
ABITARE CITTÀ SICURE

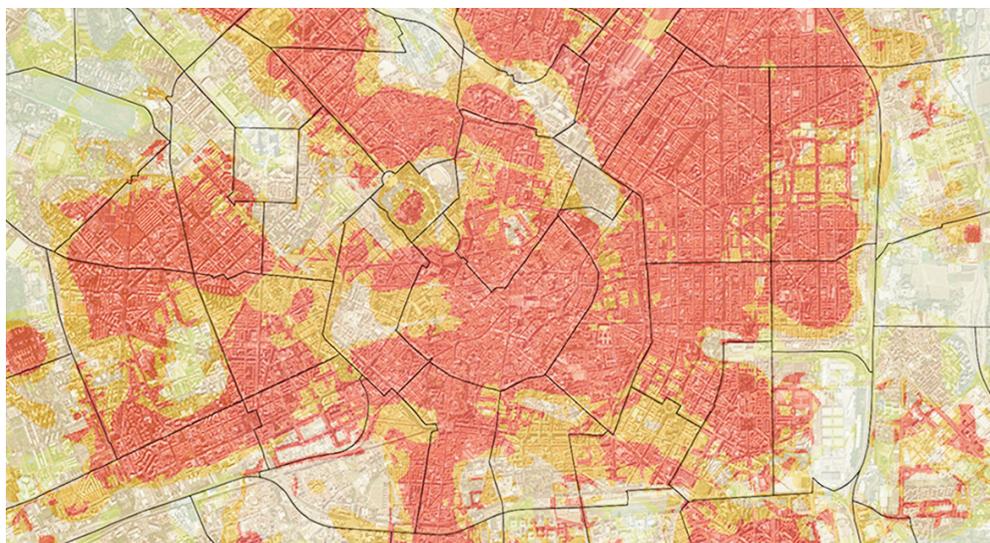
Politiche, strumenti, metodi

a cura di

Gian Guido Nobili

Michele Grimaldi

Francesca Coppola



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità o scrivere, inviando il loro indirizzo, a “FrancoAngeli, viale Monza 106, 20127 Milano”.

ABITARE CITTÀ SICURE

Politiche, strumenti, metodi

a cura di

Gian Guido Nobili

Michele Grimaldi

Francesca Coppola

FrancoAngeli

In copertina: Distribuzione spaziale del rischio da criminalità in un tessuto urbano consolidato.
Livelli di criticità decrescente rappresentati in una scala cromatica
che va dal rosso (rischio molto alto) al giallo chiaro (rischio molto basso).
Elaborazione di Michele Grimaldi e Francesca Coppola.

Isbn: 9788835157830

Copyright © 2024 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Presentazione , di <i>Matteo Biffoni</i>	pag.	7
Prefazione , di <i>Anna Di Ronco</i>	»	9
1. Il tema della sicurezza urbana come occasione per riflettere sull'urbanistica e sulla città , di <i>Isidoro Fasolino</i>	»	11
2. Spazi urbani sicuri e qualità dell'abitare , di <i>Giovanni Maciocco, Antonello Marotta e Silvia Serreli</i>	»	33
3. Il ruolo delle dotazioni urbane e della mixité funzionale per la città sicura , di <i>Gabriella Graziuso, Federica Cicalese e Isidoro Fasolino</i>	»	48
4. Illuminazione pubblica, criminalità e sicurezza , di <i>Pasquale Peluso</i>	»	71
5. I muri che dividono: dalle città alle Gated Communities , di <i>Fulvia Pinto</i>	»	91
6. Sicurezza urbana. Percezione, adattamento e qualità di vita , di <i>Alessandro Bove</i>	»	112
7. La progettazione ambientale per la sicurezza urbana , di <i>Roberto Bolici e Matteo Gambaro</i>	»	133
8. L'evoluzione delle stazioni ferroviarie attraverso un approccio di sicurezza integrata: il caso di Prato Centrale , di <i>Giovanni Freschetti Muzio e Fiorenza Marciano</i>	»	161

9. La prevenzione ambientale del rischio da criminalità. Scenari di rischio e azioni per il Piano urbanistico comunale, di <i>Francesca Coppola e Michele Grimaldi</i>	pag. 186
10. Metodi e strumenti per il coordinamento locale delle politiche integrate di sicurezza urbana, di <i>Gian Guido Nobili</i>	» 211
11. La prevenzione ambientale del crimine e la pandemia Covid-19: questioni urbane a confronto. Un approfondimento sulle Strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile in Regione Lombardia, di <i>Sarah Isabella Chioldi</i>	» 232
Gli autori	» 259

Presentazione

di *Matteo Biffoni**

La presenza di fenomeni di criminalità e, ancor più, di inciviltà negli spazi pubblici determina un impatto molto forte sul senso di insicurezza dei cittadini. Per le città del XXI secolo, la gestione di tali spazi nell'obiettivo di diminuire l'allarme e la paura rimane una sfida prioritaria. La risposta più utilizzata per ridurre la criminalità, la violenza e l'insicurezza, è stata troppo spesso limitata all'azione dei servizi di polizia, alla giustizia penale e al carcere. Gli amministratori locali sono chiamati dai cittadini a proporre credibili strategie preventive, che devono necessariamente basarsi su un lavoro congiunto di équipes pluridisciplinari, sulla collaborazione tra chi progetta e chi gestisce i diversi luoghi di una città, e sul coinvolgimento degli attori delle politiche di sicurezza e di residenti e utilizzatori. I conflitti nell'uso degli spazi pubblici legati ad esempio al divertimento notturno nei centri storici sono solo alcune delle espressioni di una visione segmentata della città e di una gestione limitata che non ha preso adeguatamente in considerazione gli aspetti sociali ed economici, quali l'animazione del territorio, il suo utilizzo, la sua gestione e il suo controllo. In questi ultimi anni le città italiane hanno tuttavia tentato di sviluppare progetti in risposta e per la prevenzione di problemi di criminalità e di disordine urbano diffuso, secondo linee di intervento che collegano la riqualificazione urbana all'utilizzo degli spazi pubblici come luogo di incontro, di relazione sociale e di scambio tra generazioni e tra culture. L'urbanistica e l'architettura hanno del resto un impatto riconosciuto sulla sicurezza: possono essere strumenti per risolvere conflitti esistenti, per evitare l'insorgere di problemi futuri, per ricucire le fratture presenti e per creare una relazione di reciprocità tra i diversi spazi della città.

* Sindaco di Prato, Presidente Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU).

I livelli di intervento della riqualificazione urbanistica coinvolgono la vita della città sotto molteplici aspetti. Risulta pertanto fondamentale monitorare le azioni e i progetti urbanistici anche sotto il profilo della sicurezza, affinché i temi dell'aggregazione, della fruibilità e della buona percezione di un territorio costituiscano vincoli forti nelle scelte delle amministrazioni. La risistemazione degli abitati, l'arredo urbano, le operazioni di manutenzione e di pulizia, i palinsesti culturali, le politiche di pedonalizzazione, i piani di viabilità ciclistica e automobilistica, sono tutte azioni che possono incidere positivamente sull'intera comunità cittadina.

Il volume permette di ricostruire le fondamenta teoriche della prevenzione ambientale della criminalità e presenta alcune delle migliori ricerche sul tema della progettazione urbana, in ottica di sicurezza, con l'ambizioso obiettivo di porsi come guida di riferimento ai tecnici ed amministratori impegnati a promuovere criteri di pianificazione e gestione degli spazi pubblici volti alla riduzione di crimine e paura. La pubblicazione vuole inoltre essere uno strumento applicativo della normativa europea in materia approvata dal Comitato Europeo di Normalizzazione (CEN), che ha trovato ispirazione anche nell'intenso lavoro che il Forum Italiano per la Sicurezza Urbana ha portato avanti in questi anni sui temi delle relazioni tra sicurezza e progettazione urbana. In questo senso, la lettura dei diversi contributi del volume si rivela di straordinaria utilità per restituire tanto agli amministratori, quanto agli operatori della sicurezza e ai ricercatori una analisi organica e compiuta di teorie, esperienze, approcci consolidati e nuove tendenze della prevenzione ambientale.

