CITTA' DI TORINO

PROP 18725 / 2025

PROPOSTA DI MOZIONE

OGGETTO: TRAM-PEDONALIZZAZIONE VIA PO.

Il Consiglio Comunale di Torino,

OSSERVATO CHE:

- Gli interventi come le pedonalizzazioni e le tram-pedonalizzazioni sono finalizzati a un miglioramento complessivo della qualità dello spazio pubblico e della qualità della vita di tutti i cittadini.
- Tali interventi sono sempre più diffusi nelle grandi città proprio in virtù dei loro benefici.
- Le aree tram-pedonali consentono il transito esclusivamente a pedoni, ciclisti e veicoli tranviari. La loro desiderabilità risiede nella capacità di migliorare la vivibilità delle città, creando spazi sicuri, piacevoli e di qualità, senza pregiudicare l'accessibilità a lungo raggio e sostenibile della via per la permanenza di un vettore di trasporto motorizzato a bassa incidentalità e zero emissioni inquinanti locali.
- Come le aree pedonali, anche quelle tram-pedonali offrono numerosi vantaggi, in termini di:
  - **Sicurezza urbana**: la riduzione del traffico veicolare diminuisce il rischio di sinistri e collisioni stradali, rendendo le città più sicure per pedoni e ciclisti.
  - **Rigenerazione urbana**: le aree pedonali e tram-pedonali concorrono a rendere gli spazi pubblici più vivaci e attraenti, stimolando investimenti e migliorando l'estetica urbana.
  - **Economia cittadina e locale**: come dimostrato da diversi studi le zone pedonali favoriscono il commercio locale, attirando cittadini e turisti (ad es. Yuji Yoshimura, Yusuke Kumakoshi, Yichun Fan, Sebastiano Milardo, Hideki Koizumi, Paolo Santi, Juan Murillo Arias, Siqi Zheng, Carlo Ratti, "Street Pedestrianization in Urban Districts: Economic Impacts in Spanish Cities", Cities, Volume 120, January 2022 oppure "*Closing the streets to cars: bad for business? False"* https://www.scientifique-en-chef.gouv.qc.ca/en/research-impact/closing-the-streets-to-cars-bad-for-business-false/).
  - **Salute e impatto sulla qualità dell'aria**: la riduzione del traffico veicolare contribuisce a diminuire l'inquinamento atmosferico, favorendo un miglioramento della qualità dell'aria, e l'inquinamento acustico.
- Inoltre, la sperimentazione della tram-pedonalizzazione di via Po offrirebbe vantaggi in termini di efficienza e rapidità del trasporto pubblico locale, permettendo di ridurre il tempo di percorrenza delle linee 13 e 15 e aumentandone la velocità commerciale.
- Qualora la via fosse chiusa al transito dei veicoli, a eccezione dei tram, si creerebbe un continuum pedonale e ciclabile naturale con le aree già pedonali del centro storico, in grado di aumentare la vivibilità, la fruibilità e la percorribilità pedonale della via

- Un esempio di tale intervento si può osservare in varie città francesi, dove i centri città, anche in zone monumentali, vedono la convivenza di pedoni, bici e tram. Per citare tre esempi: A Strasburgo la (tram-)pedonalizzazione del centro città (Rue des Francs-Bourgeois, Rue de la Mésange) è stata una caratteristica principale del progetto di realizzazione del tram. A Roma è stata recentemente tram-pedonalizzata, durante i lavori del Giubileo, via Ottaviano, che conduce verso piazza Risorgimento e il Vaticano. A Bologna la tram-pedonalizzazione di via Indipendenza, l'equivalente di via Po a Torino, è un punto cruciale del progetto tranviario, in via di completamento.
- Infine, le aree pedonali e tram-pedonali non solo migliorano la sicurezza e riducono l'inquinamento, ma, restituendo la funzione sociale allo spazio pubblico stradale, promuovono anche la socializzazione e uno stile di vita più sano.

