

Progettiamo insieme gli spazi del quartiere

Quarto incontro – Incrocio corso Palermo, via
Parma e via Perugia

a cura del team di accompagnamento Avventura
Urbana-Labins-Piemondo

Report

30 aprile 2026

PREMESSA

Il presente report costituisce la sintesi dei risultati emersi dall'**incontro pubblico di co-progettazione** tenutosi **venerdì 24 aprile 2026**, dalle ore 16.00 alle ore 19.00, nel giardino della Scuola dell'Infanzia Rosa Louise Parks, in via Ancona 2/A, a Torino. Il documento descrive i principali aspetti riguardanti l'iniziativa: nella prima parte sono state sintetizzate le informazioni relative all'incontro, in termini **organizzativi e di finalità**; nella seconda parte sono stati restituiti gli esiti emersi dai tavoli di lavoro, orientati alla costruzione di una **narrazione corale dei bisogni e delle percezioni dello spazio urbano**.

IL PROCESSO

L'incontro, dedicato all'area dell'**incrocio tra corso Palermo, via Parma e via Perugia**, si inserisce all'interno del ciclo di appuntamenti "**Progettiamo insieme gli spazi del quartiere**". Il processo partecipativo, promosso dal Comune di Torino nell'ambito del progetto *Aurora Barriera – nel cuore del cambiamento*, ha l'obiettivo di **accompagnare la realizzazione del progetto di territorio** nei quartieri Aurora e Barriera di Milano attraverso il **coinvolgimento della comunità locale e la co-progettazione dello spazio pubblico**.

Il progetto di territorio punta a restituire **luoghi più vivibili, curati** e attenti alle reali esigenze di chi li abita e li attraversa quotidianamente, concentrandosi in particolare sugli **assi di corso Palermo, via Martorelli e sulle aree a essi interconnesse**.

Il piano prevede una profonda **riorganizzazione della mobilità** che, pur garantendo il regolare flusso del traffico veicolare e dei mezzi pubblici, potrebbe ridurre o rilocalizzare gli spazi dedicati alla sosta. Queste aree verranno riconvertite per fare spazio a percorsi ciclabili, zone pedonali e nuove aree verdi. In concomitanza, i principali snodi urbani e le intersezioni più ampie verranno trasformati in **piazze e giardini di prossimità**, concepiti appositamente per incoraggiare le relazioni e l'incontro tra le persone.

Parallelamente, si interverrà sulla **riqualificazione estetica e materiale** dei quartieri. Questo rinnovamento passerà attraverso l'utilizzo di nuove **pavimentazioni**, un **arredo urbano di maggiore qualità**, un'**illuminazione più efficace e l'integrazione di elementi artistici**.

L'intera strategia è infine guidata da una forte attenzione alla **valorizzazione del verde e della biodiversità**, considerati strumenti essenziali per costruire scenari urbani più sicuri, inclusivi e in grado di generare un reale benessere quotidiano per la comunità.

Per tradurre queste visioni in strategie territoriali condivise, il processo partecipativo si articola in **quattro incontri pubblici**, pensati come spazi di confronto e co-progettazione tra la cittadinanza e il gruppo di progettazione incaricato, dedicati al ridisegno di specifici ambiti di Aurora e Barriera di Milano. Di seguito si riporta il calendario degli incontri svolti:

- **Incontro pubblico largo Palermo e Giardini Alimonda:** sabato 7 marzo, 10.00 - 14.00 - Giardino della Scuola Perempruner, via Vittorio Bersezio 11.
- **Incontro pubblico via Martorelli,** sabato 28 marzo, 10.00 - 14.00 - I.C. Ennio Morricone, corso Vercelli 141/6.
- **Incontro pubblico corso Palermo, tra via Malone e corso Giulio Cesare:** venerdì 10 aprile, 14.00 - 18.00 - Spazio pubblico di Corso Palermo angolo via Sesia.
- **Incontro pubblico Incrocio tra corso Palermo, via Parma e via Perugia:** venerdì 24 aprile, 16.00 - 19.00, Giardino della Scuola Rosa Louise Parks, via Ancona 2/A.

INCONTRO PUBBLICO – incrocio corso Palermo, via Parma e via Perugia – 24 aprile 2026 ore 16.00 - 19.00

Obiettivo

Le attività di co-progettazione hanno avuto l'obiettivo di aprire uno **spazio di confronto pubblico**, volto a coinvolgere la comunità locale nella **costruzione condivisa di scenari** per l'area di intervento. L'orizzonte primario è stato innescare un **processo decisionale aperto e inclusivo**, finalizzato alla definizione di proposte concrete e aderenti alle reali pratiche d'uso dello spazio urbano.

L'incontro è stato concepito come un'occasione di dialogo operativo mirata a mettere in relazione la **conoscenza situata e la memoria d'uso** dei/lle partecipanti con le prospettive tecniche dei/delle progettisti/e. Questo approccio ha permesso di riconoscere il valore delle esperienze dirette come elemento conoscitivo fondamentale per orientare le scelte spaziali, mettendo in discussione visioni standardizzate della città.

