

CONTRIBUTO SUL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE DI IVREA

PREMESSA

Riteniamo utile fornire il nostro contributo specificando che condividiamo l'impostazione e la gran parte delle proposte contenute nel Masterplan. Crediamo inoltre utile diffondere questo nostro documento ad altre associazioni, enti e singoli cittadini con l'obiettivo di coinvolgerli, e se possibile, condividere i ragionamenti e le proposte.

Vale la pena sottolineare che il tema della mobilità sostenibile è stato affrontato più volte e con continuità in passato da organizzazioni e associazioni del territorio. Già nel 2008, la CGIL Canavese promosse il convegno "I Trasporti Pubblici a Ivrea e Canavese – Il Futuro Possibile", organizzato anche con il contributo del Circolo Legambiente Dora Baltea e dell'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso–Ivrea–Aosta.

Numerose sono state anche le iniziative promosse da Massa Critica Ivrea e da altre associazioni locali, attraverso pedalate collettive e momenti di visibilità pubblica a sostegno del ciclismo urbano e per rivendicare maggiore sicurezza e spazio per le biciclette in città. Queste iniziative hanno avuto anche un ruolo politico e partecipativo, ad esempio ponendo domande ai candidati sindaco sulle infrastrutture ciclabili in occasione delle tornate elettorali e cercando di coinvolgere l'Amministrazione comunale in percorsi di progettazione partecipata su piste ciclabili, sicurezza stradale e mobilità urbana.

La redazione del PUMS ha rappresentato un momento importante e significativo, in quanto riteniamo abbia finalmente recepito molti dei temi che abbiamo proposto nel corso degli ultimi anni. La sua concreta attuazione rappresenta oggi un passaggio fondamentale, anche attraverso la possibile istituzione di un'**Agenzia della mobilità**, in cui l'attenzione al trasporto pubblico e alla mobilità attiva sia elemento centrale e il coinvolgimento dei Comuni della conurbazione sia imprescindibile.

Di seguito non affronteremo tutti gli argomenti sviluppati dal Masterplan, ma ci concentreremo su quelli che riteniamo necessario correggere o integrare. È evidente che condividiamo l'obiettivo di spostare quote significative di mobilità dai mezzi privati, in particolare dall'automobile, verso modalità più sostenibili come indicato nella premessa del Masterplan: "**camminare, andare in bicicletta, usare il trasporto pubblico, condividere veicoli**". Considerato che le risorse disponibili per questo progetto sono tutt'altro che illimitate, crediamo sia necessario e determinante stabilire delle priorità chiare, così da concentrare investimenti e risorse sugli interventi in grado di produrre i risultati più efficaci.

Proponiamo di dare priorità alle politiche e agli interventi che riguardano la **bicicletta** e il **trasporto pubblico**, come leve strategiche per ridurre l'uso dell'automobile e migliorare la qualità della mobilità urbana e della salute dei cittadini: meno stress, meno incidenti, meno malattie legate a inquinamento e sedentarietà, riduzione di gas serra e polveri sottili, migliore qualità dell'aria, meno rumore e spazi urbani più vivibili.

Osservando gli esempi virtuosi di paesi come Olanda e Danimarca, ma ormai anche di tante città italiane, emerge chiaramente che lo sviluppo di infrastrutture ciclabili e un approccio integrato che moderi le velocità e assegni priorità agli utenti più vulnerabili è fondamentale per garantire la sicurezza degli spostamenti in bicicletta e favorirne l'utilizzo. È auspicabile **promuovere l'uso della bicicletta** attraverso politiche integrate e interventi mirati, ampliandone accessibilità e attrattività; in questo senso, la combinazione di comunicazione e segnaletica svolgono un ruolo fondamentale nel diffondere consapevolezza e sostenere un cambiamento culturale.

Occorre tuttavia considerare che fattori anagrafici, fisici e logistici possono limitarne l'uso per una parte significativa della popolazione di Ivrea e dei comuni del circondario. Per questo, la mobilità ciclabile deve inserirsi in una strategia più ampia di mobilità sostenibile, che includa trasporto pubblico, pedonalità, moderazione del traffico e sicurezza dello spazio pubblico, mantenendo alta l'attenzione sul servizio suburbano come componente imprescindibile. È fondamentale mantenere alta l'attenzione sul **trasporto**

pubblico, in particolare sul servizio suburbano, come componente imprescindibile di una mobilità realmente sostenibile.

