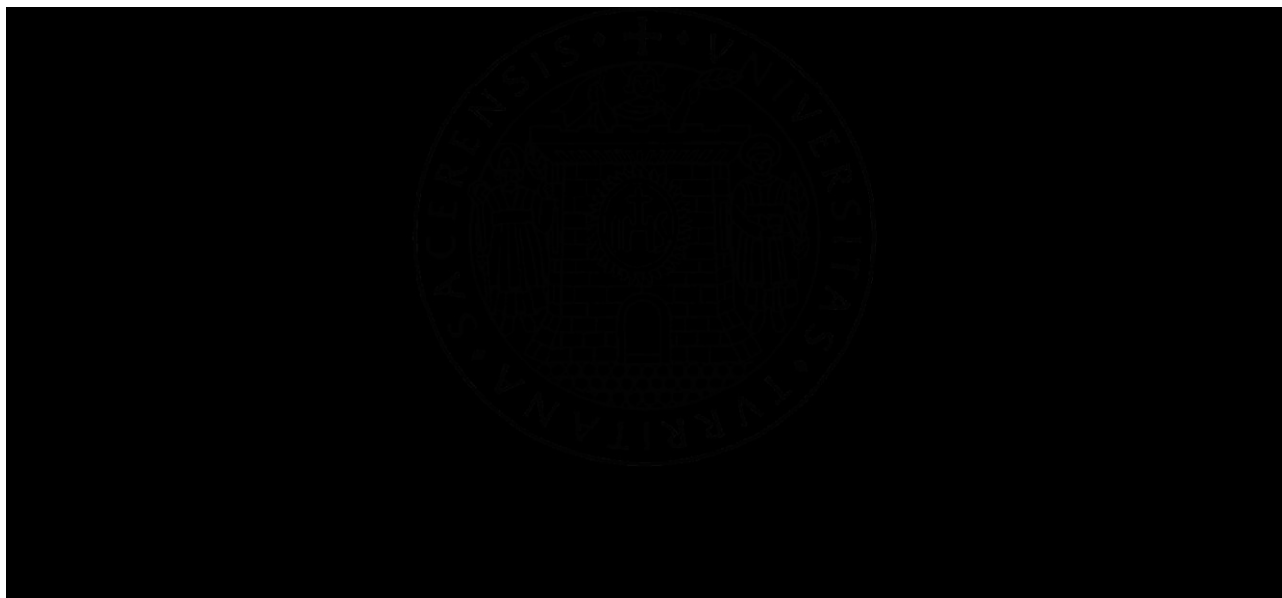


# TESI DI DOTTORATO DI RICERCA



Scuola di dottorato in Scienze dei sistemi culturali

Una città in cerca d'autore: la *smart city*  
*Capire il futuro delle nostre comunità locali all'interno*  
*di*  
*un progetto smart*

Dottorando: Umberto Rosati

Dottorato di ricerca in:  
Cultura, Identità, Territorio

Ciclo XXVIII

Relatore:  
Prof. Sergio Conti

Correlatore:  
Prof. Gavino Mariotti

Direttore della Scuola:  
Prof. Massimo Onofri

31 Ottobre 2015

*A mia madre*

# INDICE

|  |     |
|--|-----|
| <b>INTRODUZIONE</b> .....  | 4   |
| <b>CAPITOLO I</b> .....  | 9   |
| 1. Dimensione dei sistemi urbani.....  | 10  |
| 1.1. Le città e il loro futuro .....   | 12  |
| 1.2. Le città sono realtà dinamiche .....  | 15  |
| <b>CAPITOLO II</b> .....   | 27  |
| 2. Immaginario urbano.....   | 28  |
| 2.1. Governmentality .....   | 29  |
| 2.2. Soggetto urbano .....   | 33  |
| <b>CAPITOLO III</b> .....  | 40  |
| 3. L'intreccio tra <i>smart city</i> e <i>smart land</i> .....                             | 41  |
| 3.1. Smart city e il “land” confinante.....  | 42  |
| 3.2. Capire la “città infinta” .....   | 47  |
| 3.3. Metamorfosi.....  | 51  |
| 3.4. I ritornanti, grande industria ad alta intensità tecnologica e comunità del cibo..... | 53  |
| 3.5. Le terre alte .....   | 55  |
| 3.6. Tracce di Nord Est .....  | 58  |
| 3.7. L'“Italia di mezzo”.....  | 60  |
| 3.8. Un parallelismo tra Taranto e Manchester.....   | 64  |
| 3.9. La Sardegna verso la sfida della green economy.....                                   | 65  |
| 3.10. Sfide e conflitti.....   | 68  |
| 3.11. Capacità di resilienza dell'“Italia di mezzo” .....                                  | 71  |
| <b>CAPITOLO IV</b> .....   | 74  |
| 4. Proposte “smart”.....   | 75  |
| 4.1. Essere smart.....   | 78  |
| 4.2. Smart o city? .....   | 81  |
| 4.3. Lo scenario italiano.....   | 91  |
| 4.4. Smart city e business.....  | 100 |
| 4.5. Un'idea di smart city .....   | 103 |
| 4.6. Parallelismi .....  | 103 |
| 4.7. Tecnologie .....  | 105 |
| <b>SCHEDE DI PROGETTO</b> .....  | 110 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>CAPITOLO V</b> .....  | 119 |
| 5. Rivoluzione digitale nella smart city: cambiamenti nei modelli di produzione..... | 120 |
| 5.1. Relazioni tra tecnica e saperi .....  | 122 |
| 5.2. Valori economici e sociali .....  | 124 |
| 5.3. La smart city pone un problema di governance .....                              | 134 |
| 5.4. Il territorio e le relazioni tra i soggetti .....                               | 143 |
| <b>CONCLUSIONI</b> .....   | 151 |
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> .....  | 154 |

