

## Sicurezza urbana e geografia urbana

Sergio Bedessi

Comandante polizia municipale Cortona

La sicurezza urbana è stata ormai definita dal D.M. 5 agosto 2010 *“Incolunità pubblica e sicurezza urbana: definizione e ambiti di applicazione”* (articolo 1) come ... *“...un bene pubblico da tutelare attraverso attività poste a difesa, nell'ambito delle comunità locali, del rispetto delle norme che regolano la vita civile, per migliorare le condizioni di vivibilità nei centri urbani, la convivenza civile e la coesione sociale...”*. Lo stesso decreto ministeriale, all'articolo 2, indica quali situazioni il sindaco possa *“...prevenire e contrastare...”*, emettendo ordinanze per fronteggiare le seguenti situazioni:

- a) le situazioni urbane di degrado o di isolamento che favoriscono l'insorgere di fenomeni criminosi, quali lo spaccio di stupefacenti, lo sfruttamento della prostituzione, l'accattonaggio con impiego di minori e disabili e i fenomeni di violenza legati anche all'abuso di alcool;
- b) le situazioni in cui si verificano comportamenti quali il danneggiamento al patrimonio pubblico e privato o che ne impediscono la fruibilità e determinano lo scadimento della qualità urbana;
- c) l'incuria, il degrado e l'occupazione abusiva di immobili tali da favorire le situazioni indicate ai punti a) e b);
- d) le situazioni che costituiscono intralcio alla pubblica viabilità o che alterano il decoro urbano, in particolare quelle di abusivismo commerciale e di illecita occupazione di suolo pubblico;
- e) i comportamenti che, come la prostituzione su strada o l'accattonaggio molesto, possono offendere la pubblica decenza anche per le modalità con cui si manifestano, ovvero turbano gravemente il libero utilizzo degli spazi pubblici o la fruizione cui sono destinati o che rendono difficoltoso o pericoloso l'accesso ad essi.

Tanto la definizione, quanto l'elencazione delle situazioni affrontabili, fanno emergere un **forte collegamento con l'ambiente nel quale tali situazioni si sviluppano: la città.**

La definizione di sicurezza urbana richiama la città non tanto come centro urbano, come connotazione geografica peculiare, ma come spazio di regolazione socio-economica e politica, come luogo di interazioni economiche e culturali, peraltro prive di confini imposti; si potrebbe parlare di un tessuto composto da tre livelli: quello determinato dalle organizzazioni pubbliche che contribuiscono alla regolazione dei vari aspetti della vita dei consociati, quello delle interazioni fra i vari soggetti, sia singoli ed associati sia, infine, quello dell'ambiente fisico nel quale queste interazioni avvengono e dove le regolazioni sono poste in atto.

E' per questo ultimo aspetto, quello dell'ambiente fisico, che ha una rapporto inscindibile con quanto vi avviene, che **si dovrebbe rispolverare, alla luce del nuovo concetto di “sicurezza urbana” una materia studiata nelle facoltà di architettura e molte volte non focalizzata sotto questo specifico aspetto: la geografia urbana<sup>1</sup>.**

La tematica della “sicurezza urbana” infatti non può prescindere dalla “geografia urbana”, una materia che potrebbe così essere definita: *lo studio della geografia della città come elemento particolare della superficie terrestre<sup>2</sup>.*

La geografia urbana utilizza varie teorie per spiegare la conformazione delle città, per esaminarne gli aspetti normativi o culturali, quelli funzionali ed organizzativi, quelli fisici<sup>3</sup>; una di queste, per esempio, è la teoria del “central place”, o *central place theory*.

---

<sup>1</sup> Chi scrive, prima di lavorare nella polizia municipale, era architetto.

<sup>2</sup> Harold Carter, *La geografia urbana. Teoria e metodi*, Zanichelli, Bologna 1980

<sup>3</sup> Su questo cfr. Donald L. Foley, *An approach to metropolitan spatial structure*, in M. Webber et altri: *Explorations into urban structure*, University of Pennsylvania Press, Filadelfia, 1964

Secondo questa teoria, supponendo l'esistenza di due classi di beni principali (urbani ed agricoli, dove quelli urbani sono utilizzati da tutta la popolazione), la localizzazione dei centri urbani è avvenuta ed avviene a partire da "soglie" esistenti nel consumo di tali beni; in pratica le località centrali sarebbero i punti spaziali di aggregazione nei quali avviene la distribuzione di beni e servizi "urbani".

