

Proposte di principi, incontro con il Sindaco Stefano Lo Russo, lunedì 19 ottobre 2026

Associazioni proponenti:

Comitato Vanchiglia Insieme
FIAB Torino Bike Pride
FIAB Torino Bici & Dintorni
Fridays for Future Torino
Giustizia Climatica Ora! (Kontiki)
Extinction Rebellion Torino
Comitato Torino Respira
Consiglio d'Istituto dell'I.C. Gino Strada
ACMOS
Piedibus Barriera - Aurora
Circolo Legambiente Molecola
Toroller collective
Future Parade Torino

Premessa

Negli ultimi anni Torino ha registrato alcuni segnali positivi nel percorso verso una mobilità più sostenibile. Lo dimostrano per esempio i dati di utilizzo delle infrastrutture ciclabili esistenti: secondo quanto rilevato dai contabici (<https://www.muoversiatorino.it/it/mobilita-ciclistica/>), si registrano migliaia di passaggi quotidiani lungo alcune delle principali direttrici cittadine. Questi risultati, da una parte, testimoniano una domanda di mobilità attiva concreta e crescente, e rappresentano un segnale positivo che riconosciamo e riteniamo importante valorizzare. Dall'altra, si tratta di una crescita di mobilità attiva che fa emergere una grande disparità territoriale sul territorio cittadino, proprio in virtù della diversità tra le infrastrutture del territorio.

Una tendenza, quella della crescente mobilità attiva a Torino, che segue quanto già si osserva da tempo nelle principali città europee.

Affinché tali risultati possano consolidarsi ed estendersi, è tuttavia fondamentale accompagnare lo sviluppo della rete ciclabile con interventi capaci di garantire continuità dei percorsi, sicurezza e accessibilità, nell'ambito di una più ampia trasformazione della mobilità urbana.

Consideriamo il tema della **insicurezza stradale a Torino** una assoluta emergenza, e come tale pensiamo debba essere affrontata, a partire da alcuni dati e considerazioni oggettive.

Negli ultimi 6 anni il numero di persone morte per anno sulle strade torinesi è oscillato tra le 16 e le 31: siamo ancora lontani dalla “Vision zero”, che punta ad azzerare il numero di morti e feriti gravi sulle strade cittadine entro il 2050, con l'obiettivo intermedio di ridurre del 50% le vittime entro il 2030.

Al numero delle vittime vanno aggiunte le collisioni da cui risultano persone ferite gravemente e quelle che rientrano nel fenomeno dell’“underreporting”, ossia le collisioni che coinvolgono persone a piedi e in bici, anche ferite, ma non conteggiate nelle statistiche e non tracciate.

L'insicurezza stradale è il principale deterrente all'incremento della mobilità attiva a piedi e in bicicletta.

L'insicurezza stradale è inoltre un enorme costo sociale e sanitario per la collettività, a cui si aggiunge l'impatto ambientale di una mobilità non sostenibile.

Dati di contesto

Il punto di partenza: una città ancora troppo dipendente dall'automobile

- Torino è la seconda città italiana per tasso di motorizzazione, **con 822 auto ogni 1000 abitanti nel 2025** ([dati MobilitAria 2026](#)). Si tratta di un dato estremamente elevato se confrontato con altre città europee: le auto circolanti sono, per esempio, 351 a Parigi (dato 2023), 316 a Bruxelles (dato 2025), 585 a Milano (dato 2024) e 397 a Madrid (dato 2024), secondo quanto rilevato da Eurostat.
- Il tasso di motorizzazione, dopo una fase di calo, è cresciuto a Torino del 41,5% tra il 2021 ed il 2025, passando da 581 ([dati MobilitAria 2022](#)) a 822 auto ogni 1000 abitanti. Nello stesso periodo il numero di auto circolanti a Lione, città di dimensioni confrontabili che ha investito pesantemente nella riduzione del traffico motorizzato privato, è diminuito del 12%.
- Le oltre 701.110 auto private presenti a Torino al 2025 (dati MobilitAria 2026) generano una serie di **effetti negativi sulla città**, tra i quali: sono la principale fonte di emissioni di inquinanti in atmosfera (70% di ossidi di azoto e 70% di particolato); richiedono di mantenere quasi 9 milioni di metri quadri di spazio disponibili semplicemente per la loro sosta; provocano più di 4000 collisioni stradali all'anno, oltre 600 delle quali coinvolgono chi si muove in bici o monopattino.
- L'offerta complessiva di trasporto pubblico a Torino non ha ancora raggiunto nel 2025 i livelli pre-COVID. Sebbene questa sia una situazione condivisa con altre città, il risultato è **una riduzione delle opportunità di utilizzo del trasporto pubblico** a fronte di un aumento della domanda potenziale (studenti, anziani).

