



Relazione di progettazione partecipata

Autori:

dott.ssa Agnese Moretto

Dr. Paolo Ruffino

Data: 30/09/2024

Versione: 1.0



Città di Ivrea

Sommario

RELAZIONE DI PROGETTAZIONE PARTECIPATA.....	1
1. INTRODUZIONE.....	3
1.1. Premessa	3
1.2. Obiettivo della progettazione partecipata	3
1.3. Attività svolte	4
2. RELAZIONE DEGLI INCONTRI CON GLI STAKEHOLDERS	5
2.1. Focus group 1 – Commercianti.....	5
2.2. Focus group 2 – Imprese, Artigianato e Agricoltura	7
2.3. Focus Group 3 – Ordini professionali e professionisti del settore	8
2.4. Focus group 4 – Presidi e Rappresentanti delle scuole	9
2.5. Focus group 5 – Portatori di disabilità	11
2.6. Focus group 6 – Associazioni ambientali.....	13
3. RELAZIONE DEGLI INCONTRI DI QUARTIERE	15
3.1. Incontro 1 – Quartiere San Bernardo	15
3.2. Incontro 2 – Quartiere Bellavista.....	18
3.3. Incontro 3 – Quartiere San Giovanni	19
4. CONVEGNO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	21

1. INTRODUZIONE

1.1. Premessa

Con lo sviluppo del Piano della Mobilità Sostenibile (PMS), la città di Ivrea ha avviato una nuova fase nelle sue politiche di mobilità e trasporto, mirando a rispondere in maniera efficace alle crescenti sfide legate alla sostenibilità. Questo piano adotta un approccio integrato, capace di considerare le esigenze di tutti i mezzi di trasporto, con una particolare attenzione alle soluzioni più ecologiche e sostenibili, privilegiando le alternative ai veicoli motorizzati tradizionali.

In tale contesto, la progettazione di un piano di mobilità non può essere demandata esclusivamente agli esperti del settore, ma richiede un coinvolgimento attivo e costruttivo di tutte le parti interessate. Tale approccio, comunemente noto come progettazione partecipata, si è rivelato essenziale per lo sviluppo di soluzioni sostenibili e condivise, particolarmente nelle città moderne.

La progettazione partecipata si fonda sul principio che coloro che sono direttamente coinvolti e toccati dalle decisioni devono avere voce nel processo decisionale. Coinvolgere cittadini, associazioni, imprese e istituzioni locali permette di raccogliere una visione più completa e articolata delle necessità e delle aspettative relative alla mobilità urbana, garantendo che il piano finale risponda in modo mirato ed efficace alle esigenze concrete della comunità.

Questo approccio non solo facilita la creazione di un piano di mobilità più equo e inclusivo, ma rafforza anche la legittimità delle decisioni prese, riducendo il rischio di conflitti e opposizioni, e favorendo una maggiore accettazione delle soluzioni proposte (Linee Guida ELTIS, 2013).

1.2. Obiettivo della progettazione partecipata

In linea con le direttive europee sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, la progettazione partecipata è stata avviata sin dalle prime fasi dello sviluppo del piano con un duplice obiettivo:

- Far emergere tempestivamente i **temi centrali** e le **esigenze** dei vari portatori d'interesse senza "calare" dalle soluzioni studiate a tavolino.
- Mettere in **evidenza eventuali criticità** per prevenire futuri conflitti a valle della redazione del piano.

Il presente documento rappresenta una sintesi degli spunti raccolti durante queste fasi preliminari di ascolto e costituirà la base per definire i primi orientamenti strategici del piano. Per dare il via al processo di progettazione partecipata, è stata colta l'occasione offerta dalla Settimana Europea della Mobilità Sostenibile, che da oltre vent'anni, a metà settembre, si celebra in tutta Europa per promuovere politiche ambiziose sulla mobilità sostenibile e valorizzare l'impegno di numerose amministrazioni. Questo evento è stato sfruttato come trampolino di lancio per l'avvio del processo partecipativo.

1.3. Attività svolte

Nell'ambito della **European Mobility Week**, tenutasi dal 16 al 23 settembre 2024, la città di Ivrea ha organizzato una serie di incontri con i cittadini, finalizzati alla stesura del Piano della Mobilità Sostenibile. Il tema di quest'anno, "*Shared Public Space*", ha posto l'accento sull'importanza di condividere gli spazi pubblici per migliorare la qualità della vita urbana.



Le attività di progettazione partecipata hanno incluso **focus group** con diversi stakeholder e **incontri aperti nei quartieri**, coinvolgendo un ampio spettro della comunità locale. A corredo di questi incontri, si è tenuto anche un **convegno sulla mobilità sostenibile**, che ha visto la partecipazione di esperti e professionisti del settore, nonché di rappresentanti della comunità eporediese impegnati nel promuovere una mobilità più sostenibile. Durante il convegno sono stati condivisi esempi di buone pratiche adottate in altre città italiane ed europee.

I focus group sono stati rivolti a specifiche categorie di stakeholder, accuratamente invitate a partecipare. Questi incontri hanno offerto l'opportunità di un confronto mirato, aprendo il dialogo con gli operatori direttamente interessati dalle scelte di mobilità sostenibile. Gli incontri sono stati aperti dagli assessori Massimo Fresc e Francesco Comotto, i quali hanno introdotto i partecipanti al contesto della Settimana Europea della Mobilità, sottolineando l'importanza del coinvolgimento della comunità locale nella progettazione del Piano di Mobilità.



Focus group

Successivamente, il Mobility Manager Paolo Ruffino ha presentato le opportunità e le sfide legate alla realizzazione del piano, supportando il suo intervento con dati specifici sulla mobilità urbana di Ivrea e con esempi di modelli di successo implementati in altri Paesi europei, come i Paesi Bassi.

Nella seconda parte dell'incontro, è stato aperto il dialogo con i partecipanti, che hanno esposto criticità e proposte di miglioramento. Le idee emerse sono state organizzate in modo strutturato grazie all'uso di post-it, sui quali sono stati appuntati i punti principali degli interventi.

Gli incontri cittadini, aperti a tutta la popolazione, si sono svolti nelle ore serali per facilitare la partecipazione. Pur essendo destinati principalmente ai residenti dei quartieri coinvolti, l'invito è stato esteso a tutti i cittadini di Ivrea, data l'impossibilità, per ragioni di tempo, di organizzare un incontro in ogni quartiere della città.



Incontro di quartiere

Anche questi incontri hanno seguito una struttura suddivisa in due fasi: una prima parte introduttiva in cui sono stati presentati i temi principali della mobilità sostenibile, seguita da una seconda fase più partecipativa, in cui i cittadini hanno avuto l'opportunità di intervenire attivamente. Per favorire un confronto più efficace, i partecipanti sono stati divisi in gruppi più piccoli, ognuno assistito da un moderatore.