# INTRODUZIONE

Il termine *smart city* ha origine negli Stati Uniti ed è coniato nell'ambito aziendale di due multinazionali, IBM e Cisco, per indicare la visione di una città idealizzata dal forte contenuto di automazione, che vede le infrastrutture ICT chiave di volta dell'intelligenza urbana<sup>1</sup>.

La nozione di *smartness* si sviluppa invece entro le politiche urbane di alcune città degli Stati Uniti nei primi anni Novanta (Burchell, Listokin, Galley, 2000; Downs, 2005) come elemento del paradigma della cosiddetta *smart growth* (Knaap, Talen, 2005), si tratta di un concetto essenzialmente nordamericano, teorizzato nel movimento del *New Urbanism*, che ha articolato le polemiche anti-sprawl in una narrazione sullo sviluppo sostenibile, nella quale si interrogano questioni economiche, ambientali e di equità sociale (Scott, 2000).

Il concetto di *smartness* si è prestato ad applicazioni e diffusioni più ampie rispetto a quello di *smart growth*, proprio per l'inclinazione più pragmatica e la dimensione tecnico-strumentale (Bulkeley – Betsill 2005). Operare dunque una chiara distinzione tra *smartness* e *smart growth* è una mossa cruciale. Va sottolineato del resto che è possibile evincere, soprattutto nelle agende di *policy-making* di molte città, una crescente applicazione dell'aggettivo *smart* - accostato al termine *growth* ma anche al termine *shrinkage* (Pallagst, a cura di, 2009) - il quale ha come esito anche una tendenza alla standardizzazione attraverso *buone pratiche*. La politica della *smartness* implica inoltre una evidente dimensione spaziale (scalare) e settoriale (di *policy agenda*) (Herrschel, 2013).

---

<sup>1</sup> Dal mese di novembre 2011, *smart city* è un marchio di proprietà della IBM; si tratta di un tassello importante nella competizione tra multinazionali dell'ICT volto alla visibilità e al riconoscimento sul mercato per la fornitura dei servizi hi-tech.

Le tecnologie digitali informatiche hanno un impatto economico, sociale e spaziale (Graham, Marvin, 1996; Florida, 2002). Tuttavia la caratterizzazione di queste trasformazioni attraverso l'uso del termine *smart city* determina importanti assunzioni in relazione a queste trasformazioni, minimizzando e dissimulando alcune delle sottostanti questioni urbane inerenti allo stesso processo di designazione (Begg, a cura di, 2002). Parte del problema riguarda sia la modalità attraverso la quale il termine *smart* è impiegato, sia la varietà di significati che ad esso sono attribuiti.

Per esempio, l'aggettivo *smart* implica una qualche forma di innovazione tecnologica urbana e di cambiamento attraverso applicazioni di ICT, nel contempo le tecnologie digitali e di informazione sono utilizzate in relazione anche all'e-governance<sup>2</sup>, all'apprendimento sociale o nella risposta a questioni di sostenibilità ambientale e sociale<sup>3</sup>. Inoltre, una confusione terminologica si può determinare intorno al legame tra IT, conoscenza, industria creativa e culturale (arte, multimedia ecc.). Infine, si può sostenere che la mappatura dell'etichetta *smart* entro discorsi e dibattiti apparentemente "progressisti" riguardanti la città tecnologica e creativa determini non solo problemi di definizione, ma alluda altresì a dimensioni normative dello stesso concetto. Non sorprendentemente, sono rare le analisi critiche del discorso *smart city* - oltre al contributo pionieristico di Hollands (2008) - che possono essere paragonabili a quelle che hanno contestato la città imprenditoriale (Harvey, 1989), l'importanza dominante delle attività e degli spazi neo-liberisti (Peck, Tickell, 2002), la letteratura critica sul marketing urbano (Begg, 2002; Short, Breitbach, Buckman, Essek, 2000).

---

<sup>2</sup> Eurocities, Knowledge Society, 2007, in <http://www.eurocities.org/main.php>

<sup>3</sup> Smart Growth Network, Smart growth online, 2007, in <http://smartgrowth.org>

L'urgenza di una riflessione non aderente in modo esclusivo all'interpretazione della *smart city* come *modus operandi* strumentale è emersa infatti soltanto di recente ed è testimoniata da un numero della rivista *Urban Studies* dedicato al tema - nel quale si registrano interventi importanti (Gibbs, Krueger, MacLeod, 2013; Herrschel, 2013) - e da un workshop interdisciplinare organizzato in uno dei più autorevoli dipartimenti di geografia britannici, intitolato "Smart Urbanism: Utopian Vision or False Down?"<sup>4</sup>, nonché da pamphlet e pubblicazioni esplicitamente critici (Greenfield, 2013; Townsend, 2013), anche riferiti al contesto delle *policies* italiane (Vanolo, 2014).

