Report

Vanchiglietta Futura(ma)

Il report presenta i risultati dell'attività di ricerca sviluppata dal gruppo di lavoro del Centro interdipartimentale Future Urban Legacy Lab - FULL del Politecnico di Torino nell'ambito del progetto Living Lab ToMove.

Referente scientifica:

Elisabetta Vitale Brovarone, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST)

Gruppo di lavoro:

Elisa Mondino
Sara Sánchez-Valverde Albarello
Emma Tamburini

Politecnico di Torino | Future *Urban Legacy* Lab | DIST Dipartimento Interateneo di Scienze Progetto e Politiche del Territorio | MaaS ToMove

Indice

Introduzione

1. Contesto

1.1. Cornici teoriche
1.2. Metodologia

2. Analisi territoriale

2.1. Andamento demografico
2.2. Infrastrutture di mobilità
2.3 Infrastrutture sociali e culturali
2.4. Infrastrutture verdi e usi del suolo

3. Visioning

3.1. Partecipanti e struttura
3.2. Risultati
3.3. Macrosfide
3.4. Foto dal workshop

4. Backcasting

4.1. Partecipanti e struttura
4.2. Risultati
4.3. Foto dal workshop

5. Linee di intervento per Vanchiglietta 2050

5.1. Trasporto pubblico flessibile e intermodalità
5.2. Ridisegno spazi stradali e ciclabilità
5.3. Servizi di prossimità e presidi socio-culturali
5.4. Orti urbani e rifugi climatici in edifici pubblici e privati
5.5. Alberature stradali e deimpermeabilizzazione

Appendice

Appendice 1
Appendice 2

Introduzione

Questo report restituisce i risultati dell'attività di pianificazione participata svolta mediante il Workshop "Vanchiglietta Futura(ma)", che il Centro di Ricerca Future Urban Legacy Lab del Politecnico di Torino ha organizzato nell'ambito del Living Lab ToMOVE. L'esperienza ha intersecato due percorsi di studio già attivi all'interno di FULL, che vedono rispettivamente per oggetto lo scenario planning e il diritto alla strada come spazio pubblico d'interazione sociale e comunitaria.

L'idea muove dalla volontà di riflettere sulle implicazioni, spaziali e quindi sociali, che l'introduzione di veicoli a guida autonoma potrebbe avere, e sui relativi margini di azione della pianificazione urbana e della mobilità. La possibilità di co-definire direttamente con la comunità lo sviluppo di scenari urbani che includano la guida autonoma si reputa di fondamentale importanza per garantire continuità tra le fasi di "ricerca-azione" e quella di rielaborazione e restituzione dei risultati, che tipicamente compongono il percorso d'indagine adottato dal gruppo di lavoro di FULL.

L'elaborato è composto da cinque sezioni. Nella prima, di carattere introduttivo, viene presentato il contesto entro il quale l'esperienza si colloca e le sinergie con altri progetti ed iniziative. Vengono inoltre illustrate le cornici teoriche da cui l'esperienza di riflessione e pratica prende le mosse: imperniata sul concetto di accessibilità, sostenibilità e publicness della mobilità del futuro, adotta il "people-centered planning" come approccio guida per la costruzione di strategie urbane a scala di quartiere. La sezione si conclude con la definizione degli obiettivi che, attraverso la formulazione delle domande di ricerca, tale esperienza ha inteso raggiungere. La seconda sezione è dedicata alla presentazione dei risultati dell'analisi territoriale preliminare condotta sul quartiere di Vanchiglietta, propedeutica alla costruzione del processo partecipativo. La terza presenta invece il workshop di visioning, evidenziandone il funzionamento, la struttura e i risultati ottenuti. La quarta sezione è dedicata alla presentazione dell'attività di backcasting, in stretta continuità con il precedente visioning. La quinta e ultima sezione propone una rielaborazione dei risultati, articolandoli attorno a diverse linee di intervento per il futuro del quartiere Vanchiglietta.

1.

Contesto

Il progetto "Living Lab ToMove" si inserisce nel Piano Nazionale Complementare "MaaS4Italy – Mobility as a Service for Italy", che mira alla promozione e allo sviluppo di nuovi servizi alla cittadinanza, principalmente basati sull'adozione, in contesti urbani, di paradigmi della mobilità come servizio (Mobility as a Service | MaaS) volti a garantire un'adeguata digitalizzazione dei trasporti locali e fornire agli utenti un'esperienza di mobilità integrata.

Il progetto MaaS4Italy si pone come obiettivo la creazione di Living Lab CCAM (Cooperative, Connected and Automated Mobility) per testare soluzioni innovative di trasporto locale in specifiche aree urbane, dotate di infrastrutturazione tecnologica, all'interno delle quali svolgere le sperimentazioni in condizioni reali per l'individuazione di soluzioni funzionali alla realizzazione di test di tecnologie, servizi e applicazioni "in-vivo". Il progetto intende mettere la cittadinanza al centro del processo di innovazione, attraverso un percorso di co-creazione con gli utenti, multidisciplinare e interdisciplinare, capace di stimolare la cooperazione a quadrupla elica (governo, industria, università e cittadini).

Il progetto ToMove, finanziato dal Dipartimento per la trasformazione digitale nell'ambito del PNRR e coordinato dalla Città di Torino[1], ha così previsto l'attivazione di un Living Lab finalizzato a promuovere empiricamente l'esplorazione di nuovi scenari di mobilità autonoma, connessa e cooperativa in sinergia con i servizi MaaS, lo sviluppo dei quali è inscrivibile entro la cornice del progetto "TorinoMaaS4Italy".

Il workshop "Vanchiglietta Futura(ma)" prende le mosse a partire dall'esperienza del centro interdipartimentale Future Urban Legacy Lab e del Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST) del Politecnico e dell'Università di Torino nell'ambito dello scenario planning[2]; dai risultati delle attività di ascolto dei bisogni e percezioni condotte dal Dipartimento di Psicologia dell'Università degli Studi di Torino nell'ambito di ToMove; dagli studi sulle Zone30, promossi dal Comune di Torino, dal progetto europeo DEMO4PPL[4], di cui il Politecnico di Torino è partner, che si concentra sui processi partecipativi e gli strumenti digitali per la pianificazione urbana e territoriale; e, infine, dall'iniziativa di mappatura collettiva di Vanchiglietta, co-organizzata da Collettivo Fresco e Kontiki[5].

Le sperimentazioni previste dall'iniziativa del Living Lab ToMove si concentrano attualmente sul perimetro del Campus Universitario Luigi Einaudi, localizzato a cavallo tra i quartieri di Vanchiglia e Vanchiglietta. Quest'ultimo, in un'ottica di articolazione della città in superblocchi, è l'ambito di riferimento del presente lavoro. Il lavoro ha integrato la dimensione innovativa e sperimentale dei sistemi a guida autonoma con considerazioni sulla condizione pubblica degli spazi stradali sottratti alla mobilità su gomma, per elaborare una visione più ampia sulla vivibilità del quartiere.

1.1

Cornici teoriche

Il Workshop Vanchiglietta Futura(ma) si colloca in una più ampia riflessione teorica che ha mobilitato riguardo alle nozioni di "capitale sociale della mobilità" e di "accessibilità per prossimità", contestualmente declinate alla scala locale del quartiere, che si rivela idonea per misurare il valore progettuale di modelli come quello delle “superilles” catalane (anche note come “superblocchi”). Tali concetti acquisiscono valenza operativa all’interno dei processi di pianificazione in termini di localizzazione dei servizi di welfare, così come della rete pubblica di trasporti o delle politiche abitative, ai quali si aggiunge la riflessione emergente sulle implicazioni spaziali e sociali della mobilità a guida autonoma come frontiera della trasformazione urbana contemporanea: tutti aspetti che influiscono, sulla vivibilità delle città.

L’attività è stata inoltre ispirata dall'approccio “people-centered”: secondo tale prospettiva, l’obiettivo dell’azione pianificatoria non si limita al miglioramento dello spazio urbano in quanto tale, ma in via prioritaria mira al miglioramento della qualità della vita delle persone che lo abitano, attraversano e trasformano.

Il concetto di capitale sociale della mobilità si fonda sull’assunto che le reti di spostamento e le interazioni che esse generano costituiscano una risorsa collettiva in grado di sostenere coesione e reciprocità nell’accingersi equamente alle opportunità rintracciabili nei sistemi urbani e territoriali (Putnam, 2000[5]; Urry, 2007[6]; Larsen, Axhausen & Urry, 2006[7]). La mobilità, intesa come pratica relazionale e sociale, oltre che infrastrutturale, diviene così fattore generativo di connessioni e appartenenze. La possibilità di accedere a spazi, servizi e relazioni determina il grado di inclusione o esclusione degli individui rispetto allo spazio sociale entro cui si svolge la vita collettiva, evidenziando come il movimento costituisca una dimensione strutturale della condizione di cittadinanza (Cass, Shove & Urry, 2005[8]).

In questo quadro, la nozione di accessibilità per prossimità sposta l’attenzione dalla mobilità come quantità di spostamenti alla mobilità come qualità dell’accesso. Essa introduce un principio spaziale e sociale fondato sulla riduzione delle distanze fisiche, temporali, ma anche simboliche, tra persone e risorse urbane e territoriali, favorendo una pianificazione ispirata e orientata ai principi di giustizia spaziale (Soja, 2010[9]; Fainstein, 2010[10]) e alla sostenibilità ambientale (Geurs & van Wee, 2004[11]; Moreno et al., 2021[12]). L’accessibilità prossimale assume pertanto una valenza politica, poiché consente di reinterpretare la distribuzione dei servizi urbani come strumento di equità, in contrasto con i modelli di sviluppo metropolitano (spesso spontanei e quindi privi di quadri regolativi solidi) basati sulla dispersione e sulla dipendenza da sistemi di trasporto centralizzati (Cervero, 2005[13]; Lucas, 2012[14]).

L’esperienza barcellonese ci insegna come sia a scala di quartiere che la rilettura intenzionale, e quindi politica, come l’istituzione delle “superilles” possa concretizzare attraverso strategie di ricomposizione dello spazio urbano ispirate ai concetti teorici di cui sopra. Elementi cardine del modello superilles sono: la pedonalizzazione delle strade contenute in specifici perimetri composti da più blocchi di edifici e la riduzione delle aree adibite a parcheggi; la conseguente restituizione alla comunità degli spazi della mobilità sottratti alla circolazione veicolare, rivolgendo particolare attenzione all’accessibilità al verde pubblico urbano; la riduzione, significativamente regolata, dell’accesso di auto. Nel caso di Barcellona, la pianificazione di tale sistema è stata sinergicamente inscritta nella più ampia cornice del Piano della Mobilità Urbana PMU 2013-2018 (2015[15]), in coerenza con l’obiettivo di favorire scelte di mobilità dolce, nonché l’uso di trasporto pubblico, in una prospettiva di contrasto alla contaminazione ambientale causata dai mezzi privati motorizzati.

L’approccio people-centered, assunto come principio operativo, integra la cornice metodologica connettendo i due concetti precedenti. Radicato nella tradizione del collaborative planning (Healey, 1997[16]; Forester, 1999[17]; Innes & Booher, 2010[18]), tale approccio pone al centro della sua dimensione processuale la comunità locale, riconosciuta come fulcro attorno al quale articolare scenari, obiettivi e azioni, valorizzando così le conoscenze contestuali e le pratiche quotidiane degli abitanti come risorse cognitive. L’attivazione di dispositivi partecipativi implica un superamento delle logiche top-down, a favore di processi deliberativi e creativi orientati alla costruzione condivisa di scenari futuri (visioning), dove la qualità dello spazio urbano è indissociabile dalla qualità della vita di chi lo abita.

In questa cornice concettuale si inserisce la riflessione sulla mobilità a guida autonoma, intesa non solo come innovazione tecnologica ma come catalizzatore di trasformazioni nei sistemi urbani. I veicoli autonomi, in quanto dispositivi cooperativi e connessi, ridefiniscono potenzialmente la struttura dell’accessibilità, liberando porzioni di spazio pubblico oggi dedicate alla sosta o al traffico, ma anche introducendo nuove forme di regolazione e di “monopolio digitale” nello spazio urbano (Sheller, 2018[19]; Milakis, van Arem & van Wee, 2017[20]). Tale transizione può generare un duplice effetto: da un lato, favorire una mobilità più flessibile e inclusiva, integrata con i paradigmi del Mobility as a Service; dall’altro, rischiare di ampliare le disuguaglianze di accesso qualora la tecnologia resti concentrata in determinati segmenti sociali e, di conseguenza, spaziali.

Da un punto di vista epistemologico, la mobilità autonoma costituisce un banco di prova per la ricomposizione tra capitale sociale e prossimità: la sua implementazione, se orientata da processi people-centered, può rafforzare il tessuto relazionale e la fruibilità pubblica degli spazi, (ri)configurando le strade come luoghi di interazione e non solo di transito. Viceversa, un approccio tecnocratico rischierebbe di tradurre l’innovazione in un ulteriore dispositivo di esclusione. In questo senso, la sperimentazione condotta nel contesto del workshop assume il valore di un esercizio di futures literacy (Miller, 2018[21]), volto a esplorare, attraverso un pratica partecipativa, le condizioni sociali e spaziali affinché l’introduzione di veicoli autonomi possa divenire occasione di rigenerazione urbana e rafforzamento della publicness degli spazi stradali.

1.2

Metodologia

Il cuore dell'esperienza si identifica nella realizzazione dei workshop di visioning e backcasting, attraverso i quali i partecipanti sono stati chiamati ad elaborare una propria rappresentazione di futuro per il quartiere di Vanchiglietta, partendo dagli scenari proposti dal gruppo di ricerca. Questo report documenta l'intero e più esteso percorso di ideazione e strutturazione della proposta, restituendone gli esiti principali all'interno di un quadro di indicazioni e linee di intervento tecnico - operative, finalizzate a orientare la definizione di strategie da integrare a piani e politiche urbane e della mobilità[22].

L'obiettivo principale dell'intero processo è stato quello di inserire l'innovazione tecnologica legata alla sperimentazione della guida autonoma entro un ragionamento più ampio, in termini sia spaziali sia tematici. Adottando una prospettiva sistemica, le considerazioni sulla dimensione innovativa della mobilità autonoma sono state collocate in una riflessione di più ampia portata, riguardo alla condizione pubblica (publicness) degli spazi urbani e sull'abitabilità del quartiere. Ciò al fine di instaurare un percorso di riflessione collettiva non solo sul futuro della mobilità nell'area oggetto di test, ma sul futuro di Vanchiglietta, una porzione di città che può essere intesa come area pilota per la co-pianificazione di visioni di sviluppo urbano.

I workshop si sono quindi configurati come momenti cardine di un processo di visioning e backcasting, che intende procedere verso la co-definizione di transition pathways che possano guidare la transizione verso un'idea di futuro spazializzata e condivisa con la comunità.

A tal fine, nell'ambito della pianificazione strategica, molto utilizzata è la metodologia dello scenario planning, una tecnica che prevede un esercizio di immaginazione di una visione collettiva futura a medio-lungo termine. In contesti complessi e multifattoriali, dove la semplice proiezione di trend passati non consente un'interpretazione immediata delle evoluzioni future, lo scenario planning consente di confrontare diversi scenari possibili, esplorando come le combinazioni ed evoluzioni di fattori economici, sociali, ambientali, tecnologici e politici possano portare a esiti radicalmente differenti.

L'intero processo è sinteticamente suddivisibile in tre fasi di analisi, visioning e backcasting, delle quali saranno riportati i principali risultati nelle sezioni successive. Nella sezione 2, sarà presentata l'analisi propedeutica alla pre-definizione degli scenari, che si è concentrata sugli aspetti demografici, infrastrutturali, socio-culturali e sanitari, nonché sugli spazi verdi e sulle isole di calore. Nelle sezione 3 e 4, verranno descritte le modalità e i risultati emersi dai due workshop di visioning e backcasting; infine nella sezione 5 si proporranno le linee di intervento per il quartiere alla luce dei risultati del processo.

[1]Con la collaborazione di UniTO, PoliTO, 5T, e Links

[2]Per maggiori informazioni: https://full.polito.it/research/torino-e-i-suoi-fiumi/ e https://www.researchgate.net/publication/338066905_Governare_gli_impatti_territoriali_della_diffusione_dei_veicoli_a_guida_autonoma

[3]Per maggiori informazioni: https://www.demo4ppl.eu/the-project/

[4]Per maggiori informazioni: https://kontiki.giustiziaclimaticaora.it/

[5] Putnam, R. D. (2000). *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community.* Simon & Schuster.

[6] Urry, J. (2007). *Mobilities.* Polity Press.

[7] Larsen, J., Axhausen, K. W., & Urry, J. (2006). *Mobilities, Networks, Geographies.* Ashgate.

[8] Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2005). *Social exclusion, mobility and access*. Sociological Review, 53(3), 539–555.

[9] Soja, E. W. (2010). *Seeking Spatial Justice.* University of Minnesota Press.

[10] Fainstein, S. S. (2010). *The Just City.* Cornell University Press.

[11] Geurs, K. T., & van Wee, B. (2004). *Accessibility evaluation of land-use and transport strategies.* Journal of Transport Geography, 12(2), 127–140.

[12] Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., & Pratlong, F. (2021). *Introducing the "15-Minute City".* Smart Cities, 4(1), 93–111.

[13] Cervero, R. (2005). *Accessible cities and regions: A framework for sustainable transport and urbanism.* UC Berkeley.

[14] Lucas, K. (2012). *Transport and social exclusion: Where are we now?* Transport Policy, 20, 105–113.

[15] Per maggiori informazioni, consultare la relazione illustrativa.

