



**Politecnico  
di Torino**

Politecnico di Torino

Dipartimento Interateneo di Scienze, Progetto e Politiche del Territorio

Corso di Laurea Magistrale in Pianificazione Territoriale, Urbanistica e Paesaggistico-Ambientale

Tesi di Laurea Magistrale

**Sicurezza urbana: rischi reali e paure percepite**

*Analisi multidimensionale dei fattori oggettivi e percepiti, per comprendere il divario  
tra sicurezza effettiva e percezione di insicurezza nelle città contemporanee*

Candidata:

*Claudia Messina*

Relatore:

*Luca Davico*

febbraio 2025

## *Indice*

<b>Abstract</b> .....	<b>3</b>
<b>Introduzione</b> .....	<b>4</b>
<b>1. Rischi urbani: la città come luogo di insicurezza</b> .....	<b>6</b>
<b>1.1. Il binomio sicurezza-criminalità</b> .....	<b>22</b>
<b>1.2. Immigrazione e insicurezza urbana</b> .....	<b>31</b>
<b>1.3. Ambiente costruito e sicurezza urbana</b> .....	<b>39</b>
<b>1.4. Traffico e sicurezza urbana</b> .....	<b>43</b>
<b>1.5. European Forum for Urban Security (EFUS)</b> .....	<b>51</b>
<b>1.6. Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU)</b> .....	<b>53</b>
<b>2. L'ombra del rischio: media, vissuti e percezioni nella città contemporanea</b> .....	<b>60</b>
<b>2.1. Sondaggi, indagini, interviste</b> .....	<b>73</b>
<b>2.2. Ruolo dei media</b> .....	<b>79</b>
<b>2.3. Tecnologie e sicurezza percepita</b> .....	<b>84</b>
<b>2.4. Il valore della componente percettiva nelle politiche di sicurezza: pesi e misure</b> .....	<b>90</b>
<b>2.5. Approcci teorici all'insicurezza percepita</b> .....	<b>91</b>
<b>2.6. I patti per la sicurezza urbana</b> .....	<b>93</b>
<b>2.7. Sicurezza urbana e resilienza: un approccio complementare</b> .....	<b>97</b>
<b>Conclusioni</b> .....	<b>99</b>
<b>Bibliografia</b> .....	<b>100</b>
<b>Sitografia</b> .....	<b>103</b>

## *Abstract*

*Quanto davvero ci sentiamo sicuri a vivere in città?* È una domanda che sempre più di frequente ci poniamo quando ci ritroviamo a vivere in città, specie in quelle contemporanee. La complessità di quest'ultime, infatti, genera un paradosso intrigante: chi vive in città, circondato da servizi e persone, si sente spesso meno sicuro rispetto a chi vive in aree rurali isolate, lontano da servizi e persone, e questo a causa di fenomeni che tendono a svilupparsi proprio nella dimensione urbana e, talvolta, anche a causa dell'amplificazione della percezione di insicurezza all'interno dei contesti urbani. Partendo da ciò, questa tesi esplora il tema della sicurezza urbana attraverso una doppia prospettiva, con l'obiettivo di analizzare il divario tra sicurezza reale e sicurezza percepita.

Il primo capitolo di questo lavoro affronta i rischi oggettivi che compromettono la sicurezza urbana all'interno delle città contemporanee, come l'aumento dei tassi di criminalità, l'insicurezza legata al degrado urbano, il traffico, o la pressione derivante da dinamiche sociali ed economiche. Attraverso l'approfondimento della letteratura accademica e di dati statistici, si individuano i principali fattori strutturali che influenzano i bassi livelli di sicurezza urbana delle città contemporanee, ponendo attenzione alle politiche adottate per contrastarli, così come alle azioni introdotte a scala europea e a scala nazionale.

La seconda parte della tesi si concentra, invece, sulla percezione soggettiva della sicurezza, proponendo un'analisi in cui emerge come emozioni, rappresentazioni mediatiche ed esperienze personali siano capaci di influenzare la vulnerabilità degli individui, indipendentemente dai dati oggettivi sul rischio, e amplificare così la percezione di insicurezza. Attraverso l'analisi di sondaggi, casi studio e interviste qualitative, si indaga così il tema dell'insicurezza percepita e si esplorano i motivi per cui specifici contesti urbani, pur offrendo opportunità e protezioni, vengano spesso percepiti come poco sicuri.

Con oltre il 55% della popolazione mondiale che vive in aree urbane, si prevede che tale dato salga al 68% entro il 2050 (ONU, 2018) e questa crescente urbanizzazione amplifica le sfide legate alla sicurezza, richiedendo una gestione multilivello: le città non sono solo i centri di innovazione e crescita economica e tecnologica, ma anche i luoghi dove si intrecciano le vulnerabilità sociali. L'auspicio di questa tesi è, perciò, quello di offrire un contributo al dibattito sulla sicurezza urbana, evidenziando come il gap tra sicurezza reale e sicurezza percepita sia un nodo cruciale e un punto di partenza per la progettazione di politiche capaci di rispondere non solo ai rischi effettivi, ma anche ai bisogni sociali della popolazione urbana.

## ***Introduzione***

Le città sono i luoghi della manifestazione dei bisogni umani, luoghi fisici in cui inevitabilmente si sviluppano fenomeni tipici e unici, come prodotto di una moltitudine di variabili che, proprio nella città, si presentano. La città è un “meccanismo sociale” in cui le attività dell’uomo, le interazioni umane, il progresso economico o quello tecnologico prendono vita, si organizzano e vengono facilitate (Mumford, 1961); stando a questo, sarebbe banale ridurre il concetto di città ad una definizione che non tenga conto di tutte le interazioni e, in egual modo, di tutti i fenomeni che si sviluppano.

Volendo sintetizzare il processo di questo fenomeno, se è vero che a seguito della nascita delle primissime città si assiste all’abbandono progressivo del nomadismo a favore di una stabilità, si intravede già in questo naturale evolversi delle cose un primo richiamo al concetto di sicurezza; infatti, la stabilità abitativa all’interno di una città (che non è oggetto di questa analisi), così come l’appartenenza a una comunità, sono fattori che, seppure in maniera indiretta, richiamano a un bisogno di sicurezza e protezione che, al contrario, la vita nomade non può offrire, e che si ricerca attraverso la definizione di confini, di ciò che sta dentro e di ciò che sta fuori.

Il concetto di sicurezza urbana, che è il tema principale di questa tesi, nasce storicamente dalla necessità delle comunità, che abitavano stabilmente determinati luoghi, di sentirsi protette dal nemico: basti pensare alle città medievali in cui le mura rappresentavano una barriera fisica e una protezione concreta dai pericoli a cui la popolazione urbana poteva essere esposta. Così, si è trattato per lungo tempo di un modello di sicurezza estremamente funzionale, capace di rispondere prontamente alle necessità delle allora popolazioni urbane, e basato sulla percezione del rischio in quanto elemento esterno e identificabile.

Con l’evoluzione delle città contemporanee si è assistito a una maggiore complessità, e così di riflesso anche la sicurezza ha assunto una dimensione sempre più complessa. I nuovi contesti urbani si distinguono in quanto il nemico non appare più all’esterno, ma è percepito come interno, manifestandosi sottoforma di fenomeni come la criminalità urbana, la marginalizzazione sociale, il degrado degli spazi pubblici o il traffico (per citarne alcuni). Si tratta di una mutazione della percezione del rischio che implica un nuovo approccio in termini di gestione: è necessario non più un approccio di difesa, bensì un approccio integrato capace anche di prevenire le situazioni di insicurezza (Meneghetti, 2014).

La copresenza di due dimensioni, oggettiva e soggettiva, all’interno del dibattito sulla sicurezza urbana fa da apripista alla necessità di sviluppare politiche urbane capaci di considerare non solo approcci repressivi ma approcci inclusivi, legati ad esempio alla riqualificazione degli spazi pubblici per garantire la loro vivibilità, piuttosto che all’attuazione di politiche di inclusione sociale.

D'altronde, se nel mondo accademico la presenza di entrambe le dimensioni è assodata, non lo è allo stesso modo nella pratica delle cose, dove si è assistito spesso all'attuazione di politiche deboli che tralasciano la componente relativa alla percezione dell'insicurezza (Battistelli, 2009), cosa che costituisce il primo grande limite nella risoluzione del problema. Infatti, la percezione di sicurezza non sempre corrisponde all'effettiva esposizione al rischio e quindi ai dati oggettivi, bensì può dipendere da fattori sociali, ambientali o psicologici, come la qualità degli spazi pubblici o la presenza di una comunità attiva (Franceschini, 2014).

Come si vedrà, un approccio innovativo alla gestione della sicurezza urbana e al miglioramento della qualità della vita sarà quello della "sicurezza integrata", ossia un modello che combina i diversi livelli di governance promuovendo la loro reciproca collaborazione, unitamente al contributo della società, con lo scopo ultimo di fronteggiare problemi complessi che influiscono sui livelli di sicurezza urbana, come il degrado urbano, piuttosto che la criminalità. In questo panorama, lo strumento ad hoc per favorire l'integrazione sarà lo strumento pattizio: i patti per la sicurezza, infatti, includono spesso azioni mirate che cercano di favorire una migliore qualità della vita, limitando il verificarsi di situazioni che generano insicurezza (Migliosi, 2017).

## Capitolo 1

### **Rischi urbani: domande e risposte nelle città contemporanee**

La popolazione che abita la città risulta essere esposta a un rischio oggettivo che non sempre corrisponde alla percezione di insicurezza. Il concetto di rischio in relazione alle dinamiche urbane e territoriali è un fenomeno intrinsecamente legato all'evoluzione e poi alla gestione del territorio nelle città contemporanee ed è anche una dimensione sempre presente, connessa all'evoluzione dell'ambiente urbano e alle decisioni che riguardano l'uso del suolo (Meneghetti, 2014); perciò, il rischio non è solo un problema ambientale ma anche una questione sociale e politica che necessita di un approccio integrato per la sua gestione. Queste affermazioni erano già associate per Ulrich Beck, che negli anni '80 coniò l'espressione "società del rischio", così come per Giddens, che nel 1990 distinse due tipologie di rischio: un "rischio esterno", indipendente dall'azione umana, e un "rischio fabbricato" (manufactured risks), derivante dall'azione umana. Tutto ciò ha dimostrato come il concetto di rischio sia diventato sempre più complesso con l'avvento della modernità, dato che le società moderne sono caratterizzate da incertezze globali, ed essendo anche che il concetto di rischio permea i molteplici aspetti della vita sociale, economica e politica. Per tale motivo, quando si parla di rischi nelle società contemporanee si parla anche della necessità di controllare i rischi, trovandosi spesso a dover assumere la consapevolezza che la crescente complessità dei sistemi urbani (sociali, ambientali, ecc.) genera danni talvolta impossibili da evitare e controllare, o comunque difficili.

In questo capitolo, si farà una ricognizione quanto più esaustiva possibile sul concetto di rischio urbano nella società contemporanea, inevitabilmente connesso ai concetti di vulnerabilità urbana e resilienza urbana, e si individueranno i principali rischi oggettivi che emergono dalle ricerche bibliografiche utilizzate: verrà proposto un approfondimento sui principali rischi urbani nei paragrafi successivi, con riferimento a dati oggettivi e statistiche (laddove presenti), e sarà curioso apprendere come sia difficile non chiamare in causa il concetto di percezione in questo studio, in quanto nella maggior parte delle tipologie di rischio che si passeranno in rassegna sarà più che evidente il divario tra le due dimensioni (oggettiva e soggettiva), ma questo sarà motivo di approfondimento del secondo capitolo.

## ***Rischi globali e rischi locali: una connessione intrinseca***

Come accennato, il fattore rischio è un elemento tipico delle società contemporanee in virtù della loro complessità, e tale complessità non è data esclusivamente dall'esplosione dello sviluppo di città dopo la Seconda Guerra Mondiale, bensì dall'insieme di una serie di fenomeni multiformi cui ci si riferisce quando si utilizza il termine "globalizzazione" (Pretelli, Tamborrino, Tolic, 2020). Ciò che diventa strutturale per definire una nuova dimensione del rischio urbano è proprio il network che si viene a creare a seguito della globalizzazione, ossia un network che interconnette il globo e i cui nodi sono costituiti dalle città. Si assiste così alla necessità di un approccio "glocale" in riferimento alla gestione di tutti i sistemi che interessano la sfera urbana. In questo scenario, i rischi non si manifestano esclusivamente su scala globale o locale, ma si configurano in una connessione stretta tra queste dimensioni, dando vita a ciò che Mela e Davico hanno definito come "dimensione globale": si tratta di fenomeni che, pur verificandosi a scala globale, generano degli impatti a scala locale (differenti in base alla vulnerabilità e alla resilienza dei contesti in cui tali impatti si riversano). Un esempio significativo di un rischio a scala globale è il cambiamento climatico, fenomeno che evidenzia la necessità di agire tramite azioni mirate alla gestione locale degli impatti, unitamente a strategie globali che interessano, invece, le cause, come ad esempio gli eventi estremi o l'aumento della temperatura media terrestre.

Un aspetto interessante che riguarda la percezione dei rischi globali è che, quando si tratta di rischi globali (quindi meno visibili nella quotidianità), si può notare come la consapevolezza e la mobilitazione verso la gestione del rischio producano più lentamente delle reazioni, mentre se gli effetti sono tangibili a livello locale c'è un maggiore interesse a gestire il rischio. Oltretutto, già Giddens nel 1990 osservò come la percezione dei rischi sia modellata dai media e dalle narrazioni sociali, che enfatizzano i fatti e indirizzano l'attenzione verso eventi specifici al fine di dare una spinta all'elaborazione di una risposta locale al rischio che si sta enfatizzando. Ad esempio, le numerose lotte e campagne mediatiche, portate avanti da associazioni e non solo, relativamente alla presenza di microplastiche nei mari, ha stimolato delle risposte da parte di alcuni governi locali portando al divieto di utilizzo di plastica monouso<sup>1</sup>. In particolare, proprio le campagne che agiscono contro i rischi globali dimostrano come le società civili locali siano capaci di fare network e premere a livello globale per ottenere delle risposte e delle regolamentazioni. Alla luce di ciò, l'inevitabile tensione che si crea tra la dimensione globale e quella locale diventa un ingrediente base per sviluppare un approccio integrato per la

---

<sup>1</sup> Direttiva SUP (Single Use Plastic) del 2019: il 12.06.2019 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la DIRETTIVA (UE) 2019/904 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 5 giugno 2019 sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente. È stata recepita dall'Italia con il Dlgs. 196/2021 che è entrato in vigore il 14 gennaio 2022. La finalità del decreto è quella di prevenire e ridurre l'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente, in particolare l'ambiente acquatico, e sulla salute umana. Oltre ad incentivare misure volte a promuovere l'utilizzo di plastica riciclata idonea al diretto contatto alimentare nelle bottiglie per bevande.

gestione dei rischi, in cui i vari livelli di amministrazione sono chiamati a cooperare, tenendo anche conto che non tutti i rischi sono controllabili, in quanto dipendenti da comportamenti di natura privata (Davico, Mela, 2000). Infatti, le amministrazioni non hanno il potere di mitigare e controllare i rischi che dipendono da fattori esterni al controllo delle istituzioni. Parlando di natura privata dei rischi, si fa riferimento alla libera scelta degli individui di compiere scelte che sfuggono inevitabilmente al controllo istituzionale, come abitudini di consumo che hanno un impatto sui rischi ambientali, piuttosto che l'attuazione di comportamenti irresponsabili in determinati ambiti. Questo dimostra e rafforza la necessità di adottare un approccio integrato e multilivello.

### ***Tipologie di rischi urbani***

Per meglio comprendere il reale impatto dei rischi urbani nella compromissione della sicurezza urbana, è bene specificare innanzitutto che quando si parla di rischi urbani vanno considerati sia i rischi oggettivi che quelli percepiti. Relativamente ai rischi oggettivi, oggetto di approfondimento di questo capitolo, è importante esaminare differenti fattori di rischio: i risultati permettono sia di delineare l'andamento reale dei fenomeni attraverso i dati oggettivi, sia di valutare se l'allarme sicurezza che caratterizza le città contemporanee abbia un riscontro nei rischi oggettivi.

Angela Mazzoccoli, nel suo contributo al volume 10 "La sicurezza Urbana", all'interno della Collana di Appunti di Politica Territoriale, definisce infatti 4 fattori di rischio: rischi sociali, rischi legati al traffico, rischi ambientali, rischio tecnologico. A tal proposito, riprendendo la classificazione di Angela Mazzoccoli, può essere utile approfondire ciascun fattore di rischio mettendo in luce principali trend e i dati più aggiornati.

#### **a) Rischi sociali**

Tra i principali rischi sociali che costituiscono una fonte di insicurezza rientrano la disoccupazione e la povertà, fattori che contribuiscono a generare insicurezza sociale e a causa di conseguenze prodotte, come la precarietà lavorativa. L'Istat fornisce le serie storiche mensili dei tassi percentuali di disoccupazione totale (maschi e femmine) per la fascia di età 15-24, e i tassi di disoccupazione maschili e femminili per la fascia di età 15-64. Questi ultimi permettono di notare un gap tra la disoccupazione maschile e femminile, dimostrando come quest'ultima presenti valori % sempre più alti rispetto a quella maschile. In generale, si nota un calo nei tassi di disoccupazione, e questo dato va interpretato positivamente circa la questione sicurezza urbana legata al rischio disoccupazione, anche se la disoccupazione giovanile presenta valori comunque alti rispetto a quella totale e questo contribuisce a creare insicurezza sociale circa la precarietà lavorativa (figura 1).



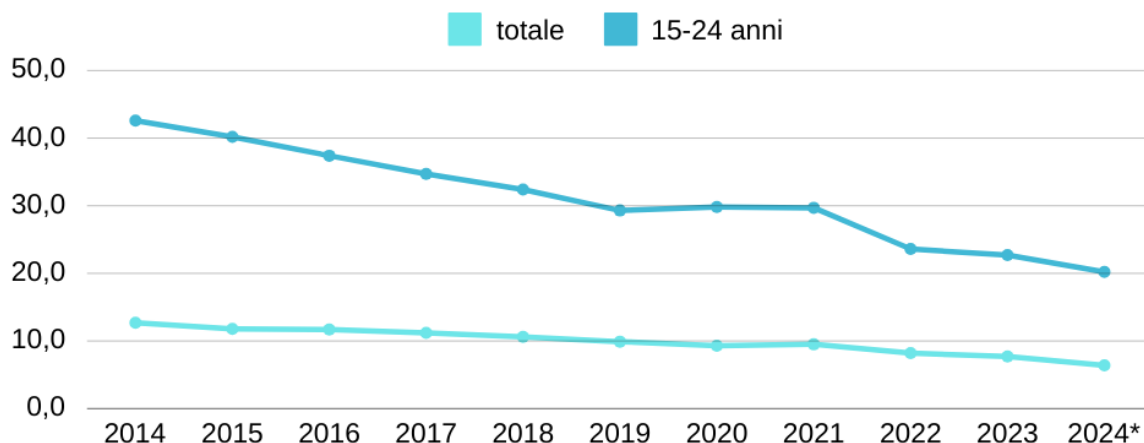


Figura 1 - Disoccupazione totale e giovanile (15-24). Elaborazione su dati Istat. \*i valori percentuali di disoccupazione totale e giovanile al 2024 sono stati calcolati facendo la media dei valori mensili, come per tutti gli altri anni, ma con l'eccezione dei dati del mese di dicembre 2024, non ancora disponibili.

Un altro elemento interessante legato ai rischi sociali è il fenomeno della povertà, che interessa una fascia crescente di popolazione e che incide sui livelli di percezione di sicurezza a causa della vulnerabilità maggiore delle fasce di popolazione colpite da tale fenomeno. L'Istat fornisce dati sull'incidenza di povertà relativa individuale e assoluta (% di persone che vivono in famiglie in povertà assoluta o relativa sui residenti) e di seguito i grafici mostrano l'andamento del fenomeno dal 2014 (fig. 2). La povertà assoluta indica l'incapacità di sostenere la spesa minima necessaria per acquistare beni e servizi essenziali, mentre la povertà relativa indica una situazione in cui una famiglia o un individuo ha una spesa per consumi inferiore a una soglia prestabilita. I dati mostrano un trend in generale crescita dal 2014 al 2021 e questo incide significativamente sulla percezione di vulnerabilità.

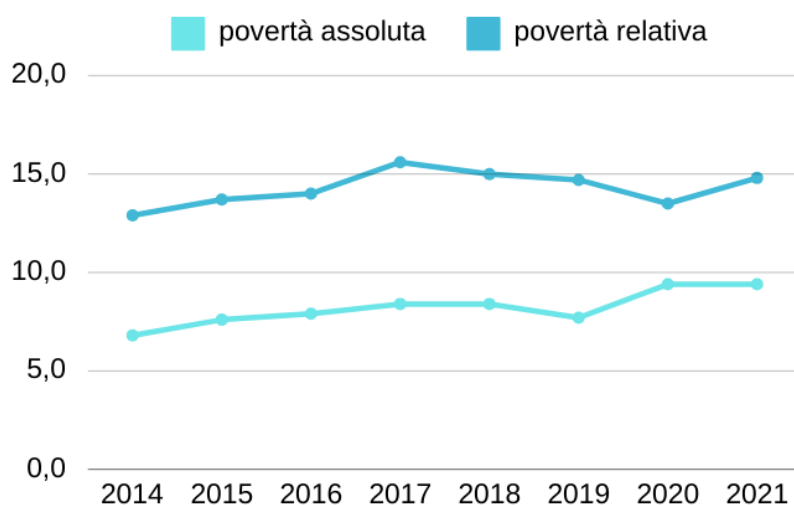


Figura 2 – Incidenze di povertà assoluta e relativa individuale (% di persone che vivono in famiglie in povertà assoluta e relativa sui residenti). Fonte: elaborazione su dati Istat

Come emerge dal 2° *Rapporto sulla filiera della sicurezza in Italia* di Censis e Federsicurezza, tra il 2019 e il 2020 i reati sono calati del 18,9%, e tra il 2010 e il 2020 del 28,8%<sup>2</sup>, anche se l'insicurezza è rimasta un dato non trascurabile, specie tra la popolazione più vulnerabile. Il tema criminalità, ciononostante, rimane un tema centrale all'interno della questione sicurezza, che vale la pena di approfondire più avanti circa il gap tra dati oggettivi e percezione di insicurezza.

#### b) Rischi legati al traffico

I rischi legati al traffico generano un impatto sulla sicurezza urbana e comprendono elementi come il numero di incidenti, che a sua volta dipende da fattori come il numero di veicoli circolanti. In generale, l'aumento del numero di veicoli circolanti, in concomitanza con la crescita delle città, sono fattori che contribuiscono ad accrescere i livelli di congestione del traffico, con ricadute sia in termini di qualità della vita (stress, tempo di attesa alla fermata), sia di sicurezza (numero di incidenti in crescita).

I dati rilevati dall'ACI dimostrano come la quota più importante di incidenti stradali si verifichi proprio su strade urbane, e di riflesso anche la quota di incidenti mortali rimane più elevata sulle strade urbane, rispetto alle restanti categorie stradali (figura 3).

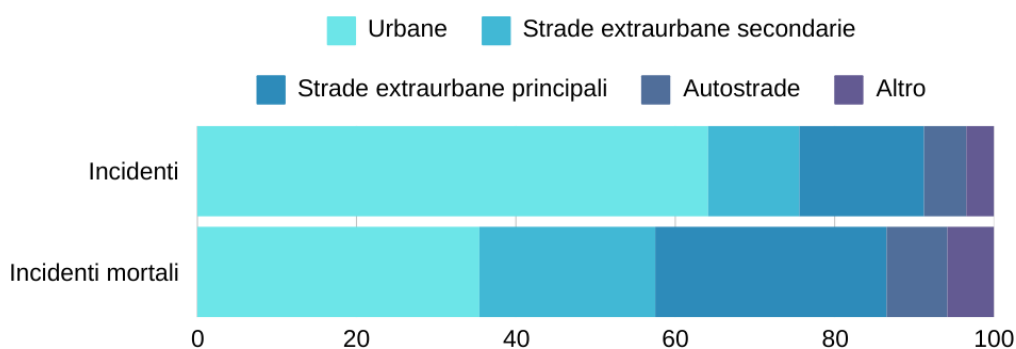


Figura 3– Incidenti per categoria stradale nel 2023. Fonte: elaborazione propria su dati ACI in collaborazione con Istat.

Oltretutto, si può notare anche che il numero di veicoli circolanti è in costante aumento dal 2013 al 2023 (figura 4) e questo porta con sé conseguenze critiche in termini di sicurezza urbana. Sebbene i dati relativi al parco veicolare nazionale siano stati ottenuti come somma dei dati a scala provinciale, comprendendo il parco veicolare che si distribuisce su tutte le categorie stradali e non solo su strade urbane, la lettura incrociata dei dati sul parco veicolare nazionale e i dati sugli incidenti per categoria stradale (figura 3), fanno pensare inevitabilmente a criticità con impatti sulla sicurezza urbana.

<sup>2</sup>Dati SDI-Ministero dell'Interno, marzo 2021.

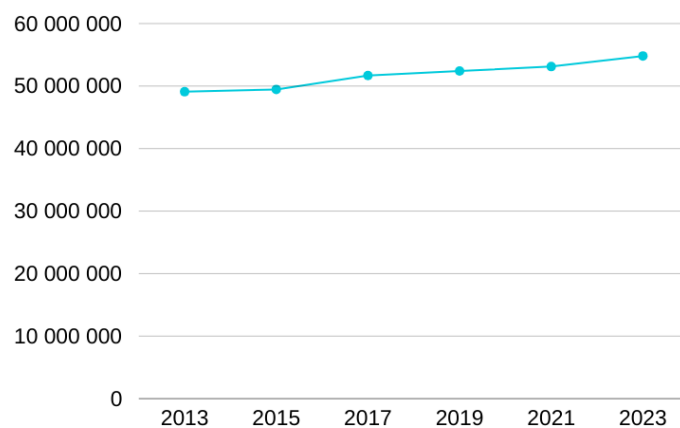


Figura 4–Parco veicolare totale nazionale dal 2013 al 2021. Fonte: elaborazione su dati ACI in collaborazione con Istat.

### c) Rischi ambientali

I rischi ambientali possono essere legati a fattori come l'inquinamento dell'aria, piuttosto che l'inquinamento acustico, o a cambiamenti climatici che generano sempre più spesso eventi meteorologici estremi con impatti sulle città non indifferenti. A tal proposito, l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), afferma come l'inquinamento sia responsabile di molteplici patologie respiratorie e cardiovascolari, e questo incide sui livelli di insicurezza urbana circa la qualità dell'ambiente in cui si vive.

L'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) costituisce l'ente per eccellenza che raccoglie e analizza i dati ambientali in Italia e tramite l'Annuario dei dati ambientali è possibile considerare indicatori che emettono in atmosfera sostanze inquinanti. Relativamente ai contesti urbani, i principali inquinanti sono il biossido di azoto (NO<sub>2</sub>), l'ozono (O<sub>3</sub>), il PM<sub>10</sub>, e il PM<sub>2.5</sub>. Dall'elaborazione delle stime dell'esposizione media annuale pesata per la popolazione a ciascun inquinante, è valutare i seguenti trend:

- Nel 2022 l'82% della popolazione è stato esposto a livelli di NO<sub>2</sub> superiori al valore guida dell'OMS (10 µg/m<sup>3</sup>) e nel periodo 2016-2022 si osserva una tendenza alla riduzione dei livelli di esposizione pari al 25% e legato principalmente alla riduzione delle emissioni da traffico veicolare);
- Nel 2022 il 100% della popolazione è esposto a livelli di ozono superiori al valore guida dell'OMS e nel periodo 2016-2022 non si rilevano riduzioni nei livelli di esposizione;
- Nel 2022 il 97% della popolazione è esposto a livelli di PM<sub>10</sub> superiori a valore guida dell'OMS e tra il 2016 e il 2022 non si rileva una tendenza alla riduzione di tali livelli;
- Nel 2022 il 100% della popolazione è esposta a livelli di PM<sub>2.5</sub> superiori al valore guida dell'OMS e nel periodo 2016-2022 si registra una riduzione dell'esposizione pari al 7%.

Si tratta di dati che dimostrano una situazione sicuramente critica in termini di rischio ambientale, ma la cui percezione è spesso distorta rispetto alla reale gravità di questi fattori di rischio. Tale distorsione può dipendere dall'influenza dei media che enfatizzano alcuni rischi piuttosto che altri, ma anche alla scarsa diffusione di notizie facilmente accessibili da parte delle istituzioni competenti.

#### d) Rischio tecnologico

I reati informatici comprendono quei reati riconducibili all'uso dei dispositivi digitali e di servizi online, così come all'evoluzione del cyber-crime, e relativamente alla sfera urbana, questi rischi possono anche interessare guasti o malfunzionamenti dei sistemi tecnologici di una città, come i sistemi di trasporto intelligente, blackout, guasti alla rete elettrica, ecc., che producono disagi sia anche in termini di sicurezza dei cittadini.

Come emerge dal 2° *Rapporto sulla filiera della sicurezza in Italia* di Censis e Federsicurezza, sebbene i reati informatici siano sempre stati presenti, dalla variazione percentuale tra il 2019 e il 2020 (var. % -18,9) emerge come, nonostante nel biennio considerato tali reati siano in calo, non lo sono invece nella variazione percentuale relativa agli anni 2010-2020 (var. % -28,8)<sup>3</sup>.

Guardando ai guasti e ai malfunzionamenti tecnologici, invece, non esistono banche dati che raccolgono gli eventi su scala nazionale, in quanto si tratta di problemi gestiti a livello di azienda o ente, ma sarebbe interessante una restituzione di questo tipo con lo scopo di incrociare i dati e ottenere un quadro più completo possibile sui principali rischi tecnologici in ambito urbano e sulla portata degli effetti generati.

### ***La domanda di sicurezza nella città contemporanea***

La città contemporanea è il luogo in cui la domanda di sicurezza da parte della popolazione è determinata molto più dalla crescente e diffusa paura della gente piuttosto che dalle statistiche sulla criminalità. La domanda di sicurezza è figlia di una popolazione in preda all'ansia e alla paura, stati d'animo generati dall'incertezza sul futuro e alimentati dai media (Amendola, 2001). Questa crescente paura dipende spesso da ciò che si percepisce piuttosto che dall'andamento oggettivo dei rischi. Avendo definito le diverse tipologie di rischio in ambito urbano, si cercherà ora di comprendere come si crea la domanda di sicurezza e quali fattori incidono più di altri, cercando di tenere da parte la componente percettiva e basandosi sui rischi oggettivi.

---

<sup>3</sup> Dati del Ministero dell'Interno, marzo 2021

A proposito di rischi sociali e criminalità, il Censis da sempre si pone in prima linea nel monitorare fenomeni e tensioni emergenti nella società italiana e, proprio da un'indagine del 2020 emerge come la paura di essere vittima di reati sia in aumento (figura 5) a fronte di un calo dei crimini (figura 6).

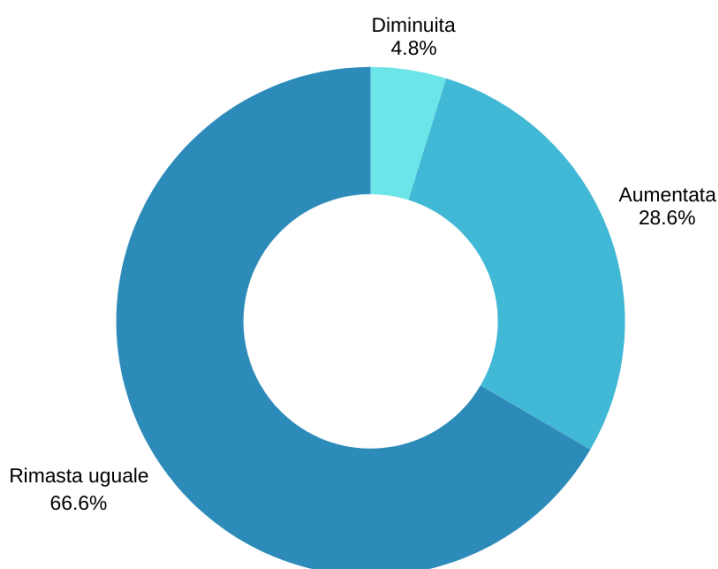


Figura 5 - Paura di essere vittima di reati nei 12 mesi del 2020 (val. %).  
Fonte: Indagine Censis, 2020

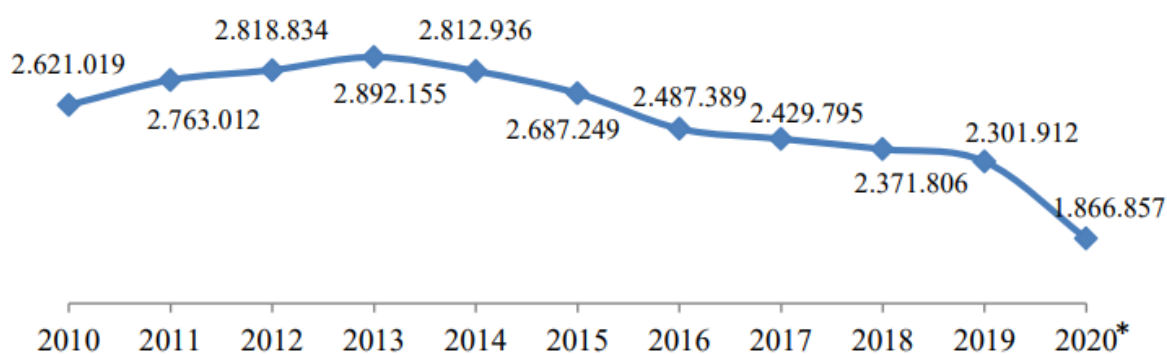


Figura 6 - Andamento dei reati dal 2010 al 2020 (val. ass.). Fonte: Dati SDI-Ministero dell'Interno

In Italia, i dati del Ministero dell'Interno e dell'Istat elaborati all'interno del Rapporto "La criminalità: tra realtà e percezione" del 2023 e relativi agli ultimi 10 anni circa, evidenziano un divario notevole tra criminalità reale e percezione di insicurezza; infatti, molti dati sul crimine dimostrano un generale calo tra il 2007 e il 2022 (tab. 1) (ad eccezione di crimini specifici come violenza di genere o violenza sessuale che hanno subito un aumento dal 2019), mentre le indagini sulla percezione<sup>4</sup>, svolte sempre nell'ambito del suddetto Rapporto, dimostrano come al 2023 circa il 16,3% degli intervistati riconosca un aumento della paura di subire reati, contro solo il 6,1% che afferma che la paura sia diminuita.

<sup>4</sup>Si tratta di un'indagine campionaria svolta sul territorio nazionale che ha coinvolto 1.026 cittadini, con lo scopo di sondare il livello di sicurezza percepito dagli stessi. L'indagine è stata condotta dall'Eurispes e dalla Direzione Centrale della Polizia Criminale, con l'ausilio del Servizio di Analisi Criminale.

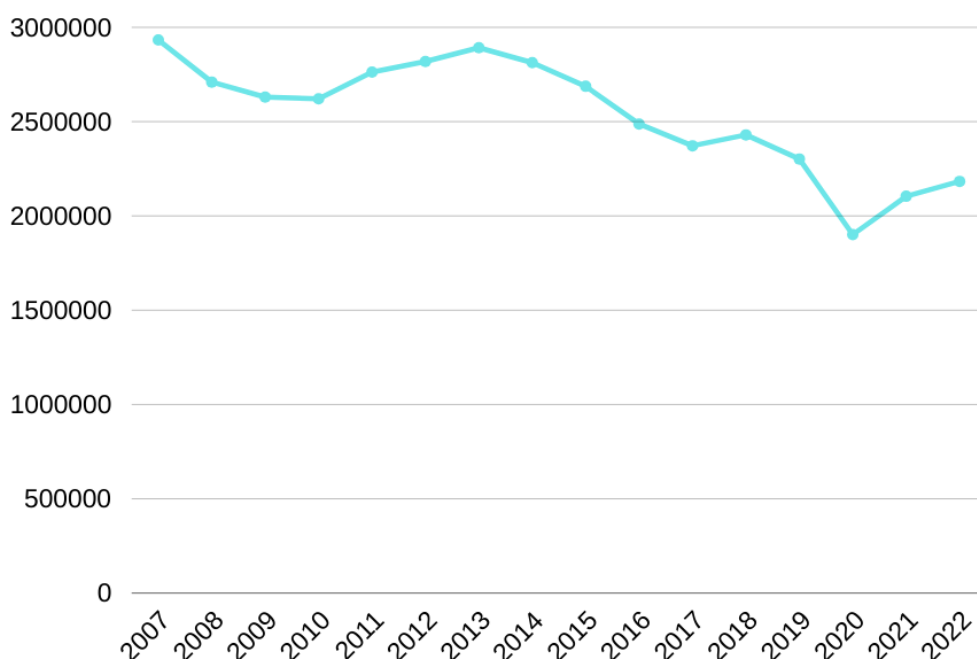


Figura 7 – Delitti commessi tra il 2007 e il 2022 (val. ass.). Fonte: Servizio Analisi Criminale della Direzione Centrale Polizia Criminale

Tipo di reato	2019		2020		2021		2022	
	Reati commessi	Incidenza % vittime donne	Reati commessi	Incidenza % vittime donne	Reati commessi	Incidenza % vittime donne	Reati commessi	Incidenza % vittime donne
Violenze sessuali	4.884	91	4.497	93	5.274	92	5.854	91

Tabella 1 - Numero di delitti commessi in Italia e incidenza delle vittime di genere femminile (2019-2022). Fonte SDI/SSD

Tutto ciò dimostra come, nonostante il calo dei crimini generalizzato, la percezione di insicurezza sia un dato ancora elevato. Un fattore da tenere sempre in considerazione quando si parla di rischio effettivo è però la validità dei dati oggettivi che spesso sono raccolti sulla base delle denunce, tendenza che dipende dal clima socioculturale e dal dibattito pubblico dei vari contesti spaziali e temporali. Così, emerge come la domanda di sicurezza sia una risposta dei cittadini alla crescente paura diffusa e si assiste a un cambiamento del concetto di sicurezza, che diventa ora una condizione di protezione che include non solo fattori legati al crimine reale, ma anche a fattori di ordine pubblico, accesso ai servizi e vivibilità dei luoghi. La città contemporanea, effettivamente, tende a sviluppare una frammentazione del suo tessuto, creando zone di serie A e zone di serie B, nonché fenomeni di segregazione socio-spaziale in funzione della domanda di sicurezza<sup>5</sup>, e ha un effetto diretto sull'utilizzo della città che avviene così con dei limiti spaziali o temporali. Può trattarsi di limitazioni imposte dall'alto,

<sup>5</sup>La segregazione socio spaziale tipica delle città contemporanee è frutto di dinamiche come la globalizzazione e quindi di un approccio orientato al mercato all'interno delle scelte urbanistiche di gestione del territorio, come il fenomeno della gentrification.

come barriere fisiche (panchine anti-clo-chard), o classiche ordinanze comunali che prevedono divieti di aggregazione in determinate aree o la chiusura anticipata di parchi o giardini pubblici, così come può trattarsi invece di comportamenti difensivi messi in atto dagli utenti della città in vista di determinati fattori che potrebbero essere sintomo di pericolo (cabine telefoniche rotte, elevata presenza di extracomunitari, degrado degli



Figura 8 - Panchina anti-clochard, posizionata a Verona a partire dal 2007. Fonte: [www.affaritaliani.it](http://www.affaritaliani.it)

edifici). Si assiste spesso alla messa in atto di azioni politiche o azioni individuali che però non sempre effettivamente servono a diminuire il reale pericolo insito in un luogo, ma il fatto che tali azioni riescono a placare le condizioni d'ansia e insicurezza costituisce un elemento più che valido per soddisfare la domanda di sicurezza.