L'obiettivo del presente percorso di ricerca non è quello di elaborare una definizione verificabile di *smart city*. Si tratta piuttosto di operare una sorta di posizionamento critico entro il campo degli studi urbani, in relazione alla rete di significati disponibili (Governa, 2014), sottolineando come alcune delle assunzioni aprioristiche di *smart city* possano risultare valutazioni auto-celebrative. L'obiettivo non è nemmeno quello di verificare, a livello empirico, se le *smart city* esistano veramente, né di valutare in che misura tali città abbiano o meno "successo" nell'essere *smart*. Al centro della riflessione ci dovrebbe essere un'indagine sul processo di etichettatura adottato da un certo numero di città, con una prospettiva tesa sia a problematizzare le specificità di questa nuova "forma" urbana, sia a mettere in discussione alcune contraddizioni implicite entro questo processo.

Non va sottovalutata inoltre la legittimazione e la notorietà che la nozione *smart city* ha ricevuto con la formazione nei programmi dell'Unione Europea e la conseguente dotazione di risorse finanziarie<sup>5</sup>. Il termine *smart*

---

<sup>4</sup> Department of Geography, Durham University, 20-21 giugno 2013

<sup>5</sup> Digital Agenda Scoreboard, Italy: Broadband markets, report 2013, in <https://ec.europa.eu/digital-agenda/en/scoreboard/italy>

*city* è stato inserito nei documenti ufficiali comunitari nel 2009, anche se aveva cominciato a diffondersi già a partire dal 2000. Il concetto viene introdotto per la prima volta ufficialmente nell'ambito dello "Strategic Energy Technology Plan" (SET), nel quale una *smart city* è definita come "a city that makes a conscious effort to innovatively employ information and communication technologies (ICT) to support a more inclusive, diverse and sustainable urban environment".

Quel piano traccia il quadro logico entro cui si sviluppano le azioni per il raggiungimento degli obiettivi della Strategia Europea 2020. Quest'ultima, sovente richiamata come radice del paradigma della *smart city*, fonda tuttavia le priorità non tanto sul paradigma della città *smart*, quanto su tre declinazioni del concetto di crescita:

- intelligente (*smart growth*), grazie ad investimenti più efficaci nell'istruzione, la ricerca e l'innovazione;
- sostenibile (*sustainable growth*), grazie alla decisa scelta a favore di un'economia a basse emissioni di carbonio;
- solidale (*social inclusion*), ossia inquadrata sulla creazione di posti di lavoro e la riduzione della povertà.

Si incardina su cinque obiettivi riguardanti l'occupazione, l'innovazione, l'istruzione, la riduzione della povertà e i cambiamenti climatici/l'energia.

Grazie alla promessa di garantire uno sviluppo "intelligente", inclusivo, sostenibile e fondato sull'innovazione tecnologica digitale, sempre più programmi assumono tale paradigma come "framework" o "etichetta" principale dell'azione pubblica nelle città. Nonostante sia ampiamente evocato come dimensione centrale dello sviluppo nell'approccio *place-based* (Barca, McCann, Rodriguez, Pose, 2012), variamente definito e concettualizzato, rimane da capire come si possa "praticare" tale paradigma in relazione sia alle specificità urbane italiane, sia al perdurare della crisi



economica, senza correre il rischio di cadere nella trappola dell'ennesimo "fuzzy concept" (Markusen, 2003). Risulta infatti problematico relazionare il termine *smart cities* con i termini *digitale*, *conoscenza*, *creatività* dal momento che a questi stessi concetti possono essere attribuiti molteplici significati.

Opacità e contraddizioni latenti nelle etichette più diffuse di *smart city* sono colte implicitamente sia entro recenti letture dei cicli di *policy* delle città italiane (Amato e al., 2010), sia dal riconoscimento dell'inerzia di molte agende urbane italiane nei confronti dei dilemmi posti da una nuova questione urbana (Secchi, 2013).

# CAPITOLO I

## Problematiche territoriali

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

# 1. Dimensione dei sistemi urbani

Un'ulteriore questione irrisolta riguarda il nesso tra la scala della *smart city* e la dimensione spaziale dei sistemi urbani proposti dai documenti della nuova programmazione nazionale per le aree urbane. Per evitare di confondere urbanità e centralità sembra necessario osservare come si possono evincere ampie e crescenti ineguaglianze tra le città italiane, in termini di *potenzialità di sviluppo*, *povertà*, *shrinkage spaziale*, *invecchiamento* ed *esclusione sociale*. Al tempo stesso, si possono riconoscere profonde e stringenti polarizzazioni all'interno delle diverse parti della città, in termini di reddito o di qualità della residenza, ma anche in termini di accessibilità ad un welfare materiale di qualità (Calafati, 2014). Questa varietà non sembra essere assunta nella nozione di *smart city* e negli obiettivi enunciati dalle esperienze in corso.