Prefazione

di *Anna Di Ronco**

La società contemporanea è dominata da bisogni e richieste di maggiore sicurezza. In un contesto altamente globalizzato ed interdipendente, la nostra consapevolezza del rischio, che determina le nostre percezioni di (in) sicurezza, è influenzata da macro-eventi, come la presenza di guerre sia vicine sia lontane, e da ricorrenti crisi, siano esse di natura sanitaria, climatica, economica o politica. L'insicurezza è però anche frutto di micro-eventi, e quindi anche del nostro quotidiano abitare l'urbano. Chi vive la città la conosce: sa quali sono i quartieri da evitare, quali quelli in cui è meglio transitare velocemente, quelli in cui è meglio essere accompagnati/e a certe ore del giorno o della notte. Ovviamente, i modi in cui viviamo la città non sono uguali per tutti e tutte: dinamiche di genere, classe, (dis)abilità, etnia o razza, cittadinanza ecc., anche in varie combinazioni tra di loro, influenzano in varia misura il modo in cui ciascuno o ciascuna di noi fa esperienza della città e ne valuta i rischi per la sua sicurezza.

Negli ultimi decenni, la domanda di maggiore sicurezza (di sentirsi più sicuri) negli spazi urbani è entrata con forza nel dibattito pubblico e negli ambiti di policy. Questa domanda si è spesso intersecata con l'esigenza di migliorare la "qualità della vita", se non di tutti, almeno di quelli che presentano un potenziale di consumo e sono ben integrati nel tessuto economico, politico e culturale del paese (di solito, le classi medie ed alte). Le amministrazioni locali, a cui tendono ad essere rivolte queste istanze, hanno spesso messo in campo degli interventi di policy e polizia, ma anche architettonici e di design urbano, che escludono o penalizzano coloro le cui attività (o anche semplice presenza nello spazio urbano) minerebbero, almeno secondo alcuni, il godimento di quello spazio da parte di altri, i cosiddetti "utenti legittimi" della città. In questo modo, molte amministra-

* Senior Lecturer, Dipartimento di Sociologia, University of Essex (Regno Unito).

zioni hanno promosso un'idea unitaria e monolitica di spazio urbano, in cui solo le aspettative comportamentali ed estetiche dei più fortunati (di solito adulti e cittadini) hanno trovato giusto riconoscimento.

Ma le città, noi lo sappiamo, sono molto di più di questo. Trascendono un'idea di "ordine" imposta dall'alto e coniugano diverse esperienze, modi di vivere e di interagire con l'urbano, e anche modi di comprendere l'urbanità. Queste modalità non dovrebbero generare insicurezza, bensì essere valorizzate in quanto motori creativi, vitali e vitalizzanti del vivere in e la città. Iniziative per la sicurezza urbana dovrebbero quindi tenere conto di questi diversi modi di vivere e abitare l'urbano e valorizzarli, piuttosto che reprimerli. Tutti e tutte hanno infatti diritto alla città, e tutti e tutte dovrebbero essere coinvolti in iniziative sia top down sia bottom up atte a renderla più sicura.

Questo volume coglie questo elemento e lo fa proprio delineando vari modi in cui il complesso ed annoso problema della sicurezza urbana può essere affrontato attraverso un approccio che è presentato come integrato, partecipato, inclusivo, e anche atto a sollecitare ed accogliere la spontaneità, l'informalità e spesso anche la cura provenienti dal basso. Ancora di più: questo approccio è presentato come necessariamente interdisciplinare. Non è possibile infatti affrontare con serietà e rigore scientifico i problemi della sicurezza e insicurezza urbana senza superare e trascendere i confini disciplinari per trovare risposte appropriate, integrate, partecipate. Come emerge da vari contributi di questo volume, diverse sono le soluzioni alla sicurezza (e anche all'insicurezza) che possono essere individuate caso per caso; tutte però si basano, o devono/dovrebbero basarsi, su di una rigorosa raccolta dati ed altrettanto rigorosa analisi degli stessi, coniugando le competenze sviluppate all'interno di varie discipline: per esempio, all'interno dell'urbanistica, dell'architettura, degli studi urbani, del diritto, della criminologia, della sociologia e dell'antropologia, tra le altre.

Questo volume instaura un preziosissimo spazio di dialogo intellettuale tra accademici di varie discipline ed autorità locali sul tema della sicurezza urbana (e delle sue percezioni), spesso utilizzando casi di studio estremamente interessanti e metodologie innovative e all'avanguardia. Il mio augurio è che questo volume dia nuova linfa e vitalità agli scambi tra discipline e *practitioners* in tema di sicurezza urbana, generando soluzioni sempre più efficaci per migliorare l'abitare ed il vivere urbano per tutti e tutte.

1. Il tema della sicurezza urbana come occasione per riflettere sull'urbanistica e sulla città¹

di Isidoro Fasolino*

1. Incertezze e insicurezze

Viviamo oggi in una delle società più sicure della storia dell'uomo, ma, nonostante questo, il senso di insicurezza che avvolge le nostre vite pare essere progressivamente crescente. I fattori sono molteplici: guerre, terrorismo, rischi ambientali, crisi economiche, cattiva informazione (ruolo dei media), strategie della paura messe in atto dai politici per ottenere consenso, ecc.

La vasta serie di processi e fenomeni di scala globale in atto legati, più o meno direttamente, al declino del consenso keynesiano/welfarista e all'emergenza del neoliberalismo, sono variamente descritti con la transizione verso la *società del rischio* (Beck, 1986; Luhmann, 1991; Giddens, 1990) o l'avvento delle *culture del controllo* (Bentham, 1787; Foucault, 1975; Garland, 2001). La città è così divenuta luogo di incertezze, minacce e paure (Bauman, 1999; Amendola, 2008).

Le nuove ansie collettive sono collegate alla crisi moderna e configurano una *incertezza esistenziale*, tipica dell'uomo moderno occidentale (Baumann, 1999). La risposta locale ai problemi della sicurezza può essere letta come conseguenza della condizione sociale contemporanea: l'incertezza nei confronti del futuro (*insecurity*), l'incertezza sulle scelte da compiersi (*uncertainty*) che hanno origine in luoghi remoti, fuori dalle possibilità del controllo individuale e della stessa governance locale e nazionale; da qui la tendenza a concentrarsi verso obiettivi più vicini, verso i timori nei

* Dipartimento di Ingegneria Civile, Università degli Studi di Salerno,
i.fasolino@unisa.it

¹ Questa ricerca è stata finanziata dal MIUR, PRIN 2022, finanziamento numero P2022PP8BT.

confronti dell'incolumità fisica (*unsafety*), «quel genere di timori che a sua volta si condensa in spinte segregazioniste/esclusiviste, portando inesorabilmente a guerre per gli spazi urbani» (Bauman, 2008).

Fra le definizioni connesse al tema della sicurezza urbana, si incontrano quelle che distinguono l'insicurezza sociale dall'insicurezza civile. Con *insicurezza sociale* (Castel, 2003) si fa riferimento ai rischi che possono degradare la condizione socio-economica degli individui, quali la malattia, l'infortunio sul lavoro, la mancanza di denaro in vecchiaia, ecc., mentre, con *insicurezza civile*, si fa riferimento alla paura di subire danni all'incolumità fisica, propria e dei propri cari, e ai propri beni personali.

La letteratura sociologica relativa alla paura della criminalità ha evidenziato come il senso di insicurezza urbana sia relativamente indipendente dal rischio di esposizione a eventi criminali, ma sia spesso legato a percezioni di disordine, caos, e degrado. Ad esempio, le cosiddette *inciviltà* urbane rappresentano comportamenti che pur non integrando fattispecie criminali possono tuttavia generare sentimenti di paura e insicurezza, soprattutto in determinate categorie di cittadini ritenuti particolarmente vulnerabili, come donne e anziani.

Quali problemi più ricorrenti legati alla sicurezza, alcuni anni fa, i sindaci delle città italiane segnalavano², in ordine decrescente: 1. l'abuso di alcolici, schiamazzi e comportamenti molesti; 2. il vandalismo, i writers, i danneggiamenti al patrimonio pubblico e privato; 3. il degrado urbano di specifici luoghi della città (quartieri, caseggiati, stazioni, piazze, parchi pubblici, edifici abbandonati); 4. il consumo e lo spaccio di sostanze stupefacenti in aree pubbliche; 5. l'abusivismo commerciale e l'occupazione illecita di suolo pubblico; 6. la prostituzione in aree pubbliche; 7. il randagismo; 8. l'accattonaggio molesto; 9. il fenomeno del bullismo e delle bande giovanili (ANCI-Cittalia, 2009).

Le politiche di sicurezza alla scala locale nascono e si sviluppano anche perché altre politiche sono in difficoltà o in declino: per esempio, la crisi economica e occupazionale, il declino del *welfare* e il conseguente aumento di problematiche sociali, la crescente incapacità a gestire la manutenzione urbana che incrementa i problemi di disordine e degrado.

