

# Osservazione e Monitoraggio dello spazio pubblico nel tratto finale di via Perti

*Report completo dell'osservazione pre e post realizzazione dell'Area Scolastica (aggiornato al 19 Dicembre 2020)*

## [Introduzione](#)

### [Stato di fatto, obiettivi e caratteristiche dell'intervento](#)

[Stato di fatto pre-intervento](#)

[Obiettivi dell'intervento](#)

[Caratteristiche dell'intervento](#)

### [Analisi pre e post intervento](#)

[Percezioni qualitative da parte dei cittadini](#)

[Punti di attenzione](#)

[Pratiche d'uso e analisi dei flussi](#)

[Possibili vocazioni dell'area](#)

## [Conclusioni](#)

## [Bibliografia](#)

## **Introduzione**

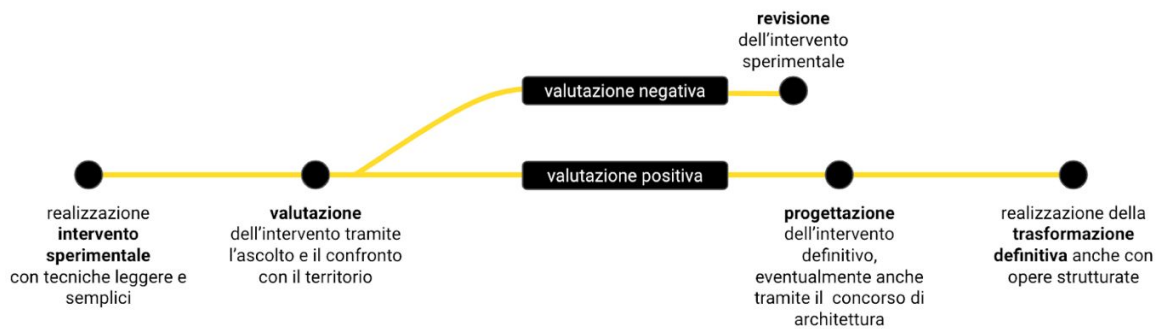
La Fondazione per l'Innovazione Urbana sta promuovendo e realizzando un'attività di osservazione dello spazio pubblico su alcuni dei luoghi dove sono previsti o sono in attuazione interventi dal Piano della Pedonalità Emergenziale. Fra questi il tratto finale di via Perti.

Il Piano per la Pedonalità Emergenziale è stato approvato tramite [delibera del Consiglio Comunale](#) a fine luglio 2020. L'obiettivo è avviare un processo per ampliare lo spazio pubblico a disposizione dei residenti, in particolare degli studenti, in tutte le zone della città finalizzato ad agevolare lo sviluppo delle attività sociali, commerciali e culturali.

Le sperimentazioni prevedono, come avvenuto in Piazza Rossini, un primo intervento sperimentale con tecniche leggere e semplici a cui seguirà una fase di valutazione dell'intervento. È in questa fase che la Fondazione per l'Innovazione Urbana mette in campo l'attività sperimentale di monitoraggio e osservazione dello spazio pubblico con l'obiettivo di raccogliere dati e informazioni utili a un'analisi approfondita degli impatti che gli interventi hanno nel contesto urbano in cui si collocano. In caso di valutazione positiva, il Comune procederà alla progettazione dell'intervento definitivo, eventualmente anche tramite lo strumento del concorso di architettura, che porterà alla trasformazione definitiva anche con opere strutturate; in caso contrario, si procederà alla revisione dell'intervento

sperimentale ed eventualmente al ripristino della situazione precedente.

Le pedonalizzazioni sono state immaginate con differenti gradienti (aree scolastiche, playground, rigenerazione urbana) e caratteristiche di intervento. Alcune possono essere continuative, altre limitate ad alcuni orari. Inoltre, gli interventi (nella maggior parte dei casi) nascono con una prima fase di sperimentazione, se questa verrà ritenuta positiva la realizzazione verrà migliorata e resa definitiva.



Le pedonalizzazioni sono state immaginate in differenti tipologie (aree scolastiche, playground, rigenerazione urbana) e caratteristiche di intervento: alcune possono essere continuative, altre limitate ad alcuni orari.

L'osservazione e il monitoraggio dello spazio pubblico è svolto su metodi già in uso da tempo in altri contesti. Questi si basano su evidenze empiriche, ottenute con strumenti analitici rigorosi. L'obiettivo è quello di comprendere gli impatti di un intervento sul contesto urbano e sulle persone. A questo fine verranno replicati gli stessi strumenti di osservazione e analisi prima e dopo la realizzazione di un determinato intervento: dal confronto dei dati e delle informazioni emerse e raccolte in queste due fasi verranno analizzati gli impatti dell'intervento.

I metodi e gli strumenti quantitativi e qualitativi utilizzati fanno riferimento principalmente agli strumenti utilizzati da Gehl Associates illustrati in *How To Study Public Life* (vedi Bibliografia).

Ognuno di questi strumenti ha caratteristiche diverse e approfondisce diversi aspetti dell'uso dello spazio pubblico. L'utilizzo congiunto di diversi strumenti permette quindi di costruire un'immagine completa e complessa degli usi dello spazio.

Ogni strumento ha caratteristiche proprie e un protocollo attraverso il quale è stato utilizzato. Di seguito la descrizione degli strumenti:

- Il **conteggio** è uno strumento di analisi quantitativa che documenta il numero di persone che si muovono attraverso uno spazio. In differenti orari della giornata e in diversi giorni della settimana, per circa 10 minuti,

l'osservatore conta le diverse tipologie di utenti o mezzi che attraversano lo spazio e annota i percorsi effettuati da questi.

- La **mappatura** è uno strumento di analisi qualitativa che permette di documentare le attività eseguite nello spazio d'interesse in un momento preciso. In differenti orari della giornata e in diversi giorni della settimana, per 10 minuti, l'osservatore si sposta lungo un percorso di osservazione e localizza su una mappa le attività degli utenti, usando dei simboli predefiniti (allegato 1).
- La **fotografia urbana** non è uno strumento di analisi di per sé; serve a illustrare le interazioni sociali esistenti nello spazio studiato. In concomitanza con le sessioni di conteggio e mappatura, l'osservatore sceglie delle postazioni e scatta fotografie: l'inquadratura e l'angolazione corrispondono alle capacità visive dell'occhio umano.
- Il **questionario** è uno strumento quali-quantitativo che documenta l'esperienza dell'utente in modo sistematico. Il questionario è diffuso on-line attraverso e-mail, sistemi di messaggistica o social network fra le reti locali e off-line con dei cartelli collocati sull'area in oggetto che rimandano attraverso un QR Code al questionario digitale.
- L'**intervista** permette di raccogliere delle informazioni prevalentemente qualitative esplorando aspetti più approfonditi rispetto agli altri strumenti. L'intervista è adottata per raccogliere un numero maggiore di informazioni da soggetti particolarmente informati sull'area o rappresentativi di altre persone (preside della scuola, rappresentante dei genitori, commerciante, referente di un'associazione locale, ecc.).

“How to study public life” individua nei “Dodici Criteri di Qualità” una griglia di criteri ritenuti significativi per la valutazione qualitativa dello spazio. I dodici criteri sono organizzati attorno a tre pilastri (1. la protezione - contro il rischio di incidente stradale, contro danni causati da altrui, contro esperienze sensoriali sgradevoli; 2. la comodità (opzioni per) - la mobilità, fermarsi e stare in piedi, sedersi, vedere, conversare e ascoltare/sentire, giocare e fare sport-; 3. il divertimento - spazio a dimensione umana, possibilità di approfittare di aspetti climatici gradevoli, spazio bello esteticamente) che definiscono la qualità degli spazi pubblici per le persone. Questi 12 criteri sono stati utilizzati come riferimento per strutturare i diversi strumenti di osservazione e in particolare come traccia per costruire le diverse domande intorno alle quali si è costruita l'analisi.

Tre precisioni sul protocollo di osservazione utilizzato sull'area di via Perti:

1/ Le quattro sessioni di counting, di mapping e di fotografia sono state svolte durante la settimana, all'entrata/uscita della scuola.

2/ I questionari pre e post-intervento sono stati diffusi on-line (tramite link utilizzato dalle reti di realtà locali) e attraverso due cartelli collocati sull'area contenenti un QR Code di rimando al questionario on-line.

- Il questionario pre-intervento è stato diffuso per 18 giorni prima dell'intervento. Di seguito alcuni dati significativi:
  - Il campione di rispondenti al questionario è composto da 76 persone, abitanti della zona Costa-Saragozza (86,84%).