[16] Healey, P. (1997). *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies.* Macmillan.

[17] Forester, J. (1999). *The Deliberative Practitioner: Encouraging Participatory Planning Processes.* MIT Press.

[18] Innes, J., & Booher, D. (2010). *Planning with Complexity.* Routledge.

[19] Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes.* Verso.

[20] Milakis, D., van Arem, B., & van Wee, B. (2017). *Policy and society related implications of automated driving: A review of literature and directions for future research.* Journal of Intelligent Transportation Systems, 21(4), 324–348.

[21] Miller, R. (2018). Transforming the Future: Anticipation in the 21st Century. Routledge.

[22] A livello metropolitano: Piano Urbano di Mobilità Sostenibile 2022, con i relativi piani di settore (PULS; BICIPLAN Metropolitano e PAINT); a livello comunale: nuovo Piano Regolatore Generale, con la campagna di ascolto Voci di Quartiere 2025; Piano Strategico dell'Infrastruttura Verde 2021; PIÙ - Piano Integrato Urbano 2022; nonché il Piano di Sviluppo Locale Condiviso dei quartieri di Aurora, Rossini e Valdocco 2021 della Circoscrizione 7.

2.
Analisi territoriale



Elaborazione su Zone Statistiche Comune di Torino

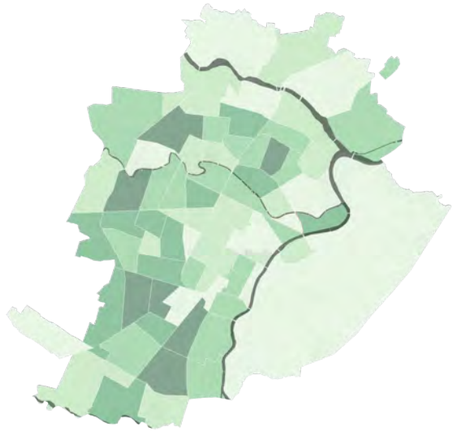
Comune di Torino
Circoscrizione 7
Area di studio
Sistema idrografico

Il quartiere Vanchiglietta è localizzato nell'area nord-orientale del Comune di Torino, in una posizione strategica tra le aree centrali e i primi versanti collinari. Fa parte della Circoscrizione 7, insieme ai quartieri Aurora, Sassi e Madonna del Pilone. A ovest, Vanchiglietta si salda con il quartiere Vanchiglia, con la zona del Gasometro e del Campus Luigi Einaudi come cerniera tra i due.

Il quartiere è delimitato a nord dalla Dora Riparia, mentre a sud-est il confine è segnato dal Fiume Po. Oltre a delimitarne nettamente il margine territoriale, la forte presenza idrografica contribuisce a definire una relazione diretta con le aree verdi e con gli spazi di transizione verso il sistema dei parchi fluviali cittadini.

2.1
Demografia

Popolazione reisdente (2024)



Elaborazione su Zone Statistiche Comune di Torino

Vanchiglietta presenta un profilo demografico caratterizzato da una medio-alta densità residenziale e da una composizione della popolazione in progressiva trasformazione Secondo i dati demografici del 2024, il quartiere conta 16.482 residenti, con una densità abitativa di 2.750 ab/km². L'evoluzione della popolazione residente dimostra tuttavia una dinamica decrescente nel corso dell'ultimo decennio: dai 17.655 residenti del 2014, infatti, la popolazione residente è diminuita del 6,6%. Tale andamento è coerente con un generale processo di invecchiamento demografico e con un rallentamento del ricambio residenziale. La zona del Campus Luigi Einaudi presenta un andamento demografico simile: qui la popolazione complessiva passa da 2.314 residenti nel 2014 a 2.177 nel 2024, con una diminuzione pari al 5,9%.

Struttura demografica

La struttura per età della popolazione conferma questa tendenza. In continuità con quanto rilevato a scala sub-comunale, Vanchiglietta presenta un indice di vecchiaia elevato, superiore alla media cittadina, evidenziando una significativa incidenza della popolazione ultrasessantacinquenne e una progressiva riduzione della fascia più giovane (0-14 anni). Tale configurazione demografica contribuisce alla diminuzione del saldo naturale e riflette un più ampio processo di invecchiamento della popolazione residente.

Parallelamente alla contrazione demografica, si osserva una trasformazione della struttura dei nuclei familiari. Negli ultimi anni è infatti aumentata la quota di famiglie mono-personali, composte prevalentemente da anziani soli e da studenti universitari attratti dalla vicinanza del Campus Luigi Einaudi, mentre risultano in diminuzione i nuclei familiari con figli. Questa dinamica contribuisce a delineare un contesto caratterizzato dalla coesistenza di una popolazione residente storica sempre più anziana e di una componente temporanea e mobile legata alla presenza delle funzioni universitarie, con effetti significativi sulla composizione sociale del quartiere.

2.2

Infrastrutture di mobilità



Elaborazione su dati Gruppo Torinese Trasporti e Carta Tecnica - Viabilità, mobilità e trasporti, Comune di Torino

Confine area di studio
Strade principali
Percorso sperimentazione navetta a guida autonoma
Fermate TPL principali

Gerarchia viaria e trasporto pubblico

La rete stradale primaria si appoggia sugli assi interquartiere: corso Regina Margherita, corso Belgio e corso Tortona costituiscono le principali direttrici di traffico veicolare, assorbendo gran parte della mobilità in ingresso e in attraversamento. La rete secondaria, più capillare, supporta la mobilità di accesso locale. Il quartiere è attualmente servito da sette linee autobus principali e due linee tram (3 e 15), che garantiscono connessioni dirette verso il centro città e i quartieri limitrofi. Nell'area del CLE, opera la navetta a guida autonoma del Living Lab ToMove, introdotta in fase sperimentale e attiva lungo un percorso perimetrale che collega i principali accessi all'area universitaria con Corso Tortona e Corso Regina Margherita.



Elaborazione su dati Gruppo Torinese Trasporti e Carta Tecnica - Viabilità, mobilità e trasporti, Comune di Torino

Confine area di studio
Rastrelliere per biciclette
Aree sosta taxi
Stazioni car sharing
Pista ciclabile in sede propria
Corsia ciclabile
Percorso promiscuo ciclabile e pedonale

Mobilità attiva e condivisa

La rete ciclabile locale appare discontinua e appoggiata principalmente ai percorsi lungo i due fiumi e ad alcune connessioni trasversali, come quelle su corso Regina Margherita e corso Brianza. Sono frequenti i percorsi promiscui con il traffico veicolare e/o pedonale, mentre le piste ciclabili separate si trovano solamente su Corso Brianza e Lungo Po Antonelli. Rimane assente un percorso ciclabile su corso Belgio, elemento che limita la continuità delle connessioni interne ed esterne al quartiere. Le rastrelliere per la sosta di biciclette sono concentrate soprattutto nell'area del Campus universitario, mentre sono rarefatte nel resto del quartiere. Inoltre, vi è un numero contenuto di stazioni di auto in sharing, mentre i servizi di micromobilità condivisa sono presenti solamente nella modalità free floating.

2.3

Infrastrutture sociali e culturali



Elaborazione su dati Geoportale Comune di Torino

Confine area di studio
Ludoteca
Asilo nido
Scuola infanzia
Scuola primaria
Scuola secondaria I grado
Campus Luigi Einaudi
Teatro
Impianto sportiv0
Cinema
Luogo di culto
Farmacia
Struttura socioassistenziale per minori e/o persone con disabilità
Humanitas Gradenigo

Presidi sociali e culturali

I presidi socioculturali sono distribuiti capillarmente, con una concentrazione maggiore nelle porzioni nord e occidentali del quartiere. Si evidenzia la presenza di strutture educative relativamente a più cicli scolastici, come asilo nido, scuola dell'infanzia, primaria e secondaria di I grado, mentre sono assenti scuole secondarie di II grado. Il Campus Luigi Einaudi, invece, localizzato nel margine nord-occidentale, costituisce un'infrastruttura di alta formazione ad alto potere attrattivo sia in termini residenziali sia per l'afflusso quotidiano di studenti e personale. Sono presenti impianti sportivi, luoghi di culto, servizi sanitari (ambulatoriali e ospedalieri) e presidi culturali. La presenza di strutture educative, ricreative e sanitarie indica un sistema di servizi di prossimità eterogeneo e distribuito tra le zone residenziali del quartiere.



Elaborazione su dati Geoportale Comune di Torino

Confine area di studio
Negozi extra alimentari e servizi alla persona
Commercio a sede fissa
Ristoranti, bar e attività di somministrazione
Supermercati
Area mercato

Attività commerciali

Il tessuto commerciale presenta un'elevata densità, con attività concentrate prevalentemente nelle aree centrali e lungo le vie a maggiore percorrenza, come Corso Belgio, Corso Cadore e Corso Tortona. La presenza del mercato rionale in Corso Chieti introduce un ulteriore punto nodale per i servizi di prossimità. La maggiore concentrazione di attività commerciali è situata nell'area compresasugli assi di Corso Beglio, Corso Cadore e corso Tortona, dove si localizza anche il deposito GTT.

L'insieme delle funzioni presenti (residenziali, commerciali, servizi educativi e socioculturali, infrastrutture scolastiche e universitarie) configura un quartiere con un elevato livello di diversificazione interna.

2.4

Infrastrutture verdi e usi del suolo



Elaborazione su dati Geoportale Comune di Torino

Confine area di studio
Strade alberate
Aree verdi
Fiumi
Passerelle pedonali

Aree verdi e alberature stradali

Il sistema fluviale svolge un ruolo rilevante sia sotto il profilo ambientale sia in termini di identità territoriale, configurandosi come infrastruttura verde-blu continua: le principali aree verdi pubbliche si collocano lungo i due assi fluviali, in particolare sul Lungo Po Antonelli, che costituisce il corridoio verde più esteso e continuo, e lungo il Lungo Dora, dove spazi verdi di scala minore si alternano a tratti più edificati. All'interno del tessuto residenziale la presenza di aree verdi pubbliche è più limitata e discontinua, con una maggiore concentrazione nelle aree a est di Corso Chieti, di più recente edificazione. Le alberature stradali si concentrano sui margini fluviali, in corrispondenza di giardini e parchi, e lungo alcuni degli assi viari principali.



Elaborazione su dati Geoportale Comune di Torino

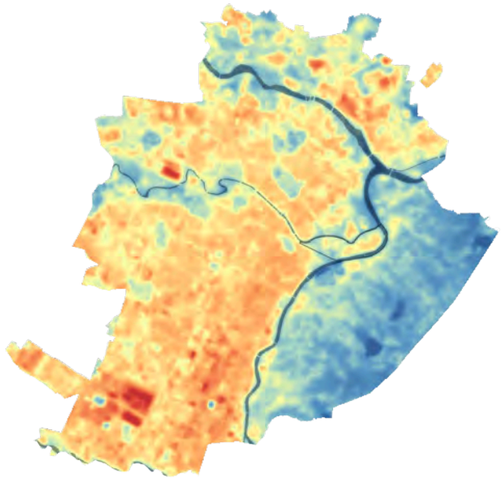
Confine area di studio
Superfici stradali impermeabili
Superfici stradali semi-permeabili
Superfici stradali permeabili

Permeabilità delle superfici stradali

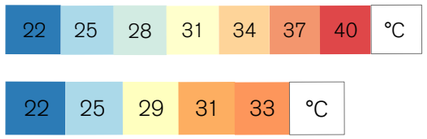
Si evidenzia la prevalenza significativa di superfici impermeabili, concentrate lungo gli assi viari principali, che contribuiscono all'accumulo di calore, amplificando l'effetto isola di calore urbano nelle zone più costruite.

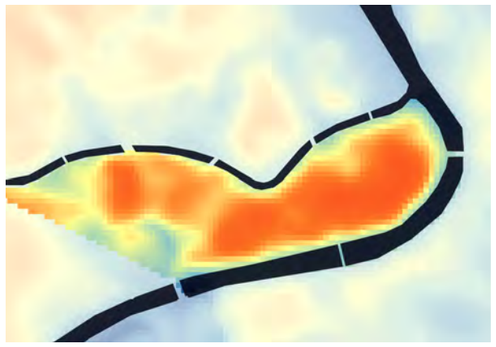
Le superfici stradali semipermeabili, distribuite in modo più discontinuo, offrono una mitigazione parziale sia sul piano termico sia su quello idraulico, ma la loro estensione è piuttosto ridotta.

Le superfici permeabili, invece, concentrate lungo i fronti fluviali, nei parchi lineari e in alcune aree di terra stabilizzata svolgono un ruolo di raffrescamento naturale grazie alla maggiore evaporazione e alla presenza di vegetazione.



Elaborazioni su dataset Criticità da isole di calore nelle aree urbane Geoportale Regione Piemonte



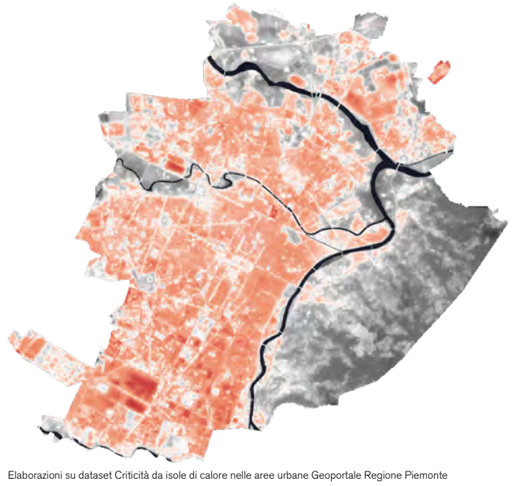


Land Surface Temperature

Le seguenti mappe sono state elaborate sulla base dei dati della Regione Piemonte sulla Criticità da isole di calore nelle aree urbane derivati dalle immagini satellitari Landsat 8–9 relative al periodo estivo del 2019.

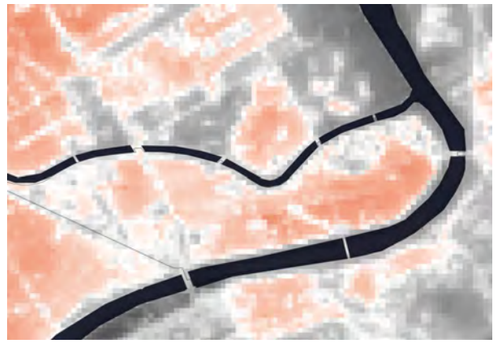
L'isola di calore urbano è un fenomeno microclimatico per cui le aree urbane registrano temperature significativamente superiori rispetto alle zone rurali circostanti. L'analisi si basa sul Land Surface Temperature (LST), la temperatura della superficie del suolo, da telerilevamento satellitare estivo. L'immagine in alto mostra come nelle aree ad alta densità edilizia e forte impermeabilizzazione l'accumulo termico è massimo e la capacità di evapotraspirazione è minima, con valori di Land Surface Temperature (LST) superiori a 37°C.

Nel quartiere Vanchiglietta le temperature medie registrate sono contenute rispetto alla media comunale: le aree con coperture vegetali più estese registrano valori prossimi ai 22–29 °C. Pur beneficiando della vicinanza ai fiumi, nelle sezioni interne con tessuto urbano più compatto e meno vegetato l'LST si attesta su valori più elevati, tra i 31e 33°C.



Elaborazioni su dataset Criticità da isole di calore nelle aree urbane Geoportale Regione Piemonte





Indice di vulnerabilità

L'indice di vulnerabilità viene ottenuto combinando indicatori ambientali e socio-demografici, con l'obiettivo di individuare le porzioni di territorio urbano potenzialmente più esposte agli effetti delle ondate di calore estive: Land Surface Temperature (LST), che descrive la distribuzione spaziale delle temperature superficiali; Normalized Difference Vegetation Index (NDVI), che indica la presenza di vegetazione; dati censuari relativi ai gruppi di popolazione vulnerabili, come bambini sotto i 10 anni e anziani sopra i 65 anni. La combinazione permette di ottenere un valore sintetico di vulnerabilità, successivamente classificato in cinque livelli: bassa, media, medio-alta, alta e molto alta.

Le aree più vulnerabili si concentrano nei tessuti urbani più compatti, caratterizzati da scarsa copertura vegetale e da una maggiore presenza di popolazione sensibile. Al contrario, le zone prossime ai corridoi ecologici e ai fronti fluviali mostrano livelli di vulnerabilità più contenuti.

Nello specifico caso di Vanchiglietta, l'indice rivela la presenza di aree ad alta vulnerabilità, soprattutto in corrispondenza della fascia tra Corso Belgio, Via Oropa e nella zona est di Corso Chieti. Questo allarme è generato dalla combinazione di Land Surface Temperature oltre i 31°C e una densità elevata di popolazione sensibile.

3.