In questo contesto, è stata fornita ai cittadini una mappa della città sulla quale potevano indicare, segnare e colorare le aree problematiche e i punti critici. Questo approccio ha facilitato l'emergere di osservazioni specifiche e proposte concrete, rafforzando la collaborazione tra i partecipanti.

2. RELAZIONE DEGLI INCONTRI CON GLI STAKEHOLDERS

2.1. Focus group 1 – Commercianti

Il focus group che ha coinvolto i commercianti della città di Ivrea si è tenuto il 16 settembre 2024. L'evento ha riscontrato una discreta partecipazione da parte dei proprietari dei negozi situati nelle vie cittadine, i quali hanno dimostrato un vivo interesse per il tema della mobilità.

Nel corso della discussione, sono emerse alcune questioni di particolare rilevanza per la mobilità cittadina.

1. **Problematiche legate alla sosta nel centro storico:** è stato evidenziato che la mala sosta rappresenta una delle principali criticità nelle vie centrali, aggravata dalla percepita mancanza di un intervento efficace da parte della Polizia Municipale.
2. **Parcheggi insufficienti:** è necessario che le attività commerciali abbiano parcheggi vicini, possibilmente gratuiti, e una comoda via d'accesso. Un commerciante ha ipotizzato l'apertura di Via Arduino alle auto in una specifica fascia oraria per permettere ai clienti di accedere comodamente al suo negozio. Per quanto riguarda la zona di Corso Massimo D'Azeglio è



Focus group con i commercianti

stata criticata la scelta di eliminare alcuni parcheggi poiché attualmente non si trova parcheggio neanche nelle zone di sosta limitrofe come il piazzale della piscina e Via De Gasperi. Gli esercizi commerciali della zona come bar e panetterie necessitano di parcheggi vicini poiché presentano un elevato ricambio di clientela.

- 3. Centri commerciali periferici** e attrattività del centro storico: uno degli argomenti di maggiore preoccupazione è stato il ruolo dei centri commerciali situati nelle aree periferiche, che attraggono una considerevole quota di clientela grazie alla disponibilità di ampi parcheggi, a discapito del commercio nel centro storico. I partecipanti hanno sottolineato come questi sviluppi urbanistici, insieme alla difficoltà di parcheggiare nel centro, penalizzino i negozi cittadini.



Via Arduino, Ivrea

- 4. Traffico nelle vie interne** e circonvallazione: diversi partecipanti hanno espresso preoccupazioni riguardo al traffico intenso nelle strade interne della città. In particolare, è stata proposta la creazione di una circonvallazione per deviare il traffico non strettamente cittadino, con riferimento specifico al collegamento tra Banchette e Azeglio, che attualmente attraversa il centro di Ivrea.

- 5. Esigenze della popolazione** anziana e residenzialità: un tema centrale è stato quello della necessità di considerare le esigenze specifiche dei residenti anziani, al fine di ridurre il rischio di spopolamento del centro cittadino.

- 6. Rete ciclabile:** è stato avanzato il suggerimento di estendere le piste ciclabili oltre il centro di Ivrea, includendo aree periferiche come San Bernardo e Cascinette. È stato inoltre criticato l'attuale sistema ciclabile, caratterizzato da un numero eccessivo di attraversamenti pedonali (ben 22 in un tratto di 1,5 km), che rendono gli spostamenti in bicicletta discontinui e poco agevoli. Si è segnalata anche la presenza di auto parcheggiate illegalmente sulle piste ciclabili e la pericolosità dell'incrocio di fronte all'OVS.



Corso Massimo D'Azeglio, Ivrea

- 7. Svuotamento della città** durante la settimana: i commercianti hanno lamentato una scarsa affluenza durante i giorni feriali, riscontrando un maggiore movimento di clientela solo nei fine settimana. Ivrea è stata descritta come una "città dormitorio", con la richiesta di politiche che incentivino nuovi insediamenti e attraggano persone a vivere e lavorare in città. È emersa la richiesta di installare nuovi cestini per la raccolta dei rifiuti, in particolare in Via Palestro, dove attualmente i vasi di fiori vengono impropriamente utilizzati come cestini. Migliorare il decoro urbano è stato visto come un possibile incentivo per attrarre più visitatori e potenziali clienti.

2.2. Focus group 2 – Imprese, Artigianato e Agricoltura

Il focus group dedicato a imprese, artigianato e agricoltura si è svolto il 17 settembre 2024. Nonostante la limitata partecipazione l'incontro ha permesso di evidenziare alcune questioni critiche riguardo la mobilità di Ivrea e sviluppare delle riflessioni utili alla stesura del piano di mobilità.

- 1. Costo elevato del trasporto pubblico locale (TPL):** uno dei temi centrali discussi è stato l'eccessivo costo del TPL, che rappresenta un forte disincentivo per i cittadini all'utilizzo dei mezzi pubblici. I partecipanti hanno suggerito che il Comune potrebbe intervenire con misure di integrazione tariffaria o, in alternativa, valutare la possibilità di offrire il trasporto pubblico gratuito, al fine di incrementarne l'utilizzo.
- 2. Valorizzazione dei parcheggi di attestamento e interscambio:** è stata espressa la necessità di migliorare i parcheggi situati alle porte della città, rendendoli punti di interscambio efficaci per collegamenti verso il centro tramite mezzi pubblici. Le proposte discusse includevano l'introduzione di sistemi di car sharing e l'offerta di servizi di trasporto pubblico a chiamata. Un sistema di trasporto pubblico efficiente e a costi contenuti che parta da queste aree periferiche potrebbe ridurre la congestione del traffico nel centro cittadino.
- 3. Mobilità mirata per target specifici:** è stata sottolineata l'importanza di adottare un approccio diversificato alla mobilità, basato sulle esigenze delle diverse categorie di utenti. Ad esempio, gli orari e i bisogni degli studenti differiscono da quelli dei lavoratori, così come le necessità degli anziani sono diverse rispetto a quelle dei giovani. Un sistema di trasporti che tenga conto di queste diversità potrebbe migliorare l'accessibilità e l'efficienza del servizio.
- 4. Percezione del trasporto pubblico locale:** è stato evidenziato come, nella mentalità comune, il TPL venga percepito come una soluzione di "serie B", spesso meno considerata rispetto all'auto privata. Tuttavia, i partecipanti hanno notato che la percezione del costo del trasporto privato è sottostimata, soprattutto in condizioni di traffico, mentre il prezzo del biglietto del trasporto pubblico rimane complessivamente inferiore. Si è quindi discusso della necessità di promuovere una maggiore consapevolezza sui vantaggi economici e ambientali del trasporto pubblico.
- 5. Strutturazione dei progetti Pedibus e Bicibus:** è emersa la richiesta di rendere i progetti "Pedibus" e "Bicibus" delle iniziative strutturate e continuative nel tempo, anziché limitate ai primi mesi dell'anno scolastico. L'obiettivo è far sì che questi sistemi di mobilità sostenibile per i più giovani diventino parte integrante e consolidata della mobilità cittadina, contribuendo a ridurre l'uso delle auto private per gli spostamenti scolastici.



