

OSSERVAZIONE E MONITORAGGIO DELLO SPAZIO PUBBLICO IN VIA PROCACCINI

Report della fase precedente
alla realizzazione dell'intervento

**R-INNOVARE
LA CITTÀ
CANTIERI**

IMMAGINARE LA CITTÀ
DOPO LA PANDEMIA



SPAZIO A BOLOGNA

Muoversi e vivere nella città che riparte



Comune di Bologna

fondazione
innovazione urbana

GLOSSARIO

1. Introduzione

2. La metodologia utilizzata

3. Stato di fatto, obiettivi e caratteristiche dell'intervento

3.1. Stato di fatto pre-intervento

3.2. Obiettivo

4. Analisi pre-intervento

4.1. Percezioni qualitative da parte dei cittadini

4.2. Pratiche d'uso e analisi dei flussi

4.3. Possibili vocazioni dell'area

5. Conclusioni pre-intervento

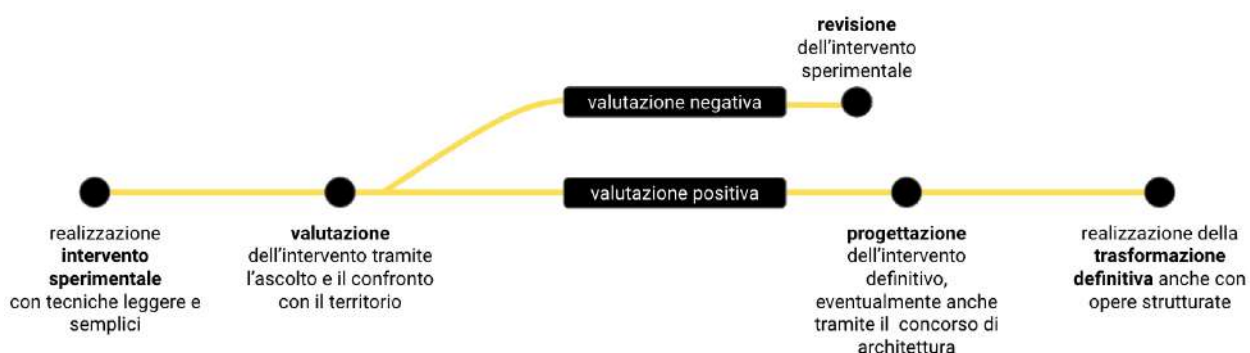
1. Introduzione

La Fondazione per l'Innovazione Urbana promuove e realizza un'attività di osservazione dello spazio pubblico su alcuni dei luoghi dove sono previsti interventi dal Piano della Pedonalità Emergenziale. Fra questi lo slargo all'incrocio tra via Procaccini, via Andrea da Faenza e via di Vincenzo su cui il Comune di Bologna sta valutando di sperimentare un progetto di trasformazione temporanea dello spazio.

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 ed 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. E' in questa fase che la Fondazione 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 una valutazione approfondita degli impatti che gli interventi hanno nel contesto urbano in cui si collocano. In caso di valutazione positiva da parte del Comune si procederà alla progettazione dell'intervento definitivo, eventualmente anche tramite il concorso di architettura che porterà alla realizzazione della trasformazione definitiva anche con opere strutturate, altrimenti 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.



2. La metodologia utilizzata

Questo è un report parziale che sintetizza la situazione precedente alla realizzazione dell'intervento e verrà integrato dei risultati dell'attività di osservazione dopo l'eventuale realizzazione dell'intervento.

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 evidenziati 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 realizzare un'immagine completa e complessa degli usi dello spazio.

Ogni strumento ha caratteristiche proprie e un protocollo attraverso il quale è stato utilizzato. Questi sono descritti di seguito:

- Il **conteggio** è uno strumento di analisi quantitativo 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, a 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 precisamente le interazioni sociali esistenti nello spazio studiato. In concomitanza con le sessioni di conteggio e mappatura, l'osservatore sceglie delle postazioni e scatta fotografie con la macchina fotografica: l'inquadratura e l'angolo delle fotografia corrisponde 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 maggiormente qualitative esplorando aspetti più approfonditi rispetto agli altri strumenti. Questa è adottata per raccogliere un numero maggiore di informazioni da soggetti particolarmente informati sull'area o particolarmente rappresentativi di altre persone (preside della scuola, rappresentante dei genitori, commerciante, referente di un'associazione locale etc..)

