

COME IMMAGINARE LA CITTÀ CHE VERRÀ

IL CONCETTO DI SMART CITY È ANDATO GRADUALMENTE RIDUCENDOSI AD ASPETTI TECNOLOGICI RELATIVI A POCHI SETTORI. L'ITALIA AVREBBE GRANDI POTENZIALITÀ PER UNA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE DURATURA, COINVOLGENDO ANCHE LE CITTÀ MEDIE E PICCOLE. I LIMITI CULTURALI E POLITICI DEL PAESE RENDONO PERÒ DIFFICILE UNO SVILUPPO DAVVERO SMART.

È il momento delle *smart cities*. Ne parlano tutti. Si organizzano convegni e simposi. Vengono lanciati programmi e finanziamenti. Si invitano a parlare *media guru* e sedicenti esperti. Tutti i giornali ne scrivono e ospitano commenti in materia. Ma cosa esattamente voglia significare questa espressione ancora non è chiaro. Non si tratta di un paradigma già definito, ma in via di definizione, come fu per il concetto di sostenibilità, durante gli anni 90, e soprattutto per le pratiche. Letteralmente *smart city* significa 'città furba', 'città scaltra'. In Italia, patria di furbi e furbetti, con una certa pudica ipocrisia, traduciamo in 'città intelligente', significato che ha anche in inglese, intendendosi però in quella lingua un'intelligenza rapida, quasi rapace nel cogliere occasioni e opportunità, per competere con gli altri e prendersi la posta. Non si tratta dell'intelligenza vera, quella lenta e riflessiva, che in inglese si traduce con *intelligence* e *cleverness*, ma di un'attitudine alla corsa. Possedere questa attitudine rappresenta una qualità importante, ma non sempre determinante, soprattutto nelle scelte strutturali e di lungo periodo.

Qualche anno addietro all'aggettivo *smart* erano ancora associati significati più ampi di quanto non sia oggi. È sufficiente navigare qualche minuto su Google per comprendere quanto vasto sia e fosse l'argomento e come progressivamente si sia andato restringendo. Poteva essere considerata *smart* una città capace di rigenerarsi socialmente e/o produttivamente, ma anche una che avesse puntato le proprie *fishes* su cultura e creatività, o che avesse saputo migliorare



1

l'efficienza dei propri apparati pubblici. Oggi la nozione corrente si è ristretta agli aspetti tecnologici collegati a una manciata di settori: il trasporto pubblico, le costruzioni civili e, soprattutto, le cosiddette *smart grid*, ovvero le reti di trasmissione dell'energia e delle telecomunicazioni. L'obiettivo di fondo è quello di migliorare la qualità della vita, dell'accessibilità e delle connettività, aumentando l'efficienza e riducendo alcuni impatti sull'ambiente:

- inquinamento da trasporto automobilistico
- maggiori emissioni in atmosfera causate dal consumo inutile di energie fossili a causa della dispersione termica negli edifici
- aumento del potenziale di trasporto dell'energia
- aumento della capacità e della connettività delle reti per le Ict e le Tlc.

Tutto ciò che ha a che fare con dispositivi tecnologici (accumulatori, convertitori, ripetitori, e poi palmari, laptop e tablet), che aumentano capacità e velocità di trasmissione, di stoccaggio e di interazione con le reti intelligenti.

In questo senso *smart* sta proprio a significare: essere rapidi, nell'uso, giacché per la definizione di Bat (*Best Available Technologies*) occorrono anni.

Le illusioni della tecnologia

Personalmente ritengo più appropriato, almeno per il contesto italiano, l'uso dell'aggettivo *smart* inteso in senso ampio: una qualsiasi città che sappia valorizzare le proprie vocazioni investendo in innovazione e nella diffusione di essa, fosse anche nella produzione di fiori, può essere considerata una *smart city*, una città (intesa come comunità civile) in cui l'intelligenza pratica e rapida permette un avanzamento complessivo, aumentandone il capitale sociale.

Malgrado questa mia interpretazione, comprendo perfettamente le ragioni dell'egemonia tecnologica, che porta a restringere il campo ai tre principali settori già menzionati, che poi si articolano in ulteriori diramazioni: trasporti, infrastrutture, mobilità; *green building* e produzione di energie

1 L'Olympic Park di Londra 2012, spesso indicato come uno degli esempi di smart city.

rinnovabili; telecomunicazioni, banda larga, *digital divide*. Credo che sia evidente a chiunque il potenziale economico che può essere liberato grazie a investimenti massicci in questi settori. Allo stesso modo credo che bisognerebbe anche essere un po' più scettici sulle magnifiche sorti e progressive della tecnologia nel miglioramento della nostra qualità della vita o nella riduzione degli impatti ambientali. Com'è noto, malgrado quanto affermassero agli inizi degli anni 90 i guru della rivoluzione informatica, il consumo di carta è enormemente aumentato con il diffondersi delle stampanti, piuttosto che diminuire grazie al diffondersi delle telecomunicazioni. Com'è noto, il netto miglioramento dell'efficienza dei motori a scoppio non ha comportato un minore consumo di petrolio, ma un irragionevole innalzamento delle cilindrata delle automobili circolanti, con il risultato che i consumi e gli inquinamenti si sono impennati negli ultimi due decenni, anche se i carburanti puzzano meno e quindi nella vita di tutti i giorni non lo percepiamo. Com'è noto, infine, la diffusione del telefono cellulare o della posta elettronica hanno reso molto più comoda e semplice la funzione della comunicazione, ma hanno anche elevato il nostro stress quotidiano da eccesso di connessione.

Quali prospettive per l'Italia?