Attraverso un confronto facilitato dall'uso di **elementi grafici e modelli tridimensionali**, le persone coinvolte sono state accompagnate in un'**immersione progressiva nel progetto**, transitando consapevolmente dal ruolo di osservatori/trici a quello di **co-autori/trici delle trasformazioni territoriali**. Questa metodologia mirava a **ridurre le**

asimmetrie informative tra progettisti/e e abitanti, favorendo l'emersione di ipotesi di cambiamento basate sulle specificità del contesto locale.

In sintesi, la finalità ultima è stata quella di trasformare la dimensione pianificatoria in un'esperienza **di progettazione corale**, garantendo una profonda coerenza tra i vissuti quotidiani della comunità locale e le possibili soluzioni tecniche che verranno adottate.

Svolgimento

L'incontro si è tenuto venerdì 24 aprile 2026, dalle ore 16.00 alle ore 19.00, nel giardino della Scuola dell'Infanzia Rosa Louise Parks, configurandosi come un vero e proprio "Atelier di progettazione". Tale presidio è stato allestito in modo accessibile e spontaneo per intercettare attivamente cittadini/e abituali, residenti, lavoratori/trici, studenti e passanti.

Gli spazi sono stati pensati per favorire una **fruizione libera e informale**, lasciando ai/alle partecipanti la possibilità di avvicinarsi in qualsiasi momento, esplorare i materiali esposti e modulare autonomamente il proprio **livello di coinvolgimento**. Il processo partecipativo si è sviluppato secondo un **approccio dinamico e progressivo**, volto ad accompagnare le persone dalla comprensione generale del contesto urbano fino alla **costruzione condivisa di scenari di dettaglio**, raccogliendo percezioni e contributi in modo fluido e continuativo.

Come verrà approfondito nelle sezioni successive del report, l'incontro si è articolato nelle seguenti attività:

- **Attività 1. Accoglienza e primo orientamento**

Il momento iniziale è stato dedicato all'informazione, durante il quale i/le facilitatori/trici hanno delineato il quadro generale del progetto di rigenerazione, costruendo una cornice di senso condivisa. Per favorire un coinvolgimento graduale e radicato nell'esperienza diretta, le persone sono state invitate a mappare la propria presenza sul territorio interagendo con il pannello "Dove abiti?", mappa rappresentativa dell'area, sul quale le persone hanno indicato, attraverso bollini di colore diverso, il luogo in cui abitano e, se presenti, i luoghi in cui lavorano. Questa semplice attività ha consentito di restituire una prima rappresentazione della distribuzione territoriale dei partecipanti e del loro rapporto quotidiano con l'area oggetto di intervento.

Complessivamente **sono stati apposti 81 bollini** indicanti i luoghi di abitazione o di lavoro. **La zona di residenza della maggior parte dei partecipanti è stata indicata tra largo Brescia e largo Regio Parco.** Gli altri partecipanti abitano in zone limitrofe all'area interessata alla co-progettazione e 3 persone hanno dichiarato di non vivere nella zona oggetto di approfondimento.

Questa pratica ha permesso di attivare connessione identitaria e relazionale con l'area di intervento, riconoscendo il valore del vissuto personale come punto di partenza per la riflessione collettiva.

Alcuni dei cittadini che si sono presentati all'evento avevano già preso parte a quelli precedenti evidenziando l'interesse a partecipare attivamente al processo avviato. La maggior parte dei partecipanti che si è presentata all'ingresso si è mostrata disponibile a conversare con gli operatori e le operatrici, condividendo le proprie esperienze e portando bisogni e motivazioni legati alla propria partecipazione.

È significativo osservare come in questa occasione **molti partecipanti siano venuti a conoscenza dell'incontro attraverso sia il passaparola di amici e conoscenti che mediante il lavoro di promozione del progetto.**

Al termine dell'evento diversi cittadini si sono fermati al banco dell'accoglienza compilando il questionario di gradimento predisposto per la raccolta di feedback sull'iniziativa, disponibile sia in formato cartaceo sia tramite QR code.

Molti partecipanti hanno ritirato adesivi e il materiale informativo messo a disposizione; sono state inoltre richieste informazioni sui prossimi appuntamenti del percorso, manifestando interesse a rimanere aggiornati sull'evoluzione del progetto.

● **Attività 2: Confronto e rilevazione dei bisogni**

Attività incentrata sull'interazione con un pannello rappresentante l'intera area del progetto, che ha permesso alla cittadinanza di **posizionare nuove istanze**, bisogni e contributi, prima di passare alle attività di co-progettazione specifiche.

● **Attività 3: Attività di simulazione e co-progettazione**

Un lavoro pratico ai **tavoli laboratoriali** in cui i gruppi, supportati da progettisti e facilitatori, hanno utilizzato **planimetrie interattive ed elementi tridimensionali** in miniatura per sperimentare e tradurre le proprie idee in assetti urbani tangibili.

Principali questioni emerse

Questa sezione costituisce la restituzione degli esiti emersi durante i tavoli di lavoro. In linea generale, i contributi raccolti hanno delineato una **lettura articolata e multilivello** del rapporto tra vissuti, percezioni emotive e trasformazione dello spazio urbano nel territorio di Aurora e Barriera di Milano.