I fenomeni e le funzionalità transcalari che investono i territori contemporanei ci consegnano una profonda incongruenza tra confini amministrativi e confini urbani e la fine, forse, dell'*urban age* (Bremer, Schmid, 2014), ossia dell'era metropolitana così come è stata interpretata fino ad oggi, ovvero uno "stile" metropolitano che si esprime anche in una particolare forma di *policy making*: si veda la designazione formale di confini fissi attraverso l'istituzione di nuove entità di governo, come per esempio le città metropolitane in Italia. Da questo punto di vista, la vaghezza definatoria del paradigma della *smart city* rappresenta un *escamotage* tendenzialmente neutrale e a-spaziale rispetto al quale, come per la nozione di *coesione*, non può esserci che consenso (Miciukiewicz e al., 2012, Novy, Coimbra Swiateck, Mouklaert, 2012).

Infine, per quanto riguarda il nesso tra urbanistica e *smart city*, le proposte *smart* incorporano una visione unitaria e unificante della città come

macchina efficiente, si riallacciano a metafore illusorie e ricorrenti entro la tradizione disciplinare degli studi urbani.

Il modello ideale di *smart city* non presuppone un ripensamento del *welfare* degli spazi materiali della città, ma è giustificato da interventi di ottimizzazione tecnologica dello spazio virtuale dei flussi e delle reti. Nell'attuale dibattito disciplinare ed istituzionale, oltre a sottolineare l'opportunità di un approccio "non euclideo" sia al planning che alle politiche pubbliche, si propone di considerare il nodo della scala del cambiamento istituzionale in relazione al mutamento urbano, interpretandolo non solo come semplice spostamento dei confini.

Si dovrà puntare a valutare i risultati attesi delle politiche di *smart city* in relazione alle specificità dei diversi contesti urbani ed evitare di assumerle come una panacea per tutti i problemi. Le domande, per le quali il paradigma della *smart city* non ha ancora definito una risposta, riguardano:

1. il ruolo delle istituzioni e delle politiche pubbliche nel processo di trasformazione urbana ordinaria;
2. le modalità secondo cui le relazioni radicalmente strutturate di potere possano adattarsi al mutamento delle condizioni spaziali e come (eventuali) *pattern* istituzionali inediti possano rispondere ai problemi e alle metamorfosi dei sistemi urbani emergenti (Tewdwr, Jones, McNeil, 2000);
3. il superamento di una nozione "metropolitana" di città, la quale a sua volta assuma la varietà dei sistemi urbani italiani;
4. l'apparente neutralità di ogni forma di conoscenza tecnica e di ogni dispositivo tecnologico.

Il rischio che la designazione promozionale di "intelligenza urbana" non si leghi ad una riflessione sia sui cambiamenti in corso nell'azione pubblica contemporanea che sulla natura delle relazioni tra

attori pubblici e privati coinvolti, ovvero a quella che era stata definita “l’intelligenza delle istituzioni” (Donolo, 1997), comporta la possibilità di effetti negativi nello sviluppo delle nuove infrastrutture digitali (Graham, Marvin, 2001) e riporta alle criticità dei nodi politici del consenso e della inclusione. La *smart city* può diventare non solo economicamente polarizzata, ma anche divisa dal punto di vista spaziale, sociale e culturale, anche a partire dalle crescenti disparità tra popolazioni urbane, *knowledge workers*, *makers* e fasce di popolazione tecnologicamente non specializzate.

### **1.1. Le città e il loro futuro**

Quasi l'80% della popolazione italiana vive in città, che per le loro funzioni direzionali, cognitive e di servizio che svolgono, sono i centri propulsori e diffusori dello sviluppo regionale e nazionale. Questo significa che la gestione delle risorse umane, naturali e patrimoniali dell'Italia dipende in larga misura da come sono organizzate le città e le reti di relazioni a cui fanno capo.

Il modo sregolato con il quale l'urbanizzazione si è sviluppata in Italia nell'ultimo mezzo secolo ha fatto sì che, oltre ad essere un'importante risorsa, le città siano anche divenute problemi per le criticità derivanti dalle radicali trasformazioni fisiche e sociali di cui sono investite per ineguaglianza e conflitti, per il contributo al peggioramento ambientale e alla qualità della vita, in termini di consumo del suolo, di inquinamento, consumo energetico, spreco del tempo e senso di insicurezza. In particolar modo il loro malfunzionamento contribuisce a convincere i cittadini che le forme tradizionali di rappresentanza e le istituzioni non siano in grado di governare e risolvere i problemi comuni.

Per questi aspetti il “governo delle città” dovrebbe essere oggetto prioritario delle politiche pubbliche e del dibattito politico e culturale. In

Italia la scarsa consapevolezza del ruolo economico e sociale che le città svolgono nel loro insieme, fa sì che manchi una politica urbana a livello nazionale.