- Il 75 % dei rispondenti frequenta la zona perché i propri figli frequentano le scuole (Bombicci, Gobetti Ada)
  - Il 46,05% dei rispondenti abita in zona
  - Il 71,05% dei rispondenti fa parte di una famiglia di 3 o 4 persone
  - Il 51,31% dei rispondenti ha tra 31 e 45 anni.
- Il questionario post-intervento è stato diffuso per 18 giorni dopo l'intervento. Di seguito alcuni dati significativi:
    - Il campione di rispondenti al questionario è composto da 61 persone, abitanti della zona Costa-Saragozza (85,25%)
    - L'81,97 % dei rispondenti frequenta la zona per ragioni legate alle scuole (Bombicci, Gobetti Ada)
    - Il 32,70% dei rispondenti abita in zona
    - Il 75,41% dei rispondenti fa parte di una famiglia di 3 o 4 persone
    - Il 49,18 % dei rispondenti ha tra 31 e 45 anni

Il questionario post intervento è stato inviato a tutti i rispondenti del questionario pre-intervento invitandoli alla compilazione per favorire il maggior numero di risposte da parte delle stesse persone qualificando così i risultati dell'indagine comparativa. È stata comunque lasciata la possibilità di compilare il questionario a chi non lo avesse compilato prima dell'intervento. Il risultato è che 41 rispondenti su 61 (67,21%) al questionario post-intervento avevano già compilato il questionario pre-intervento. Sono quindi identificati tre campioni di rispondenti:

- Campione A : rispondenti al questionario pre intervento (ricomprende anche il campione B)
- Campione B: rispondenti sia al questionario pre intervento sia a quello post intervento
- Campione C: rispondenti al questionario post intervento (ricomprende anche il campione B)

L'analisi dell'evoluzione delle percezioni legate allo spazio prima e dopo l'intervento è stata condotta confrontando le risposte dei campioni A e C ai questionari pre e post intervento. Inoltre è stata realizzata un'analisi comparativa delle risposte pre e post- intervento del campione B, quindi delle persone che hanno compilato il questionario sia prima che dopo l'intervento, al fine di verificare che le variazioni di percezione osservate non fossero legate alle variazioni del campione di rispondenti, bensì all'effettivo impatto dell'intervento sulla percezione dello spazio.

3/ In considerazione del percorso di confronto con la scuola già avviato per il progetto Pedibus, dei numerosi incontri svolti e della relazione già avviata dal Comune, dal Quartiere e del Centro Antartide con i soggetti coinvolti, non sono state realizzate interviste ad hoc e nel report sono state considerate le posizioni dei diversi soggetti coinvolti prima e dopo l'intervento.

Questo report presenta i risultati provenienti dall'attività di osservazione e di monitoraggio condotta nel tratto finale di via Perti, tra ottobre e dicembre 2020. Dopo il termine dell'osservazione il Comune di Bologna ha già attuato alcuni interventi migliorativi che rispondono anche ad alcune delle criticità riscontrate dalla attività di osservazione e monitoraggio, in particolare sono stati intensificati i controlli sul rispetto delle nuove regole stradali ed è stata inserita una rastrelliera per biciclette.

## Stato di fatto, obiettivi e caratteristiche dell'intervento

### Stato di fatto pre-intervento



*Fotografia area di inquadramento dell'area*



*Fotografie descrittive dell'area*

L'area in oggetto è il tratto di via Perti senza uscita compreso tra via Martini ed il marciapiede di via Turati.

L'area è completamente asfaltata, la maggior parte è carrabile e a doppio senso di marcia ed è una strada a fondo cieco. Su entrambi i lati si trovano dei parcheggi e parcheggi moto (lato nord verso via Turati). Sul marciapiede al lato sud si trovano gli ingressi scolastici alle scuole Bombicci e alla scuola per l'infanzia Gobetti Ada (questo, seppur insista sullo stesso marciapiede, si colloca oltre l'intersezione con via Martini), sull'altro lato sono presenti dei passi carrabili che danno accesso ai cortili delle abitazioni. Lungo entrambi i lati è presente un marciapiede della larghezza di circa 1,5 metri. Al termine di via Perti, all'incrocio con via Turati è presente un marciapiede perpendicolare a via Turati dotato di rampe di circa 1,5 m sia da un lato che dall'altro. Paletti e cassonetti evitano il passaggio di auto su questo marciapiede. Sull'area non è presente particolare vegetazione se non alcuni alberi a basso fusto all'interno dei cortili privati e delle siepi nel cortile delle scuole Gobetti Ada. Oltre a un piccolo cestino nei pressi del cancello delle scuole Bombicci non sono presenti altri arredi urbani. Più ad ovest dell'incrocio con via Martini, in linea con i parcheggi delle auto si trovano cinque cassonetti per la raccolta dei rifiuti.

### **Obiettivi dell'intervento**

L'intervento è ricompreso nel Piano per la Pedonalità Emergenziale, ne adotta strumenti e obiettivi. La sua finalità è infatti di ampliare gli spazi pedonali per garantire una maggior tutela e sicurezza sanitaria all'utenza scolastica, come risposta all'emergenza sanitaria. Tra delle diverse categorie identificate nel Piano per la Pedonalità, l'intervento rientra fra i "Nuovi spazi dedicati all'accesso scolastico", in cui si prevede di valorizzare, mettere in sicurezza e ampliare gli spazi in prossimità delle scuole.

Inoltre, quasi contemporaneamente all'approvazione del Piano per la Pedonalità Emergenziale comunale il Decreto Legge Semplificazioni 76/2020 ha emanato delle modifiche al Codice della Strada che per la prima volta introducono le "zone scolastiche". Queste sono definite "zone urbane in prossimità delle quali si trovano edifici ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedonali e dell'ambiente, delimitata lungo le vie d'accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine." In merito a queste evoluzioni, il Comune ha quindi deciso di sperimentare contemporaneamente nel tratto finale di via Perti e in via Murri nel tratto stradale tra le scuole Tambroni e il Mercatino Rionale di Chiesa Nuova, la "zona scolastica" anche detta "area scolastica".

### **Caratteristiche dell'intervento**

L'area oggetto d'intervento è il tratto senza uscita di via Perti, compreso tra via Martini e il marciapiede di via Turati.

Il Comune, in via sperimentale, a modifica della precedente regolamentazione segnalata e vigente, ha realizzato nel giorno 18 Novembre 2020 l'intervento che include sia opere di riqualificazione dello spazio che una nuova regolamentazione dello stesso:

A) in via Perti tratto senza uscita compreso fra via Giambattista Martini ed il marciapiede di via Turati



1) è stata **riqualificata la superficie asfaltata** e sono state ridisegnati gli stalli auto non tracciando le linee lungo tutto il perimetro negli stalli, ma esclusivamente agli angoli per non caratterizzare eccessivamente lo spazio come parcheggio ma anche come area pedonale. Inoltre è stato disposto il **divieto di transito (Area Scolastica)** con validità nella fascia oraria 7,30-18,00 dei soli giorni feriali da lunedì a venerdì, nel periodo dal 1 settembre al 30 giugno eccetto:

- velocipedi,
- veicoli accedenti ai passi carrabili presenti nel tratto di Perti sopra indicato,
- veicoli a servizio del plesso scolastico per opere di manutenzione o per consegna /ritiro mensa,
- veicoli titolari di contrassegno H accedenti al posto auto dedicato;

2) è stato realizzato un **attraversamento pedonale a raso** posto ad ovest dell'intersezione tra via Perti con via Martini;

3) sono state realizzate delle aree di **sosta riservata**:

a) Sosta gratuita in linea riservata ai **residenti** muniti della vetrofania della zona E con validità:

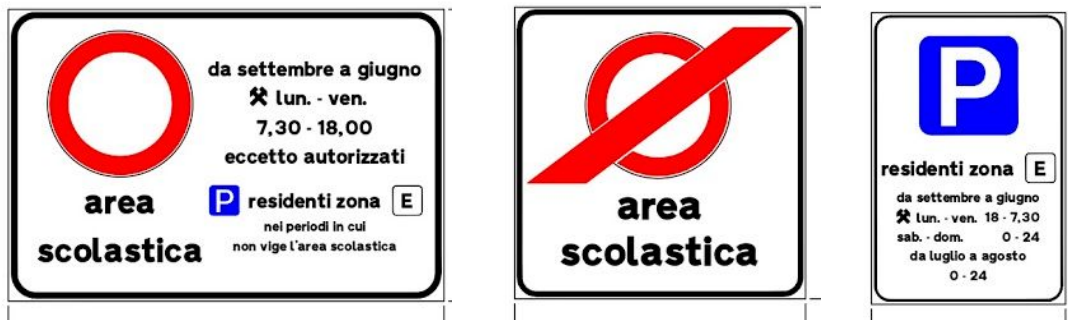
- nei mesi di luglio ed agosto dalle ore 00.00 alle ore 24.00 di tutti i giorni;
- nei mesi da settembre a giugno nella fascia oraria dalle 18,00 alle 7,30
- da lunedì a venerdì dei giorni feriali e nella fascia oraria dalle ore 00.00 alle ore 24.00 nelle giornate di sabato e festivi

b) Sosta riservata **invalidi**

Area riservate alla sosta dei veicoli al servizio delle persone con ridotta o impedita capacità motoria muniti di apposito contrassegno: n. 1 stallo longitudinale posto sul lato civici pari ad ovest dell'intersezione con via Martini e del nuovo attraversamento pedonale;

Non essendo ancora stata definita dal Codice della Strada una segnaletica specifica per le aree scolastiche, il Comune in via sperimentale ha realizzato una segnaletica orizzontale e verticale con l'iconografia e le caratteristiche già previste dal Codice della Strada.

Come anticipato in introduzione, dopo il termine dell'osservazione il Comune di Bologna ha già attuato alcuni interventi migliorativi che rispondono anche ad alcune delle criticità riscontrate dalla attività di osservazione e monitoraggio, in particolare sono stati intensificati i controlli sul rispetto delle nuove regole stradali ed è stata inserita una rastrelliera per biciclette.