- L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto alternativo a zero emissioni è ancora marginale (**obiettivo del Biciplan** del 2013 era il 15% entro 10 anni).
- Nel 2025 Torino ha visto superamenti dei limiti giornalieri di concentrazione previsti dalla Direttiva 2881/2024 pari a 59 giornate per il biossido di azoto NO₂, 106 giornate per il PM_{2,5} e 78 giornate per il PM₁₀.
- Nell'estate del 2026 le concentrazioni di ozono a Torino Lingotto e Torino Rubino hanno visto rispettivamente 80 e 77 superamenti del Valore Obiettivo di 120 µg/m³, da non superare per più di 18 giorni in un anno solare secondo la direttiva 2881/2024.
- Il traffico stradale è anche la principale **fonte di rumore**, con oltre il 90% dell'esposizione della popolazione (ARPA Piemonte, 2013). Secondo ARPA Piemonte circa il 40% dei torinesi vive esposto a rumore, considerando tutte le fonti, oltre le soglie di criticità (65 dB(A) sulle 24 ore, 55 dB(A) di notte) (ARPA Piemonte, 2015), mentre l'OMS raccomanda di restare sotto i 53 dB per il rumore stradale (ISGlobal). Nel 2019 risultava realizzata solo circa la metà degli interventi previsti dal Piano d'Azione comunale sul rumore (Rapporto Giorgio Rota, 2019).
- La **malasosta di mezzi motorizzati** è un fenomeno ampiamente diffuso e tollerato, che crea pericolo e sottrae ulteriore spazio a quello già ridotto per chi si muove con mezzi alternativi all'auto.

Questi dati, nel loro complesso, ci dicono che la transizione di Torino **verso un modello di mobilità sicuro e sostenibile** parte da una situazione molto più negativa rispetto ad altre città, e questo richiede di **moltiplicare gli sforzi rispetto a quanto già fatto in passato**, non solo in termini infrastrutturali, ma anche in termini organizzativi, regolamentari e di comunicazione.

Occorre migliorare l'affidabilità, la frequenza e la qualità del trasporto pubblico, rendere la mobilità ciclistica una possibilità concreta per un numero crescente di persone e garantire percorsi pedonali continui e accessibili.

Non è sufficiente chiedere alle persone di cambiare abitudini: occorre creare le condizioni perché possano farlo.

La transizione verso una città più sicura e sostenibile richiede pertanto un insieme coordinato di politiche infrastrutturali, organizzative, regolamentari e culturali, capaci di ridurre progressivamente la dipendenza dall'automobile e di restituire spazio e sicurezza a tutte le persone.

La Città di Torino fa parte delle 100 città europee che si sono poste come obiettivo il raggiungimento della neutralità climatica entro il 2030; la candidatura è stata presentata a gennaio 2022 dall'amministrazione attualmente in carica. Riteniamo che la Città debba rispettare questo impegno.

L'esperienza delle città che hanno avuto successo nel realizzare un trasferimento modale significativo dimostra infatti che occorre contemporaneamente aumentare le infrastrutture sicure per la mobilità attiva, migliorare i servizi di trasporto pubblico, ma anche limitare più efficacemente l'utilizzo dell'auto privata, e questo non può avvenire senza un diffuso e radicale cambiamento culturale nel quale la comunicazione dell'Amministrazione comunale ha un ruolo cruciale.

I Principi che chiediamo all'amministrazione di assumere

Richiamandoci all'obbligo che le amministrazioni hanno nel proteggere la vita e l'integrità fisica delle persone, e in particolare al potere del Sindaco, che in quanto autorità locale può adottare anche provvedimenti e misure urgenti per tutelare l'incolumità pubblica, vogliamo fare il punto su alcuni principi per raggiungere l'obiettivo di "Vision Zero" e di sicurezza stradale.

