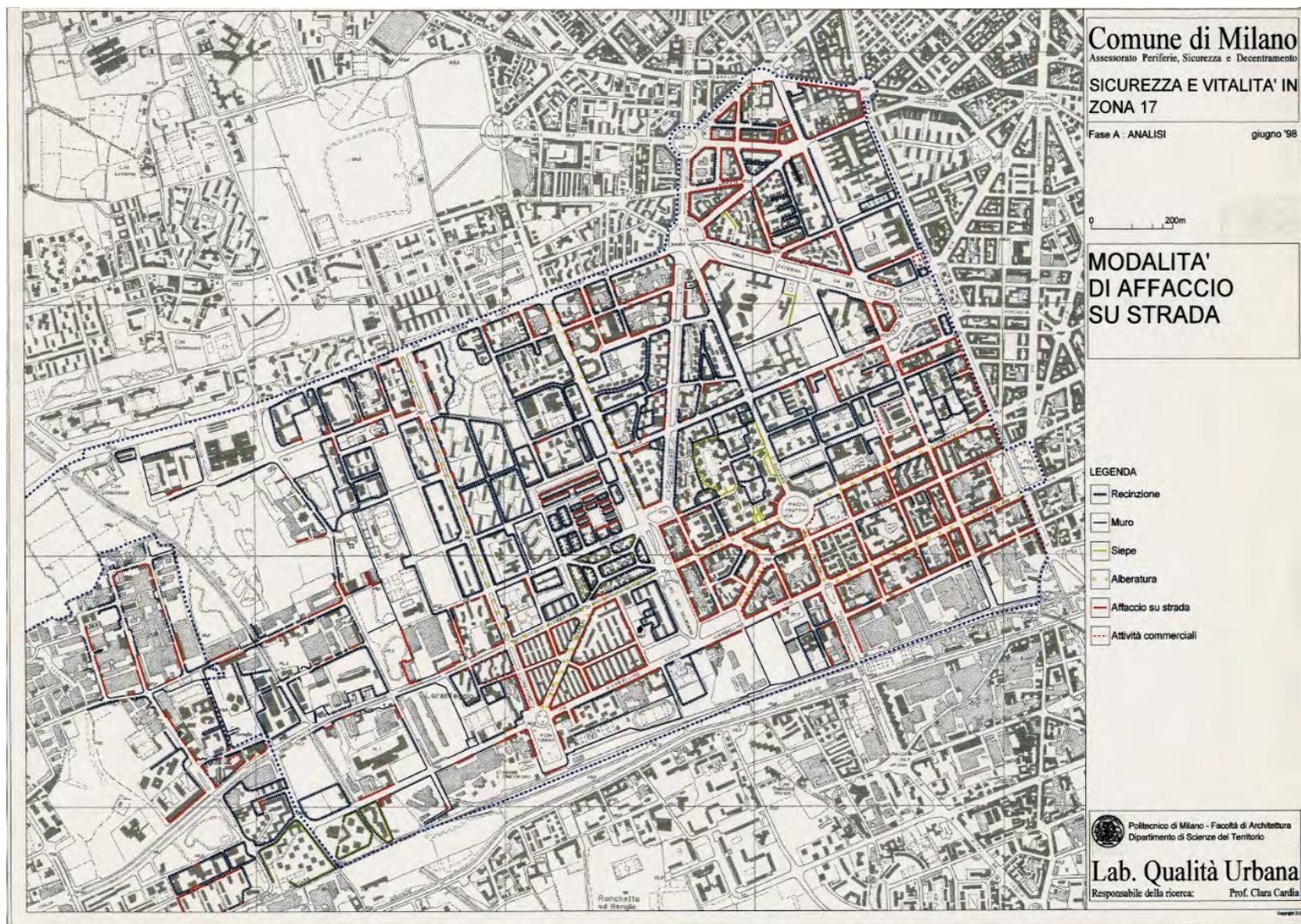


LO SPAZIO FISICO

Modalità di affaccio su strada

La modalità di contatto di un edificio con la strada ha conseguenze dirette sulla sicurezza e sulla percezione della sicurezza; infatti dall'affaccio che gli edifici offrono sulla strada dipendono la vitalità e la sorvegliabilità dello spazio pubblico.

Con questa analisi, complementare alla precedente, vengono rappresentate le relazioni più immediate che intercorrono tra edificato e strada a livello del piano terreno e i filtri interposti tra edifici e strada. Sono presi in considerazione gli allineamenti degli edifici, gli ingressi, le recinzioni - sia trasparenti che a siepe - i muri ciechi, i fronti commerciali con vetrine.



