



## CITTA' DI TORINO

**PROP 12688 / 2023**

### **PROPOSTA DI MOZIONE**

**OGGETTO: PIANO DI RILANCIO DI VIA PO**

#### **PREMESSO CHE**

Nei prossimi mesi Via Po sarà interessata da massicci interventi di rifacimento, ammodernamento, messa in sicurezza della rete elettrica, acquedotto, fognatura, semafori, viabilità e sostituzione dei binari del tram.

#### **CONSTATATO CHE**

Tali opere eseguite da Infra.To S.r.l., società di progettazione e realizzazione delle infrastrutture di proprietà della Città di Torino a socio unico, prevedono l'eliminazione nella parte centrale dei masselli in pietra con conseguente finitura superficiale in asfalto simile a via Cernaia.

#### **CONSIDERATO CHE**

Il tram viaggiando sui binari non influisce in alcun modo, a detta degli esperti, con la stabilità e la durabilità delle lose in pietra mentre è invece il passaggio degli autobus e dei veicoli in gomma a danneggiare le strade lastricate.

Come ribadito anche dal Coordinatore alla commissione Ambiente della Circoscrizione 1, Samuele Stefanuto “Questa ipotesi progettuale di pavimentazione va nella direzione opposta rispetto alle linee guida internazionali sull’adattamento al cambiamento climatico in ambito urbano, che raccomandano l’adozione di ‘cool materials’, pavimentazioni in materiali con maggiore capacità di riflettere le radiazioni solari, e di soluzioni attente ai servizi ecosistemici, che consentano a esempio l’infiltrazione dell’acqua. L’asfalto scuro è il materiale che più contribuisce ad accentuare l’effetto ‘isole di calore’ nei mesi estivi, data anche la mancanza di verde nel centro città, oltre a necessitare di manutenzioni molto più frequenti”.

Gianvito Lionetti, ingegnere esperto mondiale nella progettazione di linee tramviarie, fa notare che “A Milano, nelle arterie centrali, masselli o lose simili a quelli di Via Po sono inserite correttamente e convivono con le rotaie”.

L’Ingegnere Andrea Spinoza, ricercatore presso l’Università La Sapienza di Roma nonché specialista nella progettazione dei sistemi di trasporto in aree urbane fa rilevare che “Il passaggio dei mezzi su gomma fa sollevare le pietre non solo dove ci sono i binari ma anche dove non ci sono. La soluzione in asfalto attualmente prevista avrebbe una vita media non superiore ai tre anni oltre i quali sarà necessario il completo rifacimento. La soluzione “rigida” (con materiale assorbente e

soprastanti soletta in calcestruzzo e completamento superficiale con lose in pietra sigillate) avrebbe una maggiore durabilità (quindici anni) con costi di manutenzione ridotti fino a un decimo”.

#### OSSERVATO CHE

La cittadinanza ha male accolto tale notizia tanto che una petizione avviata pochi giorni fa sulla piattaforma online Change.org ha già raccolto quasi un migliaio di firme.

#### PRESO ATTO CHE

Il passaggio continuo dei mezzi pesanti su gomma tende a rendere sconnesse le lose, con conseguenti disagi alla viabilità di auto e biciclette, oltre a rappresentare un pericolo per i pedoni che attraversando la strada rischiano di inciampare.

Gli interventi per la rimozione e sostituzione delle lose sconnesse e/o danneggiate soprattutto dagli automezzi su gomma sono molto costosi per le casse comunali nochè inspiegabilmente attinti dal capitolo delle manutenzioni tranviarie pur non essendo il tram responsabile in quanto al massimo consuma le rotaie.

#### RITENUTO CHE

Via Po, come altre vie e piazze del centro storico di Torino, dovrebbe essere a tutti gli effetti considerata “zona aulica” e pertanto restituita il più possibile ai cittadini e ai turisti.

#### IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a farsi parte attiva per:

avviare al più presto una variante in corso d’opera che preveda per via Po la totale lastricatura in lose di pietra;

istituire un tavolo con la circoscrizione 1 e le associazioni di commercianti per progettare un piano di rilancio della via.

Torino, 28/04/2023

LA CONSIGLIERA  
Firmato digitalmente da Dorotea Castiglione