La restituzione di seguito riportata si articola in tre sezioni fondamentali che documentano l'evoluzione delle attività:

- **I bisogni:** una fase diagnostica in cui, attraverso un dispositivo spaziale e relazionale, sono stati **mappati e validati i vissuti e le necessità** della comunità locale, trasformando le esperienze individuali in materiale di riflessione collettiva.
- **Le proposte progettuali:** momento dedicato ad una **configurazione spaziale puntuale**, in cui i bisogni sono stati tradotti in indicazioni strategiche e operative per la trasformazione fisica dell'incrocio tra corso Palermo, via Parma e via Perugia.
- **Il contributo dei/le progettisti/e:** una sintesi trasversale elaborata dal team di tecnici per integrare le istanze emerse con i vincoli e le potenzialità della pianificazione, definendo le **priorità d'intervento** per combinare sicurezza, qualità urbana e benessere quotidiano.

Tali esiti non intendono fornire una rappresentazione esaustiva del territorio, ma propongono una **lettura interpretativa delle percezioni e delle esperienze quotidiane** dei/delle partecipanti, capace di rendere visibili criticità, risorse e potenzialità dello spazio pubblico.

I bisogni

Facilitatrice: Grazia Comaino

Il tavolo di lavoro relativo ai bisogni dei cittadini e delle cittadine del quartiere è stato allestito con un pannello raffigurante una planimetria dell'area di intervento oggetto dell'incontro di co-progettazione, focalizzandosi specificamente sugli ambiti di spazio pubblico di corso Palermo, largo/corso Brescia, via Bologna, lungo Dora, via Ancona, via Aosta, via Alessandria, via Perugia, via Parma, via Chivasso, corso Regio Parco, via Foggia, corso Verona, via Pisa, via Catania e dell'area dei quartieri di Aurora e Barriera di Milano nel suo complesso. Ai/alle partecipanti è stato chiesto di dialogare sui propri bisogni, orientati da domande stimolo quali: **Quali criticità/problemi rileva in questa area? / Cosa desidererebbe trovare in questa area?** Ogni partecipante ha potuto esprimere i propri bisogni e le proprie necessità attraverso la scrittura di questi su dei cartellini rossi, oltre a segnalare a quale zona specifica siano riferiti. Nel complesso, le segnalazioni restituiscono l'immagine di un territorio in cui la domanda di mobilità dolce, di verde urbano e di spazi di socialità risulta ampia e diffusa, affiancata da bisogni specifici legati ai singoli contesti di vita. Diversi partecipanti all'incontro hanno portato segnalazioni anche al di fuori dell'area oggetto di interesse.

Suggerimenti/commenti/idee emersi durante l'attività

Di seguito sono riportati, in modo integrale, tutti i contributi scritti sui cartellini rossi inseriti nella planimetria durante le attività di co-progettazione.

LARGO/CORSO BRESCIA

1. *"Fonte di ombra (alberi alti, tessuti, ombrelli, tende giganti su alcuni punti troppo caldi)"*
2. *"Più verde urbano (ombra)/ Maggior controllo per evitare parcheggi 'selvaggi'/ Più garanzie per pedoni (semafori con tempo extra)"*
3. *"Pulizia/ Sicurezza"*
4. *"Area giochi per bambini/ Piste ciclabili/ Valorizzare angolo della piazza inizio Via Alessandria/ Attività e eventi culturali/ Valorizzare largo Brescia con fioriere/ Alberi e spazi di ritrovo"*
5. *"Spazi di ritrovo di comunità/ Attività ricreative, culturali, outdoor"*
6. *"Aree verdi/ Più giochi per i bambini"*

VIA BOLOGNA/INCROCIO CORSO PALERMO

7. *"Spazio per i giovani"*
8. *"Pista ciclabile"*
9. *"Telecamere di sicurezza"*
10. *"Piste ciclabili/ Aree verdi/ Parcheggi/ Più aiuole"*
11. *"Più spazi verdi/ Più sicurezza per pedoni e ciclisti/ Meno auto e meno parcheggi selvaggi"*
12. *"Basta auto in doppia fila! / Pista ciclabile con cordolo (per la nostra sicurezza)"*
13. *"Ci saranno degli spazi pedonali? / Migliorare la viabilità in via Perugia"*

LUNGO DORA

14. *"Fioriere su tutto il lungo Dora"*
15. *"Toret"*
16. *"Dossi per far rallentare le macchine"*
17. *"Ripristinare staccionate di legno lungo la pista ciclabile e passare l'impregnante"*
18. *"Illuminazione/ Pista ciclabile e sponde"*
19. *"Lungo Dora percorribile e pulito"*

VIA ANCONA PRESSI ASILO/ASILO VIA ANCONA 2°

20. *"Un'area verde con toret"*
21. *"Area verde con bar e giochi"*
22. *"Mancanza di giochi nel giardino"*
23. *"Miglioramento del giardino"*
24. *"Restyling dell'edificio scolastico/ Lampioni all'interno della scuola dell'infanzia traballanti e poco sicuri"*
25. *"Nell'asilo area verde chiusa con spazi per la comunità e associazioni locali, spazi giochi per i bimbi"*

VIA AOSTA

- 26. *"Area verde con giochi"*
- 27. *"Pulizia stradale, area cani"*
- 28. *"Spazi giochi bimbi/ Ciclabile/ Illuminazione ovunque"*
- 29. *"Diventare uno spazio pubblico, parco, area giochi, alberi"*

