

# Osservazione e Monitoraggio dello spazio pubblico in via Murri tra le scuole Tambroni e il Mercatino di Chiesa Nuova

*Report completo dell'osservazione pre e post realizzazione dell'Area Scolastica (aggiornato al 24 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](#)

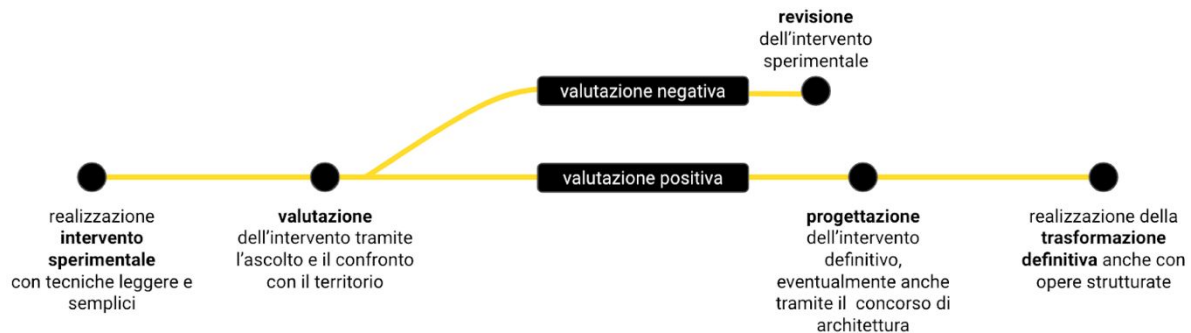
## Introduzione

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 stradale tra le scuole Tambroni e il Mercatino Rionale di Chiesa Nuova.

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 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.).

Nel caso dell'osservazione dell'area tra le scuole Tambroni e il Mercatino di Chiesa Nuova, in considerazione del dibattito già in essere da anni sull'area, 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 prese in considerazione le posizioni dei diversi soggetti coinvolti prima e dopo l'intervento. A questo fine si è svolto uno scambio di informazioni con i referenti del Centro Antartide. Si fa anche presente che, non avendo raccolto il punto di vista dei commercianti nella fase post intervento attraverso altri canali, si è ritenuto opportuno incontrarli appositamente con lo scopo di includere anche il loro punto di vista dopo l'attuazione dell'intervento.

"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.

Alcune precisazioni sul protocollo di osservazione utilizzato sull'area di via Murri:

1/ Per ogni fase di osservazione (cioè prima e dopo l'attuazione dell'intervento), sei sessioni di counting, di mapping e di fotografia sono state svolte durante la settimana, all'entrata/uscita della scuola e anche all'orario di pranzo.

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 14 giorni prima dell'intervento. Di seguito alcuni dati significativi:
  - Il campione di rispondenti al questionario è composto da 57 persone, abitanti della zona Murri-Lunetta Gamberini (66,67%)
  - Il 77,19% dei rispondenti frequenta la zona per ragioni legate alle scuole Tambroni (genitore, allieve o dipendente)
  - Il 22,80 % dei rispondenti frequenta la zona perché è cliente o commerciante al mercato rionale
  - Il 75,44% degli rispondenti fa parte di una famiglia di 3 o 4 persone
  - Il 64,91 % dei rispondenti ha tra 31 e 45 anni.
- Il questionario post-intervento è stato diffuso per 14 giorni dopo l'intervento. Di seguito alcuni dati significativi:
  - Il campione di rispondenti al questionario è composto da 69 persone, abitanti della zona Lunetta Gamberini (47,83%)
  - L'86,96% dei rispondenti frequenta la zona per ragioni legate alle scuole Tambroni (genitore, allieve o dipendente)
  - Il 21,74% dei rispondenti frequenta la zona perché è cliente o commerciante al mercato rionale
  - Il 73,91% dei rispondenti fa parte di una famiglia di 3 o 4 persone
  - Il 62,32 % dei rispondenti ha tra 31 e 45 anni

Si nota che il numero di rispondenti è aumentato e che la percentuale dei rispondenti abitanti della zona Lunetta Gamberini è ridotta.

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 post intervento a chi non lo avesse compilato prima dell'intervento. Il risultato è che il 42,03% dei rispondenti 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/ A causa del dibattito già in essere da anni sull'area, dei numerosi incontri svolti e della relazione già avviata da diverse parti del Comune, dal Quartiere e dal Centro Antartide con i soggetti coinvolti, non sono state realizzate interviste ad hoc e nel report sono state considerate in diversa forma le posizioni dei diversi soggetti coinvolti.

Si fa anche presente che, vista la minore partecipazione dei commercianti ai questionari pre e post intervento e la preponderanza delle opinioni espresse dai genitori degli allievi delle scuole, è stata svolta un'intervista ad alcuni rappresentanti dei commercianti del Mercato rionale Tambroni Chiesa Nuova con lo scopo di raccogliere un panorama più completo delle opinioni e bisogni espressi riguardo lo spazio in oggetto.

Infine, viene precisato che questo report presenta i risultati provenienti dell'attività di osservazione e di monitoraggio condotta nello spazio pubblico in via Murri tra il mercato rionale Chiesa Nuova e le scuole Tambroni, 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 state effettuate alcune modifiche alla segnaletica iniziale, al fine rendere più chiare le nuove regole stradali agli utenti. Si nota inoltre che la transenna fornita inizialmente (di metallo) è stata sostituita da una transenna di plastica, più leggera, in modo da agevolare il lavoro di installazione e disinstallazione.

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

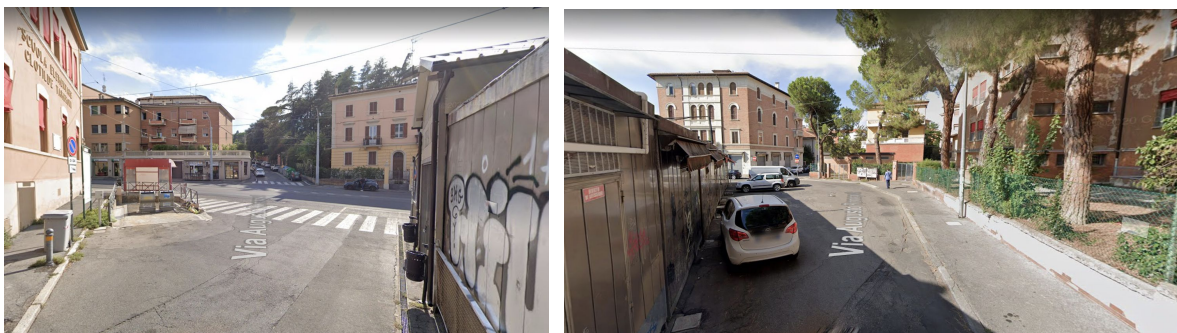
### **Stato di fatto pre-intervento**



#### *Fotografia area di inquadramento dell'area*

L'area si trova nello slargo posto ad est del mercato rionale Chiesa Nuova in corrispondenza civ. 156 - 158 (scuole Tambroni) a collegamento fra l'asse principale di via Murri e via Romagnoli.

L'area è completamente asfaltata, la maggior parte è carrabile e a doppio senso di marcia. Lungo il perimetro dell'area scolastica è presente un marciapiede della larghezza di circa 1,5 metri. L'area carrabile ha una sagoma irregolare determinata dall'edificio del Mercato Rionale e dal marciapiede dall'altra ed è priva di segnaletica verticale a terra. Sull'area stazionano diversi mezzi: intorno al Mercato Rionale i mezzi di servizio al Mercato e in diverse altre localizzazioni degli ambulanti. Sono presenti due attraversamenti pedonali paralleli all'asse principale di via Murri per dare continuità al camminamento sul marciapiedi lungo la via.



