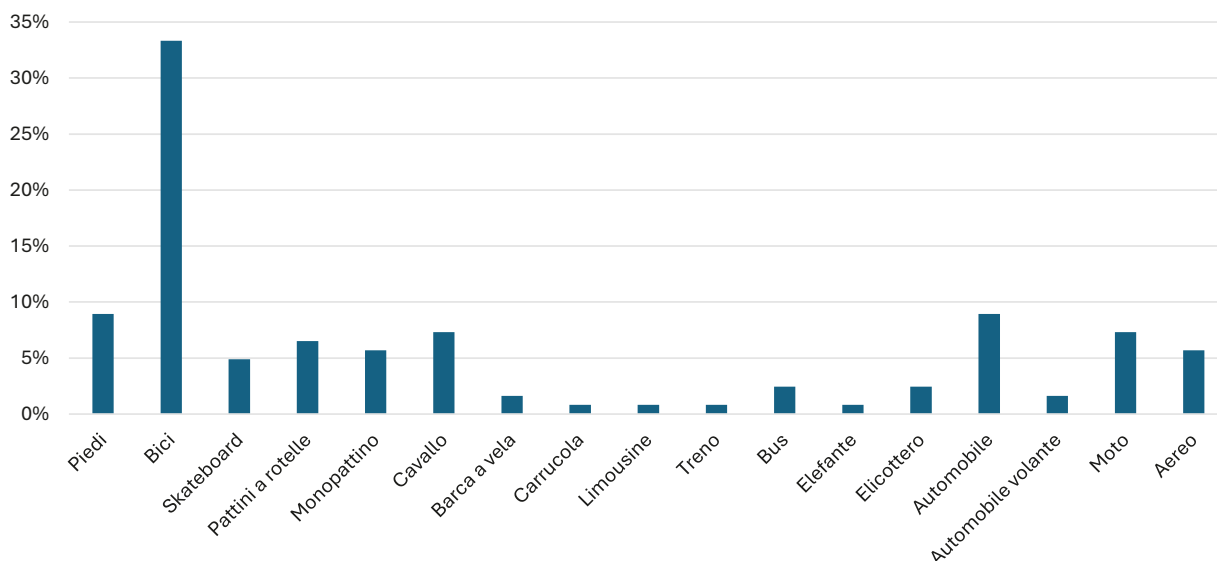
Tempi di percorrenza per arrivare a scuola dichiarati dagli studenti



Distanza percorsa dai residenti del quartiere



Mezzi desiderati dagli studenti della Fiorana



Il delta tra i due scenari (di riferimento senza intervento e di progetto) consente di quantificare la variazione dei passeggeri-km e di associarvi la relativa riduzione dei costi sociali esterni come stimato dall'Handbook of External Costs of Transport (2019) finanziato dalla Commissione Europea. I risultati cumulati all'orizzonte di progetto e scontati al valore attuale sono riportati graficamente sotto:

