



POLITECNICO
MILANO 1863

DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA
E STUDI URBANI



SCUOLA
ACHILLE ARDIGÒ
CORSO MAGISTRALE
2024/2025

Scuola Achille Ardigò
Corso Magistrale
2024/2025

SOCIETÀ, CULTURA E COMUNITÀ NEL WELFARE

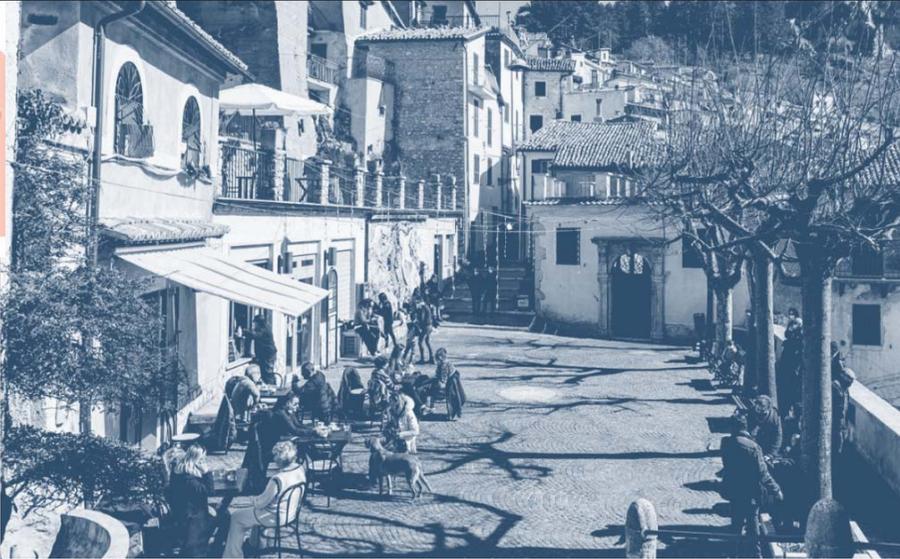
Bologna, 14 gennaio 2025

**NUOVI LUOGHI DI COMUNITÀ:
COSTRUZIONE DI RELAZIONI SOCIALI E SICUREZZA INTEGRATA**

Fulvia Pinto



NUOVI LUOGHI DI COMUNITÀ:
COSTRUZIONE DI RELAZIONI SOCIALI E SICUREZZA INTEGRATA



*I Centri Commerciali:
Le nuove piazze*



*Urbanistica tattica a Milano: nuova piazza dove prima
c'era un parcheggio. (Fonte: Comune di Milano)*



*De Chirico:
Piazza d'Italia*



Cambiamento della nozione di comunità

Le tradizionali **piazze**, i **centri urbani** e le **istituzioni fisiche** che storicamente rappresentavano i principali punti di **aggregazione sociale** stanno affiancandosi a nuovi luoghi e modalità di relazione.



Nuovi spazi di incontro e relazione, fisici e virtuali, che ridefiniscono la costruzione delle relazioni sociali e i meccanismi di **sicurezza**.

**NUOVI LUOGHI DI COMUNITÀ:
COSTRUZIONE DI RELAZIONI SOCIALI E SICUREZZA INTEGRATA**



**Trasformazione
dei luoghi di
comunità**



**Costruzione di relazioni
sociali nei nuovi spazi**

**Sicurezza Integrata nei
nuovi luoghi di Comunità**

- ✓ inclusione sociale negli spazi fisici
- ✓ Costruzione della fiducia reciproca negli spazi urbani
- ✓ Protezione degli individui negli spazi fisici e virtuali
- ✓ Le Gated Communities

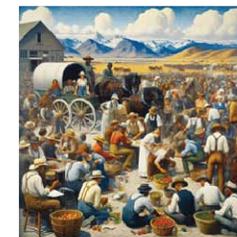
Comunità inclusive e
sicure per tutti



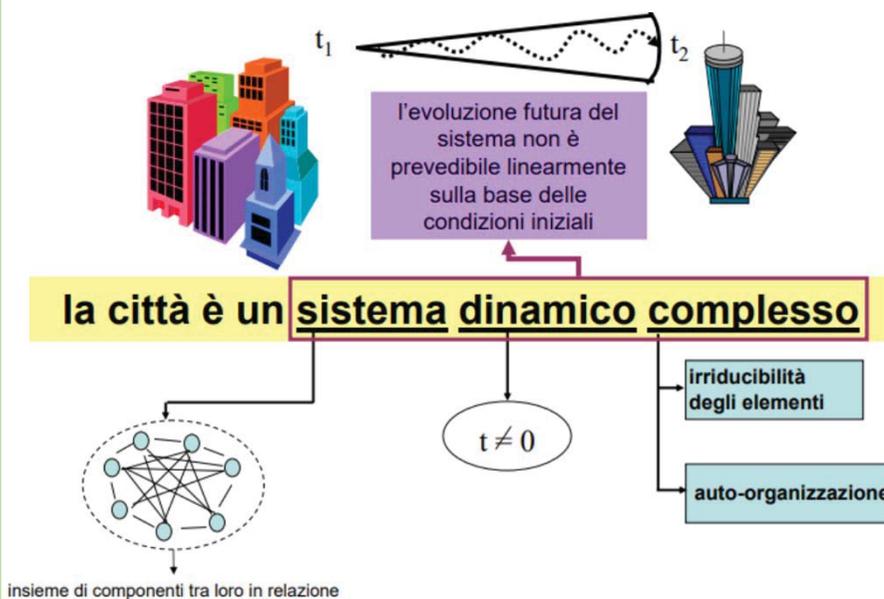
**Sfide e opportunità
future**



Conclusioni



La città come sistema dinamico e complesso



Se la città è assimilabile ad un sistema, che varia nel tempo (**dinamico**), la pianificazione (intesa come processo di governo delle trasformazioni) risulta il modo per conoscere, controllare e modificare il processo di mutamento di un sistema costituito da **attività** e da **relazioni** tra queste attività localizzate nello spazio.

L'applicazione del metodo sistemico alla pianificazione urbana è stata sperimentata per la prima volta da Brian Mc Laughlin (La pianificazione urbana e regionale, 1973)

Sottosistema FISICO

Inteso come l'insieme dei luoghi in cui gli uomini svolgono le proprie attività e che adattano al fine di svolgere specifiche attività

SPAZI e CANALI

Sottosistema FUNZIONALE

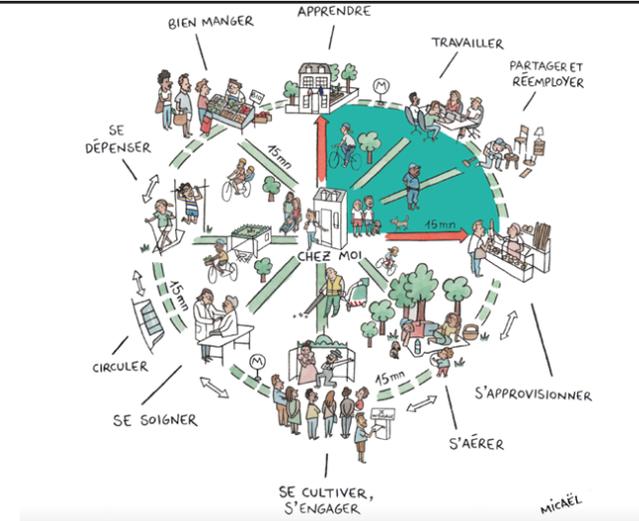
Inteso come l'insieme delle attività che si svolgono nella città. Il «fare dell'uomo» nella città

ATTIVITA' e COMUNICAZIONI

Sottosistema SOCIALE o ANTROPICO

Inteso come rapporto che l'uomo instaura con l'ambiente in cui vive.
Al soddisfacimento dei loro bisogni è rivolta l'azione della pianificazione

ATTORI e COMPORAMENTI



Assunta la città come sistema complesso, la **trasformazione del suo spazio fisico** va intesa come capacità di riconoscere la **pluralità degli interessi sociali ed economici** che vi si dispiegano, mediandoli con il rispetto di alcuni principi generali, quali:

- **salvaguardia dell'ambiente**
- **equità sociale**
- **accessibilità** (alle risorse territoriali ed ai servizi pubblici)

La **pianificazione urbanistica** come **tecnica** e come **scienza*** si evolve per garantire l'equilibrio tra queste diverse istanze spaziali.