*Fotografie descrittive dell'area*

Sul perimetro dell'area scolastica si aprono due accessi all'area scolastica che permettono l'entrata e l'uscita degli studenti. Uno di questi due accessi è stato aperto solamente all'inizio di quest'anno scolastico per evitare assembramenti durante l'accesso. Il giardino scolastico è ricco di vegetazione ad alto fusto che ombreggia l'area.

Al limite dell'area scolastica con l'asse principale di via Murri è presente una fermata dell'autobus in prossimità della quale si colloca un'isola interrata dei rifiuti. Oltre ai pali dell'illuminazione pubblica e diversi piccoli cestini per i rifiuti non sono presenti altri arredi urbani degni di nota.

L'area da alcuni anni è oggetto di un dibattito che ha coinvolto diversi soggetti istituzionali e non. La ragione del dibattito è la promiscuità esistente tra l'utenza scolastica in entrata e in uscita dal plesso scolastico e i mezzi motorizzati presenti sull'area in concomitanza di orario. Non si era però trovata una soluzione in grado di risolvere questo conflitto fino a quando nel novembre del 2020, complice l'acuirsi del rischio dovuto dall'emergenza sanitaria, è arrivato un momento di svolta che ha permesso di trovare da parte del Comune e del Quartiere un accordo per una soluzione.

#### **Obiettivi dell'intervento**

L'intervento sull'area stradale compresa fra le uscite della scuola Tambroni e il Mercatino Rionale di Chiesa Nuova, pur non essendo inserito inizialmente nel Piano per la Pedonalità Emergenziale, ne adotta strumenti e obiettivi. Infatti ha la finalità di ampliare gli spazi pedonali per garantire una maggior tutela e sicurezza sanitaria all'utenza scolastica come risposta all'emergenza sanitaria. Fra le diverse categorie

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 pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie d'accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine." Il Comune ha deciso quindi di sperimentare contemporaneamente qui e in via Perti davanti alle scuole Bombicci la "zona scolastica" anche detta "area scolastica".

### Caratteristiche dell'intervento



*I cartelli che definiscono l'Area Scolastica*

L'area oggetto di intervento è in via Murri nello slargo posto ad est del Mercato Rionale di Chiesa Nuova in corrispondenza dei numeri civici 156-158 (scuole Tambroni) a collegamento fra l'asse principale di via Murri e via Romagnoli.

Il Comune in via sperimentale, a modifica della precedente regolamentazione segnalata e vigente ha realizzato dal giorno 16 novembre un'Area Scolastica. In particolare è fatto divieto di transito:

- nei giorni feriali da lunedì a venerdì nella fascia oraria 8,00 - 9,00 e nella fascia 16,00 - 17,00, ed inoltre nelle giornate feriali di lunedì, mercoledì e venerdì nella fascia oraria 12,30 - 13,30; eccetto:
- veicoli a servizio della scuola per il trasporto pasti,
- velocipedi.

Nel tratto stradale e nelle fasce orarie sopra indicate è consentita la sosta e non il transito dei mezzi di servizio al Mercato Rionale e agli ambulanti.

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.



*Progetto dei cartelli e loro collocazione nell'area di intervento*

Per inibire l'accesso ai mezzi negli orari di divieto è stata inoltre collocata in prossimità dell'isola ecologica una transenna metallica mobile (poi sostituita con una transenna in plastica, più leggera e maneggevole di quella metallica) che viene spostata all'inizio e alla fine degli orari sanciti. Sono state sperimentate diverse posizioni di questa transenna e diverse modalità organizzative per lo spostamento. È in via di definizione un Patto di Collaborazione tra il comitato di genitori e il Quartiere per formalizzare le modalità gestionali della transenna.

Come già precisato 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 state effettuate alcune modifiche alla segnaletica iniziale, al fine rendere più chiare le nuove regole stradali agli utenti. Si nota inoltre che la transenna fornita inizialmente (di metallo) è stata sostituita da una transenna di plastica, più leggera, in modo da agevolare il lavoro di installazione e disinstallazione.

Parallelamente al Piano per la Pedonalità Emergenziale, il Comune di Bologna ha approvato anche un Piano per la Ciclabilità Emergenziale. Questo prevede la realizzazione di una corsia ciclabile proprio su questo tratto di via Murri. È prevedibile che questa nuova realizzazione avrà una incidenza con l'area scolastica e, seppur non sia oggetto di questo report, è sicuramente un punto su cui porre attenzione.





*Primi giorni di sperimentazione dell'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**

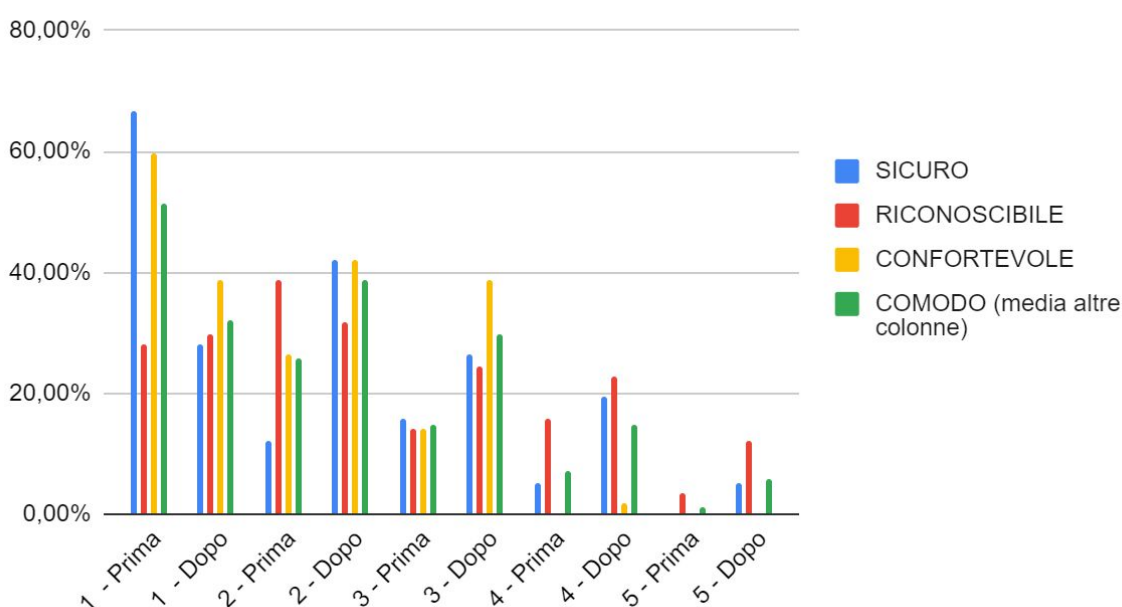
*La "comodità" dello spazio è stata osservata considerando tre indicatori (livello di sicurezza percepita, riconoscibilità dello spazio e valutazione dell'aspetto "confortevole" dello spazio), approfonditi dai questionari pre e post intervento. Si intende quindi comprendere se l'uso dello spazio da parte 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, gli utenti percepiscono l'arredamento dello **spazio come poco comodo**. Si evidenzia che lo spazio è considerato molto poco sicuro e molto poco confortevole. Lo spazio viene anche considerato poco riconoscibile da parte degli utenti.