I cartelli che definiscono l'Area Scolastica

## Analisi pre e post intervento

### Percezioni qualitative da parte dei cittadini

L'analisi incrociata della valutazione della qualità dello spazio secondo i dodici criteri di qualità della Gehl Institute permette di capire come gli utenti percepiscono lo spazio studiato, relativamente a quattro elementi: la "comodità", la "piacevolezza", la "sicurezza e la "protezione".

Per ognuno di questi aspetti, viene sviluppata un'analisi comparativa delle risposte ai questionari pre e post intervento, al fine di mettere in luce le evoluzioni di percezione dello spazio.

- **Primo pilastro: "comodità" dello spazio**

*La "comodità" dello spazio è stata osservata considerando tre indicatori (livello di sicurezza percepita, riconoscibilità dello spazio e valutazione dell'aspetto "confortevole" dello spazio), approfonditi dai questionari pre e post intervento. Si intende quindi comprendere se l'uso dello spazio da parte dell'utente è incentivato da fattori positivi come il sentimento di sicurezza, il "comfort" o l'esistenza di una forte identità del luogo.*

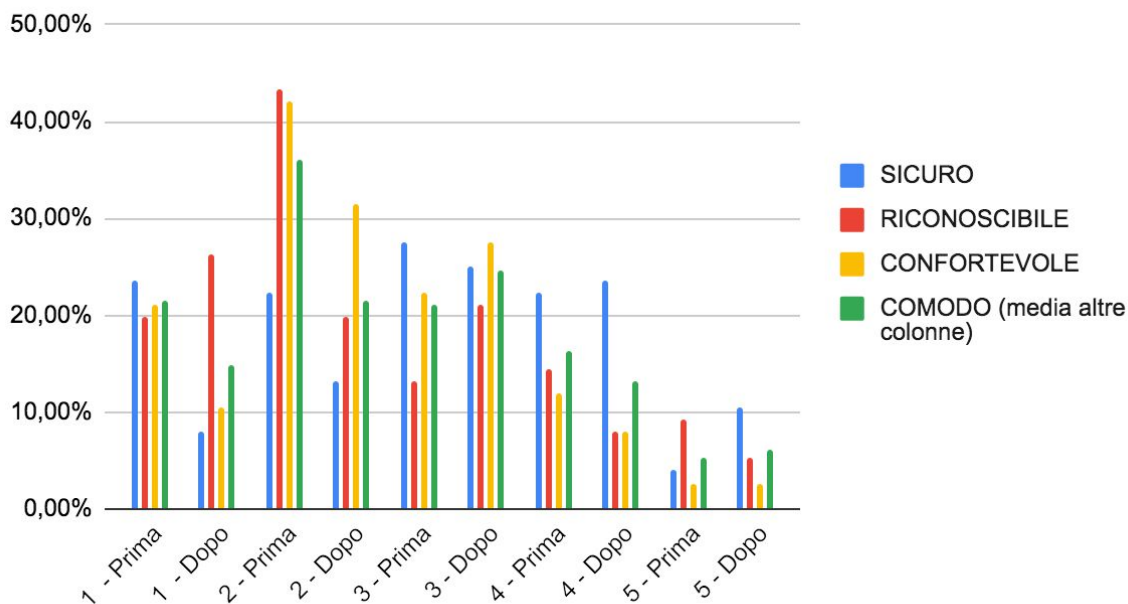
Prima dell'intervento, c'è una percezione della **comodità dell'arredamento dello spazio medio bassa**. Qui di seguito, un grafico tratto della valutazione dell'aspetto di "comfort". Si nota che lo spazio viene considerato (da parte dei rispondenti) poco riconoscibile e confortevole, mediamente sicuro.

Dopo l'intervento, **la percezione del "comfort" è evoluta**. La parte dei rispondenti che considera lo spazio poco sicuro e quella che considera lo spazio poco confortevole (voto "1 (per nulla)" e "2") sono diminuite. La parte dei rispondenti che considera lo spazio riconoscibile "per nulla" è, invece, aumentata. In totale, la valutazione dell'aspetto di "comodità" è migliorata, benché lo spazio rimanga percepito come mediamente o poco comodo.

Qui di seguito, un grafico tratto della valutazione dell'aspetto di "comodità" nelle fasi pre e post intervento.



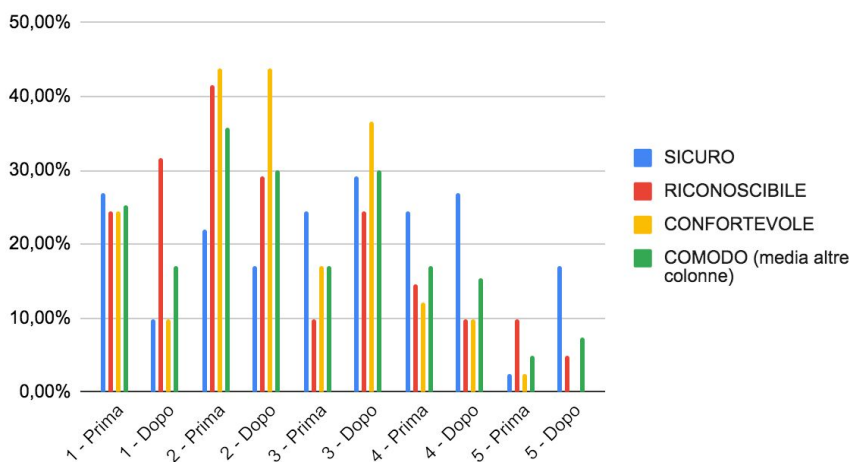
**Risposte alle domande : "Quanto consideri questo spazio ..."**  
**(Dati tratti dai questionari di valutazione pre e post-intervento, 2020)**



Letture del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco sicuro, riconoscibile, confortevole o comodo; 5 indica che i rispondenti considerano lo spazio molto sicuro, riconoscibile, confortevole o comodo.

Qui di seguito, il grafico tratto dalla valutazione dell'aspetto di "comodità" nelle fasi pre e post intervento, da parte delle persone che hanno compilato il questionario sia prima che dopo l'intervento (campione B).

**Risposte alle domande : "Quanto consideri questo spazio ..."**  
**(Dati tratti dai questionari di valutazione pre e post-intervento, 2020)**



È confermato il miglioramento delle percezioni legate agli aspetti di "sicurezza" e di "confortevolezza" dopo l'intervento.

Letture del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco sicuro, riconoscibile, confortevole o comodo; 5 indica che i rispondenti considerano lo spazio molto sicuro, riconoscibile, confortevole o comodo.

- **Secondo pilastro: "piacevolezza" dello spazio**

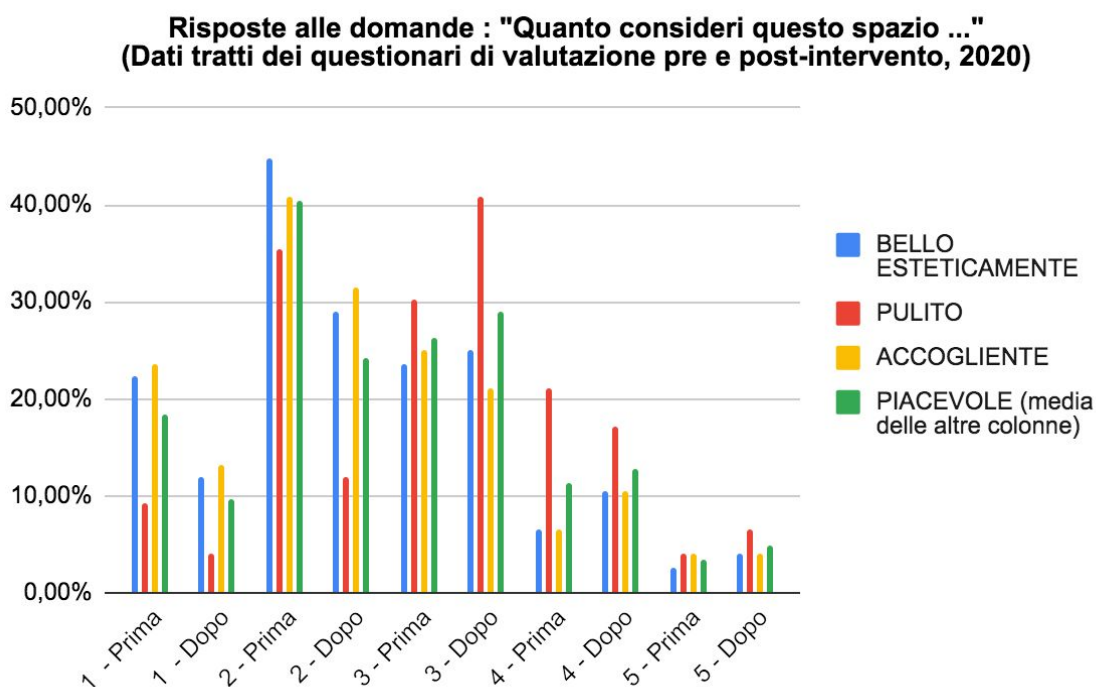
La “piacevolezza” dello spazio è stata osservata considerando tre indicatori (la bellezza estetica, la pulizia e l'accoglienza), valutati all'interno dei questionari pre e post intervento. Si intende quindi comprendere se lo spazio offre opzioni per il divertimento e il rilassamento all'utente.

L'“adeguatezza ai bisogni dei cittadini” è stata valutata considerando tre indicatori (utile, funzionale e accessibile), valutati all'interno dei questionari pre e post intervento. Con il termine “adatto ai bisogni dei cittadini” si intende valutare se lo spazio è utile e utilizzabile da tutti i cittadini.