Ad esempio, se è vero che il fenomeno del graffitismo sia una manifestazione sociale e culturale per mezzo di dipinti murali, peraltro totalmente influente rispetto ai dati di criminalità, si tende spesso a stigmatizzare questa manifestazione artistica e chi se ne fa portavoce, così da diffondere l'idea che un graffito sia sintomo di mancanza di controllo e di ordine pubblico e generando ansia in merito a ciò e non di rado si sente parlare di azioni di copertura di murales in merito alla riqualificazione di parti di città. In particolare, tag e scritte non autorizzate vengono percepite come segni di scarsa cura del territorio, mentre murales artistici (spesso autorizzati con permessi), sono considerati una forma di valorizzazione dello spazio pubblico. Talvolta accade che, in nome degli interventi di riqualificazione, si senta spesso parlare di interventi per coprire o rimuovere i murales, alimentando un dibattito su sicurezza, decoro e libertà espressiva.

### ***L'evoluzione dei modelli di risposta alla domanda di sicurezza***

Di fronte alla crescente paura della popolazione è necessario offrire delle risposte in termini di politiche di contrasto al pericolo. È possibile far riferimento a due grandi famiglie di modelli di risposta, nonché due tipi di approcci tra loro anche complementari che mirano a contrastare il pericolo e ridurre la paura<sup>6</sup>. Il primo modello di riferimento è definito modello "panopticon" e ha origini risalenti al XVIII secolo, negli anni in cui Jeremy Bentham progettò una struttura architettonica pensata come

---

<sup>6</sup>Il riferimento utilizzato per la definizione dei due modelli è relativo agli Atti del Convegno "La sicurezza nella progettazione urbana" del 2001, in particolare approfonditi da Giandomenico Amendola nel suo contributo.

luogo di controllo e sorveglianza dall'alto, senza che i sorvegliati sappiano in quale momento sono oggetto di controllo: questo genera una condizione di soggezione tale per cui i sorvegliati si autoregolano senza che ci sia un controllo con un intervento fisico; l'altro modello è definito "fortezza" ed è relativo ad un approccio che tende a proteggere attraverso architetture divisive, come muri o barriere, e a differenza del "panopticon" prevede l'esclusione e la separazione come mezzo di protezione. Nella città contemporanea si trovano diverse forme di sorveglianza fisica e digitale riconducibili al modello panopticon: la crescente diffusione di videocamere in strada e nei luoghi pubblici, le app di geolocalizzazione che registrano gli spostamenti, l'uso pervasivo dei "cookies" che tracciano gli interessi delle persone, e tutto ciò che abbia a che fare con le smart cities in termini di sensori e dispositivi che analizzano i flussi di persone e veicoli, ad esempio.

All'inizio di questo paragrafo si parlava di frammentazione del tessuto urbano e segregazione socio-spaziale delle città contemporanee, caratteristiche che altro non sono che frutto di politiche che hanno agito secondo l'influenza del modello fortezza di cui sopra. Esempi estremi sono le gated communities, presenti anche negli USA, ossia aree urbane o interi quartieri protette dai proprietari delle abitazioni attraverso la disposizione di guardie armate o recinzioni. Anche l'Europa è stata inglobata in questo fenomeno, e in Italia la prima manifestazione di questo modello risale al 2011 nei pressi dei ruderi di un'abbazia abbandonata in Lombardia in una frazione del comune di Basiglio: Borgo di Vione è una gated community abitata da circa 250 abitanti in maggioranza stranieri, in cui gli abitanti ammettono di sentirsi protetti<sup>7</sup>.

Allo stesso modo, anche il modello panopticon ha generato delle perplessità in merito a molti fattori, tra cui il costante controllo che può generare ansia, oltre che la mancanza di privacy. Si tratta di due modelli che, sebbene offrano degli spunti interessanti circa la formulazione di risposte alla domanda di sicurezza, dall'altra parte sono portatori di non pochi limiti. Infatti, sulla base delle caratteristiche delle città moderne che sono emerse nel corso di questa analisi, emerge la necessità di sviluppare dei modelli di risposta con un approccio integrato. A tal proposito, sempre Amendola nel 2000, come si legge negli Atti del Convegno "*La sicurezza nella progettazione urbana*", parla di un terzo modello alternativo al panopticon e al modello fortezza: si tratta di un modello allora non definito ma che richiamava l'idea di un modello partecipativo in cui la sicurezza urbana è promossa e gestita anche attraverso la partecipazione attiva della comunità nei processi di riqualificazione degli spazi urbani. L'idea di questo modello è quella di stimolare il senso di appartenenza alla comunità e così fare emergere la responsabilità condivisa da parte dei cittadini nei confronti dei luoghi pubblici e degli spazi aperti, oltre che di quelli privati. Effettivamente, la visione di questo modello è stata fortemente condivisa da sempre più realtà urbane e sono molteplici gli esempi di come nel tempo e nello spazio

---

<sup>7</sup>Le informazioni sono state reperite da un'intervista svolta nel 2020 da Libera contro le mafie e Gruppo Abele per la rivista.



abbia preso piede; infatti, i modelli di pianificazione basati sulla partecipazione sono anche stati integrati all'interno degli strumenti urbanistici e tale inserimento ha favorito la loro diffusione. Ad esempio, il programma di riqualificazione urbana del 2011, avviato dal Comune di Torino e cofinanziato dall'Unione Europea, "Urban Barriera di Milano", ha cercato di migliorare la qualità della vita e la sicurezza nel quartiere Barriera di Milano caratterizzato da criticità socio-economiche; oltre alle azioni di recupero degli edifici, sono state promosse pratiche partecipative che hanno coinvolto i residenti e le associazioni locali nei percorsi di definizione delle priorità del quartiere, e includendo le proposte pervenute direttamente dai cittadini.

All'interno della pubblicazione realizzata nell'ambito del progetto C!VIVO (2006/2008), dal nome "Le politiche sotto osservazione", viene citato il concetto di "strategia di responsabilizzazione" con riferimento alla capacità di azione che viene affidata alle autorità locali nel campo della prevenzione della criminalità. Infatti, è necessario qui fare un brevissimo appunto su chi effettivamente ha il compito di garantire la sicurezza nelle città (anche se questo sarà motivo di approfondimento successivamente), e questo ci rimanda all'art. 9 del Manifesto di Saragozza<sup>8</sup>sulla sicurezza urbana e la democrazia, in cui si precisa che le politiche urbane che vogliono offrire una risposta alla domanda di sicurezza non possono basarsi esclusivamente sulla giustizia e sui servizi di polizia, ma devono essere impostate su approcci integrati e multisettoriali, in modo tale da essere innovative. Tutto ciò, seppure sia un brevissimo accenno, predice la direzione che, a partire dagli anni '90 nel mondo anglosassone, e pian piano anche in Italia come vedremo, le politiche di sicurezza hanno preso.

### ***Misurare la sicurezza: strumenti quantitativi e azioni di prevenzione per il controllo del rischio***

La sicurezza oggettiva, oggetto di questo capitolo, è definita sulla base di dati tangibili, come indici di criminalità, statistiche sui vari fenomeni legati al rischio, tassi degli incidenti stradali, ma anche indicatori ambientali, ecc., come si è detto nel paragrafo di inquadramento delle categorie di rischio. Quando si parla di sicurezza oggettiva, quindi, è necessario tenere conto di come, su questa, gravino fattori strutturali come i livelli di povertà, l'accesso ai servizi e alle opportunità lavorative, e le politiche di prevenzione e controllo messe in atto dalle autorità (Meneghetti, 2014). Per guardare al fenomeno della sicurezza oggettiva e misurarla si fa riferimento a differenti strumenti:

- Indicatori quantitativi: si tratta di indicatori attraverso cui si cerca di restituire la "fotografia" di ciò che accade realmente nelle città (nonostante per alcuni reati, ad esempio,

---

<sup>8</sup>Approvato a Saragozza a Novembre 2006 e redatto un incontro della rete internazionale Forum Europeo per la Sicurezza Urbana(EFUS), il Manifesto di Saragozza sulla sicurezza urbana e la democrazia affermava la necessità di sviluppare politiche di sicurezza urbana in linea con in principi di democrazia, dei diritti umani e della libertà, invitando alla gestione partecipativa e inclusiva della sicurezza e contrastando logiche repressive.

si tratta di una fotografia parziale a causa dei bassi livelli di denuncia) e comprendono quindi dati, statistiche e indicatori, che costituiscono l'elemento di base per la definizione degli interventi. Gli indici di criminalità forniti dal Ministero Dell'Interno, o le statistiche sugli incidenti stradali fornite dall'ACI in collaborazione con l'Istat, piuttosto che gli indicatori ambientali elaborati dall'ARPA, rientrano nel quadro degli strumenti per la valutazione oggettiva dei fenomeni che producono impatti sulla sicurezza urbana;

- Monitoraggio: la raccolta sistematica di dati da parte degli osservatori regionali, enti di ricerca, forza dell'ordine, ISTAT, ecc., permettono di indirizzare le politiche di sicurezza e misurare i risultati di interventi specifici nel tempo (Franceschini, 2014). Il monitoraggio sui fenomeni di rischio urbano si interfaccia con la valutazione degli effetti prodotti dalle politiche e dagli interventi di sicurezza;

- Azioni di prevenzione: attraverso gli strumenti operativi predisposti all'interno delle politiche pubbliche, è possibile contenere rischi attraverso una moltitudine di modalità (Migliosi, 2017). Come sottolineano Mela e Davico (2000), la questione del rischio urbano è connessa alla progressiva "globalizzazione del rischio", caratterizzata sia dalla moltiplicazione delle fonti di pericolo, sia dalla migliore conoscenza di queste ultime. La conoscenza dei fattori di rischio, appunto, analizzata attraverso indicatori quantitativi, come si è detto sopra, permette di costruire un quadro teorico sul rischio che si sta analizzando, oltre che analizzare lo stato attuale e l'andamento dei fenomeni. In tal senso, i quadri teorici sul rischio si basano sulle tendenze, sulle abitudini emerse dai dati quantitativi, ma anche sull'emulazione di approcci che hanno avuto esiti positivi, le cosiddette "buone pratiche". Sulla scia di questi elementi conoscitivi, le politiche pubbliche sulla sicurezza cercano quindi anche di prevenire i rischi, oltre che fronteggiarli.

Ad esempio, è sempre più diffusa l'installazione di telecamere e strumenti di videosorveglianza in zone sensibili delle città al fine di incrementare la sicurezza urbana. Il Decreto-Legge 20 febbraio 2017, n. 14, convertito in Legge 18 aprile 2017, n. 48, definisce delle "Disposizioni urgenti in materia di sicurezza nelle città", definisce gli obiettivi dei Patti per la sicurezza urbana tra cui, al comma 2, lettera a) dell' Art. 5, quello della "*prevenzione e contrasto dei fenomeni di criminalità diffusa e predatoria [...] attraverso l'installazione di sistemi di videosorveglianza*". A tal fine, il medesimo Decreto-legge autorizza ai comuni la spesa di 7 milioni per il 2017 e di 15 milioni per ciascuno degli anni 2018 e 2019, ai fini dell'installazione di sistemi di videosorveglianza e nel rispetto delle disposizioni vigenti in materia di protezione dei dati personali.

## *La valutazione dei rischi*

Se si guarda al rischio come funzione tra la probabilità che un evento si verifichi e la sua magnitudo, ossia la gravità degli effetti indesiderati (Davico, Mela, 2000), va sottolineato come all'interno di tale valutazione rientrino altri fattori, ossia:

- la delimitazione dell'ambito entro cui si intende condurre l'analisi dei rischi;
- la definizione degli eventi che potenzialmente generano dei rischi, a ciascuno dei quali si cerca di assegnare una probabilità di accadimento;
- la definizione dei potenziali effetti indesiderati che possono essere causati dai vari eventi di rischio sopra definiti, e per ognuno di questo bisogna definire la magnitudo, ossia la gravità del danno atteso;
- la definizione di criteri di valore, ossia i principi in base ai quali si valutano tanto i benefici quanto i danni potenziali delle attività potenzialmente rischiose.

Se si aggiunge a questa definizione del rischio l'accezione "urbano" emerge ancora di più come questi quattro aspetti si interfaccino inevitabilmente anche con ulteriori fattori, come le istanze dei cittadini, le necessità degli enti locali, ecc., e questa complessità dà vita, ancora una volta, all'importanza di un approccio multisettoriale, che introduca attori e competenze diverse.

A partire da tale complessità, si può definire la città come un contenitore di rischi appartenenti a diversi ambiti tematici, nonché il luogo per eccellenza in cui, grazie alla concentrazione di popolazione e attività, le dimensioni del rischio assumono forme articolate.

Un esempio potrebbe essere quello di valutare il rischio di un evento pubblico in ambito urbano che si svolge, ad esempio, nei pressi di una piazza. In questo caso è necessario definire una serie di eventi potenzialmente rischiosi che potrebbero verificarsi, come il sovraffollamento, risse, emergenze sanitarie, ecc. Successivamente, si passa alla valutazione della probabilità di accadimento degli eventi potenzialmente rischiosi, tenendo conto di fattori come la tipologia di partecipanti all'evento (se giovani, probabilmente attrarranno più risse rispetto alle famiglie, ad esempio) e sulla base di statistiche relative ad eventi simili. A questo punto, si passerà alla definizione della magnitudo dei potenziali effetti indesiderati, tenendo conto di elementi come il numero di persone potenzialmente ferite, costi per riparazioni di dispositivi pubblici come panchine, cestini, ecc. In questo caso, tra i criteri di valore sarebbe possibile riconoscere l'importanza dell'evento in termini di opportunità turistiche.

In generale, le analisi del rischio considerano sempre i fattori oggettivi e tecnici all'interno, mentre tendono a trascurare o dare per scontato gli elementi relativi alla definizione dell'ambito fenomenico e la definizione dei criteri di valore, ad esempio dando più importanza ai valori economici piuttosto che a valori qualitativi per la valutazione dei benefici e dei danni potenziali.

A tal proposito, viene suggerito da Davico e Mela (2000) di riformulare la definizione del rischio, introducendo anche un fattore di utilità. Quindi, il rischio sarà definito come funzione della probabilità di accadimento, della gravità del danno atteso o magnitudo, e del fattore di utilità.

Per approfondire quanto detto finora, può essere interessante considerare, ad esempio, differenti rischi legati alla sicurezza, e per questi misurare i diversi livelli di probabilità a livello regionale. A proposito di criminalità, ad esempio, secondo i dati del Ministero dell'Interno, il numero dei delitti denunciati all'Autorità giudiziaria dalle Forze di Polizia nel 2023 sono circa 2.341.574, e tra questi la quota più rilevante è rappresentata dai furti, ossia 1.021.116. Dal tasso di furti per ogni regione italiana, ottenuto come  $(\text{numero di furti/popolazione residente}) * 100.000$ , è possibile confrontare i livelli di rischio furti a livello territoriale, che può essere un dato utile nella costruzione della probabilità di accadimento di un determinato evento e nella definizione della probabilità che i furti si verificano più in una regione che in un'altra. Nello specifico, emerge un alto tasso di furti nel Lazio, seguito dalla Lombardia e dalla Toscana, mentre la Regione con il tasso di furti più basso è la Basilicata con 466 furti ogni 100.000 abitanti.

Regione	Furti (2023)	Tasso di furti (ogni 100.000 abitanti)
Piemonte	72.932	1.715
Valle d'Aosta	897	729
Lombardia	214.735	2.144
Trentino-Alto Adige	12.257	1.132
Veneto	76.585	1.578
Friuli-Venezia Giulia	13.060	1.093
Liguria	23.937	1.586
Emilia-Romagna	88.263	1.982
Toscana	73.544	2.009
Umbria	10.523	1.233
Marche	12.204	823
Lazio	162.477	2.843
Abruzzo	13.260	1.044
Molise	2.742	948
Campania	97.933	1.750
Puglia	52.532	1.350
Basilicata	2.488	466
Calabria	12.477	678

Sicilia	66.345	1.382
Sardegna	11.917	758

Tabella 2 - Numero di furti per regione al 2023 (dati del Ministero dell'Interno) e tasso di furti ogni 100.000 abitanti (fonte: ISTAT, numero di residenti al 2023)

In questo dibattito si inserisce il tema dell'incertezza relativamente al calcolo del rischio, utile per la sua prevenzione; infatti, è bene fare una prima distinzione tra pericolo e rischio, specificando come il pericolo riguardi unicamente la percezione di minacce, mentre il concetto di rischio dipenda dalle conseguenze delle scelte umane, e ciò implica la possibilità di prevenire tali rischi per ridurre la loro portata, o evitarli (Davico, Mela, 2000). Si deduce che il concetto di incertezza si inserisce proprio qui, ovvero nel momento in cui ci si trova a dover prefigurare le conseguenze, appunto incerte, dei rischi.

### ***La sicurezza in Italia tra il 2022 e il 2023***

Tra il 2022 e il 2023, secondo i dati raccolti dall'Istat nell'ambito dell'indagine "La percezione della sicurezza", la percezione di sicurezza dei cittadini è migliorata rispetto al 2015-2016. L'indagine ha coinvolto un campione di 29.317 abitanti di 14 anni o più, e ricostruisce un quadro della percezione di sicurezza in ambito urbano, tenendo in considerazione molteplici indicatori: la quota di cittadini che nel 2022-2023 dichiara di sentirsi sicura ad uscire di casa nella propria zona nelle ore serale, ad esempio, si attesta al 76%, rispetto al 60,6% del 2015-2016. Altri fattori, invece, come la paura di subire reati, rimane stabile.

Ciò che emerge è che, nonostante la percezione di sicurezza sia migliorata in generale, permane comunque una quota importante di cittadini (24%) per la quale la criminalità incide molto o abbastanza sulla percezione di sicurezza. Di seguito si propone un approfondimento teorico su un numero ridotto di dimensioni del rischio urbano, nel dettaglio su quattro dimensioni così sintetizzate: criminalità, immigrazione, ambiente costruito, traffico, di cui si cercherà di definire un quadro legato ai rischi oggettivi riferiti a queste dimensioni in Italia. La scelta di queste dimensioni è coerente con gli ambiti tematici dei principali fattori che generano preoccupazione nella popolazione italiana, secondo l'indagine Istat sulla percezione di sicurezza dei cittadini (2022-2023), ma è anche funzionale allo scopo ultimo della tesi, ossia analizzare il gap tra rischio oggettivo e insicurezza percepita riguardo questi temi. Infatti, nel secondo capitolo si affronteranno i medesimi rischi con riferimento, invece, alla componente percettiva, cercando di ricostruire per ciascun rischio, e laddove i dati lo permettano, una comparazione tra i dati oggettivi e quelli sulla percezione.

## 1.1. Il binomio sicurezza-criminalità

Il binomio sicurezza-criminalità assume un ruolo cruciale poiché la criminalità è uno dei fattori capaci di influenzare fortemente sia la componente oggettiva della sicurezza (riferita a dati reali e concreti), sia la componente soggettiva della sicurezza (nonché quella legata alla percezione di insicurezza). Volendo perciò indagare questo binomio, risulta opportuno conoscere il fenomeno della criminalità, o quantomeno le tappe principali della sua evoluzione.

La criminalità come fenomeno sociale è sempre esistita, ma a partire dal XX secolo, in particolare negli Stati Uniti durante l'era del proibizionismo, subì un processo di ridefinizione in cui molte forme di devianza vennero inquadrare, da quel momento, all'interno di confini specifici, generando conseguenze in ambito urbano come il diffondersi di forme di segregazione socio-spaziale (Becchi, 2001). In quegli anni, i cosiddetti "crimini senza vittima" furono al centro dell'attenzione delle politiche di controllo spaziale, favorendo la nascita di nuove dinamiche di criminalità organizzata.

A partire dagli anni '90, in Italia, si assiste a un periodo in cui si presentano differenti fattori di mutamento delle forme della criminalità in ambito urbano. Ada Becchi, nel suo contributo all'interno del testo *"Cantando sotto la pioggia. Insicurezza e sicurezza urbana"*, a cura di Elena Milanese e Alessandra Naldi, elenca una serie di motivi per cui la criminalità ha assunto altre forme nel corso di quegli anni, e la maggior parte di questi fattori sono riconducibili a scelte politiche che in maniera diretta e/o indiretta hanno indirizzato il cambiamento. Un fattore interessante e diverso dagli altri è, però, quello in cui l'autrice individua il fenomeno migratorio come una causa del cambiamento della criminalità, in riferimento a una quota di immigrati che si dedicavano ad attività illecite. In sintesi, oltre le cause e le forme della criminalità, rimane il fatto che l'allarme sicurezza si manifesta dalla sensazione di essere in balia degli eventi, e questo perché si tratta di eventi non organizzati dallo Stato, e pertanto oscuri e difficili da gestire.

Nelle città contemporanee, la criminalità si manifesta come prodotto di una stratificazione di fattori oggettivi ma anche percepiti, e sebbene qui si voglia scindere le due cose, al fine di ottenere un'analisi quanto più oggettiva e reale, sembra impossibile tralasciare la componente percettiva. Infatti, la percezione della criminalità può essere dannosa molto più del crimine stesso: la percezione di insicurezza può portare a sentimenti di vulnerabilità anche in assenza di crimini reali e a forme di controllo informali come strumenti di sorveglianza, segregazione residenziale, e tutti quei fenomeni che contribuiscono all'isolamento sociale (Garofalo, Laub, 1978).

In questo scenario, se offrire una risposta adeguata e coerente al problema di criminalità sembrerebbe essere la soluzione, in realtà non è sempre così: spesso, la classica risposta alla criminalità è rappresentata dall'aumento delle forze dell'ordine e questo può contribuire sicuramente ad aumentare la

percezione di sicurezza, ma allo stesso tempo può condurre a forme di controllo repressive, alimentando, peraltro, tensioni tra polizia e comunità, soprattutto in luoghi difficili e nelle aree marginalizzate.

Altre risposte ai problemi di criminalità che hanno impatti sulla sicurezza urbana sono fornite dalle “politiche di sicurezza urbana”. Si tratta spesso di politiche che, come si vedrà nei capitoli successivi, mirano a ridurre crimini e migliorare la qualità della vita attraverso strategie integrate. Nel dettaglio, nell'ambito della criminalità, l'approccio più comune nelle politiche di sicurezza urbana è quello della “polizia comunitaria”: si tratta di un approccio in cui le comunità locali sono coinvolte nella gestione della sicurezza, creando così una collaborazione tra cittadini e forze dell'ordine. A Torino, ad esempio, questo modello è stato sviluppato nell'ambito del progetto “Patti per la Sicurezza”, nel 2007, con lo scopo di migliorare la sicurezza urbana e prevenire e contrastare la criminalità, attraverso la collaborazione tra istituzioni, forze dell'ordine e comunità locali. Nello specifico, questo accordo ha previsto il “Progetto Operativo a Zone”, basato sull'integrazione tra le attività dei poliziotti e dei carabinieri di quartiere, attraverso pattugliamenti a piedi in aree considerate sensibili per i cittadini. In questo contesto, è stato sperimentato il coinvolgimento delle comunità locali in quanto le pattuglie a piedi hanno favorito un dialogo diretto con i residenti e della città. L'azione integrata e partecipativa dei diversi attori, seppure con competenze diverse, era la leva su cui spingere per ridurre il crimine, coerentemente con le direttive emanate dal Ministero dell'Interno.

### ***Alcuni dati sui crimini***

I principali dati sui crimini, utili per studiare il fenomeno della criminalità e l'impatto sulla sicurezza urbana, sono stati rielaborati nel 2023, all'interno dell'Indagine “La criminalità: tra realtà e rappresentazione”, nata nel quadro del Protocollo d'intesa sottoscritto dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza – Direzione Centrale della Polizia Criminale e l'Eurispes (Istituto di Studi Politici Economici e Sociali). L'indagine restituisce uno spaccato sui fenomeni criminali in Italia tramite l'elaborazione di dati statistici; quindi, di seguito si proporranno delle letture di dati statistici sui principali crimini, e le loro tendenze nel corso degli anni.

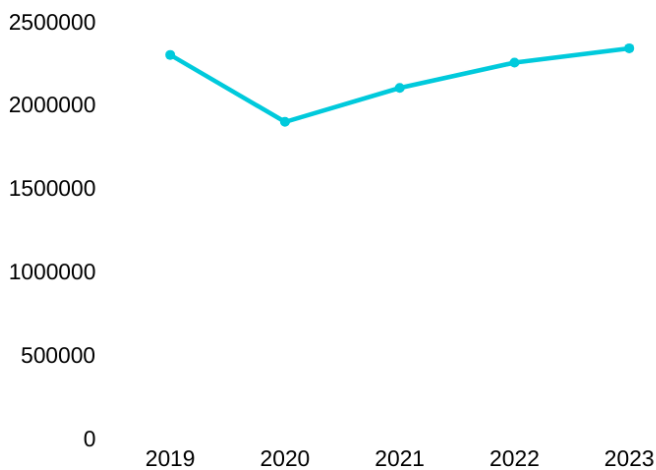


Figura 9 - Delitti totali denunciati dalle forze di polizia all'autorità giudiziaria in Italia, per gli anni dal 2019 al 2023. Fonte dati: Istat.

Dai dati Istat sui delitti denunciati dalle forze di polizia giudiziaria, emerge un trend della delittuosità che mostra un andamento decrescente in generale dal 2007 al 2023 (figura 7, cap. 1), ma si rileva una situazione di lieve crescita (+1,7) nel 2023 (2.341.574 delitti totali) rispetto al 2019 (2.301.912) (figura 10), a seguito del calo del 2020 riconducibile al periodo covid-19 caratterizzato da limitazioni della libertà.

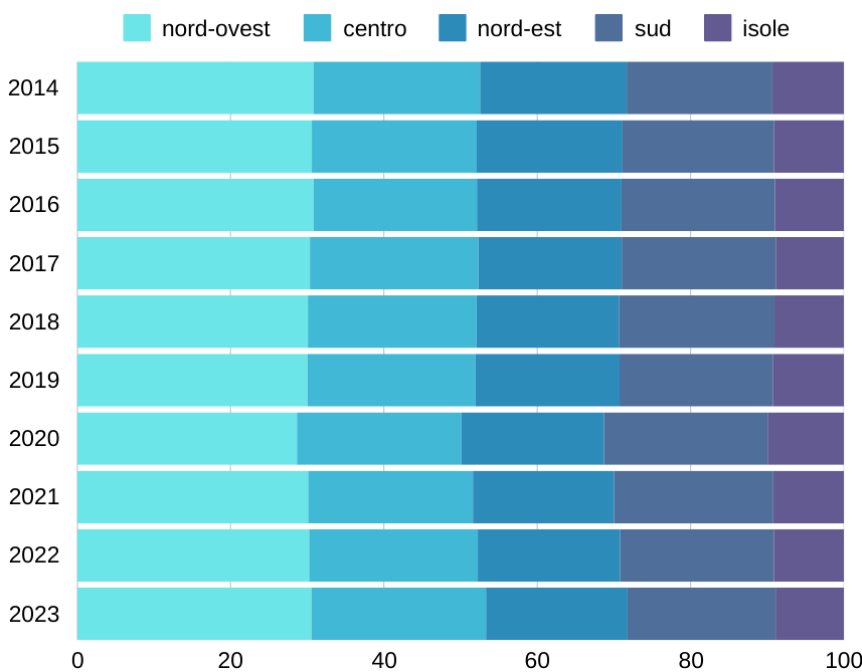


Figura 10 - Distribuzione dei delitti nei 5 gruppi di regione italiani, dal 2014 al 2023. Fonte dati: Istat

Relativamente alla distribuzione territoriale dei delitti italiani (in base al numero di reati denunciati), negli ultimi dieci anni si nota come la maggiore quota di delitti si rilevino, con andamento costante, nella porzione nord-ovest della penisola (Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta e Liguria), mentre le isole siano interessate da una minore quota di delitti (dati in valore assoluto).

Dalla classifica della criminalità elaborata nell'ambito del progetto "Qualità della vita" de "Il Sole 24 Ore", emerge, infatti, come in testa alla classifica della delittuosità al 20243 vi siano tre città metropolitane del nord e centro Italia: Milano si conferma al primo posto, così come nel 2019, con un lieve aumento della delittuosità rispetto al 2019 (+4,9%) mentre al secondo posto nel 2023 si trova Roma, con un incremento notevole rispetto ai valori del 2019 (+16,7%), seguite da Firenze, che invece registra un calo del 3,9% rispetto al 2019.

Tra i principali reati del 2023, sul totale delle denunce della polizia all'Autorità giudiziaria (2.341.574), emergono i furti (1.021.116), seguiti da truffe e frodi informatiche (302.020).



Con lo scopo di analizzare la natura dei delitti negli anni 2016 e 2023, e la loro evoluzione tipologica, di seguito si riportano dei grafici che meglio dimostrano quanto detto. Nello specifico, sulla base delle diverse categorie di delitti denunciati dalla polizia all’Autorità giudiziaria, definite così dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza, si è deciso di creare delle macrocategorie di delitti sulla base della natura del danno, distinguendo tutti quei delitti con danni alle persone e quindi di natura violenta, da quelli che riguardano beni materiali, violazioni amministrativi e danni indiretti; altri delitti, invece, che potrebbero rientrare in entrambe le categorie, sono stati classificati a parte all’interno della categoria “misti” (come le rapine o gli attentati, ad esempio); mentre, con “altri delitti” si riportano i delitti così definiti dal Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

Lo scopo è quello di valutare com’è cambiato negli anni il fenomeno della criminalità dal punto di vista della natura del delitto, evidente attraverso l’incidenza percentuale delle diverse categorie sul totale dei delitti, per gli anni considerati (figure 12 e 13).

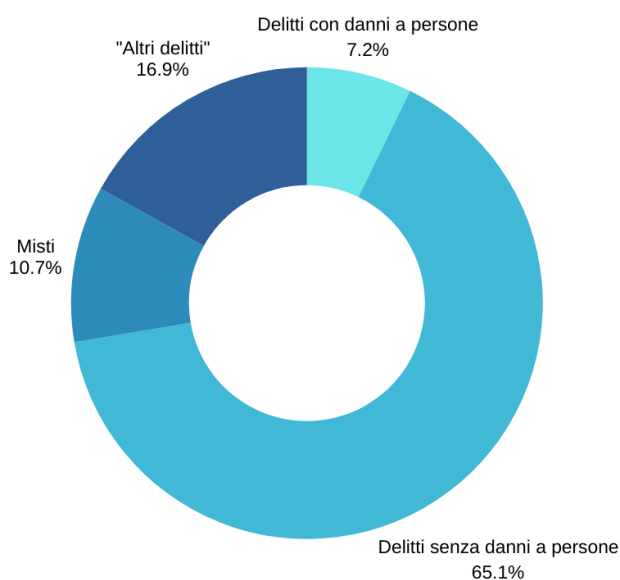


Figura 11 – Incidenza dei delitti per categoria, 2016. Fonte dati: Ministero dell’Interno

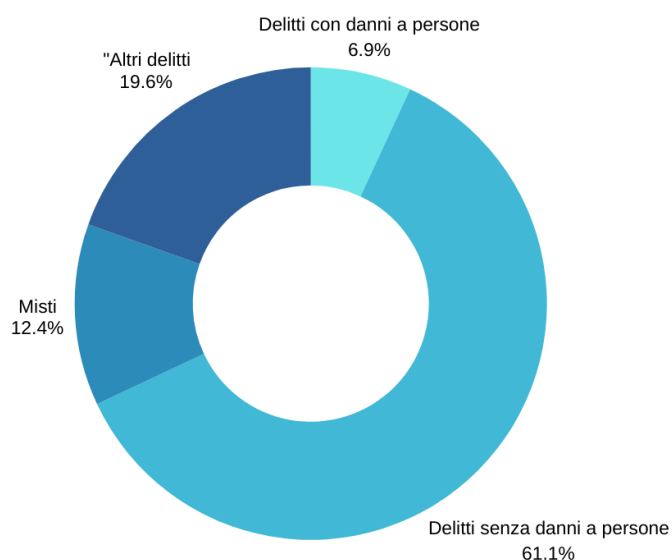


Figura 12 -Incidenza dei delitti per categoria, 2023. Fonte dati: Ministero dell’Interno

In generale, emerge una situazione con lievi mutamenti nell’incidenza di determinate categorie di delitti piuttosto che altri. I delitti con danni a persone subiscono un lieve calo nell’arco di tempo considerato, mentre un calo più evidente, ma comunque sempre poco significativo, riguarda i delitti che non comportano conseguenze dirette per le persone.

Guardando ai dati nel dettaglio, però, emergono alcune tendenze interessanti: truffe e frodi informatiche si attestano come i delitti con l’incremento % più elevato (tabella 4), e tra i canali di comunicazione più utilizzati dai malfattori vi è Facebook, come afferma Barbara Strappato, Dirigente della

Polizia Postale, utilizzato mediamente da persone più adulte e più vulnerabili. Oltre a questo, anche i furti sono in crescita (+31,9%).

Tipologia di delitto	2016	2023	Incremento %
Truffe e frodi informatiche	151.464	302.020	99,4
Furti	1.021.116	1.346.630	31,9

Tabella 3 – Incremento percentuale di alcune tipologie di delitto, tra il 2016 e il 2023.

La distribuzione dei principali delitti al 2023 sul territorio nazionale (sulla base della selezione dei principali delitti in termini di numero di denunce, con riferimento alle statiche finora utilizzate) permette di comprendere come si distribuiscono le diverse tipologie di delitto a livello territoriale. I furti, che costituiscono il reato più diffuso, sono presenti in quota maggiore in Lombardia (214.735) e in Lazio (162.477), e la stessa distribuzione si ottiene guardando ai “nuovi delitti”, le truffe e le frodi informatiche. Relativamente alle truffe e frodi informatiche, però, occorre fare una precisazione: reati come questa, per loro natura, possono essere commessi in qualunque luogo e pertanto potrebbero essere definiti “reati a distanza”, contestualmente al fatto che non sono appunto legati a nessun contesto fisico di preciso. Questo fattore viene ancora di più rafforzato dal fatto che i dati raccolti non specificano se la geolocalizzazione del dato coincida con la sede del criminale o della vittima. In questo modo, questo tipo di delitto incide meno sulla sicurezza urbana, quanto più lo fa, invece, su un’insicurezza “di fondo” che genera una maggiore vulnerabilità nei confronti del web.

Dal Report del 2023 “Criminalità in Italia” emerge come il Nord Italia sia caratterizzato principalmente da reati patrimoniali come furti e truffe, il centro Italia abbia picchi significativi di reati legati alle frodi informatiche e alla microcriminalità, mentre al Sud Italia vi siano livelli elevati di criminalità organizzata con reati identificabili in estorsioni o traffico di stupefacenti. Trattandosi di dati basati sul numero di denunce, va precisato che, talvolta, può incidere la vocazione alla denuncia, che può essere diversa in varie parti d’Italia: infatti, la distribuzione dei delitti non dipende solo dal fatto che la criminalità varia in base al contesto socioeconomico e culturale in cui si sviluppa, ma anche da fattori come questi. Non è semplice risalire a dati del genere, ma è possibile aggregare che permettono di ottenere un’indicazione più verosimile possibile su quanto le persone siano inclini a denunciare. A tal proposito, l’indagine “La criminalità: tra realtà e percezione”, nata dalla collaborazione tra il Dipartimento di Pubblica Sicurezza e l’Eurispes, ha proposto a un campione di popolazione, tra le varie domande volte a ricostruire un quadro sul fenomeno della criminalità, se abbiano subito reati, quali, e se li abbiano denunciati, e per quest’ultima informazione suddivide l’informazione in base alla posizione geografica. Nello specifico, al 2023, la percentuale di persone che dichiara di essere stata

vittima di un reato è pari a circa il 7,2% (come media delle percentuali di persone che dichiarano di essere vittime dei seguenti reati: furto in casa, furto dell'automobile/moto, furto su auto in sosta, scippo/borseggio, minacce, truffe e raggiri, truffe su internet, truffe e raggiri nella ricerca di lavoro, aggressione fisica, violenza sessuale, estorsione/usura. (Fonte: Eurispes-DCPC SAC). Per area geografica, emerge dal Rapporto che le truffe su internet abbiano colpito soprattutto i cittadini residenti nel nord-est (22,4%); i residenti del centro, invece, sono stati colpiti principalmente da furti in casa (il 17,3% del campione); mentre, al sud e nelle isole si verificano maggiormente borseggi e scippi (12,5% del campione).

In seguito ai reati considerati, solo il 43,8% degli intervistati conferma di aver sporto denuncia, mentre il 56,2% non ha denunciato il reato subito.

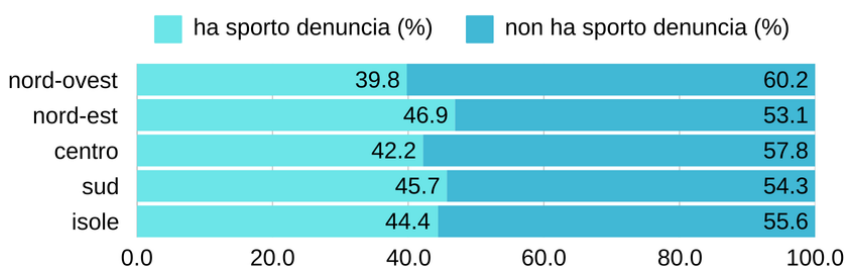
### % del campione degli intervistati che ha sporto denuncia in seguito al reato subito, nel 2023

Fonte dati: Eurispes-DCPC SAC



### % del campione degli intervistati che ha sporto denuncia in seguito al reato subito, per area geografica, nel 2023

Fonte dati: Eurispes-DCPC SAC



Da quest'ultimo dato, è possibile avere una stima della quota dei reati non denunciati (tenendo conto che si tratta pur sempre di interviste ad un campione rappresentativo di popolazione), e sviluppare delle riflessioni: sebbene, la quota maggiore di delitti denunciati si riferisce a delitti consumati nel nord-ovest dell'Italia, questa porzione di territorio risulta avere la tendenza più bassa in assoluto a sporte denuncia a seguito di un reato subito. Quindi, in questo senso, la quota di “numero oscuro”, ossia la differenza tra i reati consumati (in base alle denunce) e quelli realmente denunciati è maggiore, e questo dovrebbe generare una maggiore attenzione da parte delle autorità, in quanto il fenomeno criminale nel nord-ovest potrebbe essere più allarmante di quanto già non lo sia, a causa della scarsa propensione a denunciare.

In sintesi, si può affermare come reati contro la persona, come omicidi e lesioni gravi, ad esempio, abbiano subito un lieve calo, come dimostrano i dati sopra riportati, ma, nonostante ciò, la concentrazione di episodi violenti in determinati contesti urbani, unitamente a loro risalto mediatico, può contribuire a mantenere una percezione di insicurezza elevata attorno a questa tipologia di reato; i reati relativi alla criminalità informatica e le frodi telematiche sono, invece, tra i reati con l'incremento più marcato negli ultimi 10 anni. Alla luce di quanto detto, però, risulta fondamentale considerare sempre la probabile quota di “sommerso”, in riferimento alla vocazione alla denuncia nei diversi contesti territoriali, che a sua volta può essere causa di molteplici fattori (fiducia nelle forze dell'ordine, dinamiche socioculturali, paura delle conseguenze o ritorsioni).

Così, l'impatto di queste tendenze criminali sulla sicurezza urbana è molto complesso e la percezione di insicurezza dei cittadini spesso non si allinea con i dati oggettivi; al contempo, la distribuzione disomogenea sull'intero territorio nazionale dei differenti reati, oltre alla vocazione alla denuncia nei vari contesti, sono fattori che impongono di adottare delle politiche differenziate in base ai diversi contesti.