"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 definisco 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 al quale si è costruita l'analisi.

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

1. Le cinque sessioni di counting, di mapping e di fotografia sono state svolte (a) durante la settimana, all'entrata entrata/uscita della scuola, (b) il venerdì pomeriggio, (c) durante il week end, a pranzo e a fine pomeriggio a fine 2020.

2. Il questionario è stato diffuso on-line (tramite link utilizzato le reti di realtà locali) e attraverso tre cartelli collocati sull'area contenenti un QR Code di rimando al questionario on-line nel periodo tra inizio Novembre 2020 e inizio Dicembre 2020. Il questionario è stato diffuso per 41 giorni prima dell'intervento. Il campione di rispondenti al questionario è composto da 108 persone, abitanti della zona Bolognina (92,59%).

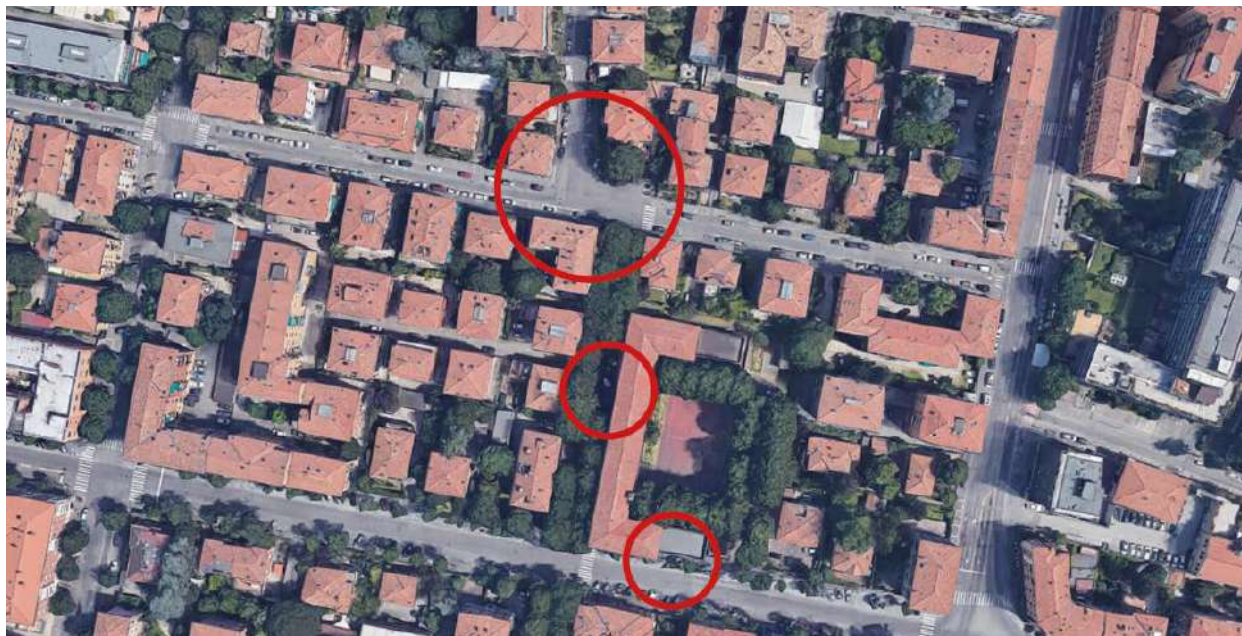
Il 63,12% dei rispondenti passa nell'area perchè abita in zona, il 33,33% per ragioni legate alla scuola, il 2,8% perché ci lavora.

Il 62,96% degli rispondenti fa parte di una famiglia di 3 o 4 persone e il 51,85% dei rispondenti ha tra 31 e 45 anni.

3. Le tre interviste sono state condotte in modalità telematica dal referente di quartiere sulla base di una traccia di intervista. Gli intervistati (selezionati in collaborazione con la scuola Testoni Fioravanti 9), sono stati il Dirigente dell'Istituto Comprensivo 5, un membro del Comitato genitori Ic 5 e rappresentante di classe e, infine, il presidente del consiglio di istituto Ic 5.

3. Stato di fatto, obiettivi e caratteristiche dell'intervento

3.1. Stato di fatto pre-intervento



Individuazione su mappa delle aree di osservazione. Nel cerchio più grande lo slargo tra via Procaccini, via Andrea da Faenza e via de Vincenzo. Nei cerchi più piccoli gli accessi scolastici di via Di Vincenzo a via Bolognese.