In un'ottica di breve periodo le città vanno viste come la sede di risorse e di attori su cui si fa leva per uscire dalla crisi e per una ripresa competitiva e coesiva dello sviluppo nazionale. Inoltre occorrerà tener presente, più di quanto s'è fatto finora, quanto il buon governo urbano potrà dipendere dalle prossime decisioni del Governo e del Parlamento in materia di città metropolitane, di federalismo fiscale e autonomie.

In una prospettiva di più lungo periodo le città vanno pensate ed attrezzate come una grande infrastruttura funzionale e territoriale a sostegno della società e dell'economia del paese. In altri paesi europei è già così. Pur con approcci in parte diversi, le politiche urbane, nazionali, regionali e locali orientate allo sviluppo e alla coesione sociale rappresentano un patrimonio decisivo dell'azione pubblica in paesi come la Gran Bretagna, la Francia, la Germania, la Spagna, i Paesi Bassi e quelli scandinavi. Molte città europee, sorrette da norme e politiche nazionali, sono il campo d'azione privilegiato per le strategie di innovazione energetica e di riqualificazione ambientale degli insediamenti umani; per la promozione della mobilità sostenibile; per l'«abitare», come condizione per realizzare un nuovo spazio di vita individuale e collettiva, un nuovo welfare non schiacciato sull'esistente, ma aperto a processi di valorizzazione delle risorse umane.

Più in generale, dal governo delle città dipendono la ridefinizione e il riequilibrio di rapporti essenziali per la vita democratica: tra particolare e generale, tra immediato e strategico, tra pubblico e privato, tra centro e periferia, tra autonomia e interdipendenza, tra governo e *governance*, tra sviluppo, occupazione, uso del suolo e rendita immobiliare e finanziaria, tra rappresentanza democratica, partecipazione, scelte e responsabilità degli

eletti. A prima vista, questi temi potrebbero sembrare oggetto di tante trattazioni distinte del problema urbano, ma se vogliamo andare oltre la semplice analisi dobbiamo vedere le loro interdipendenze. In questa prospettiva una questione-chiave è quella del rapporto tra pubblico e privato, visto nei termini dell'esperienza concreta quotidiana che intessa la *governance* della città e la vita dei cittadini.

Nell'ambito dei “processi di individualizzazione” che investono sia la società, sia l'esistenza privata, questo profilo acquista un'importanza non inferiore a quella di temi macro-sociali più tradizionali. Quello che i singoli individui si aspettano della *governance* è essenzialmente una “città per vivere bene”: un luogo in cui affrontare al meglio i problemi connessi con la loro vita familiare, con il lavoro, lo studio, il tempo libero, la salute e così via. Problemi che si ricollegano al piano esistenziale in cui vivere significa anche maturare aspirazioni e progetti tra speranze e timori, cercare realizzazioni di sé, intravedere futuri praticabili per se stessi ed il proprio nucleo familiare. Oggi questo mondo esistenziale vive di aspirazioni e speranza, di ansie e insicurezze, spesso originate in uno spazio ben più ampio di quello locale, grazie alle diverse capacità di comunicazione e di spostamento promosse dal mondo globalizzato.

Per quanto concerne il rapporto tra pubblico e privato sotto il profilo socio-economico ed istituzionale, è evidente la necessità di fissare in modo chiaro sia l'estensione dei rispettivi ambiti - vale a dire che cosa va collocato nell'uno e nell'altro - sia le relazioni reciproche, che devono definire le regole di reciproca cooperazione e messa in sicurezza, per l'uno e per l'altro, degli elementi indisponibili.

Oscillazioni e incertezze su questi aspetti hanno fatalmente proiettato un cono d'ombra sullo sviluppo e indebolito le premesse di strategie di medio-lungo periodo, offerto il fianco alla rendita immobiliare e finanziaria,

riportato al centro (basti pensare ai fondi di finanziamento) la definizione delle più importanti politiche pubbliche di settore e le relative negoziazioni tra operatori pubblici e privati, reso ancor più problematica la possibilità di distinguere tra rappresentanza politica e rappresentazione di interessi, certamente legittimi ma da tenere distinti.

Sia il sistema pubblico che gli operatori privati hanno sofferto di queste dinamiche, ma il governo delle città, che proprio alla combinazione di questi ingredienti affida per intero operatività e ruolo, è quello che ne ha sofferto di più.

## **1.2. Le città sono realtà dinamiche**

Nel corso del XX secolo la popolazione umana mondiale è raddoppiata due volte e l'ultimo raddoppio ha portato tre miliardi di individui in più sul pianeta nel breve volgere di tre decenni. La coincidenza fortuita tra l'avvio del terzo millennio e il “sorpasso” della popolazione urbana sulla popolazione rurale, decretato dal *Population Office* delle Nazioni Unite, ha acceso l'attenzione mediatica su questi dati, rendendo l'opinione pubblica consapevole del fatto che il grosso della crescita demografica mondiale si è verificato nelle aree urbane.