Visioning

Per la fase di visioning, fissando un orizzonte temporale di medio-lungo termine (25 anni), sono stati elaborati tre possibili scenari futuri, differenziati in base al grado di intervento pubblico. Lo scenario business as usual rappresenta la proiezione delle tendenze attuali senza significative discontinuità rispetto al presente; lo scenario di forte deregolamentazione esplora un contesto caratterizzato da maggiore flessibilità normativa e ridotto intervento pubblico; infine, lo scenario di forte regolamentazione descrive un futuro in cui l'intervento pubblico gioca un ruolo centrale nella gestione dello spazio e delle politiche urbane, in un'ottica di sostenibilità e vivibilità. Gli scenari si articolano attorno a cinque macrodriver di sviluppo urbano, selezionati in virtù della loro rilevanza sia a livello cittadino che a scala di quartiere (fig. 3.1):

M1. Accessibilità fisica e mobilità rappresenta il principale ambito di riflessione e nasce dalla considerazione della mobilità, in particolare a guida autonoma, come potenziale motore di trasformazioni all'interno del quartiere. Questo macrodriver invita a considerare le potenziali tensioni e/o sinergie tra gli sviluppi futuri del sistema di mobilità e la fruizione e accessibilità degli spazi pubblici stradali.
M2. Spazi pubblici e aree verdi si propone di esplorare le trasformazioni dello spazio pubblico e delle infrastrutture verdi e blu, interrogandosi sul loro valore identitario, ecologico e di coesione sociale, nonché la loro integrazione
M3. Attività economiche e servizi riguarda invece la complessità funzionale del tessuto urbano e la sua capacità di rispondere ai bisogni quotidiani della popolazione, proponendo una riflessione sul ruolo della mobilità nel promuovere un modello di sviluppo basato sull'accessibilità per prossimità.
M4. Sostenibilità e tecnologia si interroga su come le soluzioni tecnologiche possano contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e sul ruolo dei cittadini nella transizione ecologica.
M5. Abitare si pone come una chiave di lettura trasversale per le trasformazioni urbane, invitando a considerare il loro impatto in termini di abitabilità e accessibilità alla casa.

I macrodriver sono stati ulteriormente suddivisi in relativi temi e sottotemi, al fine di agevolarne la declinazione e la lettura in un'operazione di visioning, che prende le mosse dalla volontà di applicare il modello "superblocco" nel quartiere di Vanchiglietta. All'interno di tutti e tre gli scenari, infatti, sono state proposte misure tipicamente adottate nei superblocchi, per testarne la validità e desiderabilità nel quartiere. Tra queste: la concentrazione del traffico veicolare sugli assi principali; l'utilizzo di aree a transito limitato o pedonalizzate; il ridisegno degli spazi pubblici restituiti grazie alla riduzione dello spazio destinato al transito veicolare; le continuità ambientali ed ecologiche; l'enfasi sui bisogni di mobilità e gli usi multipli dello spazio stradale; la sostenibilità della proposta, dal punto di vista ambientale, energetico, economico e sociale. Il workshop ha quindi invitato le partecipanti a costruire una visione collettiva e condivisa del futuro, capace di orientare decisioni politiche e progettare azioni concrete preposte al raggiungimento della stessa all'interno del sistema di mobilità urbana.

Macrodriver

n°	Tema	Sottotema
M1. Accessibilità fisica e mobilità		
1.1	Mobilità e gerarchia viaria	Rete primaria
		Rete secondaria
		Mezzi pubblici a guida autonoma
1.2	Spazi residuali	Spazi di sosta
		Spazi interstiziali
1.3	Mobilità dolce	Piste ciclabili
		Aree pedonali
1.4	Mobilità condivisa	Car sharing
		Mezzi non motorizzati
M2. Spazi pubblici e aree verdi		
2.1	Infrastrutture verdi e blu	Sistema verde urbano
		Sistema fluviale urbano
		Publicness
2.2	Spazio pubblico	Accessibilità
		Destinazione d'uso
		Manutenzione e cura
M3. Attività economiche e servizi		
3.1	Complessità funzionale	Livello di integrazione
		Presidi fisici e digitali
3.2	Accessibilità	Mezzi di trasporto
		Accessibilità economica
3.3	Logistica dell'ultimo miglio	Rete commercio locale
		Veicoli a guida autonoma
M4. Sostenibilità e tecnologia		
4.1	Transizione ecologica	Mitigazione e adattamento
		Gestione e partecipazione
		Interventi e NBS
M5. Abitare		
5.1	Accessibilità alla casa	Domanda residenziale
		Affitti brevi
		Esperienze innovative

Fig. 3.1 Macrodriver di trasformazione urbana

3.1

Partecipanti e struttura

Al workshop è stato invitato un campione selezionato rappresentanti di diversi portatori di interesse, tra cui:

- Associazioni locali
- Associazioni commercianti
- Pubblica Amministrazione (Comune)
- Pubblica Amministrazione (Circoscrizione)
- Ricercatori/Ricercatrici
- Studenti

Il coinvolgimento è avvenuto tramite invito inoltrato digitalmente a un totale di 28 realtà. L'invito ha riscosso il 43% di adesioni, per un totale di 12 partecipanti. La selezione è avvenuta tenendo conto diversi fattori, quali la pertinenza degli ambiti di interesse degli enti e associazioni con i temi del workshop e il grado di conoscenza dell'area di studio, determinato da ragioni lavorative, di interesse accademico o di residenza. I temi di interesse rilevati sono stati ricondotti ai cinque macrodriver di trasformazione, in modo da creare un raccordo diretto tra le priorità tematiche dei partecipanti e le componenti principali delle visioni proposte.

Hanno partecipato:

- **Circoscrizione 7 – Torino**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Pianificazione del quartiere Vanchiglietta
  Macrodriver coerenti: M1, M2, M3, M4, M5

- **Consulta Persone in Difficoltà (CPD)**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Inclusione sociale
  Macrodriver coerenti: M1, M3, M5

- **FIAB – Bike Pride**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Mobilità sostenibile
  Macrodriver coerenti: M1, M2

- **Kontiki**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Ecologia e partecipazione
  Macrodriver coerenti: M1, M2, M4

- **Collettivo Fresco**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Architettura e progettazione
  Macrodriver coerenti: M2, M4

- **Vuoti a rendere**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Diritto alla casa
  Macrodriver coerenti: M2, M3, M5

- **Centro Provinciale Istruzione degli Adulti (CPIA)**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Istruzione e inclusione sociale
  Macrodriver coerenti: M3, M5

- **Ricercatrici/ori ed esperte/**i
  N° rappresentanti: 4
  Temi di interesse: Spazio pubblico e mobilità sostenibile
  Macrodriver coerenti: M1, M2, M4

- **Demo4PPL**
  N° rappresentanti: 1Temi di interesse: Progettazione partecipata
  Macrodriver coerenti: M1, M2

Il workshopdi visioning si è strutturato in più momenti, pensati per accompagnare i partecipanti attraverso un processo di visioning collettivo, fino al suo co-disegno spazializzato.

Discussione in sottogruppi:
La prima parte del workshop è stata dedicata alla costruzione di una visione futura e condivisa del quartiere, ottenuta integrando diversi elementi provenienti dai tre scenari proposti. Per facilitare la lettura visiva e la distinzione immediata tra gli scenari, sono stati utilizzati tre colori: verde per lo scenario di forte regolamentazione, viola per quello di forte deregolamentazione e blu per lo scenario business as usual (vedi Appendice 1)
il primo momento consiste quindi nella discussione della visione all'interno di sottogruppi di 3-4 persone. A ciascun gruppo viene assegnato un macrodriver accompagnato da cartoline illustrative (vedi Appendice) contenenti le articolazioni dei relativi sottotemi nelle tre possibili traiettorie di sviluppo (business as usual, deregolamentazione e regolamentazione). I partecipanti sono quindi invitati a leggere e discutere le cartoline, scegliendo quelle che più si avvicinano alla loro idea di futuro "ideale" per il quartiere. Eventuali modifiche e aggiunte vengono annotate su post-it, in modo da adattare le proposte al contesto specifico e stimolare una riflessione più approfondita. L'utilizzo dei sottogruppi consente di rendere la discussione più agevole, creando uno spazio più intimo, capace di stimolare il dibattito, che altrimenti sarebbe difficile da gestire in sessione plenaria. In questa fase, l'obiettivo è far emergere gli elementi chiave dei tre scenari e iniziare a delineare alcune preferenze.

Costruzione della visione:
Il secondo momento prevede la condivisione dei risultati della discussione in sottogruppi e la costruzione della visione collettiva per il futuro di Vanchiglietta. A turno, un portavoce per ogni sottogruppo riporta gli elementi principali che caratterizzano le cartoline esaminate, i punti salienti della discussione e la visione "ideale" a cui si è arrivati. Gli altri partecipanti sono liberi di contribuire alla discussione, portando alla luce ulteriori dubbi, chiarimenti o idee per caratterizzare maggiormente la visione ideale. Si è richiesto ai partecipanti di prestare particolare attenzione agli aspetti della visione collettiva che implicassero una spazializzazione, ovvero una traduzione concreta nello spazio urbano. Questa fase rappresenta un passaggio fondamentale, in quanto permette di trasformare idee e valori condivisi a livello più astratto in indicazioni di natura spaziale, propedeutiche alla fase successiva di co-disegno.

Co-disegno della visione:
Successivamente, ci si addentra nella fase profettuale del laboratorio con l'obiettivo di tradurre queanto emerso nelle fasi precedenti in rappresentazioni grafiche e spazili. I partecipanti hanno a disposizione cartografie dell'area di studio (una cartografia di base in A0 e diversi affondi, con maggior dettaglio, in A3) su cui spazializzare e rappresentare graficamente le trasformazioni previste nella visione collettiva. Il vincolo imposto dalla cartografia di base rè relativo e non assoluto, in quanto è possibile anche schizzare liberamente vistee aree, transetti, prospetti, icone, etc. Questa fase permette di tradurre concetti astratti in soluzioni visibili e comprensibili, fornendo una restituzione grafica dell'idea di futura configurazione urbana di Vanchiglietta 2050. Inoltre, consente di ragionare in modo concreto alle reali possibilità di ridisegno dello spazio. Il workshop si conclude con una breve resitituzione dei risultati e la compliazione di un modulo di gradimento delle attività, al fine di raccogliore feedback ed eventuali consigli per attività future.

3.2

Risultati

L'immagine 3.1, ripresa dal workshop, mostra la visione d'insieme risultante, costruita a partire dalle cartoline selezionate dalle persone partecipanti. Dalla figura emerge una prevalente preferenza per misure riconducibili a uno scenario di forte regolamentazione, con alcune eccezioni relative ai temi M2. Spazi pubblici e aree verdi, M3. Attività economiche e servizi e M4. Sostenibilità e tecnologia.

Nel complesso, si rileva una tendenza a privilegiare scenari in cui il settore pubblico riveste un ruolo centrale e la necessità di una più manifesta presenza dell'amministrazione comunale sul territorio. Allo stesso tempo, emerge una forte consapevolezza dell'importanza di sostenere e valorizzare le iniziative private, dal basso e comunitarie, in particolare per quanto riguarda la gestione degli spazi verdi. Durante il confronto, le partecipanti si sono più volte interrogate sull'effettiva auspicabilità di una maggiore deregolamentazione in ambiti come la mobilità, la sostenibilità e il mercato immobiliare, soprattutto in presenza di una percepita sovrapposizione tra le misure dello scenario business as usual e quelle di forte deregolamentazione. Non emerge, inoltre, una particolare propensione verso soluzioni fortemente innovative o tecnologiche, né verso interventi di riqualificazione profonda, aspetto che può riflettere l'esigenza di preservare le caratteristiche identitarie e sociali del quartiere e di mantenerne la fruibilità per gli attuali residenti, evitando dinamiche di gentrificazione. Allo stesso tempo, si rileva una certa difficoltà a immaginare scenari futuri significativamente diversi dal presente: un elemento che, se da un lato limita la proiezione verso visioni radicali, dall'altro consente di ottenere indicazioni più concrete e realistiche per orientare gli interventi.

La seconda parte del workshop ha invece consentito la spazializzazione degli elementi salienti della visione condivisa, come riportato nella figura 3.2. Nella figura 3.3 è invece riportata la versione digitalizzata della mappa prodotta durante il workshop.

In generale, nell'ambito **M1 Accessibilità fisica e mobilità** si evidenzia la necessità di ripensare la sicurezza stradale ponendo al centro gli utenti di mezzi di mobilità dolce, come pedoni e ciclisti, riducendo la centralità dell'automobile. Tra le priorità individuate figurano la diminuzione della pericolosità di alcuni incroci su Corso Regina Margherita e Corso Belgio, tramite il ridisegno che dia la priorità ai mezzi pubblici e non motorizzati; la riduzione del numero di veicoli in circolazione; e il potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico. Parallelamente, emerge l'intenzione di ridurre le carreggiate destinate al traffico veicolare e di sviluppare una rete ciclabile più capillare e in corsie dedicate, evitando soluzioni promiscue con le auto. Le proposte legate alla mobilità attiva puntano a incrementare le aree pedonali e a realizzare parcheggi per biciclette sicuri, coperti e diffusi. Per quanto riguarda la mobilità autonoma, viene ipotizzata l'integrazione di tecnologie di guida autonoma con la rete di trasporto pubblico già esistente, come un tram a guida autonoma lungo corso Belgio o la navetta intorno al Campus Einaudi. Tali sistemi potrebbero inoltre essere sperimentati per servizi a chiamata o per il trasporto notturno.

Relativamente al **M2. Spazi pubblici e aree verdi**, la visione si concentra sulla valorizzazione della dimensione ambientale e partecipativa. Le proposte mirano a sostenere iniziative di gestione dal basso e a promuovere la creazione di orti urbani diffusi, sia in edifici pubblici, sia nei cortili condominiali. Un'attenzione particolare è rivolta al rapporto con i fiumi, attraverso il potenziamento delle piste ciclabili in Lungo Po Antonelli e il Lungo Dora Voghera e il miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità delle sponde. Inoltre, si propongono interventi di greening, come l'alberatura di via Oropa, con l'obiettivo di mitigare gli effetti delle isole di calore estive e migliorare la vivibilità complessiva del quartiere.

Nel quadro del **M3. Attività economiche e servizi**, si evidenzia la mancanza di spazi culturali e di aggregazione giovanile nel quartiere. Le partecipanti hanno sottolineato l'importanza avere un luogo adibito a biblioteca, un centro di aggregazione giovanile laico e una casa di quartiere, oltre alla possibilità di potenziare strutture già presenti, come il Centro d'Incontro Vanchiglietta, in un'ottica di integrazione intergenerazionale. Parallelamente, è stato riconosciuto il valore dei servizi di prossimità , come il mercato e le attività commerciali locali, quali elementi centrali per la coesione sociale e per il mantenimento dell'identità di quartiere.

L'ambito **M4. Sostenibilità e tecnologia** propone un equilibrio tra il ruolo dell'amministrazione pubblica e il coinvolgimento diretto della cittadinanza. È stata sottolineata l'importanza di mantenere un ruolo attivo del settore pubblico nella gestione degli interventi di mitigazione e prevenzione degli effetti del cambiamento climatico, favorendo processi partecipativi e di co-progettazione. Sul fronte tecnologico, le soluzioni di mobilità autonoma e i servizi di sharing sono considerati strumenti complementari alle strategie di greening dello spazio pubblico e alle politiche di riduzione del traffico veicolare.

Infine, l'ambito **M5. Abitare** affronta il tema della casa come diritto fondamentale. Tra le proposte principali emergono la promozione di modelli abitativi collaborativi, come il co-housing, e l'ampliamento e miglioramento dell'offerta di edilizia residenziale pubblica e popolare, con l'obiettivo di garantire inclusione e sostenibilità sociale nel lungo periodo.

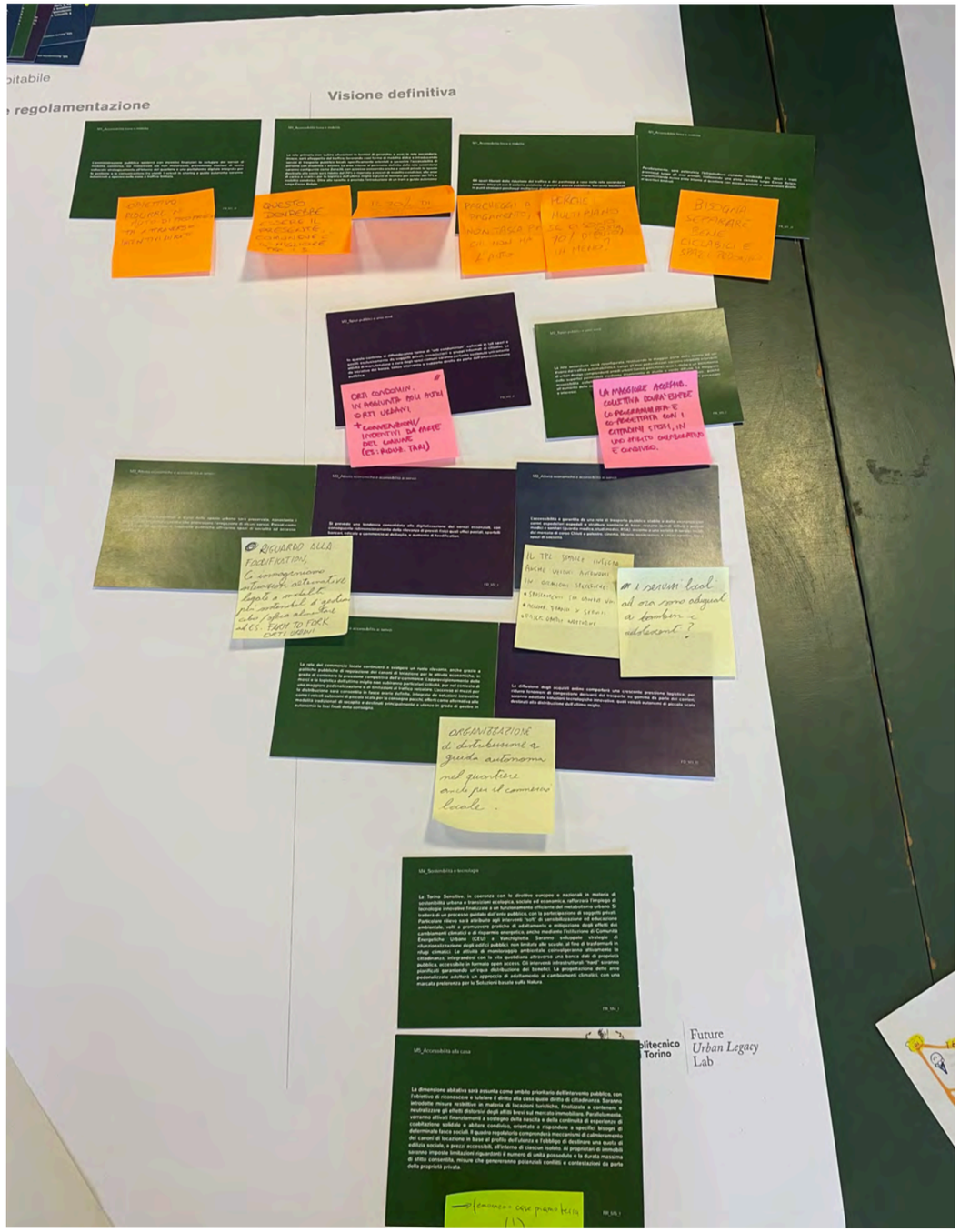


Fig. 3.1 Visione co-definita durante il workshop



Fig. 3.2 Visione spazializzata durante il workshop



Fig. 3.3 Visione definitiva digitalizzata

3.3

Macrosfide per Vanchiglietta

Questa sezione intende sintetizzare le principali questioni emerse dall'analisi territoriale e dai contributi raccolti durante il primo workshop, restituendo una lettura trasversale dei nodi critici e delle opportunità che caratterizzano il quartiere di Vanchiglietta. A partire da tali elementi, vengono formulate alcune macrosfide strategiche, che individuano linee di tensione tra criticità consolidate e potenzialità latenti, attraversando diversi settori della politica urbana, quali la mobilità, lo spazio pubblico, il sistema locale del verde, l'organizzazione dei servizi, l'innovazione tecnologica e le politiche dell'abitare. Esse riflettono la complessità di un quartiere caratterizzato da una pluralità di funzioni e da dinamiche di trasformazione fisica e sociale. La formulazione delle macrosfide fornisce quindi una cornice di riferimento volta a favorire il dialogo tra attori istituzionali e locali, di orientare la riflessione sul futuro di Vanchiglietta entro cui collocare progetti e politiche per il quartiere.