CICLABILITÀ

Nel paragrafo 2.1.1. il Masterplan propone di sviluppare una rete ciclabile di 60 chilometri rappresentata nella relativa tavola. Accogliamo con soddisfazione questo profondo cambio di visione rispetto allo Schema funzionale della mobilità ciclabile indicato nel PRGC Ivrea 2030, che risultava scarno, approssimativo e del tutto inadeguato. Tuttavia, la bozza del Masterplan **non indica le priorità di esecuzione dei diversi tratti della rete**, elemento cruciale per garantire un utilizzo efficace delle risorse disponibili. Su questo tema riteniamo utile fornire il nostro contributo.

Riteniamo che la **priorità debba essere assegnata ai tratti ciclabili più prossimi al centro storico**, in particolare lungo gli assi stazione – ponte Isabella e via Circonvallazione – porta Aosta, aree ad alta intensità di traffico e con maggiori criticità in termini di sicurezza ciclistica.

La permeabilità del centro storico alle biciclette rappresenta infatti un elemento strategico per incentivare l'uso di modalità di trasporto alternative all'automobile e favorire un cambiamento strutturale delle abitudini di mobilità.

Un esempio emblematico è rappresentato da **corso Nigra**, punto fondamentale e strategico della rete, non a caso indicato come *“nodo da adeguare al transito ciclistico”*. Da anni, infatti, i ciclisti che provengono da sud e intendono raggiungere il centro storico si trovano ad affrontare una situazione fortemente critica, caratterizzata da traffico intenso e dal dissesto della sede stradale, costretti a scegliere tra l'esporsi a condizioni di scarsa sicurezza sulla carreggiata o rifugiarsi sul marciapiede, contravvenendo alle regole e ed entrando in conflitto con i pedoni.

Un'altra importante segnalazione è l'assenza di un passaggio ciclabile nel primo tratto di **corso Garibaldi**, punto sicuramente complesso anche dopo la scelta del transito veicolare a doppio senso di circolazione. Tuttavia, crediamo necessario proporre una soluzione per il tratto di corso Garibaldi nel tratto tra porta Aosta e via Guarnotta e in via Guarnotta stessa come raccordo con il centro e la zona del Borghetto.

Appena meno prioritari ma fondamentali in futuro gli **sviluppi verso la periferia**: la scarsa linearità del percorso verso est e corso Vercelli, la mancanza di un percorso verso Cascinette, i percorsi lungo stradale Torino, via Jervis e via Aosta. Decisamente meno prioritario, anche alla luce della scarsità di finanziamenti e delle condizioni complessive della ciclabilità, è intervenire su tratti già esistenti come la pista ciclabile di Corso Massimo d'Azeglio: si tratta certo di un'infrastruttura migliorabile, ma è già ampiamente utilizzata, non ha causato particolari incidenti e le polemiche che l'hanno accompagnata sono apparse spesso strumentali.

Siamo consapevoli che le criticità sono numerose e che la realizzazione di piste ciclabili comporta complessità progettuali e problemi di finanziamento. Tuttavia, è proprio questo il nodo che deve essere affrontato e risolto se si intende compiere una scelta reale e coerente di priorità a favore degli spostamenti alternativi all'automobile. Come dimostrano le esperienze citate in precedenza, non è solo la presenza di infrastrutture dedicate a determinare l'uso della bicicletta, ma la qualità complessiva dell'ambiente urbano, la gestione degli spazi, la pavimentazione, la disponibilità di parcheggi e la sicurezza complessiva.

L'obiettivo deve quindi essere quello di **trasmettere e costruire una nuova visione di Ivrea** come una città che può essere attraversata in bicicletta con serenità in modo sicuro, continuo e naturale.

Proprio in un'ottica di concretezza e semplicità, proponiamo una serie di interventi di “tagli diverse”, differenziati per tempi di realizzazione e complessità: **proposte di taglia S**, realizzabili quasi immediatamente, **proposte di taglia M**, attuabili nel breve-medio periodo, **proposte di taglia L**, legate a progettualità più complesse e di lungo periodo.