Prima dell'intervento, lo spazio ha una percezione della **piacevolezza medio-bassa** per le persone in quanto è percepito come poco accogliente, pulito e poco bello esteticamente. Le risposte degli utenti ci raccontano che le caratteristiche dello spazio non favoriscono l'incontro e la socialità.

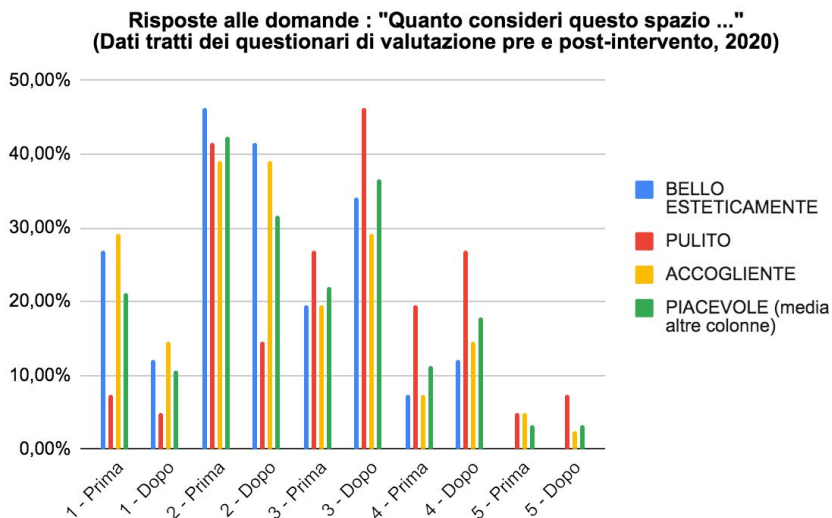
Dopo l'intervento, la valutazione dell'aspetto “piacevolezza” è migliorata, benché lo spazio **rimanga mediamente o poco piacevole** per le persone. Si nota che lo spazio è reputato notevolmente più pulito da parte degli utenti. Inoltre, si evidenzia che i numeri di rispondenti che considerano lo spazio poco bello esteticamente e poco accogliente sono inferiori dopo l'intervento rispetto a prima.

Qui di seguito, un grafico tratto dalla valutazione dell'aspetto di “piacevolezza” nelle fasi pre e post intervento.



Letture del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco bello esteticamente, pulito, accogliente o piacevole; 5 indica che i rispondenti considerano lo spazio molto bello esteticamente, pulito, accogliente o piacevole.

Qui di seguito, un grafico tratto dalla valutazione dell'aspetto di “piacevolezza” nelle fasi pre e post intervento, da parte delle persone che hanno compilato il questionario sia prima che dopo l'intervento (campione B).



È confermato il miglioramento delle percezioni legate agli aspetti di "bellezza", di "accoglienza" e di "pulizia" dopo l'intervento. I numeri convalidano anche che, malgrado questo miglioramento, lo spazio rimane considerato relativamente poco piacevole da parte dei rispondenti.

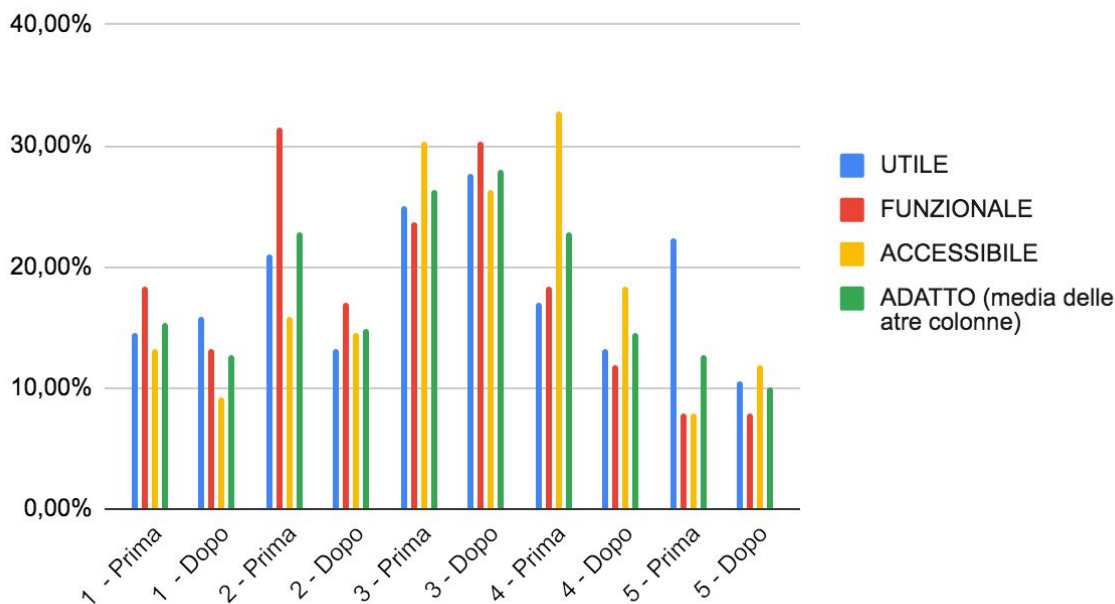
*Lettura del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco bello esteticamente, pulito, accogliente o piacevole; 5 indica che i rispondenti considerano lo spazio molto bello esteticamente, pulito, accogliente o piacevole.*

Lo spazio inoltre è **mediamente adatto ai bisogni della cittadinanza**, si evidenzia in particolare che esso è **abbastanza utile e molto accessibile ai cittadini però poco funzionale**.

Dopo l'intervento, lo spazio viene considerato **più funzionale ma meno accessibile** da parte degli utenti. Si nota infatti che la valutazione dell'aspetto di "funzionalità" è migliorata (passando dal 2 al 3), mentre la valutazione dell'aspetto di "accessibilità" è peggiorata (passando dal 4 al 3). In totale, sembra che la sperimentazione abbia omogeneizzato le valutazioni legate all'aspetto "adatto ai bisogni dei cittadini": lo spazio viene considerato mediamente adatto ai bisogni dei cittadini.

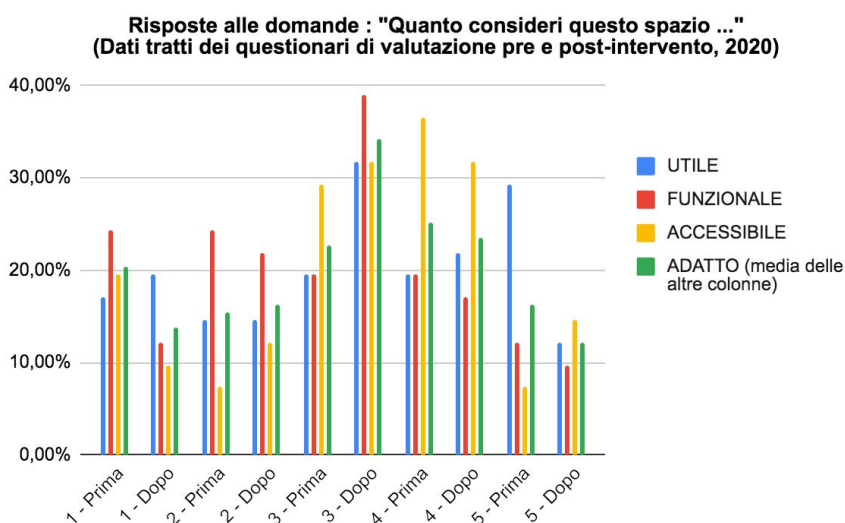
Qui di seguito, il grafico tratto della valutazione degli aspetti di "utilità" e di "funzionalità" da parte degli utenti, pre e post intervento.

**Risposte alle domande : "Quanto consideri questo spazio ..."  
(Dati tratti dei questionari di valutazione pre e post-intervento, 2020)**



Letture del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco utile, funzionale, accessibile o adatto; 5 indica che i rispondenti considerano lo spazio molto utile, funzionale, accessibile o adatto.

Qui di seguito, un grafico tratto della valutazione degli aspetti di "utilità" e "funzionalità" nelle fasi pre e post intervento, da parte delle persone che hanno compilato il questionario sia prima che dopo l'intervento (campione B).



Letture del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco utile, funzionale, accessibile o adatto; 5 indica che i rispondenti considerano lo spazio molto utile, funzionale, accessibile o adatto.

È confermato il leggero miglioramento delle percezioni legate agli aspetti "funzionalità" e di "utilità": Si invalida invece il peggioramento delle valutazioni legate all'aspetto di "accessibilità"; in totale l'intervento ha migliorato le valutazioni legate all'aspetto "adatto".