1. Riequilibrare lo spazio pubblico a favore della mobilità attiva

Una prima macrosfida riguarda la necessità di ripensare l'accessibilità e la mobilità del quartiere, dove lo spazio pubblico è caratterizzato da una sovrapposizione di usi e flussi che può portare a situazioni di conflitto.
I risultati del workshop evidenziano una chiara propensione a tutelare maggiormente la sicurezza di pedoni e ciclisti, con la conseguente riduzione del carico di traffico veicolare e potenziamento del trasporto pubblico. La sfida consiste nel recepire tali istanze e rendere la compresenza di diversi tipi di utenti e bisogni più gestibile. Futuri interventi dovranno essere capaci di ridurre i conflitti tra modalità d'uso dello spazio pubblico, migliorarne la qualità e integrare, in modo coerente, soluzioni innovative come la mobilità autonoma e i servizi a chiamata, senza compromettere l'accessibilità complessiva del quartiere.

2. Rafforzare il sistema del verde urbano

La seconda macrosfida riguarda la valorizzazione degli spazi pubblici e del verde urbano come infrastrutture fondamentali per il benessere e la qualità della vita. Il sistema locale del verde è caratterizzato da un alto valore ecologico e identitario, ma anche da frammentazione tra aree verdi pubbliche e superfici a uso esclusivo.
All'interno del tessuto residenziale, la carenza di spazi verdi accessibili limita la continuità ecologica e la fruizione quotidiana del verde. Emerge quindi l'esigenza di potenziarne la qualità e l'accessibilità, sia attraverso interventi di greening dello spazio stradale sia sostenendo pratiche di cura e gestione dal basso, come gli orti urbani e condominiali. Particolare attenzione inoltre va rivolta ai fiumi e alle loro sponde, intesi come corridoi ecologici e spazi di fruizione quotidiana. La sfida riguarda la capacità di migliorare la continuità di tali spazi, rafforzandone il ruolo ecologico e ricreativo.

3. Consolidare i servizi di prossimità e i presìdi socioculturali

Una terza macrosfida concerne il rafforzamento delle attività e dei servizi offerti all'interno del quartiere, in virtù del loro ruolo nel promuovere coesione sociale e senso identitario. I risultati del workshop mostrano una particolare attenzione verso il mantenimento dei servizi di prossimità, affiancata tuttavia a una percepita carenza di presidi socioculturali e spazi di aggregazione, soprattutto giovanile. La sfida è duplice: da un lato sostenere il tessuto economico locale, evitando la perdita di funzioni di base; dall'altro promuovere la creazione o il potenziamento di presidi socioculturali, come biblioteche, centri di aggregazione giovanili e case di quartiere, capaci di rispondere ai bisogni di una popolazione eterogenea e favorire integrazione tra diverse fasce di età e condizioni sociali.

4. Integrare sostenibilità ambientale, tecnologia e partecipazione

La quarta macrosfida riguarda l'integrazione tra sostenibilità, innovazione tecnologica e governance partecipativa. Dai risultati emerge una chiara preferenza per un ruolo centrale degli enti pubblici, tuttavia l'adattamento ai cambiamenti climatici e la mitigazione dei loro effetti sul quartiere dipende da uno sforzo plurale e condiviso, che sappia integrare elementi di innovazione tecnologica a dispositivi di governance multilivello. La sfida risiede quindi nel saper gestire l'introduzione di tecnologie innovative, come ad esempio i sistemi di mobilità autonoma, come strumenti complementari alle politiche di miglioramento della vivibilità del quartiere in senso più ampio. Allo stesso tempo, è necessario attivare processi di coinvolgimento attivo della cittadinanza, attraverso forme più stabili di collaborazione e co-responsabilità, per rendere più sostenibili gli interventi sul lungo periodo.

5. Garantire il diritto all'abitare e contrastare le dinamiche di esclusione

Infine, un'ultima macrosfida trasversale riguarda il tema dell'abitare, inteso come diritto fondamentale e come nodo centrale per il mantenimento dell'equilibrio sociale del quartiere.
La presenza di polarità rilevanti, come il Campus Luigi Einaudi, produce effetti significativi sul funzionamento del quartiere, sia in termini di flussi che di domanda abitativa. Le proposte emerse sottolineano la necessità di ampliare l'offerta di edilizia residenziale pubblica e accessibile e di sperimentare modelli abitativi collaborativi, come il co-housing. La sfida consiste quindi nel conciliare i processi di trasformazione urbana con la tutela della popolazione attualmente residente, mitigando possibili conseguenze negative e prevenendo dinamiche di esclusione e gentrificazione.

3.3

Foto dal workshop













4.

Backcasting

Il workshop di backcasting prende le mosse dai risultati ottenuti nella fase di visioning: a partire dalla spazializzazione, dalle macrosfide e priorità tematiche identificate, il team di ricerca ha individuato sei obiettivi di intervento che traducono la visione di lungo periodo in un quadro operativo concreto. Ogni obiettivo è articolato in una serie di azioni specifiche, selezionate seguendo una logica a ritroso, dal futuro desiderato al presente, con l'obiettivo di tracciare un percorso plausibile e progressivo verso la visione immaginata.

O1. Integrazione dei mezzi a guida autonoma nel TPL affronta il tema del trasporto pubblico e collettivo a partire dalla sperimentazione già in corso nel quartiere, ragionando su come estendere e consolidare il servizio di navetta autonoma, renderlo accessibile a tutte le fasce di utenza e integrarlo con il sistema di trasporto pubblico esistente.

O2. Riallocazione dello spazio stradale esplora le possibilità di redistribuzione dello spazio oggi destinato al traffico veicolare privato, individuando interventi per restituire superficie alla mobilità attiva, alla sosta ciclabile e agli usi collettivi, con particolare attenzione ai nodi e agli assi stradali più critici del quartiere.

O3. Sostegno all'economia di prossimità si concentra sulla vitalità del tessuto commerciale locale, proponendo misure per favorire pratiche di mobilità sostenibile legate agli acquisti quotidiani, incentivare gli esercizi commerciali di prossimità e tutelarne il loro ruolo di presidio del territorio.

O4. Rafforzamento dei presidi socio-culturali riguarda la capacità del quartiere di offrire spazi e servizi di riferimento per la comunità, esplorando come potenziare l'offerta bibliotecaria, supportare chi si trova in difficoltà abitativa e formalizzare luoghi di aggregazione e socialità.

O5. Creazione e diffusione di orti urbani e condominiali propone di ampliare la presenza di spazi coltivati nel quartiere, sia negli spazi pubblici che nei cortili condominiali, attraverso un percorso che combina censimento delle aree idonee, riconoscimento normativo e costruzione di reti di supporto tra residenti e associazioni.

O6. Aree verdi come Nature-Based Solutions e creazione di rifugi climatici per rafforzare il ruolo del verde urbano come risposta agli effetti del cambiamento climatico, con interventi di riforestazione stradale, deimpermeabilizzazione e attivazione di rifugi climatici accessibili alla cittadinanza.

Per rendere questo ragionamento ancorato al territorio, a ciascuna azione sono associati luoghi pilota nel quartiere: spazi, assi stradali o nodi specifici su cui testare e visualizzare concretamente gli interventi proposti. I progetti pilota proposti dal team di ricerca, visualizzabili in Appendice 2, sono da intendere come riferimento orientativo per la discussione. I partecipanti non sono chiamati a confermare le proposte, quanto a ragionare su cosa fare, e su dove e quando farlo, selezionando le azioni ritenute più adatte, situandole nel quartiere e collocandole lungo una linea del tempo che si estende dal 2026 al 2050.

4.1

Partecipanti e struttura

Il workshop ha coinvolto la rete di soggetti presenti nel primo laboratorio (sez. 3.1), ampliandola con l'inclusione di alcune realtà selezionate, in base alla rilevanza nel contesto territoriale e dalla pertinenza degli ambiti di interesse rispetto ai temi del workshop. In totale, sono stati inoltrati 30 inviti, mentre il tasso di risposta è stato del 43%, per 13 soggetti partecipanti. Hanno partecipato:

- **Comune di Torino**
  N° rappresentanti: 4
  Temi di interesse: Pianificazione della Città
- **Referenti ToMove**
  N° rappresentanti: 2
  Temi di interesse: Mobilità autonoma
- **FIAB – Bike Pride**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Mobilità sostenibile
- **Kontiki**
  N° rappresentanti: 2
  Temi di interesse: Ecologia e partecipazione
- **Vuoti a rendere**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Diritto alla casa
- **Associazione Quore**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Diritto alla casa e comunità LGBTQ+
- **Libreria Therese**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Economia di prossimità
- **Ricercatrici/ori ed esperte/i**
  N° rappresentanti: 1
  Temi di interesse: Mobilità sostenibile

La struttura del workshop è articolata in due momenti sequenziali, pensati per guidare i partecipanti dalla discussione sulle priorità d'intervento alla costruzione condivisa di una scala temporale nella quale agire.

Nel primo momento, i partecipanti sono divisi in due sottogruppi di 6-7 persone, ciascuno con 3 dei 6 obiettivi di intervento da esplorare. Gli obiettivi sono caratterizzati da una serie di azioni concrete elaborate preliminarmente dal team di ricerca, e da mappe e spazializzazioni del territorio che confrontano lo stato di fatto con gli interventi proposti. I partecipanti leggono e discutono le azioni, per selezionare quelle ritenute più adatte e prioritarie, mentre integrazioni e modifiche vengono annotate sui blocchi nota, adattando le proposte al contesto. L'obiettivo è quello di aprire una discussione sulle priorità d'intervento nel quartiere, verificarne la fattibilità nell'orizzonte temporale proposto e costruire una linea del tempo condivisa, dal 2026 al 2050 (fig. 4.1)

Nel secondo momento, i due gruppi lavorano insieme in una sessione plenaria. Un portavoce per ciascun gruppo restituisce le scelte compiute, motivandole e illustrando le priorità emerse per la costruzione della propria linea del tempo. La discussione collettiva consente di far emergere sinergie tra le azioni dei due gruppi, ricondurre a un quadro coerente proposte elaborate separatamente e stabilire un ordine di priorità condiviso tra tutti e sei gli obiettivi. L'esito è una linea del tempo collettiva che traduce la visione di lungo periodo in un percorso articolato di interventi per il quartiere (fig. 4.2).

4.2

Risultati

La linea del tempo collettiva, riportata in versione digitalizzata alla fig. 4.3, restituisce un quadro complessivo articolato, in cui le azioni proposte dai partecipanti convergono verso la visione desiderta per il quartiere Vanchiglietta.

In primo luogo, come già emerso durante la fase di visioning, si conferma un orientamento cauto verso scenari di rottura con il presente. Emerge, inoltre, una forte propensione a concentrare le azioni all'interno delle prime finestre temporali, tra il 2026 e il 2035, a testimonianza di un orientamento verso interventi percepiti come realistici e praticabili, senza trasformazioni radicali.

Un secondo elemento significativo è la tendenza spontanea a ragionare per sinergie tra obiettivi formalmente distinti. A titolo esemplificativo, nel corso della discussione è emerso con chiarezza che gli obiettivi O3 Sostegno all'economia di prossimità e O4 Rafforzamento dei presidi socio-culturali fossero percepiti come strettamente correlati. Secondo i partecipanti, il commercio di prossimità svolge un ruolo fondamentale nell'animazione sociale del quartiere. In tal senso, gli esercizi commerciali vanno intesi come presidi sociali e culturali a tutti gli effetti, facendo così convergere i due obiettivi. Analogamente, gli interventi sullo spazio stradale e quelli sul verde urbano vengono letti come elementi in un unico e ampio progetto di riqualificazione dello spazio pubblico. Infine, orti urbani e rifugi climatici rivelano evidenti sinergie sul piano spaziale e gestionale.

Tale lettura integrata suggerisce che, al di là della struttura per obiettivi adottata nel workshop, i partecipanti immagino il quartiere come un sistema unitario, in cui le trasformazioni si sostengono e si amplificano reciprocamente.

Rispetto al ruolo degli attori, emerge con forza la centralità della Pubblica Amministrazione: la presenza del Comune viene considerata condizione necessaria per dare concretezza e continuità agli interventi proposti. Allo stesso tempo, la partecipazione di enti e soggetti attivi nel quartiere ha arricchito il confronto, portando alla luce le iniziative dal basso già esistenti, ma spesso poco visibili o formalmente non riconosciute. Sono emersi anche gli ostacoli (legislativi, gestionali ed economici) che queste realtà incontrano nel portare avanti il proprio lavoro e nell'operare concretamente sul territorio.

Per ciascun obiettivo sono emersi i seguenti orientamenti:

O1. Integrazione dei mezzia guida autonoma nel TPL
Il potenziamento della navetta a guida autonoma viene collocato in una prospettiva di medio-lungo termine e inteso come esito di un processo progressivo di trasformazione della mobilità, più che come priorità immediata. Il suo ruolo nel quartiere deve quindi essere costruito attraverso interventi progressivi di miglioramento dell'accessibilità generale del trasporto pubblico locale e potenziamento del servizio. Si prevede dunque la sua integrazione stabile nel quartiere nella misura in cui sarà capace di rispondere a bisogni concreti di mobilità.

O2. Riallocazione dello spazio stradale
Gli interventi di ridisegno sullo spazio stradale vengono percepiti come la condizione abilitante per le altre trasformazioni del quartiere: ridurre la superficie destinata al traffico veicolare significa restituire spazio alla mobilità attiva all verde urbano e alla vita pubblica. La dimensione spaziale è molto presente, con una forte attenzione ai nodi e agli assi stradali più critici.

O3 e O4. Sostegno all'economia di prossimità e rafforzamento dei presidi socio-culturali
I due obiettivi vengono trattati come un unico campo d'azione centrato sulla qualità della vita di quartiere. La priorità condivisa è dotare Vanchiglietta di luoghi e servizi di riferimento per la comunità, come una biblioteca, una casa di quartiere e sportelli di supporto per persone in condizioni di fragilità abitativa, intesi come infrastruttura sociale prima ancora che fisica. Il ruolo della Pubblica Amministrazione viene considerato determinante per sostenere questi processi.

O5. Creazione e diffusione di orti urbani e condominiali
La diffusione di orti urbani viene percepita come uno degli obiettivi più immediatamente praticabili. Attraverso la sperimentazione degli orti all'interno dei cortili e giardini di edifici pubblici, in particolare nelle scuole del quartiere, si intende valorizzare il loro potenziale educativo e ambientale. Riguardo agli orti in condomini privati, invece, i partecipanti privilegiano un approccio indiretto, agendo sul quadro normativo e introducendo incentivi fiscali per favorirne l'adozione spontanea da parte dei residenti.

O6. Aree verdi come infrastrutture di adattamento climatico

Le azioni prioritarie all'interno dell'O6 riguardano l'ombreggiamento degli spazi pubblici più esposti alle ondate di calore, la deimpermeabilizzazione e l'attivazione di rifugi climatici accessibili alla comunità. Gli interventi sul verde urbano vengono percepiti come centrali e urgenti nella mitigazione degli effetti del cambiamento climatico e nel miglioramento della vivibilità generale del quartiere. Emergono infatti numerose sinergie con altri interventi, ad esempio con gli orti urbani e la riallocazione dello spazio stradale, come opportunità di moltiplicare il loro impatto complessivo.