5 IDEE TAGLIA S

1. Trasformare gli attraversamenti pedonali in **attraversamenti ciclopedonali** lungo Corso Vercelli, Corso Massimo d'Azeglio, via Alberton (già recentemente realizzata) e Stradale Torino.

2. Ripristinare la **segnaletica orizzontale** della pista ciclabile che collega Corso Botta al ponte Isabella.
3. Rafforzare il **controllo del parcheggio irregolare** e il rispetto della ZTL, anche valorizzando il recente varco di Piazza di Città.
4. Istituire una **ZTL in Borghetto**.
5. Sistemare il **sottopasso di Stradale Torino** e migliorare il collegamento ciclabile con il Movicentro

5 IDEE TAGLIA M

1. Nell'ambito della sistemazione della **rotonda di Porta Aosta**, realizzare un primo esempio cittadino di rotonda con **percorsi ciclabili protetti e/o chiaramente segnalati**.
2. Analizzare la fattibilità normativa e progettare **corsie ciclabili** nei contesti in cui non sia possibile realizzare piste ciclabili in sede propria, integrando tali soluzioni con **zone 30** (primo caso: il primo tratto di via Cascinette).
3. Creare un'**area scolastica** davanti al Liceo Gramsci e valutare l'estensione del modello ad altri plessi scolastici.
4. Avviare una **progressiva sostituzione del pavé** nelle zone non strettamente storiche, mantenendolo nel centro storico interno all'anello.
5. Avviare un **progetto di comunicazione** strutturato e continuativo sull'uso della bicicletta a Ivrea come mezzo di trasporto alternativo e sui benefici della mobilità ciclabile, partendo dall'installazione di un **totem conta biciclette** in un punto significativo della città (ad esempio la passerella o il Lungo Dora).

5 IDEE TAGLIA L

1. Realizzare una **pista ciclabile bidirezionale** dal ponte Isabella alla stazione ferroviaria sul lato sinistro della strada come prosecuzione della ciclabile di Lungo Dora.
2. Creare una **pista ciclabile lungo via Circonvallazione**, bidirezionale sul lato sinistro della strada provenendo da Porta Vercelli.
3. Avviare un **depotenziamento automobilistico di Lungo Dora**, con una sola corsia veicolare e una pista ciclabile separata dal percorso pedonale.
4. Realizzare una **ciclostazione** nell'area del Movicentro.
5. Progettare i grandi sviluppi infrastrutturali: il **sottopasso della stazione**, la **ciclabile del Naviglio**, la **revisione del percorso di Stradale Torino** e il **collegamento con Montalto Dora**.

TPL SU GOMMA

Innanzitutto, occorre rilevare come la **situazione del trasporto pubblico locale** sia fortemente critica. Da decenni il servizio è stato progressivamente ridotto a seguito dei tagli imposti dalla Regione, determinando un decadimento dell'offerta che rischia oggi di mettere in discussione l'esistenza stessa del servizio urbano e suburbano di Ivrea.

A questo quadro si aggiungono le procedure avviate dall'Agenzia della Mobilità Piemontese per l'**affidamento dei servizi di TPL** su scala regionale, compresi quelli ferroviari, che rendono ancora più urgente una riflessione complessiva.

In tale contesto, la situazione del trasporto pubblico di Ivrea presenta elementi di ulteriore incertezza: il servizio è attualmente affidato a GTT, che dovrebbe mantenere la gestione della rete urbana e suburbana di Torino e della cintura tramite affidamento diretto, ma è ormai pressoché certo che dovrà abbandonare il servizio extraurbano nella Provincia di Torino, messo a gara e potenzialmente destinato a operatori privati.

Il servizio oggi si inserisce inoltre nel sistema delle linee gestite dal Consorzio Extra.To (oltre 70), che collega Ivrea con numerosi Comuni della Provincia, includendo anche il servizio urbano e suburbano cittadino. In questo scenario emergono **interrogativi rilevanti sulle modalità di articolazione dei futuri bandi** e sulle possibili ricadute: qualità del servizio, integrazione tariffaria nella conurbazione eporediese, livelli tariffari e rischio di ulteriori riduzioni del chilometraggio e dell'offerta.