L'importanza del tema della sicurezza personale, reale o percepita che sia, è riconosciuta in ambito internazionale e inserita tra gli obiettivi di

² Si tratta delle risposte che, nel 2009, i sindaci delle città italiane hanno fornito a un questionario che l'ANCI, in collaborazione con la Fondazione Cittalia, ha rivolto loro allo scopo di individuare quei fenomeni che, nella loro opinione, creano maggiore allarme sociale.

sviluppo sostenibile dell'Agenda 2030. Con l'*SDG 11 – Make cities and human settlements inclusive, safe, resilient and sustainable* e col *target 11.7 – Access to safe and inclusive public space*, si promuove la creazione di città sicure, oltre che inclusive, resilienti e sostenibili, anche in termini di prevenzione del crimine (UN, 2015; EU, 2017).

Oltre alla politica, numerose discipline sono chiamate ad offrire il proprio contributo alla mitigazione dei fenomeni che minano la sicurezza urbana. La pianificazione urbanistica non è in grado da sola di intervenire sulle cause della criminalità. Essa, tuttavia, può dare il suo contributo alla riduzione dei fattori di rischio sociale e della loro percezione, condizionando la forma e gli usi dello spazio pubblico, modificando i luoghi di residenza, lavoro e svago e incidendo sulla reale condizione di vita dei cittadini.

2. Approcci e tecniche

Quanto alle teorie e alle tecniche relative alla sicurezza urbana esiste una vasta letteratura, estesamente richiamata dagli studiosi che, nel tempo, si sono occupati di questo tema: *Eyes on the street* (Jacobs, 1961); *Social Design Theory* (Wood, 1961); *Discouraging Crime Through City Planning* (Schlomo, 1968); *Crime Prevention Through Environmental Design* (Jeffery, 1971); *Defensible Space - CPTED* (Newman, 1972); *Crime triangle - absence of a capable guardian* (Cohen e Felson, 1979); *Crime Pattern Theory - routine activity* (Brantingham e Brantingham, 1993).

Con particolare riferimento al caso italiano, la tematica della sicurezza urbana acquisisce rilevanza a partire dagli anni '90, con un forte ritardo rispetto al contesto internazionale. La diffusione si ha soprattutto attraverso il Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU) e, in ambito accademico, con le esperienze del *LabQUS-Laboratorio Qualità Urbana e Sicurezza*, le ricerche di matrice sociologica condotte dal *CITYLAB-Laboratorio interdisciplinare sulla vulnerabilità sociale e la sicurezza urbana* dell'Università di Firenze e la ricerca di matrice criminologica e sociologica dell'Università di Trento attraverso il *Transcrime-Centro interuniversitario di ricerca sulla criminalità transnazionale*.

Importante contributo sia alla diffusione dell'approccio ambientale, sia all'avvio del dibattito in materia di insicurezza urbana è fornito dalla Regione Emilia Romagna con il Progetto *Città Sicure* (1994), alla quale è da attribuirsi anche l'unico esempio italiano di accurata applicazione dei principi di prevenzione ambientale, nell'ambito dei 13 *progetti pilota* sulla sicurezza urbana, realizzati in collaborazione con il LabQUS a partire dal 2000 (Cardia e Bottigelli, 2001).

Rispetto ai fenomeni della micro-criminalità e, più in generale, per garantire un maggior livello di sicurezza nei contesti urbani, le soluzioni maggiormente seguite nelle politiche locali sono state due, entrambe nell'alveo della suddetta *nuova prevenzione*: la prima si rifà all'approccio *situazionale*, che ha come obiettivo quello di ostacolare la perpetrazione dell'atto criminoso; la seconda all'approccio *sociale*, che mira a rimuovere le cause che portano a delinquere; una terza può essere definita *comunitaria* (Selmini, 2004). Gli interventi preventivi *situazionali* possono applicarsi sia attraverso la manutenzione urbana e la progettazione di spazi difendibili (cancelli, videocamere, illuminazione, ecc.), sia attraverso il controllo deterrente delle polizie, nazionali e locali, sul territorio.

La prevenzione *comunitaria* si fonda sulla responsabilizzazione dei cittadini nei confronti del bene comune "sicurezza". In esso è possibile ravvisare un'ambivalenza ideologica, poiché rientrano al suo interno tanto iniziative *progressiste*, di rafforzamento delle comunità deprivate attraverso la promozione di partecipazione civica, mediazione e integrazione, quanto iniziative più *conservatrici*, fondate sull'auto-difesa della comunità (Bauman, 2001) attraverso forme di controllo del quartiere auto-organizzate dai residenti.

Si parla anche di interventi preventivi *strutturali* che possono riguardare tanto gli spazi urbani/fisici (si pensi alla progettazione di nuovi quartieri o alla riqualificazione di aree degradate), quanto la società (tramite gli enti preposti all'assistenza, all'educazione, alla mediazione, all'inclusione, ecc.).

Tutti gli approcci, in diversa misura, non si sottraggono al cosiddetto effetto *displacement*, cioè all'effetto spostamento della criminalità in altro luogo, diverso da quello in cui è stata posta in essere una determinata azione. Pertanto, qualsiasi azione da sola non sarebbe idonea a ridurre i fattori criminogenetici ma solo a spostarli verso aree meno controllate e protette.

Questi spostamenti possono incidere anche sulla distribuzione dei *valori immobiliari* in città. Esiste, infatti, una correlazione tra tasso di criminalità e valori immobiliari di un quartiere urbano. Questo anche a seguito di interventi di riqualificazione o di specifiche azioni per la sicurezza urbana. Sin dall'esperienza di Dayton (Newman, 1972), si apprendeva come, dopo un anno dall'implementazione del progetto, una valutazione dei risultati permetteva di verificare una riduzione sostanziale del traffico e del tasso di criminalità, soprattutto dei crimini violenti diminuiti della metà, e un aumento del valore degli immobili del 15%, rispetto al 4% del resto della città, con conseguente incremento delle vendite.

La visione strutturale della prevenzione, plurale e integrata, sia di tipo urbanistico che di tipo sociale, mette insieme la prospettiva architettonica-urbanistica e quella più propriamente sociologica nel comune obiettivo di rendere la città contemporanea un luogo di inclusione dei suoi cittadini.

3. Percezione e politica

Il tema della sicurezza, in particolare nella sua declinazione di *sicurezza urbana*, a partire dagli anni '90, ha progressivamente conquistato un posto di assoluto rilievo nell'arena delle argomentazioni politiche e dei dibattiti elettorali.

Le politiche della sicurezza, in quanto pesantemente influenzate dai singoli eventi, dalla loro presentazione mediatica e dalle percezioni dell'opinione pubblica, si rivelano particolarmente esposte all'opportunismo politico (Crawford, 2002).

Un elemento strategico della sicurezza, infatti, è la sua percezione da parte dei cittadini, il cui sentimento viene esasperato e strumentalizzato da mass media e dai partiti politici, dove le criticità rappresentate spesso non trovano alcun fondamento statistico.

Non si può sottovalutare, cioè, il fatto che la maggiore diffusione dell'informazione e le caratteristiche stesse della comunicazione contemporanea (insistenza sull'immagine, stili semplificatori e spesso sensazionalistici, tendenza alla spettacolarizzazione) creano una relazione del tutto particolare tra cittadini e spazi pubblici, in cui, nella formazione del giudizio conta sempre meno il peso dell'esperienza diretta (Mela *et al.*, 2000).

Se, ad esempio, per un periodo continuativo, una zona o un quartiere sono oggetto di notizie negative da parte della stampa o della televisione, è molto probabile che ricada su di essi uno stigma di pericolosità che può scoraggiarne la frequentazione.

La teoria delle *broken windows* (Wilson e Kelling, 1982) ha come assunto centrale che la tolleranza verso le forme del degrado ambientale renda un'area urbana terreno di coltura di attività delinquenziali: allontanate o eliminate le prime, più difficilmente si realizzeranno le seconde. La teoria si traduce nel modello politico *law and order* della *tolleranza zero* nel 1994, quando Rudolph Giuliani diviene sindaco di New York e dà il via ad una applicazione particolarmente intransigente delle norme di pubblica sicurezza, tesa a punire non solo i crimini veri e propri, ma anche atti devianti che violavano ordinarie norme sociali.