Dopo l'intervento, la percezione del "comfort" è migliorata, benché lo sia ancora considerato **relativamente poco comodo**. Si evidenzia che una parte significativa dei rispondenti valuta a 2 su una scala di 5 - invece che 1 su 5 nella fase pre-intervento- sia il livello di sicurezza e sia la caratteristica "confortevole". Queste votazioni indicano che lo spazio è ancora considerato poco sicuro e poco confortevole, malgrado un miglioramento. Lo spazio viene anche considerato mediamente riconoscibile da parte degli utenti.

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

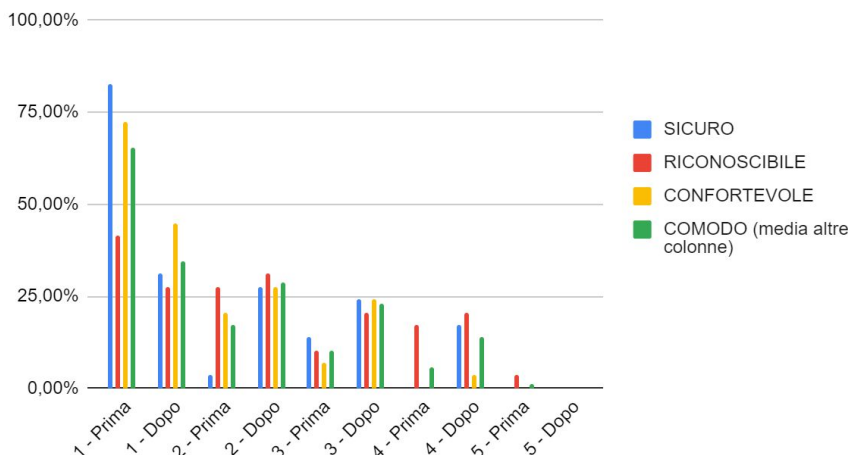
**Risposte alla domanda : " Quanto consideri questo spazio..." (Dati tratti dei questionari di valutazione pre e post intervento, 2020)**



*Letture del grafico: 1 indica che i rispondenti considerano lo spazio poco 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 del campione B alla domanda : " 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.

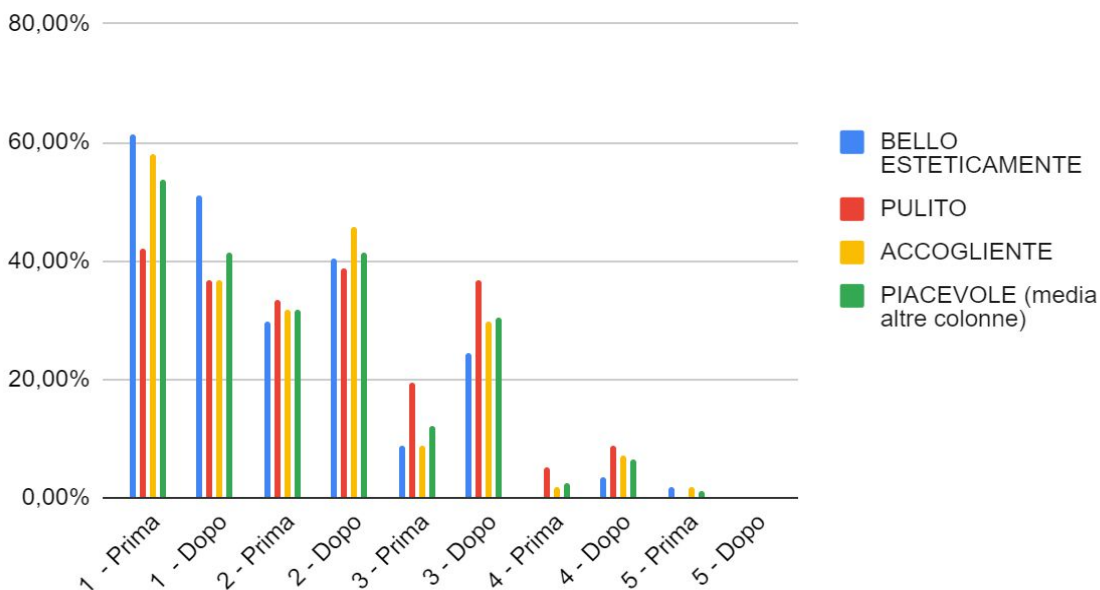
L'"adeguatezza ai bisogni dei cittadini" è stata valutata considerando tre indicatori (utile, funzionale e accessibile), valutati all'interno dei questionari pre e post intervento. Con il termine "adatto ai bisogni dei cittadini" si intende valutare se lo spazio è utile e utilizzabile da tutti i cittadini.

Prima dell'intervento, lo spazio è **poco attraente** per le persone in quanto è percepito come poco accogliente, poco pulito e poco bello esteticamente.

Dopo l'intervento, la valutazione dell'aspetto "piacevolezza" è migliorata, benché lo spazio **rimanga poco piacevole** per le persone. Si nota in particolare che lo spazio è reputato più pulito e più accogliente dopo l'intervento rispetto a prima, poiché la valutazione di questi aspetti è di 2 su 5 invece che di 1 su 5. Le risposte degli utenti ci raccontano quindi che l'attuazione della sperimentazione ha migliorato sia la pulizia sia l'accoglienza del luogo, ma non abbastanza per renderlo piacevole e attraente.

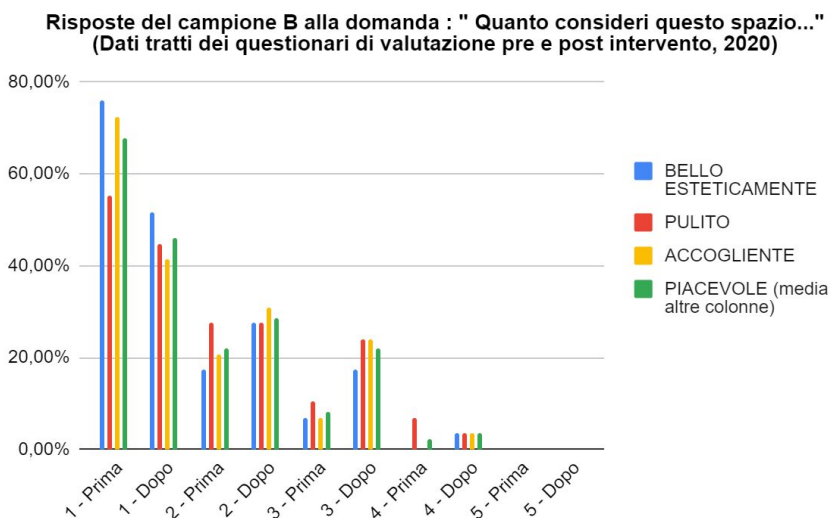
Qui di seguito, un grafico tratto della valutazione dell'aspetto di "piacevolezza" nelle fasi pre e post intervento.

**Risposte alla domanda : " 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 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 della 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).