Criteria di rilievo

Le analisi hanno individuato cinque modalità di affaccio su strada:

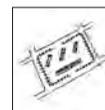
presenza di attività commerciali e ricreative:
quando esistono lungo il fronte stradale attività con vetrine o affaccio diretto;



affaccio diretto dell'edificio su strada:
quando l'edificio è direttamente allineato sul marciapiede stradale, con finestre e ingressi rivolti sulla strada;



muro:
quando l'edificio è arretrato rispetto al fronte strada e il perimetro del lotto è recintato da un muro continuo che impedisce ogni rapporto visivo tra interno ed esterno;



recinzione trasparente:
quando l'edificio è arretrato rispetto al fronte stradale e il perimetro del lotto è chiuso da recinzione metallica, che impedisce l'accesso, ma non elimina il rapporto visivo tra interno ed esterno;



siepe:
quando un isolato con edifici arretrati rispetto al fronte stradale è chiuso da siepi di cinta che creano una barriera visiva fra interno ed esterno.

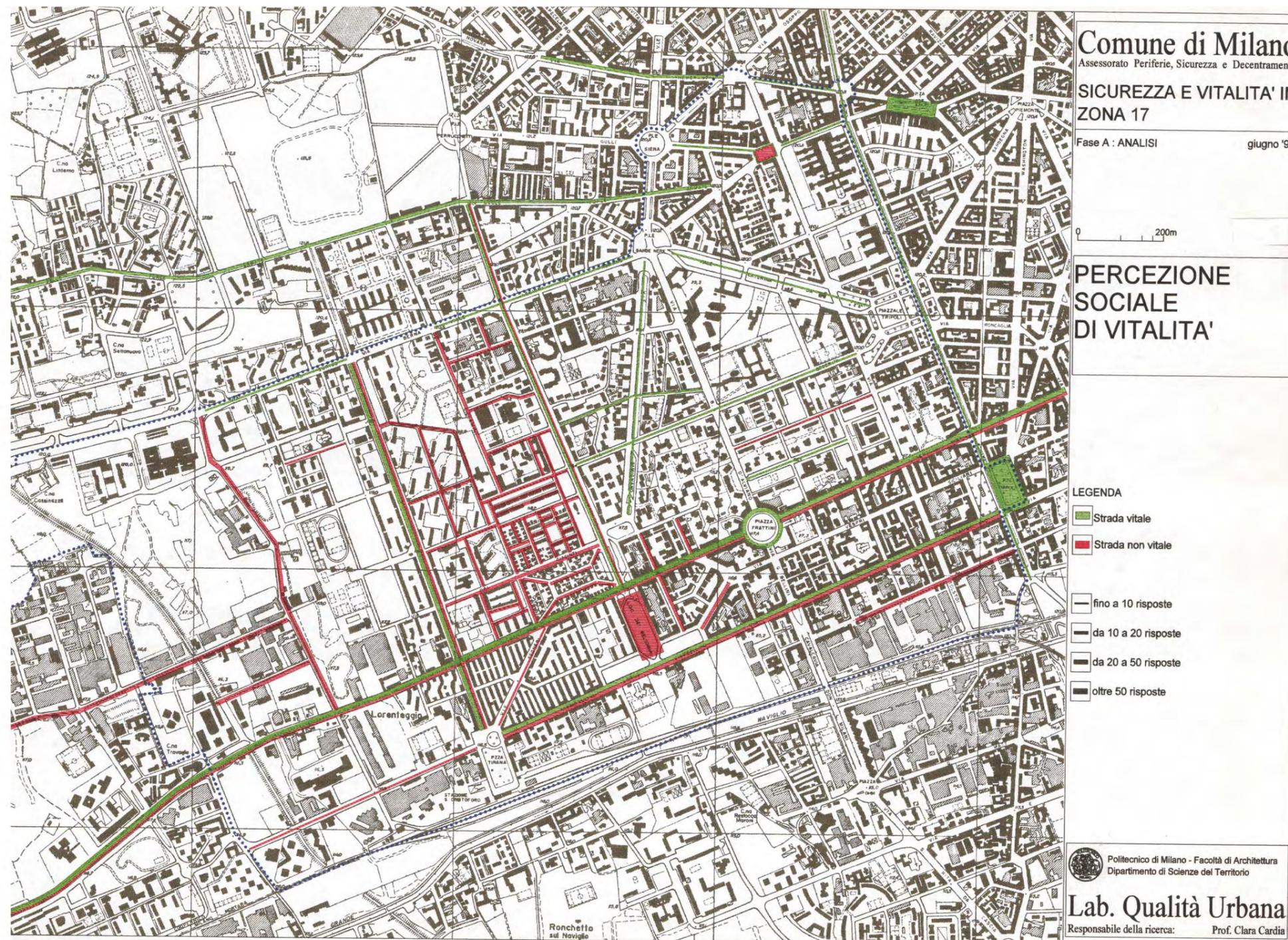


LA PERCEZIONE SOCIALE

La percezione di vitalità

Le domande agli intervistati sono state orientate anche sulla vitalità, questione che appariva fortemente correlata alla sicurezza in base alle ipotesi della ricerca.