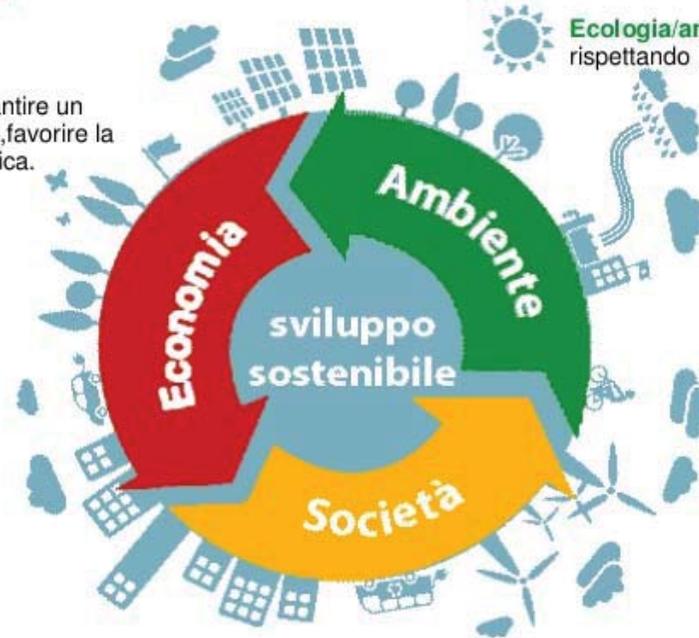
* La **scienza** studia un fenomeno fisico per come è, cercando di descriverne tutte le proprietà e di caratterizzarlo il più completamente possibile.

La **tecnica** sfrutta la conoscenza che si ha di un certo fenomeno e la applica al fine di ottenere qualcosa da questo fenomeno.

Lo sviluppo sostenibile si basa sull'equilibrio delle 3 E

Economia: garantire un reddito dignitoso, favorire la crescita economica. (microcredito)

Ecologia/ambiente: produrre rispettando l'ambiente.



Equità/società: si basa sugli I.S.U. (Indice di Sviluppo Umano): aspettative di vita, alfabetizzazione, qualità di vita, indice demografico, sanità.

- Ecologia/ambiente
- Economia
- Equità sociale

Concetto elaborato nel 1987 dalla **Commissione Brundtland** istituita dall'ONU, nel quale si auspica un proseguimento dei processi di industrializzazione e urbanizzazione che non obbedisca più ad un'espansione illimitata e irrazionale, come è avvenuto finora, ma ad un *principio planetario* di rispetto per l'ambiente in tutte le sue forme, che tenga conto anche dei costi socio-economici reali:

“Lo sviluppo è sostenibile se soddisfa i bisogni delle generazioni presenti, senza compromettere le possibilità per le generazioni future di soddisfare i propri bisogni”



L'AGENDA 2030

Gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite (SDGs)

OBIETTIVO 11:

Rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, **sicuri**, duraturi e sostenibili

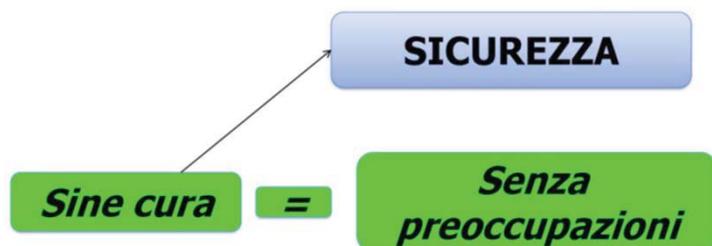


Il ruolo delle città



SVILUPPO SOSTENIBILE

- Ridurre gli effetti negativi dell'impatto ambientale delle città, in particolare in termini di **qualità dell'aria** e **gestione dei rifiuti**
- Fornire l'accesso ai sistemi di **trasporto sostenibili, sicuri e convenienti**
- Promuovere **forme inclusive e sostenibili di urbanizzazione**, basate su un approccio partecipativo e integrato alla **pianificazione urbana**
- Garantire l'accesso universale a **spazi verdi e pubblici sicuri** e inclusivi



Se mi preoccupo, a torto o a ragione, sicuro non sono

In passato, i luoghi di comunità erano definiti da **elementi fisici e geografici** come **piazze, mercati, parchi e centri culturali**, dove le persone potevano incontrarsi, scambiare opinioni, costruire relazioni di fiducia e condividere risorse.

Gli spazi erano punti nevralgici per la **creazione di capitale sociale**, la **costruzione di reti di solidarietà** e la **gestione di conflitti**.

Negli ultimi decenni il concetto di **spazio comunitario** si è ampliato.

Oggi, oltre ai **luoghi fisici**, le comunità si formano in **spazi virtuali**, con l'avvento delle piattaforme sociali *online* e le reti digitali.

Luoghi come **Facebook, Instagram, Reddit** e molti altri sono diventati nuovi ambienti di interazione dove le persone possono creare legami, discutere di questioni di interesse comune e collaborare per il raggiungimento di obiettivi condivisi, spesso senza mai incontrarsi di persona.

Questi **spazi ibridi** ridefiniscono il **concetto di comunità** e pongono **nuove sfide** sulla **sicurezza** e la **coesione sociale**.

Da un lato ampliano le **opportunità di interazione e di accesso alle risorse**, dall'altro pongono interrogativi sulla restino **sicurezza** e l'**inclusività**.



«Da anni ricerche ed esperienze sul campo hanno dimostrato che, quando i cittadini chiedono più **sicurezza**, non si riferiscono solo ai **comportamenti criminali**, bensì richiamano un'ampia fascia di fattori che fanno percepire l'ambiente urbano come **insicuro** e che includono anche il **disagio** e la **paura**.

In quest'ottica si possono identificare **5 elementi principali** che concorrono a formare la **domanda di sicurezza**:

1. il **rischio concreto di essere vittima di minacce**, aggressioni o altri atti violenti (sia finalizzati all'ottenimento di un bene, che come atti di violenza gratuita);
2. la diffusa **rottura dei codici tradizionali di condotta civica** (dormire in strada, sputare, urinare nello spazio pubblico, mendicare in modo aggressivo, ecc.);
3. la **mancanza di cura del territorio**: scarsa manutenzione di parchi e spazi pubblici, sporcizia, assenza di forze dell'ordine, mancate riparazioni dell'arredo urbano;
4. il **senso di insicurezza**, fattore disgiunto dall'insicurezza reale, legato a fattori ambientali, quali lo squallore dello spazio urbano, la non chiarezza dei percorsi, la mancanza di vitalità, la scarsa illuminazione, ecc.;
5. la **paura** e gli altri elementi che l'accompagnano: paura intesa come sentimento soggettivo, non necessariamente legato al rischio, ma connesso a fattori più ampi, spesso lontani rispetto allo specifico luogo nel quale la paura si manifesta»

(Cardia & Bottigelli, 2011)



Lavorare sulla qualità urbana e sulla qualità della vita nelle città significa operare sulla sicurezza



APPROCCI ALLA SICUREZZA URBANA

- **Sicurezza come ordine pubblico:** si basa principalmente sulla centralità del controllo, attuato attraverso leggi e forze dell'ordine: le norme regolano i comportamenti dei cittadini e la polizia è chiamata a farle rispettare.
- **Prevenzione della criminalità in senso sociale:** Mira a ridurre le condizioni di svantaggio, disagio, esclusione, che spesso rappresentano fattori potenzialmente criminogeni o che favoriscono comportamenti antisociali.
- **Prevenzione ambientale** diretto ad evitare che un evento criminale si realizzi. Mira ad agire su tutti gli elementi presenti in un contesto che possono influire sulle opportunità di mettere in atto un comportamento criminale.

In passato, le questioni di sicurezza venivano affrontate seguendo principalmente i primi due approcci.

La nascita, nella II metà del secolo scorso, del 3° approccio ha fornito un prezioso strumento alla lotta al crimine e all'insicurezza.

Oggi si sta affermando la consapevolezza che l'**integrazione** dei 3 approcci è necessaria per ottenere risultati duraturi.

Il filone disciplinare che si occupa della prevenzione ambientale della criminalità nasce negli Stati Uniti tra gli anni 60 e 70.

La nascita di questo approccio fa riferimento a Jane Jacobs che, nel suo libro **Vita e morte delle grandi città**, osserva i meccanismi urbani con una chiave di lettura antropologica e propone un'attenta riflessione sulle dinamiche di funzionamento delle città e della loro sicurezza.

(Nicolini U.; Simonetti C. 2021).





APPROCCI ALLA SICUREZZA URBANA

LA SICUREZZA URBANA

SICUREZZA COME ORDINE PUBBLICO

Si basa principalmente sulla **centralità del controllo**, attuato attraverso **leggi e forze dell'ordine**. Le norme regolano i comportamenti dei cittadini e la polizia è chiamata a farle rispettare.

PREVENZIONE DELLA CRIMINALITÀ IN SENSO SOCIALE

Mira a **ridurre le condizioni di svantaggio, disagio, esclusione**, che spesso rappresentano fattori potenzialmente criminogeni o che favoriscono comportamenti antisociali.

PREVENZIONE AMBIENTALE

Diretta ad evitare che un evento criminale si realizzi.
Mira ad agire su tutti gli elementi presenti in un contesto che possono influire sulle opportunità di mettere in atto un comportamento criminale.

In passato, le questioni di sicurezza venivano affrontate seguendo principalmente i primi due approcci.

La nascita, nella II metà del secolo scorso, del 3° approccio ha fornito un prezioso strumento alla lotta al crimine e all'insicurezza.

Oggi si sta affermando la consapevolezza che l'**integrazione** dei 3 approcci è necessaria per ottenere risultati duraturi.