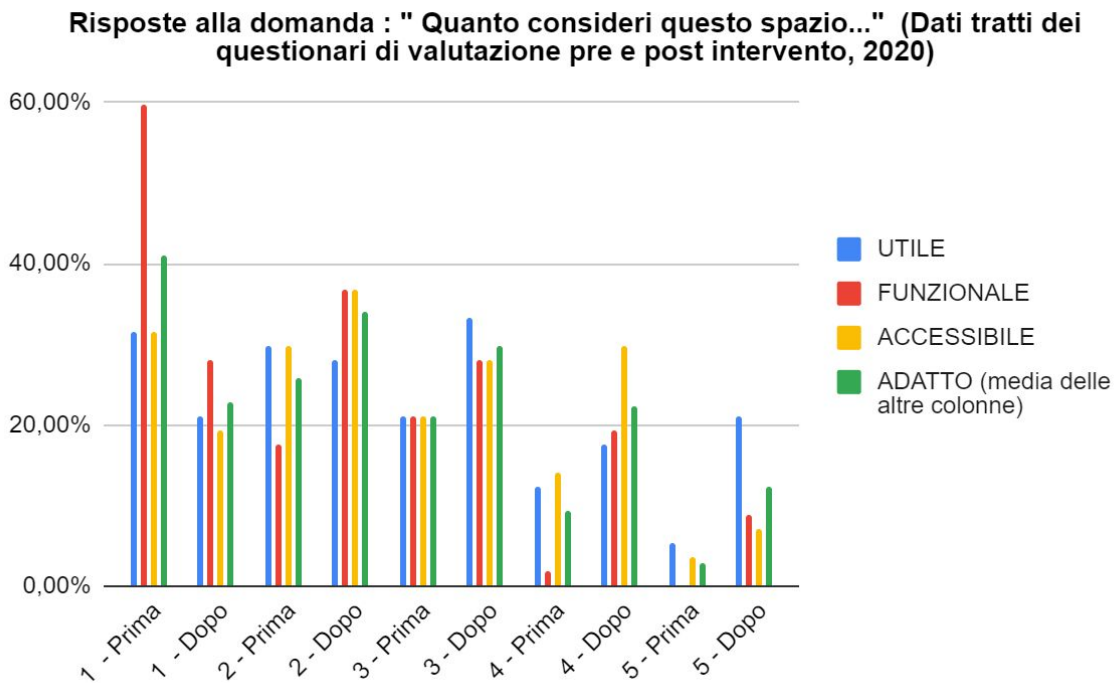


È confermato il miglioramento delle percezioni legate agli aspetti di "bellezza", di "accoglienza" e di "pulizia". I numeri convalidano anche che lo spazio rimane tuttavia considerato relativamente poco piacevole da parte dei rispondenti.

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.

Inoltre, prima dell'intervento, lo spazio **non è considerato molto adatto ai bisogni dei cittadini** perché è **poco funzionale**. I cittadini e gli utenti usano lo spazio regolarmente perché ne hanno la necessità, senza tuttavia trovarlo adatto al proprio uso. Dopo l'intervento, lo spazio inoltre è **ancora considerato poco adatto ai bisogni dei cittadini, malgrado un miglioramento notevole**, in particolare in termini di funzionalità e di accessibilità.

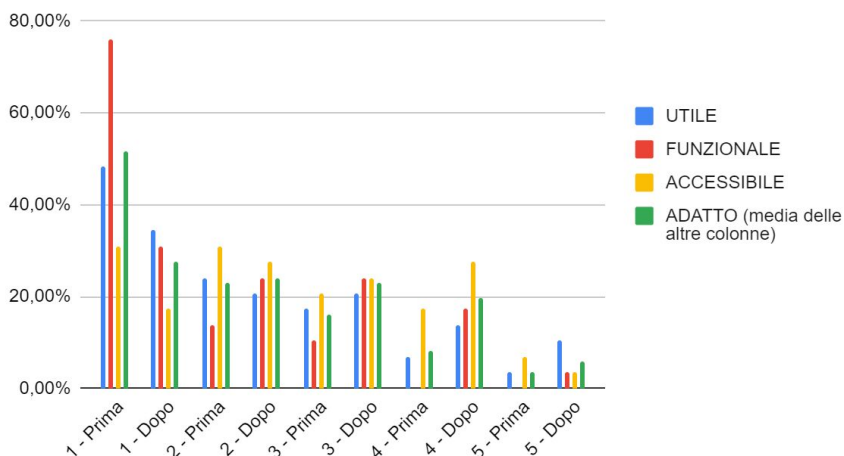
Qui di seguito, il grafico tratto della valutazione degli aspetti di "utilità" e di "funzionalità" da parte degli utenti.



*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).

Risposte del campione B alla domanda : " Quanto consideri questo spazio..."  
(Dati tratti dei questionari di valutazione pre e post intervento, 2020)



È confermato il netto miglioramento delle percezioni legate agli aspetti "funzionalità" e "utilità"; è anche convalidato il miglioramento dell'aspetto e "accessibilità" dopo l'intervento.

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.

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

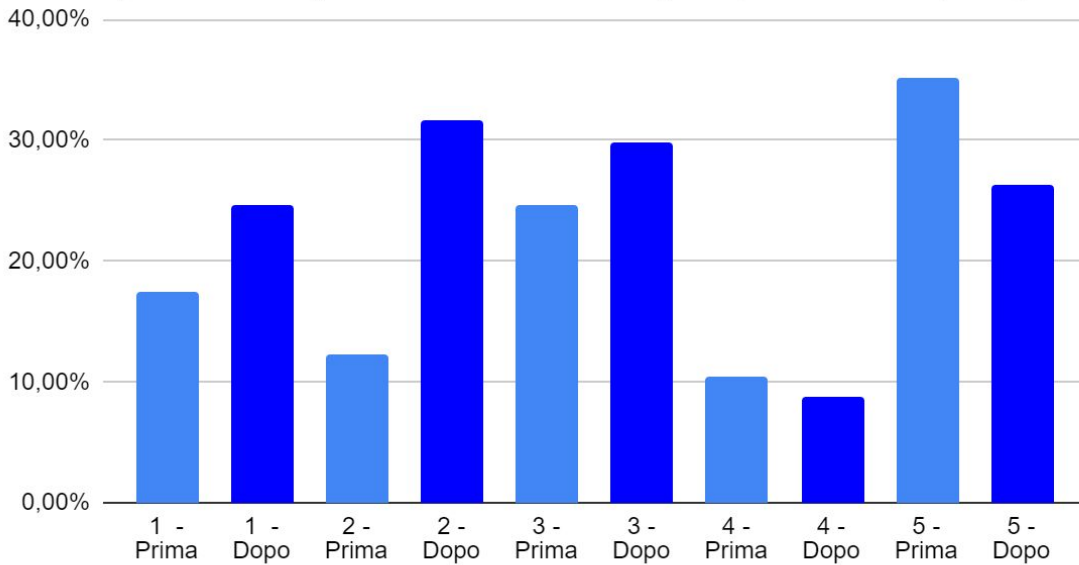
Analisi tratta delle risposte alla domanda: "quanto consideri questo spazio rischioso a causa della presenza di auto e moto?" e alle domande aperte del questionario, in particolare "se vuoi lasciare un breve commento alla tua valutazione" e "come miglioreresti questo spazio".

Prima dell'intervento, lo spazio è **considerato dagli utenti come molto 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 preponderanza della risposta "5 (molto)".

**Dopo l'intervento, lo spazio è percepito come meno rischioso** da parte dei rispondenti; si evidenzia in particolare che le risposte preponderanti siano le risposte "2" e "3", che indicano un livello di rischio percepito piuttosto basso o medio.