Anzitutto la crescita della popolazione urbana ha avuto un peso determinante sulle dinamiche di espansione che hanno interessato la società e il territorio urbano dalla seconda metà degli anni '90 ai primi dieci anni del 2000 (Consiglio italiano per le Scienze Sociali, Commissione di lavoro CSS sul “Governo delle città”, *Società e territori da ricomporre*, 2011). Occorre prendere atto del fatto che ci troviamo di fronte al più alto salto di scala della dotazione di capitale fisso urbano della storia del pianeta: da un lato, infatti, la dirompente crescita di quei paesi che oggi il Fondo Monetario Internazionale definisce “economie emergenti”, si concretizza in un processo



di urbanizzazione, infrastrutturazione e industrializzazione dalle dimensioni storiche.

Inoltre il XXI secolo è, per quasi tutte le “economie avanzate” - con le uniche eccezioni di Germania, Giappone e pochi altri - la fase storica della crescita (1998-2005/2006) e del successivo scoppio (2006/2010) di una bolla immobiliare che per dimensioni ha pochi confronti. Nulla ha “reso” come gli immobili - e la speculazione finanziaria ad essa collegata - per un lungo ciclo espansivo. Si evince che anche nelle economie avanzate si è costruito molto e soprattutto case. In generale si può segnalare che ovunque nel XXI secolo le aree metropolitane, divenendo il focus della *hybris* speculativa immobiliare-finanziaria, hanno ampliato la funzione di perno dei processi di trasformazione sociale, economico-finanziaria e fisica.

Così gli anni del salto di scala della globalizzazione, paradossalmente, sono anni di concentrazione, in aree insediative sempre più ampie ma delimitabili, di eccezionali dinamiche di insediamento, di investimento nel settore delle costruzioni e di speculazione immobiliare strettamente connessa con i processi di finanziarizzazione dell'economia.

Nelle aree avanzate questa ultima dinamica trova nella finanza “creativa” dei derivati e dei “subprime” lo strumento in grado di moltiplicare le dimensioni del debito di una bolla immobiliare già di per se sorprendente (la bolla immobiliare è la chiave di volta di una costruzione finanziaria ad alto rischio, il suo scoppio produce una delle maggiori crisi da debito della storia). Peraltro, è proprio la difficoltà competitiva nel contesto globale del modello economico del capitalismo avanzato, che produce quello che potremmo definire un arroccamento finanziario che ha trovato leva nel boom immobiliare, a sua volta alimentato attraverso il credito facile.

Una evidente “euforia irrazionale” ha spinto molti operatori economici (famiglie comprese) verso l'immobiliare. Ma tutto questo non era una realtà

che si basava esclusivamente sull'irrazionale, ma anche su quattro ben distinte tipologie di domanda crescenti e concomitanti, che hanno determinato a gonfiare la bolla speculativa degli anni 2000: la domanda di case legata al boom demografico delle famiglie italiane e straniere; la domanda di qualità, dovuta ad una sorta di “ascensore sociale” che famiglie già proprietarie hanno intrapreso con dimensioni diverse rispetto al passato nel XXI secolo; la domanda dei *city users*, *dei temporanei*; la domanda speculativa di investimento<sup>6</sup>.

Dal 1998 al 2007 queste quattro crescenti e concomitanti tipologie di domanda sono state sospinte, nella loro fase espansiva, da altri due importanti motori: da un lato, il facile accesso al credito e la speculazione finanziaria ai vari livelli (anche se il fenomeno in Italia non è paragonabile a quello degli USA); dall'altro, l'interesse della pubblica amministrazione locale agli oneri di urbanizzazione e costruzione, come importanti risorse delle casse comunali ha fatto vedere di buon occhio la crescita a chi avrebbe dovuto regolarla. In sostanza la pubblica amministrazione è stata cointeressata per motivi di bilancio alla dinamica espansiva.

Per quanto riguarda gli aspetti sociali e le trasformazioni funzionali i cambiamenti non sono stati meno importanti. Ad esempio, la crescita della

---

<sup>6</sup> La proiezione della popolazione italiana 2001-2011 elaborata dal CRESME sulla base dei dati ISTAT, considerando la crescita del 2011 sui valori medi del periodo, porta ad un incremento totale di popolazione di 4,2 milioni di residenti. Negli anni '50 la crescita fu di 3,1 milioni, negli anni '60 di 3,5, negli anni '70 di 2,4, negli anni '80 di meno di 220.000 e negli anni '90 di altri 220.000 abitanti. La crescita è stata alimentata sostanzialmente da un flusso di immigrazione eccezionale che vede il nostro paese passare in poco meno di 20 anni da 200.000 stranieri a quasi 5 milioni. La crescita demografica, a livello regionale, è stata guidata dal Lazio, dalla Lombardia, dal Veneto, e dall'Emilia Romagna. Queste regioni che nel 2001 vedono concentrato sul loro territorio ca. il 40% della popolazione italiana, rappresentano il 64% dell'incremento demografico degli anni 2001-2011. Va anche detto che la crescita delle famiglie è stata ancor più rilevante di quella della popolazione, dato che quest'ultima risente dei tassi di natalità in Italia molto bassi. Negli anni 2000 si è vissuto il più grande boom delle famiglie dal secondo dopoguerra nel nostro paese: è stato un boom di nuove famiglie italiane, immigrate ed inoltre le famiglie sono diventate più piccole. Il boom demografico ha fatto sì che la domanda primaria fosse un pilastro eccezionale per la crescita del mercato immobiliare: un'ondata di famiglie italiane e straniere che ha visto 300 mila nuove famiglie all'anno tra il saldo di quelle che nascono e quelle che si estinguono. Negli anni '70 erano state 265.000, negli anni '80 128.000.