Il filone disciplinare che si occupa della prevenzione ambientale della criminalità nasce negli Stati Uniti tra gli anni 60 e 70.

Le basi per la nascita di questo approccio sono gettate da Jane Jacobs che, nel suo libro **Vita e morte delle grandi città**, osserva i meccanismi urbani con una chiave di lettura antropologica e propone un'attenta riflessione sulle dinamiche di funzionamento delle città e della loro sicurezza. (Nicolini U.; Simonetti C. 2021).



Le prime riflessioni sul **rapporto tra criminalità ed ambiente urbano** risalgono alla **Scuola di Chicago** nel periodo 1920-1940.

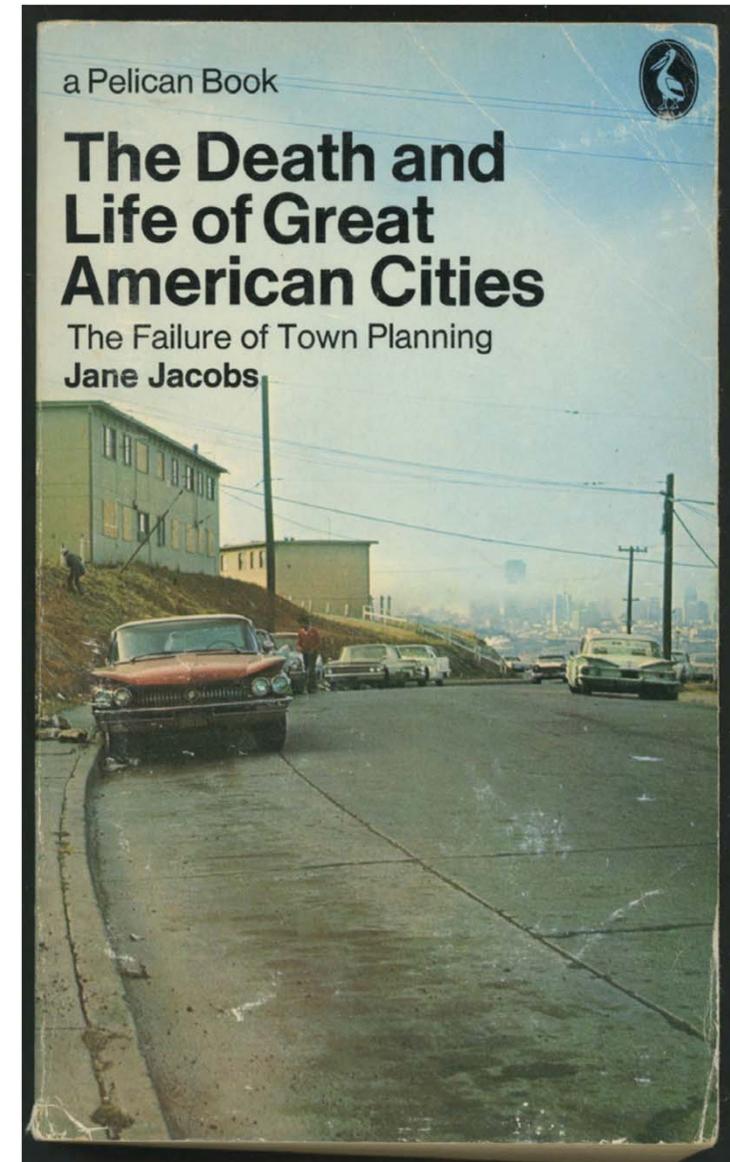
I risultati di tali esperienze furono introdotte in Italia con la traduzione nel 1967 del libro “**La città**” di **Park, Burgess e McKenzie** del 1925.

Negli USA l’antropologa **Jane Jacobs** pubblicò nel 1961 “**Vita e morte delle grandi città**” che propone una riflessione sul **rapporto tra urbanistica e sicurezza** costruito su una analisi approfondita di un quartiere di New York.

La teoria di Jacobs si basa su 2 concetti:

- Il 1° fattore di sicurezza per un quartiere riguarda la **presenza di attività e di movimento di persone** e la presenza di finestre degli edifici sulla strada.
- Il 2° concetto riguarda la **capacità degli abitanti di identificarsi con l’ambiente urbano** che abitano. In questo caso il cittadino difende e rispetta l’ambiente che sente come proprio.

Jacobs sostiene che **le città sono luoghi vitali e vibranti** che possono essere **prosperi e sostenibili** solo se sono pianificati in modo da favorire **l’interazione sociale** e la **partecipazione dei cittadini**.





Jacobs critica il modello di sviluppo delle città moderne e l'approccio che si concentra sulla **costruzione di grandi strade e autostrade**, la **demolizione di edifici storici** e la **creazione di zone residenziali e commerciali separate**.

Questo tipo di pianificazione urbana porta alla **morte delle città**, in quanto distrugge le relazioni sociali e rende impossibile per le persone vivere, lavorare e giocare nello stesso quartiere.

L'approccio di Jacobs si concentra sulla **creazione di quartieri vivibili**, enfatizzando il ruolo della **strada**, del **quartiere**, dell'isolato, della **vicinanza** e della **densità**, della **eterogeneità degli edifici**.

Il libro esplora le **caratteristiche delle città** che le rendono vive e dinamiche, e le sfide che le città affrontano quando si sviluppano in modo incontrollato.

Il libro è diviso in 4 parti, ciascuna delle quali esplora una questione differente riguardante le città:

- **Comportamento sociale** degli abitanti della città
- **Funzionamento economico** della città
- **Esempi di rigenerazione urbana**
- **Mutamenti da apportare** alle impostazioni urbanistiche e architettoniche



<https://sociologicamente.it/jane-jacobs-la-citta-a-misura-duomo/>

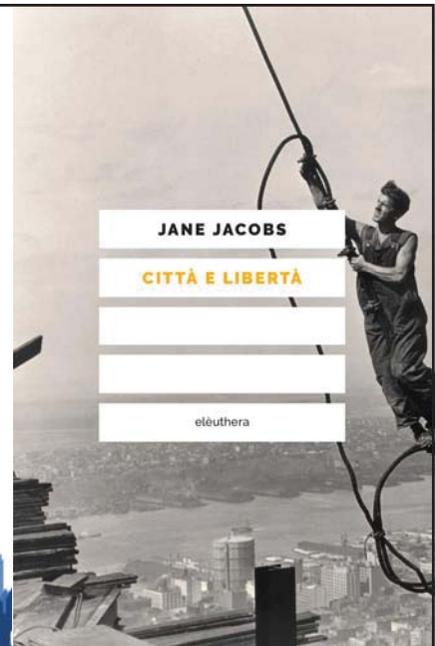




LA CITTÀ A MISURA D'UOMO

Dall'osservazione del **Greenwich Village di New York**, Jacobs ricava considerazioni di carattere generale: **strade e marciapiedi** costituiscono i **più importanti luoghi pubblici di una città** e i suoi organi più vitali. Caratteristica fondamentale di un quartiere efficiente è che chiunque per strada si senta al sicuro.

Solo se la strada non è isolata, fisicamente e psicologicamente, dal quartiere e dalla città, si forma un vero e proprio vicinato di strada, con sentimenti di identificazione.



REGOLE:

- **L'ordine pubblico**, in città non è mantenuto solo dalle **forze dell'ordine**, ma da una complessa rete di **controlli spontanei** e di norme fatte rispettare dagli abitanti stessi.
- Il problema della sicurezza non si risolve aumentando la **dispersione degli abitanti**.
- Deve esserci una **netta separazione tra spazi pubblici e privati**.
- La **strada** deve essere sorvegliata dai cittadini (gli affacci degli edifici devono essere rivolti verso la strada).
- I **marciapiedi** devono essere frequentati con continuità (lungo i marciapiedi devono esserci negozi, attività e luoghi frequentati dalle persone anche in ore serali e notturne).

Le idee di Jacobs sono state utilizzate per creare **quartieri più vivibili e sostenibili** in molte città: New York, San Francisco, Toronto, ...

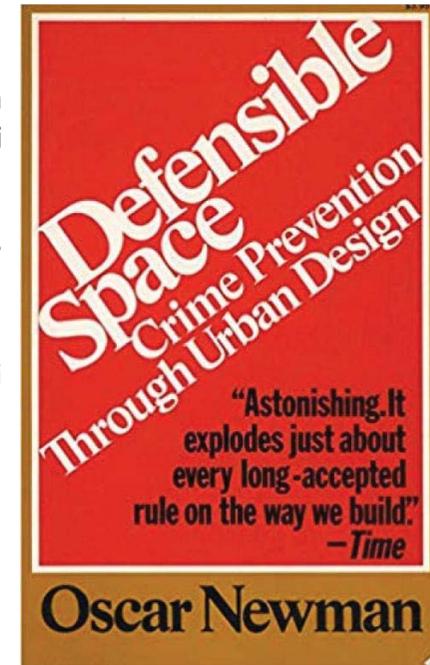
In seguito alla pubblicazione del libro "Vita e morte delle grandi città" viene creato alla *Columbia University* un gruppo di lavoro coordinato dall'arch. **Oscar Newman**, con l'obiettivo di trasformare le analisi di Jacobs in **indicazioni operative per la progettazione**.