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

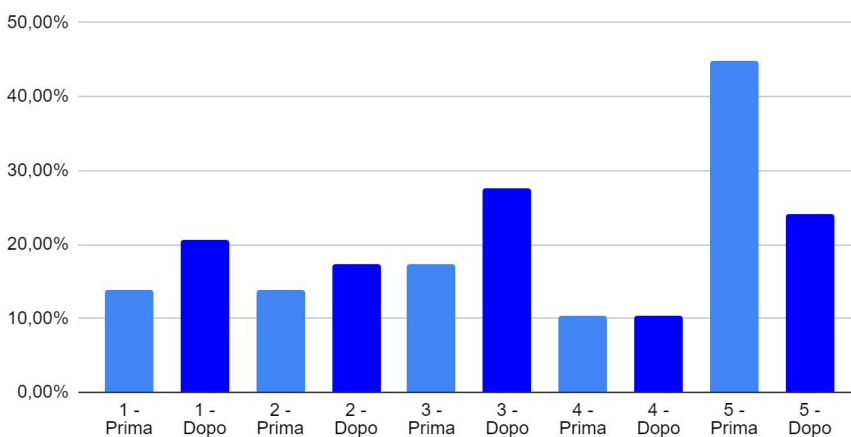
**Risposte alla domanda : " Quanto consideri questo spazio rischioso a causa della presenza di auto e moto?"  
(Dati tratti dei questionari di valutazione pre e post intervento, 2020)**



Letture 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 dei 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.

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

Inoltre, sia prima sia dopo l'intervento, i rispondenti al questionario evidenziano che sono **esposti a odori sgradevoli e contaminazioni nello spazio.**

Prima dell'intervento:

*“Lo spazio adiacente alla scuola è a dir poco squallido. I bambini sono obbligati a sostare davanti alla scuola prima della sua apertura tra lo smog delle macchine di passaggio, furgoncini che caricano e scaricano la merce dei mercatini, ambulanti che invadono sempre più spazio, cassonetti della spazzatura che emanano odori pungenti e spiacevoli. I bambini meritano di vivere in spazi più salubri”.*

Dopo dell'intervento:

*“L'area potrebbe essere ancora più funzionale e accessibile con la riqualificazione/sostituzione della stazione ecologica”.*

*“Riqualificherei/sostituirei la stazione ecologica”.*

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

Risposte alla domanda: *“in una parola come descriveresti lo spazio?”*

Prima dell'intervento, **lo spazio viene descritto in termini negativi**, pur sottolineandone il suo **potenziale di riqualificazione**. Qui di seguito, una graficizzazione che evidenzia le parole più usate per definire la strada tra il Mercato Rionale Chiesa Nuova e le scuole Tambroni (nella sua disposizione pre-intervento).



Graficizzazione delle risposte alla domanda: *“in una parola come descriveresti lo spazio?”*

Dopo l'intervento, **lo spazio viene descritto in termini sia positivi sia negativi**. Qui di seguito, una graficizzazione che evidenzia le parole più usate per definire la strada tra il Mercatino Rionale Chiesa Nuova e le scuole Tambroni (nella sua disposizione post-intervento).





Graficizzazione delle risposte alla domanda: "in una parola come descriveresti lo spazio?"

## Punti di attenzione

- Permanenza di un conflitto di uso dello spazio

Si nota che in tutte e due le fasi di osservazione (pre e post-intervento), gli utenti evidenziano che ci sono delle **diverse destinazioni di uso dello stesso tratto stradale** (mercato, area per i bambini delle scuole Tambroni, luogo di sosta per la bancarella ambulante e parcheggio, nella fase pre-intervento). I rispondenti mettono in evidenza **il conflitto riguardante l'uso dello spazio pubblico da parte dei diversi fruitori dell'area**.

Prima dell'intervento:

*"Nell'area insistono contemporaneamente: parcheggio del mercatino, 2 ingressi scolastici, 2 piazzole ambulanti, parcheggio (nonostante i divieti di sosta) di auto. È un delirio".*

*"Spesso ci sono automobili che impediscono il passaggio di carrozzine per bambini e veicoli per disabili, sui marciapiedi sarebbe opportuno dedicare degli spazi per gli avventori".*

Dopo l'intervento:

*“Sicuramente, lo spazio in oggetto utilizzato in modo diverso a seconda degli orari e dei giorni meriterebbe una valorizzazione diversa rispetto a quella attuale, oltre la semplice chiusura al traffico”.*

- **Evoluzione della natura del rischio percepito nell'area**

In tutte le due fasi di valutazione, si fa presente che quest'area è percepita come rischiosa a causa della presenza di veicoli motorizzati.

Prima dell'intervento, il passaggio di veicoli, sia di quelli che transitano sia di quelli dei negozianti del mercato che stazionano sull'area, rendono lo spazio in questione poco sicuro, soprattutto per un'utenza più vulnerabile come quella dei bambini della scuola:

*“Lo spazio antistante l'ingresso della scuola primaria e dell'infanzia è poco sicuro: le auto e i mezzi transitano durante l'ingresso e l'uscita da scuola dei bambini, rendendo lo spazio altamente pericoloso. La presenza di una postazione ambulante posizionata sul marciapiede impedisce di camminare sul marciapiede, aggravando la situazione di pericolo per bambini e genitori”.*

*“L'area è troppo spesso usata per un parcheggio "selvaggio" da parte di chi deve portare/prelevare i bambini o di chi vuole accedere per pochi minuti al mercato”.*

Dopo l'intervento, i rischi derivano, da una parte, dalle manovre dei furgoni afferenti ai negozianti del mercato intenti a parcheggiare; dall'altra, dalla violazione delle nuove regole di circolazione e dalla collocazione sperimentale della segnaletica.

*“Poco sicuro per i bimbi che escono da scuola con tutte le auto che continuano a parcheggiare e transitare e poco curato”*

*“Purtroppo se non c'è vigilanza da parte della polizia municipale i cartelli non vengono rispettati. Credo occorra un intervento radicale che renda esclusivamente pedonale la zona”.*

*“Ultimamente hanno anche tolto (o rubato) le due frecce (< >) collocate sotto il segnale di divieto di sosta posto all'angolo del mercatino, facendo diventare lecito il parcheggio (considerato fisso e proprietà privata) dei furgoni dei negozianti (che non sono ambulanti). Recentemente un commerciante durante una manovra nella zona tra il mercatino e la scuola stava per investire un bambino. Segnalo, inoltre, che nella zona sarebbe necessaria una telecamera (come quelle messe in Lunetta Gamberini), sia per la sicurezza che per la rilevazione alle infrazioni del CdS”.*

- **Insistenza di incuria e disordine estetico limita il gradimento dell'area da parte degli utenti**

Prima dell'intervento, alcuni utenti evidenziano che la scarsa cura e il disordine estetico limitano il gradimento della zona da parte degli utenti.

*“Il tratto di strada in questione è ai limite tra la totale mancanza del rispetto delle leggi ed il degrado”.*

*“É anche uno spazio poco gradevole esteriormente, privo di qualunque “richiamo” alla presenza di una scuola. L'esterno del mercatino è poco accattivante e poco attrattivo”.*

Dopo l'intervento, si evidenzia che la percezione di confusione estetica percepita persiste:

*“Luogo abbandonato a se stesso. Non si rispetta alcuna regola civile. Mancanze gestionali da parte del Comune”.*

*“Per quanto riguarda il mercatino rionale avrebbe bisogno di una bella pulizia e di una ristrutturazione dei negozietti”.*

Dai commercianti emerge una percezione positiva dell'Area Scolastica poiché ritengono che quanto più lo spazio è percepito come un bene comune dalle diverse persone e comunità che lo vivono quanto più su quest'area ci sono attenzioni positive che possano contrastare l'incuria, il disordine e i comportamenti individuali scorretti che altrimenti rischierebbero di caratterizzare l'area come è avvenuto in passato.

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

Il confronto informale con gli utenti della zona ha permesso di evidenziare alcune criticità nell'attuazione dell'intervento, l'assenza di una transenna che permetta di chiudere la strada all'angolo di via Romagnoli, le difficoltà legate alla gestione della transenna posizionata davanti all'ingresso principale di via Tambroni, l'inadeguatezza della segnaletica sperimentale e l'inefficienza dei controlli stradali nelle prime fasi operative.