Alla luce di tali criticità, appare necessario e urgente che il Comune di Ivrea si attivi presso l’Agenzia per chiarire il quadro e le prospettive del servizio urbano e suburbano nel prossimo futuro.

I tagli al servizio, in particolare a Ivrea, hanno prodotto un effetto evidente: oggi il trasporto pubblico è utilizzato quasi esclusivamente da chi non ha alternative al mezzo privato, per ragioni anagrafiche (minorenni o anziani) o economiche. L’obiettivo del TPL dovrebbe invece essere quello di intercettare una quota significativa degli spostamenti oggi effettuati in auto, mentre nel Masterplan questo ruolo sembra essere affidato prevalentemente alla mobilità individuale (pedonale e ciclabile).

Un servizio di trasporto pubblico può essere attrattivo solo se efficiente, semplice da utilizzare e conveniente: nell’eporediese tali caratteristiche sono parzialmente riscontrabili nel servizio ferroviario, ma risultano carenti nel trasporto su gomma.

Occorre quindi interrogarsi su come rilanciare e rendere attrattivo, in particolare, **il servizio urbano e suburbano su gomma**. In questo quadro, sono condivisibili molte delle proposte del Masterplan, ad eccezione della *razionalizzazione mirata della rete delle fermate* (paragrafo 1.3.3 pagina 47). I rallentamenti del servizio non dipendono infatti dalla frequenza delle fermate, ma dalla promiscuità con il traffico veicolare; una loro riduzione, aumentando le distanze di accesso, risulterebbe penalizzante soprattutto per le fasce più fragili della popolazione, contribuendo a diminuire ulteriormente l’attrattività del servizio.

A quanto contenuto nel Masterplan riteniamo importante aggiungere queste proposte.

AUMENTO DELLE FREQUENZE

È evidente come la **frequenza delle corse** sia un elemento determinante per rendere il servizio attrattivo, ma ciò implica un aumento dei costi, in controtendenza rispetto a quanto avvenuto finora. Il nodo centrale è che oggi solo il Comune di Ivrea sostiene economicamente il servizio suburbano, mentre tutti gli altri Comuni si sono sempre rifiutati di contribuire, sebbene siano stati sollecitati a farlo molte volte nel passato. In queste condizioni, anche la proposta di istituire un’Agenzia della mobilità dell’Eporediese risulta difficilmente attuabile se il suo finanziamento ricadesse unicamente su Ivrea.

È quindi necessario affrontare e risolvere questo squilibrio, **coinvolgendo tutti i Comuni della conurbazione** nella copertura dei costi di un servizio utilizzato anche dai loro cittadini, ma oggi interamente a carico del bilancio eporediese. La sopravvivenza stessa del trasporto pubblico dipenderà dalla capacità del territorio di aumentare le risorse in vista dei futuri bandi di affidamento: senza un impegno condiviso, il rischio è quello di un ridimensionamento irreversibile del servizio. Se i Comuni della conurbazione continueranno a lasciare solo il Comune di Ivrea, la partita per la sua conservazione sarà persa in partenza.

RIORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO

I percorsi delle linee del servizio suburbano risalgono sostanzialmente a decenni fa, come enunciato tra l’altro nel progetto di mobilità sostenibile redatto da CGIL CISL e UIL e presentato alla cittadinanza, alla città metropolitana e alla regione (presenti Gabusi e Marnati) nel ormai lontano 10 febbraio 2020 in un convegno tenutosi al Liceo Gramsci, quando il quadro socioeconomico del territorio era molto diverso dall’attuale. Anche il Masterplan ne evidenzia la **necessità di riorganizzazione** (paragrafo 1.3.1, pagina 44), proponendo una modifica dello schema dei percorsi “passanti”. Tra gli addetti ai lavori se ne discute da tempo, soprattutto per ridurre il fenomeno del “salto della corsa”, dovuto alla lunghezza dei percorsi che impedisce di compensare nei capolinea eventuali ritardi accumulati lungo il tragitto.

È comunque evidente che Ivrea rappresenta un punto di discontinuità significativa nei flussi; per questo il sistema delle linee va riorganizzato secondo uno schema a stella o a margherita, con al centro la circoscrizione di Ivrea, il Movicentro ed il futuro plesso Ospedaliero, che veda in ogni caso garantito il numero di km attualmente in esercizio sul servizio urbano di Ivrea al di là di qualsivoglia modifica e integrazione.