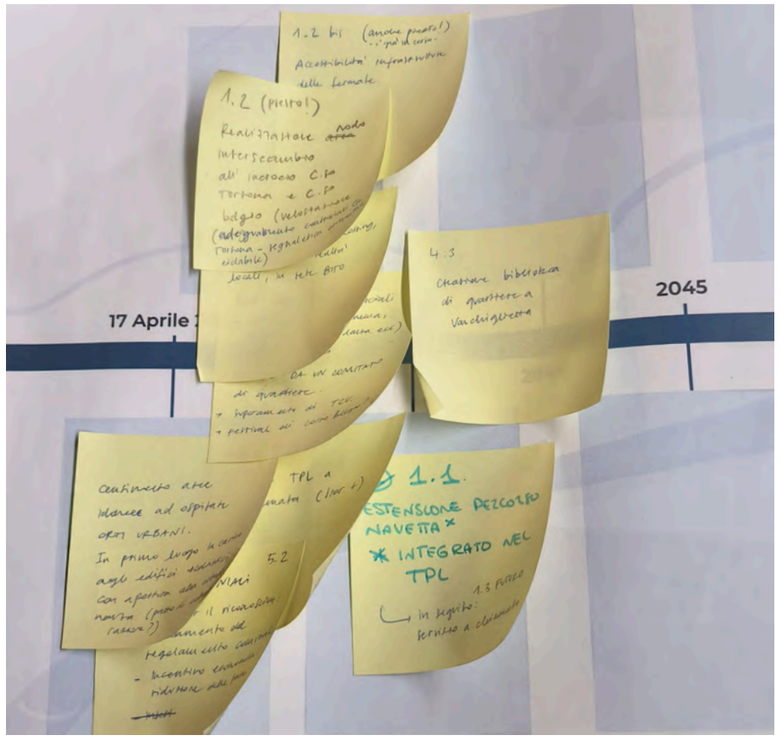


Fig. 4.1 Linea del tempo collettiva, dall'alto rispettivamente tavolo 1 e tavolo 2

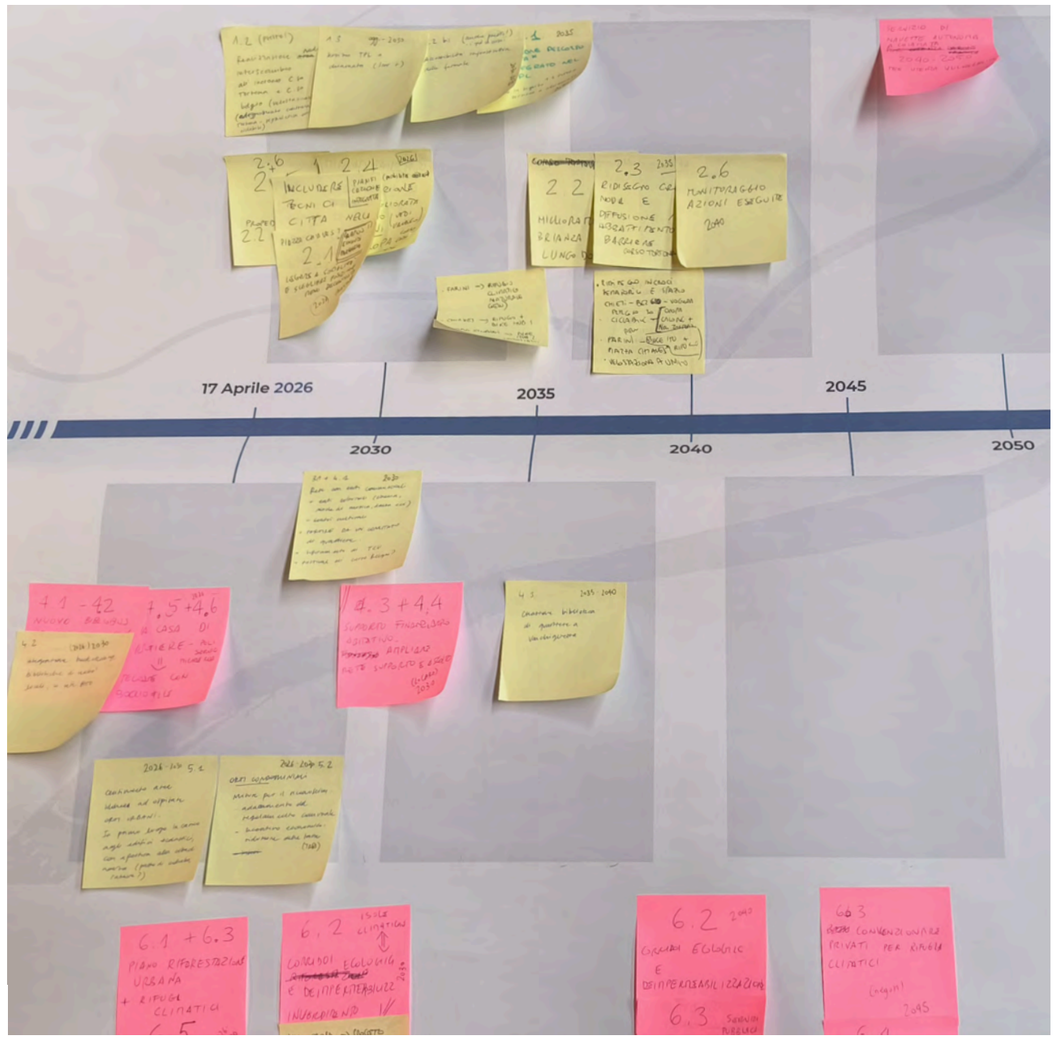


Fig. 4.2 Linea del tempo collettiva definitiva

Obiettivo 1.

Integrazione mezzi a guida autonoma nel TPL

Attivazione di un servizio a chiamata nelle ore serali e notturne e nei momenti di minore affluenza, con estensione a Vanchiglia e Vanchiglietta. *Es: Star Plus*

Adeguamento dei controviali di C.so Tortona, tramite l'inserimento di una pista ciclabile e relativa segnaletica orizzonale

Istallazione di rastelliere coperte e attrezzate di strumenti base di manutenzione (simile ad un bikehub) tra C.so Tortona e C.so Belgio

Miglioramento dell'accessibilità infrastrutturale delle fermate, progettate come interscambio.Illuminazione adeguata e percorsi accessibili

Digitalizzazione delle fermate, tramite l'inserimento di informazioni in tempo reale, mappe e avvisi sulle linee di trasporto pubblico locale

Estensione del percorso della navetta a guida autonoma per assicurare copertura completa del quartiere e integrazione nel trasporto pubblico locale

Sperimentazione di un servizio di navetta autonoma a chiamata per utenza fragile e fasce orarie a domanda debole

Percorso partecipato che coinvolga cittadini ed enti per una pianificazione integrata del quartiere, che includa tecnici del Comune e Circoscrizione.

Realizzazione di una pista ciclabile in Corso Chieti in sede protetta e miglioramento delle piste ciclabili di Corso Brianza e Lungo Dora

Installazione di rasterielle e parcheggi bici e realizzazione di servizi per ciclabilità, come una bike hub di quartiere (in Piazza Chiaves, Campus Einaudi o Corso Chieti)

Ridisegno dei grandi nodi, come i Corsi Belgio e Chieti, dei percorsi come Via Oropa, C.so Cadore e Tortona. Interventi diffusi per l'abbattimento delle barriere architettoniche

Attivazione di un servizio di monitoraggio per le azioni eseguite: utilizzo di una piattaforma digitale per raccogliere segnalazioni per costruire una mappatura interattiva

Bibliobus itenerante e integrazione bookcrossing già attivi nella rete Bi.To. *Es: Kontiki, Kebab casablanca, Bocciofila corso Belgio 91*

Formalizzazione e attivazione di Casa di Quartiere diffusa tramite Patto di Collaborazione in presidi culturali attivi nel quartiere. *Es: Poliservizi Michele Rua e Bocciofilia C.so Belgio 91*

Creazione di una rete con enti commericiali, culturali (cinema, scuole di musica. danza, etc.) a partire da un **comitato di quartiere (o di via)**

Organizzazione del ***Festival di Corso Belgio,*** come occasione di socialità e di promozione del commercio locale

Ampliamento della rete di sportelli di supporto, tramite la collaborazione con altre realtà su accesso alla casa

Creazione ***biblioteca di quartiere*** a Vanchiglietta, in sede propria o come parte delll'offerta culturale dellla Casa di Quartiere

Riconoscimento degli orti condominiali e adattamento del ***regolamento comunale verde pubblico e privato*** e incentivi economici; ***riduzione TARI***

Censimento delle aree idonee a ospitare orti urbani nel quartiere, a partire dagli edifici scolastici

Patto di collaborazione con edifici scolastici e avvio orti urbani nella loro sede, con apertura alla cittadinanza

Edifici scolastici come rifugi climatici: ***Gino Strada I e II; Scuola infanzia Fiorino, IC Antonelli I e II, Nido Girasole***

Mappatura spazi ideonei a essere adibiti come rifugi climatici e diffusione su piattaforme esistenti. *Es: MA.TO e Maps per i Rifugi Climatici e Bagni pubblici*

Piano di riforeztazione urbana per ombreggiamenti e prima attivazione di rifugi climatici individuati

Indtroduzione dei rifugi climatici come standard urbanistico, prevedendo l'obbligo di integrarli nei futuri progetti

Trasformazione strade secondarie in corridoi ecologici con inserimento di alberature in lotti di piantumazione non utilizzati. *Es: C.so Cadore e Via Oropa*

Riqualificazione di piazze e spazi pubblici, tramite la riduzione delle superfici asfaltate e impermeabili e aumento di superfici drenanti

Interenti su: Rifugi climatici naturali (*Via Oropa, Piazza Chiaves, C.so Farini, Viale Michelotti).* Rifugi climatici in edifici esistenti *(Es. commerciali, scuole, presidi sociali)*

Convenzione per rifugi climatici con soggetti privati

Interventi di deimpermeabilizzazione di cortili interni

2026 **2030** **2035** **2040** **2050**

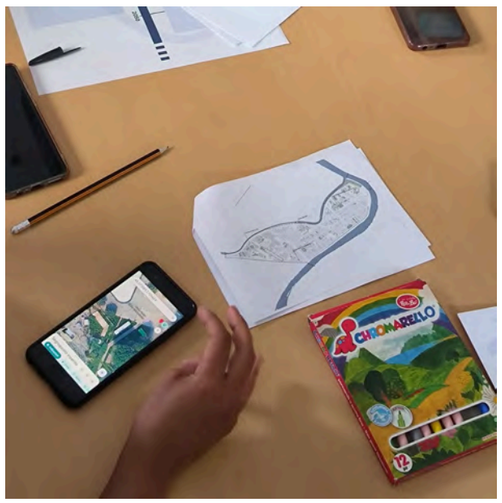
Fig. 4.3 Linea del tempo collettiva definitiva digitalizzata

4.3.

Foto dal workshop













5.

Linee di intervento

La presente sezione si compone di cinque principali linee di intervento, individuate a partire dai risultati del processo partecipativo di visioning e backcasting. Tali linee di intervento sono il risultato di una lettura congiunta tra le macrosfide, emerse dal workshop di visioning, e gli obiettivi, discussi durante il workshop di backcasting, per trasformare le visioni e gli indirizzi più generali in indicazioni operative per l'amministrazione locale.

1. Trasporto pubblico flessibile e intermodalità
2. Ridisegno spazi stradali e ciclabilità
3. Servizi di prossimità e presidi socio-culturali
4. Orti urbani e rifugi climatici in edifici pubblici e privati
5. Alberature stradali e deimpermeabilizzazione

Gli obiettivi strategici, delineati dal gruppo di ricerca (vedi sez. 4) sono stati utilizzati come base di discussione per l'identificazione di azioni concrete, spazializzate e ordinate cronologicamente, che compongono le presenti linee di intervento. Le azioni presentate in questa sezione comprendono sia interventi intangibili, sia interventi puntuali e spazializzabili, identificate dai partecipanti a partire dalle azioni pilota proposte e poi riallocate nei luoghi del quartiere ritenuti più opportuni e prioritari. Da un lato, quindi, , verranno presentate azioni di pianificazione integrata, mappature partecipate e modifiche a regolamenti vigenti; dall'altra, troviamo trasformazioni localizzabili nel quartiere, come adeguamenti stradali, riorganizzazione e ridisegno degli assi, dei nodi stradali e potenziamento delle piste ciclabili, realizzazione di presidi socio-cultuali, orti urbani e rifugi climatici e interventi nature-based.

Per ogni linea di intervento, gli interventi spazializzati sono riportati su una mappa del quartiere. Tuttavia, le linee di intervento non sono da intendersi come categorie rigide: le molteplici sinergie tra le singole azioni suggeriscono la necessità di una lettura d'insieme, in ottica di pianificazione integrata del quartiere. La mappa complessiva (fig. 5.1) restituirà una lettura completa e integrata della distribuzione spaziale degli interventi.

Le azioni vengono restituite rispettando l'ordine di priorità previsto dai partecipanti, su un orizzonte temporale dal 2026 (oggi) al 2050. Tuttavia, è necessario intendere le indicazioni operative come parte di un processo continuativo e progressivo, capace di adattarsi nel tempo alle esigenze del quartiere.

5.1

Trasporto pubblico flessibile e intermodalità



La prima linea di intervento Trasporto pubblico flessibile e intermodalità corrispondente all'obiettivo 1, riguarda il rafforzamento del servizio di trasporto pubblico a chiamata e interventi per migliorare l'interscambio tra mobilità attiva e trasporto pubblico.

In generale, a partire dal 2026 si propone l'attivazione di un servizio di trasporto collettivo a chiamata nelle ore serali e notturne e nei momenti di minore affluenza, prendendo come esempio il nuovo servizio proposto dal Comune di Torino, Star Plus 2. In ottica di intermodalità, nel periodo compreso tra il 2026 e 2030, si prevede la creazione di una bicistazione. Tra il 2030 e 2035 viene ritenuto prioritario il miglioramento dell'accessibilità infrastrutturale delle fermate, tramite illuminazione, mappe e segnaletica, e solo successivamente, la loro digitalizzazione con l'inserimento di monitor per informazioni in tempo reale e avvisi. L'estensione del percorso della navetta a guida autonoma, finalizzata ad assicurare una copertura completa del quartiere, viene invece collocata tra il 2035 e 2040. La sperimentazione di un servizio di navetta autonoma a chiamata è previsto per il 2050 e sarà dedicato all'utenza fragile ed esteso nelle fasce orarie a domanda debole e con minore disponibilità di servizi.

5.2

Ridisegno spazi stradali e ciclabilità



Realizzazione di una pista ciclabile in Corso Chieti e Corso Cadore

Miglioramento delle piste ciclabili di Corso Brianza, Lungo Dora e Lungo Po

Istallazione di rastelliere e parcheggi bici

Interventi per la sicurezza ciclopedonale in Corso Tortona, Via Oropa e Corso Cadore

Ridisegno del nodo tra Corso Belgio, Corso Chieti e Lungo Dora

In stretta continuità con la prima, la seconda linea di intervento tratta la riallocazione degli spazi stradali per favorire la loro ciclabilità. Dal 2026, si propone l'avvio di un percorso partecipato che coinvolga cittadini ed enti del terzo settore per una pianificazione integrata del quartiere, che includa tecnici del Comune e Circoscrizione per garantire fattibilità degli interventi desiderati. Tra gli interventi inizierà così la realizzazione di una pista ciclabile in Corso Chieti e il miglioramento delle piste ciclabili di Corso Brianza e Lungo Dora. Allo stesso tempo, interventi di installazione di rastrelliere e parcheggi bici e miglioramento della ciclabilità trovano corrispondenza diretta con la creazione della bicistazione (vedi sez. 5.1). Alternativamente a Corso Tortona, si identificano tra le possibili sedi Piazza Chiaves, Campus Einaudi o Corso Chieti.

Inoltre, la bicistazione potrà ospitare anche iniziative di bookcrossing (vedi sez. 5.3) facendolo diventare un luogo di ritrovo.
Al 2035 viene richiesto il ridisegno del nodo tra Corso Belgio, Corso Chieti e Lungo Dora Voghera e dei percorsi come Via Oropa, Corso Cadore e Corso Tortona, per l'abbattimento delle barriere architettoniche e la sicurezza ciclopedonale.
A fine di questo processo, tra il 2040 e 2050, si prevede l'attivazione di un piano di monitoraggio e valutazione ex-post per le azioni eseguite, in continuità con il monitoraggio in itinere previsto dalla pianificazione integrata del quartiere. Infine, viene consigliata l'attivazione e l'utilizzo di una piattaforma digitale, per raccogliere segnalazioni e costruire una mappatura interattiva di interventi, criticità e miglioramenti.

5.3

Servizi di prossimità e presidi socio-culturali



Bookcrossing integrazione nella rete Bi.To

Bibliobus itinerante

Possibile sede della *Casa di Qurtiere* diffusa

Servizi garantiti in CdQ: accoglienza, aule studio, aule informatiche e Help desk

La linea di intervento Servizi di prossimità e presidi socio-culturali integra gli obiettivi 3 e 4 (vedi sez. 4). Tra il 2026 e 2035 viene proposta l'estensione del servizio bibliobus itinerante, data l'attuale assenza di una biblioteca nel quartiere. Parallelamente, le iniziative dal basso di bookcrossing saranno integrate nella rete Biblioteche Torinesi. Nella stessa finestra temporale, inizierà il processo di attivazione di una Casa di Quartiere, ad oggi assente, proposta in modalità diffusa in presidi culturali già attivi nel quartiere come il Poliservizi Michele Rua e il Centro d'incontri Vanchiglietta, in Corso Belgio 91 e Centro d'incontri in Via Belgio 38. A tal fine, si prevede la stipulazione di un Patto di Collaborazione di tipo B con le associazioni attive nel quartiere interessate alla gestione degli spazi. Tra il 2030 e 2035, si prevede il rafforzamento di una rete di soggetti ed enti commerciali e culturali, a partire da un comitato di quartiere, come punto di partenza per la promozione sociale e culturale condivisa del quartiere. Ad esempio, il comitato potrà essere responsabile dell'organizzazione del Festival di Corso Belgio, come occasione di socialità e promozione del commercio locale.
Entro il 2035, si propone inoltre il rafforzamento della rete a sostegno delle persone in condizioni di difficoltà abitativa, tramite politiche e iniziative di supporto finanziario, ad esempio con l'ampliamento della rete di sportelli di supporto e ascolto. In continuità con le azioni avviate nel 2026, si propone di inserire una biblioteca di quartiere in sede propria entro il 2040.