• **Terzo pilastro: la "protezione e la sicurezza" nello spazio**

Analisi tratta delle risposte alla domanda: "quanto consideri questo spazio rischioso a causa della presenza di auto e moto?" e alle domande aperte del

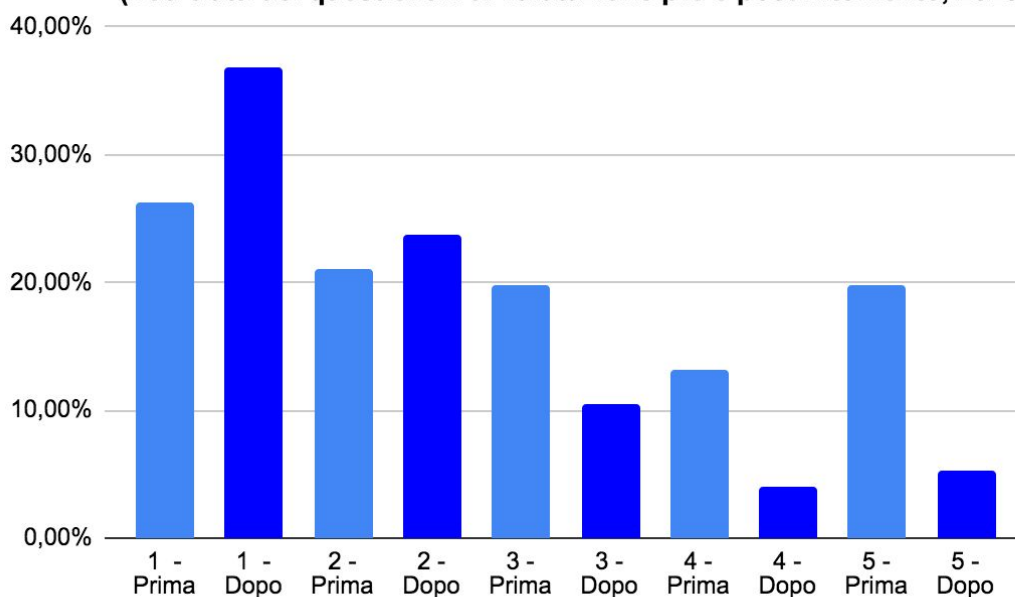
questionario, in particolare “se vuoi lasciare un breve commento alla tua valutazione” e “come miglioreresti questo spazio”.

Prima dell'intervento, lo spazio è considerato dagli utenti come mediamente o poco rischioso a causa della presenza di auto e moto. Qui di seguito, il grafico tratto della valutazione del rischio percepito a causa della presenza di auto e moto nell'area; si nota la ripartizione abbastanza omogenea delle risposte, con una leggera predominanza di voti “1 (per nulla)”. Qui di seguito, il grafico tratto della valutazione dell'aspetto di “rischiosità” da parte degli utenti, pre intervento.

Dopo l'intervento, lo spazio è percepito come molto poco rischioso da parte dei rispondenti; si evidenzia in particolare che la risposta preponderante è la risposta “1 (per nulla)” che indica un livello di rischio percepito basso. Qui di seguito, il grafico tratta della valutazione dell'aspetto di “rischiosità” da parte degli utenti, post intervento.

Qui di seguito, il grafico tratto della valutazione dell'aspetto di “rischio” percepito da parte degli utenti nelle fasi pre e post intervento.

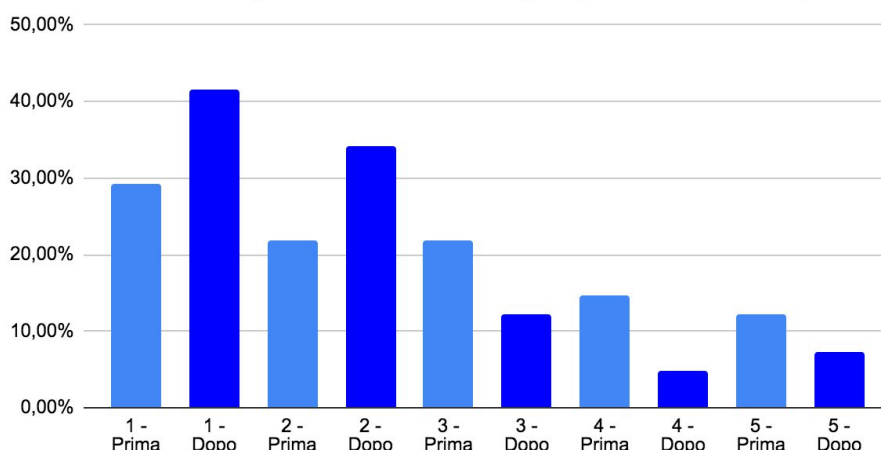
**Risposte alle domande : "Quanto consideri questo spazio rischioso a causa della presenza di macchine e moto"  
(Dati tratti dei questionari di valutazione pre e post-intervento, 2020)**



Lettura del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco rischioso, 5 indica che lo considerano molto rischioso.

Qui di seguito, un grafico tratto della valutazione degli aspetti di “rischio” nelle fasi pre e post intervento, da parte delle persone che hanno compilato il questionario sia prima che dopo l'intervento (campione B).

**Risposte alla domanda : "Quanto consideri questo spazio rischioso a causa della presenza di auto e moto"  
(Dati tratti dai questionari di valutazione pre e post-intervento, 2020)**



È confermato che il rischio percepito da parte degli utenti a causa della presenza di macchine è inferiore dopo l'intervento rispetto a prima.

Lettura del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco rischioso, 5 indica che lo considerano molto rischioso.

Inoltre, prima dell'intervento, alcuni rispondenti al questionario evidenziano che sono **esposti a odori sgradevoli nello spazio, imputabile soprattutto alla gestione dei rifiuti** e alla mancanza di senso civico.

*“Lo immaginerei come uno spazio per i cittadini della zona, non come un parcheggio.*

*A mio avviso ciò che lo rende spesso decisamente poco "bello esteticamente" è lo scarso senso civico, "mostrato" in tutta evidenza dai cassonetti dell'immondizia che corrono lungo il tratto di fianco al Nido e alle Bombicci. Il più delle volte straripanti di sacchetti (quando a pochi passi, in via Mattei ce ne sono altri) e con rifiuti anche di grandi dimensioni abbandonati per terra”.*

*“Oppure un'isola ecologica con bidoni interrati per limitare al minimo l'odore che esce dai bidoni aperti (sempre pieni a causa delle scuole che svuotano nei bidoni per i residenti) e per diminuire il degrado e l'abbandono di rifiuti”.*

Dopo l'intervento, le preoccupazioni degli utenti sono meno concentrate sulla pulizia nello spazio, benché sia ancora notato come un fattore da migliorare per rendere lo spazio più piacevole per gli utenti:

*“Basterebbe che le persone lo lasciassero un po' più pulito. Vista la limitatezza dello spazio non credo si possano progettare grandi cose. Oltre a questa soluzione temporanea.”*

- **Descrizione dello spazio da parte degli utenti**



Risposte alla domanda: "in una parola come descriveresti lo spazio? "

La descrizione dello spazio da parte degli utenti evidenzia un forte potenziale ricreativo e aggregativo, pur sottolineandone alcuni aspetti negativi. Qui di seguito, una graficizzazione che evidenzia le parole più usate per definire il tratto finale di via Perti (nella sua disposizione pre-intervento).



Graficizzazione delle risposte alla domanda: "in una parola come descriveresti lo spazio?" (pre-intervento)

Dopo l'intervento, la descrizione dello spazio da parte dei rispondenti è molto polarizzata; si nota in particolare che tra le parole più usate per descrivere lo spazio compaiono sia "migliorato" sia "peggiorato". Qui di seguito, una graficizzazione che evidenzia le parole più usate per definire il tratto finale di via Perti (nella sua disposizione post-intervento).



Graficizzazione delle risposte alla domanda: "in una parola come descriveresti lo spazio?" (post intervento)

### **Punti di attenzione**

- **Miglioramento della sicurezza pedonale**

Prima dell'intervento, il tema della mancanza di sicurezza pedonale viene molto enfatizzato (soprattutto da parte dei genitori che accompagnano i bambini a scuola) ed è riconducibile sia all'elevato traffico negli orari di ingresso e uscita dalla scuola, sia alle condizioni dei marciapiedi:

*"Rimane ad oggi MOLTO pericoloso perché il marciapiede che separa questo spazio di Via Perti da Via Turati, ha una discesa che collega le due strade e molti motorini e moto da via Turati usano queste salite per entrare direttamente in Via Perti, molte volte in maniera pericolosa e ad alta velocità passano davanti alle scuole durante l'uscita dei bambini in maniera molto pericolosa."*

*"Nella mezz'ora prima di entrata e uscita dalla scuola è un tratto di strada ovviamente molto frequentato da genitori e bambini, tante auto, tante bici, sicuramente con molta confusione e relativa sicurezza. Negli altri momenti della giornata mi pare sia relativamente frequentato a parte i pochi residenti e chi passa a piedi o in bici".*

*"Sarebbe cosa buona renderlo pedonale, e' pericoloso per i bambini all'entrata e uscita i genitori vogliono parcheggiare tutti lì in doppia fila e tripla fila soprattutto in caso di pioggia diventa ingestibile passarci!!"*

Dopo l'intervento, si sottolinea il miglioramento del livello di sicurezza globale, malgrado la persistenza del problema legato ai marciapiedi che collegano via Perti e via Turati:

*“Il divieto di accesso alle auto ha migliorato la sicurezza. Occorrono interventi per rendere lo spazio bello, accogliente, confortevole, accessibile e fruibile”.*

*“Dal punto di vista della sicurezza è migliorato, ci sono meno auto in quel tratto dove passano bambini, ma rimane un luogo di non-aggregazione, senza nulla per stare assieme (panchine, uno spiazzo senza auto, un mercato con bancarelle.). Inoltre gli spazi sono quasi sempre vuoti e tanti genitori continuano a parcheggiare fuori in doppia fila, tanto varrebbe fare una piazza con la parte finale degli stalli (ora vuoti)”.*

*“Vicina e molto trafficata via Turati rende rischiosa per i più piccoli la zona.”*

*“La parte su via Turati andrebbe un po' chiusa in modo da renderla più sicura per i bambini. Andrebbe implementato de verde pubblico soprattutto per offrire riparo durante l'attesa nella stagione calda”*

- **Persistenza di incuria e scarsa gradevolezza sensoriale nella zona**

Prima dell'intervento, alcuni residenti indicano un alto livello di scarsa cura e gradevolezza sensoriale (imputabile soprattutto alla gestione dei rifiuti alla mancanza di senso civico) e di mala gestione dello spazio stradale.