Progetto "Pedibus" a Ivrea

2.3. Focus Group 3 – Ordini professionali e professionisti del settore

Il focus group che ha coinvolto i professionisti di settore si è svolto il 17 settembre 2024, registrando una buona partecipazione. Durante l'incontro sono emerse numerose questioni relative alla mobilità urbana di Ivrea, che potranno contribuire in modo significativo alla definizione del piano di mobilità sostenibile.

- 1. Regolamentazione della velocità** in alcune aree: sono stati identificati due tratti particolarmente problematici per l'elevata velocità dei veicoli: Lungo Dora e Via Circonvallazione. Per garantire la sicurezza stradale, i partecipanti hanno proposto l'introduzione di **"Zone 30"** in queste aree, accompagnate da un rafforzamento dei controlli.
- 
- 2. Mala sosta e sicurezza pedonale:** un problema ricorrente è quello dei parcheggi selvaggi, spesso con l'uso delle quattro frecce, che ostruiscono gli attraversamenti pedonali, creando situazioni di pericolo per i pedoni. Si è discusso della necessità di implementare misure efficaci per disincentivare la mala sosta e migliorare la sicurezza stradale.
 - 3. Mobilità scolastica:** Ivrea soffre di una congestione notevole nelle ore mattutine a causa della mobilità scolastica. A tal proposito, è stato proposto di esplorare un sistema di ingressi scolastici scaglionati, simile a quello adottato in alcune città francesi, dove l'orario di ingresso nelle scuole viene distribuito su un intervallo di un'ora o un'ora e mezza. È stato inoltre sottolineato come molte delle scuole del centro storico siano facilmente raggiungibili a piedi, incentivando così l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata.
 - 4. Progetto Bicibus e mancanza di parcheggi per biciclette:** pur sostenendo il progetto "Bicibus" come strumento utile per la mobilità scolastica sostenibile, è stata evidenziata la mancanza di adeguati spazi per parcheggiare le biciclette presso le scuole. È necessario prevedere parcheggi sicuri e adeguati per incentivare ulteriormente questo tipo di mobilità.
 - 5. Necessità di una visione di area vasta:** il focus group ha evidenziato l'importanza di adottare un approccio sovralocale alla mobilità, che vada oltre i confini di Ivrea. È stato citato come esempio il collegamento con Montalto Dora, attualmente percorribile solo in auto e particolarmente pericoloso per chi intende utilizzare la bicicletta. Una rete di piste ciclabili sovra locali e un'adeguata illuminazione delle strade potrebbero favorire l'uso della bicicletta anche per i collegamenti extraurbani.
 - 6. Manutenzione delle infrastrutture e sicurezza:** è stato posto l'accento sul problema della manutenzione delle infrastrutture, con particolare riferimento a marciapiedi, asfalto e parcheggi. Si è rilevata la necessità di migliorare la manutenzione dei parcheggi esistenti e di mettere in sicurezza i percorsi pedonali e ciclabili dai parcheggi di attestamento verso il centro città. Alcuni punti di intersezione stradale sono stati segnalati come particolarmente pericolosi per la scarsa visibilità, anche per gli automobilisti.

7. **Cultura della mobilità sostenibile:** i partecipanti hanno discusso l'importanza di promuovere una cultura della mobilità sostenibile sin dalla giovane età. È stato osservato che i bambini, soprattutto nelle scuole elementari, mostrano un forte interesse per l'uso della bicicletta, ma questa tendenza diminuisce nel passaggio alla scuola media. Si è quindi sottolineato il ruolo chiave delle scuole nel coinvolgere le famiglie e nel promuovere comportamenti sostenibili a lungo termine. Si è infine invitato a considerare le prospettive di lungo periodo, pensando alla città di Ivrea anche tra 10-15 anni.
8. **Revisione delle autorizzazioni** nelle aree pedonalizzate: nonostante il centro storico di Ivrea sia tecnicamente pedonalizzato, molti partecipanti hanno segnalato che il traffico veicolare rimane eccessivo a causa di un numero troppo elevato di autorizzazioni per l'accesso in auto. Si è quindi suggerita una revisione delle autorizzazioni, con l'obiettivo di ridurre il traffico e migliorare l'esperienza pedonale.
9. **Visione utopistica della ZTL e mobilità alternativa:** un'idea provocatoria emersa durante il focus group è stata l'estensione della Zona a Traffico Limitato (ZTL) fino a Via Circonvallazione, accompagnata dall'introduzione di un servizio navetta continuo che colleghi i principali punti della città. Questa proposta mira a ridurre ulteriormente il traffico nel centro storico, incentivando l'uso dei mezzi pubblici e favorendo la mobilità sostenibile.



Marciapiede e pista ciclabile in Via De Gasperi

2.4. Focus group 4 – Presidi e Rappresentanti delle scuole

Il focus group dedicato ai rappresentanti delle scuole si è svolto il 17 settembre 2024 e ha registrato una buona partecipazione. All'incontro hanno preso parte docenti, funzionari pubblici delle politiche giovanili e scolastiche, nonché rappresentanti degli studenti. Durante la discussione sono emerse diverse problematiche legate alla mobilità scolastica, accompagnate da riflessioni orientate al miglioramento del benessere della comunità scolastica e alla promozione della mobilità sostenibile.

1. **Cultura della mobilità sostenibile:** i partecipanti hanno espresso preoccupazione per la mobilità verso e dalla scuola portando l'esempio del Liceo Gramsci, che coinvolge circa



1600 persone che si spostano contemporaneamente. Nonostante la realizzazione della passerella nel 2013 abbia facilitato alcuni spostamenti, il suo impatto sulla promozione della mobilità sostenibile è stato limitato. Pertanto, è stato sottolineato come sia necessario un cambiamento culturale, oltre al miglioramento delle infrastrutture. Si è discusso dell'importanza di promuovere

l'uso della bicicletta, non solo per ridurre l'utilizzo dell'auto, ma anche per aumentare il benessere psicofisico degli studenti, ad esempio limitando l'uso del cellulare durante il tragitto. La mobilità sostenibile deve essere percepita come un piacere, non solo come una necessità. Un altro problema significativo individuato dai partecipanti è la percezione comune secondo cui chi va a piedi o in bicicletta "ha tempo da perdere". Questa mentalità ostacola la diffusione della mobilità sostenibile, rendendola meno attraente.

- 2. Problemi legati all'inquinamento:** un ostacolo alla mobilità sostenibile a piedi o in bicicletta è stato individuato nell'inquinamento presente durante le ore di punta, dovuto principalmente al traffico. Per risolvere questo problema, si è proposta la creazione di percorsi alternativi meno trafficati, come ad esempio una strada alternativa a Corso Vercelli per collegare il quartiere San Giovanni al centro. I partecipanti hanno inoltre sottolineato la necessità di promuovere il rispetto reciproco sulla strada e la riduzione dell'inquinamento, in primis attraverso il contrasto al fenomeno delle auto ferme con motori accesi.