Il gruppo di ricerca studia gli spazi nei quartieri popolari di New York e pubblica nel 1972 "*Defensible Space*" il 1° libro che affronta il problema della **progettazione di uno spazio urbano sicuro**.

Partendo dalle tesi di **Jacobs** e di **Newman** nascono numerosi studi sul modo di progettare edifici, quartieri e spazi pubblici per migliorare il livello di sicurezza dello spazio urbano.



CPTED - *Crime prevention through environmental design*



I Paesi europei, a parte la Gran Bretagna, non partecipano allo sviluppo del settore disciplinare del CPTED.

Convegno organizzato nel **1989** dal Consiglio d'Europa sul tema "*Stratégies locales pour la réduction de l'insécurité en Europe*".

Molti Paesi europei davano importanza alla **diffusione della polizia locale**, ma poca attenzione al tema della **sicurezza dello spazio urbano**.

Alla fine degli anni '90 nasce l'idea di formulare una normativa in materia di prevenzione del crimine attraverso la progettazione urbana e il Comitato Europeo di Normalizzazione - CEN pubblica nel 2007 la normativa europea "**Prevenzione del crimine attraverso l'urbanistica**".

Norma CEN 14383: è **3 elementi chiave** per garantire la sicurezza degli spazi urbani:

- **Pianificazione urbanistica**
- **Progettazione urbana**
- **Gestione degli spazi urbani.**

Alcune nazioni hanno approvato leggi che richiedono che i progetti di grandi dimensioni siano valutati in termini di **sicurezza urbana** prima di avere i permessi di costruire; altre promuovono premi o riconoscimenti ai progetti che inglobano criteri di prevenzione del crimine.

In **Italia**, l'emanazione europea è stata recepita e, nel **2018**, riportata nelle linee guida delle politiche pubbliche per la sicurezza integrata definite a seguito alla L. 48/2017 che prevede per i Comuni l'adozione dei **Piani di sicurezza urbana integrata**.

Il **Rapporto Tecnico** definisce una struttura di riferimento e un metodo di lavoro per introdurre **criteri di sicurezza** nella progettazione urbana, basandosi su 2 concetti fondamentali:

1. La **progettazione urbana ha un impatto sulla criminalità e sulla paura della criminalità**
2. I **criteri di prevenzione della criminalità si devono applicare ai diversi livelli e alle diverse scale della progettazione.**

Il Rapporto Tecnico definisce un metodo di lavoro per introdurre criteri di sicurezza nella:

RIQUALIFICAZIONE
DI AREE ESISTENTI

REDAZIONE DI
NUOVI PROGETTI

VALUTAZIONE DEI
PROGETTI



LA SICUREZZA INTEGRATA
NEI NUOVI LUOGHI DI COMUNITÀ

Il concetto di **sicurezza integrata** diventa cruciale, combinando **dimensioni fisiche, sociali e tecnologiche** per garantire che questi nuovi luoghi possano promuovere **inclusione, interazione e protezione** per tutti i membri della comunità.

Security: protezione da danni intenzionali causati da fattori esterni, quali furti o attacchi informatici

Safety: prevenzione di danni non intenzionali causati da pericoli fisici, come incidenti o disastri naturali.

CITTA' INTELLIGENTE?





Con la trasformazione dei luoghi di comunità e delle modalità di interazione sociale, il concetto di sicurezza assume una **nuova centralità**.

La **sicurezza tradizionale**, intesa come protezione fisica delle persone e dei beni, deve essere integrata con forme di **sicurezza sociale, digitale e psicologica**.

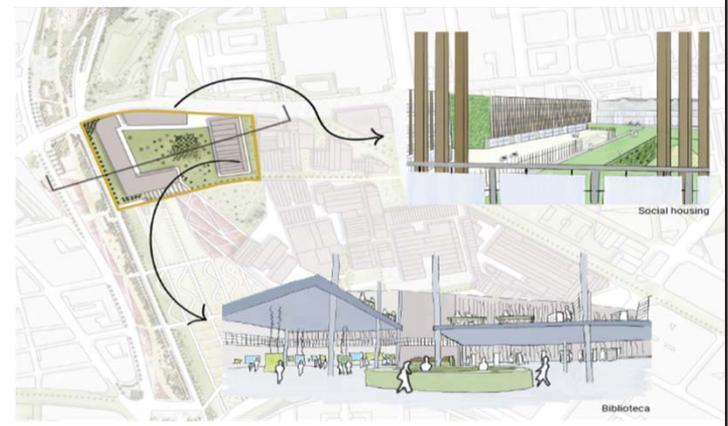
Nel contesto fisico, la sicurezza è spesso garantita attraverso **sistemi di sorveglianza**, la presenza di **forze dell'ordine** e l'adozione di **politiche urbane inclusive**.

Le città contemporanee adottano misure di progettazione urbana che favoriscono la sicurezza integrata, come l'**illuminazione delle strade**, la **creazione di spazi aperti ben visibili** e l'**incentivazione di attività sociali** per ridurre il rischio di isolamento e criminalità.

In parallelo, nei **contesti digitali**, la **cyber-sicurezza** è un elemento imprescindibile per proteggere la **privacy**, le informazioni personali e la reputazione degli individui.

La **costruzione di comunità coese** richiede **politiche che favoriscano l'inclusione**, contrastino la **discriminazione** e promuovano l'**uguaglianza**.

La **sicurezza integrata non si limita a evitare il pericolo**, ma si amplia alla **promozione di relazioni sociali** e alla protezione del benessere mentale e sociale.





Gli spazi urbani progettati correttamente possono contribuire a creare ambienti in cui le persone si sentano **sicure, rispettate e valorizzate**.

Uno degli strumenti attraverso cui gli urbanisti possono promuovere la fiducia reciproca è la creazione di **spazi comuni sicuri e accoglienti**.

Gli **spazi pubblici aperti, ben illuminati e dotati di servizi di qualità**, come **aree giochi, spazi per lo sport o zone verdi**, incoraggiano la partecipazione collettiva e aiutano a sviluppare un senso di comunità.

La progettazione di spazi che incoraggiano l'interazione sociale riduce l'isolamento e favorisce la costruzione di relazioni di fiducia tra i residenti.

L'urbanistica può avere un ruolo importante nel **ridurre le barriere fisiche e simboliche** tra diversi gruppi sociali.

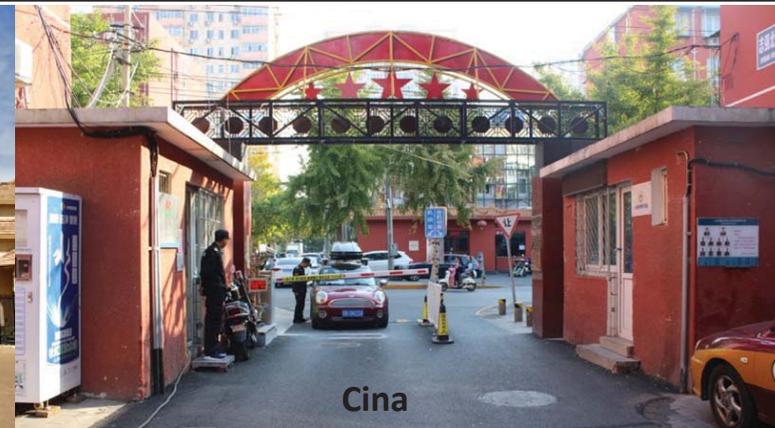
La **segregazione urbana**, sia essa basata su criteri economici, etnici o culturali, crea divisioni che minano la fiducia reciproca.

Progettare città con **quartieri misti e diversificati**, in cui vi sia una distribuzione equilibrata di risorse e opportunità, permette alle persone di vivere in prossimità di altri gruppi, riducendo i pregiudizi e favorendo il dialogo.





Egitto



Cina

La GC è una **comunità residenziale chiusa** rispetto all'esterno (da *gate*, cancello), che, dal punto di vista spaziale, si presenta come un'*enclave*, ossia un territorio completamente chiuso con caratteristiche differenti rispetto al territorio circostante.

Il fenomeno, in crescente espansione dagli anni '70 del secolo scorso, è diffuso in tutto il mondo, a causa dell'aumento della **popolazione urbanizzata**, della **disomogeneità nella distribuzione del reddito** e della emanazione di normative che sostengono la gestione privata di aree urbane e delle infrastrutture e dei servizi ad esse connesse.

Le GC sono generalmente localizzate in contesti urbani: è precluso l'accesso o il transito ai non residenti.

La cesura spaziale è realizzata attraverso sistemi di recinzione (**muri, inferriate, canali**), vigilati e presidiati da operatori di polizia privata.



Milano





La costruzione di relazioni sociali e di sicurezza integrata nei nuovi luoghi di comunità è una sfida complessa che richiede un **approccio multidisciplinare**.