Lo spazio oggetto di analisi è lo slargo asfaltato e carrabile che si trova all'incrocio fra via Procaccini, via Di Vincenzo e via Andrea da Faenza. Sono analizzati anche gli spazi di accesso scolastico alle scuole medie Testoni Fioravanti su via Di Vincenzo e via Bolognese.



Foto dello stato di fatto dello slargo tra via Procaccini, via De Vincenzo e via Andrea da Faenza

Lo slargo è una superficie asfaltata ad uso stradale parte della quale ospita parcheggi auto a strisce blu e parcheggi moto. In prossimità di questi è presente un cassonetto per la raccolta degli indumenti usati, sul marciapiede limitrofo è presente un cestino per la raccolta dei rifiuti. Sull'area non sono presenti altri particolari elementi di arredo urbano (panchine tavoli, fioriere, etc.). Tutta l'area centrale dello slargo è esclusivo uso carrabile e non presenta segnaletica orizzontale. La vegetazione arborea presente è quella di pertinenza alle proprietà condominiali limitrofe all'area che però, vista l'imponenza degli esemplari, ombreggia in parte anche lo slargo di proprietà comunale.



Accesso scolastico di via Bolognese

I due accessi scolastici avvengono entrambi direttamente sui marciapiedi di circa 2 metri di larghezza. Nel caso di via Di Vincenzo il Comune ha già attuato una pedonalizzazione sperimentale trasformando 5 posti auto limitrofi all'ingresso in zona esclusivamente pedonale attraverso segnaletica verticale e orizzontale. In prossimità dell'accesso scolastico da via Bolognese sono presenti cassonetti per la raccolta rifiuti è una fermata dell'autobus.



Fase di esecuzione delle pedonalizzazione dell'area davanti all'ingresso scolastico di via Di Vincenzo

3.2. Obiettivo

L'intervento su via Procaccini e aree limitrofe è previsto nel Piano per la Pedonalità Emergenziale nella categoria "Spazi per la pedonalità in prossimità degli accessi scolastici". Questa categoria di interventi verranno realizzati attraverso la valorizzazione, messa in sicurezza e ampliamento degli spazi in prossimità delle scuole: tinteggiature a terra, trasformazione di aree carrabili o a parcheggio in aree pedonali, allargamento dei marciapiedi, eventuale inserimento di sedute e fioriere, eventuale spostamento della sosta persa in altra posizione nelle vicinanze, limitazione della velocità.

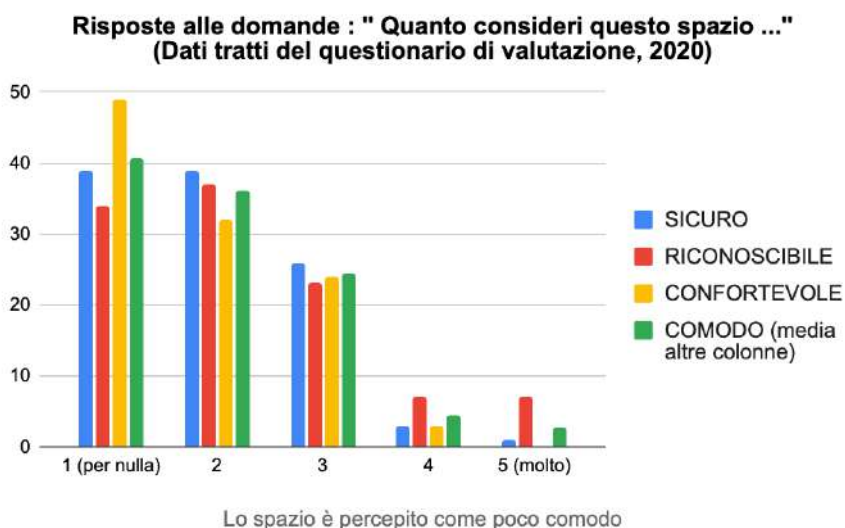
In particolare per quanto riguarda il caso specifico di questo intervento si prevede la realizzazione di spazi di attesa e socialità all'angolo via Di Vincenzo/Andrea da Faenza, o direttamente su via Di Vincenzo, in prossimità della scuola Media Testoni Fioravanti (quest'ultimo stralcio di intervento è già stato realizzato).