- 3. Piste ciclabili:** La sicurezza delle piste ciclabili è stata identificata come un fattore chiave per incentivare l'uso della bicicletta. Le piste devono essere sicure e ben collegate, specialmente durante le ore di punta, quando l'utilizzo della bicicletta può essere più rapido rispetto ad altri mezzi. È stato inoltre suggerito di pubblicizzare i benefici della bicicletta, soprattutto in termini di efficienza e velocità rispetto all'auto, e di superare le barriere psicologiche legate al maltempo e alla percezione del pericolo. L'esperienza pratica dell'uso della bicicletta potrebbe far comprendere meglio i suoi vantaggi. Un altro aspetto riguarda la necessità di una rete ciclabile sovralocale. Poiché molti studenti provengono da paesi limitrofi, è stato sottolineato come la mobilità ciclabile debba essere estesa oltre i confini cittadini. La creazione di piste ciclabili che colleghino i comuni limitrofi con Ivrea, magari lungo gli argini dei fiumi, potrebbe facilitare gli spostamenti degli studenti e promuovere un uso più diffuso della bicicletta.
- 4. Inadeguatezza delle infrastrutture pedonali e dei mezzi pubblici:** alcuni partecipanti hanno evidenziato problematiche legate all'infrastruttura pedonale, come in Via Casale, dove il marciapiede è piccolo e poco illuminato, rendendo difficoltoso e pericoloso il transito a piedi. Anche il trasporto pubblico è stato oggetto di critiche: i pullman risultano sovraffollati all'uscita delle scuole, e in alcuni casi gli studenti non riescono a salire. Si è

discusso della necessità di una revisione degli orari e della capacità dei mezzi pubblici per gestire meglio il flusso degli studenti.

- 5. Pedonalizzazione delle aree scolastiche:** una proposta concreta emersa durante il focus group è stata quella di rendere pedonali le aree antistanti le scuole almeno nelle ore di ingresso e uscita, per limitare la congestione del traffico e aumentare la sicurezza degli studenti. Questa misura contribuirebbe a migliorare la qualità dell'aria e ridurre l'inquinamento nei pressi degli istituti scolastici.
- 6. Autoselezione dei partecipanti** al focus group: un punto finale emerso durante la discussione è stato il riconoscimento dell'autoselezione dei partecipanti al focus group. La maggior parte dei presenti era già sensibilizzata sull'importanza della mobilità sostenibile e molti di loro utilizzano abitualmente la bicicletta. Pertanto, si è riconosciuta la necessità di coinvolgere una platea più ampia e variegata per affrontare le sfide culturali legate alla mobilità.



Focus group con le scuole



2.5. Focus group 5 – Portatori di disabilità

Il focus group dedicato ai portatori di disabilità si è svolto il 20 settembre 2024 e ha visto una partecipazione significativa. Durante l'incontro sono state sollevate numerose questioni relative all'accessibilità e all'inclusione, che contribuiranno in modo cruciale alla definizione del piano di mobilità sostenibile della città di Ivrea.

- 1. Accessibilità dei marciapiedi:** È stata evidenziata la necessità di migliorare l'accessibilità dei marciapiedi, molti dei quali presentano rampe non conformi o assenti, rendendo difficoltoso il transito per persone con disabilità motorie. I partecipanti hanno suggerito l'adozione di standard universali per garantire l'accesso sicuro e agevole in ogni parte della città.
- 2. Sistemi di trasporto pubblico accessibili:** Una delle principali preoccupazioni emerse riguarda l'accessibilità dei mezzi di trasporto pubblico. I partecipanti hanno sottolineato la mancanza di autobus attrezzati con rampe e spazi adeguati a sedie a rotelle, proponendo un piano di ammodernamento della flotta e un miglioramento delle fermate, molte delle quali non sono attrezzate per l'accesso di persone con disabilità.

- 3. Segnaletica sonora e visiva:** È stata posta l'attenzione sulla necessità di potenziare la segnaletica sonora agli attraversamenti pedonali, per agevolare le persone non vedenti o ipovedenti. Inoltre, è stata proposta una revisione delle segnaletiche visive nelle zone ad alta frequentazione pedonale, rendendole più chiare e leggibili anche per chi ha disabilità visive parziali.
- 4. Aree di parcheggio dedicate:** I partecipanti hanno segnalato la carenza di posti auto riservati alle persone con disabilità, soprattutto nelle vicinanze dei principali servizi pubblici e commerciali. È stata suggerita la creazione di nuovi stalli dedicati e una maggiore sorveglianza contro l'uso improprio dei parcheggi riservati.
- 5. Miglioramento dell'accesso agli edifici pubblici:** Molti edifici pubblici e spazi culturali non risultano ancora pienamente accessibili. Si è discusso dell'importanza di rendere tutte le strutture comunali, scuole, biblioteche e teatri accessibili a persone con diverse tipologie di disabilità, adottando misure concrete come l'installazione di ascensori, rampe e segnalazioni tattili.
- 6. Servizi di mobilità a chiamata:** Un altro tema centrale è stata la necessità di potenziare i servizi di trasporto a chiamata per persone con disabilità. I partecipanti hanno sottolineato come attualmente i tempi di attesa siano lunghi e il numero di mezzi disponibili insufficiente, proponendo una maggiore copertura del servizio nelle ore di punta e durante il weekend.
- 7. Cultura dell'inclusione:** È emersa l'importanza di promuovere una cultura dell'inclusione e della sensibilizzazione sulla mobilità per le persone con disabilità. I partecipanti hanno suggerito campagne di sensibilizzazione rivolte sia alla cittadinanza sia agli operatori del trasporto pubblico, al fine di migliorare la comprensione delle necessità delle persone con disabilità.
- 8. Percorsi pedonali accessibili:** È stata evidenziata la necessità di creare percorsi pedonali sicuri e accessibili che colleghino i principali punti di interesse della città, come scuole, uffici pubblici e centri commerciali. Attualmente, molti percorsi presentano barriere architettoniche che ostacolano gli spostamenti, rendendo difficile l'autonomia dei cittadini con disabilità.
- 9. Proposte di mobilità assistita per il centro storico:** I partecipanti hanno proposto di introdurre servizi di mobilità assistita, come piccoli veicoli elettrici o navette a basso impatto ambientale, per facilitare lo spostamento delle persone con disabilità all'interno del comune, che presenta ancora difficoltà di accesso a causa delle sue caratteristiche urbanistiche.
- 10. Monitoraggio costante delle esigenze:** Infine, è stata sottolineata la necessità di istituire un sistema di monitoraggio costante delle esigenze delle persone con disabilità, che permetta di raccogliere feedback continui e intervenire prontamente per correggere eventuali disservizi o barriere che possano emergere nel tempo.