LA TUTELA DELLA VITA COME PRIORITÀ

La sicurezza stradale deve diventare un criterio prioritario nelle decisioni che riguardano l'organizzazione dello spazio pubblico e della circolazione. L'obiettivo deve essere quello di tendere a zero morti e zero feriti gravi sulle strade cittadine, adottando politiche coerenti con i principi della "Vision Zero".

1. Il diritto di bambine e bambini a muoversi in autonomia

Una città è davvero sicura quando tutela le persone più vulnerabili, quando bambini e bambine hanno il diritto di andare in bici o a piedi per le strade cittadine con percorsi casa/scuola continuativi e sicuri.

2. La strada come spazio pubblico di tutte le persone

Il sistema infrastrutturale deve garantire la fruibilità sicura delle strade da parte di tutti gli utenti, a chi cammina, pedala, utilizza una carrozzina o altri ausili per la mobilità, a chi si sposta con il trasporto pubblico o guida un veicolo.

3. Un sistema stradale che prevenga le conseguenze degli errori

Il rispetto del Codice della strada è imprescindibile, ma la sicurezza non può dipendere esclusivamente dal comportamento individuale. La progettazione e la gestione delle strade devono tenere conto della possibilità di errori umani e ridurre il rischio che questi provochino morti o lesioni gravi. È necessario intervenire contemporaneamente sull'organizzazione degli spazi, sulle velocità, sulla prevenzione dei comportamenti pericolosi e sui controlli.

4. Una redistribuzione dello spazio pubblico urbano

Tra il 70-80% dello spazio pubblico di Torino è ancora destinato al flusso automobilistico (fermo o in movimento): riteniamo fondamentale che l'ambiente urbano debba essere redistribuito in ottica di democrazia dello spazio pubblico, riducendo lo spazio dedicato alla mobilità motorizzata individuale e aumentando lo spazio a disposizione per la mobilità attiva e il servizio di trasporto pubblico.

CONSIDERAZIONI INFRASTRUTTURALI

- I controviali di Torino sono una infrastruttura diffusa (62 viali per oltre 82 km di lunghezza) e con una forte vocazione al servizio dei residenti e della mobilità attiva. Attualmente, in molti casi, come in corso Regina Margherita, **i controviali vengono utilizzati dal transito in auto alternativamente ai viali centrali**, creando una condizione di presenza di elevati flussi, velocità elevate, a discapito della mobilità ciclistica e pedonale.
- **In un contesto di mobilità fortemente motorizzata**, nei controviali, la sola presenza di segnaletica orizzontale e verticale (per limiti di velocità, “strada condivisa”, divieto di sorpasso, “case avanzate” e di eventuali meccanismi di controllo) si è rivelata insufficiente a garantire la fruibilità in sicurezza della strada. Chiediamo dunque:
 - **interventi infrastrutturali** e di “moderazione del traffico” che portino ad una **diminuzione obbligata della velocità** degli autoveicoli nei controviali;
 - **interventi infrastrutturali** e di “**traffic calming**” volti a **disincentivare la percorrenza dei controviali delle auto** che non sono dirette nei controviali stessi o nelle vie traverse.
- La promiscuità tra il traffico veicolare motorizzato e gli utenti più vulnerabili, come le persone a piedi o in bici, soprattutto all’entrata/uscita delle scuole, è un fattore di insicurezza. Per rendere la mobilità attorno alle scuole sicura, serve liberare gli spazi

adiacenti dal traffico motorizzato, per permettere alle famiglie e a bambini e bambine di avere un luogo di incontro e possibilità di percorrere a piedi e in bici i tragitti casa-scuola. Chiediamo dunque un rapido potenziamento dei progetti “**scuole car-free**”, come anche previsto dalle Linee guida sulle strade scolastiche.