4. Analisi pre-intervento

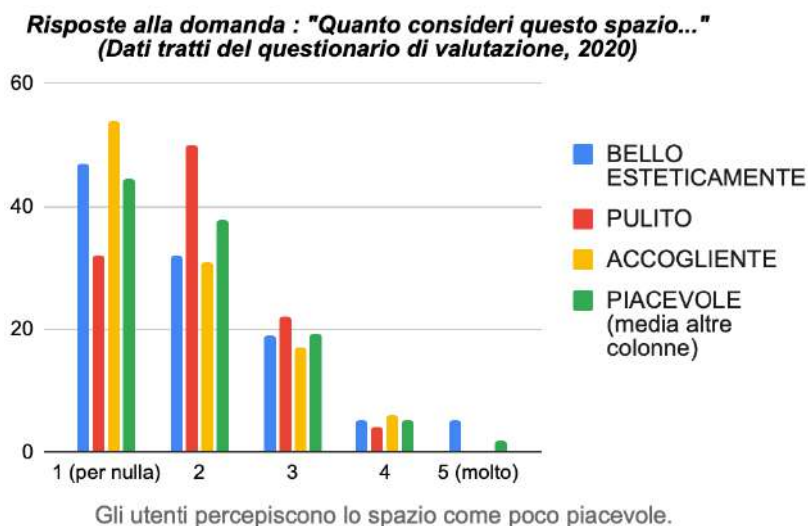
4.1. Percezioni qualitative da parte dei cittadini

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.

In primis, gli utenti percepiscono lo **spazio come poco comodo**. Qui di seguito, un grafico tratto dalla valutazione dell'aspetto di "comfort". Si nota che lo spazio viene considerato poco sicuro da parte degli utenti, poco riconoscibile e poco confortevole.



In secondo luogo, lo spazio è **poco piacevole** per le persone in quanto è percepito come poco accogliente, pulito e poco bello esteticamente. Le risposte degli utenti ci raccontano che lo spazio non viene usato come un luogo di socialità e stazionamento.





Emerge che allo slargo **manca un'identità** e **viene descritto in termini negativi** ("inutile", "pericoloso", "anonimo", "malinconico"), sebbene ne venga sottolineato il suo **potenziale aggregativo purchè venga adeguatamente riqualificato** ("valorizzabile", "aggregazione").

A sinistra, una graficizzazione che evidenzia le parole più usate per definire lo slargo di via Procaccini nella sua disposizione attuale.

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

Punti di attenzione

Da una parte, **lo spazio non dispone di infrastrutture attraenti per la cittadinanza**. Il questionario e le interviste, evidenziano che lo spazio **potrebbe essere molto utile alla collettività**, considerata anche l'esiguità di spazi pubblici nel quartiere, anche se presenta dimensioni limitate. L'utilizzo dell'area come parcheggio ne inibisce il **potenziale aggregativo, arredo urbano e integrazione del verde** esistente attraverso piante e alberi sono invece gli elementi che potrebbero rendere lo spazio più fruibile, tenendo sempre in dovuta considerazione la limitata estensione dello spazio. Gli utenti testimoniano:

- "(metterei) tavoli, panchine, sedie, non è il caso di mettere giochi per bambini perchè lo spazio è piccolo"
- "(migliorerei lo spazio con) con delle sedute e tavoli soprattutto per renderlo fruibile per i ragazzi, una fontana d'acqua per evitare l'uso della plastica".

D'altro canto si fa presente che **questa area è anche rischiosa** in quanto punto di **confluenza di diverse strade**. Gli intervistati suggeriscono che **l'esigenza di sicurezza viene rimarcata soprattutto per quanto riguarda gli attraversamenti dei pedoni**:

- "dalle 6 del pomeriggio in poi lì sostano anche altre auto in mezzo per cui un pedone deve attraversare la piazza senza riferimenti"
- "è un luogo su una strada non particolarmente trafficata ma c'è comunque la questione della sicurezza".

Infine, **l'insicurezza percepita da parte degli utenti ne limita il gradimento**. Il questionario ha permesso di mettere in luce che la presenza di persone "poco raccomandabili" (termini usati da alcuni rispondenti) e il rischio di vandalizzazione sono elementi da tenere in considerazione quando si progetta di riqualificare lo spazio. In effetti, l'instaurazione di controlli frequenti e di pulizia per il mantenimento di un'area piacevole è un tema importante per una parte dei rispondenti. Un intervistato definisce appunto lo spazio come "angolo buio" e afferma "(la sera) non c'è motivo di passarci, le persone abitualmente lo bypassano".