VIA ALESSANDRIA

- 30. *"Pedonalizzazione/ Più panchine"*
- 31. *"Aree pedonalizzate per attività di comunità"*
- 32. *"Più spazio pubblico per le persone, non per le auto"*

VIA PERUGIA/VIA PARMA

- 33. *"Verde"*
- 34. *"Cambiare sincronizzazione semaforo"*
- 35. *"Illuminazione"*
- 36. *"Più sicurezza per i cittadini"*

VIA CHIVASSO

- 37. *"Pulizia strade/ Più attività culturali/ Vivibilità nelle piazze"*

CORSO REGIO PARCO

- 38. *"Casa del quartiere"*

VIA FOGGIA

- 39. *"Pista ciclabile"*

CORSO VERONA

- 40. *"Ripristino panchine tolte dal verde ancora presente per fare la ciclabile, non più rimesso pur avendo mantenuto il verde ormai rovinato dal parcheggio abusivo delle auto"*

VIA PISA

- 41. *"Strade più pulite/ Rimozione scritte muri"*

VIA CATANIA

- 42. *"Contrastare l'abbandono di rifiuti e consumo di bicchieri di plastica in tutta la zona, usare bicchieri riutilizzabili in tutta la zona"*

CORSO PALERMO

- 43. *"Arterie ciclabili/ Verde/ Luoghi di incontro e di espressione"*
- 44. *"Piste ciclabili"*
- 45. *"Pista ciclabile/ Più illuminazione/ Maggior controllo per multare chi è in doppia fila e sui passaggi pedonali"*
- 46. *"Pista ciclabile"*
- 47. *"Sicurezza/ Viabilità più sicura/ Meno schiamazzi notturni"*
- 48. *"Piste ciclabili/ Punti di incontro/ Panchine/ Piazzette/ Più alberi lungo le vie e corsi"*
- 49. *"Edicola"*

50. *"Incrocio semaforico/ Ci saranno degli spazi pedonali?"*
51. *"Piste ciclabili separate dalle carreggiate"*
52. *"Sicurezza"*
53. *"Torè per far bere i pedoni"*
54. *"Distributore d'acqua"*
55. *"Semaforo dove ci sono le strisce pedonali corso Palermo, via Modena, via Ancona"*

AURORA / BARRIERA DI MILANO

56. *"Pavimentazioni drenanti/ Più verde/ Sparti-traffico più ampi per rallentare le auto/ Cestini colorati"*
57. *"Più piste ciclabili/ Meno auto/ Spazi verdi/ Orti urbani/ Giochi per bimbi e adulti/ Fontanelle e tavoli"*
58. *"Aree per fare ginnastica, in mezzo alla città"*
59. *"Più piste ciclabili/ Più verde e alberi (basta costruire case e strade)"*
60. *"Schiamazzi e disturbo pubblico/ Sicurezza/ Spazio bambini"*
61. *"Toret/ Alberi da frutto"*

Sintesi dei bisogni emersi durante il tavolo di lavoro

Analogamente a quanto emerso nelle fasi di ascolto precedenti, i contributi raccolti durante l'attività del tavolo di lavoro restituiscono un quadro articolato e territorialmente distribuito, in cui si intrecciano domande sistemiche di riqualificazione dello spazio pubblico con bisogni specifici legati ai singoli contesti di vita. Le segnalazioni, raccolte attraverso cartellini compilati dai/dalle partecipanti in corrispondenza delle vie e delle piazze di riferimento e raggruppate per tematiche e ambiti di intervento, coprono un'ampia porzione del quartiere, dal lungo Dora alle vie più interne, e mettono in evidenza la trasversalità dei bisogni e la loro diffusa distribuzione geografica.

Mobilità dolce e piste ciclabili

La domanda **di piste ciclabili** costituisce il tema più ricorrente dell'intero tavolo, con segnalazioni distribuite capillarmente in quasi tutte le aree: da **corso Palermo** a **via Bologna**, da **lungo Dora** a **via Foggia**, fino alle segnalazioni di carattere generale relative all'intero quartiere di Aurora/Barriera. La richiesta non si limita alla realizzazione di nuovi tracciati, ma si articola in modo più preciso: vengono richieste piste separate fisicamente dalla carreggiata tramite cordoli, il ripristino di infrastrutture esistenti e danneggiate, e una più efficace repressione dei comportamenti che compromettono la sicurezza di pedoni e ciclisti, in primo luogo la sosta in doppia fila e sui passaggi pedonali. Particolarmente significativa è la segnalazione relativa a corso Verona, in cui il deterioramento del verde residuo dopo la realizzazione della ciclabile, e la sua occupazione abusiva da parte delle automobili, testimoniano come la coerenza nella gestione degli interventi già realizzati sia avvertita come condizione necessaria alla loro efficacia. La mobilità dolce viene inoltre letta in relazione diretta con la **riduzione del**

traffico veicolare e con la sicurezza delle categorie più vulnerabili come i bambini, gli anziani, i pedoni ecc., restituendo un'immagine di quartiere in cui lo spazio stradale è oggetto di una domanda di riequilibrio diffusa e consapevole.