CONSIDERAZIONI SUL TRASPORTO PUBBLICO

- L'utilizzo del trasporto pubblico locale deve essere incentivato con ogni mezzo infrastrutturale, economico e culturale disponibile all'amministrazione.
 - Il potenziamento del TPL, inteso principalmente come **miglioramento dei tempi di percorrenza, affidabilità e frequenza di passaggi**, è il principale alleato per ridurre la dipendenza da automobile. La scelta del mezzo pubblico dovrà essere preferibile perché più comoda e più efficiente, rispetto all'auto privata. Il potenziamento massiccio del TPL, l'infrastruttura ciclabile dignitosa e una certa dose di rivoluzione culturale sono i tre ingredienti fondamentali per ridurre il numero delle auto nelle strade e quindi, in un circolo virtuoso, per rendere più scorrevole il traffico veicolare privato e del trasporto pubblico, e per promuovere al contempo una fruizione più sicura delle strade in bicicletta.

TEMPISTICHE E PROGETTI PILOTA

- Tempistiche: chiediamo un progetto pilota nel controviale di Corso Regina Margherita, che segua i principi di sicurezza “Vision zero” e di priorità della mobilità attiva, dall'incrocio con corso San Maurizio fino al ponte Regina Margherita, con co-progettazione partecipata (cittadina e di quartiere). Il progetto pilota dovrà partire entro dicembre 2026.
- Chiediamo che sin da ora e fino all'avvio del cantiere del progetto pilota, ogni mattino, nell'orario di maggior passaggio di persone in bici, **venga messa in sicurezza la corsia ciclabile con il supporto degli ausiliari del traffico** al fine di far rispettare il limite di velocità e la priorità di chi oggi percorre la corsia ciclabile in bicicletta sul transito in auto con il rispetto delle relative distanze di sicurezza, come previsto dal Codice della Strada. Sicurezza che da tre settimane viene garantita dalla presenza quotidiana di circa un centinaio di cittadine e cittadini nella “ciclabile umana”.

- Chiediamo sin da ora **l'introduzione del divieto di sorpasso nei controviali**, in corso Regina Margherita e altrove.
- Chiediamo inoltre che venga avviata una **diffusa campagna di comunicazione e sensibilizzazione** che coinvolga la cittadinanza, con la collaborazione anche delle scuole guida, per ricordare le norme del codice della strada, il rispetto della corsia ciclabile e degli utenti più vulnerabili.

COINVOLGIMENTO DELLA CITTADINANZA

Siamo consapevoli che la trasformazione della mobilità in un modello sicuro e sostenibile sia un processo complesso, che passa attraverso scelte infrastrutturali lungimiranti e un cambiamento culturale. Tale processo necessita di essere affrontato con un confronto strutturato con la cittadinanza ed accompagnato da messaggi chiari che esprimano visione, volontà e determinazione necessarie al cambiamento. Per questo, come associazioni e comitati che si occupano da anni di mobilità, ci mettiamo a disposizione e a supporto delle misure che vadano in questa direzione.

Le nostre proposte prioritarie

Scheda 1. Progetto pilota in corso Regina Margherita

Cosa chiediamo	Un progetto pilota per rendere sicuro il controviale di corso Regina, dove si è recentemente verificato un investimento mortale di un bambino, con data di avvio da fissare già all'incontro del 19 ottobre. Tale progetto dovrà includere provvedimenti infrastrutturali (traffic calming) e non per garantire la sicurezza a tutti gli utenti della strada come descritto nei principi di questo documento
Dove	Controviale di corso Regina Margherita, dall'incrocio con corso San Maurizio fino al ponte Regina Margherita
Quando	Avvio entro dicembre 2026
Come	Co-progettazione con uffici tecnici comunali, cittadinanza, associazioni, comitati e quartiere
Verifica	Valutazione e monitoraggio degli effetti prima e dopo, così che diventi un modello replicabile e adattabile al contesto negli altri controviali di Torino

Scheda 2. Estensione del progetto pilota ad altri controviali cittadini

Cosa chiediamo	Una volta valutati gli effetti e i risultati del progetto pilota in corso Regina Margherita, prevedere un piano di allargamento dei provvedimenti agli altri controviali, partendo da quelli più simili per conformazione e dimensione urbana
Dove	Controviali cittadini
Quando	Da marzo 2027 a dicembre 2029
Come	Conclusioni da valutazione e monitoraggio del progetto pilota. Co-progettazione con uffici tecnici comunali, cittadinanza, associazioni, comitati e quartieri
Verifica	Valutazione e monitoraggio degli effetti prima e dopo