### ***Microcriminalità e insicurezza percepita***

Come abbiamo potuto osservare da alcuni dati sulla criminalità, questa si manifesta sotto molteplici forme; tra queste, emerge una tendenza dei fenomeni di microcriminalità, specie nelle città metropolitane, che contribuisce ad aumentare i livelli di criminalità e che ha un impatto molto forte, sia a livello di percezione che statisticamente. Se la criminalità organizzata opera su larga scala, la microcriminalità incide maggiormente sulla percezione di insicurezza nella città e in particolare nelle città di grandi dimensioni.

Le principali manifestazioni della microcriminalità sono furti, atti vandalici, borseggi o reati minori contro la persona, e tutti i fattori che alterano la vivibilità degli spazi pubblici, provocando effetti di minore entità rispetto ai reati maggiori, ma che comunque alimentano la percezione di insicurezza. Secondo fonti più recenti, dal Rapporto Eurispes “La criminalità: tra realtà e percezione”, nonostante un calo dei crimini più gravi, è emerso che l'insicurezza percepita è maggiore sei soggetti più vulnerabili per motivi socioeconomici o in base a fasce d'età (“65 anni e oltre” è generalmente la fascia più vulnerabile, in base ai risultati emersi dal Rapporto). Ad esempio, la paura di essere vittima di un furto in abitazione è maggiore nella popolazione di 65 anni e oltre (62,8% teme di essere vittima), e minore nei soggetti con età tra i 18 e i 24 (50,6% teme di poterne essere vittima).

Oltre a ciò, è stato chiesto ai cittadini di quale reato teme di poter essere vittima (2023), e i reati riconducibili alla microcriminalità sono quelli che destano maggiore timore: furto in abitazione

(58,3%), furto di dati personali online (55,1%), truffa (53,8%), mentre, reati come maggiori destano minore timore di essere subiti: maltrattamenti contro familiari o conviventi (22,2% li teme), violenza sessuale (25,6).

Ad avvalorare questa tesi, anche all'interno del rapporto BES 2023 sono emersi dei dati interessanti: da una serie di interviste campionarie condotte su un campione rappresentativo della popolazione italiana, la percentuale di famiglie che dichiarano di percepire un rischio elevato di criminalità nella zona in cui vivono è in aumento, dopo il calo fisiologico negli anni del covid-19 (figura 14). Questo dato, letto insieme alla tendenza in crescita, rispetto al 2019, dei reati di microcriminalità (furti, borseggi e rapine) richiede un'attenzione particolare e dimostra la tendenza in crescita dei reati di microcriminalità.

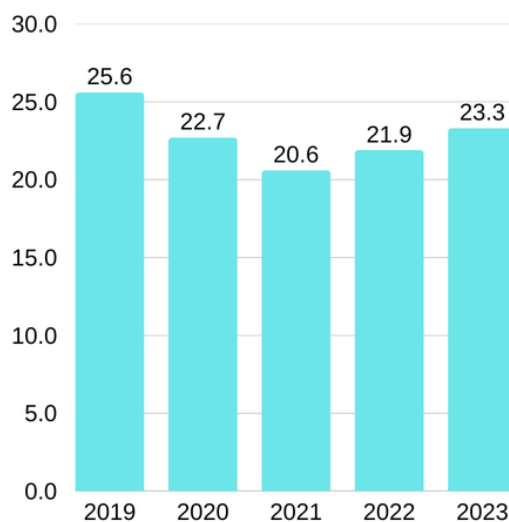


Figura 13 - Percezione del rischio di criminalità nella zona in cui si vive (%). Anni 2019-2023. Fonte: Istat, Indagine Aspetti della vita quotidiana.

Inoltre, dai dati Istat, all'interno dell'indagine sulla sicurezza dei cittadini, emerge la percezione del rischio di criminalità delle persone nella zona in cui vivono, disaggregata per tipo di comune (fig. 14): emerge che la percezione di criminalità è maggiormente elevata nelle città metropolitane, e diminuisce gradualmente nei comuni con meno abitanti; discorso a parte, invece, va fatto per le periferie delle aree metropolitane che, invece, presentano livelli di percezione di criminalità maggiori rispetto alla media italiana.

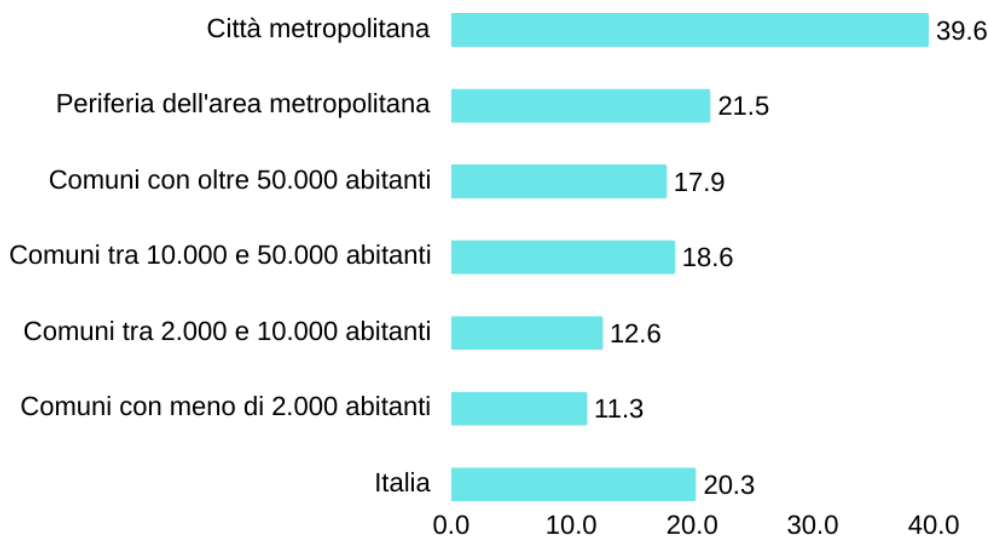


Figura 14 - % di persone che dichiarano di percepire un rischio di criminalità nella zona in cui vivono molto o abbastanza elevato. Fonte: Istat, Indagine sulla sicurezza dei cittadini.

A tal proposito, risulta che il degrado urbano, altro fattore che influenza la percezione di sicurezza, sia percepito come uno dei fattori principali che alimentano la percezione di criminalità e, sempre nell'ambito delle interviste condotte, risulta che il 40% della popolazione che abita le periferie ritiene che fattori come l'abbandono degli spazi pubblici e il degrado fisico dei luoghi siano elementi che sicuramente contribuiscono a far aumentare episodi di microcriminalità. Inoltre, emerge anche come le aree caratterizzate da degrado visibile registrano un incremento degli episodi di microcriminalità rispetto agli altri quartieri: quartieri come Tor Bella Monaca a Roma, Quarto Oggiaro a Milano e Scampia a Napoli sono rappresentativi di questi trend, stando alle ricostruzioni mediatiche e giornalistiche che vengono diffuse, e non è casuale che si tratti di quartieri caratterizzati da fenomeni di disagio socioeconomico. Quindi, è evidente come la fragilità economica e sociale costituisca uno dei fattori principali per la diffusione di forme di devianza urbana, che si insediano principalmente nelle fasce di popolazione più vulnerabili e in contesti spaziali marginali e degradati, in cui il proliferare della microcriminalità trova una strada più semplice.

Come forza opposta alla spirale di degrado di cui si parlava prima, esistono esempi concreti di interventi che spesso includono programmi di riqualificazione urbana, piuttosto che progetti mirati alla risoluzione di problemi specifici. A Torino, un esempio in tal senso può essere il programma Torino Living Lab avviato nel 2016, all'interno del quale sono state implementate delle soluzioni innovative e tecnologiche, come i sistemi di videosorveglianza intelligente, che hanno dimostrato di contribuire alla riduzione degli episodi di microcriminalità in misura pari al 18% in prossimità di spazi pubblici o fermate del trasporto pubblico specifiche.

In generale, la riqualificazione urbana e le misure di innovazione tecnologica e partecipazione sociale, risultano essere elementi che possono contrastare in maniera efficace la spirale di degrado, riducendo di riflesso i livelli di microcriminalità e quindi anche la sicurezza urbana percepita. D'altronde, la creazione di aree verdi, la promozione di attività culturali e il miglioramento dell'illuminazione pubblica, sono fattori che, ad esempio, favoriscono l'incremento del senso di appartenenza ad un luogo (Bocco e Curti, 2003).

## 1.2. Immigrazione e sicurezza urbana

Il tema dell'immigrazione nelle città contemporanee è spesso rappresentato a livello mediatico, o strumentalizzato a fini politici, come un rischio urbano, ma la sua valutazione richiede un'analisi sia oggettiva che soggettiva forse più di qualunque altro rischio, in quanto il legame tra immigrazione e sicurezza è spesso al centro di dibattiti, anche politici, che creano banali e infondati stereotipi sull'immigrato. Se quindi spesso il concetto di immigrazione viene descritto come una minaccia alla sicurezza urbana (e non solo), si vuole qui indagare se effettivamente questo fenomeno rappresenti una reale minaccia per questa. D'altro canto, si tratta di un fenomeno demografico che interessa direttamente la sfera economica e la sfera sociale e che quindi ha un forte impatto sulle vite degli individui nelle comunità: ma quanto di questo è reale e quanto è percepito?

Nel corso degli ultimi decenni il fenomeno migratorio è stato discusso principalmente in riferimento a due cause: da una parte le guerre che generano sfollati interni e flussi di rifugiati; dall'altro l'instabilità abitativa, i disastri ambientali o la povertà, che generano i cosiddetti "migranti economici" (Del Conte, 2017). Le classi politiche occidentali hanno costruito una narrativa volta a stereotipare questo fenomeno, associando l'immigrazione a fenomeni di degrado urbano, instabilità economica o criminalità. Questo concetto è stato meglio sviluppato e analizzato da Ole Wæver, professore di relazioni internazionali presso il Dipartimento di scienze politiche dell'Università di Copenaghen, che ha sviluppato la "teoria della securitizzazione", ossia il fatto che sussistono determinate condizioni in cui un fenomeno (in questo caso l'immigrazione) venga trasformato in una questione di sicurezza da trattare con urgenza, indipendentemente dal fatto che esso sia una reale minaccia. Si tratta di un meccanismo che viene usato dai leader politici per rendere prioritaria la risoluzione di determinati fenomeni o problemi, anche a discapito di altri che nella realtà dei fatti assumono una maggiore urgenza in termini di pericolosità (Boscariol, 2021).

Volendo quindi ricostruire il collegamento tra sicurezza e immigrazione, e utilizzando una visione realista della sicurezza<sup>9</sup>, i flussi migratori non rappresentano una minaccia alla sicurezza ma, nonostante ciò, si parla oggi di "invasione" e di "viaggio della speranza", facendo leva sul fatto che una certa manifestazione della minaccia delinea un certo indirizzo politico (Del Conte, 2017). In questo contesto il ruolo dei politici è cruciale in quanto, attraverso il processo di securitizzazione di cui si accennava prima, hanno la possibilità di negoziare e giustificare le scelte relative alle strategie di sicurezza; infatti, il processo di securitizzazione si manifesta nel momento in cui una potenziale

---

<sup>9</sup>Matteo Del Conte, Laureato in Scienze Internazionali e Diplomatiche presso l'Università di Bologna, nell'articolo "Sicurezza e flussi migratori. Usi e abusi di un concetto" scritto nel 2017, definisce che le accezioni della sicurezza sono due: la prima "realista", corrisponde all'assenza di minacce e pericoli militari, la seconda "umana" che va oltre la dimensione militare e considera anche le minacce economiche, sociali, ambientali e politiche. Così, la prima riguarda l'interesse nazionale, mentre la seconda mette al centro i valori, l'identità delle comunità; si tratta di prospettive che spesso competono, rappresentando degli approcci diversi alle strategie che vogliono garantire la sicurezza.

minaccia viene percepita come minaccia reale, e in questo i leader politici sono facilitati grazie alla credibilità che il loro ruolo gli conferisce. In questo contesto, l'obiettivo sarebbe quello di evitare di trattare le migrazioni con un approccio emergenziale e allarmistico, che non fa altro che alimentare le paure e le insicurezze, in modo tale da considerare le migrazioni da fonte di insicurezza ad un fenomeno demografico quale è.

### ***L'evoluzione del dibattito politico su immigrazione e sicurezza***

In Italia il dibattito politico su immigrazione e sicurezza ha subito nel corso degli anni un'evoluzione guidata dalle nuove esigenze politiche, sociali ed economiche che si sono presentate, senza risparmiare scontri tra gestione dei flussi e tutela della sicurezza nazionale. Volendo ripercorrere le tappe principali di tale dibattito, il punto di partenza si individua con la Legge Martelli del 1990 che per prima si occupò di regolamentare il fenomeno migratorio: questa nacque in pieno clima emergenziale per rispondere a pressioni migratorie<sup>10</sup> e si prefigurò come una legge nata per tamponare un problema più che come una vera e propria soluzione definitiva e, infatti, a questa seguirono altre riforme. Con la legge Turco-Napolitano del 1998 si cercò di superare questo approccio emergenziale sviluppando una legge più organica e strutturata: la Legge prevede dei grandi centri di gestione di migranti irregolari, i cosiddetti Centri di Permanenza Temporanea (CPT) e, inoltre, venne introdotta una pianificazione degli ingressi dei migranti basata stavolta sul mercato del lavoro e non semplicemente su un numero annuale di ingressi (come aveva introdotto invece la Legge Martelli), oltre che l'accesso alle cure sanitarie anche agli immigrati irregolari.

Probabilmente fu proprio questa apertura al fenomeno migratorio che fece da apripista al dibattito politico tra immigrazione e sicurezza e che vide le due tematiche all'interno di un unico contenitore, in cui emersero le prime preoccupazioni da parte delle comunità, e quindi le prime problematiche di integrazione.

La risposta a questo periodo di preoccupazioni da parte della comunità fu data nel 2002 con la Legge Bossi-Fini che si prefigurò con un approccio restrittivo basato sul controllo delle frontiere e sulla lotta all'immigrazione irregolare; oltre a questo, il permesso di soggiorno divenne subordinato alla stipula di un contratto lavorativo e le norme sui rimpatri furono irrigidite. Come esito di queste scelte politiche non mancarono le critiche a questa eccessiva rigidità in quanto i migranti divennero sempre più vulnerabili e l'integrazione fu ostacolata.

---

<sup>10</sup>Sono gli anni in cui si verificano gli sbarchi dall'Albania e i conflitti nel Maghreb: si tratta di paesi colpiti da crisi economiche, politiche e sociali, ma oltre a questo l'Italia ha fatto da calamita in quegli anni grazie alla crescente domanda di manodopera a basso costo. Ciò che fu deleterio fu la mancanza di un quadro normativo che favorì l'irregolarità e lo sfruttamento.



Tra il 2018 e il 2019 vennero approvati i Decreti Sicurezza grazie al ministro dell'Interno Matteo Salvini: si trattò di Decreti che furono al centro di critiche e polemiche non solo a livello nazionale ma anche oltre, e questo perché inasprirono ancora di più le politiche migratorie attraverso azioni mirate ad eliminare, ad esempio, la protezione umanitaria come categoria di permesso di soggiorno, o ad aumentare le sanzioni per le ONG che si occupano di soccorrere i migranti in mare.

Così, nel 2020, il governo Conte introdusse modifiche ai decreti precedenti, ripristinando in parte la protezione umanitaria e favorendo l'accesso al Sistema di Accoglienza e Integrazione (SAI), e riducendo le multe per le ONG che soccorrono i migranti in mare, con lo scopo di bilanciare le aspre misure dei decreti sicurezza-immigrazione precedenti con la garanzia dei diritti fondamentali e la promozione dell'integrazione.

Guardando a questo quadro riassuntivo circa l'evoluzione politica in materia di sicurezza e immigrazione, emerge subito come nella maggior parte dei casi si è agito con una logica emergenziale, o per rimediare ai danni fatti dai precedenti decreti che hanno generato malcontento e polemiche. Manca indubbiamente una riforma strutturale che sia lungimirante anziché essere guidata da un approccio emergenziale, che garantisca il rispetto dei diritti umanitari e che valorizzi il contributo dei migranti senza stigmatizzarli.

### ***Immigrazione, fattori socioeconomici e rapporto con la criminalità***

Come è stato detto all'inizio di questo capitolo, lo scopo di questa analisi è quello di valutare sia la componente oggettiva che quella soggettiva del rischio in oggetto, e quanto segue interessa principalmente la componente oggettiva, nonché quella che, in questo specifico caso, può essere utile ad alleviare il senso di insicurezza in relazione al binomio sicurezza-immigrazione, e che dovrebbe guidare strategie e politiche strutturali circa la gestione del problema.

Tra i temi più ricorrenti e ricchi di stereotipi e preconcetti nel dibattito sicurezza-immigrazione vi è il suo legame con la criminalità, spesso utilizzato dai media per enfatizzare fatti di cronaca e alimentare la percezione di insicurezza chiamando in causa i migranti come causa. Il fenomeno dell'immigrazione in Italia genera indubbiamente degli impatti sul tessuto socioeconomico e sulla percezione di sicurezza urbana, ma volendo definire un quadro oggettivo, i dati Istat<sup>11</sup> dicono che nel 2023 i migranti residenti regolari erano oltre 3,7 milioni, distribuiti principalmente nelle regioni del centro e del Nord Italia, in quanto attrattive dal punto di vista lavorativo e di condizioni di vita più favorevoli rispetto al Sud Italia. La distribuzione geografica della popolazione straniera si concentra, inoltre, maggiormente nelle grandi città e nelle aree metropolitane, diventando questi dei luoghi in cui si

---

<sup>11</sup>Il riferimento è ai dati Istat reperiti tramite la piattaforma web "Noi Italia- 100 statistiche per capire il Paese in cui viviamo"

concentrano sfide legate alla coesione sociale e all'integrazione tra le diversità culturali. Nonostante ciò, il contributo degli stranieri è fondamentale per l'economia locale, in particolare nei settori come l'agricoltura, i servizi domestici e l'edilizia.

Sulla base dei dati più recenti forniti dal Dipartimento dell'Amministrazione Penitenziaria (DAP) del 2023 è possibile comprendere se i migranti abbiano effettivamente un ruolo rilevante relativamente alla compromissione della sicurezza urbana, o se tale convinzione sia maggiormente influenzata da bias culturali e mediatici. Secondo i dati del DAP, i detenuti al 2023 sono 58.987 e di questi 18.572 sono stranieri, ossia circa il 30% del totale (principalmente uomini: le donne sono solo 724). Una prima lettura di questi dati potrebbe suggerire una correlazione tra l'immigrazione e la criminalità, ma è fondamentale considerare altri fattori; infatti, un dato interessante a tal proposito potrebbe essere quello relativo alla composizione dei reati commessi: si nota come, per gli stranieri così come per gli italiani, la categoria di reati più ricorrente è quella dei reati contro il patrimonio (28,2% di stranieri e 71,8% di italiani), seguita dai reati contro la persona e dai reati per violazione del testo unico sugli stupefacenti (con percentuali tra italiani e stranieri pressoché in linea con le percentuali dei primi reati, elemento che non dovrebbe destare particolare allarmismo); emerge, invece, come le uniche categorie di reati in cui la percentuale di stranieri è maggiore di quella degli italiani sia la categoria riservata ai reati di violazione del Testo Unico Immigrazione, in cui la percentuale di stranieri detenuti è pari al 91% sul totale, e la categoria relativa alla prostituzione (figura 16)

I reati di violazione del Testo Unico sull'Immigrazione, commessi nel 91% dei casi da soggetti che inevitabilmente sono motivati da fattori economici, sociali e legati alla vulnerabilità, dovrebbe far riflettere sull'effettiva mancanza di integrazione nel processo di accoglienza di migranti, piuttosto che guardare a dati come questo senza contestualizzarne le cause.

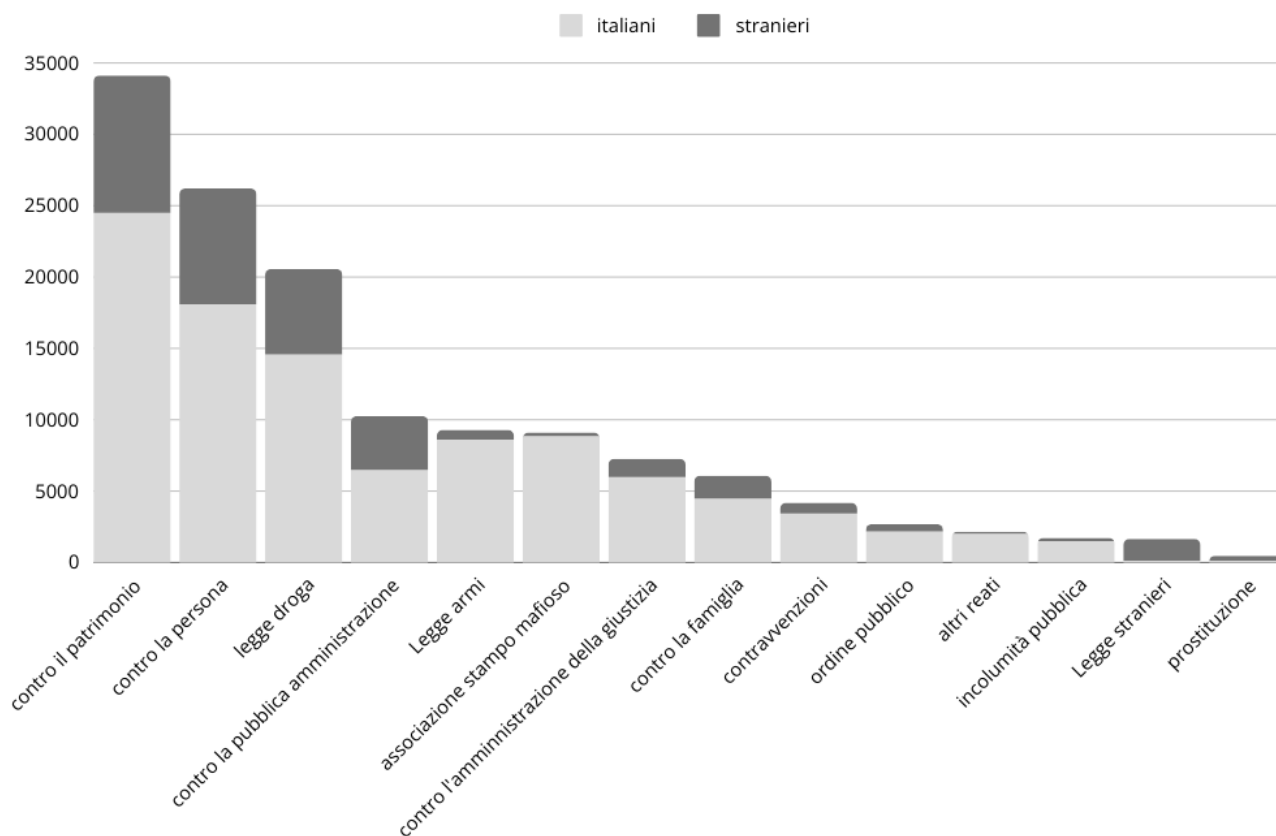


Figura 15 – Ripartizione, per tipologia di reato, della quota di reati commessi da italiani e da stranieri, 2023. Fonte: Eurispes – DCPC SAC

Altro elemento interessante è il fatto che spesso le stesse politiche migratorie restrittive contribuiscono indirettamente ad aumentare il verificarsi di comportamenti illeciti in quanto spingono i migranti verso forme di economia informale e li escludono dai processi di integrazione. Al contrario di come comunemente si pensa, invece, i migranti (regolari) contribuiscono in tasse e contributi in misura maggiore di quanto loro stessi ne beneficiano<sup>12</sup>.

A proposito di criminalità e immigrazione, dalle interviste realizzate riguardo l'indagine di Eurispes "La criminalità: tra realtà e percezione" emergono dei risultati interessanti. Avendo chiesto agli intervistati quali siano, a loro avviso, le cause principali della diffusione dei fenomeni criminali in Italia, ne risulta che solo il 4,7% imputa tale fenomeno all'eccessiva presenza di migranti, mentre il 16,5% riconosce come causa il disagio sociale, e il 15,8% imputa il fenomeno alla difficile situazione economica del paese. Con questi dati del 2023, si assiste quindi a un cambio di rotta nei confronti dei migranti rispetto al 2017, anno in cui la presenza dei migranti era la causa dei fenomeni di criminalità per il 12,5% degli intervistati.

<sup>12</sup>Il riferimento è a quanto scritto nel Rapporto "Common Home. Migrazioni e sviluppo in Italia" a cura di Sebastiano Ceschi, supportato da un lavoro congiunto Caritas CeSPI, che indaga le molteplici forme in cui la presenza di migranti contribuisce allo sviluppo dei contesti di destinazione e provenienza, tenendo conto di ostacoli empirici e barriere immateriali che ne limitano la portata. Nel dettaglio, ci si riferisce al paragrafo 4.1.2. "Il contributo dei migranti al welfare e alla sicurezza sociale".

<b>Quali sono, a suo avviso, le principali cause della diffusione dei fenomeni criminali nel nostro Paese?</b>	<b>2017</b>	<b>2019</b>	<b>2023</b>
Il disagio sociale	21,1	17,8	16,5
L'insufficiente presenza delle Istituzioni dello Stato	7,9	9,2	9,0
La mancanza di una cultura della legalità	8,3	8,0	11,5
Il potere delle organizzazioni criminali	8,0	9,8	11,2
La difficile situazione economica	12,5	10,9	15,8
Le pene poco severe/le scarcerazioni facili	11,2	12,6	11,9
Le scarse risorse a disposizione delle Forze dell'ordine	4,0	7,0	5,3
L'eccessiva presenza degli immigrati	12,5	11,4	4,7
La mancanza di lavoro	14,5	8,4	8,4
La sostanziale impunità legata alla lentezza dei processi	-	4,9	5,7
Non sa/non risponde	0,0	-	-
<b>Totale</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Figura 16 – Serie storica delle principali cause della diffusione dei fenomeni criminali in Italia, secondo gli intervistati (%). Fonte: Eurispes – DCPC SAC

Questa tendenza non rimane invariata se si guarda alla classe politica degli intervistati; infatti, per gli elettori di destra e di centro-destra, l'eccessiva presenza di migranti non è all'ultimo posto tra le cause della criminalità, bensì l'8,3% riconosce questa tra le cause (2023). Oltretutto, sempre i rispondenti di centro-destra (11,3%), sono coloro che affermano che limitare l'accesso degli immigrati nel Paese sia un modo per risolvere il problema della criminalità, mentre per i rispondenti di altre classi politiche il valore % è più basso. Questo può dimostrare come, verosimilmente, il legame tra immigrazione, sicurezza e criminalità, possa essere utilizzato come strumento da alcune classi politiche, principalmente di destra e centro-destra.

Relativamente ai reati predatori, invece, vi è una quota di stranieri sul totale degli autori dei delitti denunciati piuttosto elevata, ossia oltre il 40% dei soggetti segnalati come autori dei reati. Questo dato, però, richiede una contestualizzazione circa la quota di popolazione straniera residente: infatti, sul 40% dei soggetti stranieri denunciati, solo l'8,5% sono residenti, mentre la restante quota è riconducibile a immigrati irregolari<sup>13</sup>. Gli stranieri irregolari, infatti, sono più soggetti a rischi di devianza a causa del loro accesso limitato a molte risorse, come il lavoro, il che genera condizioni di precarietà che sfocia in fenomeni di microcriminalità.

In sintesi, sebbene i migranti siano presenti in quota non indifferente nelle varie categorie di reati, questo non è un dato indicativo a priori di una maggiore propensione verso la criminalità, bensì è un elemento che è rappresentativo del loro stato di vulnerabilità e di un processo di integrazione mal strutturato. Ad esempio, i cittadini italiani sono coloro che commettono la maggior parte dei reati

<sup>13</sup>Anche se tale dato non può essere assunto come riferimento definitivo, attesa la rilevazione dei reati anche quando autori e vittime sono immigrati irregolari, e quindi non censiti. Fonte: Rapporto "La criminalità: tra percezione e sicurezza"

violenti, mentre i reati ascrivibili ai migranti sono per lo più legati a motivazioni di natura economica o verso l'amministrazione, e questo mette in luce come effettivamente l'immigrazione non comprometta la sicurezza urbana o perlomeno non sia il fattore che alimenta questo fenomeno, seppure tra i più citati dai media.

### ***Le baby gang nel rapporto sicurezza-immigrazione***

Oggi si sente sempre più spesso parlare delle “baby gang” come fenomeno che acquisisce un ruolo sempre più centrale nella compromissione della sicurezza urbana. Tale fenomeno ha suscitato un così grande impatto che, nell'ottobre 2022, è stato messo a punto il primo tentativo di mappare le gang giovanili sull'intero territorio nazionale<sup>14</sup>

Le baby gang, intese come gruppi di giovani di età compresa tra i 14 e i 17 che sono attivi nel compiere attività criminali, sono oggi al centro di un dibattito sempre più acceso, di cui i media si fanno portavoce direzionando un'attenzione particolare al fenomeno, e trattandolo, talvolta, come un fenomeno nuovo o “moderno”, come implicitamente allude anche l'inglesismo utilizzato per definirle. In realtà, una visione storica più approfondita mostra come da tempo immemore siano presenti gruppi di giovani, legati talvolta a contesti di emarginazione o disagio socioeconomico, e come abbiano assunto però forme e denominazioni diverse nel tempo. Ad esempio, basti pensare come, nell' '800, i ragazzi che vivevano per strada erano “costretti” a incorrere in forme di devianza a causa dei fenomeni di povertà, raggruppandosi in bande e compiendo azioni di criminalità; allo stesso modo, negli anni '60-'70, congiuntamente al fenomeno migratorio verso le città industriali del nord-Italia, si assiste alla presenza di giovani figli di immigrati provenienti dal sud Italia che, trovandosi in situazioni di marginalità, difficoltà di integrazione linguistica e culturale, talvolta anche relegati nelle periferie delle città dove scarseggiavano i servizi, si trovano anch'essi soggetti a forme di devianza che portano alla creazione delle cosiddette “bande di teppisti”, espressione utilizzata per indicare proprio ragazzi che erano soliti utilizzare modalità violente per esprimersi e farsi spazio nella società. Ciò che cambia nel tempo è che oggi, gli strumenti attraverso cui diffondere la narrazione di tali fenomeni permette di amplificarli ed enfatizzarli, creando un allarmismo diffuso.

Anche in questo caso, i luoghi più attrattivi sono le grandi città, grazie alle opportunità che offrono, che diventano il terreno fertile per lo sviluppo di questo fenomeno. La peculiarità di queste organizzazioni criminali è il forte senso di appartenenza a un gruppo, attraverso cui si cerca di costruire la

---

<sup>14</sup>Il riferimento temporale di questa mappatura è il triennio 2019-2021. La mappatura è all'interno dell'elaborato “Le gang giovanili in Italia” e i dati e gli elementi utilizzati sono stati forniti dalle forze di polizia operanti a livello provinciale e dagli Uffici di Servizio Sociale per i Minorenni (USSM). (Fonte: “Criminalità minorile e gang giovanili” Roma, Aprile 2024).

propria identità con lo scopo di essere più forti e specializzati in crimini che consentono l'accesso a risorse che in maniera alternativa non sarebbero disponibili.

I dati ufficiali della Polizia di Stato e del Ministero dell'Interno evidenziano l'aumento dei reati commessi dai minori dal 2010 al 2023, con picchi nel 2015 e nel 2022 e una lieve decrescita nel biennio 2022-2023<sup>15</sup> (figura 18), e questi contribuiscono ad alterare i sani livelli di sicurezza urbana: ad esempio, nel biennio 2022-2023 le denunce per rapina da parte di minori sono aumentate del 7,7%, mentre i furti sono diminuiti (-11,7%), e ciò fa riflettere come una modalità di azione più aggressiva (come le rapine) generi una maggiore paura e insicurezza.

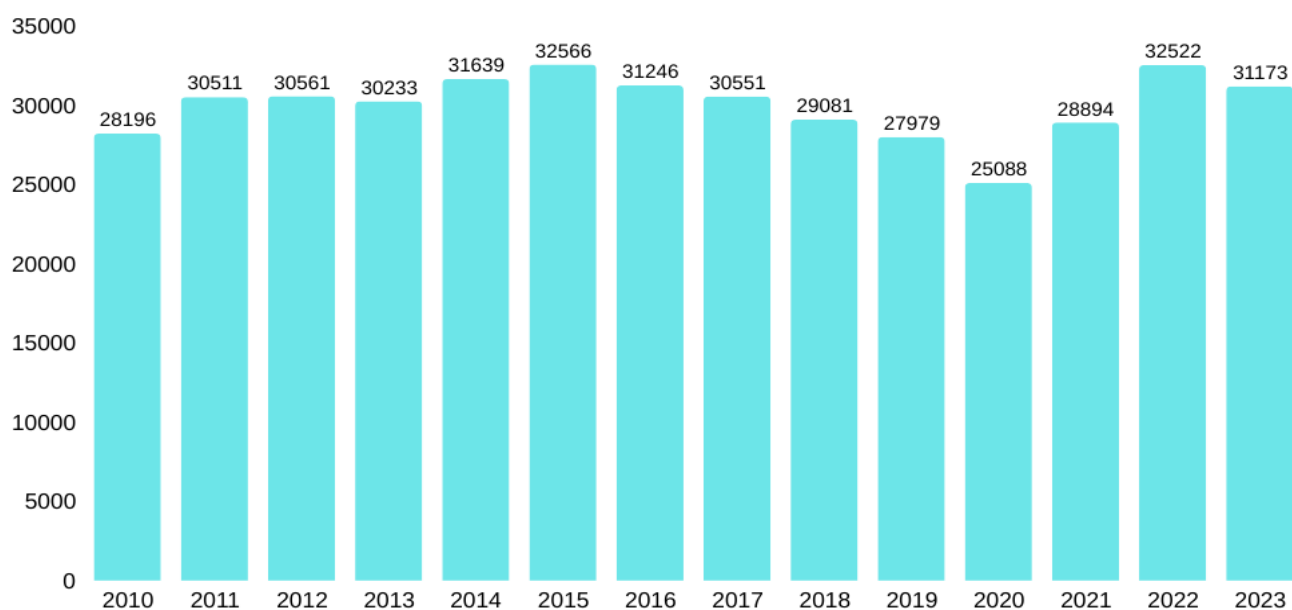


Figura 17 – Segnalazioni totali di minori in Italia, 2010-2023. Fonte: Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza.

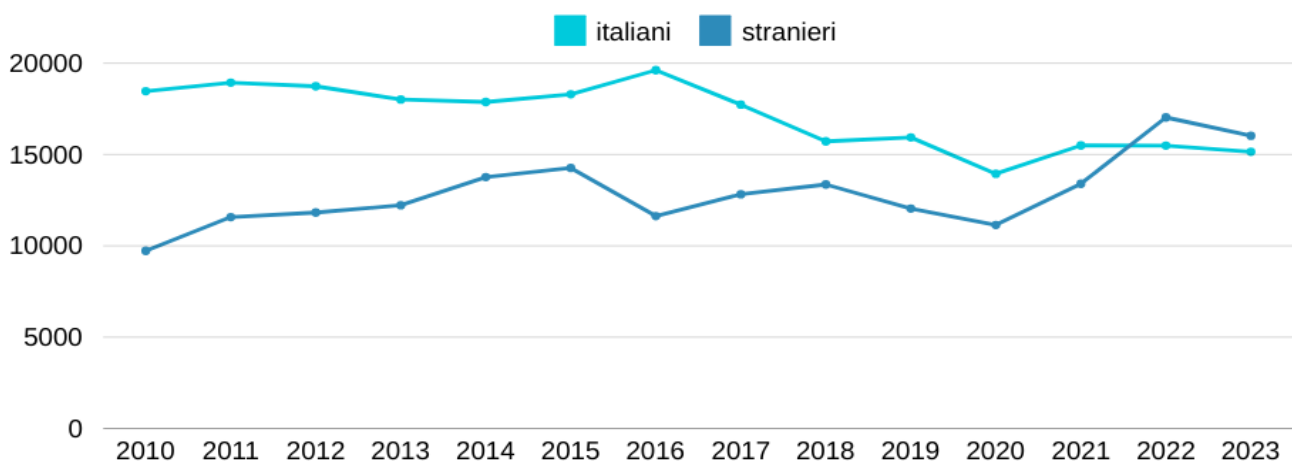


Figura 18 -Segnalazioni di minori italiani e stranieri in Italia, 2010-2023. Fonte: Ministero dell'Interno, Dipartimento della Pubblica Sicurezza

<sup>15</sup>Fonte: Report "Criminalità minorile e gang giovanili", Roma, Aprile 2024.

Aumentano anche le segnalazioni di minori italiani e stranieri per violenza sessuale nell'arco temporale 2010-2023, con un incremento nell'ultimo biennio 2022-2023 pari all'8,2%. Inoltre, la serie storica di tali segnalazioni mostra che il numero di italiani è sempre minore, ad eccezione del 2013, 2022 e 2023 in cui gli stranieri superano gli italiani: nel 2022 il 54,6% dei denunciati per violenza sessuale sono stranieri, e nel 2023 sono il 56,2%).

In generale, si può dire che il fenomeno delle baby gang abbia un legame molto stretto con la criminalità, ma allo stesso tempo ha un legame particolare con il fenomeno dell'immigrazione congiuntamente alla quota di stranieri minori che compio crimini, seppure sia necessario sottolineare alcuni elementi per non cadere nei classici cliché. Infatti, il legame con l'immigrazione è complesso, delicato e soprattutto non è distribuito in maniera uniforme sull'intero territorio nazionale: ancora una volta il report "Criminalità minorile gang giovanili" dell'Aprile 2024 evidenzia come all'interno dei soggetti appartenenti alle baby gang, i soggetti stranieri o i figli di immigrati caratterizzano la quota principale nelle baby gang di Milano, mentre in altre città come Napoli o Bari le baby gang sono composte da minori italiani.

Anche in questo caso, i media tendono a enfatizzare le azioni criminali commesse dai minori immigrati più di quelle commesse dai minori italiani, anche se effettivamente il problema dipende molto di più dalle condizioni socioeconomiche e dei processi di integrazione.

### **1.3. Ambiente costruito e sicurezza urbana**

L'ambiente costruito, inteso come l'insieme di spazi pubblici, infrastrutture, edifici, gioca un ruolo fondamentale nella definizione sia dai livelli di sicurezza effettivi, sia dei livelli di percezione di sicurezza da parte della comunità. Il ruolo dell'ambiente costruito nei confronti nella sicurezza urbana emerge in particolare all'interno delle politiche di prevenzione della criminalità che spesso rimandano alla progettazione urbana come strumento di prevenzione del crimine, meglio conosciuto come CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design): si tratta di un approccio in cui lo spazio pubblico e quello privato sono considerati una risorsa da modellare con lo scopo di ridurre la criminalità, e migliorare la percezione di sicurezza, accrescere il senso di appartenenza alla comunità e favorire la diffusione di comportamenti virtuosi<sup>16</sup>.

Attorno a questa tematica, Mela (2003) afferma come la sicurezza urbana non può più essere affrontata esclusivamente attraverso misure repressive, bensì necessita di un approccio integrato che

---

<sup>16</sup>UN-Habitat 2019, pp. 35-37

coniughi strategie sociali e ambientali e anche urbanistiche. Analogamente, Bocco e Curti (2003) sostengono che occorre "progettare la sicurezza" dotandosi di metodi e strumenti operativi in grado di supportare politiche locali strategiche per i luoghi a cui si riferiscono, guardando quindi sia alle caratteristiche intrinseche di questi ma anche alle esigenze della comunità. Oltretutto, in tempi più recenti è stato sviluppato un approccio sistemico alla sicurezza urbana, capace di integrare principi di sostenibilità, accessibilità e partecipazione, enfatizzando l'importanza di progettare spazi pubblici inclusivi all'interno dei quali la diversità di funzioni e di utenti costituiscono i fattori grazie ai quali si favorisce un senso di appartenenza collettivo e questo genera un controllo naturale degli spazi (UN-Habitat 2015). Il presente capitolo vuole approfondire questi elementi teorici ma anche operativi, mostrando come un ambiente ben progettato possa effettivamente ridurre il rischio di criminalità e accrescere la qualità della vita urbana.