Verde urbano, ombra e comfort climatico

Il **verde pubblico** rappresenta il secondo grande **tema emergente**, con segnalazioni distribuite su tutta l'area e declinazioni che vanno dalla richiesta di alberi ad alto fusto nelle strade e nei corsi, all'installazione di fioriere lungo il lungo Dora, alla piantumazione di alberi da frutto. Come già rilevato in precedenti incontri, la domanda di verde non è solo estetica: in più contributi emerge esplicitamente **il tema del caldo e dell'ombra**, con proposte che includono non solo le alberature, ma anche **soluzioni temporanee o ibride** (tessuti, ombrelli, tende) per mitigare l'effetto isola di calore nei punti più esposti. Il rimando alla necessità di pavimentazioni drenanti in generale nei due quartieri di Aurora e Barriera di Milano conferma come la consapevolezza ambientale dei partecipanti si traduca in richieste tecnicamente informate e orientate alla resilienza climatica del quartiere.

Spazi per l'infanzia e il gioco

Gli spazi per bambini e famiglie raccolgono un numero considerevole di segnalazioni, concentrate in particolare in prossimità dell'asilo di **via Ancona**, ma presenti anche in **via Aosta, largo Brescia** e nelle segnalazioni generali su Aurora/Barriera. Le richieste riguardano sia il **miglioramento di giardini e aree gioco esistenti**, in alcuni casi descritti come carenti o trascurati, sia la trasformazione di spazi attualmente privi di funzione in parchi attrezzati. Significativa è la richiesta, in **via Ancona**, di uno spazio che coniughi la fruizione da parte dei bambini con quella della comunità e delle associazioni locali, a indicare come la progettazione degli spazi per l'infanzia venga concepita in modo integrato con la vita collettiva del quartiere.

Sicurezza

La sicurezza compare in modo trasversale in diverse aree, **corso Palermo, via Bologna e via Perugia** e viene declinata secondo due orientamenti distinti, già rilevati negli incontri precedenti. Da un lato, la domanda di **presidio e controllo**: telecamere di sicurezza, repressione dei comportamenti scorretti in strada, contrasto agli schiamazzi notturni. Dall'altro, una concezione della sicurezza come **esito della qualità dello spazio pubblico**: piste ciclabili protette, illuminazione adeguata, spazi fruibili e presidiati dalla presenza delle persone. Questo secondo orientamento emerge con particolare chiarezza nelle segnalazioni che associano la sicurezza alla richiesta di spazi vivi, frequentati e accessibili a tutte le fasce d'età.

Fontanelle e accesso all'acqua pubblica

Il tema dell'acqua pubblica, evocato attraverso il simbolo identitario del “Toret” torinese, ricorre in più punti dell'area, **corso Palermo, lungo Dora e via Ancona** con una frequenza che lo rende un elemento di lettura specifico di questo tavolo rispetto ai precedenti. Le richieste di fontanelle e distributori d'acqua si collocano in un quadro più ampio di **attenzione alla vivibilità degli spazi aperti durante la stagione calda**, e si connettono al tema del comfort climatico e della presenza di servizi essenziali nello spazio pubblico di prossimità.

Arredo urbano e spazi di socialità

Panchine, fioriere, piazzette attrezzate e punti di incontro compaiono in modo ricorrente, sia come richieste puntuali come, ad esempio, il ripristino di panchine rimosse in seguito a interventi sulla ciclabile di **corso Verona**, la valorizzazione di **largo Brescia**, sia come componenti di una visione più ampia di spazio pubblico accogliente e abitabile. In più contributi la domanda di arredo urbano si intreccia con quella di attività culturali, ricreative e comunitarie, a indicare come la **qualità fisica degli spazi** venga percepita come condizione essenziale per la vita collettiva del quartiere.

Pulizia e decoro urbano

La pulizia dello spazio pubblico viene segnalata in diverse aree, **largo Brescia, via Aosta, via Chivasso, via Pisa, via Catania**, con un'attenzione che comprende sia la gestione ordinaria dei rifiuti, sia forme più specifiche di degrado: scritte sui muri, abbandono di rifiuti, consumo di bicchieri monouso. La segnalazione di Via Catania si distingue per la sua prospettiva propositiva, indicando nell'adozione di bicchieri riutilizzabili una risposta sistemica al problema.

Illuminazione

Il tema dell'illuminazione ricorre in modo meno frequente rispetto ad altri, ma con **una distribuzione significativa: corso Palermo, lungo Dora, via Aosta, via Perugia**. In più casi l'illuminazione viene richiesta in combinazione con la mobilità dolce (le sponde e la pista ciclabile del **lungo Dora**, gli spazi gioco in **via Aosta**), confermando come la sicurezza percepita di notte sia strettamente connessa alla qualità dell'infrastruttura luminosa, in particolare nei percorsi ciclopedonali e nelle aree frequentate da bambini e famiglie.

Servizi e attività di quartiere

Pur con meno segnalazioni rispetto ad altri temi, **la domanda di servizi e attività emerge in modo significativo**: numerose le richieste di spazi per i giovani, di attività culturali e ricreative e di aree sportive come, ad esempio, spazi per la ginnastica all'aperto.