5.4

Orti urbani e rifugi climatici in edifici pubblici e privati



Interventi in Corso Tortona, Via Oropa e Corso Cadore

La quinta linea di intervento Orti urbani e rifugi climatici in edifici pubblici e privati prende avvio dal 2026, con il riconoscimento degli orti condominiali come categoria a sè stante nel regolamento comunale del verde pubblico e privato. Parallelamente, la linea d'intervento prevede il censimento delle aree idonee a ospitare orti urbani nel quartiere, a partire dagli edifici scolastici.
Dal 2030 si formalizzerà la collaborazione con gli edifici scolastici, come gli Istituiti Comprensivi “Gino Strada” e “Marconi Antonelli" o l'Asilo Nido comunale “Il Girasole” per l'avvio degli orti nei rispettivi cortili. Questi edifici scolastici verranno successivamente aperti alla cittadinanza, anche in giorni non scolastici. Entro il 2050, gli edifici scolastici faranno parte della rete urbana di rifugi climatici. In stretta continuità con la linea di intervento 5.5, tale azione si propone di potenziare il ruolo degli edifici scolastici come spazi pubblici, accessibili gratuitamente a tutta la cittadinanza e progettati per offrire sollievo in occasione di ondate di calore e temperature estreme in città (vedi sez. 2.4).

5.5

Alberature stradali e deimpermeabilizzazione



Piantumazione di alberature e creazione di un corridoio ecologico

Creazione di rifugi climatici naturali

Rifugi climatici in edifici esistenti: edifici scolastici, presidi socio - culturali, edifici commerciali

In continuità con la linea di intervento precedente, proseguono gli interventi a favore della mitigazione degli effetti del cambiamento climatico e dei rifugi climatici. Nel 2026 si ritiene prioritario mappare gli spazi pubblici idonei all’essere adibiti come rifugi climatici (naturali e non) e la loro successiva diffusione su piattaforme esistenti (come MA.TO o Google Maps), assieme all’indicazione della presenza di bagni pubblici. Nel periodo dal 2026 al 2030, ci si concentrerà sulla riforestazione urbana per l'attivazione dei rifugi climatici naturali, individuati nella mappatura iniziale, ovvero aree verdi urbane in grado di ridurre le temperature tramite l'ombreggiamento ed evapotraspirazione. A tal fine, si effettueranno primi interventi pilota di ombreggiamento e alberature stradali.

Al 2030, si prevede l'introduzione del "rifugio climatico" come standard urbanistico con l’obbligo di integrazione all’interno dei progetti pubblici. Nel 2035, il processo avviato precedentemente culminerà con la progettazione di strade secondarie come corridoi ecologici, con l'inserimento di alberature. Successivamente, al 2040, piazze e spazi pubblici diventano i protagonisti per gli interventi di deimpermeabilizzazione per aumentare le superfici drenanti. Verranno inoltre finalizzati i rifugi climatici naturali, collocati in Via Oropa, Piazza Chiaves e Corso Farini. Infine, nel periodo 2040-2050 si propone la convenzione per rifugi climatici con soggetti privati, per aprire la possibilità di deimpermeabilizzare anche alcuni cortili interni in edifici privati.

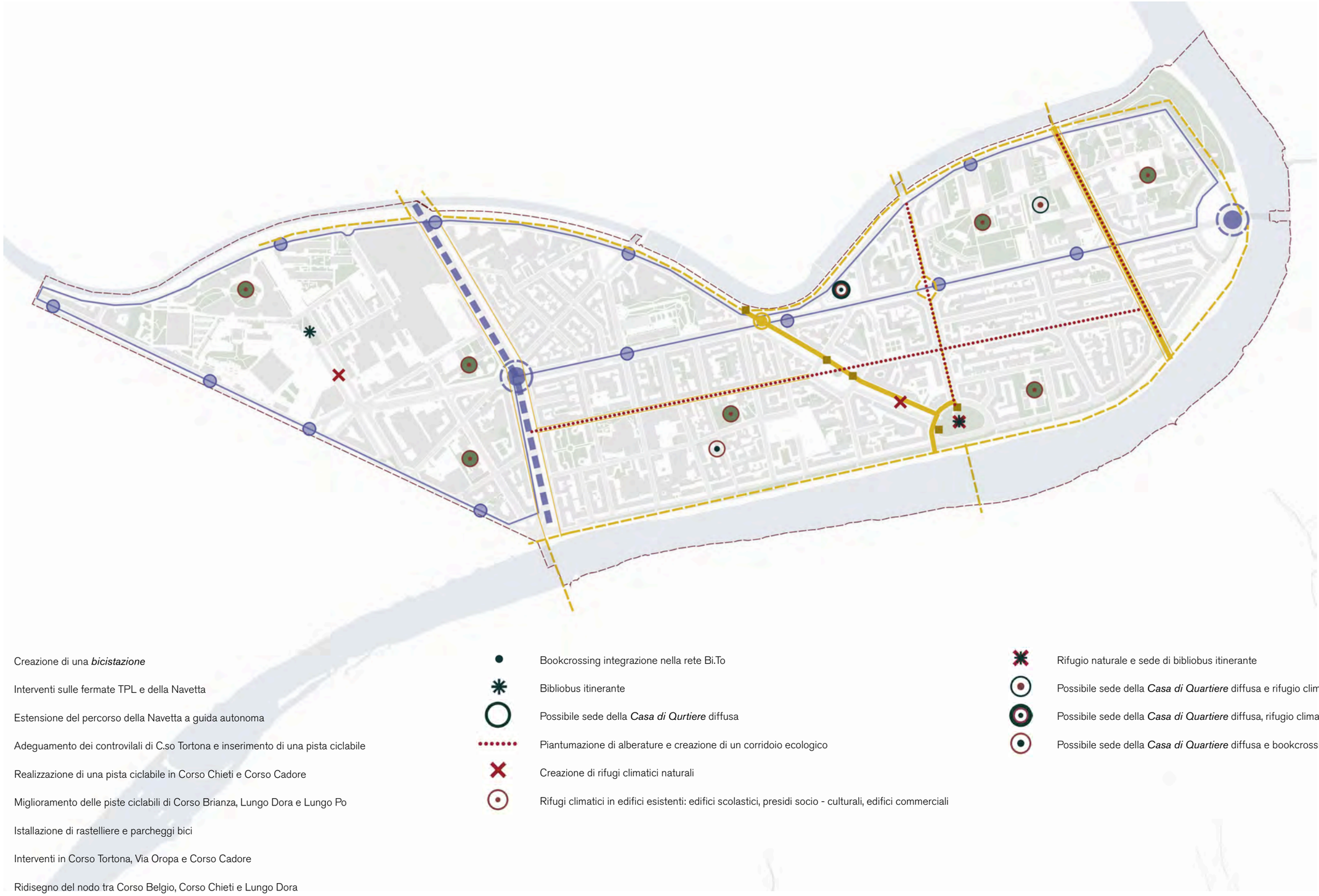


Fig. 5.1 Visione d'insieme degli interventi

Appendice 1

Visione business as usual

M1_Accessibilità fisica e mobilità

La struttura della rete viaria manterrà l'attuale gerarchia: la rete primaria continuerà a poggiarsi sulle strade urbane interquartiere, come Corso Regina Margherita, Corso Belgio e Corso Tortona. La rete secondaria, più capillare, agevolerà il resto della mobilità di quartiere: i tratti di Lungo Dora Voghera e Pietro Colletta, insieme a via Fontanesi, via Andorno, Corso Chieti, Corso Brianza e Corso Cadore continueranno a configurarsi come assi di quartiere, senza trasformazioni strutturali significative.
La pressione del traffico si concentrerà soprattutto su Corso Belgio, che attraversa l'intero quartiere e resterà un asse preferenziale di accesso e attraversamento. Permane il conflitto tra la domanda di sosta e la necessità di conservare spazi verdi e superfici non asfaltate. La mobilità interna ed esterna al quartiere sarà anche garantita dalla presenza delle 7 linee autobus e 2 linee tramviarie che transitano tutt'ora in Vanchiglietta. Dato il successo della sperimentazione della navetta a guida autonoma sul perimetro del CLE, si è deciso renderla una linea fissa e aprire una nuova linea, con fermate e orari specifici, che percorre il Lungo Dora Voghera e Lungo Po Antonelli e si ricongiunge con la prima navetta della sperimentazione, nei pressi dei gasometri. Un aspetto rilevante sarà l'introduzione di alcune Zone 30, come sul lungo Po Antonelli, come misura di moderazione del traffico in un'area caratterizzata dalla presenza di pedoni, ciclisti e spazi verdi di quartiere.

BaU_M1_I

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Negli spazi residuali si prevede l'attuazione di interventi di adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale, affiancati da iniziative di sensibilizzazione finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale, con l'obiettivo di favorire una gestione più ordinata e coerente della compresenza tra differenti modalità di trasporto.

BaU_M1_II

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Sul fronte della mobilità ciclabile, la rete rimarrà discontinua e ancorata ai percorsi lungo i fiumi e, trasversalmente, a corso Regina Margherita e corso Brianza. Rimarrà assente la pista ciclabile lungo Corso Belgio. In generale, l'offerta di mobilità ciclabile resta un'opzione presente, ma non strutturata come dorsale centrale della mobilità urbana.

BaU_M1_III

M2_Spazi pubblici e aree verdi

Nel quadro di uno scenario di continuità, Vanchiglietta manterrà una dotazione di infrastrutture verdi relativamente adeguata rispetto ad altre aree cittadine, ma caratterizzata da una frammentazione significativa tra spazi pubblici e spazi privati o ad accesso esclusivo. Tale discontinuità limiterà la possibilità di sviluppare strategie integrate di adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici, riducendo al tempo stesso la dimensione collettiva e accessibile del verde. In questo scenario, gli orti urbani — oggi assenti nel quartiere — resteranno una potenzialità inespressa, che avrebbe potuto favorire forme di gestione comunitaria e manutenzione condivisa. Il sistema fluviale manterrà un ruolo di rilievo, sia come elemento ad elevato valore identitario ed ecosistemico, sia come asse funzionale di mobilità interquartiere.

BaU_M2_I

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Per quanto riguarda la mobilità condivisa, nonostante il diffondersi dei servizi di carsharing il quartiere disporrà ancora soltanto di poche stazioni per le auto in sharing distribuite in modo puntiforme. Non saranno presenti stazioni fisse per le biciclette e i monopattini elettrici in sharing, che potranno comunque essere sbloccati e lasciati liberamente in qualsiasi punto all'interno del perimetro operativo dei principali gestori cittadini.

BaU_M1_IV

M2_Spazi pubblici e aree verdi

La manutenzione degli spazi pubblici rimane prevalentemente a carico dell'ente pubblico, con rare ma presenti iniziative di cura dello spazio pubblico urbano da parte di privati e cittadini. In questo scenario, il quartiere vivrà tra potenzialità latenti e criticità consolidate, senza compiere passi significativi verso un modello più resiliente, inclusivo e partecipato.

BaU_M2_II

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

Il quartiere manterrà un'elevata varietà funzionale, con una buona integrazione tra spazi residenziali, commerciali, presidi socioculturali e infrastrutture di alta formazione. La maggiore concentrazione di fabbricati ad uso commerciale/industriale si trova all'angolo tra il Lungo Dora Voghera e Corso Tortona; deposito GTT. Questa distribuzione delle funzioni contribuisce a preservare una buona capacità di auto-contenimento: gli abitanti trovano nel quartiere la maggior parte dei servizi essenziali come asili, scuole primarie e secondarie di primo grado, servizi ricreativi per tutte le età, e buona parte delle attività commerciali di cui hanno bisogno, riducendo gli spostamenti necessari verso altre aree della città. Permane il pendolarismo al di fuori del quartiere per lavoro e per studio (istruzione secondaria e universitaria).

BaU_M3_I

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

L'accessibilità è garantita da una rete di trasporto pubblico stabile e dalla vicinanza con centri ospedalieri ospedali e strutture sanitarie di base: restano quindi diffusi i presidi medici e sanitari (guardia medica, studi medici, RSA), insieme a una varietà di servizi locali: dal mercato di corso Chieti a palestre, cinema, librerie, associazioni e circoli sportivi, bar e spazi di socialità.

BaU_M3_II

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

L'approvvigionamento delle merci e la logistica dell'ultimo miglio continueranno a basarsi principalmente sul trasporto motorizzato su gomma con consegne porta a porta. La mobilità e i servizi restano quindi complementari: la buona offerta interna di attività riduce la domanda di spostamenti a lunga distanza, mentre la struttura della rete viaria e del trasporto pubblico continua a garantire collegamenti efficienti con il resto della città.

BaU_M3_III

M4_Sostenibilità e tecnologia

Nel quadro di uno scenario di continuità, in coerenza con le direttive europee sulla transizione ecologica, la sostenibilità urbana, e le politiche di mitigazione e adattamento ai Cambiamenti Climatici, Vanchiglietta vedrà il consolidarsi di interventi prevalentemente "soft": azioni, cioè, che non trasformano fisicamente il territorio, ma che puntano a rafforzare il monitoraggio ambientale e il coinvolgimento della cittadinanza. Si diffonderanno pratiche ispirate alla Citizen science per favorire la partecipazione, parallelamente a strategie di rifunzionalizzazione temporanea di alcuni spazi, come la conversione stagionale di scuole in "rifugi climatici". In questa cornice, si rafforzeranno anche patti di cooperazione locale, ad esempio con l'estensione alla Circoscrizione 7 delle attività del progetto di "sentinella climatica" già operativo nella Circoscrizione 6. Sul fronte degli interventi più strutturali, come soluzioni grey e green, verranno introdotte azioni di mitigazione e adattamento basate su tecnologie smart e soluzioni basate sulla natura (NBS), che tuttavia si concentreranno soprattutto lungo gli argini fluviali.

BaU_M4_I

M5_Accessibilità alla casa

A livello comunale, il fenomeno Airbnb continuerà a esercitare un'influenza significativa sul mercato abitativo, con politiche di regolazione ancora deboli e insufficienti a contenere l'impatto sugli affitti. La vicinanza con il Campus Luigi Einaudi favorirà inoltre l'insediamento di nuovi abitanti (perlopiù studenti), accrescendo la pressione abitativa e la domanda di alloggi a breve e medio termine. Parallelamente a queste dinamiche, sarà favorita l'emersione di esperienze innovative di abitare condiviso, come il co-housing e la coabitazione solidale, in coerenza con le linee strategiche promosse a livello cittadino da iniziative quali TorinoGiovani e AbiTO. Tali sperimentazioni potranno offrire risposte a bisogni specifici – in particolare la diffusione di una nova cultura dell'abitare tra i giovani, o la riduzione della solitudine tra anziani – senza tuttavia incidere in modo sostanziale sull'andamento generale del mercato immobiliare.

BaU_M5_I

Visione a forte deregolamentazione

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Si prevede una valorizzazione del ruolo strategico di Vanchiglietta quale nodo per la comunicazione e l'accessibilità fisica sul versante orientale e verso i quartieri collinari limitrofi ubicati sulla sponda destra del Po. L'orientamento strategico privilegerà la mobilità motorizzata su gomma, con conseguente potenziamento dell'infrastruttura viaria al fine di assicurare un flusso veicolare più intenso e regolare. In tale scenario, le Zone 30 risultano incoerenti con gli obiettivi perseguiti e non saranno pertanto oggetto di estensione o rafforzamento. Le reti del trasporto pubblico locale manterranno un ruolo ancillare, in stretta complementarità con l'uso del mezzo privato, senza interventi di rilievo sul piano dell'ampliamento o dell'innovazione. Al di là della completa elettrificazione del parco autobus, non è previsto un significativo investimento in soluzioni emergenti, quali i veicoli a guida autonoma, la cui tecnologia sarà invece sfruttata per servizi privati di mobilità condivisa.

FD_M1_I

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Gli spazi residuali legati al sistema di viabilità urbana (rotonde, parcheggi, bordi stradali, frammenti di aree verdi, isole di traffico) pur essendo riconosciuti come risorsa potenziale, rimarranno non pienamente valorizzati: le aree contigue ai controviali, ad esempio, resteranno prevalentemente a servizio della viabilità e della sosta, senza assumere il ruolo di spazi pubblici multifunzionali.

FD_M1_II

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Per quanto riguarda la mobilità ciclabile, la prevalente destinazione delle principali arterie della rete viaria urbana al traffico veicolare su gomma limiterà l'uso della bicicletta agli spostamenti di scala intra-quartiere. In assenza di zone 30 e di percorsi protetti lungo gli assi primari della mobilità urbana (come Corso Belgio e corso Tortona), la mobilità ciclabile sarà percepita come poco sicura.