### ***Approccio ambientale alla sicurezza: dalla teoria all'azione***

L'approccio ambientale alla sicurezza parte dal presupposto che la sicurezza non sia semplicemente il prodotto di regole e controlli, ma che sia il frutto dell'equilibrio tra persone, attività, controlli e contesto fisico. Gli studi sulla correlazione tra ambiente costruito e sicurezza hanno radici nella letteratura degli anni '60 grazie a Jane Jacobs secondo cui, la presenza attiva di abitanti, negozianti e passanti genera un effetto naturale di controllo per mezzo degli "occhi sulla strada". Negli anni successivi, Oscar Newman introdusse il concetto di "spazio difendibile" e di "territorialità" Sostenendo la tesi secondo cui un ambiente progettato appositamente per favorire il senso di appartenenza degli spazi pubblici è in grado di ridurre i tassi di criminalità. Perciò, alla luce di queste teorie, si è arrivati all'approccio CPTED di cui si parlava prima, che nel dettaglio è basato su quattro principi chiave (UN-Habitat 2015, pp. 40-42):

- Sorveglianza naturale: è il principio cardine di questo approccio e si basa sull'idea che uno spazio pubblico progettato accuratamente sia in grado di favorire la visibilità all'interno dello stesso e pertanto incentivi la presenza di persone perbene. Come descritto nel *Global Public Space Toolkit* di UN-Habitat (2015), il principio della sorveglianza naturale risulta possibile attraverso l'applicazione di interventi il principio della sorveglianza naturale risulta possibile attraverso l'applicazione di interventi mirati come specifici come l'eliminazione di ostacoli visivi, l'illuminazione pubblica adeguata, e la presenza attiva di utenti che contribuiscono a generare un controllo collettivo sugli spazi pubblici. ad esempio, In Colombia è stato sperimentato un intervento nei pressi di una piazza basato sulla



sorveglianza naturale che ha trasformato un'area degradata in uno spazio frequentato è sicuro, ottenendo una riduzione non indifferente della criminalità (UN-Habitat 2015).

- **Controllo degli accessi:** Questo principio si basa sulla progettazione di percorsi semplici e segnalati capaci di ridurre al minimo gli ingressi non autorizzati, in cui peraltro è fondamentale definire i confini tra gli spazi pubblici, semi pubblici e privati attraverso elementi fisici. Un caso è quello del progetto “Safe City” a Nairobi in cui sono state utilizzate telecamere e sensori per regolare e controllare gli accessi riducendo le intrusioni non autorizzate.
- **Rinforzo territoriale:** L'approccio del rinforzo territoriale ha lo scopo di far crescere il senso di appartenenza e di responsabilità nei confronti degli spazi pubblici, per cui i cittadini che percepiscono uno spazio come “loro” sono più invogliati a proteggerlo. In questo caso, ci sono una serie di azioni operative che possono lavorare sinergicamente secondo questo approccio, come ad esempio l'organizzazione di eventi culturali in spazi pubblici, interventi di design partecipativo, o la presenza di arredi urbani che rafforzano il senso di appartenenza e riflettono l'identità culturale e sociale di un quartiere o di un'area.
- **Manutenzione e gestione degli spazi pubblici:** al fine di evitare il degrado fisico degli spazi e la conseguente generazione di comportamenti devianti, un approccio basato sulla manutenzione degli spazi e sulla cura degli spazi pubblici è in grado di ridurre il rischio di criminalità. Nel quartiere San Salvario a Torino, ad esempio, a partire dagli anni 2000 sono state sperimentate le cosiddette “passeggiate di quartiere”, che sono state uno strumento utile per rafforzare i rapporti tra le diverse tipologie di utenti che abitano nel quartiere, sviluppare il senso di appartenenza condiviso, coinvolgere residenti nell'identificazione delle criticità del proprio quartiere. Nel dettaglio, è importante che le azioni di pulizia, riparazione o manutenzione dei luoghi avvengano con un approccio partecipativo e con frequenza costante nel tempo, e per tale motivo è opportuno considerare anche le critiche a questi approcci che spesso producono interventi estemporanei e destinati ad esaurirsi in concomitanza ai fondi per questi progetti.

È fondamentale sottolineare come l'approccio ambientale alla sicurezza non vada inteso come un metodo sostitutivo dei classici metodi tradizionali basati su norme, dispositivi di protezione individuale, etc., bensì debba essere considerato come un metodo complementare. Dunque, parlando di approccio ambientale alla sicurezza emerge la necessità di immaginare la sicurezza come un sistema in cui l'ambiente costruito ne è parte integrante; inoltre, grazie a questo approccio, è possibile effettuare interventi capaci di modificare positivamente lo stato di fatto, ma anche, e soprattutto, ragionare in termini di prevenzione del rischio, operando in maniera del tutto consapevole all'interno delle

scelte di pianificazione degli spazi pubblici. Tutto ciò è possibile attraverso il superamento di un approccio settoriale in virtù della necessità di operare secondo un approccio multidisciplinare che coinvolga sociologia, architettura, psicologia, ecc., capace di dare risposte adeguate ai bisogni reali.

### ***Strumenti operativi del CPTED: la Delft Checklist***

I principi di cui si è parlato sopra sono stati integrati all'interno della progettazione urbana attraverso lo strumento pratico della Delft Checklist: si tratta di uno strumento operativo capace di aiutare gli urbanisti, gli architetti decisori politici nella valutazione della sicurezza negli spazi urbani. Secondo Bocco e Curti (2003), infatti, la progettazione della sicurezza urbana deve basarsi su metodologie in grado di rendere operativo il legame tra ambiente costruito e riduzione delle criminalità, e per tale motivo, strumenti come la Delft Checklist si prefigurano come fondamentali per tradurre i principi teorici del CPTED in azioni pratiche e misurabili (Bocco, Curti 2003). Relativamente al ruolo di questo strumento, questo risulta essere un esempio concreto di "metodo partecipativo e operativo" in grado di rispondere alle esigenze delle città contemporanee relative alla sicurezza urbana, caratterizzato da diversità sociali e densità abitative che richiedono soluzioni integrate (Nicolini, Simonetti 2021).

La Delft Checklist nasce come tentativo di sintetizzare i risultati dell'approccio ambientale alla sicurezza, per merito di due professori della Delft University of Technology, su incarico della municipalità dell'Aja. L'elaborazione di questa lista detta Delft Checklist si basa su 8 criteri, in cui l'ambiente è visto come il legame tra il potenziale offensore e la potenziale vittima. Perciò, per ognuno degli 8 criteri, si propongono una serie di indicatori preceduti dal segno + o -, in base alla loro influenza sulla sicurezza reale o percepita (Bocco, Curti, 2003. Pp. 123-126). Gli 8 criteri sono:

- Presenza di potenziali offensori
- Presenza di "occhi protettori"
- Visibilità
- Coinvolgimento e responsabilità
- Piacevolezza dell'ambiente
- Accessibilità e vie di fuga
- Attrazione del potenziale bersaglio
- Vulnerabilità fisica del potenziale bersaglio

L'applicazione della Delft Checklist nei contesti europei italiani ha dimostrato in alcuni casi la sua efficacia circa il miglioramento della sicurezza degli spazi pubblici, ma altresì situazioni in cui non

ha prodotto corrispondenza tra previsioni e realtà (Bocco, Curti, 2003), perciò, la conoscenza dell'ambiente costruito raramente sarà un requisito sufficiente da solo a spiegare la distribuzione spaziale dei crimini in un'area.

Nicolini e Simonetti (2021) evidenziano come, all'interno di processi di rigenerazione urbana, tale strumento operativo abbia migliorato la sicurezza, principalmente in prossimità di tre aree di intervento critiche: la prima riguarda il miglioramento della visibilità negli spazi urbani, ad esempio attraverso l'eliminazione di vegetazione eccessiva che intralcia le visuali, o attraverso l'utilizzo dell'illuminazione che eviti però di creare zone d'ombra; il secondo intervento riguarda la semplificazione dei percorsi pedonali che devono essere definiti chiaramente al fine di evitare la generazione di stati di insicurezza e allo stesso tempo ridurre i tempi di risposta delle forze dell'ordine agli interventi di emergenza; infine, l'ultimo intervento individuato dagli autori riguarda la riduzione delle aree di conflitto, ossia le cosiddette "zone grigie", ossia aree in cui si sovrappongono delle funzioni incompatibili come il transito pedonale in prossimità di parcheggi poco illuminati.

In questo quadro, emerge come l'ambiente costruito giochi un ruolo centrale nei confronti dei livelli di sicurezza urbana, poiché la qualità, lo stato, la funzione e la forma degli edifici ha la capacità di influire sul senso di sicurezza e sull'effettivo manifestarsi di determinate forme di devianza in determinati luoghi. L'approccio integrato, supportato dalla letteratura accademica, è frutto di un processo ragionato dal quale è emerso che la città "si cura" anche con la pianificazione partecipata e condivisa, oltre che con i classici metodi di controllo e messa in sicurezza di carattere repressivo, talvolta necessari, ma che non devono essere l'unico approccio possibile, bensì dovrebbero costituire l'ultimo tentativo in quanto la repressione è talvolta sintomo di sconfitta.

#### **1.4. Traffico e sicurezza urbana**

La sicurezza urbana è un concetto che, come è stato visto finora, non si limita solamente al controllo e alla prevenzione dei rischi, ma riguarda anche la tutela dell'incolumità fisica di chi abita gli spazi urbani; in tal senso, il traffico veicolare, spesso percepito come un fenomeno ordinario, risulta essere un fattore di rischio sottovalutato ma di grande impatto.

Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), gli incidenti stradali sono tra le principali cause di morte nelle aree urbane (ogni anno circa 1,9 milioni di persone a livello globale muoiono a causa di incidenti stradali, e questi sono la principale causa di morte per giovani di età compresa tra 5 e 29 anni), oltre che costituire un problema gravissimo di salute pubblica, a causa della congestione

del traffico e dell'inquinamento acustico e atmosferico che ne derivano. Ancora, a tal proposito, l'OMS individua una serie di fattori di rischio, tra cui:

- Eccesso di velocità
- Guida sotto l'effetto di alcol e altre sostanze psicoattive
- Non utilizzo di caschi da motociclista, cinture di sicurezza e sistemi di ritenuta per bambini
- Guida distratta
- Infrastruttura stradale non sicura
- Veicoli non sicuri
- Assistenza post-incidente inadeguata
- Applicazione inadeguata delle leggi sul traffico

Relativamente alla percezione della sicurezza legata traffico, in Italia, questa è migliorata negli ultimi anni e, secondo l'Istat, tra il 2022 e il 2023, il 76% della popolazione si sente molto o abbastanza sicuro quando esce a piedi nella propria zona, rispetto al 60,6% nel periodo 2015-2016. Tuttavia, permangono differenze nella percezione di sicurezza relativa al traffico urbano: soggetti vulnerabili (anziani, bambini, abitanti delle aree metropolitane) si sentono più esposti al rischio e meno sicuri.

Dall'Indagine di Cittalia del settembre 2008, *"I piccoli comuni e la sicurezza. Analisi del senso di insicurezza dei cittadini nei piccoli comuni"*, emerge come, però, anche nei piccoli comuni (e non solo nelle grandi aree urbane dove la maggiore concentrazione di servizi attrae maggiori flussi di persone, e quindi livelli di traffico più elevati), secondo le interviste a un campione di cittadini, il traffico si collochi al decimo posto tra 17 possibili fattori che alimentano il senso di insicurezza dei cittadini (figura 20)



Figura 19 – Fenomeni che incidono maggiormente sulla percezione della sicurezza urbana nella propria città. Fonte: *"I piccoli comuni e la sicurezza. Analisi del senso di insicurezza dei cittadini nei piccoli comuni"*, 2008.

A tal proposito, è interessante l'Indagine sui comportamenti e la percezione del cittadino in merito alla Sicurezza Stradale del Lazio (S. Gorelli, T. Laureti, E. Menduni, L. Secondi). Tra gli obiettivi dell'indagine vi è la rilevazione della percezione e della soddisfazione dei cittadini circa la sicurezza stradale nel Lazio, oltre che l'individuazione di fattori critici e rilevanti circa il tema in questione. I risultati sono stati utilizzati per la progettazione di un'app che mira a informare gli utenti sui temi di sicurezza stradale, sottoforma di gioco educativo.

Si è sottoposto un questionario a un campione di 2.700 utenti e si è sottoposta loro un'indagine qualitativa, dalla quale è emerso che la percezione del tema della sicurezza stradale tende ad essere sottodimensionato, con una distinzione tra la responsabilità individuale (sottovalutata dagli utenti) e la responsabilità collettiva. A riprova di ciò, da una scala da 1 a 10, il 54% e il 49% dei rispondenti afferma di saper valutare facilmente la velocità del veicolo in arrivo e di saper valutare lo spazio necessario al sorpasso e evitare ostacoli in sosta o transito lento (biciclette, pedoni), con un punteggio  $\geq 8$  (figura 21). In generale, emerge come la sicurezza stradale sia una questione molto sentita tra gli intervistati, e che la percezione del rischio sia contenuta sulla base della fiducia verso le proprie capacità di guida.

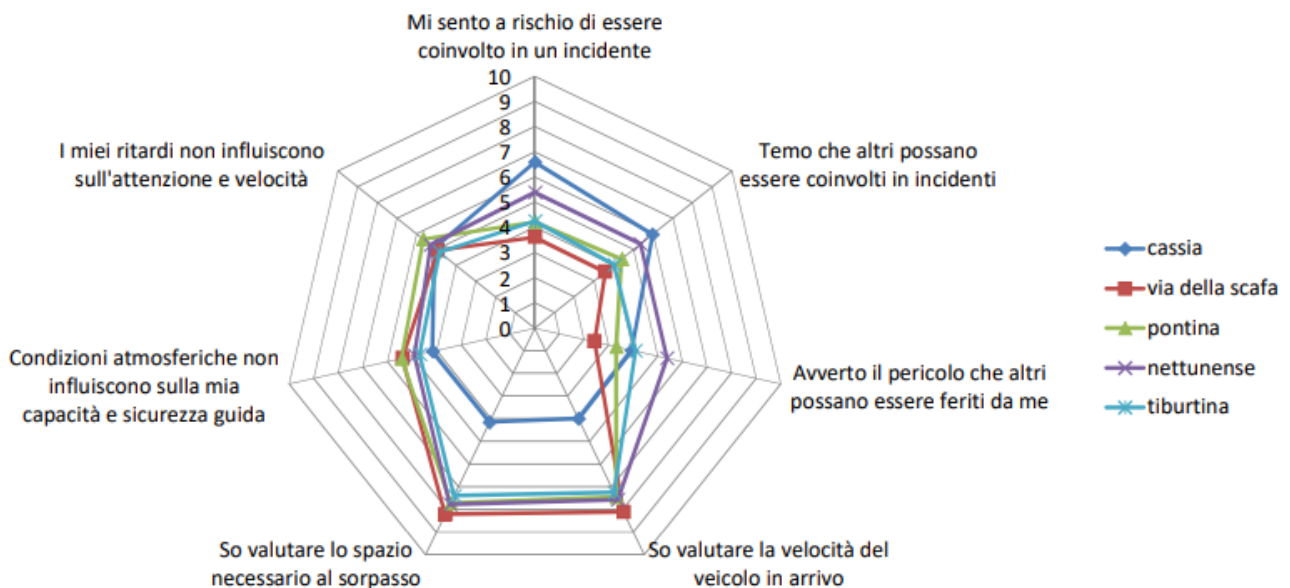


Figura 20 - Risultati dell'indagine sui comportamenti e la percezione del cittadino in merito alla Sicurezza Stradale del Lazio (S. Gorelli, T. Laureti, E. Menduni, L. Secondi), relativi alla percezione del rischio stradale nelle 5 strade considerate. Fonte: [https://ceremss-lazio.astralspa.it/ceremss/Documents/11.a\\_Comport\\_Utenti\\_Gorelli\\_UniTuscia\\_Viterbo\\_31\\_01\\_2017.pdf](https://ceremss-lazio.astralspa.it/ceremss/Documents/11.a_Comport_Utenti_Gorelli_UniTuscia_Viterbo_31_01_2017.pdf)

## Incidentalità stradale nei contesti urbani

In Italia, dalle serie storiche delle vittime complessive per incidenti stradali, si evidenzia una generale crescita di incidenti stradali dal 1970 ad oggi (CNEL), ma effettuando uno zoom temporale negli ultimi 20 anni circa (2003-2023), è possibile vedere una decrescita sul numero totale di feriti e morti in incidenti stradali totali; se poi si distinguono per tipologia di strada, si nota che le strade urbane costituiscono la sede principale in cui si verificano gli incidenti (figura 22).

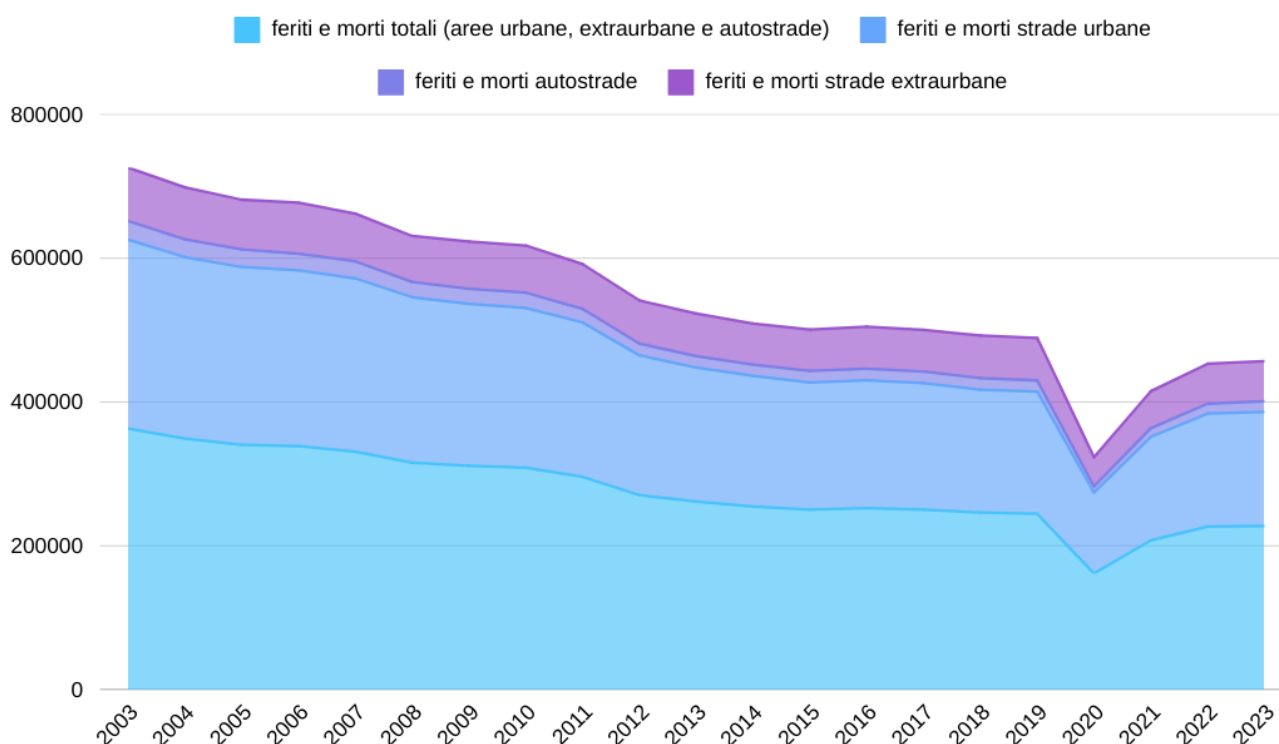


Figura 21 – Ripartizione del numero totale di morti e feriti in incidenti stradali in Italia, per tipologia di strada, 2003-2023. Fonte dati: Istat

Le aree urbane caratterizzate da densità elevata di traffico tendono a essere percepite come meno sicure, generando un effetto negativo sulla fruizione degli spazi pubblici e sul senso di comunità, anche se il traffico urbano e il tipo di rischio urbano su cui vi è una minore speculazione mediatica circa la generazione di insicurezza, probabilmente perché la mobilità automobilistica, soprattutto, (specie in luoghi a forte dipendenza dall'auto, come Roma con 1.823.155 autovetture al 2023 o Palermo con 396.273, secondo ACI), rimane l'elemento imprescindibile per lo svolgimento di qualsiasi tipologia di attività all'interno dei contesti

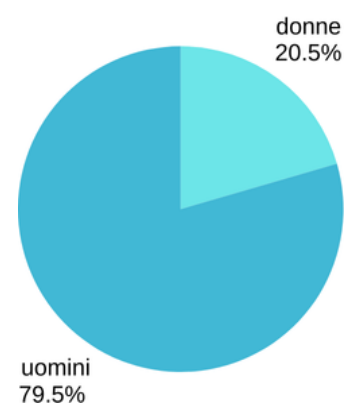


Figura 22 - Vittime di incidenti, per sesso. Istat, 2023

urbani, e anche perché rappresenta un tipo di minaccia “visibile” e che quindi genera meno ansia (Debernardi, Davico, 2003).

All'interno del contesto urbano, una prima classificazione tra i soggetti più vulnerabili può essere fatta in base al sesso, e i dati Istat al 2023 mostrano come il 79,5% delle vittime siano uomini (figura 23); inoltre, il 16% delle vittime totali degli incidenti stradali in ambito urbano nel 2021 è costituito dai pedoni, mentre il 7% dai ciclisti (Istat, 2022).

Nel 2023, infatti, i dati Istat confermano la sempre più diffusa tendenza a circolare con mezzi di micromobilità elettrica a zero emissioni; per tale motivo, dal 2020 l'Istat ha incluso tra le variabili dei nuovi veicoli: “monopattino elettrico” e “bicicletta elettrica”. Tranne per gli anni del Covid-19, il numero di incidenti con coinvolgimento di questi mezzi di trasporto è in costante crescita (tabella 5).

<b>Tipologia di veicolo di micromobilità coinvolto</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2023</b>
Incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno un monopattino elettrico	564	2.101	2.929	3.365
Incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno una bicicletta elettrica	240	691	1.113	1.391
Incidenti stradali con lesioni a persone che hanno coinvolto almeno una bicicletta	13.240	15.771	15.981	15.118

Tabella 4 – Tipologia di veicolo di micromobilità coinvolto in incidenti stradali con lesioni a persone, anni 2020-2023. Fonte: Istat, 2023

Nel 2023, si nota quindi un aumento di vittime conducenti di monopattini elettrici (+14,9% rispetto al 2022) e biciclette elettriche (+24,9% rispetto al 2022), mentre le vittime conducenti di biciclette non elettriche rimangono pressoché stabili, se non addirittura in lieve calo (-5,4% rispetto al 2022), nonostante la quota prevalente di vittime da incidenti resti sempre quella dei ciclisti (non di veicoli elettrici).

Circa le cause, invece, stando ai dati riportanti nel Report sugli Incidenti Stradali 2023 ACI-ISTAT, emerge come la distrazione sia uno dei principali fattori di rischio nel 2023 (per il 36,5% degli incidenti): a causa della distrazione, infatti, si incorre al mancato rispetto della precedenza e a mantenere velocità di guida troppo elevate.

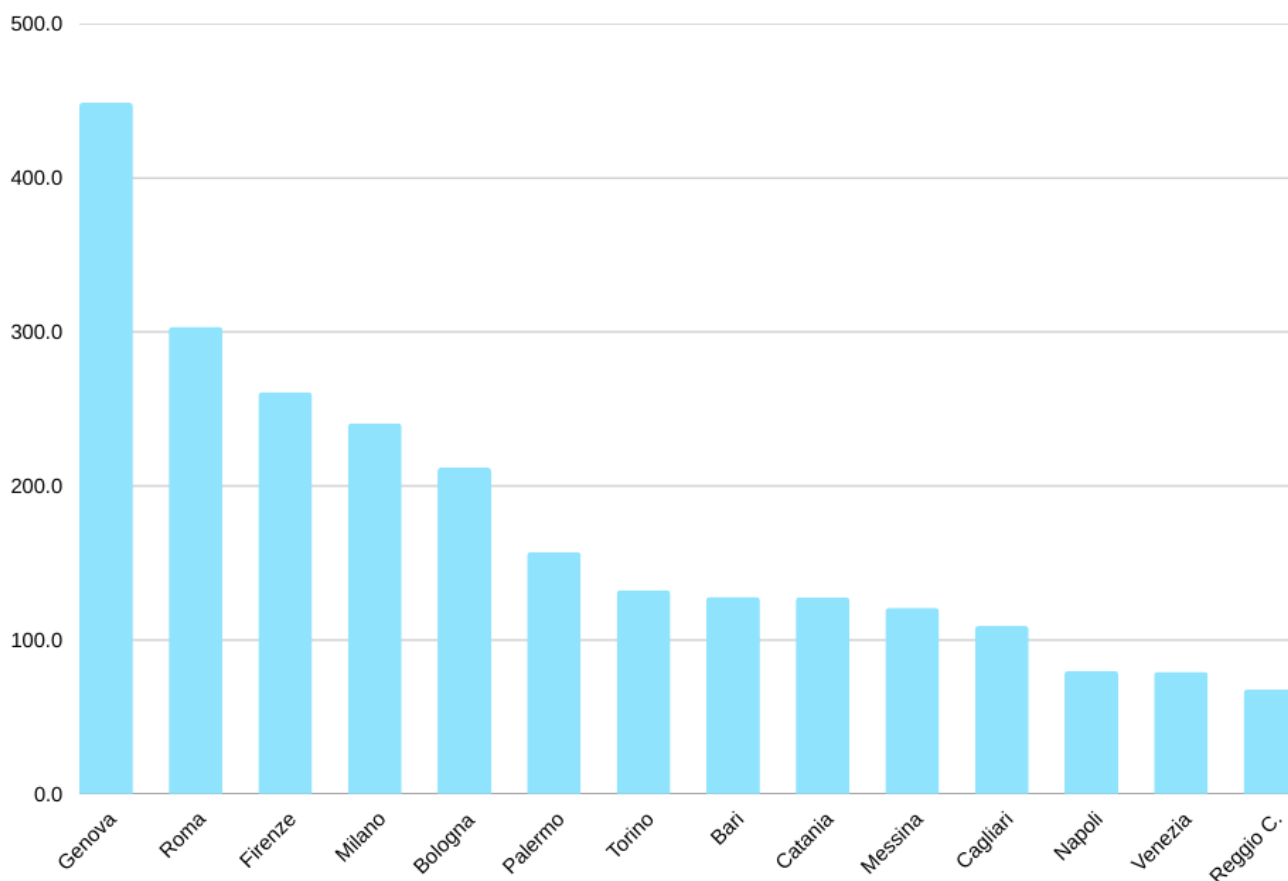


Figura 23 – Tasso di incidenti nelle città metropolitane, ogni 100.000 abitanti, 2023. Fonte: ISTAT-ACI

Come nell'analisi sui dati del traffico, effettuata da Debernardi e Davico nel 2003 e riferita ai dati del 2000, si propone un'analisi simile con lo scopo di analizzare il fenomeno degli incidenti nelle città metropolitane italiane al 2023, basata su dati Istat relativi agli incidenti stradali nel 2023 e ai dati forniti da ACI relativi al parco veicolare totale nei grandi comuni italiani, e ricavando poi il tasso di incidenti per ogni città metropolitana. Il grafico (figura 24) mostra come il tasso di incidenti sia più elevato nella città metropolitana di Genova, con 448,7 incidenti ogni 100.000 abitanti, mentre i dati in valore assoluto dimostrano come la città metropolitana con maggiori incidenti sia Roma (4.225.409), seguita da Milano (3.245.459) e Napoli (2.970.974), che invece presenta il tasso di incidenti su 100.000 abitanti più basso.

Confrontando i dati degli incidenti in valore assoluto con quelli al 2002, è possibile notare un calo degli incidenti totali: 265.402 incidenti stradali al 2002, contro i 166.525 nel 2023, con una variazione percentuale del -37,26%; nonostante ciò, sebbene il calo degli incidenti totali sia sicuramente un dato positivo, resta comunque il fatto che questo è un numero ancora elevato a fronte delle potenzialità delle nuove strategie che nell'arco degli ultimi 20 anni in esame sono state sviluppate. È fondamentale ricordare, infatti, che a partire dagli anni 2000, in Italia sono state sviluppate e applicate numerose



strategie di riduzione del traffico e di riduzione dei rischi da incidenti che hanno contribuito a limitare nei contesti urbani:

- Zone traffico Limitato (ZTL): sebbene le prime ZTL in Italia risalgono agli anni '90, dal 2000 si è assistito ad una sempre più ampia diffusione di queste aree che ha portato alla limitazione dell'accesso ai soli veicoli autorizzati in aree circoscritte. Inoltre, ad esempio, Milano ha introdotto l'Area C nel 2012, ossia un'area a cui si può accedere con una tariffazione fissa, e l'Area B nel 2019, ossia un'area con accesso vietato ai veicoli più inquinanti;
- Zone 30: a partire dal 2002, sempre maggior numero di grandi città italiane hanno istituito le "Zone 30", ossia aree con un limite di velocità massimo stabilito a 30 km/h, in corrispondenza di quartieri residenziali o particolari aree caratterizzate dalla presenza di scuole;
- Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS): questo piano, lanciata nel 2002 e aggiornato nel 2013 con un orizzonte temporale al 2020, ha introdotto delle specifiche misure integrate per prevenire e contrastare l'incidentalità stradale nei contesti urbani, coerentemente con gli obiettivi della "Vision Zero"<sup>17</sup>. Misure come le Zone 30 rientrano all'interno di questo Piano.

È interessante valutare la variazione dei dati relativi ai morti e i feriti a seguito di incidenti stradali nelle città metropolitane, a seguito dell'introduzione delle strategie sopra citate. A tal proposito, i dati raccolti nell'ambito del Rapporto Rota permettono di dimostrare come, nel corso del periodo considerato, il tasso di incidenti ogni 100.000 abitanti sia diminuito in tutte le città metropolitane (fig. 24).

---

<sup>17</sup>Il concetto della Vision Zero nasce in Svezia intorno agli anni '90 e mira ad eliminare completamente le vittime e i feriti gravi sulle strade promuovendo un approccio integrato basato sull'utilizzo di tecnologia avanzata, comportamenti sicuri e infrastrutture protette.

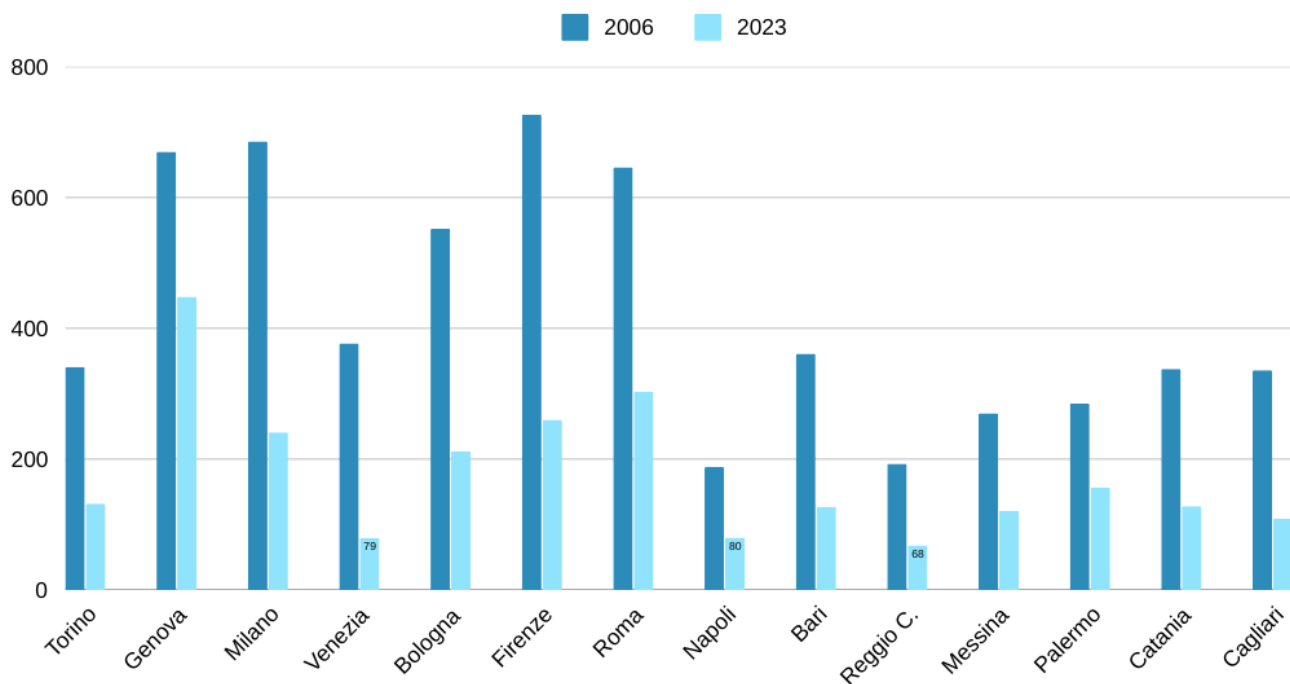


Figura 24 - Tasso di incidenti su 100.000 abitanti, 2006-2023. Fonte: Rapporto Rota, Istat, ACI.

A fronte di queste misure (e molte altre), sarebbe forse stato auspicabile un calo maggiore degli incidenti nelle aree urbane? È interessante notare, però, un ulteriore elemento: si è detto all’inizio di questo capitolo che circa il 16% degli incidenti nei contesti urbani interessa soggetti vulnerabili come pedoni, di cui il 7% degli incidentati sono ciclisti. Sebbene queste non siano di per sé delle percentuali eclatanti, si tratta comunque di utenti che diventano vittime pur non avendo nessun tipo di legame diretto e volontario con il rischio in sé; perciò, coerentemente con l’avvento di soluzioni alternative all’auto nelle città, ossia di tutta la micromobilità di cui si parlava prima (biciclette elettriche e non, monopattini), nel più ampio quadro degli incentivi alla mobilità ciclistica e pedonale che si sono diffusi nell’arco temporale in esame, risulta anche un aumento di pedoni e ciclisti.

Tale incremento, per quanto coerente con gli obiettivi di sviluppo della mobilità urbana più sostenibile, pone dunque nuove sfide in termini di sicurezza stradale: se da un lato la crescita del numero di pedoni e ciclisti riflette l’efficacia delle politiche e degli interventi volti a ridurre l’utilizzo dell’automobile (principale mezzo di trasporto che causa incidenti nelle città), dall’altro è sicuramente necessario adeguare le infrastrutture e i dispositivi di regolamentazione del traffico a una platea più ampia e diversificata di utenti della strada. Oltre a questo, in coerenza con un approccio integrato alla sicurezza urbana, anche per i rischi legati al traffico è opportuno incentivare le campagne di sensibilizzazione rivolte agli utenti della strada, affinché si sviluppi una cultura della sicurezza comune, basata sul rispetto reciproco e sulla consapevolezza delle vulnerabilità degli utenti che vivono in contesti urbani.

## 1.5. European Forum for Urban Security (EFUS)

Nel corso degli anni '80 molte città europee si trovarono ad affrontare la crescita di fenomeni criminali nei contesti urbani, il degrado fisico di parti di città, l'aumento della disoccupazione e le conseguenze della deindustrializzazione. L'insieme di queste problematiche sociali, economiche e urbane ha influenzato la percezione della sicurezza urbana e alla nascita di nuove forme di insicurezza. In questo contesto caratterizzato da una complessità non ancora assestata, si avvertì la necessità di uno strumento di cooperazione in grado di sostenere le autorità locali nei processi di promozione di politiche integrate di prevenzione della criminalità. Il tema della sicurezza urbana in questo contesto iniziava a non essere più una questione di mero ordine pubblico, ma anche una questione sociale legata alla qualità della vita. Così, nel 1987 venne istituito ufficialmente a Barcellona il Forum Europeo per la Sicurezza Urbana, grazie alla commissione europea e al Consiglio d'Europa, con lo scopo di incentivare la cooperazione e il dialogo tra le città europee. Fin dall'inizio l'EFUS promosse una visione innovativa della sicurezza urbana, distaccandosi dall'approccio repressivo e abbracciando un approccio comunitario basato sul ruolo della comunità nei processi di messa in sicurezza degli spazi pubblici. Inoltre, furono definiti dal forum una serie di principi e linee guida che diedero vita ad un modello di sicurezza urbana basato su valori come l'integrazione, la partecipazione della comunità e la tutela dei diritti.

### *Il Manifesto di Aubervilliers e Saint-Denis*

Come accennato, a partire dagli anni '90, l'European Forum for Urban Security è stato fondamentale per la diffusione di pratiche innovative circa la riduzione e prevenzione della criminalità in Europa. In particolare, il Forum ha anche avuto come obiettivo quello di diffondere le conoscenze in tema di sicurezza urbana attraverso pubblicazioni e conferenze, e un documento miliare in tal senso è il "Manifesto di Aubervilliers e Saint-Denis" del 2012. Si tratta di un documento con cui si vuole aggiornare il primo manifesto del Forum del 2011, rispondendo alle nuove richieste delle città contemporanee circa la sicurezza nei contesti urbani, e questo manifesto si pone come guida per questo.

All'interno del Manifesto di Aubervilliers e Saint-Denis viene formulato un quadro strategico di riferimento per lo sviluppo di politiche di sicurezza urbana basandosi su una serie di principi fondamentali, tra cui l'inclusività, la cooperazione, la tutela dei diritti, etc. Nel dettaglio, i principi fondamentali che emergono dal Manifesto sono così sintetizzabili:

- Sicurezza come bene pubblico

Viene più volte ribadito all'interno del Manifesto che la sicurezza non riguarda solamente la lotta alla criminalità, bensì è un concetto legato anche alla coesione sociale in quanto il senso di comunità e appartenenza ai luoghi pubblici stimola al mantenimento di un ambiente più sicuro;

- Tutela dei diritti umani

Il Manifesto sottolinea che qualsiasi politica di sicurezza urbana deve in primis tutelare i diritti umani e garantire la libertà e al contempo la protezione dei cittadini

- Approccio partecipativo

Il coinvolgimento delle comunità nei processi di produzione e di politiche di sicurezza urbana è fondamentale in quanto considera i cittadini che vivono la città come i principali conoscitori del territorio, e pertanto in questo modo le politiche possono risultare più coerenti con le reali necessità che talvolta, con un approccio top down, non vengono enfatizzate come dovrebbero;

- Cooperazione transnazionale

il manifesto pone al centro delle politiche il tema della cooperazione transnazionale, puntando allo scambio continuo di buone pratiche tra le città europee in particolare relativamente a sfide comuni che le città devono affrontare come i rischi legati alla droga, alla criminalità, al degrado fisico dei luoghi, etc. La cooperazione viene garantita dall'EFUS tramite specifici strumenti, come le conferenze internazionali.

Il successivo capitolo approfondirà il caso italiano in materia di sicurezza urbana, relativamente alla ricezione dei contenuti del Manifesto di Aubervilliers e Saint-Denis, dimostrando come questo sia stato utilizzato come quadro di riferimento per le politiche di sicurezza, evidenziando come non sia solo un documento programmatico.

## 1.6. Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU)

A partire dai principi enunciati all'interno dell'EFUS, nel corso degli anni '90 si è cercato di adattarli al contesto italiano e così nel 1996 nasce il Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU), con l'intento di promuovere delle politiche di sicurezza urbana innovative per rispondere alle esigenze delle città contemporanee.