Le proposte progettuali

Facilitatori/trici: Alberto Cena, Camilla Zurlo, Yago Pasqualotto

Progettisti: Michele Boaretti (LAND), Ilaria Giubellino (LAND), Andrea Vaccarone (SERTEC)

Questa sezione del documento restituisce i principali esiti emersi dal confronto all'interno del tavolo di coprogettazione, sviluppato a partire da una **discussione aperta tra progettisti e partecipanti**. Il dialogo ha consentito di far emergere non solo criticità puntuali legate all'assetto attuale di corso Palermo e dell'area limitrofa all'head quarter Lavazza, ma anche una **pluralità di visioni, aspettative e preoccupazioni rispetto alle trasformazioni previste**. Le osservazioni dei/delle partecipanti si sono articolate attorno a temi ricorrenti – **mobilità, spazio pubblico, sicurezza, socialità, verde e servizi** – contribuendo a delineare un quadro complesso, in cui esigenze funzionali e dimensioni sociali risultano fortemente intrecciate. Di seguito si propone una restituzione tematica degli elementi emersi.

Il senso generale dell'intervento

I/le partecipanti concordano sulla necessità che gli interventi progettuali si strutturino attorno ad alcuni presupposti condivisi, che orientano in modo trasversale la visione complessiva della trasformazione.

- **Equilibrio tra trasformazione e continuità:** emerge con chiarezza la necessità di **preservare il ruolo viario di corso Palermo**, escludendo ipotesi di pedonalizzazione integrale e orientandosi piuttosto verso una sua trasformazione in asse di quartiere, caratterizzato da **traffico regolato e velocità ridotta**.
- **Approccio pragmatico e progressivo:** viene sottolineata l'importanza di intervenire prioritariamente sugli **aspetti funzionali e manutentivi** (pavimentazioni, illuminazione, organizzazione degli spazi), rimandando eventuali inserimenti più complessi a fasi successive, in un'ottica adattiva e incrementale.
- **Attenzione agli effetti sociali della riqualificazione:** accanto al riconoscimento delle opportunità offerte dal progetto, emergono **preoccupazioni legate a possibili dinamiche di trasformazione socio-economica del quartiere**, in particolare rispetto all'aumento dei costi abitativi e ai fenomeni di sostituzione sociale.

Sicurezza, uso dello spazio pubblico e percezione sociale

Il tema della sicurezza attraversa trasversalmente gran parte degli interventi, assumendo una dimensione prevalentemente percettiva e legata agli usi dello spazio pubblico, soprattutto nelle ore serali e notturne. Alcuni/e partecipanti segnalano infatti la presenza di **dinamiche di stazionamento prolungato, spesso associate al consumo di alcol e a situazioni di disagio**, che contribuiscono a generare un senso di insicurezza diffuso.

In questo quadro, l'**introduzione di nuovi elementi di arredo urbano**, come panchine o spazi verdi attrezzati, viene **valutata in modo ambivalente**. Se da un lato tali dispositivi sono riconosciuti come strumenti fondamentali per favorire la socialità e la fruizione dello spazio, dall'altro viene espresso il timore che possano incentivare usi impropri o accentuare criticità già presenti.

Dalle discussioni emerge tuttavia una consapevolezza condivisa: la sicurezza non può essere garantita esclusivamente attraverso soluzioni progettuali, ma dipende in larga misura dalla presenza attiva e continuativa di persone e attività. In questo senso, la **vitalità dello spazio pubblico** viene individuata come il **principale fattore in grado di contrastare fenomeni di degrado**.

Per quanto riguarda l'**illuminazione**, le **percezioni risultano eterogenee**. Alcuni/e partecipanti la considerano complessivamente adeguata, mentre altri segnalano criticità puntuali, soprattutto nelle vie secondarie (via Pisa su tutte).

Mobilità, ciclabilità e organizzazione dello spazio stradale

Il tema della mobilità rappresenta uno degli ambiti di maggiore interesse e confronto. La proposta di **riorganizzazione della sezione stradale, basata sul restringimento della carreggiata e sulla ridefinizione degli spazi**, viene **generalmente compresa e accettata**, in quanto finalizzata a ridurre la velocità e a limitare il traffico di attraversamento. Permangono tuttavia alcune **preoccupazioni**, in particolare rispetto al **rischio di rallentamenti e congestioni**, soprattutto in prossimità delle fermate del trasporto pubblico.

L'introduzione di **piste ciclabili in sede propria** è valutata come **positiva**, soprattutto in termini di sicurezza e chiarezza nell'organizzazione degli spazi. Viene apprezzata la **soluzione di percorsi monodirezionali** su entrambi i lati del corso, **ritenuta più funzionale rispetto a una pista bidirezionale unica**. Tuttavia, emergono alcune **criticità legate alla convivenza tra diversi utenti** – pedoni, ciclisti e utilizzatori di monopattini – **e alla gestione delle interferenze con altre funzioni urbane**. Nello specifico, è stata evidenziata l'importanza di evitare soluzioni promiscue e di rendere chiaramente distinguibili gli spazi, anche nel rapporto tra piste ciclabili e marciapiedi, seppur realizzati sullo stesso livello.

Emerge la necessità di ricostruire **continuità nei percorsi pedonali**, in particolare negli attraversamenti, e di **ampliare lo spazio dedicato ai pedoni** negli incroci. È stato sottolineato come la sicurezza pedonale debba essere rafforzata anche attraverso il disegno urbano e la qualità degli spazi.