Scheda 3. Tour in bici e a piedi nelle circoscrizioni

Cosa chiediamo	Tour in bici e a piedi condivisi da cittadinanza e rappresentanti dell'amministrazione, così da verificare lo stato della mobilità attiva nei quartieri, individuandone le criticità e gli eventuali punti di forza per poter così supportare la progettazione estesa della mobilità cittadina
Dove	In Vanchiglia, parallelamente all'avvio del progetto pilota, e in tutte le circoscrizioni di Torino
Quando	Avvio entro dicembre 2026 in Vanchiglia e negli altri quartieri di Torino, con programmazione stabilita in un calendario condiviso
Come	Con assessori e tecnici comunali insieme ad associazioni e residenti, osservando difficoltà di attraversamento, frequenza di comportamenti alla guida non conformi al codice della strada, marciapiedi e ciclabili in cattivo stato, intralcio dovuto ai cantieri, scarsa visibilità agli attraversamenti, sosta delle auto al di fuori degli spazi consentiti etc.
Verifica	A fine percorso, un confronto da cui far emergere un elenco condiviso dei problemi con una proposta di modalità e tempistiche per la loro soluzione

Scheda 4. Un trasporto pubblico più frequente e affidabile

Cosa chiediamo	Riportare l'offerta di trasporto pubblico sopra i livelli pre-COVID e garantirne la regolarità per supportare i provvedimenti infrastrutturali e offrire alla cittadinanza la possibilità di fruire del servizio di mobilità pubblica con capillarità e tempi certi e frequenti. Gli interventi che moderano il traffico e disincentivano l'utilizzo dell'auto privata non possono che andare in concerto con interventi di potenziamento del servizio di trasporto pubblico: chiedere alla cittadinanza di lasciare l'auto ha senso solo se c'è un'alternativa credibile ed efficace
Dove	In tutta la rete cittadina in cui insistono i controviali e su tutta la pianta

	urbana
Quando	A partire da dicembre 2026 per concludere il potenziamento entro i 3 anni successivi
Come	Più frequenza, tempi di percorrenza più brevi e maggiore affidabilità delle linee di trasporto pubblico che insistono sulle zone coinvolte dalle innovazioni alla mobilità di cui alla scheda 1 e 2
Verifica	Confronto anni precedenti e obiettivi da raggiungere

Scheda 5. Supporto degli ausiliari del traffico

Cosa chiediamo	Maggiore presenza di personale dedicato alla sicurezza stradale e attenzione agli utenti più vulnerabili. Per quanto la rete infrastrutturale sia l'elemento maggiormente carente nella sicurezza stradale per l'utenza più fragile, anche i comportamenti alla guida hanno naturalmente un ruolo. Chiediamo pertanto un accompagnamento degli ausiliari del traffico in fase di avviamento dei provvedimenti di cui alle schede 1 e 2
Dove	Controviali interessati, e su scala cittadina, strade vicino alle scuole
Quando	Entro dicembre 2026 per Vanchiglia per concludere il potenziamento entro i 3 anni successivi
Come	Presenza dissuasiva e controlli su velocità, sosta su ciclabili, marciapiedi e attraversamenti, sosta in doppia fila
Verifica	Pubblicare ogni mese il numero di controlli e sanzioni per zona e per tipo di infrazione

Allegato - Ulteriori proposte

Segue una lista di ulteriori proposte che potranno essere discusse successivamente, quando partirà la fase di co-progettazione.

Scheda 6. Un Biciplan revisionato e approvato in tempi brevi

Cosa chiediamo	Concludere la revisione del Biciplan e portarlo in approvazione
Dove	Tutta la rete ciclabile metropolitana
Quando	Il prima possibile
Come	Uffici tecnici + figure necessarie + confronto con associazioni e Consulta della mobilità ciclistica e moderazione del traffico
Verifica	Approvazione formale entro la data concordata. Senza un piano approvato, ogni intervento resta isolato e reversibile