Così come l'EFUS, anche il FISU ragiona in un'ottica di cooperazione, e per questo si propone di essere un punto di riferimento per i vari livelli di amministrazione italiani, sviluppando in quest'ottica delle politiche e delle strategie con un approccio cooperativo. Il legame tra EFUS e FISU si concretizza non solo attraverso la partecipazione alle conferenze europee, di cui si è parlato



Figura 25 - Mappa dei soci FISU. Fonte: FISU

sopra, ma anche grazie all'adozione dei principi contenuti all'interno del *Manifesto di Aubervilliers e Saint-Denis*, declinandoli in azioni concrete, a partire dal 2012 (anno della sua adozione). Questo momento rappresenta una discussione fondamentale nel dibattito delle politiche sulla sicurezza, che evidenzia come sia necessario concepire il tema della sicurezza urbana a partire dal tema della qualità della vita del territorio che si abita e si vive quotidianamente.

Al FISU aderiscono oltre 40 comuni, Unioni di comuni, regioni (fig. 25), e il suo scopo è quello di affermarsi come soggetto politico in grado di sviluppare delle proprie visioni dei problemi di governo della sicurezza delle città; oltretutto, il Forum mira alla promozione di azioni utili alla definizione di strumenti sia amministrativi che normativi capaci di sostenere la sperimentazione di nuove politiche di sicurezza nelle città<sup>18</sup>.

Osservando la mappa dei soci FISU, si nota come la maggior parte di questi si concentrino in Emilia-Romagna, creando una distribuzione territoriale anomala, trattandosi di un Forum Italiano. La storia del FISU racconta come questo sia nato come iniziativa di alcune regioni, tra cui l'Emilia-Romagna e la Toscana, nonché di alcuni comuni di queste aree e, per tale ragione, non è casuale come la sede e la rete relazionale siano più fitte in questi territori; infatti, si è assistito ad un effetto “traino” tra i

<sup>18</sup>Per la stesura di questo capitolo, il riferimento è al contributo di Enrico Tedesco all'interno di "Cantando sotto la pioggia: Insicurezza e sicurezza urbana", a cura di E. Milanese e A. Naldi, pp. 79-82.

Comuni vicini (fisicamente o culturalmente), fattore che innesca un maggior numero di adesioni locali rispetto ad aree geografiche lontane. Aldilà dei fattori che motivano la concentrazione delle adesioni al FISU in alcune regioni piuttosto che altre, risulta anche interessante capire come mai la quasi totalità degli enti italiani non aderisce al Forum. In primis, si può supporre che, trattandosi di un'adesione volontaria e subordinata al pagamento di una quota monetaria, ogni ente valuti liberamente se aderire o meno, e in questo caso il basso tasso di adesione non scaturisce necessariamente dalla volontà di aderire, ma anche da priorità politiche ed economiche (inoltre, ogni ente può decidere di aderire, ad esempio, ad altri progetti finanziati dalla UE, come Urbact<sup>19</sup>). Un altro motivo alla base della minor adesione delle altre città e regioni potrebbe essere legato al fatto che, nonostante il nome FISU richiami un forum di portata italiana, non ha però una diffusione e visibilità mediatica sufficiente e molte regioni o amministrazioni locali potrebbero non essere adeguatamente poste a conoscenza delle attività e dei servizi del Forum. Se l'obiettivo ultimo del Forum è quello di creare una rete di conoscenze italiane di riferimento nel campo della sicurezza urbana, è necessario superare però i confini regionali e offrire pari opportunità a tutte le realtà dell'intero territorio italiano. In tal senso, il FISU dovrebbe sicuramente valutare delle strategie di promozione e di rilancio per aggiudicarsi il ruolo di forum italiano quale dice.

### ***FISU in pratica***

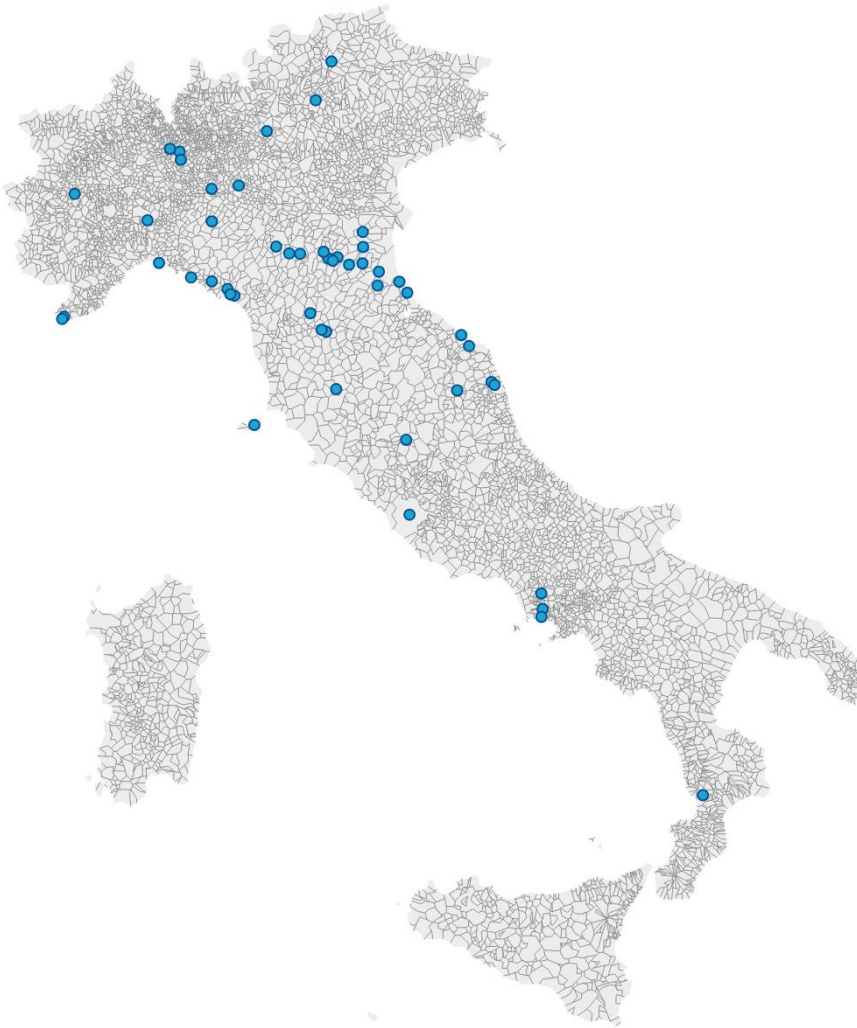
Il Forum Italiano per la Sicurezza Urbana, a partire dal 1996, ha promosso quindi una serie di progetti per migliorare la sicurezza nelle città italiane. Un'iniziativa ambiziosa volta a raccogliere, catalogare e condividere una serie di buone pratiche adottate dai comuni italiani in materia di sicurezza urbana e quella sviluppata grazie al progetto "100 idee per la sicurezza" lanciato dal FISU nel 2008. Oltre all'obiettivo di catalogare le buone pratiche, lo scopo del progetto era quello di fornire un quadro di riferimento con idee pratiche per gli amministratori e tutti coloro che sono coinvolti nella gestione della sicurezza urbana. Nello specifico, ogni progetto, iniziativa, o qualsiasi altro genere di cosa sia stata inclusa all'interno del catalogo, viene documentato da schede descrittive e valutative dell'efficacia e dell'impatto dell'intervento. Grazie alla condivisione di buone pratiche messe a disposizione per le amministrazioni locali, il progetto ha portato alla realizzazione di interventi concreti che hanno potuto migliorare la sicurezza urbana in molti contesti urbani (Figura x). Ad esempio, tra i progetti, il progetto "Progetti giovani per Sestri sicura" nel comune di Sestri Levante (GE) si pone l'obiettivo di "*trasformare ciò che oggi è percepito come disturbo, inciviltà, insicurezza, disagio sociale in*

---

<sup>19</sup> Urbact è un programma europeo cofinanziato dal FESR e dagli Stati membri, nato con lo scopo di promuovere lo sviluppo urbano sostenibile tramite lo scambio e la diffusione di esperienze e conoscenze tra le città europee.

*elementi di vivacità della città, rafforzando la coesione sociale e migliorando le condizioni di vivibilità dell'ambiente urbano al fine di creare stili e comportamenti virtuosi*", ("100 idee per la sicurezza", FISU, 2008, pp. 116-117). Il progetto si è articolato in diverse azioni, a partire da analisi della percezione di insicurezza, alla realizzazione di impianti di videosorveglianza, a interventi informativi e comunicativi sui progetti in atto, ecc. Tra i partner si trovano sia esperti che associazioni e gruppi di cittadini. Dalla scheda tecnica presente all'interno del progetto "100 idee per la sicurezza" del FISU, si rilevano, tra i punti di forza, il fatto di essere riusciti a costruire un lavoro di rete *"che ha permesso di vivere un'esperienza di cittadinanza attiva nella progettazione locale"*. Inoltre, vengono anche presentati dei suggerimenti per la trasferibilità del progetto, e delle critiche: emerge come elemento critico a tutti i progetti a lungo termine la *"difficoltà di apprezzarne in modo evidente i risultati: sarebbe quindi opportuno individuare strumenti ad hoc per la rilevazione del cambiamento (o meno) della percezione di sicurezza e, quindi, del raggiungimento degli obiettivi"*.

In questo modo, emerge come la sicurezza urbana sia frutto di una progettazione integrata di politiche sociali, culturali, urbanistiche, ed emerge anche come la cooperazione sia uno strumento fondamentale per la costruzione di comunità più sicure.



*Figura 26 – Mappa dei progetti delle varie municipalit  italiane contenuti all’interno del progetto “100 idee per la sicurezza” lanciato dal FISU, e relativo al 2008. Elaborazione propria.*

Un altro progetto molto interessante avviato dal Forum Italiano per la Sicurezza Urbana nel 2020, che si inserisce in un approccio integrato alla sicurezza   il progetto “PACTESUR” (Protecting Allied Cities against TERRORISM by Securing Urban aReas), ossia un progetto europeo di durata triennale dedicato al tema della sicurezza urbana, che vede il coinvolgimento di sei partner: la Citt  di Nizza (capofila), NiceM tropole, la Citt  di Torino, ANCI Piemonte, la Citt  di Liegi, il Forum Europeo per la Sicurezza Urbana (EFUS) e il FISU.

Tra gli elementi distintivi di questo progetto, vi   il forte coinvolgimento dei cittadini e della societ  civile attraverso l’organizzazione di eventi e laboratori, attraverso i quali viene instaurato un dialogo tra il livello istituzionale, il livello tecnico e scientifico e la popolazione, assicurando che le misure di sicurezza vengano adottate con un approccio bottom-up.

Il progetto si fonda su quattro pilastri (figura 28) attorno ai quali i partner scambiano esperienze riflessioni:



- riflessione approfondita su standard giuridici e governance locali: attraverso l'organizzazione di incontri annuali è possibile individuare le priorità ed elaborare uno studio comparativo degli standard di governance locale nei diversi paesi europei;
- formazione specialistica per i professionisti della sicurezza locale: il progetto offre corsi di formazione specializzati con lo scopo di fornire agli attori europei gli strumenti e le conoscenze più 'all'avanguardia per la sicurezza negli spazi pubblici;
- sensibilizzazione dei cittadini e dei politici nell'ambito della prevenzione: attraverso specifici incontri tra tutti gli attori coinvolti, compresi i cittadini, vengono presentati i risultati del progetto e si favorisce così lo scambio di esperienza;
- identificazione degli investimenti più adatti a garantire spazi pubblici aperti e turistici: una serie di attrezzature pilota sono sviluppate a Nizza, Liegi e Torino, utili per la messa in sicurezza degli spazi pubblici, con particolare attenzione all'integrazione tra tali strumenti e i contesti paesaggistici in cui si collocano. Tra gli strumenti, ad esempio, quello relativo al controllo della folla ad alta tecnologia, sviluppato a Torino, o il sistema di barriere amovibili a protezione di Place Saint Lambert e le Carré a Liegi<sup>20</sup> (figura 29).



Figura 27 – I quattro pilastri su cui si basa il progetto PACTESUR, 2019. Fonte: <https://www.pactesur.eu/>

<sup>20</sup> La città di Liegi intende sperimentare una soluzione più adatta per sostituire i sacchi di sabbia anti-veicolo che solitamente vengono posizionati davanti agli accessi ai grandi eventi, attraverso una barriera modulare anti-attacco mobile PITAGONE-11, progettata per proteggere la folla dallo speronamento dei veicoli durante gli assembramenti di persone. Fonte: <https://www.todayinliege.be/de-nouvelles-barrieres-anti-attentat-place-saint-lambert-et-dans-le-carre/>



Figura 28 – Barriera modulare anti-attacco mobile PITAGONE-11, posizionata in prossimità dei varchi di accesso a Place Saint Lambert e le Carré a Liegi, 2019. Fonte: <https://www.todayinliege.be/de-nouvelles-barrieres-anti-attentat-place-saint-lambert-et-dans-le-carre/>

All'interno di questo progetto, Torino ha trovato l'opportunità di potenziare le proprie strategie e quindi ha individuato luoghi simbolici ad alta frequentazione come piazze, in cui sono stati sperimentati dispositivi innovativi di controllo e tecnologici. Piazza Vittorio Veneto è stata individuata come luogo dimostrativo per l'implementazione di tali dispositivi, come sistemi di videosorveglianza avanzata (8 telecamere integrate con quelle esi-

stenti, dotate di funzionalità come il riconoscimento facciale per facilitare l'individuazione di individui, e rilevare comportamenti anomali attraverso analisi video intelligenti), o sensori per il monitoraggio dei dispositivi mobili, che alimentano una piattaforma di dati utile per tenere d'occhio l'affluenza e individuare potenziali situazioni di rischio. Come purtroppo spesso accade per numerosi progetti, di cui dopo essere stati lanciati non si sa più nulla su esiti, inclusi successi e/o criticità, anche in questo caso non sono resi noti i risultati del progetto nella fase dopo l'attuazione. Da una parte, la carenza di informazioni alimenta scetticismo e sfiducia verso progetti di questo tipo, facendo sospettare che il progetto sia stata più un'occasione per attrarre visibilità e finanziamenti. Infatti, la comunicazione degli esiti del progetto, avrebbe sicuramente rassicurato la comunità e avrebbe fornito dati utili, anche nel caso di esito deludente, per decifrare i punti di forza e debolezza.

Oltre a ciò, la città di Torino ha coinvolto il tessuto associazionistico presente sul territorio e le comunità locali durante incontri pubblici e percorsi formativi mirati alla collaborazione tra la popolazione e le istituzioni. Tra le azioni concrete del progetto, ad esempio, è stato proposto dalla città di Torino un approccio basato sulla gestione della folla in cui piazza Vittorio Veneto è stata scelta come sito dimostrativo: sono state acquisite 8 telecamere integrate a quelle esistenti all'interno di un nuovo sistema di videosorveglianza che sfrutta anche l'integrazione con altri flussi di dati, permettendo l'identificazione in tempo reale e il miglioramento della gestione del flusso del deflusso di grandi numeri di persone in termini di sicurezza. Si è deciso di operare nel suddetto modo in quanto l'intento era quello di dare priorità alla prevenzione dei movimenti della folla incontrollati attraverso strumenti altamente tecnologici, evitando di installare sulle piazze pubbliche attrezzature fisse che potrebbero snaturare il patrimonio culturale e che non rispettano determinati vincoli urbanistici del centro storico. Nella definizione di questa tipologia di approccio alla sicurezza, è stato preso come punto di partenza

un evento verificatosi nel giugno 2017 nei pressi di piazza San Carlo a Torino durante la proiezione sul maxischermo della finale di Champions League: in questa circostanza, la piazza è stata soggetta a situazioni di panico e disorientamento da parte della folla presente nei pressi della piazza a causa di una serie di circostanze, ed è emerso come tutte le difese studiate per impedire l'accesso alla piazza di potenziali persone o veicoli non autorizzati, hanno di fatto rallentato il deflusso della folla in uscita<sup>21</sup>.

In sintesi, l'esperienza del Forum Italiano per la Sicurezza Urbana (FISU) mostra come la sicurezza urbana non debba essere interpretata unicamente come controllo o prevenzione di fenomeni criminali, bensì come una vera e propria politica integrata capace di coinvolgere aspetti sociali, culturali, urbanistici e che soprattutto ponga al centro la partecipazione attiva dei cittadini. I progetti presi in esame, che sono solo alcuni dei tanti, dimostrano come la collaborazione tra attori diversi permette di ottenere risultati innovativi capaci di migliorare la vivibilità nelle città.

Il FISU è stato in grado di declinare in chiave italiana e principi europei per la sicurezza urbana, offrendo strumenti normativi, amministrativi e operativi capaci di rispondere a bisogni concreti delle comunità. Inoltre, anche come la sicurezza non possa essere imposto dall'alto, bensì negoziata e condivisa grazie a forme di collaborazione orizzontale e verticale.

Ponendo uno sguardo al futuro, la strada tracciata dal FISU sembra indicare come la sinergia tra sviluppo tecnologico, partecipazione sociale e programmazione siano fattori fondamentali per lo sviluppo di nuovi progetti di sicurezza urbana.

---

<sup>21</sup>Fonte: <https://www.torinoeuprojects.it/pactesur/>

## Capitolo 2

### L'ombra del rischio: media, vissuti e percezioni nella città contemporanea

Nel capitolo precedente sono stati esplorati i rischi urbani che minano la sicurezza “reale” delle città contemporanee, evidenziando come fenomeni come la criminalità, il traffico, l'immigrazione e il degrado urbano possano incidere sui livelli di rischio oggettivo a cui gli individui sono esposti. Tuttavia, sebbene questi dati forniscano uno spaccato oggettivo della situazione, già più volte è stato detto che la sicurezza percepita non sempre coincide con quella reale. Nel nostro paese, vi sono state e vi sono tuttora fasi in cui, rispetto ai dati oggettivi di uno specifico reato in calo, la percezione di insicurezza rispetto a quello stesso reato tende ad aumentare. Ad esempio, nonostante, come si è visto nel capitolo precedente, i furti, nel nostro paese, siano la forma di reato più diffusa e siano caratterizzati da un calo tendenziale negli ultimi anni, la percezione di insicurezza legata a questo rischio è rimasta elevata. Come emerge dai Rapporti Istat “La percezione della sicurezza” degli anni 2015-2016 e 2022-2023 la preoccupazione di subire un furto in casa (che è la tipologia di furto più diffusa nel nostro paese), è cambiata di poco tra il 2015-2016 (figura 29) e il 2022-2023 (figura 30).



Figura 29 - Persone di 14 anni e più per preoccupazione di subire un furto in abitazione (%), 2015-2016. Fonte: Istat

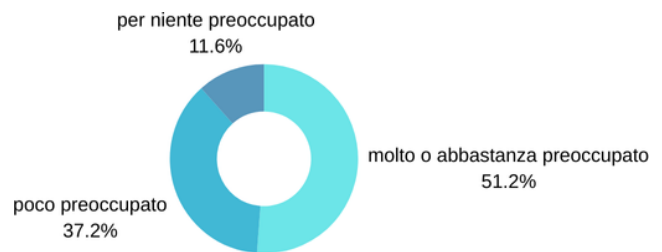
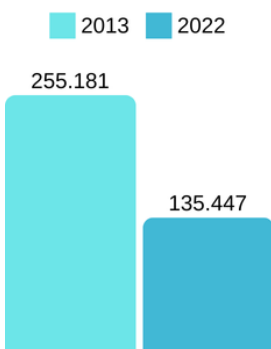


Figura 30 - Persone di 14 anni e più per preoccupazione di subire un furto in abitazione (%), 2022-2023. Fonte: Istat



Come si nota, la differenza percentuale tra coloro che dichiarano di essere molto o abbastanza preoccupati di subire un furto in abitazione, è relativamente poco rilevante (12,1% in meno tra il 2015 e il 2022). Infatti, se si guarda, invece, alla variazione del numero di furti in casa nei medesimi anni nelle aree metropoli-

Figura 31 – Furti in abitazione nelle aree metropolitane (val. ass.), nel 2013 e nel 2022.

tane, si nota quasi un dimezzamento del numero dei valori; il Censis, dichiara che, infatti, tra il 2013 e il 2022 si registra una diminuzione del 46,9% dei furti in casa nelle aree

metropolitane (figura 32). In coerenza ai dati reali, si sarebbe dovuta verificare anche una diminuzione maggiore della preoccupazione di subire tale reato, ma, come si vedrà, la percezione di insicurezza dipende da molteplici fattori.

A tal proposito, è bene sottolineare come sia importante considerare la percezione di insicurezza come un costrutto sociale alla realizzazione del quale partecipano, oltre alla situazione oggettiva, le condizioni di instabilità sociale, l'azione dei mezzi di comunicazione di massa, l'azione dei politici, etc. (Indovina, 2001).

Il gap tra insicurezza oggettiva e insicurezza soggettiva è dimostrato da tantissimi studi, e in questo capitolo verrà approfondito come le emozioni, i media, i racconti delle esperienze quotidiane e altri fattori influiscano sulla percezione soggettiva dell'insicurezza, con lo scopo di ricostruire un quadro quanto più esaustivo possibile.

### ***Insicurezza “percepita” come costrutto sociale***

La sicurezza percepita ha a che fare con l'insieme di emozioni, esperienze personali e interpretazioni dei media, che costruiscono quindi la base per la costruzione della dimensione soggettiva del rischio. Si tratta perciò di una dimensione relazionale e psicologica che non sempre coincide con i dati oggettivi di rischio (Giddens, 1990). La componente soggettiva del rischio, inoltre, richiama una serie di fattori che entrano in gioco nella sua creazione, tra cui variabili psicologiche, sociali, culturali, etc. Tra i fattori più incisivi che alimentano la sicurezza percepita vi sono gli stati d'animo degli individui, tra cui la paura, l'ansia, il livello di vulnerabilità; si tratta di stati d'animo soggettivi che dipendono da molteplici fattori (esperienze dirette, racconti di familiari o amici, racconti mediatici) e che determinano conseguenze con effetti relativi a molteplici dimensioni. Uno spunto interessante per riflettere su come si costruisce il sentimento di insicurezza nei contesti urbani è sicuramente la metafora del “genere thriller” di cui Mela e Debernardi parlano all'interno del testo *“La città ansio-gena”* del 2003: per gli autori, infatti, affinché si producano delle emozioni effettive alla visione di un film thriller, devono intervenire molti elementi (espressività, colonna sonora, effetti speciali, etc.) in modo da creare un effetto quanto più realistico e potente possibile; allo stesso modo, l'angoscia di ritrovarsi in determinati spazi urbani è frutto dell'azione sinergica di molteplici fattori che, peraltro, possono riferirsi a dimensioni diverse. Gli autori, inoltre, distinguono bene l'angoscia dalla paura, sottolineando che nei contesti urbani si genera spesso un sentimento di angoscia per il potenziale verificarsi di un pericolo, piuttosto che la paura per la presenza di un oggetto o una situazione che incute timore. Questa metafora fa riflettere sul fatto che, quindi, quando si parla di sicurezza urbana, è indubbio che vi sia un gap tra insicurezza percepita e rischi reali, specie in relazione ad alcuni rischi

che sono più sensibili all'azione mediatica. Ad esempio, citando sempre i furti, si nota come, pur essendo in diminuzione nel corso degli anni, questi continuano a occupare un posto di rilievo nell'immaginario collettivo, relativamente alla preoccupazione di subire tale reato, godendo spesso dell'amplificazione da parte dei media, attraverso, ad esempio, l'utilizzo di titoli sensazionalistici.

Un aspetto fondamentale è il fatto che la percezione di insicurezza dipende fortemente, come si è detto, dalla vulnerabilità dei soggetti: a prescindere dalla sinergia dei vari elementi che contribuiscono a creare la sensazione di insicurezza nei contesti urbani, va considerato che un soggetto vulnerabile avrà una percezione di insicurezza differente da un soggetto meno vulnerabile di fronte a una situazione di potenziale pericolo o di elementi che lo richiamano. Dal Rapporto "La percezione della sicurezza" del 2022-2023, emerge, infatti, come le donne insicure siano il doppio degli uomini, in tutte le dimensioni analizzate. Ad esempio, le percentuali di persone che si sentono poco o per niente sicuri quando è buio e sono soli nella propria zona, per classe di età e sesso, dimostrano questo (figura 33).

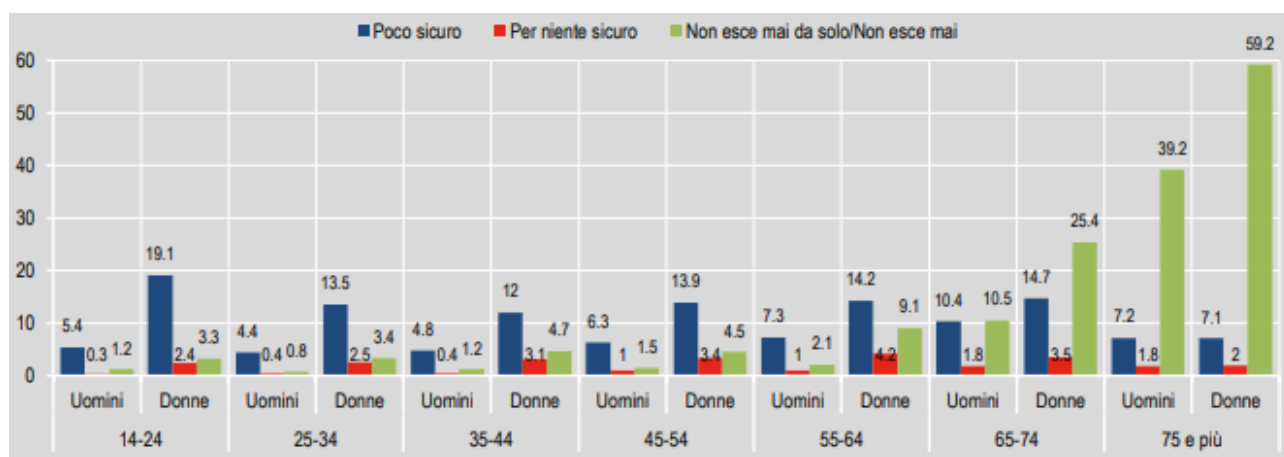


Figura 32 - Donne e uomini di 14 anni e più che si sentono poco o per niente sicuri per strada quando è buio e sono soli nella propria zona per classe di età. Anno 2022-23 (%). Fonte: Istat, Indagine sulla sicurezza dei cittadini.

### ***L'illuminazione nella progettazione dello spazio pubblico***

Il sentimento di "angoscia urbana", così definito da Mela e Debernardi (2003), viene analizzato dagli autori in relazione alla componente dell'ambiente costruito e del ruolo che lo stato e la progettazione dello spazio pubblico hanno in tal senso. Nel paragrafo 1.3. è stato raccontato il legame tra ambiente costruito e sicurezza, con riferimento all'approccio CPTED (Crime Prevention Through Environmental Design) e all'approccio sistemico alla sicurezza urbana, attraverso cui è stato enfatizzato come l'approccio ambientale alla sicurezza fosse fondamentale per garantire spazi pubblici sicuri. A tal proposito, però, è bene riflettere sul fatto che spesso questi approcci tendono a sopperire più alla richiesta di sicurezza nata dalle percezioni piuttosto che a quella nata dai rischi effettivi.

Ancora, Mela e Debernardi (2003), nella loro analisi sottolineano che “*gli effetti che dipendono da una scadente progettazione degli spazi pubblici (o, ancor più, quelli che derivano da una totale assenza di intenti progettuali), sebbene raramente possono essere ritenuti causa diretta di una percezione di insicurezza, assai frequentemente sono responsabili di un contributo indiretto al ruolo ansiogeno della città*” (pag. 88). In questo senso, emerge come i cittadini spesso imputano la genesi della loro sensazione di insicurezza ad altri elementi e fenomeni che caratterizzano gli spazi urbani, dimostrando come la progettazione dello spazio pubblico non sia l'unico fattore responsabile della percezione di insicurezza.

Gli autori sopra citati, hanno ricostruito un quadro rappresentativo di quanto detto sinora, analizzando 4 zone della città di Torino: sono stati considerati una serie di elementi che contribuiscono alla percezione di uno spazio urbano come poco sicuro, ma in questo caso gli elementi direttamente connessi alla progettazione urbana sono i segni di degrado e abbandono fisico e le cosiddette “terre di nessuno”, ossia gli spazi urbani vuoti. Altri elementi che invece contribuiscono ad accrescere la sensazione di insicurezza sono le problematiche relative al traffico, la sensazione “dell'intruso”, e l'impressione di essere esposti ai rischi, quest'ultima connessa alla vulnerabilità degli individui.

A fronte di ciò, una cattiva progettazione dello spazio urbano può sicuramente fungere da “amplificatore” della paura, ed è possibile riconoscere degli elementi tipici della progettazione urbana in assenza dei quali la percezione di insicurezza inevitabilmente viene amplificata. Ad esempio, un elemento da non sottovalutare è l'illuminazione degli spazi pubblici: le zone buie, infatti, sono spesso considerate dagli utenti come aree in cui può esserci un'esposizione al rischio maggiore, o comunque aree in cui più facilmente possono presentarsi dei potenziali rischi. Un caso esemplificativo potrebbe



Foto 1 - Strada interna al quartiere Zen di Palermo, priva di illuminazione pubblica, 2023. Fonte: <https://www.palermotoday.it/cronaca/codice-appalti-supebo-nus-sindacati-manifestazione-zen.html>

essere il quartiere Zen (Zona Espansione Nord) di Palermo, progettato da Vittorio Gregotti tra gli anni '60 e '70 per sopperire alla richiesta di emergenza abitativa e, perciò, trascurato negli aspetti relativi alla cura ed estetica degli edifici e degli spazi pubblici, così tanto che percorrendo il quartiere si percepisce un forte senso di insicurezza legato alle condizioni di degrado fisico e alla mancata illuminazione delle strade, come

si vede dalla foto sotto riportata in cui non è presente nessun elemento di illuminazione pubblica. Ma il caso di quartieri o zone costruite per sopperire alla richiesta emergente di abitazioni non stupisce (seppure costituisca da sempre un problema) circa il fatto che in tali quartieri vengano trascurati elementi di decoro urbano, in quanto la priorità in questi progetti è data alla necessità di rispondere a esigenze abitative che prescindono dalla qualità degli edifici; infatti, non è una novità e non si tratta di casi isolati, ma se ne potrebbero citare tanti accomunati dallo stesso destino: le Vele di Scampia, Quarto Oggiaro a Milano, Tor Bella Monaca a Roma, ecc.

Ciò che invece ha stupito e ha destato scalpore e indignazione da parte dei cittadini sono state invece le delibere di alcuni Comuni che, per sopperire al caro-bollette, hanno varato un pacchetto di misure di contenimento dei consumi includendo la riduzione dell'illuminazione pubblica. A Milano, dove il tema sicurezza è sempre più spesso al centro di dibattiti negli ultimi anni, la Giunta Sala ha varato, a tal proposito, la sua delibera, il 21 ottobre 2022, e ha previsto la riduzione di circa il 10- 15% del consumo dell'illuminazione stradale nelle ore di minor traffico pedonale o veicolare, cercando di garantire standard minimi di sicurezza nelle vie e nelle piazze. Molte testate giornalistiche hanno riportato i messaggi di indignazione dei cittadini, pervenuti dai social o dalle radio, dai quali emerge la paura di poter incorrere a situazioni di pericolo a causa del buio nelle prime ore mattutine. Tuttavia, è stato ribadito dall'amministrazione che i dati su furti e reati non hanno mostrato incrementi riconducibili alla riduzione dell'illuminazione (affermazioni basate e riferite a dati oggettivi, non resi noti). Ciononostante, in un secondo momento, a seguito di segnalazioni da parte di alcune Circoscrizioni della città interessate dalle limitazioni dell'illuminazione stradale, il Comune ha apportato una serie di interventi correttivi, come ad esempio gli orari di spegnimento posticipati nel fine settimana o nelle aree caratterizzate dalla movida, piuttosto che la riaccensione dell'illuminazione in particolari strade considerate sensibili.

Sebbene nel corso degli anni successivi, l'installazione di led e sistemi smart, che permettono di modulare in maniera dinamica l'intensità (abbassandola nelle ore in cui il traffico veicolare e pedonale è minimo, e riattivandola in caso di necessità attraverso sensori che rilevano il passaggio), abbiano portato a una diminuzione delle proteste, emerge sicuramente come politiche e interventi di questo genere debbano guardare alla questione della sicurezza urbana considerando inevitabilmente la componente percettiva legata agli effetti di tali interventi, e tutti i fattori che contribuiscono a creare un senso di insicurezza.

Uno studio interessante e inerente a questo è stato condotto nel 2022 dal British Home Office dal titolo "Effect of Improved Street Lighting on Crime: a Systematic Review" (Farrington, Welsh, 2002), con l'obiettivo di valutare l'impatto del miglioramento dell'illuminazione stradale in base ai livelli di criminalità e di percezione della sicurezza in differenti contesti urbani del Regno Unito e



degli Stati Uniti. Gli autori si rifanno all'approccio "situazionale" per spiegare in che modo il miglioramento dell'illuminazione stradale possa ridurre la criminalità: infatti, questo approccio alla prevenzione del crimine si basa sul fatto che situazioni di criminalità possono essere prevenute attraverso la modifica dell'ambiente fisico. In tal senso, si nota come l'approccio generi due tipologie di risposte: da un lato si parla di effetto deterrente, ossia il fatto che, ad esempio, il miglioramento dell'illuminazione dissuade i potenziali malintenzionati dal compiere azioni criminali; d'altro canto, si viene a creare il cosiddetto "controllo sociale informale", e cioè il fatto che la maggiore presenza di persone che vivono uno spazio pubblico, a seguito del suo miglioramento ambientale, garantisca il fatto che ci siano più "occhi aperti" e di conseguenza meno opportunità di atti criminali.

Nello specifico, sono stati analizzati dagli autori una serie di interventi di potenziamento o ripristino dell'illuminazione pubblica ed è stato valutato se e in che misura questi abbiano avuto un legame con la riduzione della criminalità o con i cambiamenti della percezione di sicurezza da parte dei cittadini. Dai diversi studi analizzati, è emersa una generale correlazione tra il miglioramento dell'illuminazione e la diminuzione dei reati, con un calo generalizzato di più del 20%; inoltre, tramite alcune interviste ai cittadini è emerso un maggiore senso di sicurezza nel frequentare determinate aree a seguito degli interventi di miglioramento dell'illuminazione stradale. Al netto di questo, però, il miglioramento dell'illuminazione stradale non ha ridotto la criminalità notturna più di quella diurna e questo è stato interpretato dagli autori con il fatto che probabilmente il miglioramento dell'illuminazione stimola più il controllo sociale dal basso piuttosto che la deterrenza nei confronti dei malintenzionati.

Nella figura 34, emergono i risultati dei 13 studi all'interno di un unico grafico in cui viene mostrato il RES<sup>22</sup> di criminalità. Dal grafico "a foresta" emerge il rapporto di probabilità relativo alla criminalità totale in ognuno dei 13 casi studio considerati, accompagnato con il rispettivo intervallo di confidenza al 95% (per una visualizzazione più chiara, i rapporti di probabilità sono stati convertiti nei loro logaritmi). Si nota come gli studi sono stati ordinati in base ai valori dei loro rapporti di probabilità ed è stata posizionata una linea verticale con valore "1" per indicare il punto neutro relativamente all'effetto dell'illuminazione sulla criminalità.

Emerge come solamente tre studi (Portland, New Orleans e Indianapolis) abbiano un RES inferiore a 1, e questo significa che solamente questi in questi tre casi il miglioramento dell'illuminazione stradale è stato seguito da un aumento della criminalità, sebbene l'aumento non sia significativo. Per i restanti studi, invece, il miglioramento dell'illuminazione stradale è stato seguito da una diminuzione della criminalità.

---

<sup>22</sup>La "dimensione dell'effetto relativo" o RES, può essere interpretata come un rapporto del tasso di incidenza o probabilità, ed è stata utilizzata per misurare la dimensione dell'effetto all'interno dello studio in questione.

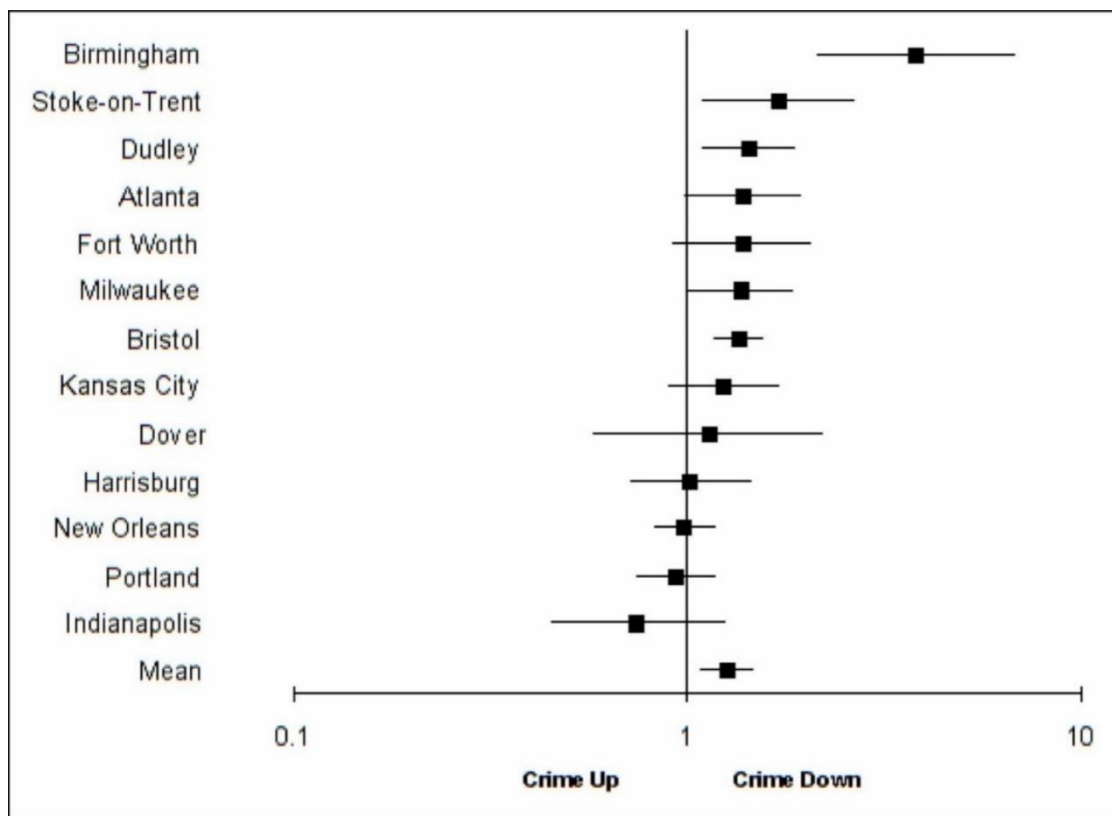


Figura 33 – Risultati dei 13 studi effettuati sulla valutazione dell’illuminazione stradale, con rispettivi valori RES (rapporti di probabilità e intervalli di confidenza su scala logaritmica).

Fonte: “Effect of Improved Street Lighting on Crime: a Systematic Review” (Farrington, Welsh, 2002).

Relativamente agli intervalli di confidenza, rappresentati nel grafico dalle linee orizzontali, si nota come questi siano nettamente inferiori a 1 solamente in 5 città oggetto di studio (Dover, Harrisburg, New Orleans, Portland, Indianapolis), e questo dimostra che, in questi casi, il miglioramento dell’illuminazione stradale ha avuto un effetto significativo nella riduzione della criminalità.