Particolare **attenzione** viene inoltre rivolta alla **progettazione degli incroci**, dove si riconosce la **necessità di soluzioni in grado di migliorare la sicurezza e la leggibilità dei percorsi**, come ad esempio gli attraversamenti rialzati che fungono da dossi per le autovetture.

Proposte di riorganizzazione della viabilità

Nel corso della discussione ai tavoli sono state elaborate alcune proposte riguardanti la viabilità e, in particolare, la sicurezza ad essa collegata.

Le prime **due proposte** riguardano il **punto di immissione di via Parma su corso Palermo, dal lato sud-est**. L'isola spartitraffico, la segnaletica e i semafori presenti non sono sufficienti a prevenire il fatto che molti automobilisti percorrano l'incrocio in contromano per brevi tratti, determinando un serio pericolo per sé e per gli altri. Le soluzioni proposte sono:

- la **realizzazione di una rotonda** che consenta l'immissione ordinata su corso Palermo e che mantenga il passaggio del tram, sul modello di quanto avviene in piazza Derna;
- la **riconnesione dell'isola spartitraffico al marciapiede** (angolo via Parma – corso Palermo), in modo da impedire con una barriera fisica il passaggio contromano e direzionare più efficacemente il traffico.

Durante la discussione, è emersa una netta preferenza del pubblico verso la seconda ipotesi.

In seguito, si è affrontato il tema della **viabilità sul tratto di via Perugia compreso tra l'incrocio e via Pisa**, caratterizzato da una carreggiata stretta che ospita un doppio senso di marcia. L'elemento di pericolosità segnalato in questo caso consiste nell'uscita delle auto private dai numerosi box auto presenti sul lato della strada: tra carreggiata stretta e visibilità limitata, per gli automobilisti risulta impossibile vedere le auto in transito da corso Palermo. Per questo motivo, si è proposto di **riorganizzare la viabilità dell'isolato eliminando uno dei sensi di marcia di via Perugia** (direzione corso Palermo – via Pisa) **e renderla carrabile solo nella direzione via Pisa - corso Palermo**. L'iniziativa, che modificherebbe leggermente la viabilità dell'isolato rendendo accessibile via Pisa solo dal lato di via Ancona, è stata ritenuta accettabile da tutti i partecipanti.

Pavimentazione

Per quanto riguarda le pavimentazioni, la discussione ha portato a ragionare su una distinzione chiara tra le diverse parti della strada. È stata valutata **positivamente** la presenza di una **corsia centrale in asfalto**, da mantenere per ragioni funzionali e di manutenzione, mentre nelle **aree di incrocio e negli spazi di rallentamento** si è ritenuto opportuno **utilizzare materiali alternativi, di colore e texture differenti**. La pavimentazione è stata quindi interpretata come uno strumento capace di comunicare visivamente un cambiamento di contesto e di favorire comportamenti più prudenti. Una problematica specifica riguarda, invece, il selciato di via Parma. Questo è ritenuto pericoloso e si pensa che debba essere cambiato.

Sosta e parcheggi

Il tema della sosta è stato affrontato in modo articolato, ma senza generare posizioni particolarmente conflittuali. I/le partecipanti riconoscono la **necessità di una parziale riduzione dei parcheggi lungo l'asse, in funzione dell'introduzione di nuove componenti come il verde e la ciclabilità**. Al tempo stesso, viene considerata fondamentale la capacità del progetto di **compensare tali perdite attraverso interventi nelle aree limitrofe**.

Emerge inoltre con chiarezza la **percezione di una forte pressione sulla sosta da parte di utenti non residenti**, in particolare lavoratori e studenti, che contribuiscono a ridurre la disponibilità di posti per chi vive stabilmente nel quartiere. In questo senso, viene proposta l'**introduzione di misure dedicate ai residenti**, come le strisce gialle.

Verde, clima urbano e qualità ambientale

Il **tema del verde** rappresenta **uno degli elementi più condivisi** e sentiti. Le condizioni microclimatiche estive vengono descritte come particolarmente critiche, con livelli elevati di disagio termico che limitano la fruizione degli spazi pubblici. In questo contesto, l'**introduzione di alberature assume un ruolo centrale**, soprattutto in relazione alla salute e al benessere degli abitanti.

Pur in presenza di vincoli infrastrutturali che limitano l'inserimento di alberi di grande dimensione, la proposta di utilizzare **essenze di media grandezza, distribuite lungo l'asse, viene considerata adeguata a garantire ombreggiamento e miglioramento climatico**. In particolare, si propone di mettere a dimora **piante come frassini, betulle e aceri** che richiedono una bassa manutenzione oppure specie stagionali e autoctone. Ci sono, poi, parte dei partecipanti che pensano che sia possibile inserire nella zona **pergole o altri elementi capaci di garantire l'ombreggiatura**, anche combinandola con la produzione di energia fotovoltaica.

Inoltre, è emersa l'**esigenza di un verde ordinato, facilmente manutenibile e**

compatibile con le esigenze di visibilità stradale, privilegiando alberature in sede propria ed evitando aiuole con arbusti, ritenuti visivamente più disordinati.

Spazio pubblico, socialità e attrezzature

Il confronto evidenzia la **necessità di creare spazi pubblici capaci di ospitare forme di socialità accessibili e non necessariamente legate al consumo**. In particolare, si sottolinea l'importanza di dispositivi flessibili e adattabili, in grado di supportare usi differenti nel tempo.