Dunque, benissimo l'innovazione tecnologica, ma non ci si faccia troppe illusioni sul risultato finale, soprattutto in termini di sostenibilità ambientale. Questa potrà essere raggiunta non tanto e non solo perché le città sono diventate *smart*, ma dopo che interi pezzi di umanità abbiano modificato i propri comportamenti e ridotto i propri consumi. Le città italiane iniziano a muoversi. Alle amministrazioni locali viene detto di investire, anche se si dimentica che la loro condizione è drammatica e le risorse non ci sono. Le risorse messe a disposizione dal presidente Monti e dai ministri Passera e Profumo sono importanti, ma poca cosa rispetto alla rilevanza della sfida e al peso del ritardo accumulato in questo decennio perduto, soprattutto in termini di infrastrutture per la mobilità e i trasporti. In ogni caso, si tratta di obiettivi importanti. Il problema è che avranno un impatto limitato, sia in termini di città coinvolte, sia in termini di risultati sul fronte della sostenibilità. Un altro approccio potrebbe risultare forse meno *smart* e innovativo, ma pagare di più sia in termini di economia prodotta

e sostenuta, e quindi occupazione, sia in termini di qualità ambientale. Si pensi all'enorme patrimonio pubblico di edifici a uso istituzionale: municipi, province, regioni, scuole, università, amministrazioni dei più vari livelli e agenzie pubbliche, poste, ferrovie, ospedali, impianti sportivi ecc. Si pensi all'arretratezza delle piccole tecnologie che governano tali edifici: impianti elettrici, impianti di riscaldamento o raffrescamento, reti idriche. Quante di queste tecnologie potrebbero essere rinnovate e aggiornate, permettendo ai nostri edifici di essere più intelligenti e risparmiando energia o acqua? L'Università di Ferrara, anni addietro, ha sostituito il proprio sistema telefonico con una tecnologia Voip. Il costo dell'investimento è stato intorno ai 500 mila euro. Ogni anno l'Ateneo risparmia qualcosa come 600 mila euro di telefonia. Se queste piccole innovazioni si applicassero agli impianti elettrici (interuttori fotocellulari), alle reti di riscaldamento, potenziando la geotermia, dove esistente o la generazione di energia rinnovabile, all'eliminazione delle migliaia di generatori di aria condizionata, si potrebbero ottenere risultati immediati in termini di riduzione dei consumi, quindi dei costi e, in ultima analisi, di sostenibilità diffusa e di lunga durata. Per una simile interpretazione della *smart city* bisognerebbe riconoscere, pragmaticamente, che l'Italia è fatta come è fatta, ha cento città e cittadine, molte virtuose (e anche tante arretrate e malgovernate), che non tutte hanno risorse e mezzi per investire nell'*alto di gamma* della tecnologia, oppure che tali investimenti in termini di costi benefici potrebbero risultare meno efficaci di investimenti diffusi, anche se meno innovativi. In definitiva, non esiste un solo modo per essere *smart* e non ha senso, in Italia, pensare che solo le città più grandi debbano essere sospinte a diventare *smart*, perché non è possibile, se non in un mondo ideale, a cui non apparteniamo, immaginare una Milano, una Torino o una Bologna completamente *smart*, vale a dire su tutti i fronti lungo i quali questo obiettivo deve essere perseguito. Si può sperare e aspirare a diventare eccellenti, sul medio periodo, su uno o due dei settori *smart*, mentre è certo che moltissime città, con aiuti non esorbitanti, potrebbero raggiungere l'obiettivo nel settore in cui hanno già dato prova di essere avanzate, veloci, intelligenti. La città ideale non è mai esistita e per questo è stata sempre ricercata e agognata nelle arti, in pittura, in letteratura, nei trattati rinascimentali.

Una politica siffatta oltre a garantire una platea maggiore di beneficiari, consentirebbe una più sana redistribuzione territoriale delle risorse e degli avanzamenti tecnologici e ridurrebbe il rischio, molto elevato in Italia, del ritardo, del fallimento e dell'incompiutezza. Per il Paese, nel suo complesso, sarebbe assai più vantaggioso contare su una vasta platea di città parzialmente *smart*, piuttosto che su poche *smart cities* a tutto tondo, che non vedremo mai. Siccome sarebbe più vantaggioso agire in questo modo, a causa del livello di irrazionalità (e mi fermo qui!) a cui ci condanna la politica nel nostro Paese, non vedremo mai questo obiettivo realizzato, almeno non nel breve periodo del prossimo quinquennio. Per il territorio sarà un'ulteriore penalizzazione, così come per le nostre piccole e medie imprese, che già sono penalizzate dal fisco, dal credito e da un ritardo infrastrutturale incolmabile. In molte città ci sono forze sane e amministrazioni efficienti ed efficaci. Molte città saprebbero cosa fare e come farlo. Semplicemente non possono o possono in scarsa misura perché nel nostro Paese non abbiamo mai avuto una vera e propria politica di Stato per le città. Malgrado questa incontrovertibile verità, è un dovere auspicare che il movimento avviato e le politiche di recente promosse per le *smart cities* diventino uno dei temi centrali della gestione urbana nel prossimo futuro.

Gianfranco Franz

Università di Ferrara

CHI È

GIANFRANCO FRANZ

Architetto e urbanista. Dopo aver insegnato a lungo presso la facoltà di Architettura di Ferrara oggi è professore di Economia urbana e regionale presso la facoltà di Economia e di Pianificazione territoriale e ambientale presso la facoltà di Scienze dell'Università di Ferrara. Dal 2007 dirige il master internazionale Eco-Polis ed è presidente del Comitato tecnico-scientifico del Consorzio universitario per la ricerca socio-economica e per l'ambiente (Cursa). Dal 1998 fa parte dei consulenti esperti della Regione Emilia-Romagna per le politiche e i programmi di riqualificazione urbana.