Gli **urbanisti**, i **designer tecnologici**, i **politici** e i **sociologi** devono collaborare per creare spazi fisici e virtuali che favoriscano l'inclusione, la fiducia reciproca e la protezione degli individui.

La **progettazione degli spazi fisici** deve rispondere alle esigenze di una **società sempre più eterogenea**, integrando criteri di sicurezza che considerino le **minacce fisiche** e quelle **digitali**.

La **sicurezza integrata** si conferma quindi **non come una semplice questione di controllo**, ma come la **capacità di costruire ambienti — fisici e virtuali — capaci di sostenere relazioni sociali positive e coese**.

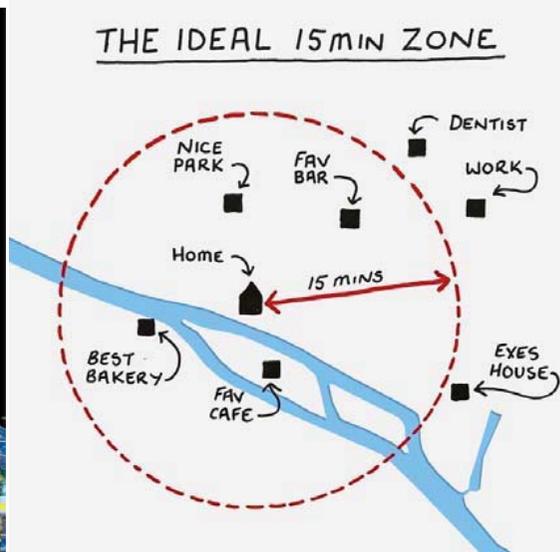
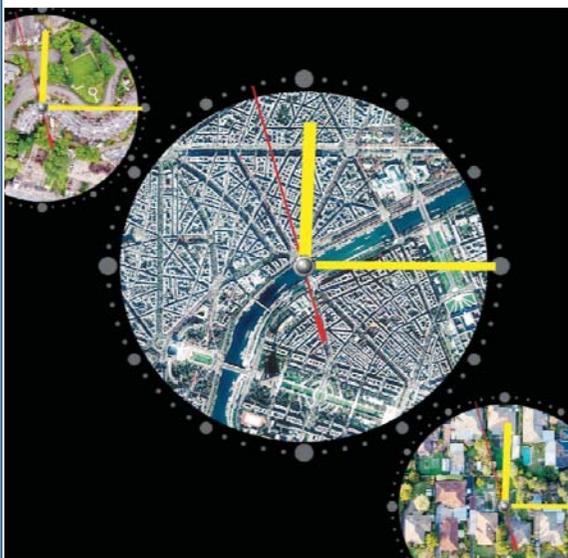
In un mondo in rapida evoluzione, la sfida più grande sarà quella di continuare a creare spazi che, pur nell'innovazione, restino fedeli al principio di una **comunità inclusiva e sicura per tutti**.

L'urbanista deve essere in grado di **combinare competenze tecniche, sociali e digitali** per affrontare sfide come la **crescente urbanizzazione**, il **cambiamento climatico**, la **disuguaglianza economica** e l'**innovazione tecnologica**.

Le **città intelligenti** rappresentano un'opportunità per gli urbanisti di integrare tecnologie avanzate con soluzioni di pianificazione urbana che migliorino la qualità della vita.

La **partecipazione** dei cittadini al processo decisionale è un aspetto cruciale: gli urbanisti devono lavorare per garantire che le voci di tutti i membri della comunità siano ascoltate e che le decisioni urbanistiche riflettano i bisogni reali delle persone.





- **CHRONO-URBANISM** (analisi di ciò che la città offre ai suoi abitanti circa l'uso della loro vita)
- **CHRONOTOPIA** (legame tra spazio e tempo)
- **TOPOPHILIA** (senso di attaccamento a un luogo)

Moreno afferma che per creare una città di 15 minuti, è necessario "**decostruire la città**" o, più specificamente, mescolare quanti più usi diversi possibili (Moreno, 2020).

Questo processo è in netto contrasto con la pianificazione urbanistica degli ultimi decenni, basata sulla **zonizzazione**.

La FMC sostiene la **flessibilità degli spazi urbani**:

cortili scolastici, parchi, strutture civiche possono avere **molteplici usi** e fornire servizi diversi in momenti diversi (es. una scuola che può avere una funzione diversa durante i fine settimana).

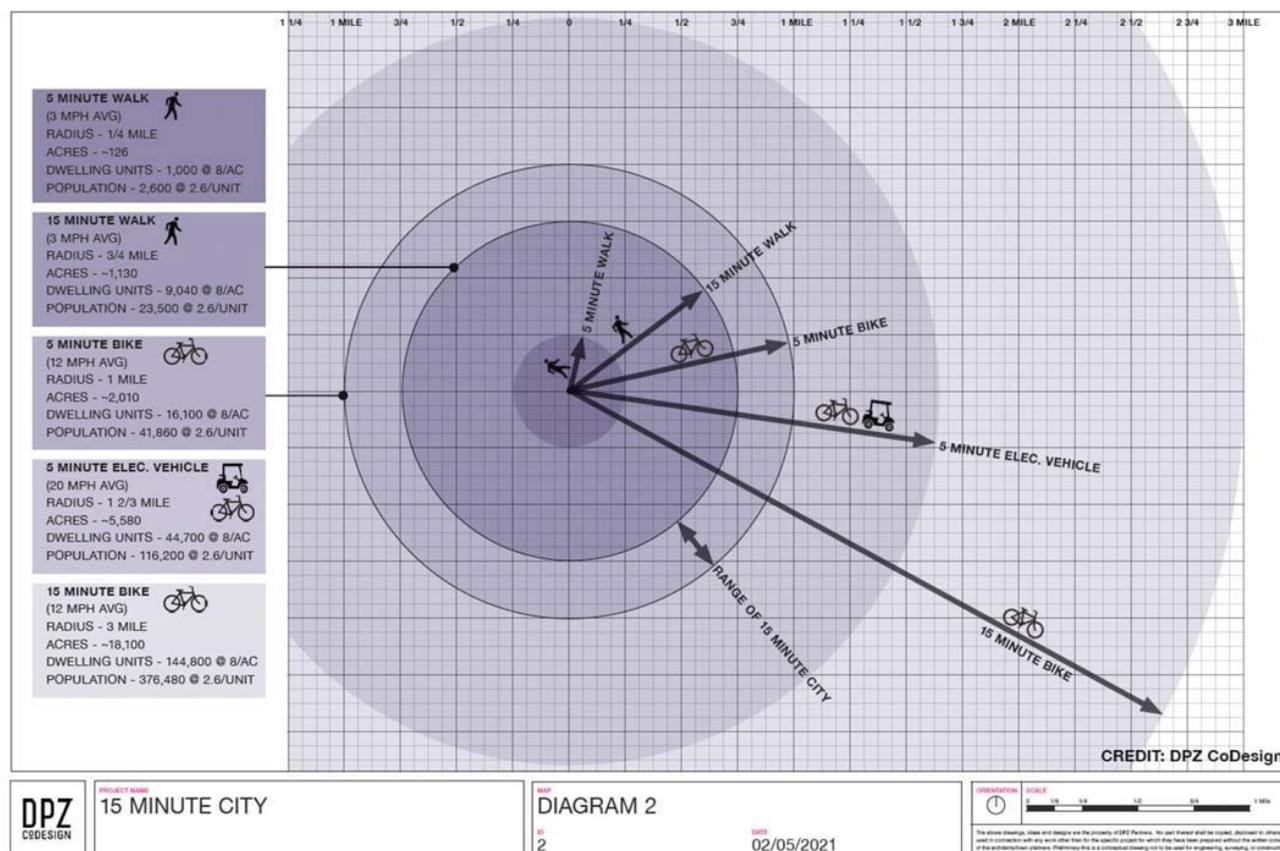
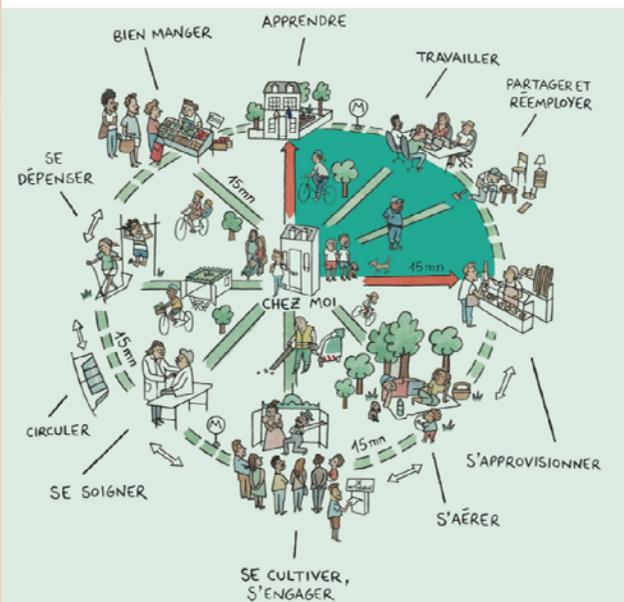
La «città dei 15 minuti» è una città capace di fornire accesso a **5 servizi essenziali** entro **15 minuti a piedi o in bicicletta**:

- **Lavoro**
- **Salute e benessere** (accesso ai servizi sanitari, benessere, sport ...)
- **Fornitura di beni essenziali** (alimentari e non)
- **Istruzione**
- **Cultura**

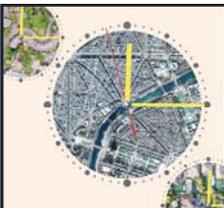
LA CITTÀ DEI 15 MINUTI
IL MODELLO PARIGI

Il diagramma de "la Ville du quart d'heure"

- Ripensare al “nuovo rapporto tra cittadini e ritmo di vita nelle città”
- Ridurre la presenza delle auto sulle strade
- Potenziare la pedonabilità



Source: <https://www.cnu.org/publicsquare/2021/02/08/defining-15-minute-city>



Il Nuovo Progetto Parigino: ville du quart d'heure

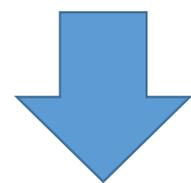


Distanze ridotte

Servizi di prossimità

Quartieri autosufficienti

- Realizzazione di **piste ciclabili** in ogni strada
- Sviluppo di **attività commerciali** di quartiere
- Realizzazione di **spazi culturali**
- **Potenziamento dei servizi sanitari** in ogni quartiere
- **Plurifunzionalità dei luoghi**
- **Smart working** → coworking di quartiere
- **Sostenibilità**: mobilità dolce, incremento spazi verdi, meno pendolarismo

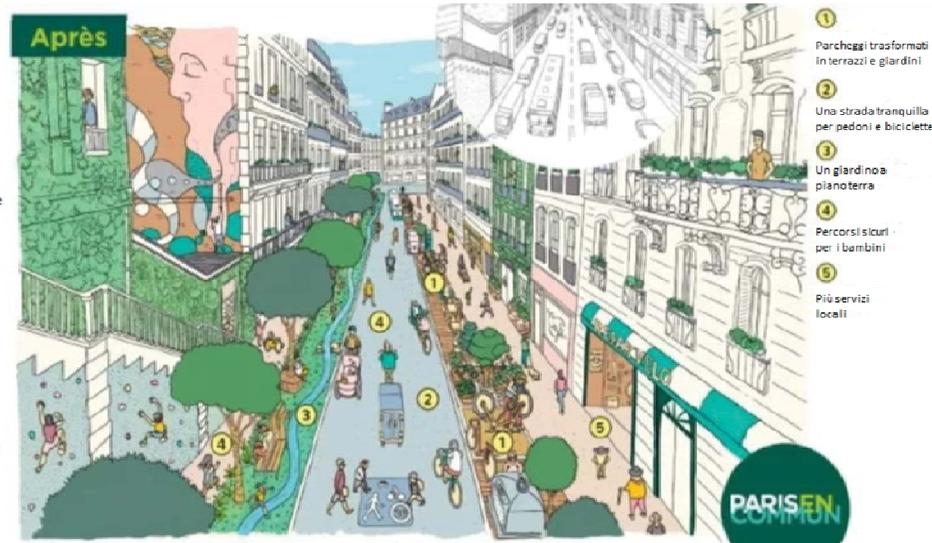


Strumento per la **trasformazione ecologica** della città, al fine di fornire nuovi stimoli alla **vita sociale dei quartieri**, favorendo la **coesione** fra le persone che li abitano.

PARIGI LA CITTÀ' DEI «15 MINUTI»



- ① Un parco giochi trasformato in un giardino nei week-end
- ② Una strada per bambini pedonalizzata almeno negli orari di riconsegna dei bambini e dove si può giocare con la scatola dei giochi
- ③ Nuovo apprendimento per i bambini: cultura, ambiente, fai da te, ecc.
- ④ Pasti biologici a Km zero serviti agli studenti nelle mense
- ⑤ Una scuola con una garanzia ambientale: aria, acqua, suolo, ...



- ① Parcheggi trasformati in terrazzi e giardini
- ② Una strada tranquilla per pedoni e biciclette
- ③ Un giardino a pianoterra
- ④ Percorsi sicuri per i bambini
- ⑤ Più servizi locali

La rinascita di una strada secondo la teoria de "la Ville du quart d'heure"

Aree verdi, centri di aggregazione sociale e culturale, piste ciclabili, supermercati, centri di coworking, ambulatori medici, supermercati, ...

Il recupero dell'area di un incrocio secondo il modello de "la Ville du quart d'heure"



- ① Un incrocio trasformato in piazza di quartiere
- ② Uno spazio di condivisione per il quartiere
- ③ Giochi per i bambini
- ④ Un orto condiviso
- ⑤ Freschezza ed energie rinnovabili



“Città in 15 minuti” : il caso Milano Strategie, politiche e progetti per una città più vivibile

2018: progetto “Piazze Aperte”:

- valorizzare lo spazio pubblico come luogo di aggregazione
- ampliare le aree pedonali
- promuovere forme sostenibili di mobilità, a beneficio dell’ambiente e della qualità della vita in città

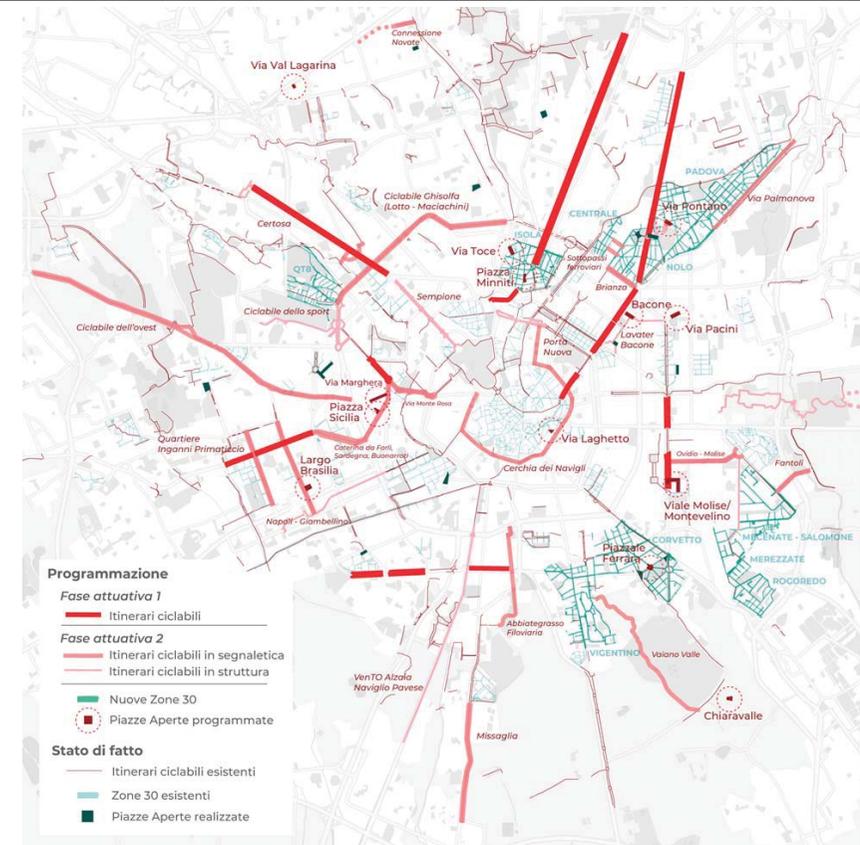
Nuovi spazi pubblici al posto di strade o incroci, attraverso interventi leggeri, veloci ed economici su base sperimentale (urbanistica tattica).

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Progetto ‘Strade aperte’

Azioni:

- 35 km di nuove piste ciclabili
- Pedonalizzazione temporanea delle strade
- Allargare i marciapiedi
- Nuove zone a 30 km/h



Nolo neighbourhood (Milan, Via Spoleto, Via Venini) | Source: Comune di Milano



Strategie di adattamento alla pandemia di Covid-19: il caso di Milano

Il Comune di Milano ha considerato l'emergenza sanitaria **un'opportunità per ridisegnare gli spazi e i ritmi urbani della città**

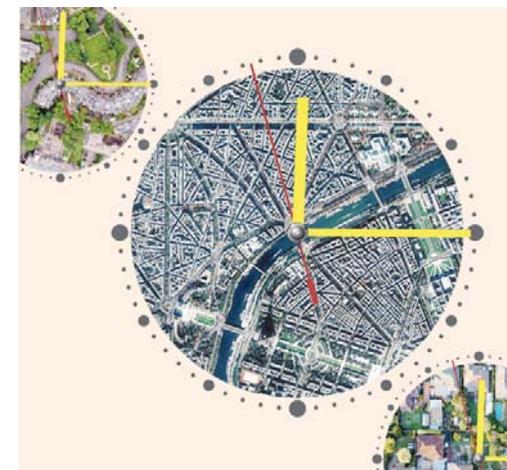
Vengono introdotte strategie per adattare i quartieri alla “nuova normalità” e viene pubblicato il documento **“Strategia di Adattamento Milano 2020”** – per affrontare la cosiddetta “Fase 2”

In questo documento si fanno chiari riferimenti ad un nuovo progetto per la **“città dei 15 minuti”**:

- Ripensare l'**uso delle strade e degli spazi pubblici**;
- Incrementare l'uso della **bicicletta e a piedi**, attraverso la riscoperta della dimensione di quartiere;
- Vivere la città in modo diverso, senza il timore di creare assembramenti.