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

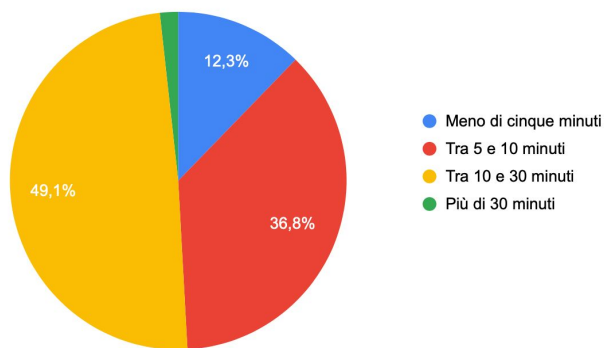
- **Tempo trascorso nello spazio e numero di accompagnatori**

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

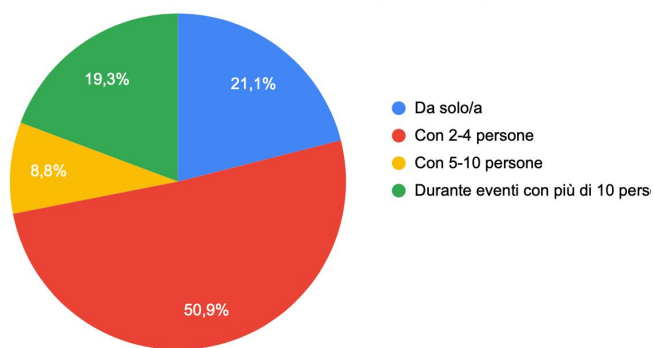
Prima dell'intervento, i risultati del questionario sull'uso dello slargo dimostrano che esso, pur essendo uno spazio ad uso carrabile, è **considerato un luogo di passaggio pedonale o di attesa più o meno lunga: il 68,42% dei rispondenti attraversa lo spazio a piedi e il 56,14% dei rispondenti passa tempo di attesa nello spazio.**

Qui di seguito, grazie ai due grafici a torta tratti del questionario di osservazione pre-intervento, si nota che lo spazio è usato per **una durata media-lunga e in gruppo.**

Risposte alla domanda : " Quando frequenti lo spazio, per quanto tempo ci resti in media?" (Dati tratti del questionario di valutazione , 2020)



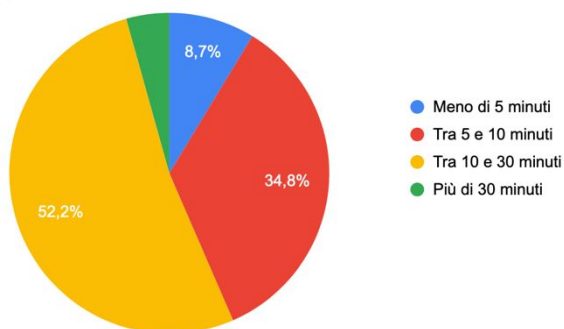
Risposte alla domanda : "Con quante persone frequenti lo spazio/hai frequentato lo spazio?" (Dati tratti del questionario di valutazione pre-intervento, 2020)



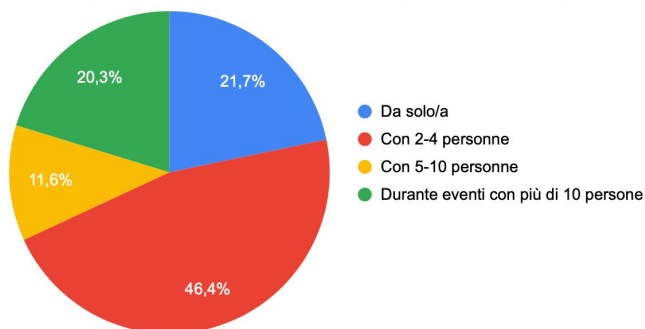
Dopo l'intervento, i risultati del questionario sull'uso dello spazio dimostrano che l'attuazione dell'intervento non ha modificato le pratiche di frequentazione dello spazio (frequenza, tempo trascorso nello spazio e numero di accompagnatori). La strada tra il mercato rionale Chiesa nuova e le scuole Tambroni continua a essere considerato un luogo di passaggio pedonale o di attesa più o meno lunga in gruppo: **il 60,87% dei rispondenti attraversa lo spazio a piedi e il 63,77% dei rispondenti passa tempo di attesa nello spazio.**

Qui di seguito, due grafici a torta tratti del questionario di valutazione post-intervento: di nuovo, si nota che lo spazio è usato per **una durata media-lunga e in gruppo.**

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



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



Si segnala che le condizioni climatiche 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 d'uso**

Prima dell'intervento, i dati di anagrafica del questionario mostrano che i rispondenti sono in maggioranza residenti della zona Murri-Lunetta Gamberini (66,67%) che usano lo slargo in maniera regolare, se non quotidiana. Qui di seguito, la rappresentazione grafica della frequenza di uso dello spazio studiato da parte dei rispondenti al questionario pre-intervento.

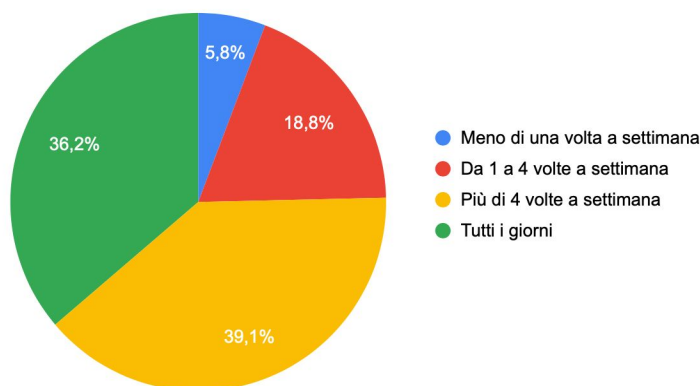
Risposte alla domanda: "Quante volte utilizzi questo spazio?" (Dati tratti del questionario di valutazione pre-intervento, 2020)



Frequenza di uso dello spazio da parte degli utenti

Dopo l'intervento, i dati di anagrafica del questionario mostrano che i rispondenti sono quasi in maggioranza residenti della zona Lunetta Gamberini (47,83%) che usano lo slargo in maniera regolare. Seppur con una distribuzione diversa delle intensità d'uso, lo spazio permane caratterizzato da un uso regolare. Qui di seguito, la rappresentazione grafica della frequenza di uso dello spazio da parte dei rispondenti al questionario post-intervento.

Risposte alla domanda: "Dopo l'intervento sperimentale, 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 che dopo l'intervento, si nota dalle mappe il sovraffollamento delle aree di ingresso alle scuole Tambroni 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 Tambroni; dopo l'intervento, invece, gli utenti sostano ugualmente davanti all'ingresso principale e a quello secondario più prossimo a via Romagnoli.

Naturalmente, prima dell'intervento, l'occupazione della strada da parte degli allievi e dei genitori costituiva un fattore di rischio poiché 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 che 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).



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 12-13 (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 12-13 (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 da quello osservato su altre fasce orarie (es. nel week end). Nello specifico, il parcheggio e la sosta informali per accompagnare e riprendere i 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 parcheggiano in maniera informale sia sui marciapiedi davanti alle scuole sia sulle strisce pedonali davanti al mercato, impedendo in tal modo un accesso sicuro agli spazi dedicati ai pedoni.