Questa tavola illustra i risultati dell'indagine sulla percezione di vitalità e permette, confrontata con la precedente, di stabilire una correlazione tra valutazione di vitalità e di sicurezza dei singoli luoghi.



Criteri di rilievo

Modalità delle interviste

La ricerca sulla percezione di sicurezza e di insicurezza nell'ambito della Zona 17 è stata condotta, con l'utilizzo di questionari e di interviste, dagli studenti del Laboratorio didattico "Vitalità e sicurezza".

Gli strumenti sono stati sostanzialmente due: l'intervista semistrutturata, articolata intorno ai temi della sicurezza, della vitalità e del cambiamento - inteso nella doppia accezione di modificazione strutturale, fisica e di mutamento sociale - e

il questionario, proposto sotto forma di una breve serie di domande aperte e cioè 1a) qual è l'area più vitale? 1b) perché? 2a) qual è l'area meno vitale? 2b) perché? 3a) qual è l'area più sicura? 3b) perché? 4a) qual è l'area meno sicura, 4b) perché?

La mappatura dei risultati

I risultati più generali sono stati riportati su due tavole relative alla percezione della sicurezza e della vitalità. Le tavole riportano, con bande di colore diverso, verde (positivo), rosso (negativo), la percezione dei luoghi da parte degli intervistati. La larghezza delle bande è proporzionale al numero delle

segnalazioni: le valutazioni dei cittadini rispetto ai luoghi citati nelle interviste, alle piazze, vie, parchi.

Per chiarezza di rappresentazione grafica la frequenza delle risposte è stata raggruppata per scaglioni corrispondenti a soglie regolari.

Via Lorenteggio, che conserva lo stesso nome per tutto l'attraversamento della Zona 17, ai fini di questa analisi è stata suddivisa in tre settori dai caratteri differenti, corrispondenti alle diverse sub-aree che la strada lambisce.

Per gli spazi pubblici sono stati utilizzati dei quadrati con lato di dimensione proporzionale alla frequenza di stazione da parte degli intervistati.