Quando si parla di interventi per la sicurezza urbana, si rileva la mancanza della ricerca di soluzioni che tentino di dare una risposta *sociale*. Infatti, almeno dagli anni '50 e fino ai '70, le risposte pubbliche al problema della criminalità, e della relativa paura, non si limitavano a stravolgere l'assetto urbano ma avevano l'obiettivo di dare risposte sociali tramite il ricorso ad un *welfare state* che stava nascendo. In molte società postmoderne si è tuttavia preferito dare la priorità ad altre soluzioni. A radicale esempio, negli Stati Uniti (Wacquant, 1998), alla riduzione della spesa sociale fa ri-

scontro una grande crescita delle spese carcerarie, il che evidenzia la scelta di dare una risposta principalmente repressivo-sociale al fenomeno della criminalità e della paura.

Le politiche di sicurezza urbana degli anni '90 sono ispirate da *sinistra*, dalle prime riflessioni e pratiche delle politiche di prevenzione sociale francesi e dal cosiddetto realismo criminologico di sinistra inglese degli anni '80. L'idea è di farsi carico, anche all'interno della cultura politica progressista, delle paure dei cittadini nei confronti della criminalità diffusa, poiché sono proprio i settori popolari che si intende rappresentare che ne soffrono di più le conseguenze negative.

Tale risposta si distingue da quella proposta dalla *destra* conservatrice sostituendo a politiche punitive approcci locali di prevenzione, attraverso una integrazione sia dei metodi, quindi con la possibile articolazione in prevenzione sociale, situazionale e comunitaria (Selmini, 2004), che degli attori (multilivello pubblici, privati e di terzo settore) preposti alla sicurezza e alla assicurazione.

La criminalità e il disordine urbano sono fenomeni che coinvolgono problemi complessi, affrontare seriamente i quali comporta l'adozione di politiche integrate e di lungo respiro, che non siano destinate a combattere esclusivamente gli effetti della criminalità, ma anche le sue cause profonde, quali l'emarginazione e l'esclusione sociale, le discriminazioni e le disuguaglianze in materia di diritti.

Incrementare il livello di sicurezza urbana non significa attivare una politica specifica basata su un paradigma concettuale e teorico indiscutibile. Vuole dire, invece, lavorare sull'integrazione di una serie di politiche inclusive, redistributive, normative, simboliche e di sviluppo in grado di condizionare i livelli individuali e collettivi di qualità della vita.

L'enfasi sulla sicurezza urbana porta spesso a dimenticare o sottovalutare fenomeni criminali altamente incisivi nei confronti del bene comune, quali le attività del crimine organizzato di stampo mafioso, i reati dei colletti bianchi, le violenze domestiche, ritenuti, per la loro fenomenologia, non impattanti sul senso di sicurezza percepito nello spazio urbano (Battistelli, 2016).

Ogni approccio alla criminalità che sia ispirato soltanto a semplificazioni demagogiche, che enfatizzi la paura della criminalità, che offra risposte solo simboliche o repressive ha finalità esclusivamente di opportunismo politico.

4. Muri, cancelli e filo spinato

Il nuovo trend planetario che si è affermato dai primi anni '90 è la crescita inarrestabile di quartieri esclusivi chiusi, in particolare alle periferie delle città. Il mondo va verso comunità *blindate* e la conseguente segmentazione e militarizzazione delle città per far fronte a una criminalità predatoria e violenta. Si moltiplicano i metal detector agli ingressi di edifici sensibili o le telecamere a circuito chiuso (Coleman, 2005), che ormai costituiscono l'arredo urbano della contemporaneità.

Un esempio del processo in corso è lo *Scanorama* (Davis, 1998), la scansione dello spazio, in cui, dopo aver abbandonato qualsiasi velleità di gestire il disagio attraverso programmi sociali, la Los Angeles degli anni '90 diventava il mosaico di tante *no-go zone*.

Si tratta di una forma di autosegregazione urbana che non crea una divisione tra *buoni* e *cattivi*, ma tra chi possiede e chi non possiede determinate opportunità economiche e di status.

Queste *colonie extramondo* (Davis, 1998), citando *Blade Runner*, sono spesso pensate come riproduzioni di siti della California meridionale. I ricchi vivono in complessi esclusivi con le loro piscine e palestre, i loro club, i servizi di sicurezza privati, un'autonomia elettrica H24. Le alte mura perimetrali sono sempre più spesso sormontate non più da cocci di bottiglia o da punte di ferro o filo spinato, ma da cavi elettrificati allacciati a sistemi di allarme. Protette da guardie armate, ad esse si accede solo mostrando un tesserino magnetico.

In Cina, la comunità recintata è stata definita l'evoluzione più significativa nelle recenti esperienze di pianificazione e progettazione urbana (Davis, 2006). Tale paradigma è risultato di grande efficacia nella difficile gestione della pandemia che ha avuto origine proprio in tale paese.

Le *città proibite* si moltiplicano come esito dei processi di individualizzazione e di dissolvimento dei legami sociali. Si tratta di comunità fluide (Bauman, 2001), flessibili, basate su impegni contingenti e non su relazioni a lungo termine. La vita in questi contesti non sembra accompagnarsi ad un miglioramento per la comunità dei residenti stessi: non ci sono evidenze di un aumento del capitale sociale interno e della costituzione di comunità più unite o sicure (Ellin, 1997).

Le soluzioni offerte dalle *Gated Community*, comunque, risultano precarie ed inefficaci. Le ricerche a riguardo non riescono a dimostrare una sostanziale diminuzione dei crimini né una percezione della sicurezza sensibilmente diversa rispetto alla popolazione vicina. Per molti studiosi, l'effetto di queste soluzioni urbanistiche potrebbe essere, paradossalmente, proprio la paura. Questo perché la diffusione di zone protette determina

una frammentazione del tessuto urbano che si traduce in una riduzione degli spazi pubblici di fruizione e d'interazione.

Alcune riflessioni preoccupate sulla separazione e ghettizzazione urbana (Harvey, 2007).

Non bisogna, d'altro canto, dimenticare che un *ghetto*, o una *enclave* etnica, appare come semplice luogo di contenimento solo dal difuori, cioè agli occhi di chi ne osserva il confine dall'esterno, ma al suo interno qualsiasi ghetto costituisce uno *spazio sociale*, una comunità attraversata da relazioni personali, economiche, affettive e politiche.

Le forme di segregazione urbana sono così forti da riuscire a ribaltare, talvolta, la comune prospettiva dell'osservatore. La percezione del *muro che opprime* è più forte al suo esterno che al suo interno, tanto da produrre l'esperienza paradossale di percepirsi *chiusi fuori* per chi non vive nel quartiere fortificato piuttosto che *chiusi dentro* per chi ci vive. Ciò significa che il muro costruito, combinato ad una serie di ulteriori installazioni protettive, produce un reale *effetto frattura*, con inevitabili ricadute fisiche e sociali.

Un clima culturale e una vera e propria ossessione per il controllo porteranno nuove paure e nuovi timori (Garland, 2001). Si dovrebbe, invece, lavorare per ricreare un clima di fiducia in un'ottica di inclusione generale politica e sociale (Walklate, 1998).

Si torna al ruolo fondamentale della politica e delle politiche che questa può mettere in campo per rimuovere cause di disagio, degrado e criminalità.

Al tempo stesso, vanno studiate e approfondite strategie o tecniche naturali per modificare l'aspetto fisico dell'ambiente urbano permettendo alla città di essere più sicura rimanendo città.

5. Spazi pubblici

Elemento costitutivo degli spazi pubblici è il fatto che essi costituiscono una sorta di *scena* in cui si avvicendano o coesistono attori sociali diversi. La diversità rappresenta dunque la loro caratteristica fondante. Riconoscere la presenza delle diversità significa tuttavia anche entrare nel merito di esse, cogliere i meccanismi attraverso cui queste si manifestano e si cristallizzano o, al contrario, si integrano.

La sicurezza/insicurezza nello spazio pubblico dipende da svariati fattori: *accessibilità* - visibilità, integrazione con il contesto; *forma* - dimensioni, piacevolezza, cura dello spazio; *funzioni* - vitalità vs decadenza, mancanza, sospensione; *proprietà* - pubblica, semi-pubblica, semi-privata; *utenti* - figure diverse e responsabili.

Spazi aperti illimitati all'interno dei quartieri attirano comportamenti antisociali (Newman, 1972). Il rapporto fra le misure della strada e degli edifici e la scala umana influenzano il modo e la possibilità di percepire gli estranei (Gehl, 2012).