*Parcheggio informale sui marciapiedi nella strada dietro il mercato rionale Chiesa Nuova.*

- (b) Numerose macchine sostano in doppia fila lungo il mercato rionale, su via Murri, disturbando il traffico regolare e aumentando il rischio di investimento dei bambini da parte delle macchine.



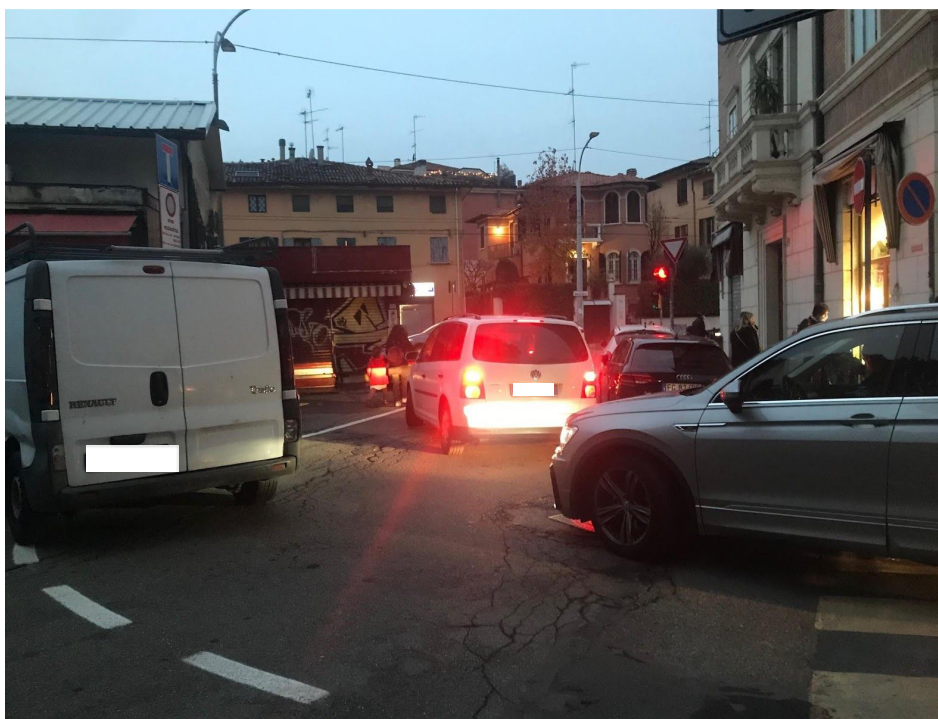
*Parcheggio informale in via Augusto Murri di mattina*

Dopo l'attuazione dell'intervento, si notano due nuove pratiche di parcheggio e sosta informali.

- (a) Alcune macchine parcheggiano in via Romagnoli e in tal modo aumentano il traffico all'angolo tra via Romagnoli e via Augusto Murri.

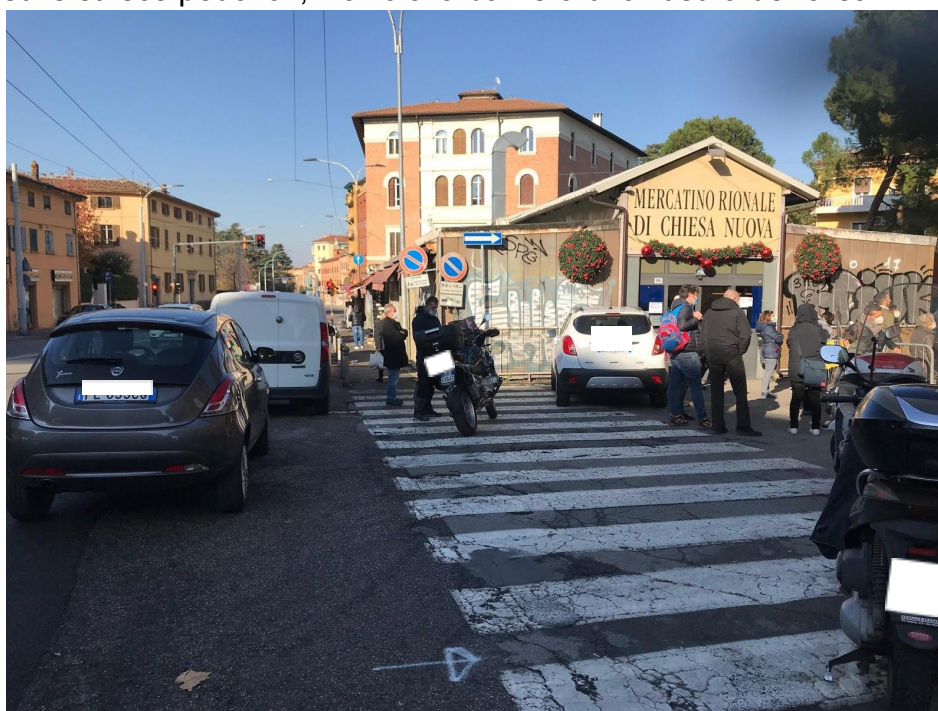


*Parcheggio informale in via Romagnoli nelle fasce orarie scolastiche*



*Traffico affollato in via Romagnoli nelle fasce orarie scolastiche*

- (b) Le moto parcheggiano sia dall'altro lato di via Augusto Murri (davanti il bar all'angolo), che davanti alla rastrelliera all'angolo tra via Murri e via Romagnoli. Dopo l'intervento, si evidenzia inoltre che due pratiche di parcheggio informale persistono, seppur con meno vigore.
- (c) Le pratiche di parcheggio lungo il mercato rionale non sono state abbandonate: alcune macchine e motociclette parcheggiano informalmente sulle strisce pedonali, vicino alla barriera di chiusura dell'area.



*Parcheggio informale sulle strisce pedonali davanti al mercato*

- (d) In assenza temporanea di transenna di chiusura della zona pedonale all'angolo di via Romagnoli (si ricorda che è previsto che venga collocata un'altra transenna in questa zona), alcune macchine parcheggiano o sostano, malgrado un divieto effettivo. Considerando anche la presenza dei furgoni dei commercianti parcheggiati, lo spazio libero tra i genitori e i camion davanti all'ingresso secondario delle scuole Tambroni è abbastanza ridotto.



*Parcheggio informale davanti all'ingresso scolastico secondario delle scuole Tambroni e spazio ridotto per i pedoni, nella fascia oraria pedonale di mezzogiorno*

- **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 precedentemente, emerge che le persone **attraversano lo spazio in mezzo alla strada e in diverse direzioni. Prima dell'intervento, i pedoni che attraversano in questo modo incrociano i flussi carrabili**, mentre, dopo l'intervento di pedonalizzazione, i pedoni attraversano in sicurezza.

Nella fase post-intervento, si nota che, secondo l'impostazione della barriera di chiusura dell'area pedonale, i pedoni possono essere costretti a posizionarsi in piedi fuori della zona pedonale a causa del sovraffollamento dello spazio pedonale. Nelle fasce orarie più affollate, la zona occupata dai genitori degli allievi delle scuole è estesa fino all'angolo del mercato rionale.

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 non ha modificato le pratiche di uso e i flussi pedonali che avvengono nell'area: dopo l'attuazione dell'intervento, lo spazio

continua ad essere un luogo di attesa e di passaggio pedonale rilevante per la vita del quartiere.