4.2. Pratiche d'uso e analisi dei flussi

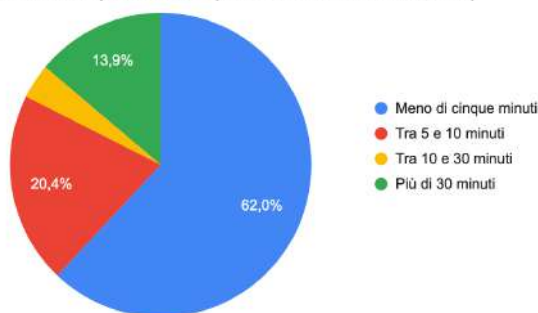
Uno spazio di transito, parcheggio e attesa veloce

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 **stazionamento più o meno lungo, per le auto**:

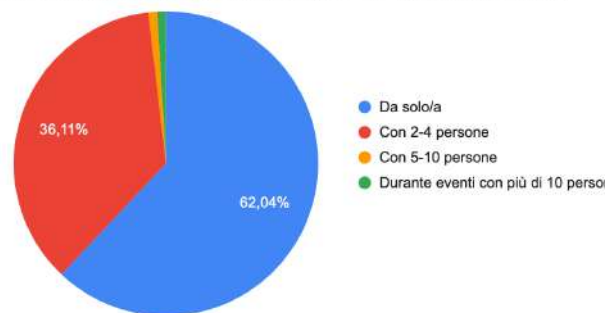
- l'78,70% dei rispondenti attraversa lo spazio a piedi
- il 38,88% dei rispondenti parcheggia nello slargo.

Qui di seguito, due grafici a torta tratti del questionario di osservazione pre-intervento: si nota che lo spazio è usato per poco tempo e non in gruppo.

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



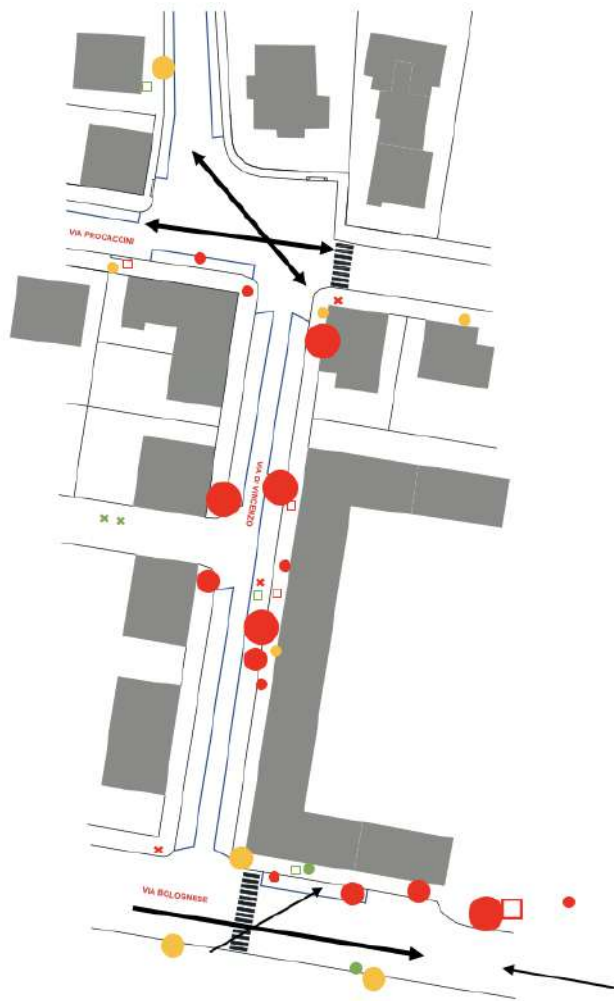
Risposte alla domanda "Con quante persone frequenti lo spazio/hai frequentato lo spazio?" (Dati tratti dal questionario di valutazione, 2020)



Lo slargo di Via Procaccini, uno spazio di transito.

Dai flussi pedonali riassunti graficamente nella mappa riportata di seguito, emerge che le persone attraversano lo slargo in diverse direzioni incrociando i flussi carrabili. Inoltre, dalla mappatura (rappresentata di seguito) si vede che **gli utenti che si fermano nello spazio rimangono in piedi**, si nota in particolare che gli utenti non si fermano nello slargo di via Procaccini.