La decadenza, la sospensione o la mancanza di funzioni che comportano presenza di persone e animazione fanno sì che alcuni spazi pubblici trasmettano vere e proprie sensazioni di paura. È quanto succede in genere in aree prive di esercizi commerciali o di bar, oppure quando tali funzioni terminano per la conclusione dell'orario di apertura, provocando condizioni di vera e propria desertificazione.

Gli studiosi di sicurezza urbana hanno redatto (Cardia e Bottigelli, 2011) linee guida in materia.

Tutti principalmente concordano nella necessità di evitare *spazi morti*, ossia di scarsa se non assente frequentazione, statisticamente più favorevoli alla commissione di comportamenti devianti, poiché la frequentazione e la vitalità delle zone producono una sorveglianza spontanea (Jacobs, 1961; Sendra e Sennet, 2020).

Trovarsi soli in uno spazio che non offre riparo e in cui appare impossibile poter contare sull'eventuale aiuto di altri provoca la convinzione di essere esposti al rischio, ulteriormente rafforzata se ciò avviene durante le ore notturne e, in particolare, in luoghi scarsamente illuminati.

Si pensi, in particolare, ad alcuni veri e propri *attrattori* di potenziali azioni criminogene. Si tratta spesso di luoghi generalmente interessati da consistenti flussi di persone e/o valori: stazioni ferroviarie/metropolitane; bus stop/bus terminal; sottopassaggi pedonali e/o ciclabili; aeroporti; porti; scuole e università; attrattori turistici (musei, siti, complessi monumentali, ecc.); banche, poste.

Le esperienze a tutti note, fanno riferimento a vari *modi* di abitare uno spazio pubblico: uno maschile (di piena legittimità), uno femminile (di difesa), uno da bambini (di dipendenza), uno da anziani (di incertezza), uno da disabili (di limitazione), uno da autoctoni (di diritto), uno da immigrati (di giustificazione), e così via.

Determinati spazi urbani sono, inoltre, particolarmente inadatti a individui *vulnerabili* in quanto non dispongono di sufficienti capacità di vigilanza (bambini, disabili psichici) o di un'adeguata prestanza fisica (anziani, disabili fisici), o che possono essere oggetto di violenza sessuale (donne, bambini).

In particolare, l'approccio alla relazione *bambino e città* individua nella progettazione di spazi urbani a misura di bambino l'unica possibilità di rendere le città adatte alle esigenze di tutti i cittadini, assumendo il bambino come il *parametro* «a garanzia di tutte le diversità» (Tonucci, 1996).

Per quanto riguarda le donne, il problema della sicurezza correlata alla pratica degli spazi pubblici, e del relativo diffuso senso di insicurezza, si pone in termini particolari rispetto ad altre categorie *deboli*. Come la letteratura, soprattutto straniera, mette in luce, «essere di sesso femminile [...] è equivalente all'essere *fisicamente vulnerabile*» (Creazzo, 1999). Da ciò deriverebbe un costante atteggiamento di paura, soprattutto relativa ad atti di violenza o allo stupro, che porterebbe a comportamenti di difesa preventiva, consistenti soprattutto nell'evitare situazioni considerate a rischio, come attraversare luoghi poco frequentati, in particolare nelle ore notturne.

Quanto alla funzione, per rendere un'area sicura è fondamentale esplicitare chiaramente lo scopo per il quale ogni spazio è progettato, e i cittadini devono averlo ben chiaro. Solo in tal modo potranno tenere comportamenti adeguati e/o in relazione alla funzione che quello spazio svolge e che potrà anche essere esplicitamente polifunzionale. Attraverso la *designation* (Newman, 1972; Crowe, 1991), la definizione e il design dello spazio gli utilizzatori possono incrementare il senso di territorialità e operare un controllo naturale dell'area.

Anche la presenza di alberi nelle aree urbane può contribuire a ridurre l'incidenza di reati contro la proprietà e gli atti di violenza (Donovan e Prestemon, 2010). La presenza di alberi di grandi dimensioni può, infatti, secondo i ricercatori, essere indice di un quartiere particolarmente curato. Essi, contribuendo ad una visibilità maggiore, possono comportare una riduzione della criminalità mentre alberi di piccole dimensioni, al contrario, possono incentivare atti di vandalismo o furti con scasso perché diventano ostacoli per la vista.

La dimensione urbana è sempre più uno spazio di valorizzazione del *capitale* a scapito dei *beni comuni* e a rappresentare uno dei terreni fondamentali del processo di accumulazione per appropriazione tipico del capitalismo contemporaneo (Harvey, 2007). È il mercato a sancire inclusioni ed esclusioni, privilegi e privazioni. Il conflitto per lo spazio urbano, per la riappropriazione della città pubblica e per la produzione del bene comune non può che essere anche una lotta contro il *decoro* inteso come privatizzazione dello spazio sociale, omologazione delle differenze (razziali, di classe, di genere), e la paura come concetto ordinatore dell'esperienza urbana.

Occorre aver presente anche un diverso concetto di *decoro* dello spazio urbano, perché, ad esempio, i modi del suo utilizzo e attraversamento diffusi presso le comunità afroamericane e latine sono marcatamente diversi da quelli più anonimi, individualistici, e orientati al consumo tipici dei nuovi residenti. Si fa particolare riferimento, in tal senso, a un certo modo di vivere la strada, il marciapiede, la drogheria all'angolo, ecc.

I sindaci sono in prima linea con i problemi legati alla sicurezza degli spazi pubblici. Le ordinanze sindacali, contingibili e urgenti, ad esempio, di fronte a «casi di emergenza, connessi con il traffico o con l'inquinamento atmosferico o acustico, ovvero quando a causa di circostanze straordinarie si verificano particolari necessità dell'utenza o per motivi di sicurezza urbana», hanno la possibilità di modificare gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi, dei servizi pubblici e degli uffici pubblici localizzati nel territorio comunale (D.Lgs. 267/2000, art. 54, comma 6).

In alcune ordinanze sindacali milanesi e bresciane del 2010, il contenimento dell'orario di apertura delle attività commerciali era finalizzato ad agevolare attività di *presidio* del territorio da parte delle forze di polizia, ai fini di sicurezza urbana e *libera fruizione* degli spazi pubblici (Milano) piuttosto che ai fini di prevenzione e repressione di attività e condotte illecite (Brescia). Nelle suddette ordinanze, l'individuazione di precise attività commerciali esercite di norma dall'imprenditoria etnica (take away, kebab, mini-market, centri massaggi, phone centre), e la perimetrazione di un territorio urbano abitato soprattutto da immigrati in cui rendere i controlli sui contratti di locazione particolarmente rigidi, afferma, nei fatti, un trattamento differenziale che classifica determinate popolazioni come fattori di rischio e soggetti responsabili del degrado e dell'insicurezza urbana.

Nell'ipotesi sposata da queste disposizioni, si assume pertanto che una minore presenza di cittadini all'interno degli spazi pubblici sia un fattore che contribuisce alla sicurezza urbana, fino ad arrivare, nel caso milanese, all'affermazione paradossale per cui la *libera fruizione* degli spazi pubblici sarebbe garantita da una misura di interdizione della principale modalità con cui gli stessi vengono abitualmente fruiti.

6. Spazi di transizione

La crescente privatizzazione dello spazio sta anche nelle dimensioni e nei significati che acquisisce qui lo spazio transizionale costituito da tutti quegli spazi che si trovano in mezzo alla polarità spazio privato vs spazio pubblico (polarità esemplificate dalla casa e dalla strada), cioè tutta quella raccolta di spazi semi-pubblici/semi-privati che sono considerati più privati della strada e più pubblici della casa. Nei condomini scale, ingressi, pianerottoli, ecc. sono contraddistinti come linea che distingue uno spazio molto vasto, come la città, da uno spazio ristretto che è quello domestico.

La presenza di spazi pubblici negli edifici multipiano, concepite come unità di abitazione, crea maggiori occasioni per i criminali di commettere un reato. Ciò è testimoniato sin dalle rilevazioni svolte sul complesso

Pruitt-Igoe di St. Louis in Missouri (Newman, 1972), costruito secondo gli insegnamenti lecorbusiani con una strada interna, posta al terzo piano, che non veniva mantenuta ed era diventata luogo di ritrovo per le bande criminali.

In molte circostanze sono proprio le criminalità organizzate a garantire il controllo sociale di tali zone e, in un certo senso, ad offrire tutela alle persone che le abitano. È erroneo, per esempio, pensare che i quartieri percepiti malfamati (si pensi a Scampia, a Napoli, ma non solo) siano le aree urbane più violente e pericolose della città. La criminalità organizzata in primis ha interesse che non si verificano eventi tali da richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica e, quindi, delle forze dell'ordine.