FD_M1_III

M1_Accessibilità fisica e mobilità

L'aumento del numero di operatori comporterà una progressiva riduzione dei costi di accesso e un aumento dell'offerta, soprattutto attraverso provider privati (piattaforme di car sharing, taxi e servizi analoghi). Tale dinamica genererà un'ulteriore pressione sulla rete viaria automobilistica e sugli spazi di sosta, con conseguenti conflitti tra aree destinate al parcheggio e quelle necessarie alle operazioni di salita e discesa dei passeggeri.

FD_M1_IV

M2_Spazi pubblici e aree verdi

Gli spazi verdi pubblici saranno oggetto di processi di privatizzazione, con gestione affidata a soggetti privati, in particolare amministratori condominiali delle aree limitrofe. L'accesso al pubblico sarà consentito solo in fasce orarie prestabilite, a fronte di un incremento della manutenzione e di una maggiore percezione di sicurezza. Le altre tipologie di spazi pubblici – marciapiedi, piazze e aree pedonali – rimarranno fortemente condizionate dalla mobilità veicolare, con prevalenza di superfici destinate alla circolazione, alla sosta e alle operazioni di salita e discesa dai veicoli a guida autonoma. Gli usi alternativi allo spostamento, quali ad esempio sosta, gioco e socialità, saranno confinati entro spazi definibili come residuali.

FD_M2_I

M2_Spazi pubblici e aree verdi

In questo contesto si diffonderanno forme di "orti condominiali", collocati in tali spazi e gestiti esclusivamente da soggetti privati, associazioni o gruppi informali di cittadini. Le attività di manutenzione e cura degli spazi comuni saranno pertanto sostenute unicamente da iniziative dal basso, senza intervento o supporto diretto da parte dell'amministrazione pubblica.

FD_M2_II

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

Si prevede una tendenza consolidata alla digitalizzazione dei servizi essenziali, con conseguente ridimensionamento della rilevanza di presidi fisici quali uffici postali, sportelli bancari, edicole e commercio al dettaglio, e aumento di foodification.

FD_M3_I

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

La riduzione degli investimenti in strutture e servizi pubblici favorirà processi di privatizzazione in ambito sanitario ed educativo, con conseguente limitazione dell'accessibilità economica per i residenti e incremento della presenza di cliniche private.

FD_M3_II

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

La diffusione degli acquisti online comporterà una crescente pressione logistica; per ridurre fenomeni di congestione derivanti dal trasporto su gomma da parte dei corrieri, saranno adottate soluzioni tecnologiche innovative, quali veicoli autonomi di piccola scala destinati alla distribuzione dell'ultimo miglio.

FD_M3_III

M4_Sostenibilità e tecnologia

La Torino Smart, al fine di garantire standard elevati di sostenibilità urbana, rafforzerà le forme di partenariato tra amministrazione pubblica e imprese del settore tecnologico. Saranno consolidate iniziative di monitoraggio ambientale affidate a operatori privati altamente competitivi nei campi dell'innovazione digitale e dell'intelligenza artificiale, mediante soluzioni quali smart grid, smart buildings, sistemi di automazione per l'efficienza energetica, piattaforme di gestione degli spazi verdi (tipo "Green Spaces") e applicazioni di digital twin. La partecipazione della cittadinanza sarà assicurata attraverso l'accesso a dati in formato open access, resi disponibili tramite applicazioni digitali dedicate.

FD_M4_I

M5_Accessibilità alla casa

A livello comunale non saranno introdotte specifiche misure di regolazione del fenomeno Airbnb, che si prevede evolverà attraverso dinamiche di autoregolazione legate all'ingresso sul mercato di nuove piattaforme dedicate agli affitti brevi. Persistendo la criticità connessa al numero di abitazioni sfitte, destinate in larga parte al settore turistico, i prezzi subiranno un progressivo ribasso con effetti di contenimento sul mercato immobiliare. In tale contesto, per i proprietari risulterà economicamente più vantaggioso optare per locazioni di medio periodo piuttosto che per formule di brevissima durata. Parallelamente, per contribuire al contrasto della crisi abitativa, si assisterà a un incremento del finanziamento e della gestione privata di iniziative di co-housing intergenerazionale. L'accessibilità alla casa non interesserà più in via prioritaria, oltre che critica, la popolazione studentesca (parzialmente ridotta a seguito della diffusione della didattica a distanza), ma riguarderà prevalentemente la nuova popolazione attratta da Vanchiglietta Smart, tuttavia caratterizzata da una maggiore capacità di spesa e quindi in grado di accedere a soluzioni abitative con canoni mediamente più elevati.

FD_M5_I

Visione a forte regolamentazione

M1_Accessibilità fisica e mobilità

La rete primaria non subirà alterazioni in termini di gerarchia e assi; la rete secondaria, invece, sarà alleggerita dal traffico, favorendo così forme di mobilità dolce e introducendo servizi di trasporto pubblico locale specificamente orientati a garantire l'accessibilità di persone con disabilità e anziani. Le aree interne al perimetro definito dalla rete secondaria saranno configurate come Zone30, con accesso consentito anche a veicoli privati: lo spazio destinato alla sosta sarà ridotto del 70% e riservato a veicoli di mobilità condivisa; alle aree di carico e scarico per la logistica dell'ultimo miglio e punti di fermata per servizi del TPL e mobilità condivisa. Oltre alle navette, è prevista l'introduzione di un tram a guida autonoma lungo Corso Belgio.

FR_M1_I

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Gli spazi liberati dalla riduzione del traffico e dei parcheggi a raso nella rete secondaria saranno integrati con il sistema esistente di parchi e piazze pubbliche. Verranno localizzati in punti strategici parcheggi multipiano destinati alla sosta dei veicoli.

FR_M1_II

M1_Accessibilità fisica e mobilità

Parallelamente, sarà potenziata l'infrastruttura ciclabile: rendendo più sicuri i tratti promiscui lungo gli assi primari; realizzando una pista ciclabile lungo Corso Belgio; implementando nuove piste interne al quartiere con accessi protetti e connessioni dirette ai quartieri limitrofi.

FR_M1_III

M1_Accessibilità fisica e mobilità

L'amministrazione pubblica sosterrà con incentivi finanziari lo sviluppo dei servizi di mobilità condivisa, sia motorizzati sia non motorizzati, prevedendo stazioni di sosta collocate strategicamente all'interno del quartiere e una piattaforma digitale integrata per la gestione e la comunicazione tra utenti. I veicoli in sharing a guida autonoma saranno autorizzati a operare nelle zone a traffico limitato.

FR_M1_IV

M2_Spazi pubblici e aree verdi

La rete secondaria verrà riconfigurata, restituendo la maggior parte dello spazio ad usi diversi dal traffico automobilistico. Lungo gli assi pedonalizzati saranno introdotti interventi di urban design comprendenti arredi urbani (tavoli, panchine), aree ludiche e un incremento delle superfici permeabili mediante inserimento di aiuole e verde diffuso. La maggiore accessibilità collettiva allo spazio pubblico potrà generare conflitti d'uso, poiché all'aumento delle occasioni di interazione tra utenti corrisponderanno differenti percezioni e interessi.

FR_M2_I

M2_Spazi pubblici e aree verdi

La manutenzione e la qualità degli spazi di vita collettiva saranno garantite da una collaborazione strutturata tra amministrazione pubblica e comunità residente.

FR_M2_II

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

La complessità funzionale e d'uso dello spazio urbano sarà preservata, nonostante i processi di smaterializzazione che interessano l'erogazione di alcuni servizi. Presidi come una casa del quartiere e ludoteche pubbliche offriranno spazi di socialità ad accesso pubblico.

FR_M3_I

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

L'accessibilità ai servizi sarà garantita da un sistema di mobilità integrato e intermodale, che combina trasporto pubblico locale e veicoli a guida autonoma messi a disposizione delle strutture sanitarie e assistenziali, con personale dedicato all'accompagnamento dei pazienti. Gli investimenti per il rafforzamento del welfare, promossi a più livelli di governo, consentiranno al sistema sanitario e a quello educativo di rispondere in maniera più efficace alla domanda sociale, riducendo situazioni di sovraccarico.

FR_M3_II

M3_Attività economiche e accessibilità ai servizi

La rete del commercio locale continuerà a svolgere un ruolo rilevante, anche grazie a politiche pubbliche di regolazione dei canoni di locazione per le attività economiche, in grado di contenere la pressione competitiva dell'e-commerce. L'approvvigionamento delle merci e la logistica dell'ultimo miglio non subiranno particolari criticità, pur nel contesto di una maggiore pedonalizzazione e di limitazioni al traffico veicolare. L'accesso ai mezzi per la distribuzione sarà consentito in fasce orarie definite, integrate da soluzioni innovative come i veicoli autonomi di piccola scala per la consegna pacchi, offerti come alternativa alle modalità tradizionali di recapito e destinati principalmente a utenze in grado di gestire in autonomia le fasi finali della consegna.

FR_M3_III

M4_Sostenibilità e tecnologia

La Torino Sensitive, in coerenza con le direttive europee e nazionali in materia di sostenibilità urbana e transizioni ecologica, sociale ed economica, rafforzerà l'impiego di tecnologie innovative finalizzate a un funzionamento efficiente del metabolismo urbano. Si tratterà di un processo guidato dall'ente pubblico, con la partecipazione di soggetti privati. Particolare rilievo sarà attribuito agli interventi "soft" di sensibilizzazione ed educazione ambientale, volti a promuovere pratiche di adattamento e mitigazione degli effetti dei cambiamenti climatici e di risparmio energetico, anche mediante l'istituzione di Comunità Energetiche Urbane (CEU) a Vanchiglietta. Saranno sviluppate strategie di rifunzionalizzazione degli edifici pubblici, non limitate alle scuole, al fine di trasformarli in rifugi climatici. Le attività di monitoraggio ambientale coinvolgeranno attivamente la cittadinanza, integrandosi con la vita quotidiana attraverso una banca dati di proprietà pubblica, accessibile in formato open access. Gli interventi infrastrutturali "hard" saranno pianificati garantendo un'equa distribuzione dei benefici. La progettazione delle aree pedonalizzate adotterà un approccio di adattamento ai cambiamenti climatici, con una marcata preferenza per le Soluzioni basate sulla Natura.

FR_M4_I

M5_Accessibilità alla casa

La dimensione abitativa sarà assunta come ambito prioritario dell'intervento pubblico, con l'obiettivo di riconoscere e tutelare il diritto alla casa quale diritto di cittadinanza. Saranno introdotte misure restrittive in materia di locazioni turistiche, finalizzate a contenere e neutralizzare gli effetti distorsivi degli affitti brevi sul mercato immobiliare. Parallelamente, verranno attivati finanziamenti a sostegno della nascita e della continuità di esperienze di coabitazione solidale e abitare condiviso, orientate a rispondere a specifici bisogni di determinate fasce sociali. Il quadro regolatorio comprenderà meccanismi di calmieramento dei canoni di locazione in base al profilo dell'utenza e l'obbligo di destinare una quota di edilizia sociale, a prezzi accessibili, all'interno di ciascun isolato. Ai proprietari di immobili saranno imposte limitazioni riguardanti il numero di unità possedute e la durata massima di sfitto consentita, misure che genereranno potenziali conflitti e contestazioni da parte della proprietà privata.

FR_M5_I

Appendice 2

Obiettivo 1

Integrazione mezzi a guida autonoma
nel Trasporto Pubblico Locale

Estensione del percorso della navetta a guida autonoma a Lungo Dora Voghera e Corso Belgio, per assicurazione una **copertura completa** del quartiere, mantenendo e/o realizzando alcune **fermate** in punti strategici, come l'*Ospedale Gradenigo, Campus Einaudi, Corso Farini* e *Corso Belgio*, in coordinamento con interventi di **pedonalizzazione**

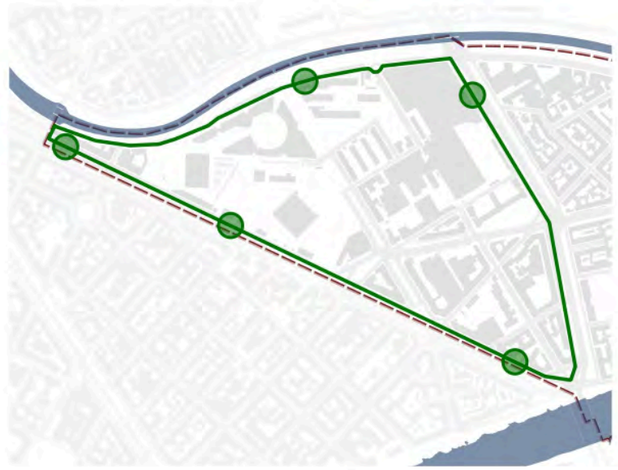
Progettazione delle fermate come **nodi di interscambio** dotati di rastrelliere per biciclette, informazioni sul trasporto pubblico come mappe, tabelle orarie in tempo orale e avvisi, illuminazione adeguata e percorsi accessibili.

Ampliamento dei canali di prenotazione (SMS, titoli di viaggio a bordo) per **favorire l'inclusione** degli utenti meno digitalizzati, supportato da punti fisici di assistenza (ad esempio edicole). **Introduzione** di tariffe agevolate per incentivare l'uso post-sperimentazione e **integrazione** dell'offerta nei sistemi di abbonamento e biglietti tradizionali.

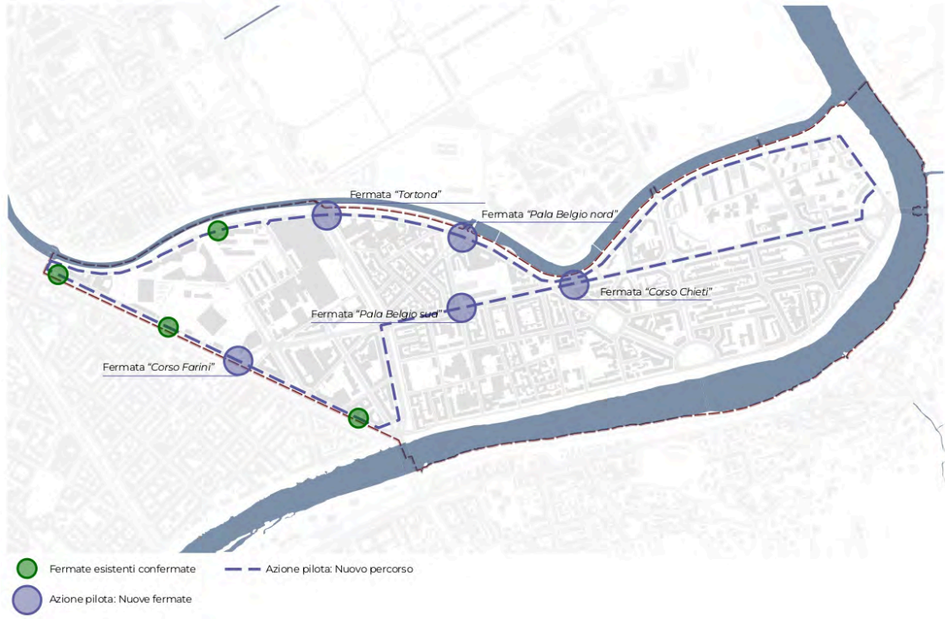
Adeguamento della navetta per garantire un utilizzo sicuro e **autonomo** da parte di tutte le persone, ad esempio con l'installazione di segnali acustici, indicatori visivi chiari, informazioni in Braille e **accesso facilitato** per persone con mobilità ridotta.

Attivazione di servizi a chiamata nelle ore serali/notturne e nei momenti di minore affluenza, con estensione a Vanchiglia e Vanchiglietta, **mantenendo** la presenza di un operatore a bordo nelle fasce notturne per garantire sicurezza.

Stato di fatto: percorso della Navetta



Azione pilota: Estensione del percorso e inserimento di nuove fermate



Obiettivo 2

Riallocazione dello spazio stradale

Installazione diffusa di rastrelliere e parcheggi bici in tutto il quartiere, con priorità agli edifici pubblici utilizzabili come *"rifugi climatici"*, alle fermate del trasporto pubblico e alle aree pedonali. **Realizzazione** di servizi dedicati alla ciclabilità, tra cui bike hub di quartiere, dotati di servizi base di manutenzione e parcheggi coperti e custoditi.

Realizzazione di una pista ciclabile in Corso Chieti in **sede protetta,** con interventi di segnaletica orizzontale e verticale per rendere il percorso visibile e utilizzabile.

Trasformazione di *Corso Farini* in area pedonale, **ampliamento** della superficie non destinata a mobilità motorizzata (mobilità ciclabile e pedonale), creazione di uno spazio centrale fruibile. Conseguente **ridisegno** della viabilità e dello spazio stradale con riduzione della carreggiata a un solo senso di marcia e una sola fila di parcheggi, regolata da ZTL con **accesso limitato** ai soli mezzi di servizio e ai residenti.

Avvio di un percorso partecipato che coinvolga cittadini ed enti del terzo settore per **mappare** le criticità della mobilità ciclabile e, allo stesso tempo, definire in modo condiviso gli usi dello spazio pubblico e gli interventi di progetto. Il processo permetterà di individuare interruzioni della rete, tratti pericolosi, carenza di rastrelliere e piste ciclabili, e di **trasformare** queste segnalazioni in soluzioni concrete di urban design e miglioramento della ciclabilità.

Attivazione di una piattaforma semplice e accessibile per raccogliere segnalazioni, opinioni e proposte dei cittadini e **costruire** una mappatura interattiva del quartiere, aggiornata nel tempo, che evidenzi criticità e opportunità; utilizzo di queste informazioni per migliorare gli interventi e accompagnare la **riattivazione** dello spazio pubblico attraverso eventi locali, mercati e iniziative culturali.