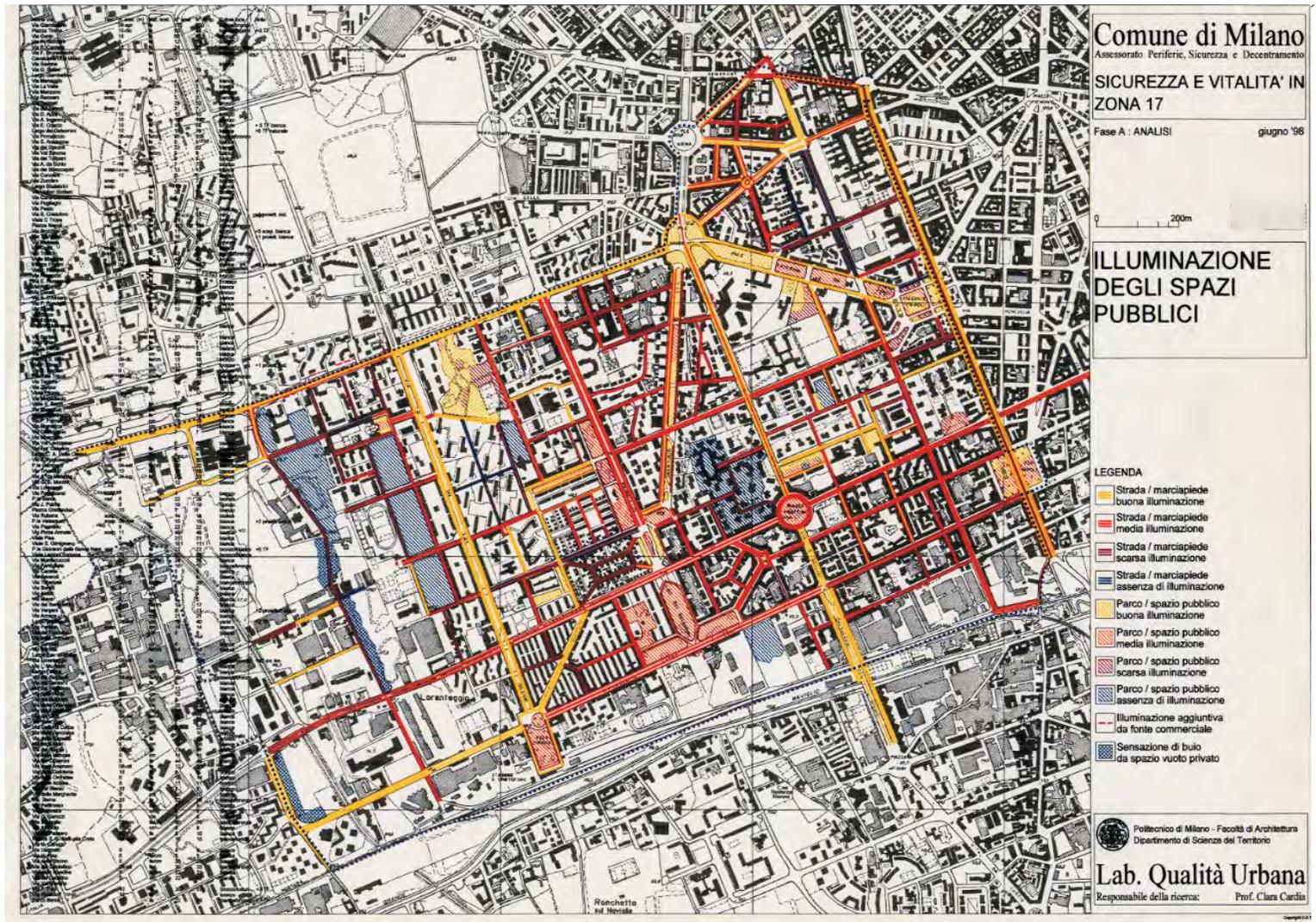
LO SPAZIO FISICO

Illuminazione degli spazi pubblici

L'illuminazione delle strade e degli spazi pubblici è una componente fondamentale della sicurezza e della percezione di sicurezza dei cittadini nelle ore notturne.

Sebbene l'illuminazione pubblica storicamente sia nata per illuminare i percorsi pedonali più frequentati e non le carreggiate, lo sviluppo del traffico motorizzato ha richiesto per motivi di sicurezza un'illuminazione sistematica delle strade e quella dei marciapiedi è passata in secondo piano.

L'effettivo livello di illuminazione non dipende solo dal tipo di lampioni stradali, ma anche da fattori puntuali quali larghezza dei marciapiedi, alberature, vetrine su strada illuminate. Si è perciò rilevato, marciapiede per marciapiede, la situazione concreta esistente nella Zona, anche per raffrontarla con quella teorica "di progetto" derivata dalla normativa di riferimento, base degli interventi comunali sulle strade.



Criteri di rilievo

A Milano per l'illuminazione pubblica sono state utilizzate molte tipologie di lampade e di sostegni nei diversi tipi di strade. E' stato pertanto necessario ottenere dall'azienda municipalizzata Aem tutti i dati strada per strada, lampione per lampione, relativi all'attuale impianto di illuminazione in zona. Sul campo sono state invece condotte indagini dirette, attraverso squadre di rilevatori, dove per ogni tratto di sede stradale con determinate codifiche è stato rilevato:

- la disposizione delle lampade, se centrale, su un lato oppure su entrambi;

- il tipo di luce, se "bianca", "gialla", "bronzo", o "naturale";
- il livello di illuminazione sulla carreggiata, sul marciapiede, sinistro e destro ed sull'eventuale spartitraffico;
- la presenza di eventuali zone di buio determinate da vegetazione o altro;
- l'illuminazione aggiuntiva da parte di negozi, attività economiche, ecc.

Per classificare la qualità di illuminazione (buona, media, scarsa) sono state rilevate delle situazioni tipo, per le quali ad esempio si considera (come assunto in altri studi) illuminazione scarsa quando di notte non si distinguono i tratti

somatici di un volto ad una distanza di quindici metri.

Sono state formate due squadre di rilevatori, tarate su alcune situazioni tipo, e poi è stata condotta l'analisi delle vie e degli spazi pubblici del quartiere, misurando la situazione media.

Nella zona più esterna della zona si è aggiunta alla rilevazione il criterio di "sensazione di buio" ingenerato da vasti spazi abbandonati e bui.

La Tavola illustra separatamente per ogni tratto di strada della Zona 17 il livello di illuminazione della o delle carreggiate, di ciascun marciapiede e dell'eventuale spartitraffico, così come di ogni spazio pubblico, piazza, parco. Fornisce inoltre