Le moderne *zone di transizione* teorizzate dai sociologi della Scuola di Chicago negli anni '20 (Park *et al.*, 1925) sono le aree della città di maggiore aggregazione umana (zone commerciali, del divertimento, ecc.) e più soggette ad azioni criminali e violente in quanto limitrofe a quelle in cui ha base la criminalità. Tale teoria stabilì che vi sono usi dominanti del territorio all'interno di ogni zona. La crescita della città, la dislocazione delle aree e dei problemi sociali, inoltre, non avvengono casualmente ma obbediscono a un preciso modello. La struttura spaziale della città di Chicago, infatti, fu messa in relazione (Shaw e McKay, 1929), area per area, sia con particolari caratteristiche demografiche, quali la composizione della popolazione immigrata, sia con indicatori di varie patologie sociali, quali il tasso di criminalità e il tasso di malattie mentali. Furono evidenziate correlazioni fra la frequenza del fenomeno delinquenza nelle diverse aree e la distanza di queste ultime dal centro della città. Una indagine estesa ad altre tredici città, confermava ulteriormente la *legge del gradiente*: il tasso di delinquenza è inversamente proporzionale alla distanza dal centro della città, cioè più aumentava la distanza dal centro e più diminuivano i tassi di criminalità. Secondo il punto di vista ecologico, dunque, le forme di *patologia sociale* derivano da attributi della zona fisica e socio-culturale in cui essi vivono dove sono maggiori il degrado urbano, la mobilità, l'anonimato.

La *Crime Pattern Theory*, cioè la teoria del comportamento spaziale criminale (Brantingham e Brantingham, 1975) nasce da una ricerca a Tallahassee, in Florida nel 1975, basata sui dati dei furti residenziali noti alla polizia. Risultò che gli isolati al confine di ciascuna area hanno tassi di vittimizzazione molto superiore a quelli collocati nel centro. Emerse la possibilità di proporre ai pianificatori urbani la struttura da dare ai quartieri, minimizzando la dimensione dei loro confini, allo scopo preciso di diminuire il rischio. In generale, la ricerca considera sicura una città con una struttura spaziale a *mosaico*, le cui vie penetrano nel tessuto urbano creando vicoli ciechi riducendo così le opportunità criminali. Tale schema, infat-

ti, ad esempio, evita la fuga, al contrario di quanto avviene grazie ad uno sviluppo insediativo che si dirama lungo le grandi vie di comunicazione.

Resta, tuttavia, da chiedersi se tale schema non incontri qualche controindicazione, o dissinergia (Fasolino *et al.*, 2018) rispetto ad altri criteri in base ai quali si tiene in conto di obiettivi diversi da quello qui indagato.

7. Quartiere, partecipazione, comunità

Il concetto di comunità è molto prossimo a quelli di quartiere e di vicinato. Analizzare i caratteri concreti del quartiere, significa descriverne la struttura sociale, culturale, per occupazione, età, etnie.

L'idea più suggestiva di vicinato è quella in cui la costante interazione tra numerosi abitanti diviene prima fonte di assicurazione (Jacobs, 1961; Sendra e Sennet, 2020). Queste interazioni faccia a faccia tendono nel lungo periodo a far maturare rapporti di reciproco scambio di informazioni e attenzioni utili a rendere le persone più sicure e serene nel loro rapporto con gli spazi della città. La risorsa più importante per una città è il capitale sociale ovvero le relazioni intessute con i vicini di casa, i negozianti, gli ambulanti e tutte le persone incontrate quotidianamente recandosi al lavoro o facendo la spesa. Il quartiere deve contenere più funzioni primarie in grado di assicurare la presenza di persone che popolino le strade a ore diverse e che, pur frequentando la zona per motivi differenti, abbiano modo di utilizzare in comune molte delle sue attrezzature.

Altra variabile differenziante gli abitanti del quartiere è rappresentata dall'età. In questo modo, il peso dei servizi è distribuito per gruppi equilibrati di utenti.

In generale, viene posto l'accento sulla necessità che la struttura sociale sia eterogenea e che perciò vi siano presenti in misura equilibrata tutte le classi sociali della città, cosa che, mediante indicatori proxy, sarebbe anche possibile misurare (Iannillo e Fasolino, 2021). I quartieri più animati e vivi sono quelli dove abitano dei residenti che hanno occupazioni diverse con ritmi diversi.

A tale obiettivo possono contribuire anche le politiche temporali urbane. I piani dei tempi e degli orari delle città hanno come obiettivo principale quello di integrare e armonizzare i tempi di lavoro e di accessibilità ai servizi urbani, ma anche di riqualificare e animare le aree urbane degradate, rivitalizzare i centri storici, migliorare la qualità e la sicurezza della mobilità lenta e del trasporto pubblico locale. Tali strumenti, perseguendo la de-sincronizzazione degli orari delle attività urbane, se applicati garantirebbero anche una presenza di persone negli spazi pubblici in maniera di-

stribuita nel corso dell'intera giornata, con risvolti positivi anche in termini di sicurezza urbana (Fasolino *et al.*, 2022).

Anche la varietà urbanistico-architettonica con edifici di tipologie, età, valore e condizioni diverse e isolati piccoli, il che significa che le strade e le occasioni di svoltare gli angoli sono frequenti, contribuisce ad una vita di quartiere altrettanto varia.

Alcuni progetti urbanistici di risanamento sono stati capaci di smantellare i rapporti sociali costruiti lentamente e faticosamente nel tempo dagli abitanti dei quartieri oggetto di intervento creando fenomeni di *gentrification* (Glass, 1964). Tale fenomeno fu inizialmente identificato negli Stati Uniti, dove, per effetto di grandi trasformazioni urbane (Moloch, 1976; Logan, 1978). Si tratta di riqualificazioni di quartieri tendenti a creare aree di nuova residenzialità in zone particolarmente pregiate che, avendo come target abitanti-consumatori-turisti di livello medio-alto, produce una crescente espulsione dei ceti medio-bassi verso i comuni dell'hinterland. Si tratta di processi, non inevitabili (Kern, 2022), che in molte città stanno sostituendo comunità eterogenee con altre omogenee che si traduce in aumento degli affitti, sfratti, chiusura di piccoli negozi storici e apertura di nuovi.

I tentativi di respingere la progressiva omogeneizzazione dei quartieri nel segno della speculazione immobiliare e finanziaria si trovano però dinanzi a un fenomeno difficilmente governabile in quanto acefalo, per cui il problema è rappresentato dai ristretti spazi di agibilità politica.

Tale tipologia di problematiche sono oggi surclassate dal fenomeno turistico che sta assumendo progressivamente proporzioni gigantesche in tutto il mondo. La sua inedita dimensione investe modi, comportamenti e forme della città attuale, e presumibilmente ancora di più di quella futura, in maniera sempre più consistente e diffusa. Il termine *touristification* fa riferimento in particolare al processo di asservimento degli spazi urbani al fenomeno del turismo di massa. La conseguenza è lo spopolamento e la omogeneizzazione su poche funzioni non residenziali (ristoranti, bar, bed and breakfast, ecc.) soprattutto dei centri storici.

Si rende assolutamente necessario un contingentamento di certe funzioni per garantire la varietà. Ciò richiede di provare a regolamentare le destinazioni d'uso degli immobili, garantendo la necessaria mixité funzionale non disgiunta, se possibile, da una mixité sociale. Tutto ciò non può che essere affrontato mediante politiche e regolamentazione funzionale attraverso i piani urbanistici.

Già nei principi elaborati nella la teoria del *defensible space* (Newman, 1972; 1996) si prestava particolare attenzione anche al ruolo svolto dalle variabili sociali nella creazione di uno spazio sicuro. Gli interventi attuati, infatti, devono avere ad oggetto non solo le modificazioni dell'ambiente fisico ma anche il rinforzo dei legami sociali tra i residenti per l'incremento

to della coesione sociale al fine di aumentare la sensazione di sicurezza percepita tra i cittadini. In tal senso si è attenti al ruolo facilitatore che può svolgere la comunità locale.

Quanto all'infinito dibattito sulle periferie urbane, sono ben noti i conflitti urbani in Europa e, in particolare, nelle *banlieue* francesi. Proprio in relazione al caso francese, si è enfatizzata (Castel, 2003) la problematicità del tema sicurezza nelle periferie contemporanee, caratterizzate da disoccupazione, precarietà e marginalità lavorativa, habitat degradato, urbanizzazione dequalificata, convivenza dettata dalla necessità tra gruppi di origine etnica differente, presenza di giovani nullafacenti, visibilità della micro-criminalità legata alla droga e alla ricettazione, atti di inciviltà, tensione e agitazione sociale, conflitti con le forze dell'ordine.