In sintesi, è deducibile come gli studi britannici confermino che il miglioramento dell’illuminazione stradale pubblica contribuisce alla riduzione della criminalità, e questo richiama la cosiddetta “community pride theory” (Effect of Improved street Lighting on Crime: a Systematic Review, p. 18), secondo cui una migliore illuminazione rafforza il senso di appartenenza e responsabilità collettiva, scoraggiando i comportamenti criminali.

Insomma, ancora una volta ritorna fondamentale ribadire l’importanza di un approccio integrato alla sicurezza, e quindi è necessario affiancare a soluzioni tecniche e infrastrutturali, come l’illuminazione stradale, interventi di carattere sociale e culturale cercando di coinvolgere attivamente non solo istituzioni ma anche i residenti, le associazioni locali e tutti gli utenti che vivono quotidianamente un luogo.

## ***Degrado fisico e percezione di insicurezza***

Dal Rapporto Istat sulla percezione della sicurezza, tra il 2022 e il 2023 emergono alcuni spunti interessanti anche rispetto alla percezione di insicurezza legata alla presenza di aree degradate nei contesti urbani. Oltre alla scarsa illuminazione, fattori come la presenza di rifiuti abbandonati in aree pubbliche, le condizioni fatiscenti degli edifici, la presenza di edifici abbandonati, influiscono e contribuiscono nella creazione di un senso di insicurezza diffuso, che dipende anche dal fatto che la presenza di questi fattori siano sintomo di uno scarso controllo sul territorio da parte delle autorità competenti. Nonostante ciò, capita non di rado che i dati oggettivi relativi, ad esempio, ai tassi di criminalità, non dimostrino valori necessariamente elevati in tali aree rispetto ad altre prive di elementi di degrado.

Il confronto tra l'indagine del 2015-2016 e quella del 2022-2023 mostra un miglioramento dei livelli di percezione di sicurezza, correlato a una riduzione degli indicatori di degrado. Ad esempio, la percentuale di persone che dichiarano di vivere in zone caratterizzate da degrado è diminuita dal 27,6% al 17,6%, e la percezione di strade scarsamente illuminate è scesa dal 38% al 25,1%, e questo suggerisce che, potenzialmente, una quota non indifferente di popolazione ha beneficiato di un miglioramento della percezione di sicurezza a seguito di condizioni ambientali migliori.

Tra le regioni italiane con i valori più elevati di degrado fisico percepito, secondo il report Istat sopra citato, vi è il Lazio.

I dati al 2015-16 e quelli al 2023-24 raccolti dall'Istat sempre nell'ambito delle indagini sulla percezione offrono una panoramica sul rapporto sicurezza e degrado fisico, attraverso una serie di indicatori di degrado, ossia: persone che si drogano, persone che spacciano, prostitute, atti di vandalismo e vagabondi. Per ognuno di questi 5 indicatori è stato chiesto a un campione di intervistati con che frequenza vedono tali elementi di degrado, definendo quattro classi di risposte possibili (spesso, talvolta, raramente, mai) nell'indagine del 2015-2016 e poi divenute due (spesso/talvolta e raramente/mai) nell'indagine del 2022-2023. Per tale ragione, i risultati di seguito riportati e relativi al 2015-2016 sono stati per coerenza raggruppati in due classi di risposte, così come disponibili nel 2022-2023. Le mappe di calore (figure 35 e 36) permettono di ottenere una panoramica sulla diffusione territoriale di tali indicatori, utilizzando la ripartizione territoriale (nord-ovest, nord-est, centro, sud, isole). Per ciascuna mappa di calore sono stati utilizzati i range massimi corrispondenti al valore massimo, in quanto lo scopo principale non è il confronto dei valori nei diversi anni, bensì quello di far emergere la variazione dei valori in base all'area geografica. Si nota come tra nord-est e nord-ovest, quest'ultimo presenti generalmente una presenza di elementi di degrado decisamente più rilevante, in entrambi i periodi considerati, e ancora di più tra il 2022-2023; questa differenza tra nord-est e nord-ovest suggerisce potenziali differenze nella percezione di insicurezza e di degrado anche

all'interno della stessa macro-area geografica: tra le cause di queste differenze tornano utili, ad esempio, i dati sulla distribuzione territoriale dei delitti tra il 2014 e il 2023 (grafico 10, pagina 25), in cui si nota come la maggiore quota di delitti si rilevino proprio nella porzione nord-ovest della penisola (Piemonte, Lombardia, Valle d'Aosta e Liguria). Oltre che da fattori oggettivi come i dati sui delitti appena citati, resta però fondamentale considerare che, ancora una volta, la percezione di degrado potrebbe essere influenzata da molti altri fattori, come la presenza a nord-ovest di aree urbane più densamente popolate, quali Milano e Torino, che può portare a una maggiore visibilità e attenzione mediatica dei fenomeni. Guardando ancora le mappe di calore, il centro Italia è l'area geografica dove maggiormente vi è un'evidenza di indicatori di degrado, in particolare la presenza di vagabondi in entrambe i periodi analizzati. Gli atti di vandalismo e la presenza di vagabondi, invece, risultano essere gli indicatori di degrado di maggiore impatto tra quelli considerati, in tutte le aree geografiche e specie al sud e nelle isole, dove raggiungono i valori più elevati.

**Persone di 14 anni e più che vedono, spesso o talvolta, nella propria zona, elementi di degrado, per ripartizione geografica, anni 2015-2016 e 2022-2023. (Istat, Indagine sulla percezione di sicurezza).**

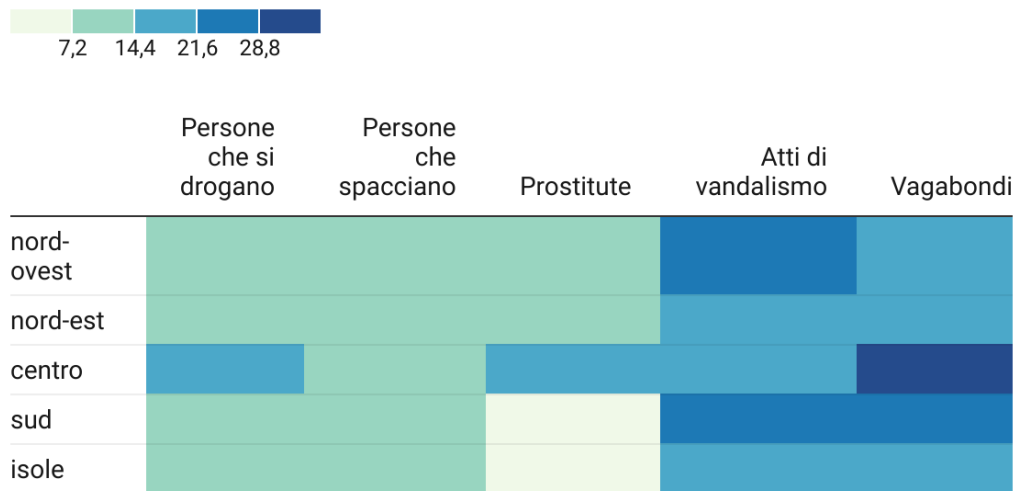


Figura 34 - Persone di 14 anni e più che vedono, spesso o talvolta, nella propria zona elementi di degrado, per ripartizione geografica. Anno 2015-2016, per 100 persone della stessa zona. Fonte: Istat

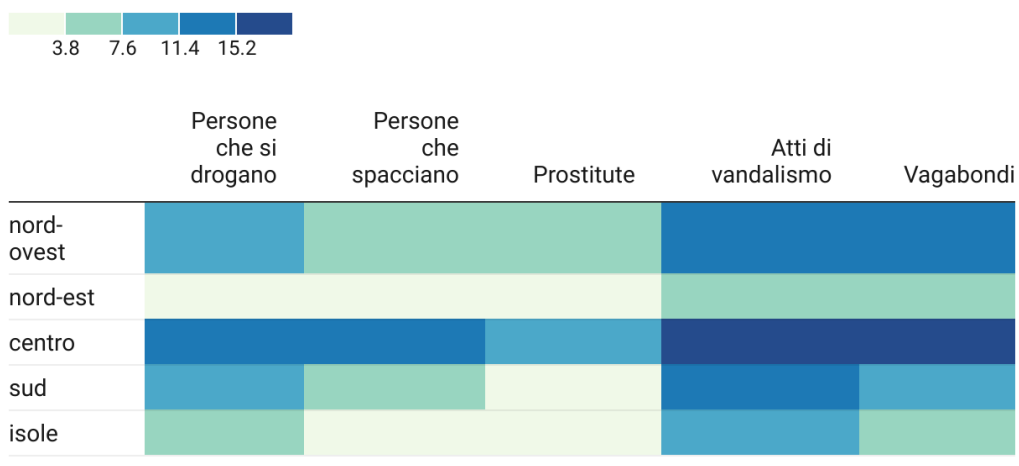


Figura 35 - Persone di 14 anni e più che vedono, spesso o talvolta, nella propria zona elementi di degrado, per ripartizione geografica. Anno 2022-2023, per 100 persone della stessa zona. Fonte: Istat

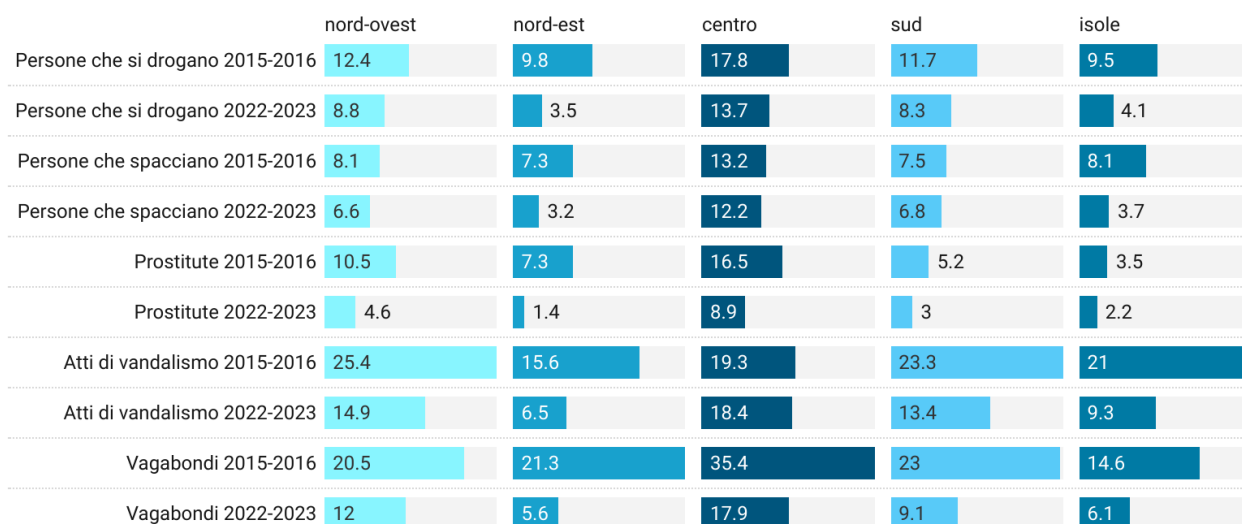


Figura 36 – Confronto degli indicatori di degrado tra il 2015-2016 e il 2022-2023, per ripartizione territoriale. Valori su 100 abitanti della stessa zona. Fonte: elaborazione personale su dati Istat

Il grafico sopra riportato mostra chiaramente un confronto tra gli indicatori di degrado percepiti tra il 2015-2016 e quelli raccolti nel 2022-2023, suddivisi ancora per area geografica. L'analisi mostra una tendenza generale alla diminuzione dei valori percepiti per quasi tutti gli indicatori. Tuttavia, la diminuzione dei valori non si distribuisce in modo uniforme nelle diverse ripartizioni territoriali: in particolare, per quasi tutti gli indicatori considerati, il centro Italia, come emerso già prima, registra un picco rilevante sulla presenza di vagabondi, che, pur essendo diminuito di poco meno del 50% nell'arco temporale considerato, rimane comunque molto elevato. Un dato interessante riguarda il fatto che molte persone percepiscano sempre meno la presenza di prostituzione come elemento di degrado, elemento che potrebbe essere collegato a una maggiore sensibilità sociale verso questa tematica.

Nonostante la tendenza generale al miglioramento generale, è fondamentale riflettere sulla reale portata di questa diminuzione dei valori: infatti, tra i molteplici fattori di influenza sulla percezione, anche la questione relativa al cambiamento della metodologia dei dati raccolti, che ha semplificato le risposte in due categorie (spesso/talvolta, e raramente/mai) e non più in quattro, potrebbe essere un elemento capace di influenzare i risultati, riducendo la possibilità di cogliere più sfumature.

Un'ulteriore differenza territoriale dei dati sulla percezione di degrado può essere fatta tra i comuni delle aree metropolitane e le loro periferie, confrontando ancora i dati raccolti tra 2015-2016 e 2022-2023. Dal grafico sotto riportato, emerge una generale e netta disparità nella percezione di degrado tra i centri urbani e le periferie: questo suggerisce una maggiore visibilità dei fenomeni di degrado nelle aree centrali, probabilmente legato alla densità demografica, alle attività economiche e sociali

e alla concentrazione di servizi. In generale, emerge anche una diffusa riduzione dei valori nei due archi temporali indicati, sintomo probabilmente di politiche di sicurezza e riqualificazione urbana che hanno funzionato, ad esempio programmi di rigenerazione urbana come “Periferie Aperte”, volto a riqualificare aree periferiche con nuove infrastrutture e servizi.

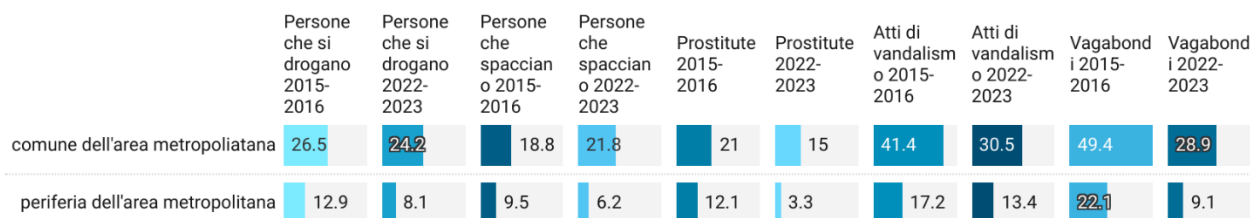


Figura 37 - Confronto degli indicatori di degrado tra il 2015-2016 e il 2022-2023, per comune dell'area metropolitana e periferia dell'area metropolitana. Valori su 100 abitanti della stessa zona. Fonte: elaborazione personale su dati Istat

Il confronto tra questi indicatori nelle aree metropolitane e nei piccoli comuni sarebbe stato interessante, ma le due indagini forniscono dei dati accorpati in maniera differente, il che rende difficile un confronto alla pari. Infatti, l'indagine 2015-2016 definisce 5 “tipologie di comune” (comune centro dell'area metropolitana; periferia dell'area metropolitana; comuni fino a 10.000 abitanti; comuni da 10.001 abitanti a 50.000; comuni di 50.001 abitanti e più), mentre l'indagine del 2022-2023 individua 6 “tipologie di comune” con valori differenti (città metropolitana; periferia dell'area metropolitana; comuni con meno di 2.000 abitanti; comuni tra 2.000 e 10.000 abitanti; comuni tra 10.000 abitanti e 50.000; comuni con oltre 50.000 abitanti). In generale, comunque, emerge come gli abitanti delle aree metropolitane segnalano valori più elevati per tutti gli indicatori, rispetto ai comuni fino a 10.000 abitanti, considerabili come piccoli comuni, e questo divario riflette la concentrazione di problematiche tipiche dei contesti urbani più densamente popolati, caratterizzati da fattori come la pressione demografica o l'ampiezza delle aree urbane, che rendono più complesso il controllo di tali fenomeni. Oltretutto, il degrado percepito nelle città contribuisce spesso ad alimentare una frammentazione sociale e un senso di insicurezza, cosa che non avviene nei piccoli comuni dove il senso di appartenenza è generalmente maggiore.

Dinamiche come queste costituiscono sfide tipiche delle aree urbane e richiedono un impegno maggiore per affrontarle. A tal proposito, la presenza delle forze dell'ordine, il miglioramento delle infrastrutture e la costante manutenzione delle aree pubbliche sono elementi che, in un approccio integrato, costituiscono delle prospettive di intervento valide per la gestione delle conseguenze che il degrado fisico può apportare ai livelli di percezione di sicurezza nei contesti urbani.

## ***Il ruolo delle forze dell'ordine nella percezione di sicurezza***

L'operato delle forze dell'ordine rispetto al tema della sicurezza urbana viene notevolmente sottoposto al giudizio dei cittadini ed è fondamentale nella costruzione della percezione di sicurezza; infatti, un maggiore controllo delle forze dell'ordine è sinonimo di una percezione più positiva rispettivamente al controllo della criminalità nella zona di interesse. secondo l'Indagine sulla Sicurezza dei cittadini dell'Istat, tra il 2022 e il 2023 solamente il 23,1% degli intervistati esprime un giudizio negativo rispettivamente all'efficacia delle forze dell'ordine, e questo è un dato nettamente migliorato rispetto a quello del 2015- 2016, in cui tale percentuale era pari al 46,4%. Tuttavia, si rilevano significative differenze a livello territoriale: nelle regioni del Nord Italia, oltre il 90% dei cittadini si dichiara molto o abbastanza soddisfatto del controllo del territorio da parte delle forze dell'ordine; al contrario, nelle regioni del Sud Italia le percentuali di insoddisfazione sono maggiori.

Se da un lato la presenza percepita sul territorio è associata al giudizio verso le forze dell'ordine, un ulteriore indicatore della presenza attiva di queste ultime sul territorio è relativo alla percentuale di coloro che sono stati fermati mentre erano a piedi o in automobile a causa di un controllo: in lieve contrasto con i dati sinora ha riportati, questo dato appare essere in calo rispetto alla medesima indagine riferita agli anni 2015-2016: infatti, nel biennio 2020-2023 il 26,6% è stato fermato per un controllo (figura 39), contro il 35,4% emerso nell'indagine precedente. Inoltre, i cittadini delle aree metropolitane sono stati fermati meno dalle forze dell'ordine (22,2%) rispetto alla media italiana. Anche in questo caso emerge una differenza in base all'età, dalla quale emerge che i giovani tra i 25 e i 34 anni costituiscono la percentuale maggiore di soggetti fermati dalle forze dell'ordine per un controllo (40,5%).

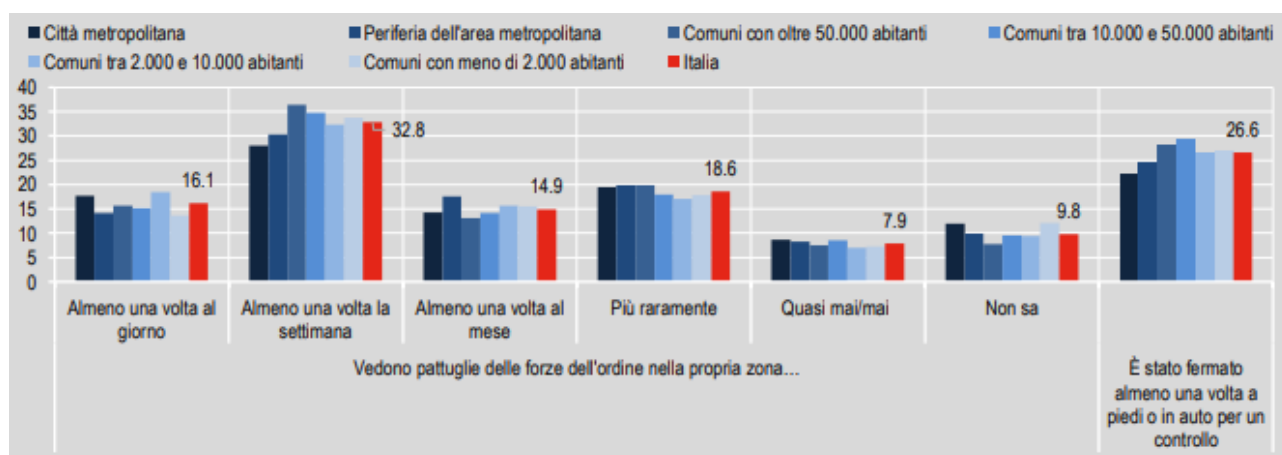


Figura 38 – Persone per frequenza con cui vedono pattuglie delle forze dell'ordine nella propria zona e controlli subiti, per tipo di comune. (%). 2022-2023. Fonte: Istat, Indagine sulla percezione della Sicurezza.



## 2.1. Sondaggi, indagini, interviste

Le ricerche relative alla componente percettiva della sicurezza urbana costituiscono un contributo fondamentale in quanto consentono di integrare i dati oggettivi del rischio con la dimensione soggettiva della paura e dell'angoscia che determina il livello di insicurezza. Come è stato detto finora, la percezione di sicurezza dipende da molteplici fattori e condiziona scelte politiche e interventi specifici sul territorio. Strumenti come sondaggi, indagini e interviste sulla percezione di sicurezza sono utili per calibrare le politiche di sicurezza urbana e ottenere risultati più efficaci. In questo senso, l'integrazione dei dati statistici con le indagini sulla percezione permette di avere una conoscenza più completa favorendo interventi di risposta più mirati.

L'ISTAT, l'Eurostat e il Ministero dell'Interno, così come altri centri di ricerca, hanno promosso strumenti qualitativi utili a documentare la percezione di sicurezza urbana in Italia e gli studi più recenti risalgono al 2023 e di seguito se ne propone un excursus.

### *L'ISTAT in prima linea*

L'impegno dell'ISTAT nello studio e nell'analisi del fenomeno della sicurezza è sempre stato in prima linea a partire dalla fine degli anni '90, tanto che nel 1997 sono state condotte le prime indagini che hanno incluso oltre ai dati oggettivi sulla criminalità anche la componente percettiva dell'insicurezza e questo approccio allora innovativo ha offerto un contributo fondamentale al dibattito pubblico circa le politiche di prevenzione di sicurezza. Prima di allora, i dati sulla sicurezza raccolti erano basati sulle statistiche di polizia e la componente percettiva della sicurezza non era considerata, in quanto i dati facevano riferimento a furti, rapine, ecc., deducibili dalle denunce).

Già nei primi report, l'Istat sottolineava come la sicurezza fosse una dimensione trasversale della qualità della vita, inevitabilmente connessa ad altri fattori come il lavoro, l'istruzione, il reddito, ecc.; oltretutto, questo approccio basato sulla doppia lettura del fenomeno della sicurezza si può considerare all'avanguardia rispetto al nascere dei fenomeni successivi, come quello della microcriminalità, permettendo sia di monitorare l'evoluzione delle paure sociali legate a questi fenomeni, sia a calibrare interventi e politiche in base alle esigenze reali della comunità, qualora ci fosse una discrepanza tra dati oggettivi e dati sulla percezione.

Dal 1997 al 2015-2016, è stata condotta un'indagine sulla percezione della sicurezza dei cittadini e sulla vittimizzazione con cadenza biennale, e facente parte del sistema integrato di indagini multi-scopo sulle famiglie. Si tratta di un'indagine realizzata attraverso interviste telefoniche o con interviste faccia a faccia con un campione di popolazione distribuito su tutto il territorio nazionale. Nell'ambito

della percezione di sicurezza, l'indagine ha cercato di captare elementi come il degrado socio ambientale della zona in cui si vive, piuttosto che delle misure di protezione adottate dalle famiglie per difendere la propria abitazione, quindi il rischio percepito della criminalità e il rapporto con le forze dell'ordine. Vista la numerosità del campione (nell'ultima indagine del 2015-2016 il campione era di 50.000 persone), l'indagine ha permesso di stimare un considerevole numero di reati non denunciati e allo stesso tempo ha permesso di identificare dei gruppi di popolazione più vulnerabili, aiutando a definire i profili delle probabili vittime).

### ***Il rapporto BES e il bilanciamento tra dati oggettivi e percezioni***

A partire dal 2010, l'Istat e il Cnel hanno avviato il progetto BES (Benessere Equo e Sostenibile) con il tentativo di sviluppare un sistema di misurazione annuale del benessere equo e sostenibile attraverso una prospettiva multidimensionale che tenga conto sia di indicatori oggettivi ma anche di indicatori soggettivi. Nel 2012 sono state identificate 12 diverse dimensioni del benessere (figura 40): ambiente, salute, benessere economico, istruzione e formazione, lavoro, relazioni sociali, sicurezza, benessere soggettivo, paesaggio e patrimonio culturale, ricerca e innovazione, qualità dei servizi, politica e istituzioni.



Figura 39 – 12 domini che hanno impatto sul benessere e che misurano gli elementi funzionali al miglioramento dello stesso. Fonte: <https://www.aggiornamentisociali.it/articoli/bes-benessere-equo-e-sostenibile/>

Tra le righe del documento ufficiale “Descrizione dei domini e degli indicatori BES selezionati dalla commissione scientifica e varati il 22 giugno 2012”, viene ribadito come la sicurezza personale sia un elemento fondativo del benessere degli individui e viene sottolineato che quando si è vittima di un reato, oltre danni fisici o economici, si subiscono anche danni psicologici che intaccano la propria vulnerabilità. questa vulnerabilità condiziona e incide sulla partecipazione sociale, influenzando

negativamente sia la qualità della vita, sia lo sviluppo delle comunità. Per tale motivo e in virtù di questa complessità, viene anche ribadita l'importanza di considerare sia dati oggettivi sia dati soggettivi.

Nell'ambito degli indicatori oggettivi di sicurezza, sono state considerate due dimensioni: la criminalità (che costituisce una delle minacce più comuni per la sicurezza personale) e la violenza fisica e sessuale subita dentro e fuori le mura domestiche. Nell'ambito degli indicatori soggettivi, invece, sono state considerate due dimensioni: la percezione del degrado sociale e ambientale e la paura della criminalità; gli indicatori di carattere soggettivo rimandano ad un gruppo di quesiti tratti dall'indagine ISTAT Multiscopo sulla Sicurezza dei Cittadini e dall'Indagine ISTAT Multiscopo sugli Aspetti della vita quotidiana.

Guardando i dati più recenti, i dati Istat raccolti nell'ambito del Rapporto sul Benessere Equo e Sostenibile (BES) in Italia del 2023 si configurano come utili ad indagare i livelli di sicurezza e percezione di criminalità utilizzando un campione di popolazione rappresentativa. Il capitolo 7 del Rapporto BES 2023 propone l'analisi di 12 indicatori differenti che indagano il tema della sicurezza e di questi 7 sono indicatori oggettivi, come borseggi, reati, rapine, ecc., mentre 5 riguardano la componente percettiva, e nel dettaglio sono: preoccupazione di subire una violenza sessuale, percezione di sicurezza camminando da soli al buio, paura di stare per subire un reato, presenza di elementi di degrado nella zona in cui si vive, percezione del rischio di criminalità. La scelta degli indicatori offre spunti interessanti circa la volontà del Rapporto BES di analizzare in maniera più completa il fenomeno complesso della sicurezza attraverso il bilanciamento tra dato oggettivi e percezione. Sebbene però l'idea di integrare la dimensione percettiva sia corretta in virtù del fatto che la sicurezza ha a che fare anche con il come le persone vivono un determinato luogo, allo stesso tempo può essere interessante riflettere sul peso che viene attribuito ai diversi indicatori nella fase finale, ossia se i dati sulla percezione incidono più o meno dei dati oggettivi. Un'altra cosa che non deve passare inosservata è la vulnerabilità dei soggetti che forniscono le informazioni relative alla percezione di sicurezza. Infatti, come è stato detto nel capitolo 2, l'esperienza diretta, i media e altri fattori possono influenzare la percezione di sicurezza, così come l'età, il genere o la posizione geografica. Pertanto, gli indicatori percettivi offrono indubbiamente un contributo complementare a quelli oggettivi, ma vanno letti con un occhio attento ai vari elementi che possono influenzarli. Allo stesso modo, anche i dati oggettivi subiscono lo stesso trattamento, in quanto, ad esempio, molti dati sui reati, borseggi, ecc., fanno riferimento al numero di denunce, e non sempre al numero effettivo di reati.

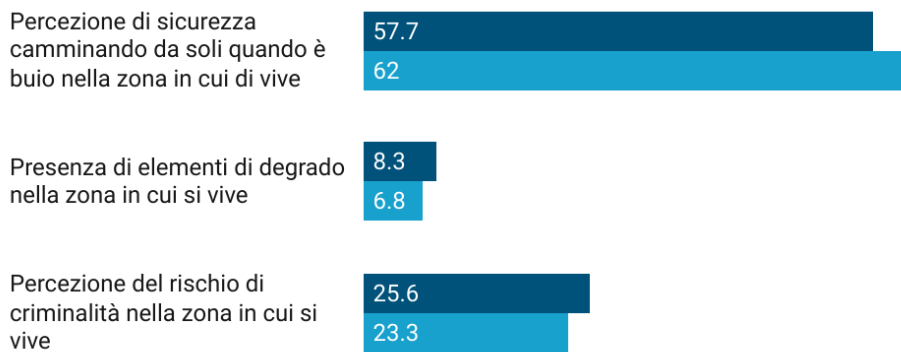


Figura 41 - Percezione di sicurezza nella zona in cui si vive: persone di 14 anni e più che si sentono molto o abbastanza sicure camminando al buio da sole, persone di 14 anni e più che vedono spesso elementi di degrado sociale e ambientale, famiglie che dichiarano molto o abbastanza rischio di criminalità. Anni 2019 e 2023, valori percentuali. Fonte: Rapporto BES 2023.

Entrando nel merito del Rapporto 2023, il capitolo 7, dedicato appunto alla sicurezza, questo fa emergere innanzitutto una differenza sostanziale tra percezione di insicurezza e dati reali dei reati (relativi alle denunce alle forze dell'ordine), così come una percezione di sicurezza distribuita in maniera non uniforme nella popolazione, ma diversificata in base a genere, età e titolo di studio, al contrario, la presenza di elementi di degrado nella zona di residenza desta una lieve preoccupazione e incide negativamente sui livelli di percezione di insicurezza nell'arco temporale 2019-2023. Relativamente alla differenziazione della percezione di sicurezza in base al sesso e all'età (figura 42), emerge come la percezione di insicurezza da parte delle donne a camminare al buio da sole nella zona di residenza sia in crescita; inoltre, circa tre quarti degli uomini dichiarano di sentirsi sicuri, mentre per le donne solo la metà si sente sicura. Per quanto riguarda l'età, i dati mostrano che la percezione di sicurezza diminuisce con l'avanzare dell'età sia nelle donne che negli uomini, ma con livelli più bassi nelle donne.

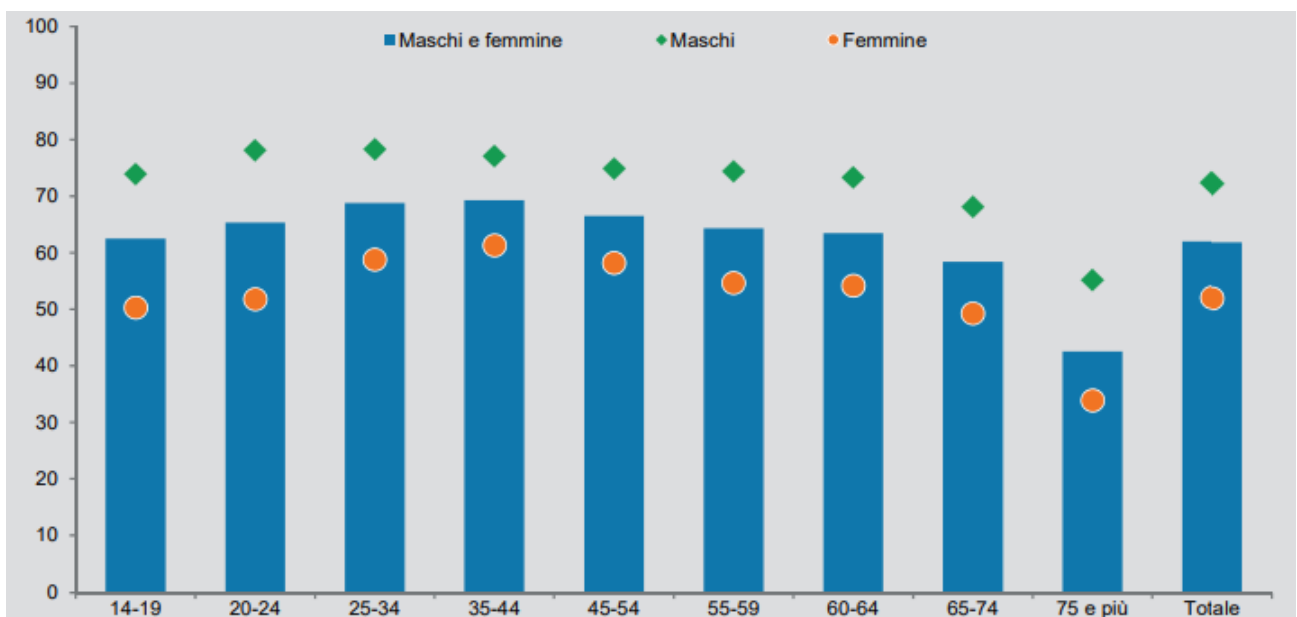


Figura 40 - Persone di 14 anni e più che si sentono molto o abbastanza sicure camminando al buio da sola nella zona in cui vivono per sesso ed età. Anno 2023. Valori percentuali. Fonte: Rapporto BES 2023.

A proposito di differenze di percezione di sicurezza in base alla posizione geografica, invece, i dati dimostrano differenze contenute tra nord, centro e sud (figura 43): in generale la percezione di elementi di degrado e del rischio criminalità è più elevata a nord-ovest rispetto a che a nord-est, coerentemente con tutti i dati emersi nei precedenti paragrafi che mostrano anch'essi questa differenza, mentre il centro e il sud presentano comunque i livelli più elevati di percezione di criminalità. In generale, emerge senz'altro che la presenza di elementi di degrado sia decisamente più contenuta in tutte le aree geografiche, rispetto alla percezione del rischio criminalità.

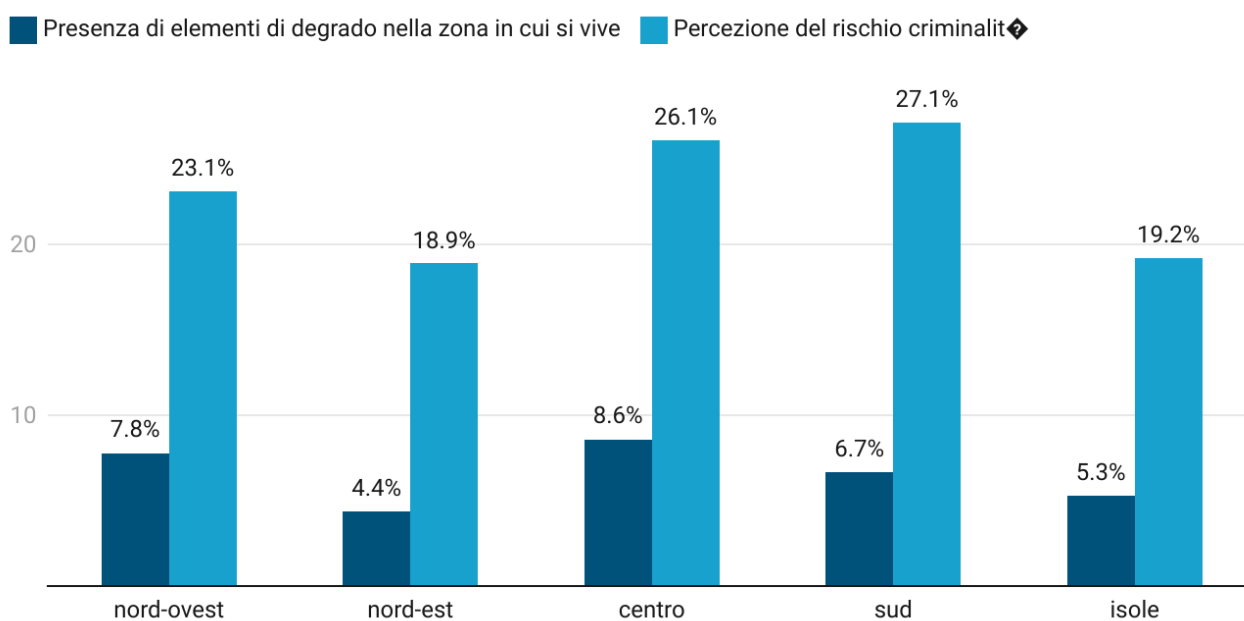


Figura 42 - Persone di 14 anni e più che vedono spesso elementi di degrado sociale e ambientale, famiglie che dichiarano molto o abbastanza il rischio di criminalità per ripartizione geografica. Anno 2023. Valori percentuali. Fonte: Rapporto BES 2023

Mentre, le differenze più significative riguardano la dimensione del comune e, infatti, le persone residenti nei piccoli comuni (meno di 10.000 abitanti) si sentono più sicure rispetto a quelle residenti nei comuni di grandi dimensioni (figura 42). In particolare, la percezione di sicurezza camminando al buio da soli è più alta in maniera significativa nelle città metropolitane (50,4%) rispetto ai comuni con meno di 2.000 abitanti (74%) e fino a 10.000 abitanti (68,9%). Anche la percezione del rischio criminalità è più elevata nelle aree metropolitane (città e periferie) rispetto ai comuni più piccoli, e man mano la dimensione del comune aumenta si nota anche un aumento della percezione di tale rischio, e questo riflette probabilmente, oltre a una maggiore esposizione ai rischi urbani in tali contesti, anche un effetto amplificato da parte dei media e dalla rappresentazione sociale del crimine nelle grandi città. Un aspetto interessante che emerge dai dati è anche la differenza evidente nella percezione di elementi di degrado: infatti, nelle città metropolitane il 15% degli intervistati segnala

la presenza di degrado, mentre nei piccoli comuni fino a 2.000 abitanti solo l'1,3% lo dichiara. Si può dire che dai dati emerge una chiara correlazione tra densità abitativa e percezione di sicurezza, rischio di criminalità e degrado e, nonostante una maggiore percezione di sicurezza nelle piccole realtà urbane, è bene tenere a mente la moltitudine di altri fattori che incidono sulla percezione di sicurezza.

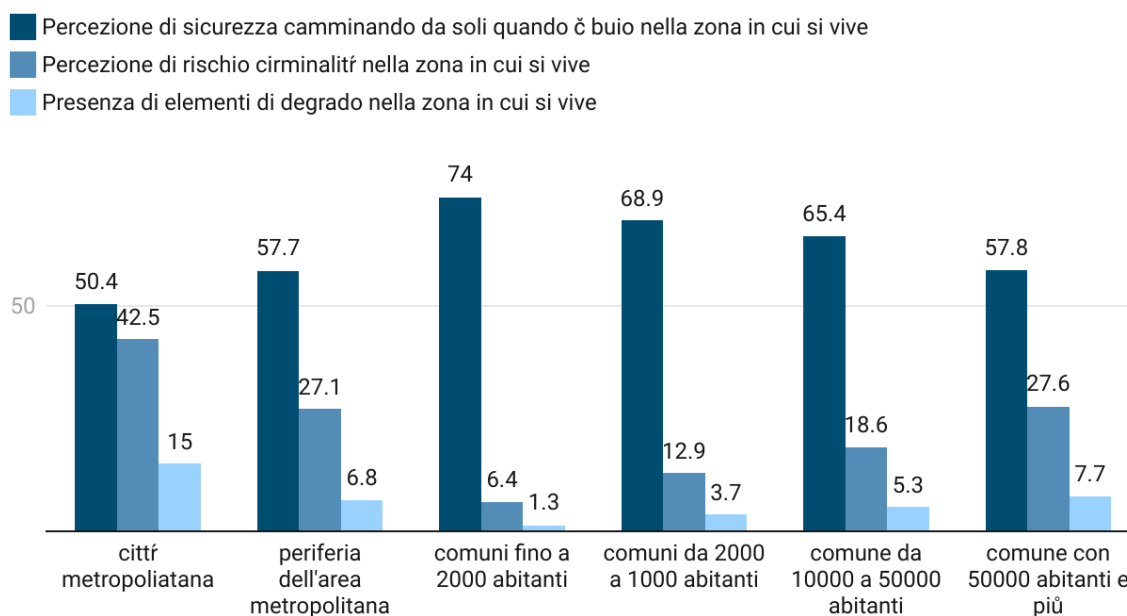


Figura 43 - Percezione di sicurezza nella zona in cui si vive: persone di 14 anni e più che vedono spesso elementi di degrado sociale e ambientale, persone di 14 anni e più che si sentono molto o abbastanza sicure camminando al buio da sole, famiglie che dichiarano molto o abbastanza rischio di criminalità per dimensione del comune. Anno 2023. Valori percentuali. Fonte: elaborazione personale su dati del Rapporto BES 2023.