*“Lo immaginerei come uno spazio per i cittadini della zona, non come un parcheggio.*

*A mio avviso ciò che lo rende spesso decisamente poco "bello esteticamente" è lo scarso senso civico, "mostrato" in tutta evidenza dai cassonetti dell'immondizia che corrono lungo il tratto di fianco al Nido e alle Bombicci. Il più delle volte straripanti di sacchetti (quando a pochi passi, in via Mattei ce ne sono altri) e con rifiuti anche di grandi dimensioni abbandonati per terra”.*

*“Oppure un'isola ecologica con bidoni interrati per limitare al minimo l'odore che esce dai bidoni aperti (sempre pieni a causa delle scuole che svuotano nei bidoni per i residenti) e per diminuire il degrado e l'abbandono di rifiuti”.*

*“CAOTICO”*

*“Prima di tutto i già pochi parcheggi dovrebbero essere lasciati a disposizione dei residenti. Dovrebbe essere limitato l'accesso alle auto che portano i bambini a scuola, spesso causa di parcheggi in doppia fila e di impedimento alla circolazione.”*

Dopo l'intervento, i rispondenti al questionario si focalizzano in particolare sulla persistenza di comportamenti scorretti (in particolare legato alla violazione dei nuovi divieti di circolazione) e fanno poco riferimento all'incuria:

*“Segnalo che nonostante il presidio dei vigili la gente maleducata continua a parcheggiare”*

*“Sono sempre presenti auto (nonostante la presenza fissa di vigili la mattina negli ultimi giorni), per cui così com'è è inutile a causa della inciviltà di chi ci parcheggia senza curarsi dei cartelli. Mi auguro inizino a fioccare le multe per scoraggiare l'abuso dei posti, altrimenti tanto vale lasciarlo com'era prima”*

*“Le macchine continuano a sostare in zona pedonale e a transitare, non sono stati sostituiti spazi alternativi per parcheggio bici e moto. Il parcheggio disabili ora è difficilmente accessibile. Le auto intasano il resto della via in seconda fila”*

- **Enfaticizzazione della mancanza di parcheggi (automobile, moto e biciclette)**

Prima dell'intervento, alcuni rispondenti notano la mancanza di posti per parcheggiare le moto e l'assenza di posti per le bici. Invece, in questa fase pre-intervento, la mancanza di posti parcheggio auto non è molto evocata, se non da parte dei residenti:

*“Servono rastrelliere”*

*“Ripristinerei ed aumenterei i posti moto”*

*“con rastrelliere per bici e meno parcheggi”*

*“vivo qui da tantissimi anni e per me è uno spazio significativo. Oggi viene incontro alle esigenze di parcheggio per i residenti pur lasciando spazi abbastanza liberi dove poter passeggiare.”*

A questo proposito si segnala che dopo il periodo di osservazione il Comune è intervenuto inserendo una rastrelliera sull'area.

Dopo l'intervento, oltre all'assenza di rastrelliera per biciclette, alcuni rispondenti (residenti e genitori) evidenziano la mancanza di posti parcheggio per le auto, causata dalla cancellazione dei parcheggi:

*“Unico aspetto negativo è che togliendo spazio ai già scarsi parcheggi in zona, si è "tolto" senza offrire soluzioni alternative. E non credo che la soluzione temporanea abbia disincentivato l'uso dell'auto da parte delle famiglie che accompagnano i figli a scuola. In sostanza: una misura palliativa.”*

*“Se non sono già previste, mi piacerebbe avere una rastrelliera per la bici, molti ancora la parcheggiano sul marciapiede, è vero che ora c'è più spazio di un tempo ma sono comunque ingombranti, non è il loro posto legate al palo.”*

- **Inasprimento del conflitto di uso tra genitori e residenti per la funzione di parcheggio**

Sia prima, sia dopo l'intervento, diversi utenti fanno osservare che quest'area dovrebbe essere ad accesso esclusivo dei residenti, facendo emergere un conflitto tra residenti e non, e che dovrebbe essere data priorità alla funzione di parcheggio.

Prima dell'intervento, alcuni rispondenti (residenti della zona principalmente) sottolineano l'esistenza di disagi legati all'uso del tratto finale nelle ore scolastiche e alla mancanza di parcheggi.

*“Abito in zona e il problema dei parcheggi è importante. Accompagno mio figlio alle Bombicci e lo spazio in questione viene utilizzato da gruppetti di mamme che si scambiano informazioni solo negli orari previsti dalla scuola.”*

*“Grande il disagio provocato dalla massa di auto e scooter, quasi sempre parcheggiato in doppia fila e davanti ai passi carrai, di chi accompagna o torna a prendere i figli alle scuole Bombicci”*

*“Indispensabile perché i parcheggi In zona sono insufficienti”.*

Dopo l'intervento emerge da parte di alcuni che i recenti lavori di pedonalizzazione hanno enfatizzato il problema parcheggio per i residenti:

*“Il caos di macchine durante gli orari di ingresso e uscita a scuola è spostato solo di dieci metri nel resto della via, che è diventata ancora più caotica. I residenti non trovano più parcheggio, perché è difficile spostare l'auto entro le 7.30 del mattino. È una vergogna. I vigili stanno lì a fare le multe alle macchine parcheggiate dei residenti e non battono ciglio di fronte alla bolgia che c'è nel resto della strada, dove le macchine dei genitori dei bambini delle scuole bloccano cancelli ed auto in sosta. Per garantire la sicurezza degli studenti non si chiede la collaborazione dei genitori, che potrebbero cercare posto anche nelle strade vicine, come è normale che sia. No, si impedisce ai residenti di parcheggiare anche durante il giorno o di notte (a meno di uscire all'alba a spostare la macchina). Un disastro”.*

*“Ripristinate il parcheggio, la scuola dentro ha già uno spazio enorme”*

*“Questo spazio è fondamentale per i residenti per il parcheggio quotidiano. In zona non ci sono abbastanza parcheggi per le macchine per i residenti, mentre ci sono già altri spazi ricreativi (parchi, centri sociali, palestre...)”*

Infine, si sottolinea il fatto che pochi giorni dopo che la Polizia Locale avesse iniziato a sanzionare gli utenti non rispettosi delle nuove regole stradali attuate in seguito all'intervento di pedonalizzazione, alcune parti interessate hanno scritto una lettera destinata al Preside dell'associazione Centro Antartide per chiedere lo snellimento dei controlli stradali (i.e. controlli senza sanzione), al fine di evitare la polarizzazione tra genitori e residenti.

- **Aspettative riguardanti al miglioramento dell'intervento**

Da una parte, la percezione del cambiamento non è avvertita da alcuni che non vedono la differenza rispetto a prima:

*“Sinceramente non capisco cosa sia cambiato rispetto a prima. E comunque manca ancora una rastrelliera per le bici”.*

*“Al momento è solo una strada vuota”.*

D'altro canto, il confronto con gli utenti della zona ha permesso di evidenziare alcune criticità nell'attuazione dell'intervento tali l'assenza di una transenna che permetta di chiudere la strada all'angolo di via Martini, le difficoltà legate alla violazione delle nuove regole stradali e alle misure sanzionatorie e l'inadeguatezza della segnaletica sperimentale. Inoltre, alcuni residenti notano che gli orari di chiusura della strada non sono allineati con le esigenze dell'utenza residenziale : le macchine parcheggiate da parte residenti dopo la fine del divieto di sosta (ore 18) devono essere rimosse il giorno successivo prima delle 7.30, mentre i residenti che si spostano per lavorare iniziano in media più tardi.

**Pratiche d'uso e analisi dei flussi**

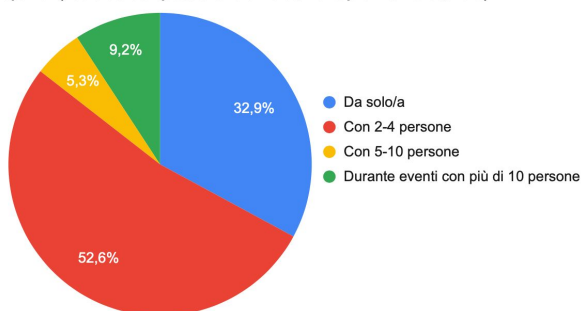
- **Tempo trascorso nello spazio e numero di accompagnatori**

*Le abitudini di frequentazione dello spazio sono studiate sulla base delle risposte dagli utenti ai questionari pre e post-intervento.*

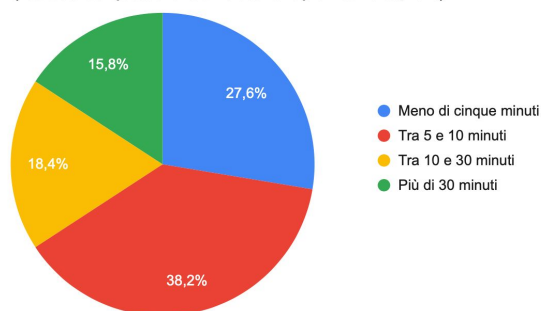
I risultati del questionario sull'uso dello slargo dimostrano che esso, pur essendo uno spazio ad uso carrabile, è **considerato un luogo di passaggio e di sosta pedonale** o di **stazionamento per auto e moto: il 71% dei rispondenti attraversa lo spazio a piedi, il 51,3% dei rispondenti parcheggia nello spazio e il 46,1% dei rispondenti passa tempo di attesa nello spazio**

Qui di seguito, due grafici a torta tratti del questionario di valutazione pre-intervento: si nota che lo spazio è usato come **un luogo di sosta in gruppo**.