popolazione urbana e il ridursi di quella rurale viene sovente raffigurata come se si trattasse semplicemente di due vasi comunicanti, uno che si svuota e l'altro che si riempie. Ma si tratta di un modello ingenuamente meccanico e fuorviante che non si può estendere dai sistemi fisici a quelli sociali perché in realtà il fenomeno è interattivo. Crescendo, la città si trasforma e la “campagna” svuotandosi, cambia profondamente natura, mentre anche la popolazione che si sposta si trasforma e deve far fronte a nuovi problemi. Una rappresentazione puramente meccanicistica della crescita urbana impedisce di capire che cosa sta avvenendo e che cosa occorre fare. L'urgenza di occuparsi della città comprende dunque anche quella di fornire categorie interpretative non viziate da rappresentazioni puramente fuorvianti o ferme alla città di ieri, perciò incapaci di farci comprendere i processi in atto.

Negli ultimi dieci anni infatti le città sono diventate qualcosa di diverso da come continuiamo a pensarle e a raffigurare con riferimento a concetti e immagini validi nel passato. Le città - in particolare quelle di grandi dimensioni - non sono più entità socio-territoriali nucleari ben distinte dalla “campagna”. Non sono più comunità locali omogenee, ma luoghi abitati e frequentati da popolazioni diverse, di provenienza anche “multietnica”, con appartenenze e identità plurime. In tutto il mondo esse sono in larga parte formate da PNR (Popolazioni Non Residenti): pendolari, *city users*, *metropolitan business-persons*, tutti identificati dal fatto che non si identificano più con il comune da cui prendono il nome. Quest'ultimo, pur mantenendo una posizione dominante, ha da tempo riversato popolazione e attività su quelli contigui, sino a formare *sistemi urbani multicentrici*, che nelle grandi aree metropolitane possono arrivare a comprendere, come nel caso di Milano, alcune centinaia di municipalità connesse tra loro da flussi intensi di persone, informazioni, decisioni, servizi, energia, definendo forti

squilibri demografici, non solo nelle densità, ma anche nella composizione per età dei residenti tra il centro fortemente invecchiato e la “città diffusa” periurbana, caratterizzata da popolazione attiva e più giovane.

In molti casi - un esempio è quello del medio Veneto - i singoli agglomerati urbani sono stati avvolti da una trama edificata rada, ma diffusa e continua, che impedisce di distinguerli tra loro. Le sue forme prendono diversi nomi: agglomerazioni suburbane, conurbazioni, aree metropolitane, città diffusa, periurbanizzazione, città-regione ecc. Nel loro insieme danno origine a quella che è stata chiamata *meta-città* (una città “al di là” e al di fuori degli insediamenti tradizionali).

Rispetto alle realtà urbane tradizionali possiamo dire che la nuova forma urbana sta soffrendo gli effetti di una doppia espansione. Sul piano orizzontale assistiamo ad una nuova progressiva “recessione dei confini” che si perdono nella indeterminatezza di quelle che Michele Sernini chiamò “terre sconfinite” e Aldo Bonomi, con maggiore enfasi, “città infinita”. Sul piano verticale abbiamo la sovrapposizione di “strati” di popolazioni con diversa stanzialità che, da un lato, ripropongono i tradizionali problemi di segregazione e integrazione al “mosaico urbano” dei diversi gruppi sociali e, dall'altro, introducono nuove frizioni come quelle tra chi abita lo spazio urbano e vi si identifica e chi semplicemente lo usa e ne sfrutta i vantaggi. Entrambe queste dinamiche, introducendo diversi gradi di indeterminatezza nel confine della città, incidono sulla coesione della comunità urbana e sulla capacità di governo delle tradizionali istituzioni municipali e amministrative, le cui competenze sono invece rigidamente confinate.

D'altra parte la meta-città è solo la manifestazione più evidente di trasformazioni che hanno interessato l'organizzazione funzionale, economica, sociale e politico-istituzionale dell'urbano. La globalità - intesa come la potenziale connessione di ogni luogo del pianeta con tutti gli altri

attraverso le “reti lunghe” della finanza, delle imprese produttive e commerciali, della conoscenza e della cultura - ha fatto sì che le città diventassero gli “ancoraggi” preferenziali di tali reti. Preferenziali perchè le città sono luoghi dove si addensa la domanda di beni e servizi materiali e immateriali per la produzione e il commercio internazionale, la gestione e il controllo delle imprese, la finanza, i media ecc.

Le fortune dei centri urbani a vocazione globale dipendono sempre più da come questi riescano a offrire vantaggi competitivi capaci di attrarre i “flussi” dei nodi delle reti, sotto forma di investimenti in nuove attività motrici dello sviluppo locale. Di qui nasce la competizione tra le città per mantenere o migliorare la propria posizione a livello regionale, nazionale, europeo e globale.