Secondo questo documento, dovrebbero essere applicate le seguenti strategie (selezione):

- Rafforzare i **servizi pubblici**, bilanciare i quartieri e ridurre gli spostamenti
- Ampliare gli **spazi temporali** in cui vengono erogati i servizi pubblici e privati
- Promuovere la **digitalizzazione**, la collaborazione e l'inclusione a livello di quartiere
- Creare e migliorare i **servizi sanitari locali**
- Promuovere le **consegne a domicilio** attraverso **reti commerciali di sedi locali e di quartiere**
- Ridisegnare i servizi sviluppati sulle migliori esperienze di altre realtà urbane.





MILANO CITTÀ DEI 15 MINUTI

URBANISTICA TATTICA



Approccio nella pianificazione caratterizzato da: **basso costo, piccola scala, rapidità nell'esecuzione, reversibilità e partecipazione** dei cittadini.

Obiettivo

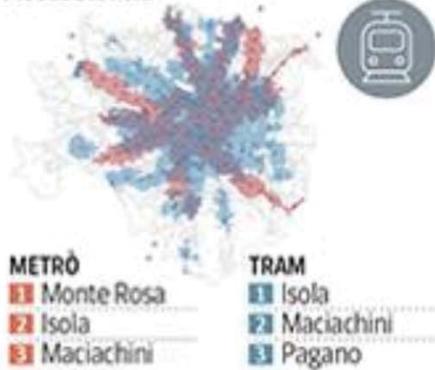
Trasformare la città per renderla più piacevole, accogliente, sostenibile e **sicura**, partendo dal riesame dell'uso e dell'occupazione degli spazi pubblici



Il ranking delle zone

La classifica delle aree che hanno servizi a 15 minuti di distanza

Accessibilità



Cultura



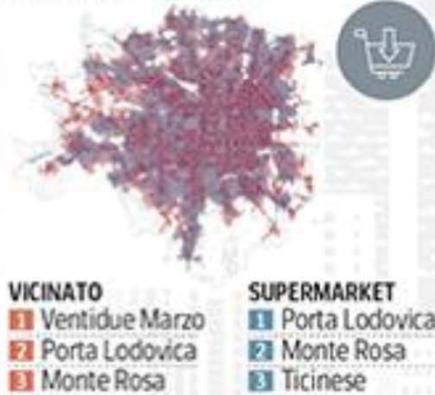
Istruzione

SCUOLE INFANZIA:
 1 Ticinese
 2 Magenta
 3 Porta Venezia-Baires

SCUOLE I E II
 1 Magenta
 2 Porta Venezia-Baires
 3 Ventidue Marzo



Attività commerciali



Strutture sanitarie



Sport

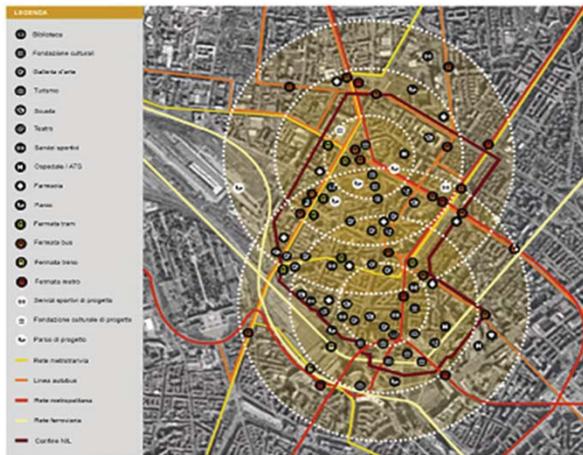
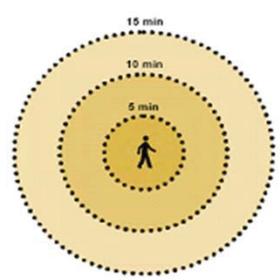
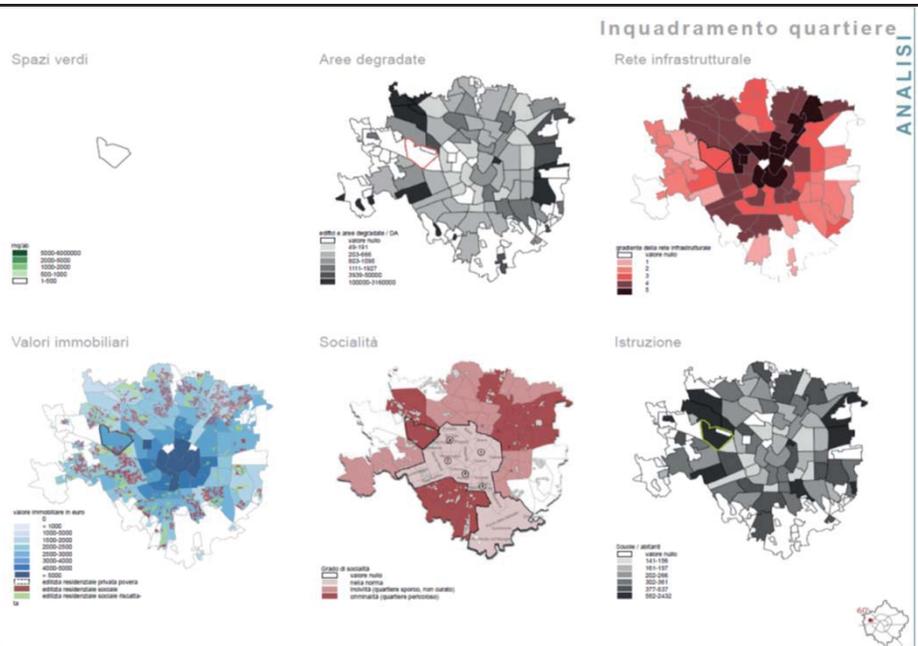


Aree verdi



Milano. La classifica delle aree che dispongono di servizi a 15 minuti di distanza. Fonte: Scenari Immobiliari

MILANO CITTÀ DEI 15 MINUTI



Milano – Municipio 9 – Sistemazione quartiere Isola

STRENGTHS

Chiusura

Scuole

WEAKNESSES

Problemi di ordine pubblico

Discriminazione

Centralizzazione

OPPORTUNITIES

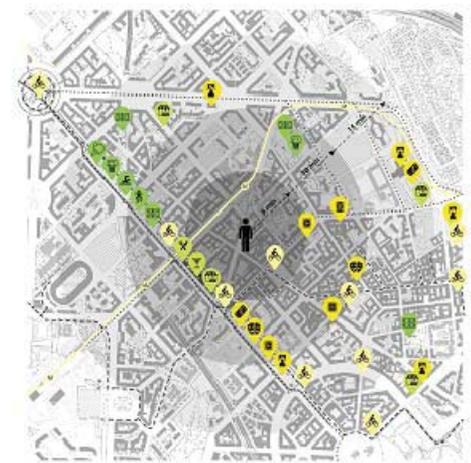
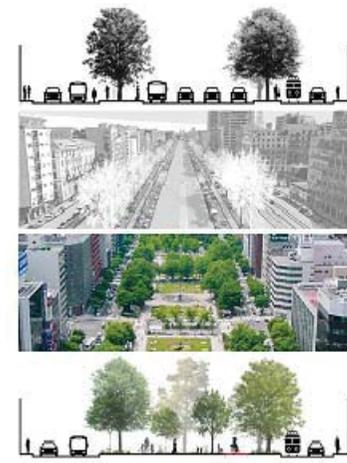
Eventi internazionali

Mix Culturale

THREATS

Polarizzazioni sociali

Omologazione



Milano – Municipio 8 – Sistemazione quartiere Sarpi



Ranking	Città	Punteggio
1	Tokyo (Giappone)	92
2	Singapore (Singapore)	91.5
3	Osaka (Giappone)	90.9
4	Amsterdam (Paesi Bassi)	88
5	Sydney (Australia)	87.9
6	Toronto (Canada)	87.8
7	Washington DC (Stati Uniti)	87.6
8	Copenaghen (Danimarca)	87.4
9	Seoul (Corea del Sud)	87.4
10	Melbourne (Australia)	87.3
11	Chicago (Stati Uniti)	86.7
12	Stoccolma (Svezia)	86.5
13	San Francisco (Stati Uniti)	85.9
14	Londra (Regno Unito)	85.7
15	New York (Stati Uniti)	85.5
16	Francoforte (Germania)	85.4
17	Los Angeles (Stati Uniti)	85.2
18	Wellington (Australia)	84.5
19	Zurigo (Svizzera)	84.5
20	Hong Kong (Cina)	83.7

World Population Review ha stilato una classifica di 60 città che si basa sul **Safe Cities Index** dell' Economist.