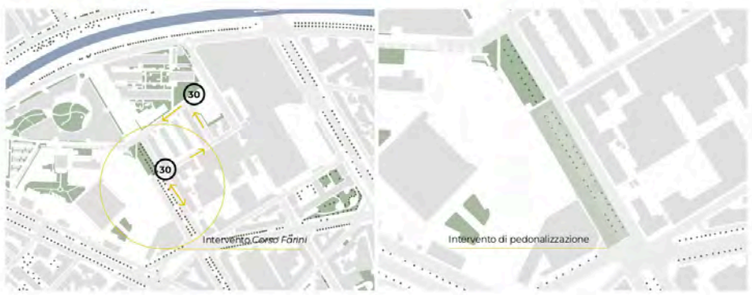
Stato di fatto: rastelliere e piste ciclabili



Azione pilota: nuove rastelliere e tratti di pista ciclabile



Azione pilota: pedonalizzazione di Corso Farini e gestione viabilita (ZTL)



Obiettivo 3

Sostegno a economia di prossimità

Promozione del commercio locale di Vanchiglietta attraverso la rete *Torino Compra Vicino* con l' **inserimento** del Mercato di Corso Chieti nei percorsi; **iscrizione** degli esercizi commerciali del quartiere all'*Albo degli esercizi del commercio di prossimità di interesse collettivo*; percorsi tematici e campagna di comunicazione collegata a TCV.

Estensione del bando *"Aiuti all'economia di prossimità"* a Vanchiglietta (ora aperto a Barriera di Milano e Aurora) vincolato all'adozione di pratiche sostenibili, ad esempio consegne a zero emissioni, **adesione** a iniziative di mobilità attiva e/o condivisa, adesione a programmi di redistribuzione delle eccedenze alimentari.

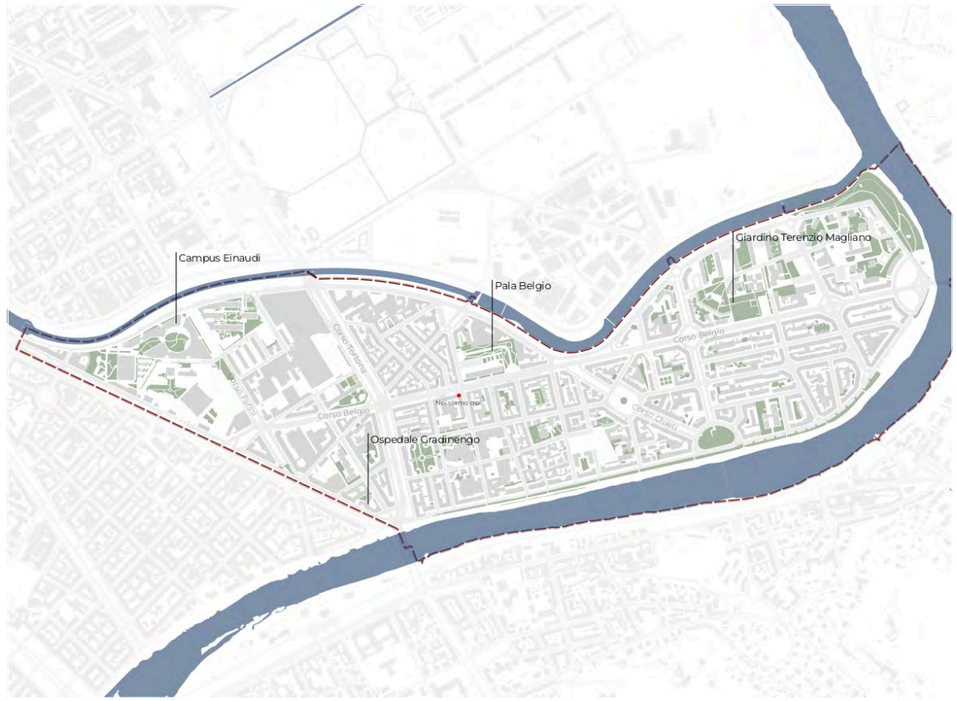
Sperimentazione di consegne *negozio-cliente e negozio-negozio* con mezzi a guida autonoma.

Avvio di iniziative per **incentivare** l'uso di mobilità sostenibile e/o attiva nel quartiere, simile a *SanSa Pedala*, con sconti nei negozi aderenti al progetto per chi si muove a piedi o in bicicletta.

Aggiornamento delle norme urbanistiche per tutelare la complessità funzionale dei piani terra, come **l'introduzione** di normativa anti-sostituzione per contrastare il cambio di destinazione d'uso da commerciale a residenziale e favorire la flessibilità per usi misti e attività ibride

Stato di fatto: attvità commerciali esistenti





Obiettivo 4

Rafforzamento dei presidi socio-culturali

Collocare una fermata del servizio **Bibliobus**, iniziativa della rete BCT – Biblioteche Civiche Torinesi, all'interno del quartiere Vanchiglietta

Individuare possibili punti di prestito presso sedi di enti e associazioni del quartiere che già hanno attivato iniziative di bookcrossing e prestito libri con l'obiettivo di integrarle nella rete *Bi.To - Biblioteche Integrate del Torinese*

Decentramento e prossimità del servizio *LoCARe*, mediante l'attivazione di uno sportello territoriale per l'abitare all'interno del quartiere, con funzione di: **orientamento** verso risorse come convivenze solidali, welfare abitativo e altre iniziative disponibili sul territorio; **identificazione** di opportunità di supporto finanziario attraverso progetti di servizi locali; **supporto** all'incontro domanda-offerta di alloggi a canone calmierato; **accompagnamento** per contratti di locazione. Lo sportello funzionerà in collegamento con servizi sociali e realtà ed enti del territorio per **intercettare** situazioni di difficoltà abitativa e attivare forme di supporto.

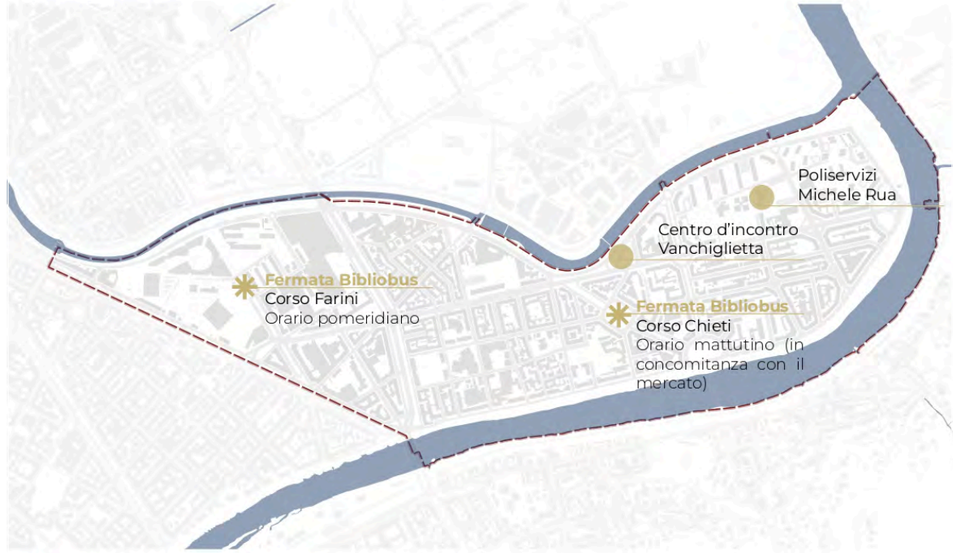
Attivazione di campagne informative rivolte ai proprietari, con incontri ed eventi di quartiere, per favorire l'adesione al programma *LoCARe* e farne conoscere i vantaggi.

Processo di progettazione partecipata (mappatura, tavoli di confronto, ecc.) per identificare gli edifici pubblici, come il *Centro Poliservizi Michele Rua* o il *Centro Incontri Vanchiglietta*, idonei a essere formalizzati come **Casa di Quartiere**

Stipula della convenzione con il Comune per il riconoscimento formale nella *Rete delle Case del Quartiere*, tramite un Patto di Collaborazione di **tipo A** (edificio pubblico dismesso) o **tipo B** (spazio pubblico sottoutilizzato)

Attivazione permanente della *Casa del Quartiere* nello spazio identificato e della sua **offerta culturale** (sportello di facilitazione digitale; servizio bibliotecario; eventi culturali...)

Azioni pilota: Casa di Quartiere e Bibliobus



Edifici idonei a essere formalizzati come Casa di Quartiere

Obiettivo 5

Creazione e diffusione di orti urbani e condominiali

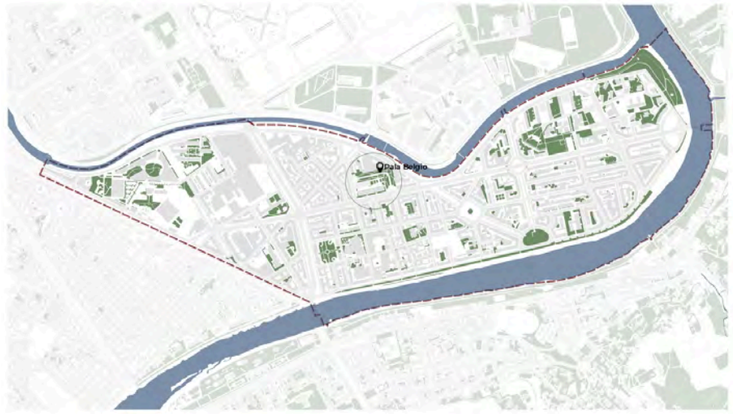
Censimento delle aree idonee a ospitare **orti urban**i nel quartiere, con analisi del suolo gratuite per identificare la possibilità di installare orti a terra o, in alternativa, *in cassone*

Misure per il riconoscimento formale degli **orti condominiali:**
- inserimento come categoria riconosciuta nel Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino;
- introduzione di una riduzione della TARI per condomìni che attivano un orto convenzionato;
- inserimento di requisiti di spazio coltivabile nelle nuove concessioni edilizie

Creazione di una **rete di orti condominiali** per condivisione di pratiche, supporto e risoluzione di controversie tra condòmini e amministrazioni condominiali, ad es. pagamento della TARI, allacci idrici ecc.

Caso pilota orto urbano in cassone *Pala Belgio:*
a. Patto di collaborazione tra associazioni di quartiere e Circoscrizione 7 per la gestione di aree verdi destinate a orti urbani
b. Allacci idrici nelle aree destinate a orti urbani;
c. Bando della Circoscrizione 7 per l'assegnazione dei lotti
d. Laboratori pratici di orticoltura urbana aperti ai residenti e coinvolgimento delle scuole del quartiere in orti didattici;
e. Creazione di una rete per enti, associazioni e iniziative informali che si occupano di recupero eccedenze dal Mercato di Corso Chieti e dai negozi di vicinato

Stato di fatto: aree verdi esistenti



Azione pilota: orto urbano in cassone Pala Belgio





Azione pilota: esempi orto in cassone







Obiettivo 6

Aree verdi come NBS e creazione di rifugi climatici

Avvio di un piano di riforestazione stradale con interventi di **ombreggiamento**, attraverso l'inserimento di alberi, pergolati verdi e soluzioni temporanee per creare ombra nelle aree più esposte. **Piantumazione** lungo assi strategici come *via Oropa*, privilegiando specie resistenti al caldo e a bassa richiesta idrica.

Trasformazione di alcune strade (secondarie, vicinali) in corridoi ecologici, con inserimento ove possibile di filari alberati, **deimpermeabilizzazione**, collegamento tra aree verdi esistenti e creazione di una continuità vegetale attraverso aiuole lineari, alberature ravvicinate, siepi e vegetazione bassa.

Mappatura e studio di fattibilità dei *rifugi climatici* all'interno di edifici pubblici (come scuole e biblioteche) e attivazione dei primi spazi accessibili alla cittadinanza, dotati di ambienti climatizzati, acqua potabile, sedute e aree di sosta.
Realizzazione di una segnaletica urbana dedicata e di una mappa digitale per rendere questi luoghi facilmente raggiungibili

Riqualificazione delle piazze e degli spazi pubblici attraverso la riduzione delle superfici asfaltate e impermeabili, con **aumento** delle superfici permeabili tramite l'introduzione di materiali drenanti e soluzioni naturali integrate nel suolo urbano.

Introduzione dei *rifugi climatici* come **standard urbanistico**, prevedendo l'obbligo di integrarli nei futuri progetti pubblici

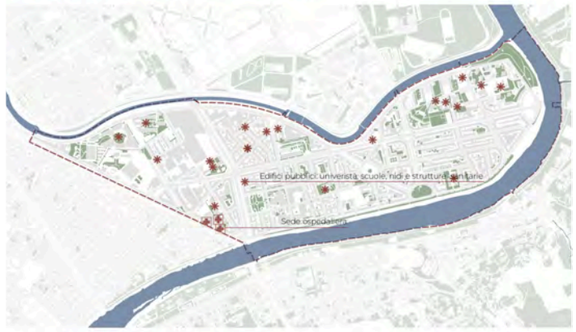
Stato di fatto: aree verdi e alberature



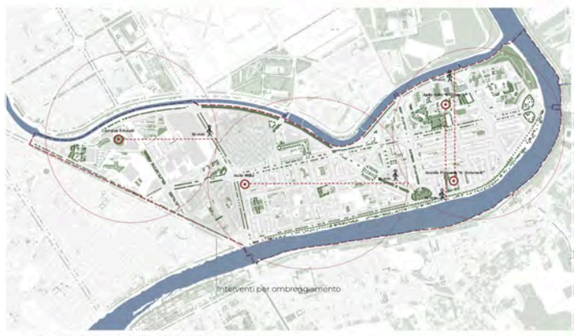
Azioni strategiche: interventi NBS



Stato di fatto: edifici pubblici per i *rifugi climatici*

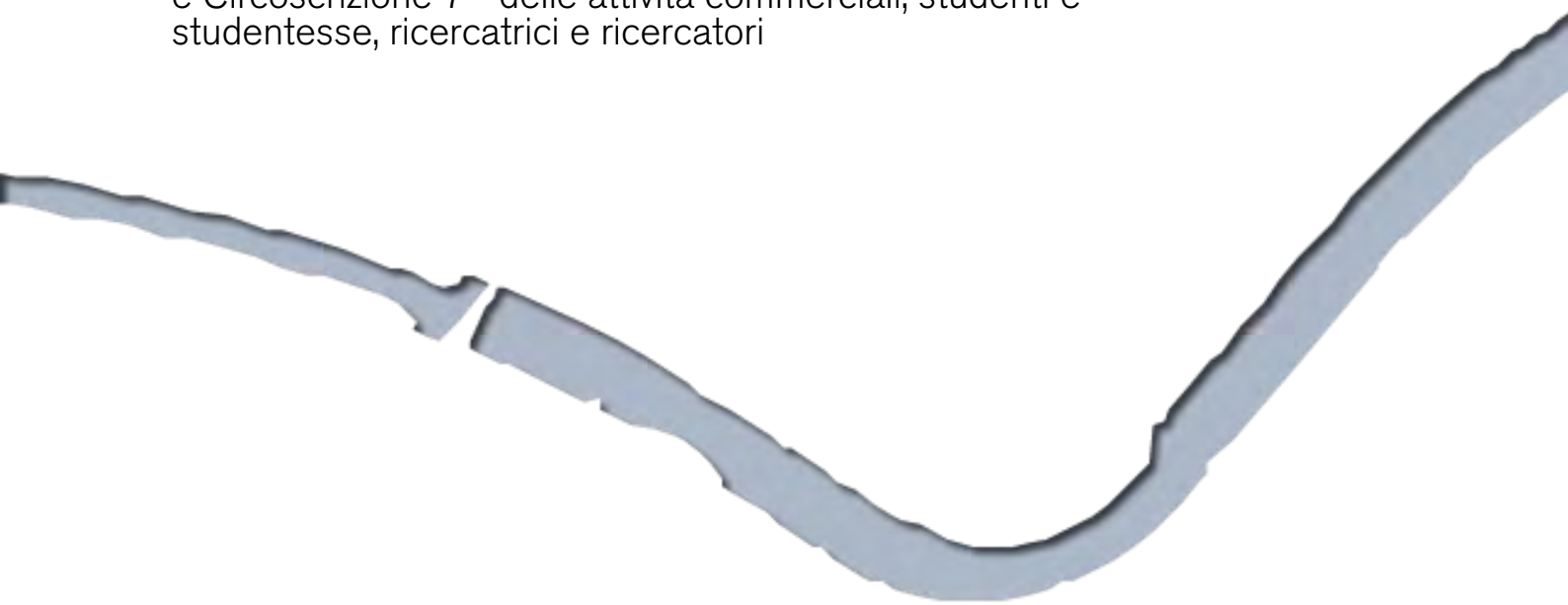


Azione strategica: studio di fattibilità di alcuni edifici da trasformare in rifugi climatici



Distanze indicative calcolate tramite il sito Travel Time Map

Si ringraziano tutte le persone che hanno partecipato ai due workshop di co-progettazione,
contribuendo al percorso con le proprie esperienze, competenze e prospettive:
rappresentanti delle associazioni locali, della pubblica amministrazione - Comune di Torino
e Circoscrizione 7 - delle attività commerciali, studenti e studentesse, ricercatrici e ricercatori



Referente scientifica:

Elisabetta Vitale Brovarone, Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio (DIST)

Gruppo di lavoro:

Elisa Mondino
Sara Sánchez-Valverde Albarello
Emma Tamburini

Politecnico di Torino | Future *Urban Legacy* Lab | DIST Dipartimento Interateneo di Scienze Progetto e Politiche del Territorio | MaaS ToMove