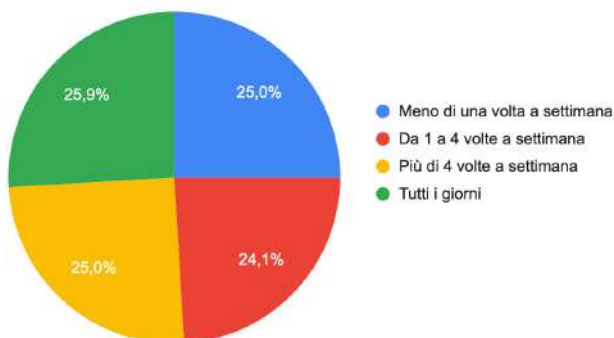
Invece, nelle fasce orarie di entrata/uscita della scuola, gli allievi delle scuole Testoni Fioravanti rimangono a conversare sui marciapiedi - e anche in mezzo alla strada - davanti all'ingresso della scuola in via de Vincenzo. Di conseguenza, la prima fase di osservazione ha evidenziato il fatto che gli utenti utilizzano lo slargo come **luogo di passaggio**, in via de Vincenzo essi rimangono in piedi o si siedono in maniera informale in terra, su scooter, o su altri oggetti presenti.



- | <u>Elenco simboli</u> | <u>Elenco dimensioni</u> | <u>Elenco colori</u> |
|------------------------------------|---------------------------|---|
| ● stare in piedi | ● una persona | ● fasce orarie entrata/uscita di scuola (giorno lavorativo) |
| ■ seduto (arredamento pubblico) | ● da due a cinque persone | ● altre fasce orarie (giorno lavorativo) |
| □ seduto (informalmente) | ● cinque (e più) persone | ● week-end |
| ✕ Attività motoria (gioco/fitness) | → flusso pedonale medio | |
| | → flusso pedonale forte | |

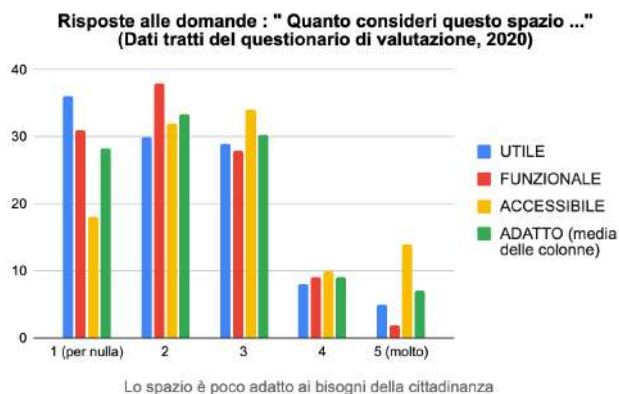
Graficizzazione di sintesi della mappatura

Risposte alle domanda "Quante volte utilizzi questo spazio?" (Dati tratti del questionario di valutazione, 2020)



I dati relativi alla frequenza d'uso dello slargo di via Procaccini da parte dei rispondenti al questionario mostrano che i residenti della Bolognina stazionano di rado in questo spazio pubblico, per cui allo stato attuale si può asserire che non è un luogo rilevante per la vita del quartiere e dei suoi abitanti. Qui di seguito, la rappresentazione grafica della frequenza d'uso.

Frequenza di uso dello slargo da parte degli utenti



Lo spazio inoltre non è considerato utile ai cittadini ed è percepito come poco funzionale. Le risposte al questionario e le interviste hanno messo in luce che i flussi delle auto e la delimitazione dei posti parcheggio attorno allo slargo sono poco funzionali. Qui di seguito, i grafici tratti della valutazione degli aspetti di "utilità" e di "funzionalità" da parte degli utenti.

L'altra conseguenza di queste disfunzionalità di uso è la diminuzione della sicurezza degli utenti dello slargo via Procaccini. Due elementi sono particolarmente rischiosi: i pedoni che non rispettano le strisce pedonali e attraversano in diagonale; le macchine e motociclette che parcheggiano informalmente in mezzo allo slargo. Le interviste che sono state realizzate durante questa prima fase di osservazione hanno confermato che gli utenti percepiscono, nello spazio, un rischio di investimento da parte delle macchine.