Tra le azioni utili o necessarie, sarebbe importante prevedere una presenza diffusa di specifici luoghi, come le *Agenzie sociali di quartiere* (Urban@it, 2020), che possano diventare riferimento fisico e simbolico per le persone che lo abitano favorendone il loro costruirsi in comunità, ospitando i momenti partecipativi che dovrebbero informare qualsiasi processo decisionale che li coinvolga. La partecipazione della comunità aiuta la sicurezza. Con la partecipazione attiva i cittadini tendono a rispettare e a proteggere gli spazi che sentono propri, e, al tempo stesso, si accresce il senso di appartenenza alla comunità.

I processi partecipativi, tuttavia, possono essere reali o formali a seconda che siano basati su logiche procedurali e liturgiche oppure consentano un autentico confronto sui problemi e le soluzioni.

Quando si parla di partecipazione, si finisce, in realtà, per far ridursi, nonostante gli sforzi per essere al massimo inclusivi, al coinvolgimento selettivo di alcuni membri della *comunità*, ovvero di quelli dotati del capitale sociale e culturale, e spesso anche di quello economico, che consente loro di far parte a pieno titolo della comunità. È piuttosto impensabile immaginare un'assemblea pubblica tra cittadini alla quale partecipino proprio i soggetti che sono tipicamente additati come portatori di *insicurezza*.

Si pone dunque il problema di come superare una concezione restrittiva e omogenea di *comunità* e dei concetti ad essa legati, quali degrado e sicurezza urbana, che riflettono un ben determinato modello di società e dei rapporti tra gruppi sociali e classi.

8. Spazi di riflessione multi mente

Come *Gruppo di Tecnica e Pianificazione Urbanistica* del Dipartimento di Ingegneria Civile dell'Università di Salerno, con Michele Grimaldi e Francesca Coppola, abbiamo iniziato ad occuparci di questo tema in

quanto, pur non essendo quasi per nulla trattato in quel momento nella nostra disciplina, sembrava potesse rappresentare una sorta di parametro preferenziale per l'analisi e la valutazione del rischio alla scala urbana e la formulazione di indicazioni per dare risposta alla nuova *domanda di città* (Amendola, 2010) e per una qualità insediativa più generale e dell'abitare in sicurezza la città e il territorio.

Occuparsi di questo tema come campo di ricerca rende consapevoli della varietà e molteplicità delle dimensioni che si aprono man mano che se ne approfondiscono gli aspetti.

È pertanto al tempo stesso iniziata una attività di coinvolgimento di colleghi e soggetti, di vari ambiti e competenze, che potessero essere interessati all'argomento, per capire, per imparare ma anche per avere feedback e conferma che la strada intrapresa nella costruzione di specifici modelli di supporto alla pianificazione urbanistica fossero corretti.

Il tema della *sicurezza urbana* è attraversato da approcci e sensibilità di analisi e proposte molto diverse, quale migliore opportunità per mettere alla prova la nostra impostazione culturale e il nostro modello.

Il tema procede con quello dell'*ordine*, non solo l'ordine *prossimo*, delle relazioni tra gli individui in gruppi e tra i gruppi, e l'ordine *remoto*, della società nel suo complesso regolato da grandi istituzioni (Lefebvre, 1968) ma anche il prodotto fisico e funzionale di tali relazioni complesse. La città è il luogo in cui si dispiegano i comportamenti urbani di una società, per cui il prezzo della sicurezza non può essere una riduzione della ricchezza delle relazioni urbane.

Il tema degli *attrattori urbani*, come può essere una stazione ferroviaria, spesso stigma e metafora del *disordine* urbano in una città, rappresenta una occasione per seguire un approccio integrato. Un approccio che finisce per coinvolgere aspetti di natura urbanistica, architettonica, sociale, criminologica, giuridica e politica, finalizzate al recupero della vitalità di una zona cruciale della città, in quanto la sua porta, attraverso una riqualificazione fisica, funzionale e socio-economica.

Il tema della *qualità insediativa* del quartiere, per cui molti degli aspetti relativi alla insicurezza urbana trovano corrispondenza anche nella ricerca della qualità della vita, in quanto fanno riferimento alla presenza di molteplicità di funzioni e servizi e di attrezzature e spazi pubblici e al loro ruolo centrale per la *qualità della vita*, in quanto essenziali per la vita quotidiana degli abitanti. Analisi che muovono dalla consapevolezza che la qualità dello spazio urbano non dipende solamente da determinati parametri quantitativi, ma è intrinsecamente connessa con la percezione sociale del luogo.

Il tema dell'*illuminazione* pubblica quale, al tempo stesso, bene pubblico democratico e fattore statisticamente efficace di prevenzione situazionale (Clarke, 2008) oltre che di sicurezza percepita, nella sua stretta attualità, alla luce della crisi energetica e della negatività delle sue emissioni (inquinamento luminoso), continua a rappresentare un dilemma in termini di costi (sicurezza vs energia) per amministratori e policy makers. La tecnologia lo risolverà presto connettendo la luce al comportamento umano.

Il tema delle *gated community*, non solo come cesura spaziale e sociale nella città ma come vita che si accetta di vivere attraverso la sottoscrizione di un patto (*covenant*) contenente esplicite condizioni e restrizioni che il mercato immobiliare pubblicizza e mette in vendita non soltanto come bene in proprietà, ma, appunto, come un “modello di vita” al sicuro dai rischi del mondo esterno.

Il tema della *progettazione ambientale* come strumento fondamentale della prevenzione dal crimine alla scala urbana, di quartieri, di complessi di edilizia economica e popolare, di grandi condomini. Il tema, cioè, del progetto urbanistico ed edilizio che, opportunamente guidato, diventa uno strumento di prevenzione capace di intervenire sui meccanismi causali che determinano i fatti criminosi.

Come Gruppo di Salerno ce ne siamo occupati, fin dall'inizio, con approccio ingegneristico *risk-based*, in termini propriamente analitici, scomponendo il *rischio urbano*, quale indicatore *inverso* della sicurezza urbana, nei suoi fattori costitutivi della *pericolosità*, della *vulnerabilità* e dell'*esposizione*. Di qui una ampia serie di approfondimenti volti a comprendere come la *tecnica e pianificazione urbanistica* potesse dare un contributo specifico al tema, anche in una prospettiva volta ad informare i contenuti, in termini di regole e possibili azioni, degli strumenti di governo della città e del territorio.

Ci siamo avvalsi di modelli, tecniche e strumenti che si prestavano particolarmente ad essere testati e implementati su questo particolare tema per: la definizione di azioni per il piano urbanistico (Fasolino *et al.*, 2018; Fasolino *et al.*, 2020); la misura della vulnerabilità dei quartieri (Coppola *et al.*, 2021); l'adozione di forme di prevenzione ambientale (Fasolino *et al.*, 2021); lo studio della vulnerabilità alla criminalità dei quartieri mediante tecniche di analisi spaziale (Coppola e Fasolino, 2021; Coppola *et al.*, 2021a); lo studio del rapporto fra accessibilità spaziale e crimini (Grimaldi *et al.*, 2021; Coppola *et al.*, 2021b); la mappatura dell'esposizione al rischio da criminalità attraverso dati geospaziali (Coppola *et al.*, 2022a); la costruzione di scenari di rischio di supporto alle scelte di pianificazione (Coppola *et al.*, 2022b); la definizione di strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa (Coppola *et al.*, 2021c).

Dalla variegata letteratura sul tema emerge la necessità di una visione *plurale* e integrata della sicurezza urbana. Tale tema richiede approcci diversi e coordinamento fra controllo attivo (azioni militari), controllo passivo (tecnologia), azioni urbanistiche ed edilizie, modifica quantitativa e qualitativa degli spazi. I campi di riflessione, ricerca e sperimentazione da esplorare sono ampi e particolarmente stimolanti in una prospettiva di stretto scambio fra conoscenze solo apparentemente molto diverse tra loro ma in realtà strettamente unite da un filo sottile ma forte che conduce all'obiettivo comune dell'incremento della sicurezza nelle città.

Risulta infatti evidente come l'obiettivo di rendere la città più sicura non possa essere perseguito, esclusivamente con azioni di controllo o di tipo repressivo o con sporadici e generalizzati interventi di matrice sociale. È necessario affrontare la problematica della sicurezza in una prospettiva multidisciplinare e multilivello, seguendo un approccio integrato che inglobi in sé considerazioni e competenze di natura varia e complementare.