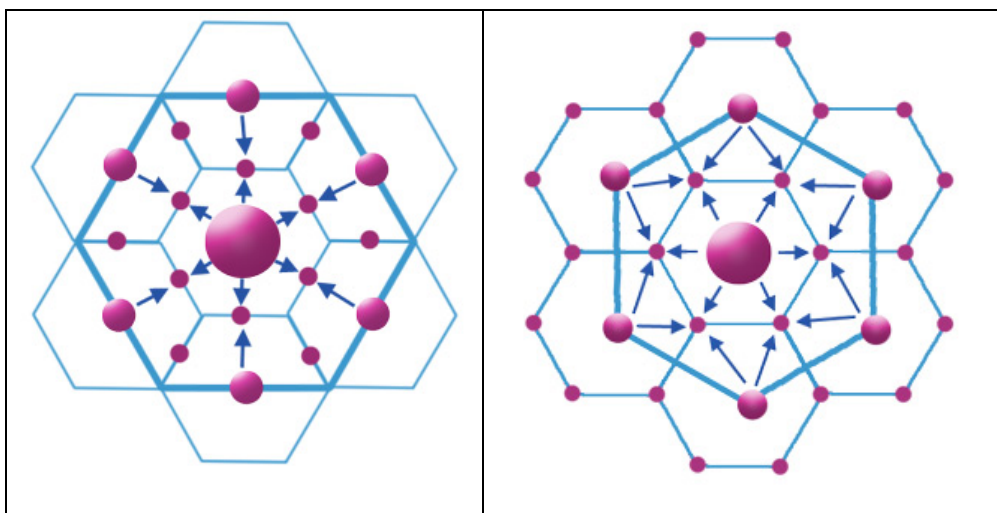
Ad ogni bene corrisponde una distanza massima che la popolazione è disposta a percorrere per acquistarlo; contemporaneamente i venditori di beni hanno una soglia minima di convenienza nel vendere ed in mancanza di un punto di incontro fra la convenienza dei venditori a vendere e la convenienza spaziale dei compratori, il centro urbano non riuscirebbe ad aggregarsi.

Ovviamente questa teoria risente dell'idea di città come "mercato", un concetto sviluppato da Max Weber e che, anche nelle versioni più moderne, che prendono in esame non solo beni primari e materiali, ma anche servizi e beni immateriali, ha mostrato forti inadeguatezze; questo perché sia la central place theory che le altre teorie simili, risentono del fatto (cfr. la critica di Donald L. Thompson in *Future directions in retail area research*, in "Economic Geography", n. 42, 1966) che tutte le analisi geografiche di questo tipo si basano sull'assunto che il consumatore (di beni o di servizi) compia sempre un'analisi razionale dei costi e dei ricavi di ogni singola azione, decidendo poi in modo da massimizzare il profitto personale.

Fra i primi Herber Simon<sup>4</sup> dimostrò come la razionalità dell'uomo fosse limitata e, ritornando alla geografia urbana, Thompson ha spiegato come la vera chiave delle ricerche in questo ambito sia negli studi sul comportamento umano, "il fattore fondamentale da cui dipende la distribuzione geografica delle attività commerciali è il modo in cui i consumatori organizzano la propria percezione dell'ambiente esterno con cui hanno a che fare"<sup>5</sup>.

Dalla geografia urbana alla sicurezza urbana il passo è dunque breve.