Incrociando alcuni indicatori ai diversi anni, emerge però un elemento curioso: si nota come il numero di reati predatori (furti, borseggi, rapine) sia in crescita a partire dal periodo post-pandemico (dal 2020 al 2023: +22,06% di furti, +82,14% borseggi, +37,5% rapine), mentre la percezione di sicurezza nella zona in cui si vive è in aumento, come si è visto in questo paragrafo, e questo costituisce un paradosso tra dati oggettivi e percezioni. Di fronte a questa tendenza bisogna ragionare su quali siano gli altri fattori che intervengono ad alterare i valori di percezione: ad esempio, in questo caso, si potrebbe ricondurre questo trend a una migliore illuminazione stradale, piuttosto che alla presenza di strumenti di videosorveglianza, che danno ai cittadini la sensazione che la situazione sia sotto controllo. In generale, questo dimostra come paradossi come questo possano essere frequenti e le cause vanno ricercate in svariati fattori. Ad esempio, anche il diffondersi di “nuovi reati”, ossia quelli che non necessariamente implicano il contatto diretto, può essere causa dell’aumento del senso di sicurezza in prossimità della propria residenza.

## 2.2. Ruolo dei media

Un ulteriore fattore che contribuisce indubbiamente a costruire la percezione soggettiva del rischio è individuabile nei mezzi di comunicazione di massa: social network, tv e stampa tendono a enfatizzare di episodi più interessanti, risultando fortemente capaci di lavorare sulle vulnerabilità e alterare la percezione di insicurezza delle persone. Questo fattore può essere mitigato attraverso l'educazione dei cittadini all'interpretazione critica delle informazioni; infatti, i media, ad esempio, tendono ad enfatizzare episodi di microcriminalità urbana piuttosto che fenomeni di più elevato impatto, e questo genera una percezione distorta dei fenomeni, alimentando il senso di insicurezza e creando aspettative nei confronti delle istituzioni circa problemi realmente meno urgenti di altri. Le affermazioni sono sostenute anche dai dati del rapporto Istat del 2023, dal quale emerge che la percezione di insicurezza è più alta tra i gruppi che apprendono contenuti di cronaca nera tramite la televisione e social media. La spiccata attenzione mediatica sulla sicurezza influisce anche sull'agenda politica locale e nazionale (Milano, 2009); l'esposizione continua a casi di criminalità, spesso raccontata in modo frammentario e senza analisi di contesto, genera nella popolazione un'aspettativa di intervento immediato. I decisori politici, a loro volta, possono assecondare questa domanda attraverso misure securitarie come ordinanze e maggiori controlli di polizia, spesso presentandole come risposte risolutive del problema, ma tralasciando spesso l'analisi di cause strutturali come la povertà, la marginalità sociale o l'assenza di servizi. È pur vero che, come sostiene Amendola (2014) nel suo contributo nel volume 13 di *“Sentieri Urbani”*, anche l'implementazione delle politiche urbane per la sicurezza ha un andamento altalenante che in buona misura è determinato dall'intensità altalenante della domanda sociale di sicurezza (il cui andamento è spesso diverso dal pericolo reale). Amendola nel suo contributo esprime come nelle città italiane sia tornata la paura a seguito di singoli casi di criminalità o pericolo, e cerca quindi di analizzare i fattori che alimentano e costruiscono questo senso di paura diffusa e collettiva: infatti, si nota come la paura diffusa si è alimentata in tutti quei casi in cui il soggetto criminale era costituito da qualcuno che, fino a quel momento, era insospettabile, ma questo perché questi casi sono stati ingigantiti a livello mediatico. Oltretutto, in una ricerca dei possibili fattori che amplificano o limitano il potere di influenza dei media, Naldi (2013) sostiene che vi sia una sorta di legame tra distanza dell'oggetto mediatico e l'individuo, ossia che quanto più l'oggetto mediatico è distante dal campo dell'individuo, tanto più questo sarà comunemente ricondotto all'oggetto mediatico stesso (si riporta il caso degli immigrati in cui questa distanza è massima).

A proposito del rapporto tra mass media e percezione diffusa di cui si è parlato sopra, un'indagine molto interessante è quella di L. Davico e C. Boccazzi Varotto, Condotta all'interno del libro *“La città ansiogena”*, a cura di A. Mela. Gli autori sopracitati si sono cimentati in un'indagine da loro condotta

(nell'arco temporale che va da giugno 2001 a gennaio 2002) in cui si è cercato di esaminare le diverse modalità di trattamento dei temi che ruotano attorno alla sicurezza, per riprodurre idealmente il percorso, da loro definito, *“di avvicinamento alla notizia”*, che ciascun fruitore della città può effettuare. Tra Le principali difficoltà emerse risulta esserci quella legata al fatto che esistono innumerevoli modalità di trasmissione di una notizia, come giornali, siti web, cartelloni pubblicitari, e pertanto gli autori hanno deciso di soffermarsi esclusivamente sulle fonti della carta stampata *“con particolare riferimento alle pagine della cronaca locale torinese”* (il campione è formato da 356 locandine della Stampa e di Repubblica). Così, a partire dall'analisi dei titoli degli articoli, nonché tendenza comune di chi legge i quotidiani (con lo scopo di effettuare una prima selezione) è stata condotta l'analisi qualitativa sull'indagine delle modalità narrative (titoli sensazionalistici, piuttosto che allarmistici o altro), e delle immagini prevalenti che emergono dalla lettura dei quotidiani.

In questo capitolo, che affronta il ruolo dei media nei confronti della questione sicurezza, si vuole offrire un esempio di come, attraverso canali online del quotidiano MilanoToday, sia possibile valutare in che modo la testata giornalistica in esame possa influenzare le percezioni collettive sul tema della sicurezza. L'ispirazione è all'indagine sopra citata, condotta da L. Davico e C. Boccazzi Varotto, ma si tratta in realtà di una sperimentazione esemplificativa del metodo adottato nell'indagine citata, che non ha nessun tipo di pretesa circa il fatto di essere rappresentativa di tendenze del quotidiano in esame, bensì è più un'indagine in cui si vogliono esplorare, su un campione ridotto e in un arco temporale ridotto, le modalità narrative che possono contribuire ad allarmare i cittadini che leggono queste notizie, divulgate non solo sul sito ufficiale del giornale, ma anche sui corrispettivi profili social (Facebook, Twitter, Instagram, Tiktok), e quindi capaci di raggiungere un pubblico più ampio e variegato in termini di età e abitudini.

Il focus tematico si basa quindi sulle seguenti questioni: criminalità, ordine pubblico, degrado urbano, baby gang, sicurezza urbana), e l'arco temporale considerato è quello del mese di dicembre 2024. L'unità di analisi considerata sono, per ragioni di tempo, i titoli dei primi 18 articoli (ed eventuali sottotitoli), che riguardano i focus tematici sopra citati; inoltre, per semplificare la ricerca, si sono considerati gli articoli che sono contenuti all'interno della sezione *“Cronaca”* che, nel dettaglio, è articolata in cinque sezioni: incidenti stradali, arresti, rapine, furti, morti. L'obiettivo, sopra anticipato, è quello di comprendere come il quotidiano MilanoToday veicoli le informazioni riguardanti la sicurezza urbana, valutando in che modo la scelta delle parole nei titoli può influenzare la percezione collettiva.



Tabella riassuntiva dei risultati dell'indagine condotta, contenente le informazioni specifiche degli articoli di giornale, e quattro categorie di analisi di carattere valutativo. Fonte: ,ilanoToday, dicembre 2024

Data di pubblicazione	informazioni			Categorie di analisi			
	Titolo	Sottotitolo	Link (URL)	Tonalità del titolo	Tipo di reato	Localizzazione geografica	Termini emotivi
1/12/2024	Gira in strada con 300 grammi di hashish: arrestato per spaccio	L'uomo è stato sorpreso durante un controllo	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/ha-shish-via-padova-citummo.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/ha-shish-via-padova-citummo.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Spaccio	Casoretto	spaccio, arrestato
1/12/2024	Probabile rissa, trovato un uomo ferito da cocci di vetro: grave in ospedale	L'uomo è stato trovato ferito e in gravi condizioni sul Ponte Ghisolfa	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/rissa-aggressione-ponte-ghisolfa.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/rissa-aggressione-ponte-ghisolfa.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Rissa	Bovisa	rissa, grave
1/12/2024	Serata di furti e rapine in zona Bocconi, due giovani arrestati	Le vittime li hanno riconosciuti	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furti-zona-bocconi-30-novembre.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furti-zona-bocconi-30-novembre.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Rapina	Porta Lodovica	furti, rapine, arrestati
1/12/2024	Ruba gioielli per 3mila euro strappandoli di mano dalla commessa di un negozio	L'uomo è stato bloccato dall'addetto alla sicurezza	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-negozi-gioielli-citylife.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-negozi-gioielli-citylife.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Furto	City Life	rubà
2/12/2024	La cocaina nell'acqua e i pusher con l'apprendistato: prese le bande che riempivano di droga Milano	In manette 14 persone, parte di due bande che spacciavano cocaina e hashish in città	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/spaccio-san-siro-arresti-acqua.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/spaccio-san-siro-arresti-acqua.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Spaccio	San Siro/Piazzale Selinunte	cocaina, pusher, droga, bande
4/12/2024	Violenza sessuale nel Milanese, scende dalla metro e viene aggredita: arrestato un uomo	L'agguato è avvenuto sul ponte che collega Vimodrone a Cologno Monzese	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/violenza-sessuale-vimodrone-cologno.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/violenza-sessuale-vimodrone-cologno.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Violenza sessuale	Vimodrone	violenza, arrestato
4/12/2024	Ragazzo accoltellato al viso, un altro aggredito: rapinatore in fuga in metro	La doppia rapina martedì sera. Due giovani arrestati subito, il terzo preso dopo una corsa in metro	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/arrresto-metro-chiusa-rapina.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/arrresto-metro-chiusa-rapina.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Rapina	Loreto	accoltellato, aggredito, fuga
4/12/2024	"Alle 6 aveva il matrimonio della figlia": come agiva la banda che svaligiava anche 5 case a notte	In manette 7 uomini, accusati di 71 furti nel giro di quattro mesi. Chi sono i componenti della banda e come agivano	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furti-casa-banda-nord.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furti-casa-banda-nord.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Furto	Segrate	banda, svaligiava
4/12/2024	Controlli serrati in stazione: droga, daspo urbani e gente che attraversa sui binari	Polfer e ghisa in un servizio congiunto per maggiore sicurezza a Rogoredo	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/controlli-rogoredo-multe-droga-daspo.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/controlli-rogoredo-multe-droga-daspo.html</a>	Allarmistico/Sensazionalisti co	Spaccio	Rogoredo	droga, daspo urbani

Tabella riassuntiva dei risultati dell'indagine condotta, contenente le informazioni specifiche degli articoli di giornale, e quattro categorie di analisi di carattere valutativo. Fonte: ,ilanoToday, dicembre 2024

4/12/2024	Rissa davanti alla caserma dei carabinieri a Milano: sei feriti	Quattro persone sono finite in ospedale: uno con una ferita da arma da taglio	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/rissa-caserma-carabinieri-affori.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/rissa-caserma-carabinieri-affori.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Rissa	Affori	rissa, feriti
6/12/2024	Rubavano scooter a Milano per rivenderli: trovati sette mezzi in un garage	Fermati 3 uomini di origini senegalesi. Gli scooter sono stati restituiti ai legittimi	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/scuoter-rubati-milano-pavia.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/scuoter-rubati-milano-pavia.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Ricettazione		rubavano
6/12/2024	Furto in gioielleria a Milano: la coppia elegante fuggita con 28 anelli da 50mila euro	Il colpo giovedì mattina in una gioielleria di via Molino delle Armi. In azione un uomo e una donna descritti come eleganti e ben vestiti	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-gioielleria-molino-armi.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-gioielleria-molino-armi.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Furto	Porta Ticinese	furto, fuggita
7/12/2024	Lo spacciatore che consegnava la droga in auto: 17 kg di coca e tanti soldi	Fermato dalla polizia in via Scarampo durante un controllo della zona	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/spacciatore-via-scarampo-arresto.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/spacciatore-via-scarampo-arresto.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Spaccio	Sempione	spacciatore, cocaina
7/12/2024	Ruba il portafoglio e scappa, ma la vittima riesce a fermarlo	Arrestato un 36enne con l'accusa di furto aggravato	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-portafoglio-maciachini-7-dicembre.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-portafoglio-maciachini-7-dicembre.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Furto	Maciachini	ruba, scappa, vittima, arrestato
9/12/2024	Il branco di ragazze e il furto da Victoria's Secret: guardia ferita a colpi di borsetta	Il furto domenica sera nella Galleria del Corso. Arrestate 3 donne	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-victorias-secret-ieri.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-victorias-secret-ieri.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Furto	Duomo	branco, furto, colpi
10/12/2024	Beccato di nuovo sotto casa: uomo arrestato due volte in 12 giorni	In manette un 48enne sorpreso a spacciare sotto casa sua	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/irrestato-spaccio-cesano-boscone-ieri.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/irrestato-spaccio-cesano-boscone-ieri.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Spaccio	Cesano Boscone	beccato, arrestato
10/12/2024	Telefono rubato in Stazione centrale con la tecnica del foglietto	E' successo in un locale della stazione ferroviaria, arrestato un ragazzo di 20 anni e denunciata una giovane che era con lei	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-telefono-stazione-centrale-dicembre-2024.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/furto-telefono-stazione-centrale-dicembre-2024.html</a>	Neutro/Descrittivo	Furto	Stazione centrale	rubato, arrestato
13/12/2024	Fanno shopping con le carte di credito rubate: arrestati	Nei guai due uomini che stavano utilizzando delle carte che erano state rubate a due anziani nel parcheggio dell'esselunga	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/usare-carte-credito-rubate-reato-2024.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/usare-carte-credito-rubate-reato-2024.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Furto	Lorenteggio	rubate, arrestati
15/12/2024	Trasporta la cocaina a domicilio con la propria auto: spacciatore nei guai	L'arresto è degli agenti della Sesta sezione della Squadra mobile di Milano	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/spacciatore-auto-viale-bligny.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/spacciatore-auto-viale-bligny.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Spaccio	Viale Bligny	cocaina, spacciatore, guai
15/12/2024	A Milano più di 10 arresti al giorno della polizia: triplicati i sequestri di cocaina	I numeri dell'ultimo anno di lavoro della polizia: in 12 mesi arrestate 4252 persone, oltre un milione di i identificati	<a href="https://www.milanotoday.it/cronaca/arresti-polizia-2024-milano.html">https://www.milanotoday.it/cronaca/arresti-polizia-2024-milano.html</a>	Allarmistico/S ensazionalisti CO	Spaccio	Duomo	cocaina, arresti

Da un'analisi quantitativa emerge che il reato principale sia il furto, con una media di 7 su 18 articoli considerati; mentre, le parole e i termini emotivi più ricorrenti sono "arrestato", e "cocaina", con enfasi quindi sull'operato delle forze dell'ordine che compiono l'arresto.

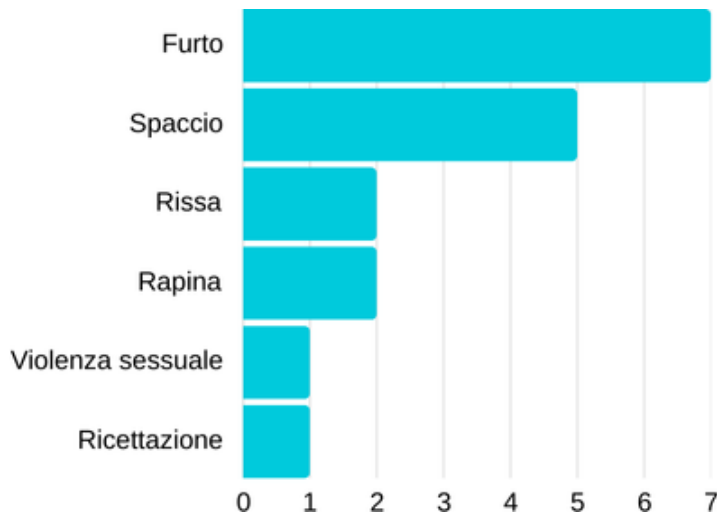


Figura 44 - - Frequenza dei reati emersi dai risultati della ricerca, riportati nella tabella di cui sopra. Anno 2024. Fonte dati: Milano Today

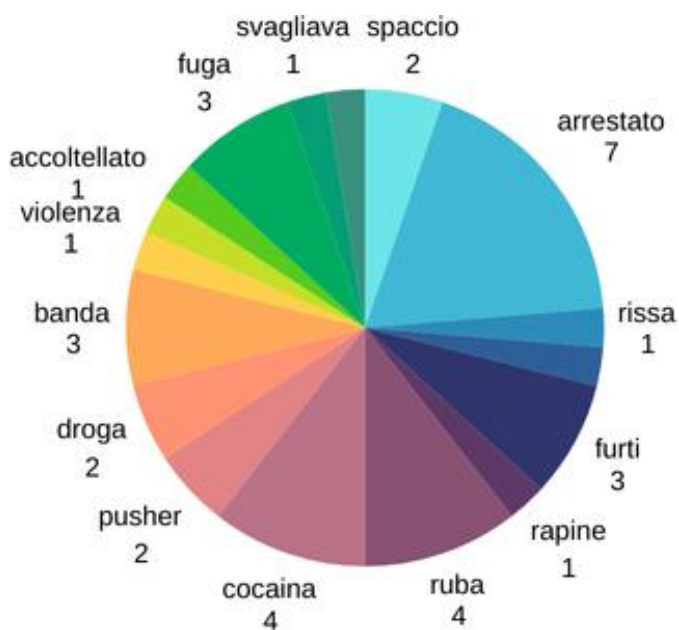


Figura 45 - Frequenza dei termini emotivi emersi dai risultati della ricerca, riportati nella tabella di cui sopra. Anno 2024. Fonte dati: Milano Today

A seguito dei risultati dell'analisi condotta, emerge innanzitutto come la rappresentazione giornalistica della sicurezza urbana non si limiti ad essere esclusivamente lo specchio della realtà, ma

piuttosto è spesso una costruzione influenzata da dinamiche territoriali e interessi economici. Infatti, I titoli degli articoli analizzati enfatizzano il pericolo della criminalità attraverso il linguaggio emotivamente carico di sensazionalismo, con lo scopo di attirare l'attenzione. L'enfatizzazione della paura può suscitare la necessità di richieste di intervento pubblico sproporzionate rispetto all'effettiva pericolosità dei fenomeni, Distogliendo risorse preziose da problemi strutturali più gravi. oltretutto, l'uso ricorrente di alcuni termini, come “arrestato”, “cocaina”, Rafforza stereotipi e pregiudizi su determinate categorie sociali e non è cosa rara che spesso nei titoli o nei sottotitoli degli articoli si associno implicitamente certe tipologie di reato a specifiche fasce di popolazione, Come immigrati o giovani che abitano nelle periferie, contribuendo ad alimentare la costruzione di una narrativa basata più su percezioni che su dati oggettivi. questo aspetto è particolarmente interessante se si considera il già citato studio di Naldi (2013), secondo cui quanto più un fenomeno è distante dall'esperienza diretta dell'individuo, tanto più viene percepito attraverso la lente offerta dai media, rafforzando la perdita di contatto con la realtà concreta.

Ma fino a che punto l'informazione giornalistica dovrebbe limitarsi a riportare ai fatti e fino a che punto, invece, dovrebbe contribuire a contestualizzarli e interpretarli in modo critico? Come si è visto già dai pochi articoli analizzati, le informazioni giornalistiche si nutrono dell'impatto emotivo, elemento che emerge dai titoli accattivanti che si prestano molto di più alla condivisione in maniera virale delle notizie, e facendo leva sui molteplici canali di diffusione, come i social network. Proprio a causa della rapidità e della necessità di arrivare con immediatezza, si corre il rischio di perdere il contenuto più profondo delle informazioni, e di conseguenza viene meno la capacità di offrire ai lettori gli strumenti adeguati a comprendere la complessità dei contenuti e delle informazioni giornalistiche. Alla luce di ciò, è necessaria un'educazione alla lettura critica delle notizie, utile a contrastare la distorsione della percezione di sicurezza, e che renda i lettori capaci di distinguere un problema reale da una costruzione giornalistica.

### **2.3. Tecnologie e sicurezza percepita**

Negli ultimi anni si è osservato un progressivo aumento dell'uso di tecnologie per la protezione dell'abitazione e la difesa personale, spinto dall'avvento di dispositivi e strumenti sempre più sofisticati. Al contempo, fattori e dinamiche come l'incremento della mobilità lavorativa, hanno contribuito a ridurre il senso di fiducia nel vicinato, generando un calo di pratiche non tecnologiche di sicurezza che prima erano maggiormente diffuse.

Esistono molteplici strategie difensive che permettono di aumentare il senso di sicurezza rispettivamente alla difesa della propria abitazione, e dalle indagini sulla percezione della sicurezza condotte dall'Istat nel corso degli ultimi 15 anni, è possibile valutare come queste strategie si siano evolute nel tempo e nello spazio.

Infatti, sebbene tra il biennio 2015-2016 e 2022-2023 vi siano stati dei cambiamenti, questi sono ancora più evidenti se confrontati con i risultati emersi dalle indagini sulla percezione condotte tra il 2008 e il 2009. Infatti, la percentuale di famiglie che hanno installato almeno un sistema di protezione è passata dal 59% nel 2008-2009, al 72,1% nel 2015-2016, fino ad arrivare al 71,8% nel 2022-2023, (figura 47), mostrando come vi sia stata una crescita e un aumento iniziale che poi si è stabilizzato nel tempo.

Periodo	% Famiglie con sistema di protezione
2008-2009	59.0%
2015-2016	72.1%
2022-2023	71.8%

Figura 46 - Evoluzione della percentuale di famiglie con almeno un sistema di protezione. Anni 2008-2009, 2015-2016, 2022-2023. Fonte: ISTAT

Gli strumenti di protezione più diffusi attualmente sono:

- Porte blindate
- Blocchi alle finestre (come le inferriate)
- Dispositivi di allarme e sensori
- Sistemi di videosorveglianza
- Sistemi di vigilanza privata

Nel dettaglio, vi sono alcuni strumenti caratterizzati da tendenze interessanti: le porte blindate, i blocchi alle finestre, e i dispositivi di allarme sono strumenti che nel periodo temporale analizzato hanno subito una crescita relativa alla loro adozione. Di contro, si nota una diminuzione nell'adozione di strategie che non prevedono l'utilizzo di strumenti di protezione: infatti, abitudini come tenere le luci accese in assenza di persone nell'abitazione, sono diminuite, passando dal 34% nel biennio 2008-2009 al 21,1% nel biennio 2022-2023; allo stesso modo, anche chiedere ai vicini di controllare l'abitazione è una tendenza che è calata molto, passando dal 40% nel 2008-2009 al 16,4% nel 2022-2023. Invece, sono sempre più diffusi i sistemi di vigilanza privata che passano dal 3% nel 2008-2009 al 7,2% nel 2022-2023, è questo è sintomo di una tendenza in crescita a ricorrere ad soluzioni tecnologiche piuttosto che basarsi su strategie basate sulla fiducia interpersonale (figura 46).



Figura 47 - Confronto percentuali di adozione di varie strategie di sicurezza. Anni 2008-2009, 2022-2023. Fonte: ISTAT

Alcune ricerche citate nel capitolo 7 sulla Sicurezza, del Rapporto BES 2023, evidenziando come la diffusione di telecamere di sicurezza possa generare due impatti differenti: da un lato si parla di effetto deterrente su crimine e di un maggior controllo delle aree pubbliche e private; dall'altro si parla del rafforzamento della sensazione di diffidenza reciproca, con una maggiore percezione di vivere in un ambiente più rischioso, a causa della diffusione pervasiva di questi strumenti. Infatti, spesso, l'adozione di questi sistemi di sicurezza è più legato al desiderio di mitigare la paura dei crimini, piuttosto che a una reale crescita dei tassi di criminalità (come si è visto dai dati sui furti che, in generale, sono in calo).

### ***Differenze territoriali nella diffusione dei sistemi di sicurezza***

Le indagini Istat sulla percezione della sicurezza svolte nei periodi 2008-2009, 2012-2013 e 2022-2023, Evidenziano anche una significativa differenza territoriale nell'adozione delle diverse soluzioni di sicurezza di cui si è parlato sopra. spesso, alla base di queste differenze, possono esserci fattori non esclusivamente legati ai tassi di criminalità degli specifici contesti, ma fattori culturali, sociali o di reddito.

La maggiore diffusione dei sistemi tecnologici si verifica nel Nord Italia, dove oltre il circa il 74% delle famiglie installano almeno un sistema di protezione, in particolare nelle aree metropolitane (figura 49), con Milano e Torino che superano l'80% (Istat, 2022-2023). Il centro Italia presenta una diffusione dei sistemi di sicurezza leggermente inferiore rispetto al Nord (figura 49), e in media il 68% delle famiglie sono dotate almeno di un sistema di protezione, ma nelle grandi città come Roma, Firenze e Bologna la percentuale sale fino al 75%, riflettendo una maggiore necessità di sicurezza. il Sud Italia le isole, invece, mostra una maggiore disomogeneità riguardo l'adozione di questi sistemi di sicurezza: le aree costiere come Napoli, Bari, Palermo e Cagliari presentano tassi di adozione intorno al 70%, valore che scende significativamente nelle aree rurali e interne, arrivando al 50% o addirittura meno in alcune province (Istat, 2022-2023). in questi ultimi contesti, è probabile che

persistano pratiche tradizionali di sicurezza basate sulla fiducia interpersonale, trattandosi di piccoli comuni ho realtà in cui vi è un maggiore senso di coesione e comunità, che sono fattori che riducono la necessità di ricorrere a forme tecnologiche di sicurezza.

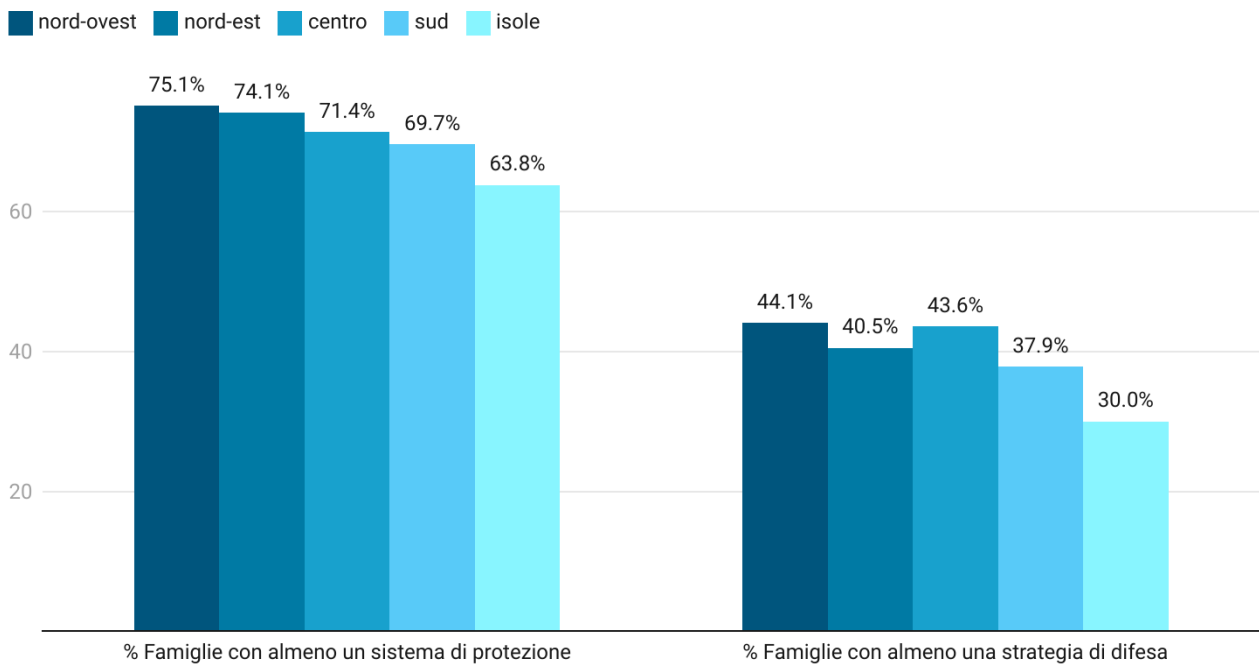


Figura 48 - % di famiglie che adottano strategie difensive o sistemi di protezione per la propria abitazione, per macro-area territoriale.. Anno 2022-23 per 100 famiglie della stessa zona. Fonte: elaborazione personale su dati Istat.

■ città metropolitana  
 ■ periferia dell'area metropolitana  
 ■ comuni con oltre 50.000 abitanti  
 ■ comuni tra 10.000 e 50.000 abitanti  
 ■ comuni tra 2.000 e 10.000 abitanti  
 ■ comuni con meno di 2.000 abitanti

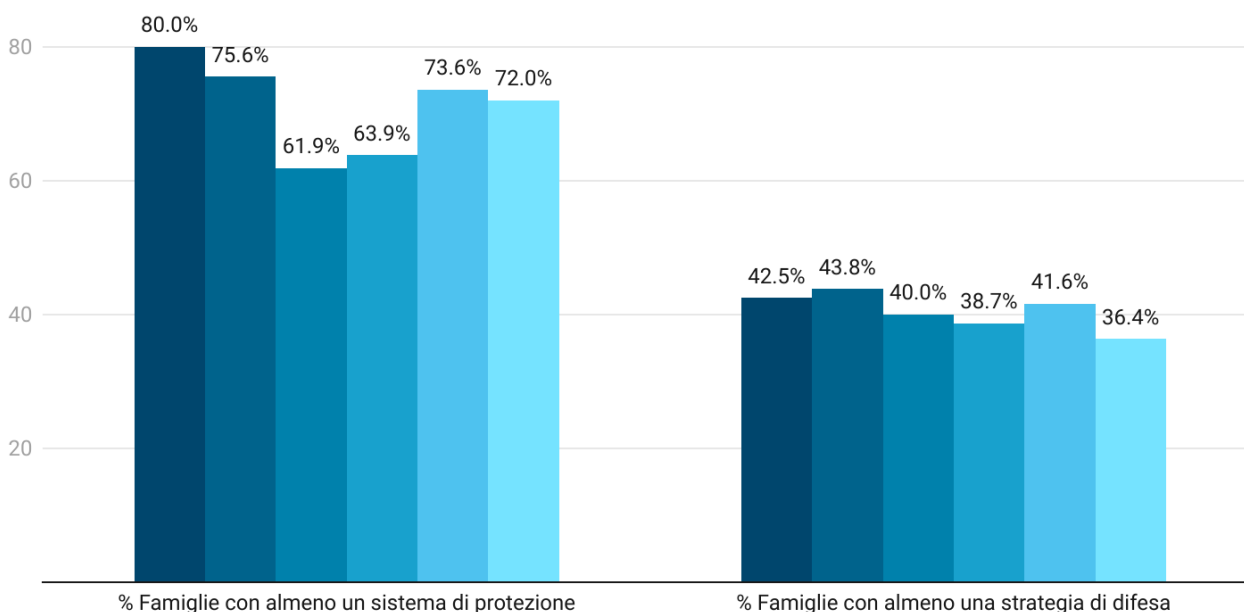


Figura 49 - % di famiglie che adottano strategie difensive o sistemi di protezione per la propria abitazione, per tipologia di comune. Anno 2022-23 per 100 famiglie della stessa zona. Fonte: elaborazione personale su dati Istat.

Un fattore che va sottolineato è che spesso l'adozione di sistemi di sicurezza può essere una tendenza alimentata da campagne mediatiche, così come pubblicitarie, che aumentano la percezione del rischio, piuttosto che da minacce reali. Basti pensare a spot televisivi di aziende che vendono sistemi di allarme, in cui mostrano scene di vita quotidiana interrotte da un potenziale pericolo, per poi rassicurare il pubblico con la promessa di un controllo immediato e totale della situazione; stessa cosa accade, ad esempio, anche nelle pubblicità di porte blindate o serrature di sicurezza, dove spesso si fa leva sulla facilità in cui si possono forzare i classici sistemi di chiusura, suscitando così la sensazione di trovarsi in potenziale pericolo. Inoltre, come evidenziato, nelle grandi città del nord o in alcune città costiere del Sud o del centro, si evidenzia un calo delle pratiche collaborative di vicinato in termini di sicurezza, spesso sostituite dai dispositivi individuali di sicurezza, e questo fattore può alimentare un senso di diffidenza e diminuire quindi il senso di comunità.



## ***Gela, città videosorvegliata***

Un esempio emblematico dell'adozione di sistemi di sicurezza tecnologici è rappresentato dalla città di Gela, comune italiano di 70.460 abitanti, sito in provincia di Caltanissetta in Sicilia. All'ingresso della città da tempo è stato collocato un cartello che recita “Gela, città videosorvegliata”, e che ognuno, a seconda della propria sensibilità, interpreta come vuole. Infatti, Soggetti vulnerabili in cui la percezione di sicurezza gioca un ruolo importante, saranno



*Foto 2 – Gela, città videosorvegliata. Cartello posto all'ingresso della città.*

maggiormente assicurati dalla citazione, rispetto a chi invece giudica la videosorveglianza come una misura di controllo. In realtà, è noto che “oltre il 90% delle telecamere risalenti al progetto Gela Città Futura<sup>23</sup> non sono funzionanti”, come afferma l'assessore alla gestione sviluppo dei servizi urbani Nuccio di Paola, sulla base dei dati forniti dalla prefettura di Caltanissetta.

Solo nel 2024 si è avuta una svolta: infatti, a Febbraio 2024 è stato inaugurato il nuovo impianto di videosorveglianza a seguito di diverse sollecitazioni da parte delle istituzioni e grazie ai fondi POC. nello specifico, si tratta di 26 punti di osservazione dislocati in varie parti dell'abitato di Gela, nonché 93 telecamere tecnologiche e all'avanguardia per monitorare la città e comunicare in tempo reale con le forze dell'ordine.

Questo caso è emblematico evidenzia il ricorso all'adozione di soluzione tecnologica per affrontare problemi di sicurezza pubblica. dinanzi a ciò, se da un lato l'adozione di sistemi all'avanguardia come questi rappresenta un passo in avanti, dall'altro è inevitabile non tenere conto delle implicazioni etiche riconducibili alla privacy e al controllo continuo; Infatti, l'efficacia della videosorveglianza come strumento di sicurezza non è percepita in maniera uniforme e per alcuni potrebbe essere considerato come una forma di controllo invasivo, mentre per altri potrebbe costituire un motivo di conforto dinanzi a fenomeni di criminalità nei luoghi pubblici.

---

<sup>23</sup>Il progetto Gela Città Futura nasce nel 2005, fortemente voluto dall'allora sindaco **Rosario Crocetta**. A più riprese l'ex primo cittadino si vantava del primato: «Gela è la città più videosorvegliata d'Italia». Telecamere ovunque, quindi, per prevenire soprattutto un reato odioso e ancora oggi diffuso in città: **l'incendio delle auto**, metodo utilizzato soprattutto dalla micro-criminalità

## 2.4. Il valore della componente percettiva nelle politiche di sicurezza: pesi e misure

Come si è detto all'interno del capitolo 1, le politiche di sicurezza sono degli strumenti fondamentali utili a garantire l'ordine pubblico e il benessere sociale ma, come si è visto, accanto alla componente che rispecchia le necessità oggettive che tali politiche cercano di soddisfare, emerge con sempre più chiarezza e già da diversi decenni la componente percettiva. Come abbiamo visto, rapporti, indagini e ricerche tengono conto della componente percettiva ormai tanto quanto in egual misura a quella oggettiva; infatti, sono tantissimi i dati sulla percezione di sicurezza messi a disposizione. a questo punto, questo capitolo intende esplorare in che misura le politiche di sicurezza integrano gli aspetti percettivi e soggettivi, analizzando il rapporto tra percezione e realtà nelle effettive risposte alle esigenze dei cittadini.

Alcune politiche di sicurezza evidenziano un forte orientamento verso la gestione della percezione pubblica di sicurezza: è il caso, ad esempio, dell'aumento della presenza delle forze dell'ordine, modalità operativa talvolta utilizzata anche in contesti in cui ci sono bassi livelli di criminalità, in quanto la presenza di telecamere o forze dell'ordine risultano essere strumenti utili a rassicurare i cittadini; allo stesso modo, tutti gli interventi che riguardano l'ambiente fisico, come la manutenzione degli spazi pubblici, la riqualificazione dell'illuminazione pubblica, sono interventi volti ad aumentare i livelli di percezione di sicurezza, non rispondendo necessariamente a dei dati oggettivi sui livelli di criminalità rispetto allo stesso ambiente fisico.

È fondamentale che le politiche pubbliche di sicurezza urbana abbiano un approccio equilibrato rispetto ai pesi che si attribuiscono alla componente oggettiva e a quella percettiva, tenendo conto del fatto che è relativamente alla componente percettiva vi sono una serie di elementi che hanno il potere di alterare le percezioni di sicurezza, come i media, fattori culturali, opinione pubblica, ecc. Con lo scopo di bilanciare la dimensione oggettiva e soggettiva della sicurezza, come si è visto nel corso delle analisi dei dati di percezione, esistono molteplici strumenti:

- indagini sulla percezione: le indagini Istat utilizzate nei precedenti capitoli, sono la riprova che la raccolta sistematica delle percezioni dei cittadini sia fondamentale per comprendere le preoccupazioni e confrontarle con le statistiche di dati oggettivi;
- approcci partecipativi: il coinvolgimento delle comunità locali, come è emerso, favorisce e stimola la co-costruzione di soluzioni più adatte ai problemi grazie ad un approccio bottom up;
- analisi delle narrazioni mediatiche ed educazione mediatica: così come visto nei precedenti paragrafi, è fondamentale monitorare le modalità attraverso cui vengono diffusi le narrazioni legate alla sicurezza in quanto spesso si assiste a rappresentazioni distorte. per

tale motivo è fondamentale che vi sia maggiore consapevolezza relativamente all'impatto dei media nella percezione della sicurezza.

A tal proposito, un esempio di progetto che tiene conto della componente percettiva basandosi sull'esperienza diretta dei cittadini che vivono direttamente allo spazio urbano, è stato il progetto di riorganizzazione della rete dei vigili di quartiere che, a partire dal 2001, sono stati affiancati dagli agenti di prossimità, con l'obiettivo di rafforzare un approccio di prossimità alla risoluzione dei problemi relativi alla sicurezza. Grazie alla periodica consultazione dei comitati cittadini, utile per la condivisione di strategie e priorità negli interventi da programmare, sono state definite le problematiche e decise le modalità operative di intervento del progetto.