Qui di seguito una sequenza fotografica che illustra l'uso informale dello spazio (sia da parte delle macchine sia da parte dei pedoni) e che sottolinea il forte rischio di incidente nello slargo.



Sequenza di fotografie sugli usi informali dello slargo via Procaccini. Fotografia dell'osservatore, ottobre 2020

Il sovraffollamento delle aree di ingresso e uscita scolastica di via Di Vincenzo e via Bolognese

Il questionario condotto durante la prima fase di osservazione è focalizzato sullo slargo all'angolo delle vie Procaccini, di Vincenzo e Faenza; pertanto il questionario non consente di indagare l'uso da parte degli utenti delle aree di ingresso e di uscita scolastica di via di Vincenzo (dove è già stato realizzato un intervento di pedonalizzazione sperimentale di alcuni posti auto descritto precedentemente) e di via Bolognese.

Le sessioni di osservazione (conteggio/mappatura e fotografia) e le interviste, invece, hanno permesso di individuare alcuni fenomeni ricorrenti in questi ultimi spazi di accesso scolastico.

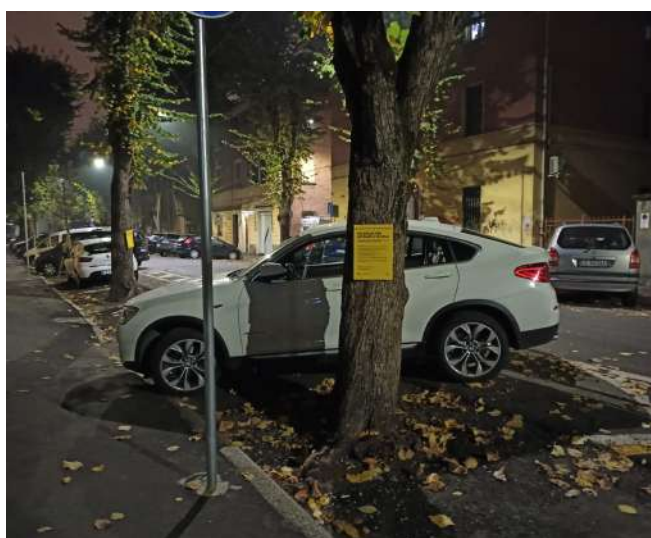
La mappa delle attività svolte nello spazio da parte degli utenti (p.5) mette in luce il sovraffollamento delle aree davanti alla scuola Testoni Fioravanti subito prima dell'inizio e subito

dopo la fine delle lezioni. Si nota in effetti su queste fasce orarie una concentrazione degli allievi sui marciapiedi, e anche sulla strada, davanti alla scuola. Di seguito, alcune fotografie che illustrano questo sovraffollamento davanti all'ingresso via Bolognese, subito prima dell'inizio delle lezioni.



Il sovraffollamento davanti all'uscita della scuola via Bolognese, due angoli di vista diversi. Fotografia dell'osservatore, ottobre 2020

L'osservazione della zona ha permesso di evidenziare che la pedonalizzazione è rispettata ai momenti dell'inizio e della fine delle lezioni, quando il sovraffollamento è significativo, quindi l'intervento è riconosciuto e rispettato nella funzione per cui è stato realizzato. In altre fasce orarie invece, macchine e camion parcheggiano sull'area pedonale appena creata. L'intervento nonostante abbia valore continuativo di zona esclusivamente pedonale ha permesso ad oggi nei fatti una pedonalizzazione solo parziale (secondo l'orario e il giorno) dell'area. Si nota tuttavia che l'obiettivo di "rafforzamento della sicurezza stradale" per gli allievi della scuola Testoni Fioravanti, è stato raggiunto.



Fotografia di macchine parcheggiate sull'area pedonale davanti alla scuola (fuori dagli orari scolastici). Fotografia dell'osservatore, ottobre 2020

4.3. Possibili vocazioni dell'area

Le interviste e il questionario hanno permesso di raccogliere le idee dei cittadini sulla questione della riqualificazione dello slargo di via Procaccini; 93 degli 108 rispondenti al questionario hanno formulato delle proposte di miglioramento dello spazio. Emergono tre principali cluster di visioni.