OSSERVATO INOLTRE CHE:

- Le corsie protette riservate ai mezzi del trasporto pubblico locale permettono ai mezzi pubblici di muoversi più liberamente, migliorandone puntualità e velocità di percorrenza. L'aumento di rapidità dovuto a tali interventi consente ai passeggeri di raggiungere le proprie destinazioni in tempi più brevi e di ridurre costi individuali e collettivi del trasporto pubblico.
- Maggiori efficienza, puntualità e affidabilità del trasporto pubblico corrispondono a un incentivo all'uso del TPL che favorisce la riduzione del traffico veicolare privato, con un conseguente miglioramento della mobilità cittadina, nonché vantaggi per la qualità dell'aria e la riduzione dell'inquinamento acustico.

CONSIDERATO CHE:

- La tram-pedonalizzazione di via Po si porrebbe in continuità con l'obiettivo di facilitare e promuovere la creazione di un circuito pedonale in città migliorandone la vivibilità e la permeabilità sociale in termini di migliore qualità e sicurezza dell'attraversamento, maggior spazio dedicato alle attività commerciali e sociali e migliore accessibilità e fruibilità con i modi di mobilità attiva.
- In modo analogo, l'introduzione della corsia protetta in via Po sarebbe coerente con gli interventi già realizzati in altre aree della città, rispetto ai quali si stanno riscontrando dati positivi relativamente all'incremento della velocità commerciale dei mezzi del TPL.

RISCONTRATO CHE:

- Domenica 25 maggio, per l'inaugurazione e la riapertura di via Po in seguito alla conclusione degli importanti lavori di rifacimento della pavimentazione e della posa dei nuovi binari tranviari, la via è stata chiusa alle auto.
- Tale chiusura ha riscontrato particolare successo: molte persone hanno approfittato di questo evento per passeggiare liberamente nella via Po, fuori dal porticato, potendo apprezzare la bellezza storico-architettonica della via in sicurezza, a dimostrazione del fatto un'eventuale chiusura al traffico, ad eccezione dei tram, della via potrebbe essere accolta favorevolmente dal tessuto cittadino.
- Inoltre, in termini di bellezza storico-architettonica, va segnalato che le proporzioni che caratterizzano via Po sono particolarmente apprezzabili dal centro della strada (ad esempio, la larghezza della strada uguale all'altezza dei palazzi e le arcate dei portici che attraverso

un'illusione ottica sembrano alte uguali anche se la strada da piazza Castello si sviluppa in discesa verso piazza Vittorio Veneto). Tali caratteristiche potrebbero essere promosse e valorizzate se fosse possibile osservarle in condizioni di sicurezza in occasione di eventuali giornate durante le quali la via sia tram-pedonalizzata.

VISTI:

- Il piano del trasporto pubblico del 1980, ultimo piano organico di ridisegno complessivo della rete. Tale piano, da cui deriva l'attuale rete di trasporto pubblico, realizzata nel 1982, pionieristicamente prospettava l'introduzione di tram-pedonalizzazioni e comunque prevedeva la corsia protetta su via Po. Si tratta di un approccio del tutto inedito in quegli anni, che proiettava la Città di Torino verso uno sviluppo della rete tranviaria e della mobilità che non aveva sperimentato ancora nessuna città, di fatto introducendo il concetto di "tram-pedonalizzazione".
- Il PUT del 2001 di Torino, che prevedeva la realizzazione di una corsia protetta in via Po per il vettore tranviario, eventualmente compatibile con la presenza dei parcheggi a lato strada.
- Il progetto 'Rete Forte 2012' dell'Agenzia per la Mobilità Piemontese, che prevede un ridisegno della rete tranviaria al fine di migliorarne prestazioni e qualità di servizio, prevedendo corsie protette e il ridisegno delle linee di trasporto su gomma in adduzione alla rete su ferro (tram, metro, treno).
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino, che prevede come azione il miglioramento della velocità commerciale e della protezione della rete tranviaria di Torino.
- Il piano NTT approvato dalla Città di Torino in collaborazione con GTT, che prevede l'estensione della protezione delle corsie del trasporto pubblico e la velocizzazione delle linee principali della rete.

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a:

1. valutare la tram-pedonalizzazione di via Po e del ponte Vittorio Emanuele I nei fine settimana e nei festivi, al fine di avviare un processo graduale di trasformazione complessiva della mobilità in direzione della tram-pedonalizzazione totale.
2. istituire la corsia protetta per i mezzi pubblici in via Po anche nei giorni in cui non sia prevista la tram-pedonalizzazione.

Torino, 18/06/2025

IL CONSIGLIERE
Firmato digitalmente da Emanuele Busconi