## **2.5. Approcci teorici all'insicurezza**

Nel corso dei precedenti paragrafi è emerso con forza come la sicurezza urbana non sia solo l'esito di dati oggettivi ma anche di fattori soggettivi e costrutti sociali come emozioni, stati d'animo, ruolo dei media, degrado fisico, ecc. le indagini Istat e le varie ricerche illustrate, così come le analisi sui media (par. 2.2.), Hanno messo in luce un divario tra insicurezza reale e insicurezza percepita, documentato, ad esempio, dal caso dei furti in casa (in calo negli ultimi anni, ma spesso ancora vissuti come pericoli con rischio elevato); allo stesso modo, emergono anche dinamiche paradossali, come nel caso della crescita dei reati predatori che non si traduce in un immediato aumento della percezione di pericolo (Rapporto BES 2023, Istat 2022-2023).

Alla luce di ciò, questo paragrafo funge da raccordo tra le evidenze empiriche emerse e i principali approcci teorici che offrono una chiave di lettura al fenomeno dell'insicurezza urbana percepita, con l'obiettivo di evidenziare come i dati e l'evidenza analizzata nei precedenti paragrafi trovino fondamento in alcune teorie, e, allo stesso modo, come queste teorie possono fungere da supporto per comprendere le dinamiche concrete emerse (figura 51).

Evidenze empiriche	Approccio teorico	Rimando
Gap tra criminalità reale e percezione (es. furti)	Società del rischio (Beck, Giddens); Cultura del controllo (Garland)	Par. 2.1, 2.2
Ruolo dei media nell'amplificare la paura	Teoria dell'amplificazione mediatica (Bauman, Naldi)	Par. 2.2
Degrado urbano e insicurezza (illuminazione, quartiere ZEN, ecc.)	Broken Windows Theory (Wilson & Kelling); CPTED (Newman)	Par. 2.1, 2.4
Adozione di tecnologie di sicurezza in crescita	Routine Activity Theory (Cohen & Felson); Prevenzione situazionale (Clarke)	Par. 2.3
Paura ansiogena nei contesti urbani, ruolo di vulnerabilità	Società liquida (Bauman)	Par. 2.2, 2.4

Figura 50 – Tabella riassuntiva della corrispondenza tra evidenze empiriche (capitoli precedenti) e approcci teorici, con rispettivi rimandi ai paragrafi. Elaborazione propria.

Ricostruendo più nel dettaglio la correlazione tra evidenza empirica emerse e rispettivi approcci teorici, uno dei punti principali emersi dalle indagini Istat all'interno del par. 2.1 è la dissonanza tra i dati oggettivi e la percezione soggettiva: Questo discostamento è riconducibile concetti di “società del rischio” (Beck, 1986) e di “insicurezza latente” (Giddens, 1990), Dai quali emerge come i cittadini siano sempre più esposti a dinamiche a scala globale (economiche, ambientali, di salute) Che contribuiscono a generare un'ansia diffusa anche su fenomeni urbani apparentemente circoscritti o comunque a scala locale.

Allo stesso modo, nel paragrafo 2.2, emerso il ruolo dei media nel modellare la percezione collettiva e il senso di insicurezza, enfatizzando determinati episodi di criminalità o di degrado; da uno studio di Bauman (20026) Emerge proprio come i media, unitamente alla politica, siano capaci di alimentare una sensazione di “panico”, In cui la percezione del pericolo supera il reale rischio del fenomeno. A tal proposito, L'indagine sugli articoli di MilanoToday condotta nel capitolo 2.2 e relativa al periodo di dicembre 2024, evidenzia proprio come l'uso ricorrente di termini emotivi e titoli di grande impatto influiscono sull'opinione pubblica e conducono a richieste di intervento immediato su determinati fenomeni amplificati dai media.

Relativamente al degrado fisico e della percezione di insicurezza, vi è invece un rimando alle già citate teorie che collegano l'ambiente costruito e la criminalità, come la teoria delle finestre rotte di Wilson e Kelling del 1982, secondo cui in presenza di elementi di degrado si verifica un fenomeno di amplificazione della paura, che peraltro trova riscontro nelle evidenze raccolte nel capitolo 2.3. A tal proposito, un altro riferimento teorico è il già citato approccio CPTED (par. 1.3.).

Riguardo alla paura “ansiogena” e alla vulnerabilità, invece, il richiamo è al concetto di “società liquida” di Bauman, attraverso cui l'autore sottolinea che nella società attuale definita liquida<sup>24</sup>, l'idea di permanenza e di stabilità, sia lavorativa, sia delle relazioni, ecc., si è indebolita, e perciò l'individuo si trova spesso a doversi adattare facendo i conti con un senso di vulnerabilità e inadeguatezza che può sfociare in atteggiamenti ansiogeni. nonostante queste evidenze, Bauman cerca però di cogliere il lato positivo della società liquida dove, nonostante le paure e le ansie inevitabili, è possibile sperimentare nuovi stili di vita e nuovo in relazioni, sviluppando però inevitabilmente valori come la condivisione e la cooperazione.

## 2.6. I patti per la sicurezza urbana

Nel panorama delle politiche di sicurezza contemporanee, lo strumento dei patti per la sicurezza urbana svolge un ruolo centrale, trattandosi di accordi formali fra il livello statale (in particolare il ministero dell'Interno), e gli enti di livello locale (comuni, province e regioni). Tali accordi hanno la finalità di definire al loro interno delle strategie condivise da entrambi i livelli e utili per affrontare i problemi legati alla sicurezza urbana, nonché i rischi, e perciò ridurre anche la criminalità e produrre anche effetti sulla percezione di insicurezza.

Relativamente al quadro normativo alla base dello strumento pattizio il riferimento è al decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14, (Convertito in Legge n. 48/2017), recante “Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città”, di cui di seguito si approfondiranno in particolare gli articoli 4 e 5.

L'art. 4 introduce, infatti, due concetti chiave:

- sicurezza integrata: intesa come l'insieme degli interventi che lo stato e gli enti locali garantiscono in maniera appunto integrata, e utili a promuovere e garantire la sicurezza;
- sicurezza urbana: definita come “il bene pubblico che afferisce alla vivibilità e al decoro delle città, da perseguire anche attraverso gli interventi di cui riqualificazione e recupero delle aree o dei siti degradati, l'eliminazione dei fattori di marginalità e di esclusione sociale, nonché la promozione della cultura della legalità e della convivenza civile.

Dall'articolo citato, emerge, quindi, come la sicurezza urbana non sia solo relativa alla prevenzione dei rischi legati al crimine, ma ingloba anche l'interesse verso la qualità dello spazio pubblico

---

<sup>24</sup> Con il termine “società liquida”, Bauman indica una condizione in cui i legami e le strutture sociali appaiono fluidi e mutevoli, rendendo le esistenze individuali più fragili. In questo scenario, identità e relazioni mutano e si ridefiniscono costantemente, senza punti fissi o sicurezze permanenti.

contrasto del degrado, coerentemente con quanto discusso nei paragrafi precedenti relativamente, specie, al rapporto tra percezione di insicurezza e degrado fisico dei luoghi.

L'art. 5, invece, è più specifico per lo strumento pattizio in questione, e definisce che le Prefetture (che rappresentano il Ministero dell'Interno), e i Comuni, possono sottoscrivere i patti con lo scopo di prevenire e contrastare la criminalità diffusa e predatoria in tutte le sue forme, promuovere il decoro urbano e rafforzare azioni integrate di sicurezza pubblica e urbana, ricorrendo anche all'utilizzo di sistemi di videosorveglianza. Oltretutto, i patti definiscono degli obiettivi specifici, tra cui gli indicatori per il monitoraggio e la verifica dell'efficacia degli interventi.

<b>Data</b>	<b>Provvedimento/Evento</b>	<b>Contenuti e rilevanza principale</b>
2007	Conferenza Stato-Città e Autonomie Locali	Linee guida generali per la stipula dei primi Patti di sicurezza urbana. Nascita di accordi sperimentali tra Prefetture e Comuni.
Febbraio 2017	D.L. 20 febbraio 2017, n. 14	"Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città". Nel dettaglio: - Introduzione formale del concetto di sicurezza urbana (art. 4). - Definizione dei Patti per l'attuazione della sicurezza urbana (art. 5).
Aprile 2017	Legge 18 aprile 2017, n. 48	Conversione del D.L. 14/2017 con modificazioni. Conferma e ulteriore specificazione dell'approccio integrato alla sicurezza, con approfondimento sul decoro urbano e la prevenzione del degrado.
2017 – 2020	Varie sottoscrizioni di Patti a livello locale	Applicazione concreta del modello "sicurezza integrata": - Nuovi Patti per Milano (2017), Genova (2018), Palermo (2019), Bari (2020). - Interventi diffusi in materia di videosorveglianza, presidi di polizia locale, riqualificazione di aree urbane, progetti sociali.
2020 – oggi	Aggiornamenti post-pandemia e ampliamento dei Patti	Rafforzamento dell'idea di sicurezza urbana come bene pubblico, con attenzione a misure di supporto sociale, inclusione e rigenerazione urbana anche in contesti minori. Nascono protocolli speciali su base regionale o metropolitana.

Figura 51 – Evoluzione normativa e storica dei Patti per la sicurezza urbana, dal 2007 a oggi. Elaborazione propria

## ***Origine e struttura dei patti per la sicurezza urbana***

Come emerge dalla tabella riportata nel paragrafo precedente, il ricorso ai patti tra stato e autonomie locali ha una storia che parte dal 2007, ma lo slancio operativo vero e proprio si ha con il decreto-legge 14/2017, e secondo Migliosi (2017), questo nuovo modello pattizio è caratterizzato da:

- **sicurezza integrata:** all'interno di questo concetto vi è il superamento dell'idea di sicurezza come esclusiva repressione dei reati. Inoltre, Il concetto di sicurezza integrata comprende interventi di rigenerazione e benessere urbano (all'interno di questo concetto, si riconosce, inoltre, un legame tra sicurezza reale e sicurezza percepita);
- **governance multilivello:** il riferimento è alla partecipazione al processo di Attuazione dei patti di soggetti appartenenti a diversi livelli;
- **prospettiva preventiva e partecipativa:** si rafforza il coinvolgimento della popolazione locale nei processi di identificazione delle priorità e delle criticità, essendo questi soggetti più vicini.

Lo strumento pattizio, nonostante nei contenuti rispecchi le diverse esigenze locali, mantiene comunque una struttura tipica, rappresentata sinteticamente nella tabella seguente.

<b>Sezione</b>	<b>Contenuti principali</b>
1. Premesse e riferimenti normativi	- Riferimenti normativi - Altre leggi e norme di contesto - Situazione locale di partenza (motivazioni per la firma del Patto)
2. Obiettivi strategici	- Riduzione della criminalità diffusa - Contrasto al degrado urbano - Promozione della coesione sociale e della cultura della legalità
3. Impegni delle parti	- Prefettura/Ministero dell'Interno (coordinamento forze di polizia, risorse) - Comune (Sindaco, Polizia Locale, manutenzione, progetti sociali) - Eventuali soggetti privati (sponsor, associazioni)
4. Piano d'azione e tempistiche	- Interventi materiali (illuminazione, arredo urbano) - Interventi sociali (attività ricreative e formazione) - Azioni di comunicazione e sensibilizzazione - Tempi previsti per ciascun intervento
5. Monitoraggio e valutazione	- Definizione degli indicatori chiave (livelli di reato, decoro, percezione di sicurezza) - Frequenza dei report periodici - Eventuale cabina di regia e revisione delle azioni

*Figura 52 – Tipica struttura di un patto per la sicurezza urbana. Elaborazione propria*

## ***Il patto per Milano***

Come anticipato (figura 50), a partire dal 2017, comincia un periodo in cui iniziano a diffondersi i Patti nelle varie città, e per comprendere l'impatto reale di questi strumenti risulta utile analizzare alcuni casi. Tra questi, il Patto per Milano del 2017 viene spesso citato come un valido esempio di applicazione delle politiche integrate. L'accordo è stato sottoscritto nel 2017 tra il prefetto e il sindaco ed è stato fortemente supportato anche dalla Regione Lombardia. Gli obiettivi e le linee di intervento all'interno del patto sono stati molteplici:

- riqualificazione delle aree degradate, con attenzione ai quartieri “sensibili”;
- installazione di nuovi sistemi di videosorveglianza, capaci di condividere le registrazioni in tempo reale con le forze di polizia Di Stato e locale;
- l'incremento della Polizia di Stato e Locale nei quartieri periferici ma anche nelle aree centrali più frequentate;
  - promozione di attività sociali, utili a rafforzare il senso di comunità.

Relativamente ai risultati ottenuti a seguito dell'applicazione e dell'attuazione del patto per Milano, è possibile fare un riferimento guardando le statistiche generali sulla criminalità, e quindi i dati Istat, in quanto non sono reperibili dei dati diretti all'applicazione del patto. Infatti, tra il 2017 e il 2019 è stato riscontrato un calo pari a circa il 7% dei furti denunciati, e poco meno per quanto riguarda le rapine, secondo i dati della Polizia di Stato, sebbene sia stato già ribadito nel corso di questi dei precedenti capitoli che la tendenza a denunciare può essere determinata da diversi fattori. Allo stesso modo, il calo dei reati riflette anche la tendenza generale alla diminuzione che interessa in linea generale L'Italia intera, e pertanto non è facilmente riconducibile ai risultati del Patto. Nonostante ciò, il Patto per Milano del 2017 viene spesso citato da molteplici fonti giornalistiche come un esempio di collaborazione istituzionale, caratterizzato, inoltre, da una spiccata rapidità delle risposte e di interventi nelle aree urbane, e questo può senz'altro considerarsi come un ottimo risultato.

## ***Pro e contro dello strumento pattizio***

In linea generale, l'approccio flessibile dello strumento pattizio, che viene calibrato su reali bisogni dei diversi territori attraverso analisi preliminari, e il confronto tra i rappresentanti locali e il livello statale, garantisce una pianificazione più elastica e tarata sulle specificità delle comunità (Antonelli, 2018), e questo risulta efficace sia intercettare forme di criminalità diffusa che problematiche sociali e di degrado. Inoltre, ulteriore vantaggio è il fatto che all'interno di questi strumenti avviene un'integrazione tra la sicurezza reale e quella percepita: infatti, gli interventi di vigilanza e di potenziamento



delle forze dell'ordine spesso previsti, vengono talvolta affiancati da interventi di riqualificazione degli spazi pubblici o progetti di natura culturale o sociale. Migliosi (2017), a tal proposito, sottolinea che questa duplice azione garantisce il fatto che la sicurezza non dipenda dalla sola attività repressiva, bensì è capace di rispondere alle domande di percezione dei cittadini. E questo è coerente con la definizione di “sicurezza urbana” intesa come bene pubblico, definita all'interno dell'articolo quattro del decreto legge 14/2017, in quanto considera sia il contrasto alla criminalità, sia la promozione della coesione comunitaria e del benessere collettivo.

Nonostante ciò, vi sono una serie di possibili svantaggi e criticità a seguito dell'attuazione dei patti. Ad esempio, Antonelli (2018), ribadisce come spesso possa verificarsi la disomogeneità tra i territori, in quanto alcuni Patti vantano i finanziamenti adeguati e una volontà politica più forte, fattori che in altre realtà possono essere meno disponibili e questo determina uno squilibrio tra un contesto urbano e l'altro.

Alla luce di ciò, lo strumento pattizio non può che essere considerato come un'occasione per promuovere la cooperazione istituzionale, recepire i bisogni e le necessità dei vari contesti urbani, e integrare la sicurezza oggettiva con quella percepita, ed è fondamentale adottare un approccio partecipativo e collaborativo anche e soprattutto tenendo conto delle possibili criticità che questo strumento può generare.

## **2.7. Sicurezza urbana e resilienza: un approccio complementare**

Parallelamente al concetto di sicurezza urbana, nel corso degli ultimi decenni si è sempre di più sentito parlare di approccio integrato alla resilienza urbana, ossia la capacità di una città (intesa come sistema fisico, sociale ed economico), di resistere, assorbire, adattarsi e infine riprendersi da eventi di vario genere che caratterizzano i contesti urbani, sia essi eventi improvvisi come pandemie, terremoti sia anche eventi che creano uno stato di ansia sociale, come la disoccupazione, l'inquinamento, la marginalizzazione sociale ed economica.

In questo breve capitolo, si vuole indagare il legame tra le due dimensioni, ossia sicurezza e resilienza, che, pur nascendo in contesti diversi, oggi possono essere percepite come complementari. Infatti, Come una comunità urbana viene definita sicura quando è meno esposta a fenomeni di instabilità e quindi di rischi, allo stesso modo una città può essere definita quando ha la capacità di prevenire e rispondere ai rischi e alle emergenze, e perciò riesce meglio a garantire la sicurezza dei cittadini.

Nel corso di questo elaborato, si è già a lungo discusso del concetto di sicurezza urbana in relazione alla capacità di prevenire i rischi, sia in relazione alla capacità di garantire protezione. Allo stesso

modo, il concetto di residenza urbana, si è iniziato a diffondere a partire dagli anni 2000 in riferimento ai contesti metropolitani, nonché alla loro capacità di resistere e rispondere a degli eventi estremi di varia natura.

Nell'ambito della resilienza urbana emerge un aspetto interessante che ha strettamente a che fare con il concetto di sicurezza urbana, ossia la gestione delle emergenze; infatti, ad esempio, le amministrazioni locali che investono in sistemi di monitoraggio all'avanguardia e di vigilanza del territorio, sono avvantaggiati da questo punto di vista in quanto hanno più strumenti utili all'identificazione di potenziali emergenze e disordini, e quindi sono più pronte a gestirli (basti pensare al già citato caso del sistema di videosorveglianza avanzato che è stato realizzato, proprio a tale scopo, nei pressi di piazza Vittorio Veneto a Torino, di cui si è parlato nel secondo capitolo).

Oltre a ciò, anche il concetto di coesione sociale permette di osservare un legame tra sicurezza urbana e resilienza. Infatti, una comunità unita, inclusiva e con bassi livelli di marginalizzazione sociale fa sì che eventuali eventi esterni, come ad esempio la disoccupazione o le crisi economiche, possono destabilizzare il tessuto sociale, o perlomeno questo fa sì che i danni possono essere attutiti. Perciò, è stato più volte ribadito come le politiche di sicurezza urbana più funzionali sono quelle che non adottano esclusivamente un approccio repressivo attraverso l'implementazione di forze dell'ordine o telecamere di videosorveglianza, ma promuovono anche la partecipazione attiva dei cittadini nelle decisioni, oltre che la nascita di progetti che rafforzano il senso di comunità. tutto questo fa sì che la vulnerabilità delle comunità rispetto ai potenziali effetti dei rischi a cui sono esposte sia minore, perciò la capacità di riorganizzarsi a seguito di un evento inaspettato sia maggiore.

A tal proposito, è immediato il rimando all'innovazione tecnologica come ponte tra la sicurezza urbana e la resilienza, e questo perché, come si è visto (anche da come sono cambiati, ad esempio, i metodi di sicurezza adottati dalle famiglie nelle proprie abitazioni, i quali prima erano basati più sulla fiducia interpersonale, mentre oggi si basano principalmente sui sistemi di allarme e videosorveglianza, capitolo 2), è sempre più ricorrente l'uso di tecnologie e sistemi di analisi dei dati all'avanguardia, che permettono di venire a conoscenza tempestivamente delle situazioni di pericolo della città, supportando sia le politiche di sicurezza che quelle di resilienza.

In sintesi, le politiche di sicurezza urbana possono sicuramente contribuire a potenziare la capacità di resistere, adattarsi e riprendersi, delle città; d'altro canto, guardare alla sicurezza urbana in quest'ottica, permette di garantire la sicurezza urbana nei vari contesti in maniera più stabile e sicura nel tempo.

## ***Conclusioni***

La domanda iniziale che ha guidato questa tesi, “*Quanto davvero ci sentiamo sicuri a vivere in città?*”, è stata il pretesto per avviare un lungo percorso di analisi e riflessione. Alla luce di questo, da un lato è stato possibile constatare come la sicurezza oggettiva sia una dimensione verosimilmente misurabile attraverso dati e indicatori oggettivi che costituiscono lo specchio della realtà; dall'altro, è emerso con forza il ruolo della componente percettiva nell'ambito della sicurezza urbana, ossia di come ciascun individuo viva e percepisce a livello soggettivo i rischi urbani, nonché come li affronta e come si prepara ai successivi ed eventuali rischi. Proprio il divario tra sicurezza oggettiva e sicurezza percepita ha guidato le riflessioni a seguito delle analisi, e ha dimostrato che spesso questo gap può essere più ampio di quanto i numeri riescano a dimostrare.

La città contemporanea è stata il luogo fulcro delle analisi e delle riflessioni, in quanto scenario tipico in cui si concentrano fenomeni di innovazione, crescita economica, e dove perciò sono più forti ed emergenti nuove forme di insicurezza e di vulnerabilità. all'interno del primo capitolo, si è visto come la popolazione urbana si è effettivamente esposta a una serie di pericoli di diversa natura, come incidenti stradali, criminalità, traffico urbano, e al contempo anche ai fenomeni di carattere globale che hanno un impatto sul tessuto locale. Pertanto, la letteratura, così com'è le esperienze di carattere operativo, ha dimostrato la necessità di un approccio integrato alla sicurezza, non basato unicamente su metodi repressivi, ma capace di comprendere le cause strutturali dei rischi, arrivando alla definizione di politiche integrate di sicurezza, di cui i patti per la sicurezza urbana ne sono un emblema.

Nel corso del secondo capitolo, è emerso come l'ansia e la paura a causa di potenziali pericoli, nascono indipendentemente dall'andamento reale dei dati: più volte le analisi hanno dimostrato come il calo effettivo di determinati reati, sia invece associato a una percezione soggettiva degli stessi che rimane elevata. Un ruolo centrale nell'applicazione e nella distorsione della percezione di sicurezza è assunto sia dalle rappresentazioni mediatiche (tv, giornali, social media), sia dalla diffusione delle esperienze personali che possono creare passaparola e falsi miti, sia dall'ambiente costruito circostante. Le analisi hanno dimostrato come la percezione di insicurezza non colpisce in maniera omogenea tutte le fasce della popolazione, bensì spesso si concentra nelle fasce più sensibili come anziani, donne, stranieri, fattore che suggerisce la necessità per le politiche di sicurezza urbana di considerare la dimensione del genere e delle diverse vulnerabilità, al pari dei dati oggettivi.

Anche le strategie integrate di sicurezza urbana più all'avanguardia non sono esenti da possibili criticità e limiti. In primis, la frammentazione amministrativa e la scarsità delle risorse giocano un ruolo

fondamentale in tal senso: l'impatto, ad esempio, dei patti per la sicurezza, non è sempre misurabile con dei risultati tangibili proprio a causa di questi o altri elementi, e questo fa sì che, per sopperire alla cattiva o lenta riuscita delle politiche, prendano piede misure di carattere simbolico, capaci di avere un effetto immediato, invece, sulla sicurezza percepita dai cittadini (come, ad esempio, l'aumento di videosorveglianza o il rafforzamento sul territorio di ulteriori pattuglie di sicurezza).

La crescente urbanizzazione prevista per i prossimi decenni, che secondo l'Onu sarà pari al 68% entro il 2050 (a livello mondiale), impone di superare la logica emergenziale anche nell'ambito della sicurezza, e perciò di sviluppare politiche di sicurezza più stabili e sicure nel tempo, superando la separazione tra dati oggettivi e dati sulla percezione. Ciò che è emerso da questo lavoro è senza dubbio il fatto che parlare di sicurezza urbana non è riducibile solamente a politiche di repressione, di controllo e di protezione, riflettendo sul fatto che è spesso semplice e ricorrente cadere nei cliché di “allarme immigrazione” o “fenomeno delle baby gang”; piuttosto, è altresì fondamentale riconoscere l'esistenza di molteplici vulnerabilità, la sensibilità ed emozioni che, convivendo nei contesti urbani, hanno il potere di trasformare rari episodi di pericolo in vera e proprie ansie collettive.

L'auspicio è quello che il dibattito sulla sicurezza urbana avvenga in maniera collaborativa tra tutti: cittadini, amministrazioni, mondo accademico, enti locali e sovralocali; e questo perché la questione riguarda tutti e in questo modo è possibile tenere conto del reale peso dei fenomeni e delle percezioni. Le città sicure non saranno infatti gli spazi videosorvegliati, tecnologici o i ghetti recintati, ma saranno quei luoghi in cui la presenza dell'altro, del diverso e dell'inaspettato non scateni panico. solamente in questo modo sarà possibile rispondere alla domanda “*Quanto davvero ci sentiamo sicuri a vivere in città?*” con più consapevolezza.

## **Bibliografia**

- **ACI-ISTAT (2010)**, *Le statistiche degli incidenti stradali in Italia dagli anni Trenta ad oggi*, [https://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi\\_e\\_ricerche/dati\\_statistiche/incidenti/Incidenti\\_Stradali\\_dal\\_1930.pdf](https://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/dati_statistiche/incidenti/Incidenti_Stradali_dal_1930.pdf)
- **ACI-ISTAT**, *Rapporti annuali sugli incidenti stradali*. Roma: ACI-ISTAT
- **Amendola G.** (2000), *La paura diffusa e la domanda di sicurezza nella città contemporanea*, Atti del Convegno “La sicurezza nella progettazione urbana”, Bologna, 13 novembre 2000
- **Antonelli, V.**, *La sicurezza in città ovvero l'iperbole della sicurezza urbana*, 2018
- **Battistelli F., Lucianetti L.F.**, (2008), *La sicurezza urbana tra politics e policy*, La Sicurezza Urbana, ASTRID, 2009
- **Bedessi S.**, s.d., *Crimini e opportunità. Un ruolo per la polizia municipale nell'ambito della prevenzione*
- **Bocco A., Curti N.** (2003), *Progettare la sicurezza. Metodi e strumenti per le politiche locali*, Torino, Amapola
- **Bove A.**, “Può la sicurezza urbana diventare uno standard urbanistico?”, in Coppola F., Grimaldi M., Fasolino I., a cura di, *Spazi Urbani sicuri. Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, Napoli, FedOAPress, 2021 (TRIA Urban Studies; 5) pp. 198-2016
- **Cardia C.** (2000), *La sicurezza nella progettazione urbanistica ed edilizia*, Atti del Convegno “La sicurezza nella progettazione urbana”, Bologna, 12 novembre 2000
- **D'Alberti M., Urbani P.** (2008), *La sicurezza urbana: il ruolo della gestione territoriale delle città*, La sicurezza Urbana, ASTRID, 2009
- **EFUS** (2012), *Security, Democracy and Cities - The Manifesto of Aubervilliers and Saint-Denis*
- **Eurispes**, Rapporto “*La criminalità: tra realtà e percezione*”, 2023, [https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-05/la\\_criminalita-\\_tra\\_realta\\_e\\_percezione.pdf](https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-05/la_criminalita-_tra_realta_e_percezione.pdf)
- **Fondazione ANIA** (s.d.), *Un approfondimento sulla sicurezza stradale nelle città*, [https://fondazioneania.it/upload/it/pubblicazioni/Statistiche/Sicurezza\\_stradale\\_area\\_urbana.pdf](https://fondazioneania.it/upload/it/pubblicazioni/Statistiche/Sicurezza_stradale_area_urbana.pdf)

- **Franceschini A., Meneghetti M.**, "*Spazi pubblici e sicurezza urbana.*", in *Sentieri Urbani*, vol. 13, no. 6, Trento, Bi Quattro Editrice, 2014
- **I QUADERNI C!VICO** (2008), *Le politiche "sotto osservazione". Un'analisi delle politiche sulla sicurezza urbana dei comuni della Regione Piemonte*, Torino, Amapola
- **Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT)** (2023). *Rapporto BES 2023. Il benessere equo e sostenibile in Italia.* <https://www.istat.it/wp-content/uploads/2024/04/Bes-2023-Ebook.pdf>
- **Mela A.** (2003), *Appunti di politica territoriale. Vol. 10: La sicurezza urbana.*, Torino, Celid
- **Mela, Belloni, Davico**, *Sociologia e progettazione del territorio*, Carocci, Roma, 2000, capitolo 7
- **Migliosi M.** (2017), *La sicurezza integrata: il modello dei nuovi patti per la sicurezza. Governance, prospettive e possibili criticità*, <https://culturaprofessionale.interno.gov.it/FILES/docs/1260/TESTO%20INTEGRALE%20Migliosi.pdfSD>
- **Milanesi E., Naldi, A.** (2001), *Cantando sotto la pioggia. Insicurezza e sicurezza urbana*, Milano, Franco Angeli
- **Milano R.** (2009), *La percezione dell'insicurezza nelle città metropolitane*, Oltre le ordinanze. I sindaci e la sicurezza urbana, 2009, CITTALIA
- **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** (2002, 2013), *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS)*. Roma: MIT
- **Ministero dell'Interno** (2023), *Rapporto intersettoriale sulla criminalità predatoria*, [https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-11/rapporto\\_intersettoriale\\_sulla\\_criminalita\\_predatoria\\_2023.pdf](https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-11/rapporto_intersettoriale_sulla_criminalita_predatoria_2023.pdf)
- **Ministero dell'Interno** (2023), *La criminalità tra realtà e percezione*, [https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-05/la\\_criminalita-\\_tra\\_realta\\_e\\_percezione.pdf](https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2023-05/la_criminalita-_tra_realta_e_percezione.pdf)
- **Ministero dell'Interno** (2024), Servizio Analisi Criminale, *Criminalità minorile e gang giovanili*, [https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2024-05/report\\_citta\\_e\\_gang\\_giovanili\\_10\\_05\\_2024.pdf](https://www.interno.gov.it/sites/default/files/2024-05/report_citta_e_gang_giovanili_10_05_2024.pdf)
- **Ministero dell'Interno** (2024), Servizio Analisi Criminale, *Criminalità minorile in Italia 2010-2022*, <https://www.poliziadistato.it/statics/10/criminalita-minorile-in-italia-2010-2022.pdf>

- **Montanari F.** (2016), *Immagini coinvolte. Conflitti, media, guerre, spazi*, <https://iris.uni-more.it/retrieve/e31e124c-c240-987f-e053-3705fe0a095a/Montanari%20x%20stampa%20immagini%20esculapio.pdf>
- **Musarra G.** (2016), *La città “si....cura”. Pianificare la sicurezza urbana*, Life Safety and Security, 2016, Liss
- **Nicolini U., Simonetti C.**, “Città e sicurezza: lo scenario europeo”, in Coppola F., Grimaldi M., Fasolino I., a cura di, *Spazi Urbani Sicuri. Strategie e azioni per un approccio integrato alla qualità insediativa*, Napoli, FedOAPress, 2021 (TRIA Urban Studies; 5), pp 91-109
- **Raimo Christian** (2017), *Il decreto sicurezza cancella la dignità delle persone*, “Internazionale”, <https://www.internazionale.it/opinione/christian-raimo/2017/03/21/decreto-sicurezza>
- **Risso E.** (a cura di), *I piccoli comuni e la sicurezza, Analisi della percezione del senso di insicurezza dei cittadini nei piccoli comuni*, 2008, <https://www.cittalia.it/wp-content/uploads/2020/01/citt%C3%A0-ind-08-I-piccoli-comuni-e-la-sicurezza.-Analisi-della-percezione-del-senso-di-insicurezza-dei-cittadini-nei-piccoli-comuni.pdf>
- **Saborio S.**, (dir.). *Sicurezza in città: pratiche di controllo all'interno dello spazio urbano*. Milano: Ledizioni, 2015
- **Scapolatello M.** (2017), *Coesione sociale e sicurezza urbana. Rilievi critici e proposte di intervento*, <https://culturaprofessionale.interno.gov.it/FILES/docs/1260/TESTO%20INTEGRALE%20Scapolatello.pdf>
- **Sempreviva M.T., Trombetta G.**, (2022), *La sicurezza urbana e la sicurezza integrata. Luci e ombre di due recenti categorie*, “Federalismi.it”, <https://www.segretaricomunalivighenzi.it/archivio/anno-2022/Giugno/doc-sempreviva-trombetta.pdf>

## Sitografia

### Normative e Leggi:

- **Decreto-legge 20 febbraio 2017, n. 14**  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legge:2017-02-20;14!vig>  
(ultima consultazione: 22 gennaio 2025)
- **Legge 18 aprile 2017, n. 48**, “Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città”  
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:legge:2017-04-18;48>  
(ultima consultazione: 22 gennaio 2025)

## Banche dati

- **ISPRA** – Indicatori ambientali  
<https://indicatoriambientali.isprambiente.it/it/macro-aree>  
(ultima consultazione: 12 gennaio 2025)
- **Istat** – Noi Italia (sezione dati)  
<https://noi-italia.istat.it/home.php>  
(ultima consultazione: 18 gennaio 2025)
- **IstatData** – La banca dati dell’Istituto Nazionale di Statistica  
<https://esploradati.istat.it/databrowser/#/it/dw>  
(ultima consultazione: 18 gennaio 2025)
- **LIS ACI** – Database e servizi. Piattaforma per consultare dati e servizi automobilistici  
<https://lis.aci.it/#/home>  
(ultima consultazione: 12 gennaio 2025)
- **Rapporto Rota** – Banca Dati  
<https://www.rapporto-rota.it/banca-dati.html>  
(ultima consultazione: 17 gennaio 2025)
- **DEMOS Piemonte** – Osservatorio demografico territoriale del Piemonte  
<https://www.demos.piemonte.it/regioni-a-confronto/regioni-popolazione-residente>  
(ultima consultazione: 13 gennaio 2025)

## Pubblicazioni scientifiche, saggi e approfondimenti

- **Celii G., Righini S.** (2024), *Baby gang in Italia: una riflessione clinica*  
<https://www.stateofmind.it/2024/04/baby-gang-italia/>  
(ultima consultazione: 15 novembre 2024)
- **CeSPI**, *Common Home, Analisi sulle migrazioni e le implicazioni di sicurezza*  
[https://www.cespi.it/sites/default/files/documenti/common\\_home\\_mind.pdf](https://www.cespi.it/sites/default/files/documenti/common_home_mind.pdf)  
(ultima consultazione: 3 dicembre 2024)
- **Del Conte M.** (2017), *Sicurezza e flussi migratori. Usi e abusi di un concetto*, Pandora Rivista  
[https://www.pandorarivista.it/articoli/sicurezza-migrazioni-usi-abusi-concetto/#\\_ftn4](https://www.pandorarivista.it/articoli/sicurezza-migrazioni-usi-abusi-concetto/#_ftn4)  
(ultima consultazione: 6 dicembre 2024)
- **Laboratorio Adolescenza Magazine** – Approfondimento su tematiche giovanili  
<https://laboratorioadolescenzamagazine.org/1850/>  
(ultima consultazione: 29 novembre 2024)



- **Vastano A.** (2016), *Il demone della paura: dall'insicurezza alla società liquida*  
<https://www.lacittafutura.it/cultura/il-demone-della-paura-dall-insicurezza-nella-societa-li- quida-al-terrorismo>  
(ultima consultazione: 28 dicembre 2024)
- **Welsh B.C., Farrington D.P.** (2008), *Effect of Improved Street Lighting on Crime*  
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.4073/csr.2008.13>  
(ultima consultazione: 14 gennaio 2025)

#### Siti e progetti e risorse multimediali

- **Comune di Milano**  
Sito istituzionale  
<https://www.comune.milano.it/>  
(ultima consultazione: 18 gennaio 2025)
- **Comune di Torino**  
Iniziative di riqualificazione di spazi urbani a Torino  
<http://www.comune.torino.it/arredourbano/spazio-pubblico/aree-residuali/urban/index.shtml>  
(ultima consultazione: 4 gennaio 2025)
- **EFUS – The Manifesto**  
Documento guida del Forum europeo per la sicurezza urbana  
<https://efus.eu/the-manifesto- copy/>  
(ultima consultazione: 17 gennaio 2025)
- **FISU – 100 idee per la sicurezza urbana (2008)**  
Progetto e proposte per migliorare la sicurezza nelle città italiane  
<https://www.fisu.it/2016/11/17/100-idee-per-la-sicurezza/>  
(ultima consultazione 6 febbraio 2025)
- **FISU - Progetto Protect**  
Webinar sulla sicurezza degli spazi pubblici  
<https://www.fisu.it/2021/04/15/progetto-protect-webinar-sulla-sicurezza-negli-spazi-pub- blici/>  
(ultima consultazione: 4 gennaio 2025)
- **YouTube - Borgo di Vione, La prima gated community italiana**  
[https://www.youtube.com/watch?v=1S\\_D6bY8wkM](https://www.youtube.com/watch?v=1S_D6bY8wkM)  
(ultima consultazione: 18 dicembre 2024)

## Articoli giornalistici

- **Il Giornale – Emergenza baby gang straniere**  
Articolo sui dati relativi alle baby gang di origine straniera  
<https://www.ilgiornale.it/news/nazionale/emergenza-baby-gang-straniere-i-numeri-che-spa-ventano-2227282.html>  
(ultima consultazione: 15 novembre 2024)
- **Il Giorno – Metropolitana di Milano: sicurezza e criticità**  
Articolo su problemi di sicurezza nella metropolitana milanese  
<https://www.ilgiorno.it/milano/cronaca/metropolitana-406e5273?live>  
(ultima consultazione: 29 novembre 2024)
- **Internazionale – Decreto sicurezza e immigrazione (2018)**  
Analisi giornalistica del ‘Decreto Sicurezza’ e delle sue implicazioni  
<https://www.internazionale.it/bloc-notes/annalisa-camilli/2018/11/27/decreto-sicurezza-immigrazione-cosa-prevede>  
(ultima consultazione: 4 dicembre 2024)
- **La Sestina (Unimi) – Patto per Milano: mobilità, periferie e sicurezza**  
Analisi sul “Patto per Milano” e le sue implicazioni da un punto di vista giornalistico  
<https://www.lasestina.unimi.it/main/milano/mobilita-periferie-sicurezza-il-patto-per-milano-vale-25-miliardi/>  
(ultima consultazione: 28 dicembre 2024)
- **MeridioNews – Gela città videosorvegliata (ma per finta)**  
Inchiesta sull’effettivo funzionamento del sistema di telecamere a Gela  
<https://meridionews.it/gela-citta-videosorvegliata-ma-per-finta-solo-il-10-delle-telecamere-sono-attive/a>  
(ultima consultazione: 24 gennaio 2025)
- **MilanoToday – Polemiche sul piano di risparmio energetico a Milano**  
Discussione sulle misure adottate dal Comune di Milano  
<https://www.milanotoday.it/attualita/piano-risparmio-energetico-milano-polemiche.html>  
(ultima consultazione: 16 dicembre 2024)
- **PalermoToday – Codice appalti e Superbonus: manifestazione allo Zen**  
Rassegna di protesta e sicurezza nel quartiere Zen di Palermo  
<https://www.palermotoday.it/cronaca/codice-appalti-supebonus-sindacati-manifestazione-zen.html>  
(ultima consultazione: 27 novembre 2024)

- **Rai News – Frodi informatiche in crescita**  
Report sulle truffe online in forte aumento in Italia  
<https://www.rainews.it/articoli/2023/06/truffe-raddoppiano-le-frodi-informatiche-in-italia-f77a84f6-bbcb-40a5-8afd-d0b89a8884ea.html>  
(ultima consultazione: 6 dicembre 2024)
  
- **Today24 – Gela e l'occhio delle telecamere sulla città**  
*Approfondimento sul ruolo della videosorveglianza per prevenire reati*  
<https://www.today24.info/gela-locchio-delle-telecamere-sulla-citta-reati-in-aumento-sara-strumento-decisivo/>  
(ultima consultazione: 18 gennaio 2025)
  
- **TodayInLiège (Belgio) – Barriere anti-attentato a Liegi**  
Articolo sull'installazione di nuove misure di sicurezza urbana  
<https://www.todayinliege.be/de-nouvelles-barrieres-anti-attentat-place-saint-lambert-et-dans-le-carre/>  
(ultima consultazione: 20 gennaio 2025)