A differenza di quanto previsto dal Masterplan è impensabile la sostituzione di linee urbane con servizi extraurbani che hanno il limite di non coprire il territorio in ordine alla capillarità e regolarità di servizio. Lo stesso Masterplan persegue un obiettivo unidirezionale verso Torino tralasciando il tessuto Eporediese / Canavesano come destinazione. Vi sono opportunità di miglioramento e integrazione che non possono

assolutamente essere praticati e perseguiti con una strisciante politica di tagli ancorché mascherati e serviti sull'altare di una finta innovazione.

INTEGRAZIONE CON TPL ESTESA A TUTTI I SERVIZI

Anche in questo caso, il tema è affrontato nel Masterplan, in particolare al paragrafo 1.4.3, relativo alla tariffazione elettronica, che riteniamo assolutamente necessaria e prioritaria. È altrettanto importante che l'integrazione dei diversi servizi di trasporto, urbano ed extraurbano, riguardi **tutti i vettori presenti sul territorio**, compresi Arriva, Atap e simili.

Fondamentale è inoltre che venga introdotta l'integrazione con i servizi ferroviari attraverso la tariffazione **FORMULA**, così da garantire una continuità reale tra gomma e ferro.

SERVIZIO DI BUS A CHIAMATA

È totalmente condivisibile quanto scritto nel Masterplan sulla introduzione di questo servizio, quanto mai necessario per dare risposta alle situazioni di "domanda debole", e che potrebbe sopperire anche alle esigenze di trasporto per anziani e malati che necessitano di trasporti puntuali per visite mediche.

FERROVIA

Il Masterplan non dedica un capitolo specifico alle problematiche del servizio ferroviario, che viene solo sporadicamente citato come "*spina dorsale per Ivrea*" e auspicandone il "*rafforzamento ... proponendo l'introduzione di corse aggiuntive*". Riteniamo invece che esso debba costituire un argomento specifico, anche perché le corse aggiuntive sono impossibili con l'attuale infrastruttura a binario unico.

Elenchiamo i problemi da affrontare.

IL RADDOPPIO SELETTIVO DEI BINARI TRA IVREA E CHIVASSO

È utile ricordare che il raddoppio della linea ferroviaria serve a velocizzare i tempi di percorrenza, oggi penalizzati dalla necessità di incrociare i treni nelle stazioni. Si tratta di una condizione indispensabile per aumentare il numero delle corse ed è fondamentale per rendere più efficiente il servizio in caso di ritardi, che attualmente si propagano a tutti gli altri treni.

Il 26 settembre 2025, in Sala Dorata, RFI ha presentato uno **studio preliminare di raddoppio** di tratte con tre ipotesi alternative. In una successiva occasione, il 30 marzo scorso, sempre al Comune di Ivrea, RFI si è impegnata a presentare una proposta finale entro la fine del 2026. Tuttavia, le ipotesi avanzate hanno suscitato molte perplessità in quanto quasi tutti i tratti di linea indicati per i raddoppi avrebbero costi di realizzazione estremamente gravosi sia dal punto di vista delle risorse economiche, sia da quello dell'impegno progettuale.

L'Associazione Utenti Ferrovia, presente all'incontro del 30 marzo, ha ribadito che, per ottenere risultati raggiungibili, le tratte da raddoppiare dovrebbero essere quelle dove l'impegno economico e progettuale è il più basso, cioè tra Chivasso e Caluso e tra Strambino e Ivrea.

A nostra precisa domanda, RFI ha dichiarato che il costo a chilometro del raddoppio dei binari nelle tratte "facili" (cioè dove non esistono ponti o gallerie da adeguare) è di circa 6 milioni di euro. Mal contate, le due tratte rappresenterebbero circa i due terzi dei 32.431 metri della tratta tra Chivasso e Ivrea e quindi, sottraendo dal calcolo i chilometri delle stazioni (Montanaro e Rodallo) dove i raddoppi esistono già, il costo complessivo sarebbe intorno ai 100 milioni di euro.