Scheda 7. Controlli sui veicoli modificati

Cosa chiediamo	Controlli su tutti i veicoli modificati illegalmente: auto e moto con scarichi rumorosi o prestazioni alterate, ciclomotori, bici elettriche e monopattini manomessi per superare i limiti di velocità. Queste modifiche rendono le strade più pericolose e rumorose, e sono spesso associate a una guida aggressiva
Dove	In tutta la città
Quando	Da subito, con campagne periodiche
Come	Controlli su strada della Polizia Locale, in collaborazione con ARPA Piemonte per le verifiche sul rumore
Verifica	Pubblicare il numero di controlli e sanzioni

Scheda 8. Domeniche senz'auto

Cosa chiediamo	Una domenica al mese senz'auto, per far sperimentare a cittadini e cittadine modi diversi di spostarsi in un giorno di festa
Dove	In città, con il perimetro definito dall'amministrazione
Quando	Si possono attivare in tempi brevi

Come	Con attenzione ai mesi invernali, quando ridurre traffico ed emissioni ha più effetti sulla qualità dell'aria
Verifica	Effetti facili da misurare: confronto con ARPA di qualità dell'aria e rumore rispetto a una domenica ordinaria

Scheda 9. Mobility manager scolastici e percorsi casa-scuola

Cosa chiediamo	In ogni intervento che coinvolge la mobilità scolastica, coinvolgere i mobility manager scolastici, insieme a genitori e studenti, in un percorso partecipato guidato e mediato con un obiettivo di mobilità attiva, in linea con quanto già inserito nelle Linee guida sulle strade scolastiche
Dove	Nelle scuole della città, a partire da quelle su assi trafficati
Quando	Da subito, già in questo anno scolastico
Come	Segnalazioni raccolte con le scuole e trasmesse alla cabina di regia tra assessorati (vedi scheda 10)
Verifica	Elenco pubblico dei problemi segnalati e degli interventi che ne sono seguiti

Scheda 10. Assessorati che lavorano insieme

Cosa chiediamo	Una cabina di regia permanente su mobilità e sicurezza stradale. Oggi un incrocio pericoloso davanti a una scuola riguarda troppi uffici diversi e nessuno ne è pienamente responsabile
Dove	In Giunta: almeno mobilità, polizia locale, ambiente, urbanistica e lavori pubblici, istruzione e welfare
Quando	Il prima possibile
Come	Sindaco come referente politico unico, un programma condiviso e risorse coordinate
Verifica	Analisi dati su collisioni

Scheda 11. Riattivare l'Ufficio Biciclette e rafforzare il personale tecnico

Cosa chiediamo	Riattivare l'Ufficio Biciclette e aumentare i funzionari dedicati a mobilità attiva e sicurezza stradale. Senza persone che progettano e seguono i cantieri, nessuna strategia arriva in strada
Dove	Negli uffici del Comune che si occupano di mobilità

Quando	Da confermare
Come	Personale dedicato che progetta, segue i cantieri e verifica i risultati
Verifica	Numero di funzionari dedicati, reso pubblico

Scheda 12. Classificazione funzionale delle strade e standard di progetto per categoria: strade residenziali disegnate per la bassa velocità

Cosa chiediamo	classificazione delle strade secondo il Codice della Strada e associazione di un insieme di caratteristiche standard a ogni categoria. Oggi molte strade hanno la stessa forma qualunque sia il loro ruolo
Dove	Tutta la rete stradale cittadina
Quando	Entro 1-3 anni
Come	Ad esempio, una strada residenziale deve essere riconoscibile come tale e disegnata perché le auto vadano piano; un asse di scorrimento ha altre regole
Verifica	Ogni nuovo intervento rispetta lo standard della sua categoria: la sicurezza diventa una regola valida ovunque, non un intervento caso per caso

Scheda 13. Quartieri senza traffico di attraversamento

Cosa chiediamo	Che nei quartieri circoli in macchina o altri mezzi pesanti solo chi ci abita o deve raggiungere una destinazione lì
Dove	Nei quartieri residenziali; il traffico di passaggio resta sugli assi principali
Quando	Entro 1-3 anni
Come	Con le soluzioni che gli uffici tecnici riterranno più adatte
Verifica	Meno auto in transito, meno incidenti e meno rumore nelle strade di casa; più spazio per chi cammina, pedala o gioca

Scheda 14. Un pilota per i nuovi residenti: il trasloco come occasione di cambiamento