Le proposte emerse durante questo focus group riflettono il bisogno di un piano di mobilità sostenibile che sia veramente inclusivo, capace di garantire pari opportunità di accesso e spostamento per tutte le persone, indipendentemente dalle loro condizioni fisiche.

2.6. Focus group 6 – Associazioni ambientali

Il focus group che ha coinvolto le associazioni ambientali si è tenuto il 20 settembre 2024 e ha visto un'ampia partecipazione da parte delle principali organizzazioni locali impegnate nella tutela dell'ambiente. Durante l'incontro sono emersi temi cruciali legati alla cultura della mobilità sostenibile e alla necessità di una comunicazione efficace per sensibilizzare la cittadinanza. Le riflessioni dei partecipanti offriranno spunti preziosi per orientare le politiche di mobilità di Ivrea verso un modello più consapevole e partecipato.

1. **Promozione di una cultura della sostenibilità:** Le associazioni hanno sottolineato che il principale ostacolo alla mobilità sostenibile è la mancanza di una cultura diffusa in tal senso. Molti cittadini continuano a preferire l'auto privata, anche per spostamenti brevi, a causa di abitudini radicate e della scarsa consapevolezza dei benefici ambientali, economici e sociali legati all'uso di mezzi alternativi. È stata proposta una campagna di sensibilizzazione capillare che coinvolga scuole, aziende e comunità, volta a promuovere un cambio di mentalità verso scelte di mobilità più sostenibili.
2. **Comunicazione e partecipazione attiva:** È emerso il bisogno di migliorare la comunicazione istituzionale sulle politiche di mobilità. Le associazioni hanno lamentato una scarsa trasparenza e coinvolgimento nelle fasi decisionali. Si è discusso della necessità di una maggiore partecipazione pubblica attraverso incontri, dibattiti e canali digitali interattivi che permettano alla cittadinanza di esprimere opinioni e contribuire attivamente alla co-progettazione delle politiche di mobilità.
3. **Educazione ambientale nelle scuole:** Le associazioni hanno proposto di inserire programmi di educazione ambientale obbligatori nelle scuole, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile. I partecipanti hanno evidenziato che l'educazione dei più giovani è fondamentale per diffondere una cultura del rispetto ambientale e della mobilità attiva. Attraverso progetti concreti, come percorsi didattici su bicicletta e mobilità pedonale, si potrebbe far comprendere agli studenti l'importanza di scelte sostenibili e incoraggiarli a coinvolgere anche le loro famiglie.
4. **Campagne di comunicazione mirate:** È stata sollevata la questione della necessità di sviluppare campagne di comunicazione efficaci e mirate, che sappiano parlare a diversi gruppi sociali. Non tutti i cittadini sono consapevoli delle alternative sostenibili disponibili, e spesso mancano le informazioni su come e perché dovrebbero abbandonare l'auto privata. Le associazioni hanno proposto di utilizzare vari canali, dai social media alla cartellonistica urbana, per diffondere messaggi chiari e coinvolgenti, magari utilizzando testimonianze di persone che hanno già adottato stili di vita più sostenibili.
5. **Utilizzo della gamification per incentivare comportamenti sostenibili:** Una proposta innovativa emersa durante l'incontro è stata quella di utilizzare la **gamification** come

strumento per promuovere la mobilità sostenibile. Si è discusso dell'idea di sviluppare un'app o una piattaforma che premi i cittadini per comportamenti virtuosi, come camminare, utilizzare la bicicletta o i mezzi pubblici. Attraverso sfide settimanali o mensili, premi e riconoscimenti, i cittadini potrebbero essere incentivati a scegliere mezzi di trasporto sostenibili, innescando un cambiamento culturale positivo.

6. **Collaborazione con le aziende per promuovere la mobilità sostenibile:** È stata proposta l'idea di coinvolgere maggiormente le aziende locali nella promozione di politiche di mobilità sostenibile, attraverso piani aziendali per incentivare l'uso del trasporto pubblico, il carpooling e l'uso della bicicletta. Le associazioni hanno suggerito che le aziende possano fungere da partner chiave, promuovendo tra i dipendenti l'adozione di modalità di spostamento alternative e contribuendo così a ridurre il traffico veicolare durante le ore di punta.
7. **Coinvolgimento dei media locali:** Si è discusso della necessità di una maggiore collaborazione con i media locali per diffondere in modo costante messaggi positivi sulla mobilità sostenibile. I partecipanti hanno suggerito di creare rubriche settimanali o mensili sui giornali e nelle emittenti locali, dedicate alla sostenibilità e alla mobilità verde, in cui esperti e rappresentanti delle associazioni ambientali possano fornire informazioni e consigli pratici ai cittadini.
8. **Eventi pubblici e sperimentazioni urbane:** Le associazioni hanno proposto l'organizzazione di eventi pubblici, come giornate senza auto o "domeniche ecologiche", per sensibilizzare i cittadini sui vantaggi di una città meno dipendente dai veicoli a motore. Si è parlato anche di sperimentazioni urbane, come la chiusura temporanea di alcune strade al traffico veicolare o l'installazione di piste ciclabili temporanee, per dimostrare come piccole modifiche possano migliorare significativamente la qualità della vita in città.

Le associazioni ambientali hanno offerto una visione strategica e orientata al lungo termine, sottolineando come la creazione di una cultura della sostenibilità sia un processo graduale, ma essenziale, per garantire il successo del piano di mobilità. Il loro contributo sarà fondamentale per la definizione di politiche efficaci e per la promozione di una cittadinanza più consapevole e attiva.

collegamento diretto tra Via Borsellino e Canton Arbore per evitare l'utilizzo del sottopassaggio.

6. Strada di **confine tra San Bernardo e Pavone**: la scarsa illuminazione rende questa strada poco sicura, specialmente durante le ore serali.
7. **Cantone Torfano e Via Puccini**: nei pressi di queste due vie è presente un'area edificabile ampia ma priva di accesso adeguato. Questo disagio limita le possibilità di sviluppo urbanistico.
8. **Rotonda tra Via Cascinette e Via Burolo**: la rotonda è considerata troppo piccola e poco funzionale, causando disagi alla circolazione.
9. Uso delle strade interne: alcune strade interne, come **Via San Giovanni Bosco**, vengono utilizzate come percorsi alternativi dai conducenti per evitare il traffico delle vie di attraversamento come **Via Aosta**. Si suggerisce di limitare l'uso delle strade interne ai soli residenti.
10. **Nuovo casello stradale**: È necessario considerare attentamente le implicazioni legate alla costruzione di un nuovo casello stradale a San Bernardo, valutando l'impatto sul traffico e sulla viabilità locale.