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

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

- **Riqualificazione della zona**

#### **1. Riqualificazione dell'area in un'area pedonale, attrezzata con arredo urbano e fruibile dalla cittadinanza**

Sia prima sia dopo l'intervento, le idee e le azioni indicate per migliorare l'area tra il mercato rionale Chiesa Nuova e le scuole Tambroni vertono essenzialmente sulla chiusura e pedonalizzazione dell'area (rendendola in questo modo un luogo fruibile dalla cittadinanza) e sulla riqualificazione verso un'area di socialità (mediante arredo urbano, alberi e la sistemazione del fondo stradale e dei marciapiedi). Si nota tuttavia che dopo l'intervento alcuni rispondenti (genitori di allievi) chiedono una pedonalizzazione totale dell'area.

Prima dell'intervento, il 60,38% dei rispondenti suggerisce la pedonalizzazione dell'area:

*"Lo spazio potrebbe essere utilissimo e molto sicuro per i cittadini e in particolare per i bambini, e potrebbe diventare un piccolo spazio di gioco antistante la scuola, se fosse chiuso al traffico. Fate una scelta civile e lungimirante anche se impopolare, chiudetelo e lasciatelo ai bambini!"*

*"Trasformerei il tratto di strada in una piccola piazzetta, con arredo urbano gradevole, per renderlo funzionale alla scuola, al mercato e al quartiere".*

Dopo l'intervento, la riqualificazione e la pedonalizzazione sono proposti dal 59,42% dei rispondenti:

*"Creerei un'isola pedonale h24, con fioriere, panchine e giochi disegnati sull'asfalto, così che possa diventare, a motivo della presenza della scuola, frequentata da bambini della fascia d'età 3-10 anni, un punto di riferimento aggregativo per il quartiere. Di tale trasformazione potrebbero beneficiarne anche i commercianti della zona, con la attivazione e creazione di attività/eventi speciali di aggregazione (feste di strada, aperitivi per famiglie, ecc.). Sarebbe quindi utile anche l'installazione di telecamere di sicurezza per garantire una copertura ottimale sia dell'area scolastica sia di quella commerciale. Senza isola pedonale, il timore è che, una volta cessata la sperimentazione attuale, la situazione torni ad essere problematica e caotica come è stato in precedenza".*

*"Lo spazio dovrebbe essere chiuso e dedicato ai bambini ed alla cittadinanza (con arredi urbani), finalizzato alla socializzazione e alla sicurezza di tutti soprattutto dei bambini. Dovrebbe essere uno spazio privo di autovetture".*

*“Andrebbe vietata la circolazione e il parcheggio dei veicoli e posizionati arredi urbani”.*

*“Suggerisco di rendere l’area pedonale, magari con del verde e alcune sedute (panchine)”.*

## **2. Spostamento della stazione ecologica**

Sia prima che dopo l’intervento, i rispondenti evidenziano anche l’esigenza di destinare maggiore spazio alla pedonalità, liberando l’area dai cassonetti dell’immondizia che contribuiscono a un’immagine esteticamente poco gradevole dell’area e ampliando i marciapiedi.

Prima dell’intervento:

*“Ampliando di molto il marciapiede su cui inserire delle fioriere!”.*

*“Vista la penuria di zone ricreative io toglierei o gestirei in modo diverso lo spazio dei bidoni e, chiudendo l’accesso alle auto, metterei giochi per bambini e panchine per tutti i cittadini”.*

Dopo dell’intervento:

*“Con qualche panchina per chi aspetta, con lo spostamento dell’area rifiuti e con transenne in certi orari della giornata”.*

*“Riqualificherei / sostituirei la stazione ecologica”.*

## **3. Delimitazione e riorganizzazione degli spazi**

La riorganizzazione degli spazi afferenti alla scuola e al mercato deve essere propedeutica alle iniziative di riqualificazione.

Prima dell’intervento:

*“Migliore manutenzione e adeguata suddivisione degli spazi tra scuola e mercatino,  
no macchine, sistemare i pali per terra che barcollano, tappare i buchi dell’asfalto, o meglio mettere sanpietrini invece di asfalto, colorare muretto scuola con tanti bei colori”.*

*“Darei a questo spazio un’unica destinazione d’uso”.*

Dopo l’intervento:

*“Uno spazio ricreativo, prevalentemente a disposizione della scuola, per creare continuità con il quartiere e lo storico mercatino”.*

- **Gestione del parcheggio e della sosta informale**

### **1. Rafforzamento del divieto di sosta e parcheggio, rendendo i cartelli più visibili e posizionando delle sbarre**

*“Sicuramente impedire il passaggio e la manovra dei cittadini ha aumentato tantissimo la sicurezza dell'area. Rimangono comunque i furgoni del carico/scarico merci del mercato rionale che non rendono pedonale al 100% l'area e di conseguenza anche la percezione della sicurezza non è comunque a livello massimo (benchè ripeto sia molto migliorata)”.*

*“Metterei un'altra sbarra col percorso da far seguire agli utenti del mercato”.*

### **2. Controllo più efficace e presenza di vigili per garantire il rispetto delle misure mirate a limitare la circolazione e il parcheggio nell'area in oggetto:**

*“Incrementando la presenza dei vigili che facciano rispettare le regole per la circolazione dei mezzi. Ancora adesso molti mezzi circolano e parcheggiano nella zona pedonale in orario scolastico”.*

*“controllare meglio e multare gli accessi illegali”*

### **3. Miglioramento della sicurezza anche al di fuori degli orari di Area Scolastica**

Dal confronto con i commercianti emerge l'idea che per garantire una maggior sicurezza dei pedoni sull'area anche al di fuori degli orari in cui lo spazio è pedonalizzato grazie all'“Area Scolastica”, sarebbe interessante inserire dissuasori per evitare che le auto che da via Murri attraversino l'area tra la scuola e il Mercato lo facciano a velocità elevate come talvolta accade.

### **4. Individuazione di luoghi di parcheggio alternativo**

*“Servirebbero, inoltre, luoghi alternativi (ad esempio su via Murri) per il parcheggio temporaneo dei genitori che portano i bambini a scuola (Kiss & go), per i clienti del mercatino e per i commercianti (carico e scarico merci). I commercianti potrebbero utilizzare, inoltre, altri spazi per depositare i loro furgoni (ad esempio Largo Lercaro). [...] Servirebbero, inoltre, delle telecamere per la sicurezza dei bambini, del mercato e per la rilevazione delle infrazioni al CdS”.*

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 alcuni fenomeni:

- un miglioramento seppur lieve della percezione dello spazio che viene considerato più comodo, più piacevole e generalmente meno rischioso da parte degli utenti nella fase post intervento rispetto alla fase pre intervento
- l'evoluzione parziale delle pratiche di parcheggio a favore dello sgombramento dell'area tra il mercato e le scuole, malgrado la persistenza di vecchie abitudini quali la sosta informale lungo via Murri
- la permanenza e 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
- la necessità da parte di alcuni di riqualificare l'area con arredi e verde urbano -previa chiusura della strada e pedonalizzazione- al fine di renderla fruibile dalla cittadinanza
- l'emergenza di questioni legate alla gestione del parcheggio e della sosta informali attorno alle scuole, con l'affermazione di posizioni variegata
- la necessità di migliorare la segnaletica per una maggiore chiarezza e conseguente sicurezza.

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 (già attuato dopo il periodo di osservazione), l'organizzazione della gestione delle transenne e l'integrazione di una seconda transenna all'angolo con via Romagnoli (su cui si sta già lavorando nella definizione di un Patto di Collaborazione), l'inserimento di dissuasori di velocità per una maggiore sicurezza al di fuori degli orari in cui è in vigore l'Area Scolastica e la programmazione di maggiori controlli.



## 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. *Toollkit for the Ethnographic Study of Space TESS*. Public Space Research Group/Center for Human Environments.