Al momento non esistono computi per i raddoppi ipotizzati da RFI, ma non possono esserci dubbi che raddoppiare tra Mercenasco e Caluso, per fare un esempio, avrebbe costi nell'ordine dei miliardi di euro, e non dei milioni.

RFI sostiene che le ipotesi dello studio tengono conto degli attuali punti di incrocio dei treni, ma è evidente che l'orario può essere modificato concentrando gli incroci sulle tratte già a doppio binario. Questo sarebbe ancora più semplice se i treni del servizio locale tra Ivrea e Chivasso non fossero vincolati alla coincidenza con

gli interregionali Torino–Milano: attualmente, i viaggiatori diretti a Torino devono cambiare treno, inserendo Ivrea nel **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)** e operando la tratta fino a Ivrea con treni provenienti da Torino o da altri punti terminali del SFM.

IVREA NEL SERVIZIO FERROVIARIO METROPOLITANO

L'esclusione di Ivrea dal **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)** rappresenta un vulnus inspiegabile e inaccettabile, che pesa ormai dal 2012; è difficile comprendere come il SFM possa estendersi a nuclei urbani con popolazione spesso inferiore a quella di Ivrea, senza ragioni plausibili dal punto di vista dell'importanza dell'offerta del servizio ferroviario per il nodo ferroviario torinese.

All'inizio della progettazione del SFM, l'inclusione di Ivrea era data per scontata. Tanto che, durante la realizzazione del **Movicentro**, l'Amministrazione di Ivrea ottenne da RFI la costruzione di binari di attestamento dedicati al futuro servizio sul lato sud della struttura. Binari che, negli anni successivi, RFI ha smantellato per il loro inutilizzo. Nella prospettiva di entrare infine nel SFM, come finalmente viene progettato dalla stessa Agenzia della Mobilità Piemontese che propone di prolungare a Ivrea il progettato nuovo servizio SFM8 da Lingotto a Chivasso, è comunque indispensabile che **quell'area venga lasciata libera** e quindi è opportuno che venga soppressa l'ipotesi di utilizzare quello che viene definito "spazio ricavato da area RFI dismessa" per l'allocazione di una velostazione (paragrafo 2.1.3 pagina 61).

INTEGRAZIONE TARIFFARIA TRENO - BUS

Ivrea non è ancora inclusa nel SFM, ma può comunque utilizzare l'integrazione tariffaria **FORMULA**. Tuttavia, il meccanismo presenta una contraddizione paradossale.

Ad esempio, una persona residente a Ivrea e che lavora a Torino, con l'abbonamento **FORMULA**, può utilizzare i servizi GTT per raggiungere il posto di lavoro una volta arrivata a destinazione. Al contrario, se una persona risiede a Torino e lavora a Ivrea o nel conglomerato urbano, acquistando lo stesso abbonamento **FORMULA** allo stesso prezzo, una volta giunta alla stazione deve sottoscrivere un **ulteriore abbonamento** per utilizzare i bus GTT, sia del servizio suburbano sia di quello extraurbano.

RIAPERTURA STAZIONI FERROVIARIE

Altro punto dolente riguarda le stazioni tra **Ivrea e Pont-Saint-Martin**. Un tempo erano presenti Montalto, Borgofranco, Settimo/Tavagnasco e Quincinetto. Nel 1999, con un'iniziativa della Regione Valle d'Aosta non contrastata dalla Regione Piemonte, tutte furono soppresse, ad eccezione di Borgofranco, salvata grazie alla strenua difesa dell'Associazione Utenti Ferrovia, purtroppo lasciata sola a tutelare il servizio nell'ottica dell'integrazione intermodale.

Durante l'incontro del 26 settembre, RFI ha ipotizzato la riapertura della stazione di **Montalto Dora**, notizia sicuramente positiva. Tuttavia, la richiesta di riapertura dovrebbe riguardare **anche le altre stazioni**, in linea con quanto indicato dal Masterplan (paragrafo A 1.2, Focus Nord).

Marzo-aprile 2026

Associazione Ecoredia | Gruppi di acquisto solidale di Ivrea e Canavese

Associazione Utenti Ferrovia Chivasso - Ivrea – Aosta

Cgil Ivrea

Circolo Legambiente Dora Baltea

Fiab Canavese