Particolare attenzione è stata rivolta anche al tema della **sosta**:

1. **Parcheggi selvaggi**: il fenomeno del parcheggio selvaggio è particolarmente grave nell'area della scuola e nel primo tratto di Via Torino.
2. **Mancanza di parcheggi** presso la chiesa, la scuola e le poste: la mancanza di posti auto adeguati causa frequenti casi di parcheggio irregolare. Si propone di valutare l'utilizzo di **spazi della Curia** per creare nuovi parcheggi.
3. **Parcheggio di attestamento** in Via Torino: il parcheggio situato prima della rotonda alla fine di Via Torino, all'uscita del terzo ponte, viene considerato comodo come parcheggio di attestamento per raggiungere Via Jervis. Tuttavia, il passaggio pedonale che rendeva questo collegamento veloce è stato chiuso durante la pandemia. Si propone di riaprire il passaggio tramite accordi con TIM e FAI.



Parcheggio di attestamento in Via Torino

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico locale** è stato fatto presente che il quartiere di San Bernardo è attualmente servito da un solo autobus, la **linea 1/**, ma le corse sono scarse e gli orari non sempre rispettati, rendendo il TPL **poco affidabile**. Inoltre, l'**area industriale** non è servita dal trasporto pubblico e presenta una segnaletica stradale obsoleta, che include indicazioni di aziende ormai chiuse.

Infine, riguardo gli **spostamenti a piedi e in bici** sono sorte diverse lamentele e proposte:

1. **Marciaiedi e piste ciclopedonali:** i marciapiedi sono discontinui e rendono difficoltoso il percorso per i ciclisti e i pedoni, specialmente all'altezza di Canton Carasso dove la strada ciclopedonale di interrompe. Anche nei pressi del liceo Gramsci il marciapiede è discontinuo e vi è un attraversamento pedonale situato in curva, considerato pericoloso.
2. **Lavori per sottoservizi:** i recenti lavori per l'installazione della fibra ottica hanno lasciato le strade in condizioni disagiati, rendendole difficili da percorrere in bicicletta.
3. **Ostacoli alla ciclabile:** gli accessi privati interferiscono con il percorso della pista ciclabile, limitando l'accessibilità e la sicurezza.
4. **Accessibilità per le attività commerciali:** è fondamentale mantenere un equilibrio tra la creazione di infrastrutture ciclabili e l'accessibilità per le attività commerciali lungo le strade.
5. **Pista ciclabile da Bellavista:** si propone la realizzazione di una pista ciclabile che colleghi il quartiere Bellavista con il centro di Ivrea, allo scopo di alleggerire il traffico su Viale delle Liberazione e Via Torino.
6. **Pista ciclabile da Montalto Dora:** si avverte la necessità di realizzare una pista ciclabile che colleghi Ivrea con Montalto, per favorire gli spostamenti sicuri tra i due centri.
7. **Pista ciclabile lungo il canale:** Si propone di utilizzare il tracciato del canale per la creazione di una pista ciclabile che colleghi Ivrea con Strambino, con l'obiettivo di estendere eventualmente il collegamento fino a Chivasso.
8. **Stazione ferroviaria:** è necessario implementare **rampe, ascensori e rastrelliere per biciclette** presso la stazione ferroviaria, per agevolare gli studenti e i pendolari, soprattutto quelli diretti al Liceo Gramsci.



Due tavoli di lavoro dell'incontro a San Bernardo



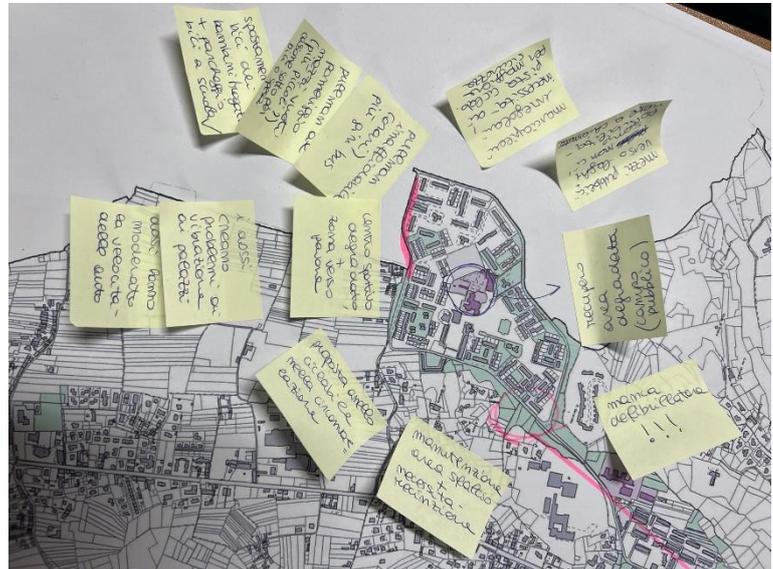
Via Torino, Ivrea

3.2. Incontro 2 – Quartiere Bellavista

Il 17 settembre 2024 si è svolto l'incontro cittadino presso il quartiere Bellavista, durante il quale i residenti hanno discusso il tema della mobilità evidenziando problemi e proponendo miglioramenti.



Incontro a Bellavista



Mappa dell'incontro a Bellavista

In particolare, per quanto riguarda il tema della **viabilità** sono risultate le seguenti criticità:

1. **Dossi e vibrazioni:** sebbene i dossi rallentino la velocità dei veicoli, essi causano problemi di vibrazioni agli edifici circostanti quando vengono attraversati da mezzi pesanti, come pullman o automobili che viaggiano a velocità elevate. In alcune aree permane il problema dell'eccessiva velocità.
2. **Intersezioni a visibilità ridotta:** si segnalano problemi di visibilità all'**intersezione tra Via Einaudi e Via Fermi**, nonché all'**intersezione di Via Torino con Cantone Maridon**, dove la segnaletica è parzialmente ostruita, creando pericolo per chi percorre queste strade.
3. **Strada verso Pavone:** la zona è soggetta a traffico intenso che si forma lungo la circonvallazione, evidenziando la necessità di migliorare la gestione dei flussi veicolari in quest'area.
4. **Proposta di rotonda:** è stata suggerita l'installazione di una rotonda all'intersezione tra **Viale della Liberazione e Largo Europa**, per facilitare la gestione del traffico e migliorare la sicurezza stradale.
5. **Strada nell'area dei laghi:** la strada è stretta e caratterizzata da curve cieche, il che rappresenta un rischio per i pedoni e le persone che svolgono attività fisica lungo il percorso. Si propone la creazione di una corsia dedicata per garantire maggiore sicurezza.