In particolare, l'analisi delle relazioni fra la dimensione sociale e la dimensione fisica di un quartiere si presta ad essere oggetto di studio di diverse figure professionali. Discipline come l'urbanistica, l'architettura, il diritto, la sociologia, l'antropologia, la criminologia, possono, insieme, dare vita a ricerche e tavoli di studio transdisciplinari al fine di formulare proposte per intervenire in modo incisivo sulla sicurezza delle città.

Ancora una volta l'urbanistica si propone come fertile campo di incontro e dialogo di saperi diversi nella comune finalità di costruire un futuro migliore per le comunità che verranno.

Riferimenti bibliografici

Amendola G., a cura di (2008), *Città, Criminalità, Paure. Sessanta parole chiave per capire e affrontare l'insicurezza urbana*, Liguori, Napoli.

Amendola G. (2010), *Tra Dedalo e Icaro. La nuova domanda di città*, Laterza, Bari.

ANCI-Cittalia (2009), *Oltre le ordinanze. I sindaci e la sicurezza urbana*, Roma. Testo disponibile al sito: www.cittalia.it/images/file/Indagine_Oltre%20le%20ordinanze.pdf.

ANCI-Cittalia (2012), *Per una città sicura. Dalle ordinanze agli strumenti di pianificazione e regolamentazione della convivenza cittadina*, Roma.

Battistelli F. (2016), *La sicurezza e la sua ombra. Terrorismo, panico, costruzione della minaccia*, Donzelli, Roma.

Bauman Z. (1999), *La società dell'incertezza*, Il Mulino, Bologna.

Bauman Z. (2001), *Community. Seeking Safety in an Insecure World*, Polity Press, Cambridge (trad. it.: *Voglia di comunità*, Laterza, Roma-Bari, 2001).

- Bauman Z. (2005), *Fiducia e paura nella città*, Bruno Mondadori, Milano.
- Bauman Z. (2006), *Liquid fear*, Polity Press, Cambridge (trad. it.: *Paura liquida*, Laterza, Roma, 2008).
- Bauman Z. (2008), *Modus vivendi. Inferno e utopia del mondo liquido*, Laterza, Roma-Bari.
- Beck U. (1986), *Risikogesellschaft. Auf dem Weg in eine andere Moderne*, Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main (trad. ingl.: *Risk Society: Towards a New Modernity*, Sage, London; trad. it.: *La società del rischio. Verso una seconda modernità*, Carocci, Roma, 2000).
- Bentham J. (1787), *Panopticon ovvero la casa d'ispezione* (a cura di Foucault M., Perrot M., Marsilio, Venezia, 2002).
- Brantingham P.L., Brantingham P.J. (1993), *Environment, Routine, and Situation: Toward a Pattern Theory of Crime*, Routledge, London.
- Cardia C., Bottigelli C. (2001), "Vitalità e riqualificazione degli spazi pubblici per la sicurezza urbana. Riferimenti teorici e strumenti operativi", *Territorio*, III: 45-46.
- Cardia C., Bottigelli C. (2011), *Progettare la città sicura. Pianificazione, disegno urbano e gestione degli spazi pubblici*, Hoepli, Milano.
- Castel R. (1981), *La gestion des risques*, Minuit, Paris.
- Castel R. (2003), *L'insécurité sociale*, Seuil, Paris (trad. it.: *L'insicurezza sociale*, Einaudi, Torino, 2004).
- Clarke R.V. (2008), *Improving street lighting to reduce crime in residential areas*, Center for Problem-Oriented Policing U.S. Department of Justice, Washington.
- Cohen L.E., Felson M. (1979), "Social Change and Crime Rate Trends: A Routine Activity Approach", *American Sociological Review*, 44: 588-608. Doi: <http://dx.doi.org/10.2307/2094589>.
- Coleman R. (2005), "Surveillance in the city: Primary definition an urban spatial order", *Crime Media Culture*, 1(2): 131-148.
- Coppola F., Fasolino I. (2021), "The Axial Analysis for Defining Neighborhoods' Crime Vulnerability. A Methodological Proposal", in Gervasi O., Murgante B., Misra S., Garau C., Blečić I., Taniar D., Apduhan B.O., Rocha A.M.A.C., Tarantino E., Torre C., eds., *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2021*, Lecture Notes in Computer Science, vol. 12958, Springer, Cham, pp. 1-17. Doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-87016-4_34.
- Coppola F., Fasolino I., Grimaldi M. (2021a), "Measuring crime vulnerability at the neighbourhood scale. The case of Milan", *Territorio*, 97: 104-112. Doi: <https://doi.org/10.3280/TR2021-097014>.
- Coppola F., Grimaldi M., Fasolino I. (2021b), "A configurational approach for measuring the accessibility of place as an analysis tool for crime risk vulnerability", in La Rosa D., Privitera R., eds., *Innovation in Urban and Regional Planning*, Lecture Notes in Civil Engineering, vol. 146, Springer, Cham, pp. 501-509. Doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-68824-0_54.
- Coppola F., Grimaldi M., Fasolino I., a cura di (2021c), *Spazi urbani sicuri: Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, FedOAPress, Napoli. Doi: <https://doi.org/10.6093/978-88-6887-105-5>.

- Coppola F., Grimaldi, M., Fasolino I. (2022a), “Constructing dynamic scenarios of crime risk exposure. A methodological proposal based on geo-social media data”, in Borgogno-Mondino E., Zamperlin P., eds., *Geomatics for Green and Digital Transition. ASITA 2022*. Communications in Computer and Information Science, vol. 1651, Springer, Cham, pp. 156-165. Doi: https://doi.org/10.1007/978-3-031-17439-1_11.
- Coppola F., Fasolino I., Grimaldi M., Sebillo M. (2022b), “A model to construct crime risk scenarios supporting Urban Planning choices”, in La Rosa D., Privitera R., eds., *Innovation in Urban and Regional Planning, INPUT 2021*. Lecture Notes in Civil Engineering, vol. 242, Springer, Cham, pp. 123-130. Doi: https://doi.org/10.1007/978-3-030-96985-1_14.
- Crawford A. (2002), *Crime and Insecurity: the governance of safety in Europe*, William, Cullpton.
- Creazzo G. (1999), “In/sicurezza e paura della criminalità. Le interpretazioni dell’in/sicurezza femminile nel dibattito internazionale”, *Polis*, 2: 213-234.
- Crowe T. (1991), *Crime Prevention through Environmental Design: Applications of Architectural Design and Space Management Concepts*, Butterworth-Heinemann, Boston.
- Davis M. (1998), *Ecology of Fear: Los Angeles and the Imagination of Disaster*, Metropolitan Books, New York (trad. it.: *Geografie della paura. Los Angeles: l’immaginario collettivo del disastro*, Feltrinelli, Milano, 1999).
- Davis M. (2006), *Il pianeta degli slam*, Feltrinelli, Milano.
- Donovan G.H., Prestemon J.P. (2010), “The Effect of Trees on Crime in Portland, Oregon”, *Environment and Behavior*, XX(X): 1-28. Testo disponibile al sito: http://actrees.org/files/Research/trees_crime_portland_donovan.pdf (ultima consultazione 25/10/2022).
- Ellin N., a cura di (1997), *Architecture of Fear*, Princeton Architectural Press, Princeton.
- EU – European Union (2017), *Sustainable development in the European Union. Monitoring report on progress towards the SDGS in an EU context. 2017 edition*, Office of the European Union, Luxembourg.
- Fasolino I., Coppola F., Grimaldi M. (2018), *La sicurezza urbana degli insediamenti. Azioni e tecniche per il piano urbanistico*, FrancoAngeli, Milano.
- Fasolino I., Coppola F., Grimaldi M. (2020), “A model for urban planning control of the settlement efficiency. A case study”, *Archivio di Studi Urbani e Regionali*, LI, 127 (suppl.): 181-210. Doi: <http://doi.org/10.3280/ASUR2020-127-S1010>.
- Fasolino I., Grimaldi M., Coppola F. (2021), “Urban planning and environmental prevention of crime risk”, *Territorio*, 97: 66-69. Doi: 10.3280/TR2021-097008.
- Fasolino I., Grimaldi M., Coppola F., Adinolfi V. (2022), “L’urbanistica per le emergenze. Il distanziamento fisico mediante il distanziamento temporale”, in *Città e piani del rischio pandemico*, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, pp. 275-293, ISBN 978-88-495-5054-2.