Risposte alle domande : "Con quante persone frequenti lo spazio / hai frequentato lo spazio" (Dati tratti del questionario di valutazione pre-intervento, 2020)



Risposte alle domande : "Quando frequenti lo spazio, per quanto tempo ci resti in media?" (Dati tratti del questionario di valutazione pre-intervento, 2020)



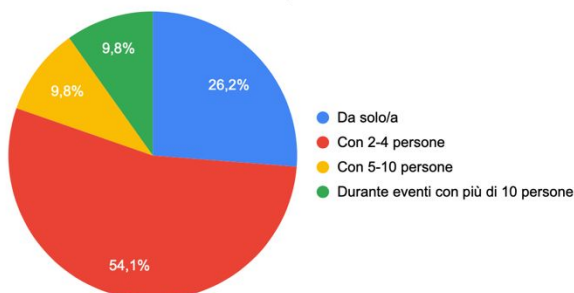


Dopo dell'intervento, i risultati del questionario sull'uso dello spazio dimostrano che l'attuazione dell'intervento non ha modificato significativamente le pratiche di frequentazione dello spazio per i pedoni (frequenza, tempo trascorso nello spazio e numero di accompagnanti). Il tratto finale continua a essere considerato un luogo di passaggio pedonale o di attesa più o meno lunga in gruppo: **il 70,5% dei rispondenti attraversa lo spazio a piedi e il 41% dei rispondenti passa tempo di attesa nello spazio.**

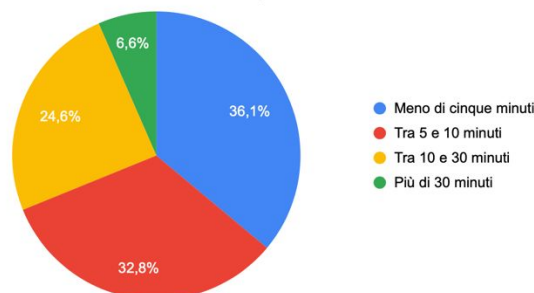
**Il numero di rispondenti che dichiara parcheggiare nello spazio, invece, è significativamente ridotto (19,7% dopo l'intervento contro 51,3% prima).**

Qui di seguito, due grafici a torta tratti del questionario di valutazione post-intervento:

Risposte alle domande : "Dopo l'intervento, con quante persone frequenti lo spazio / hai frequentato lo spazio" (Dati tratti del questionario di valutazione post-intervento, 2020)



Risposte alle domande : "Dopo l'intervento, quando frequenti lo spazio, per quanto tempo ci resti in media?" (Dati tratti del questionario di valutazione post-intervento, 2020)



Si segnala che le condizioni climatiche rigide dovute al periodo di osservazione non hanno permesso di valutare l'impatto reale dell'intervento sul tempo di uso dell'area pedonalizzata sperimentalmente. Questo aspetto sarà meglio osservabile con l'arrivo della primavera.

- **Frequenza di uso**

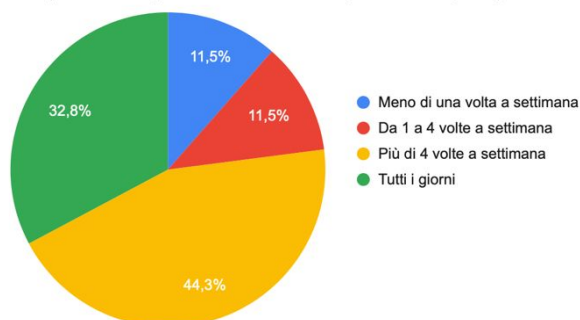
Prima dell'intervento, i dati di anagrafica del questionario mostrano che i rispondenti sono in maggioranza residenti del quartiere Costa-Saragozza (86,8%), e che usano il tratto finale di via Perti in maniera regolare. Pertanto, lo spazio allo stato attuale è un luogo rilevante alla vita del quartiere e dei suoi abitanti. Qui di seguito, la rappresentazione grafica della frequenza di uso del tratto di via perti da parte dei rispondenti al questionario.

Risposte alle domande : " Quante volte utilizzi questo spazio?"  
(Dati tratti del questionario di valutazione pre-intervento, 2020)



Dopo l'intervento, i dati di anagrafica del questionario mostrano che i rispondenti sono in maggioranza dei residenti della zona Costa-Saragozza (85,2%) e che usano il tratto finale di via Perti in maniera regolare. Seppur con una distribuzione diversa delle intensità d'uso, lo spazio permane caratterizzato da un uso regolare da parte dei rispondenti. Qui di seguito, la rappresentazione grafica della frequenza di uso dello spazio studiato da parte dei rispondenti al questionario post-intervento

Risposte alle domande : " Dopo l'intervento, quante volte utilizzi questo spazio?"  
(Dati tratti del questionario di valutazione post-intervento, 2020)



- **Frequenzazione dell'area e attività svolte nello spazio da parte degli utenti**

*La frequentazione dell'area e le attività svolte nello spazio sono analizzate sulla base delle osservazioni e del monitoraggio dell'area avvenuti nelle fasce orarie di ingresso e uscita delle scuole. Si nota a prescindere che l'uso dello spazio su queste fasce orarie è diverso da quello osservato su altre fasce orarie (es. nel week end)*

*La frequentazione e le attività svolte vengono riassunte nelle mappature presentate in questo paragrafo.*

Sia prima, sia dopo l'intervento, si nota dalle mappe l'affollamento delle aree di ingresso alle scuole Gobetti Ada e Bombicci, subito prima l'inizio e subito dopo la fine delle lezioni. Si evidenzia in particolare su queste fasce orarie una concentrazione dei genitori e degli allievi sui marciapiedi, e anche sulla strada, davanti alle scuole.

Prima dell'intervento, gli utenti sostano in maggioranza davanti all'ingresso principale delle scuole; dopo l'intervento, invece, gli utenti che sostano nell'area sono più numerosi e sono diffusi sull'insieme del tratto finale di via Perti, dall'incrocio con via Turati all'angolo con via Martini (sulle strisce pedonali nuovamente dipinte).

Prima dell'intervento, l'occupazione della strada da parte degli allievi e dei genitori costituiva un fattore di rischio poichè avveniva su un'area in quel momento carrabile; dopo l'istituzione dell'Area Scolastica invece la sosta delle persone avviene all'interno dell'area pedonalizzata.

Inoltre, sia prima, sia dopo l'intervento, dalle mappature (rappresentate di seguito) si vede che gli utenti che si fermano nello spazio rimangono in piedi o si siedono informalmente (sui muretti davanti alle scuole, sugli scooter o altri oggetti presenti). Si nota tuttavia che il numero di bambini che gioca nell'area sembra aumentato dopo l'intervento rispetto a prima.

Di conseguenza, è stato evidenziato il fatto che, nelle fasce orarie di entrata/uscita scolastiche, gli utenti utilizzano lo slargo come **luogo di passaggio pedonale, di attesa in gruppo e di parcheggio/sosta**. Essi rimangono in piedi o si siedono in maniera informale a causa dell'assenza di arredo pubblico adatto (es. panchine pubbliche).



Elenco simboli

- stare in piedi
- seduto (arredamento pubblico)
- seduto (informalmente)
- \* Attività motoria (gioco/fitness)

Elenco dimensioni

- una persona
- da due a cinque persone
- cinque (e più) persone
- flusso pedonale medio
- flusso pedonale forte

Elenco colori

- fascia oraria 8-9 (giorno lavorativo)
- fascia oraria 16-17 (giorno lavorativo)

*Graficizzazione di sintesi della mappatura pre-intervento*



Elenco simboli

- stare in piedi
- seduto (arredamento pubblico)
- seduto (informalmente)
- \* Attività motoria (gioco/fitness)

Elenco dimensioni

- una persona
- da due a cinque persone
- cinque (e più) persone
- flusso pedonale medio
- ➔ flusso pedonale forte

Elenco colori

- fascia oraria 8-9 (giorno lavorativo)
- fascia oraria 16-17 (giorno lavorativo)

*Graficizzazione di sintesi della mappatura post-intervento*

- **Parcheggio e sosta informali**

*Le pratiche di parcheggio e sosta sono state osservate durante le sessioni di monitoraggio dell'area nelle fasce orarie di ingresso e uscita delle scuole e, si fa nuovamente presente che l'uso dello spazio su queste fasce orarie è diverso di quello osservato su altre fasce orarie (es. nel week end). Nello specifico, il parcheggio e la sosta informali per il carico e lo scarico dei bambini avviene più spesso durante gli orari scolastici di entrata, di pranzo e di uscita.*

Prima dell'intervento, si notano tre pratiche di parcheggio e sosta informali :

- (a) Alcune macchine sono parcheggiate in maniera informale e breve in mezzo alla strada, vicino ai cestini della spazzatura (all'angolo di Via Perti/via Martini) per il carico/lo scarico dei bambini.