A proposito del **trasporto pubblico** sono sorte diverse lamentele riguardo l'affidabilità e gli orari. Si richiede un aumento del numero delle corse e un **miglioramento generale della qualità** del servizio. Inoltre, durante le corse pomeridiane, i pullman risultano spesso vuoti. Si propone l'uso di mezzi di dimensioni più ridotte, ma dotati di spazi per il **deposito di biciclette e acquisti**, per

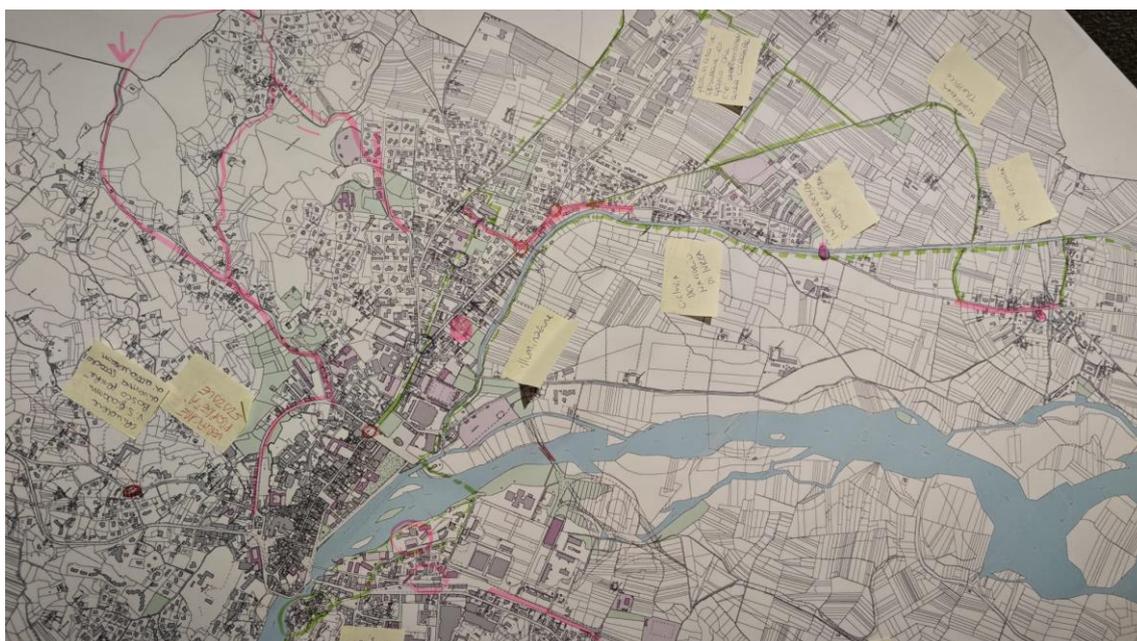
incentivare l'uso dei mezzi pubblici anche per chi fa la spesa. È stato proposto anche il **trasporto a chiamata** per raggiungere zone della città mal collegate con il quartiere Bellavista come le zone dei laghi.

Parte della discussione si è poi concentrata sulla **ciclabilità** della zona. Innanzitutto, è stato segnalato che i più giovani si spostano in bicicletta all'interno del quartiere per andare a scuola e anche per raggiungere il centro della città ed è stata confermata la presenza di rastrelliere per le biciclette nelle scuole, a differenza di quanto riportato in altri quartieri. Tuttavia, le piste ciclabili esistenti richiedono **interventi di adeguamento** per migliorarne la sicurezza e la continuità, soprattutto in corrispondenza degli attraversamenti stradali, che risultano problematici. Inoltre, è stata avanzata la proposta di creare un **anello ciclabile** sicuro lungo la circonvallazione, attualmente utilizzato per attività come la corsa e la bicicletta, ma che risulta pericoloso a causa della mancanza di infrastrutture adeguate e dell'irregolarità dei marciapiedi. Si suggerisce inoltre di installare un **defibrillatore** lungo il percorso, dato il frequente utilizzo da parte di persone di tutte le età.

I residenti hanno poi richiamato l'attenzione su alcune questioni non strettamente legate alla mobilità ma di particolare interesse per la comunità come la **manutenzione dell'area sfalcio** e il **recupero del centro sportivo**, attualmente in stato di degrado. Inoltre, è stato evidenziato il problema dei **cani** lasciati liberi nel quartiere.

3.3. Incontro 3 – Quartiere San Giovanni

L'incontro cittadino nel quartiere di San Giovanni si è svolto il 20 settembre 2024 e nonostante abbia riscontrato una limitata affluenza, ha permesso di individuare alcune problematiche riguardanti la mobilità e delle proposte di miglioramento.



Mappa dell'incontro a San Giovanni

Dal punto di vista della **viabilità** sono stati evidenziati i seguenti punti critici:

1. **Via Casale**: un problema significativo è rappresentato dall'eccessiva velocità dei veicoli che transitano lungo Via Casale, con potenziali rischi per la sicurezza dei pedoni e dei residenti.
2. **Cantone Rossa**: questa strada, pur essendo stretta e a doppio senso di marcia, viene utilizzata da molti automobilisti come alternativa per evitare il traffico principale. Si suggerisce di limitarne l'accesso per migliorare la sicurezza e di renderla più accessibile ai ciclisti, potenzialmente trasformandola in un percorso sicuro per le biciclette.
3. Ingorgo nelle rotonde: Si riscontra frequentemente un ingorgo presso la rotonda tra **Corso Vercelli e Via Casale**, e presso la rotonda successiva che si collega al terzo ponte. Un ulteriore punto critico è stato individuato all'intersezione tra **Via Strusiglia e Via Cascinette**. Questi nodi stradali necessitano di soluzioni per migliorare il flusso del traffico e ridurre i tempi di attesa.
4. **Borghetto e Via San Giovanni Bosco**: per ridurre il traffico di attraversamento, si propone di limitare l'accesso a queste strade ai soli residenti, evitando così che vengano utilizzate come percorsi alternativi per attraversare la città.
5. **Zona dei laghi**: la strada che conduce ai laghi di Ivrea è particolarmente stretta, rappresentando un rischio per chi la percorre, soprattutto nei periodi di maggiore affluenza turistica. Si sottolinea la necessità di interventi per migliorare la sicurezza in quest'area.
6. **Terzo ponte**: Un'altra criticità è rappresentata dall'assenza di possibilità di inversione dopo l'ultima uscita di San Bernardo. Si propone la creazione di una rotonda in questa zona, non solo per consentire il cambio di direzione, ma anche per ridurre la velocità dei veicoli in transito, migliorando così la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda il **trasporto pubblico**, attualmente, il quartiere San Giovanni è servito da due linee di trasporto pubblico locale (TPL), la **linea 4** e la **linea 1/**. Tuttavia, è stata evidenziata una problematica relativa agli orari: le due linee passano in **orari ravvicinati**, con soli 5 minuti di differenza l'una dall'altra, rendendo il servizio poco efficace. Inoltre, è stata segnalata una **scarsa affidabilità** del servizio, con ritardi e corse non sempre rispettate.