Cosa chiediamo	Un pilota per chi si trasferisce a Torino o cambia casa in città: informazioni personalizzate sul trasporto pubblico e un abbonamento gratuito o scontato per un periodo iniziale. Il trasloco interrompe le abitudini di spostamento e apre una finestra in cui le persone riconsiderano come muoversi
----------------	---

Dove	Offerto al momento della registrazione all'anagrafe. L'effetto dipende dalla qualità del servizio nella nuova zona, quindi il pilota va legato al rafforzamento del trasporto pubblico
Quando	Entro 1-3 anni
Come	Chi si iscrive all'anagrafe riceve, insieme ai documenti, un pacchetto pensato per la nuova casa: linee e orari dei mezzi pubblici vicini, percorsi a piedi e in bici, informazioni su car sharing, e un abbonamento gratuito o scontato per un periodo iniziale
Verifica	Modalità di valutazione decise dal Comune, con risultati resi pubblici

Scheda 15. Dati aggiornati e pubblici su mobilità, sicurezza e ambiente

Cosa chiediamo	Rendere pubblici e leggibili i dati che oggi mancano, possibilmente divisi per quartiere per vedere le disuguaglianze. Sicurezza: incidenti georeferenziati e aggiornati, con morti e feriti gravi per età e tipo di utente (bambini, persone a piedi e in bici); sul portale aperTO i dati più recenti che abbiamo trovato risalgono al 2017. Rumore: una sintesi leggibile della mappatura acustica 2022; le sintesi pubbliche sono ferme a circa dieci anni fa. Auto: quante sono realmente in circolazione, distinte da quelle solo immatricolate a Torino. Scuola: quota di bambini che vanno a scuola a piedi o in bici. Spazio pubblico: sosta su strada e sosta irregolare; m ² di spazio tolto alle auto e restituito ad altri usi. Altri dati, come qualità dell'aria, flussi di traffico, ripartizione degli spostamenti e offerta di trasporto pubblico, esistono già: vanno solo raccolti in un unico punto
Dove	Sul sito del Comune, come dati aperti
Quando	Entro 1-3 anni
Come	Raccogliendo in un unico punto i dati già raccolti da Comune, ARPA, GTT, 5T, Agenzia della Mobilità Piemontese e Città metropolitana
Verifica	Dati aggiornati ogni anno per verificare l'obiettivo di fondo: meno auto in circolazione, strade più sicure, aria più pulita e meno rumore. Non si può gestire ciò che non si misura

Scheda 16. Una strategia "Vision Zero" approvata dal Consiglio Comunale

Cosa chiediamo	Una strategia "Vision Zero": nessun morto e nessun ferito grave sulle strade di Torino, già approvata dal Consiglio Comunale nel 2019
Dove	In tutta la città
Quando	Entro 2030 o quando fattibile
Come	Con obiettivi numerici, scadenze e risorse (vedi scheda 15)

Verifica	Indicatori pubblici e verifica annuale
----------	--

Scheda 17. Soluzioni anche pionieristiche dentro un Codice della Strada sempre più stringente

Cosa chiediamo	Che la Città usi fino in fondo i margini che il Codice della Strada ancora lascia ai Comuni e sperimenti dove possibile, invece di rinunciare in partenza
Dove	A Torino e, a livello nazionale, in ANCI, con Torino capofila nel chiedere modifiche normative che diano ai Comuni più strumenti per proteggere chi cammina e pedala
Quando	Con continuità, a partire dall'avvio di un gruppo di lavoro dedicato
Come	Un gruppo di lavoro con uffici legali e tecnici, università torinesi e associazioni, per individuare strumenti e precedenti utilizzabili
Verifica	Sperimentazioni avviate e proposte normative presentate, riportate nel rapporto annuale

Scheda 18. Rapporto annuale sulla mobilità urbana

Cosa chiediamo	Redazione di un rapporto annuale sulla mobilità urbana che metta in risalto l'impatto delle nuove misure messe in campo dall'amministrazione comunale
Dove	Discusso in Consiglio Comunale e in Consulta della mobilità ciclistica con associazioni e comitati
Quando	Ogni anno
Come	Ricerca integrata tra amministrazione e cittadinanza
Verifica	Serie storiche su dati di interesse