*Parcheggio informale davanti ai cassonetti della spazzatura, via Perti.*



- (b) Le biciclette vengono parcheggiate sui pali pubblici o lasciate in sui spazi per i pedoni, a causa dell'assenza di rastrelliera per le bici in via Perti.



*Parcheggio informale di bicicletta su un palo pubblico, via Perti*

- (c) Alcune moto penetrano via Perti da via Turati, passando sul marciapiede in discesa, per parcheggiare sugli stalli dedicati.

Dopo l'attuazione dell'intervento, si nota una nuova pratica di parcheggio informale: il posto macchine destinato alle persone con disabilità è utilizzato da parte di alcuni genitori come un posto parcheggio classico. Inoltre, dopo l'attuazione dell'intervento, si nota la persistenza di alcune abitudini di parcheggio informale -in particolare in assenza della Polizia Locale- malgrado la presenza di una nuova cartellonistica che lo proibisce.

- (a) In assenza della polizia locale, le auto continuano ad accedere e parcheggiare nel tratto finale di via Perti.



*Presenza di macchine nell'area pedonale sulle fasce orarie scolastiche (dopo l'intervento, in assenza della Polizia Locale)*

- (b) In presenza della Polizia Locale, il divieto di parcheggio e di sosta nella zona pedonale abbastanza rispettato, seppur alcune macchine sono parcheggiate dal giorno prima nell'area.



*La zona pedonale in presenza della polizia locale*

- (c) Una parte delle macchine continua a sostare per tempi brevi davanti ai cassonetti della spazzatura, all'angolo di delimitazione della zona pedonale, anche in presenza della polizia locale.



*Parcheggio informale davanti ai cestini della spazzatura via Perti (dopo l'intervento)*

#### ● **Flussi pedonali all'interno dello spazio studiato**

*I flussi pedonali sono stati osservati durante le sessioni di monitoraggio dell'area.*

Dai flussi pedonali riassunti graficamente nelle mappe pre e post-intervento riportate nelle pagine precedenti, emerge che le persone **attraversano lo spazio in mezzo alla strada e in diverse direzioni**, sia prima sia dopo l'intervento. Tuttavia, si nota che **prima dell'intervento, i pedoni che attraversano in mezzo alla strada incrociano i flussi carrabili**, mentre dopo l'intervento di pedonalizzazione, i pedoni possono attraversare in sicurezza.

Nella fase post-intervento, si nota inoltre che la zona occupata dai genitori degli allievi delle scuole è estesa fino alle strisce pedonali all'angolo di via Martini.

La fase di osservazione pre-intervento ha quindi evidenziato il fatto che gli utenti utilizzano lo spazio come luogo di attesa e di passaggio pedonale, benché lo spazio sia ad uso carrabile. Inoltre, la fase di osservazione post-intervento ha dimostrato che la pedonalizzazione parziale dell'area consente ai pedoni di fare un uso più sicuro dello spazio davanti alle scuole Bombicci e Gobetti Ada.

#### **Possibili vocazioni dell'area**

*Le possibili vocazioni dell'area sono state valutate sulla base delle risposte alla domanda: "come miglioreresti questo spazio?"*

- **Chiusura del tratto finale di via Perti al traffico e riqualificazione dell'area in un'area pedonale.**

Prima dell'intervento, le idee su come migliorare lo spazio in questione vertono essenzialmente sulla chiusura e pedonalizzazione dell'area (il 56,5% delle risposte), rendendola un luogo fruibile dai residenti, genitori e alunni della scuola:

*“Sarebbe bello se fosse un proseguimento del cortile della Scuola con la possibilità di renderlo una zona dedicata all'incontro e al confronto. Considerando che è la zona prospiciente all'ingresso di 2 scuole, uno spazio simile ad una piazza piuttosto che un parcheggio credo sia più funzionale. La zona è ricca di posti auto e con la collaborazione dei genitori e dei residenti si possono sicuramente gestire i 2 momenti di alto flusso di macchine in corrispondenza dell'entrata e della uscita”.*

*“Farei una piazza in almeno 2/3 della strada chiusa: la parte finale fino all'ingresso della scuola, si perderebbero max 7 posti auto, che si potrebbero recuperare rifacendo le strisce a spina di pesce invece che verticali in un lato dell'attigua via Mattei, come era 10 anni fa e si passava agevolmente. Poi nello spazio pianterei qualche albero, inserirei delle panchine, installerei un playground da basket chiuso (in modo che la palla non esca in strada), nello spazio libero 1 volta a settimana organizzerei il mercatino dei prodotti a km 0”.*

Dopo l'intervento, emergono due visioni in esatta antitesi. La prima conferisce visione da valore alla pedonalità (a patto che vengano rispettate le regole) ed è sostenuta dal 25,5% dei rispondenti:

*“Come scritto prima occasione, mi piacerebbe venisse definitivamente ed in maniera permanente liberato dalle auto, in modo da poter essere fruito in sicurezza dai bambini e dai loro accompagnatori”.*

*“Molte multe e ancora molte finché la gente non capisce che non ci si deve parcheggiare in orario diurno”.*

*“Toglierei tutti i parcheggi, mettere una rastrelliera e chiudere la strada”.*

La seconda dà priorità al tema dei parcheggi, sia per i residenti che per quelli che accompagnano i bambini a scuola ed è sostenuta dal 21,6% dei rispondenti:

*“Ripristinate parcheggio”*

*“Compensare i parcheggi persi, ripristinando il parcheggio a spina di pesce su 1 dei 2 lati di via S.Mattei (fino a 10 anni fa era così e le auto passavano amplissimamente)”.*



*“Ci farei parcheggiare i residenti. Il casino davanti alla scuola lo fanno le auto dei genitori, non quelle dei pochi residenti della strada. Eppure quelli penalizzati sono i residenti”.*

- **Valorizzazione della zona grazie ad arredi urbani e verde pubblico, per rendere l'area fruibile dalla cittadinanza**

Prima dell'intervento, oltre alla pedonalizzazione dell'area, il 29% dei rispondenti enfatizza la necessità di riqualificazione mediante verde e arredo urbano, rastrelliere, un'efficace segnaletica:

*“Maggiore pulizia, panchine, verde, pedonalizzazioni e parcheggi solo moto e bici”.*

*“Facendo un intervento di urbanismo tattico, con disegni a terra dei bambini delle scuole per togliere i parcheggi”.*

*“Sposterei i cassonetti in fondo e pianterei due alberini”.*

Dopo l'intervento, si nota che per molti cittadini (il 45,1% dei rispondenti) sarebbe importante migliorare la qualità dell'area attraverso arredo, giochi per bambini e verde:

*“Arredo urbano che lo renda migliore esteticamente”.*

*“Spazi per stare assieme tipo panchine, una piazzetta senza auto nel tratto finale (tanto gli stalli non sono utilizzati in gran parte né nell'ora scolastica di punta né la sera dai residenti), un mercato con bancarelle, un campo da basket con la gabbia perché non esca la palla”.*

*“Rendendola totalmente pedonale e rendendo via Turati a senso unico. Inoltre occorre del verde (alberi, piante)”.*

Le possibili vocazioni dell'area individuate dagli utenti prima e dopo l'intervento sperimentale di pedonalizzazione sono evidenziate nelle nuvole di parole chiave, qui di seguito:



Graficizzazione delle risposte alla domanda: "come miglioreresti questo spazio?"  
Prima dell'intervento (sinistra), dopo l'intervento (destra)

## Conclusioni

L'osservazione degli impatti dell'intervento sperimentale ha evidenziato principalmente cinque fenomeni:

- l'evoluzione ambivalente della percezione dello spazio che viene considerato più confortevole, più piacevole e generalmente meno rischioso ma anche meno accessibile e funzionale
- il rafforzamento dell'uso pedonale della strada per il passaggio e l'attesa (da rivalutare quando le condizioni climatiche saranno favorevoli) e il potenziale aggregativo dell'area come luogo di socialità e di ricreazione per i bambini.
- la persistenza di vecchie abitudini di sosta informale (es. vicino ai cassonetti della spazzatura via Perti) e l'emergenza di aspettative legate all'offerta di parcheggio nella zona.
- la necessità da parte di alcuni riqualficare l'area con arredi e verde urbano -previa chiusura della strada e pedonalizzazione- al fine di renderla fruibile dalla cittadinanza
- polarizzazione degli usi tra residenti e genitori della scuola attorno al tema del parcheggio e della pedonalizzazione.

Inoltre, l'osservazione ha permesso di individuare azioni su cui è possibile intervenire per migliorare l'intervento sperimentale: il miglioramento della cartellonistica e della segnaletica per aree pedonali sperimentali (anche in funzione delle nuove disposizione del Codice della Strada quando arriveranno), l'installazione di una transenna di chiusura del tratto e l'intensificazione dei controlli degli accessi carrabili all'area per favorire un rispetto delle nuove modalità d'uso dello spazio.

## **Bibliografia**

Gehl Jan & Svarre Birgitte (2013) *How To Study Public Life / by Jan Gehl, Birgitte Svarre*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics Springer e-books Imprint: Island Press Springer e-books.

Low Seta, Simpson Troy & Scheld Suzannz. *Toolkit for the Ethnographic Study of Space TESS*. Public Space Research Group/Center for Human Environments.