Tra le **proposte** emerse si segnalano la **realizzazione di spazi polifunzionali**, come **piccoli anfiteatri o aree per proiezioni e attività culturali**, oltre all'introduzione di **attrezzature per l'attività fisica all'aperto**. Viene inoltre evidenziata la carenza di spazi per bambini e famiglie, con la **richiesta di nuove aree gioco**.

Servizi e dotazioni urbane

Infine, emergono alcune esigenze legate ai servizi. L'**accesso all'acqua** attraverso fontanelle pubbliche **viene considerato essenziale**, così **come la presenza di servizi igienici**, pur riconoscendone la complessità gestionale. Viene inoltre sottolineata l'importanza di **migliorare la pulizia urbana e la dotazione di cestini**, elementi ritenuti fondamentali per la qualità percepita dello spazio.

Contributo dei/le progettisti/e

Progettisti: Michele Boaretti (LAND), Ilaria Giubellino (LAND), Andrea Vaccarone (SERTEC)

Sintesi di massima di tutti i punti emersi

1. Sicurezza e convivenza sociale

- Percezione di sicurezza relativamente buona, anche in quest'area non mancano fenomeni di degrado legati all'alcolismo e alla tossicodipendenza, ma in generale la zona appare vivibile
- I fenomeni di degrado si accompagnano alla presenza di sporcizia, strettamente legata alla scarsità di cestini per la raccolta rifiuti
- Lo spazio attrezzato risulta frequentemente occupato da persone senza fissa dimora che utilizzano le panchine come luogo di permanenza stabile; la situazione è particolarmente evidente nell'area dei "chicchi" della Lavazza, spesso presidiata nelle ore serali da soggetti dediti allo spaccio e ad altri usi impropri dello spazio pubblico.

- Emerge un tema di criticità viabilistica importante sul nodo della coprogettazione, dove si delinea la necessità di una migliore regolamentazione del flusso veicolare attraverso dispositivi fisici, poiché i semafori vengono spesso completamente ignorati (anche dai mezzi pubblici), motivo per cui vi sono molti incidenti.

2. Illuminazione pubblica

- L'illuminazione è generalmente ritenuta sufficiente lungo il corso, le zone ritenute più buie e peggio illuminate sono proprio le vie Parma e Perugia, dove le aree verdi della scuola creano una zona d'ombra. Nel complesso emerge una distribuzione dell'illuminazione pubblica disomogenea e poco equilibrata, con tratti ben illuminati ed altri significativamente carenti.

3. Slarghi su corso Palermo

- L'idea di recuperare questi spazi per la socialità e come area verde piace, emergono idee per arredare questi ambiti (Teatro all'aperto, gazebo per la socialità, spazi per suonare, spazi di convivialità gratuita).
- Largo Brescia ha delle ampie sedute, ma è poco accogliente per via del traffico vicino e dell'assenza di alberi a far ombra che andrebbero incrementati, gli spazi vengono utilizzati in modo improprio a volte

4. Attrezzature sportive e spazi per giovani

- Emerge il desiderio dei cittadini di avere uno spazio verde e attrezzato (di matrice diffusa su tutto il quartiere), fruibile per una sosta durante una passeggiata o per leggere un libro, ma c'è il timore che le panchine vengano usate impropriamente per alimentare attività illecite o la presenza/occupazione da parte di sfaccendati
- Pensare spazi per giovani, emerge l'idea di aree di sport diffuso su tutto corso Palermo gratuite e accessibili a tutti, con lo slogan "Lo sport alla fermata del bus" per invitare i ragazzi a stare fuori, socializzare e offrire una possibilità gratuita di sport.

5. Verde urbano e qualità dello spazio pubblico

- Richiesta di più alberi e piante fiorite, pur riconoscendo le difficoltà di manutenzione, anche in vaso

- Corso Palermo è percepito come molto caldo in estate, quindi si chiede più ombra e vegetazione.

6. Arredi urbani

- Panchine sono gradite, il tema della rimozione per evitare la sosta di soggetti indesiderati non pare la soluzione da adottare.
- Si richiedono bagni pubblici gratuiti, anche se nel dibattito emerge la perplessità sul successivo stato di manutenzione e degrado di tali strutture.

7. Mobilità e parcheggi

- In generale si rileva una carenza di parcheggi durante le ore lavorative dei giorni feriali; al contrario, nelle ore serali e nei fine settimana, la disponibilità risulta adeguata. Ciò è dovuto alla forte presenza, nei giorni feriali, di lavoratori che parcheggiano l'auto per proseguire poi verso il centro con i mezzi pubblici, trattandosi dell'unica area di sosta libera (strisce bianche) nelle vicinanze, destinata tuttavia ad essere interessata dalla sosta a pagamento.
- L'introduzione della ciclabile sul corso è considerata positiva e innesca molta curiosità, si apre un dibattito sugli aspetti tecnici.

8. Attività di quartiere e animazione sociale

- In questo, come negli altri ambiti, emerge una volontà aggregativa e associativa inespresa. Si apre un lungo dibattito sul progetto "bella Storia" e piace l'idea di progettare spazi personalizzabili e fruibili da differenti categorie sociali.