In riferimento alla **ciclabilità**, è stata proposta la creazione di una **ciclovia lungo il naviglio** di Ivrea che permetterebbe il collegamento da Torre Balfredo al centro di Ivrea e potrebbe essere prolungata oltre Banchette. Questo percorso ciclabile, oltre a favorire la mobilità sostenibile, sarebbe di particolare utilità per gli spostamenti scolastici. L'unico punto critico individuato è il **passaggio sul Ponte Breda**, che necessita di una soluzione per garantire la continuità e la sicurezza del percorso ciclabile. Infine, parte dell'attenzione è stata rivolta anche a **Corso Vercelli**, che, pur non essendo idoneo alla realizzazione di una pista ciclabile vera e propria, potrebbe essere dotato di una **corsia dedicata alle biciclette**, contribuendo così a rendere più sicuri gli spostamenti in bicicletta lungo questa importante arteria stradale.



Incontro a San Giovanni

4. CONVEGNO SULLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Il convegno ha trattato una vasta gamma di temi legati alla mobilità sostenibile, coinvolgendo esperti, rappresentanti istituzionali ed esponenti della comunità eporediese.

Il Sindaco di Ivrea, **Matteo Chiantore**, ha aperto l'evento con un saluto istituzionale, seguito dagli interventi degli Assessori **Massimo Fresc** e **Francesco Comotto**, che hanno introdotto il tema della mobilità sostenibile, sottolineando l'importanza di un approccio partecipato e inclusivo per migliorare la qualità della vita urbana.

Letizia Corino ha illustrato il progetto "Piazza in Corso, Rallenta", volto a trasformare l'area antistante la scuola Fiorana in uno spazio di "mobilità calmierata", più sicuro per bambini e famiglie. Il progetto è nato da un processo di progettazione partecipata, che ha coinvolto attivamente gli studenti delle classi terze, quarte e quinte, consentendo loro di esprimere le proprie esigenze e contribuire alla progettazione dello spazio.

Paolo Ruffino ha presentato la strategia per la redazione del Piano di Mobilità Sostenibile di Ivrea, delineando gli obiettivi e le sfide principali. Ha esposto dati sulla situazione della mobilità nella città e illustrato casi di successo, sia in Italia che all'estero, che possono fungere da modello per il piano della città.

Paola Gianotti, ciclista di fama internazionale, ha raccontato la sua esperienza, sottolineando l'importanza di rispettare i ciclisti. Ha condiviso la sua esperienza personale, tra cui un incidente in Arizona e l'incontro con Marco Cavorso, padre di un ragazzo investito in bicicletta. Gianotti ha sottolineato il ruolo fondamentale della bicicletta nella transizione ecologica, evidenziando come possa contribuire alla riduzione delle disuguaglianze sociali e al miglioramento della qualità dell'aria, portando ad una vita più sana e creativa. Ha citato esempi virtuosi di paesi nordici e baltici, dove il trasporto pubblico e le piste ciclabili sono centrali nella pianificazione urbana.



Raffaella Cegna, di Ivrea Parcheggi, ha illustrato il ruolo della società nella gestione delle aree di sosta dal 1993. Dal 2017, Ivrea Parcheggi ha installato le prime colonnine di ricarica elettrica e prevede un futuro di espansione, puntando su car sharing, miglioramento del sistema di pagamento della sosta e sviluppo della micro-mobilità (bici, bici elettriche e monopattini). L'azienda si ispira a modelli nordici di mobilità integrata, con l'obiettivo di rendere la città più accessibile e sostenibile.

Ruxandra Aelenei ha presentato il modello di Utrecht, una città che funge da snodo tra Amsterdam e Rotterdam, simile a Ivrea nel suo ruolo di collegamento tra Aosta e Torino. Ha descritto come Utrecht abbia ridotto il traffico e migliorato la qualità della vita, promuovendo collaborazioni metropolitane per la pianificazione dello spazio e della mobilità. La visione di mobilità per il 2040 si basa sulla riduzione delle distanze e sulla prossimità dei servizi, con il fine di creare una città più vivibile, sana e meno dipendente dalle automobili.



Stefania Giannuzzi ha illustrato il programma regionale per l'adattamento degli spazi urbani alla mobilità sostenibile. La Regione Piemonte ha stanziato oltre 8 milioni di euro per finanziare percorsi ciclabili, aree pedonali e zone a 30 km/h. Ha sottolineato l'importanza della sensibilizzazione e del cambiamento delle abitudini, evidenziando il successo di 37 comuni già finanziati. Giannuzzi ha inoltre annunciato un nuovo bando da 5 milioni di euro per il futuro, invitando i comuni a proseguire il dialogo.

Simone Conte ha descritto l'esperienza della Zona Ovest di Torino, un territorio in fase di rigenerazione post-industriale, simile a Ivrea. Ha illustrato come il patto territoriale stia aiutando i comuni a coordinare progetti di infrastrutture ciclabili, promuovendo la creazione di percorsi intercomunali. Due importanti progetti ciclabili sono stati presentati per un bando della Compagnia di San Paolo, con un'attenzione particolare alla rigenerazione urbana. Conte ha anche descritto il progetto "Bike to School", che ha coinvolto numerose associazioni locali, puntando a un cambiamento culturale verso una mobilità più sostenibile.



EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SETTEMBRE 2024

IVREA



LUNEDÌ 16/09

Sala Santa Marta
Ore 11:00 – 12:30
Focus Group per i Commercianti
San Bernardo - Sede Alpini
Ore 20:00
Incontro di quartiere con la cittadinanza

MARTEDÌ 17/09

Facoltà di Infermieristica
Ore 9:30 – 11:00
Focus Group per Imprese, Artigianato
e Agricoltura
Ore 11:30 – 13:00
Focus Group per Ordini professionali
e professionisti del settore
Ore 15:30 – 17:00
Focus Group per Presidi
e Rappresentanti scuole
Bellavista - Centro Civico
Ore 20:00
Incontro di quartiere con la cittadinanza

MERCOLEDÌ 18/09

Sala Santa Marta
Ore 20:00
Maurizio Pitti e la TRANS AMERICA BIKE
NON STOP, intervista di Paolo Ghiggio

GIOVEDÌ 19/09

Sala Santa Marta
Ore 9:30-12:30
CONVEGNO MOBILITÀ SOSTENIBILE
Con: Paola Gianotti, Ruxandra Aelenei,
Regione Piemonte, Zona Ovest Torino

VENERDÌ 20/09

Facoltà di Infermieristica
Ore 9:30 – 11:00
Focus Group per portatori di disabilità
Ore 14:00 – 15:30
Focus Group per associazioni ambientali
San Giovanni - Centro Civico
Ore 20:00
Incontro di quartiere con la cittadinanza

DOMENICA 22/09

Tutto il giorno > 10.00 – 17.00
DOMENICA SENZ'AUTO su Lungo Dora
e Corso Nigra - Manifestazioni delle
associazioni sportive ("Sport City Day")

Ore 16.30 – 18.00
Pedalata con Maurizio Pitti, Paola Gianotti,
il Sindaco e l'Amministrazione
(partenza / arrivo ex Hotel La Serra)



Ospite: Ruxandra Aelenei - docente Mobilità all'Università di Amsterdam

#mobilityweek