Alcune delle opinioni espresse (12,9%) evidenziano la necessità di migliorare l'area in termini di incremento di posti auto e un miglior scorrimento del traffico. Ad esempio, alla domanda "come miglioreresti lo spazio?" alcuni rispondenti hanno suggerito di crearci:

- *"altri parcheggi o un'area di sosta delimitata"*
- *"parcheggi per auto, luce e più controllo".*

Altre risposte (10,8%) danno conto dell'importanza di agevolare il transito dei pedoni e garantire la loro sicurezza. Un rispondente afferma infatti che:

"l'attraversamento pedonale è rischioso per la mancanza di strisce e le macchine affrontano la curva a velocità elevata".

Si suggeriscono diverse modifiche sia infrastrutturali che gestionali per migliorare lo spazio.

- Ad esempio, un rispondente propone di valorizzare la mobilità pedonale:
"canalizzando il traffico e creando una piazza pedonale. Ad esempio per il traffico svolta obbligata a sinistra da via Procaccini a via Da Faenza e svolta obbligata a destra da via Di Vincenzo a via Procaccini".
- Un altro invita a *"creare "chicane", togliere parcheggi, allargare marciapiedi".*

La gran parte delle risposte (77,4%), tuttavia, sottolineano la necessità di rendere lo spazio maggiormente adatto all'aggregazione e alla socialità - ad esempio attraverso arredo urbano, piante e alberi, o addirittura mercatini.

Qui di seguito sono riportate alcuni elementi proposti dai rispondenti al questionario:

- *"Sarebbe un ottimo spazio in cui poter creare una piccola piazza e uno spazio aggregativo o pedonale, importante per la costruzione del senso di comunità; sarebbe bello che oltre che essere pedonale, fosse connotato da arredi inamovibili come panchine e tavolini in pietra, possibilmente colorati o colorabili dai ragazzi della scuola adiacente, e con una fontanella."*
- *"Di mattina tipo ci sono alunni della scuola che stanno un po' sparsi, e ci sono auto che si arrabbiano perché non riescono a passare e gli alunni non hanno tanto spazio perciò migliorare qualcosa per questo motivo "*
- *"Mettendo panchine e albero di design creato da artisti giovani"*

Viene posta attenzione all'aspetto della sicurezza:

- “Maggiori controlli per la sicurezza dei cittadini. L'eventuale trasformazione in luogo che consenta l'aggregazione, credo darebbe ulteriore spazio a frequentazioni poco raccomandabili già presenti nella zona (Piazza dell'Unità, via Bolognese, via Tibaldi, via di Vincenzo ecc.) peggiorerebbe quindi la situazione in particolar modo nelle ore notturne.”

Le possibili vocazioni dell'area individuate dagli utenti sono evidenziate nella nuvola di parole chiavi, qui di seguito:



Graficizzazione della risposta alla domanda : “come miglioreresti questo spazio?”

5. Conclusioni pre-intervento

Lo slargo di via Procaccini risulta essere molto frequentato durante le fasce orarie di entrata e di uscita scolastica; gli utenti principali sono i pedoni in transito o in attesa veloce e le macchine in parcheggio più o meno lungo. Alla fine delle lezioni, gli studenti si incontrano sui marciapiedi, dove rimangono qualche minuto per conversare. Si verificano abitualmente alcune pratiche informali come l'uso della zona come parcheggio al di fuori dalle strisce e l'attraversamento pedonale fuori dalle strisce che creano pericolo e conflittualità nell'uso dello spazio. La sera in particolare, il parcheggio irregolare diventa "selvaggio" poiché numerose macchine parcheggiano in mezzo allo slargo e anche sull'area pedonale appena creata davanti all'ingresso scolastico in via De Vincenzo.

Questa prima fase di osservazione permette di identificare quattro nuclei di analisi.

- la percezione e descrizione in termini negativi dello slargo ("poco comodo", "poco confortevole" e "senza identità"), nonostante un interessante potenziale aggregativo da esplorare attraverso una riorganizzazione dell'area e arredo urbano;
- emergono come criticità l'insicurezza e la poco attrattività delle attrezzature urbane presenti;
- la maggioranza degli utenti propone di migliorare lo spazio riqualificando lo slargo in un'area di sosta e incontro sicuro.

Dall'osservazione pre intervento si evince che un lavoro di riqualificazione di questo spazio, al fine di regolarne l'uso e di renderlo più sicuro per gli utenti, è rilevante e riscuote interesse nella cittadinanza. Inoltre, la trasformazione dello slargo in un'area di incontro e sosta per la cittadinanza, gli studenti e le studentesse è un progetto che sembra attendere le aspettative di gran parte dei cittadini.

6. 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.