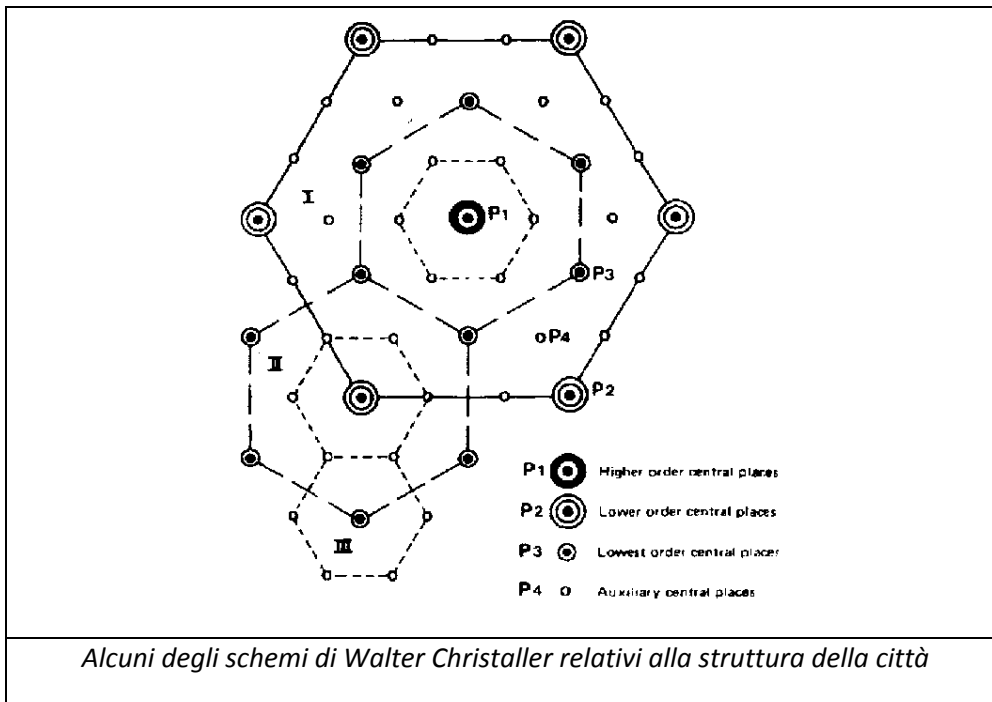
Si deve ricordare come gli studi di Christaller<sup>6</sup> abbiano in qualche modo dimostrato che **vi sono leggi generali che governano tanto la dimensione quanto la distribuzione nello spazio delle città**, e di contro la distribuzione degli spazi *all'interno* delle città; purtroppo questi studi avevano il difetto di presupporre regolarità geometriche che riflettevano in realtà preconcetti strutturalisti, ma hanno portato un forte contributo alla dimostrazione che vi è una correlazione forte fra comportamenti umani e strutturazione urbana.



<sup>4</sup> Herbert A. Simon, *Behavioral Model of Rational Choice*, The Quarterly Journal of Economics, Vol. 69, No. 1. (Feb., 1955), MIT Press

<sup>5</sup> Così riportato in Harold Carter, *La geografia urbana. Teoria e metodi*, Zanichelli, Bologna 1980

<sup>6</sup> Walter Christaller, *Die zentralen Orte in Süddeutschland. Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmäßigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischer Funktion.* (orig. Jena 1933), Darmstadt 1980



Riunendo i due ragionamenti, e dunque che **vi sono leggi generali che concernono la strutturazione urbana e che tali leggi sono generate dai comportamenti umani**, così come **questi ultimi risentono a loro volta della strutturazione urbana**, il tutto in una sorta di costante relazione biunivoca, ci si può chiedere se sia possibile conformare le città in modo migliore, **generando in tal senso migliori condizioni di base per la sicurezza urbana**.

Sotto questo aspetto risulta interessante lo studio di Caroline Holland, Andrew Clark, Jeanne Katz and Sheila Peace, *"Social interactions in urban public places"*, commissionato dalla Joseph Rowntree Foundation; In questo studio, che si focalizza sull'uso e sul disegno di differenti zone pubbliche, o pseudo-pubbliche, all'interno di aree urbane, gli autori trattano in uno specifico capitolo la gestione e la sicurezza degli spazi pubblici.

In tale capitolo, dopo aver analizzato le problematiche di sicurezza di una determinata area della città, e rilevato come di fondo vi sarà sempre una tensione fra la necessità dei singoli di libertà nei propri comportamenti, e la necessità collettiva di provvedere ad una regolamentazione di tali spazi, si suggerisce che una gestione efficace del problema della sicurezza degli spazi pubblici debba necessariamente passare per una negoziazione costante fra questi estremi, negoziazione che vada a costituire la base per un accurato disegno degli spazi pubblici stessi.

Concludendo, **una delle chiavi di successo strategico del processo di gestione dei problemi della sicurezza urbana non può che essere individuata nel disegno della città e, più in generale, nella geografia urbana, in quanto tema che influenza tutti i cittadini, di tutti gli strati sociali, di tutte le culture, di tutte le età**.