L'indice considera **57 indicatori** tra cui:

- **sicurezza digitale,**
- **servizi sanitari,**
- **presenza di infrastrutture**
- **sicurezza personale**

Le città più sicure al mondo nel 2024

Stime effettuate dalla popolazione sulla sicurezza percepita e sui crimini subiti. Numbeo.com

1. Livello di criminalità
2. Incremento della criminalità negli ultimi 3 anni
3. Paura delle effrazioni e dei furti in casa
4. Paura di essere aggrediti o rapinati
5. Paura che ci rubino l'automobile
6. Paura che ci rubino oggetti dall'automobile
7. Paura di essere attaccati
8. Paura di essere insultati
9. Paura di poter essere vittime di aggressioni fisiche per il colore della pelle, l'origine etnica o il credo religioso
10. Uso e spaccio di droga
11. Crimini verso la proprietà: vandalismi e furti
12. Crimini violenti: assalto e rapina a mano armata
13. Corruzione e concussione
14. Sicurezza nel camminare da soli di giorno
15. Sicurezza nel camminare da soli di notte



Tokyo. Source: <https://www.gqitalia.it/lifestyle/article/tokyo-citta-piu-sicura-mondo>

Città	Indice di sicurezza
Lubiana, Slovenia	77,63
Trondheim, Norvegia	77,68
Helsinki, Finlandia	77,77
El Paso, Texas, USA	78,00
Aalborg, Danimarca	78,05
Erevan, Armenia	78,40
Cluj-Napoca, Romania	79,16
Tallinn, Estonia	79,44
Reykjavik, Islanda	79,56
Canberra, Australia	79,82
Tbilisi, Georgia	80,18
Hong Kong, Hong Kong	80,74
Basilea, Svizzera	82,14
Fiume, Croazia	82,26
Zurigo, Svizzera	82,55
Eskisehir, Turchia	83,00
Irvine, California	83,01
Tokyo, Giappone	83,18
Monaco di Baviera, Germania	83,40
Dubai, Emirati Arabi	83,48
Taipei, Taiwan	84,41
Osaka, Giappone	84,94
Città del Quebec, Canada	85,73
Doha, Qatar	88,00
Abu Dhabi, Emirati Arabi Uniti	89,11



CONCLUSIONI

ILLUMINAZIONE

Riduce il senso di insicurezza.

- Evitare la presenza di zone buie, destinando maggiore luce ai marciapiedi e alle piste ciclabili rispetto alla carreggiata.
- Accensioni regolate da rilevatori di presenze. Conciliare esigenze di sicurezza con efficienza energetica. (Peroglio, 2013).

PERMEABILITA' VISUALE

Consente di mantenere un controllo sull'ambiente circostante.

- Evitare barriere protettive e barriere visive,
- manutenzione degli elementi verdi,
- siepi non continue, con aperture che fungono da vie di fuga e da "finestre" di controllo naturali.

PERCORSI E LUOGHI PROTETTI

La capacità di comprendere immediatamente l'organizzazione di un luogo e di vedere cosa c'è in fondo ad una strada è importante per sentirsi sicuri. (Agis, 2007).

MOBILITA' e ACCESSIBILITA'

Elementi fondamentali per facilitare i flussi di movimento, contribuendo così a generare **vitalità, sorveglianza spontanea** e, di conseguenza, una maggiore **sicurezza** nelle città.

TRASPORTO PUBBLICO

La carenza dei trasporti limita la fruizione di servizi e attività sociali. (Paoletti, 2023).



CONCLUSIONI

La **trasformazione dei luoghi di comunità è inevitabile e necessaria** in un'epoca caratterizzata da continue innovazioni tecnologiche e cambiamenti sociali.

La costruzione di relazioni sociali durature e la garanzia di una sicurezza integrata richiedono un **impegno congiunto** e uno sforzo progettuale mirato.

Solo attraverso l'integrazione di **diversi approcci** e la **promozione di politiche inclusive** è possibile creare spazi, fisici e virtuali, in grado di rispondere ai bisogni complessi della società moderna, rafforzando il **senso di comunità** e garantendo la **sicurezza per tutti**.

Gli urbanisti rivestono un ruolo essenziale nella creazione di spazi che favoriscano **l'inclusione**, la **fiducia reciproca** e la **protezione degli individui**.

La loro azione non si limita alla progettazione di spazi fisici, ma si estende alla creazione di piattaforme digitali che promuovano la partecipazione civica e la **sicurezza**.

In un mondo sempre più interconnesso e complesso, gli urbanisti devono continuare a sviluppare soluzioni innovative e inclusive, per garantire che le città del futuro siano **spazi sicuri, accoglienti e accessibili a tutti**.

Categoria	Strategia
Pianificazione urbanistica	<ul style="list-style-type: none"> Considerare le strutture sociali e fisiche Garantire l'accessibilità ed evitare «ghetti» Creare vitalità Garantire il mix sociale Creare un'adeguata densità urbana Evitare barriere fisiche e spazi residuali
Progettazione urbanistica	<ul style="list-style-type: none"> Continuità del tessuto urbano e dei percorsi Distribuzione delle attività Tempi e calendario delle attività Visibilità Accessibilità Territorialità Attrattività Qualità dei materiali per prevenire il degrado
Gestione	<ul style="list-style-type: none"> Manutenzione Sorveglianza Regole di comportamento nello spazio pubblico Accoglienza di gruppi particolari Comunicazione con il pubblico Difesa dei possibili obiettivi della criminalità)

Strategie per la prevenzione del crimine.
Fonte: normativa UNI CEN/TR14383-2:2010.

*D'una città non godi le sette o le settantasette meraviglie, ma la risposta che dà a una tua domanda.
(Italo Calvino)*

Riferimenti bibliografici

- AGIS (2007). Pianificazione, disegno urbano, gestione degli spazi per la sicurezza. Manuale. AGIS. <https://sicurezza-toscana.it/documents/2367475/0/Politecnico+di+Milano++IAU+ile+de+France++Regione+Emilia-Romagna%2C>
- Amendola G., a cura di, 2008. *Città criminalità paure. Sessanta parole chiave per capire e affrontare l'insicurezza urbana*, Liguori.
- Park R.E.; Burgess E.W. McKenzie B. (1925). *The City. Suggestions for Investigation of Human Behavior in the Urban Environment*, University of Chicago.
- Cardia C.; Bottigelli C. (2011). *Progettare la città sicura. Pianificazione, disegno urbano, gestione degli spazi pubblici*, Hoepli.
- Clarke R.V., Mayhew P. (eds). 1980. *Designing Out Crime*, London, Home Office Research Unit.
- Jacobs J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities. Random House* (trad. it. Vita e morte delle grandi città. Saggio sulle metropoli americane, Milano, Edizioni di Comunità, 2000).
- Jeffery C.R., (1971). *Crime Prevention through Environmental Design*, Beverly Hills, Sage.
- Coppola F.; Grimaldi M.; Fasolino I. (eds) 2021. *Spazi urbani sicuri. Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, FedOA.
- Moreno, C. (2020). *Droit de cité: De la 'ville-monde' à la 'ville du quart d'heure'*, Edition de l'Observatoire, Paris.
- Nicolini U.; Simonetti C. (2021). Città e sicurezza: lo scenario europeo, in Coppola F.; Grimaldi M.; Fasolino I. (eds) 2021. *Spazi urbani sicuri. Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, FedOA.
- Nobili G.G.; Grimaldi M.; Coppola F. (a cura di). "Abitare città sicure. Politiche, strumenti metodi" Franco Angeli, Milano.
- Newman O. (1972). *Defensible Space. Crime Prevention Through Urban Design*, New York, Macmillan.
- Paoletti, R., Sansonetti, S. (2023). L'inclusione passa per la mobilità. *Ingenere*. <https://www.ingenere.it/articoli/linclusione-passa-la-mobilita>
- Peroglio, M., Dughera, L., Melis, G. (2013). *La città si*cura. L'approccio di genere alla sicurezza urbana: manuale di interventi sulla città per la sicurezza delle donne e delle persone più vulnerabili*. Consulta delle Elette del Piemonte.
- Pinto F. (2011). "Pianificazione e trasformazioni urbane: il fenomeno delle "gated communities", in AISRe (eds), "Il ruolo delle città nell'economia della conoscenza". Atti della XXXII Conferenza Nazionale di Scienze Regionali Torino.
- Pinto F. (2021). Sicurezza ed esclusione urbana: la diffusione delle Gated Communities, in Coppola F.; Grimaldi M.; Fasolino I. (eds) 2021. *Spazi urbani sicuri. Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, FedOA.
- Schneider R.H., Kitchen T., 2002. *Planning for Crime Prevention - A Trans-Atlantic Perspective*, Londra, Routledge.