La conseguenza è che il governo della città, da principale regolatore e gestore delle risorse locali, tende a trasformarsi in mediatore tra gli interessi locali e quelli degli attori sovralocali, detentori delle risorse da cui dipende lo sviluppo. Perciò le città stanno perdendo gran parte di quella autonomia funzionale che era il presupposto delle vecchie istituzioni comunali. In più, essendo la città reale un aggregato di più comuni, questa sua frammentazione indebolisce i governi locali nei rapporti con i poteri forti esterni: dal grande capitale immobiliare ai gestori delle reti infrastrutturali e delle *utilities* (autostrade, ferrovie, porti, aeroporti, telecomunicazioni, energia, acquedotti, raccolta rifiuti...), a cui essi cedono di fatto funzioni e competenze.

I sistemi funzionali urbani - cioè le vere città odierne nella loro forma allargata di aree metropolitane - risultano così scomposti sia orizzontalmente (tra più comuni), sia verticalmente (tra diverse razionalità e gestioni di obiettivi rispondenti al loro interesse generale). Ciò risulta evidente dalle carenze delle politiche pubbliche locali rispetto ai *benchmarking* europei in

tema di ambiente, risparmio energetico, consumi di suolo, trasporti pubblici, housing sociale, rigenerazione urbana e servizi.

In alcuni casi le amministrazioni locali hanno cercato di far fronte a queste criticità con forme di cooperazione orizzontale, come consorzi, agenzie di sviluppo, partenariati pubblico-privati, progetti integrati, piani strategici sovracomunali, progetti di area vasta in occasione di "grandi eventi" e simili.

In Italia si è avuto un ciclo di politiche innovative a cavallo tra la metà degli anni '90 e i primi del 2000. Tali politiche trovano linfa, in Italia come in Europa, in almeno due fenomeni politico-istituzionali di scala continentale e globale. Uno è la profonda crisi, a partire dagli anni '70, del compromesso politico-istituzionale sul quale si è costruita, in tutte le sue differenze e articolazioni, la ricca esperienza del welfare europeo (con l'affermarsi delle logiche partenariali e del *New public management*). L'altro è la crisi di legittimità e di centralità degli Stati nazionali, nelle due direzioni dell'uropeizzazione delle politiche pubbliche e della crescente rilevanza dei soggetti locali (regionali e municipali) come attori di politiche.

Molto sinteticamente, la stagione innovativa delle politiche urbane italiane di questi anni può essere ricondotta a quattro filoni principale:

1) i programmi integrati complessi di rigenerazione urbana, spesso connessi ai più generali processi di sviluppo immobiliare che hanno investito le città italiane durante il lungo ciclo di crescita edilizia a cavallo tra gli anni '90 e 2000;

2) le politiche di sviluppo economico e di sostegno all'innovazione tecnologica;

3) i programmi di lotta all'esclusione sociale "area based" - europei - come Urban - e nazionali - come i contratti di quartiere -;

4) più recentemente, in modo piuttosto problematico, le politiche urbane per la sicurezza.

È importante sottolineare che la stagione delle “prove di innovazione” ha prodotto un'enorme proliferazione di dispositivi raramente coordinati, sia dal punto di vista delle fonti di finanziamento sia sotto il profilo dell'integrazione funzionale e della loro gestione.

Inoltre, il ciclo delle *urban policies* variamente connotate come integrate, strategiche, partecipate e così via, presenta molti tratti ambigui e può considerarsi, nel complesso, un insuccesso dal punto di vista degli effetti generali sulle città italiane. Il tema delle politiche urbane integrate, che aveva costituito l'asse centrale dell'uropeizzazione di questo campo di *policy* a partire dagli anni '90, è ora largamente uscito dall'agenda politica. Alla progressiva perdita di centralità nell'agenda pubblica del tema urbano, si è accompagnata una manifesta incapacità delle politiche di affrontare e trattare efficacemente i principali problemi delle città. Questi dispositivi - poco coordinati - hanno determinato dei mutamenti fisici, economici ed istituzionali che hanno inciso sulle dinamiche sociali all'interno dei tessuti urbani; alla città sono sempre stati associati stati di benessere, come la qualità della vita, le opportunità, la partecipazione sociale. Nella meta-città è difficile discriminare tra stati di benessere urbani e non urbani. Indubbiamente l'urbanizzazione crescente e l'inurbamento, già ben radicati nel modello territoriale italiano (come segnalato da Cattaneo), nel corso del Novecento si sono ulteriormente rafforzati. I cittadini italiani, come anticipato, sono ormai in grandissima prevalenza abitanti di città. Questo fenomeno - sia in termini storici che antropologici - si reitera da più generazioni, per cui la valutazione dei loro stati di benessere nell'ecologia urbana è una prassi consolidata. Anche in Italia si è compiuto il ciclo reattivo che dalla città come attrattore porta alla ricerca di soluzioni abitative

peri-urbane in centri minori prossimi alla città principale o nel tessuto insediativo disperso (*sprawl*) principalmente lungo assi viari più importanti. Inoltre si è generato il fenomeno della gentrificazione dei centri storici, mentre la popolazione meno abbiente si è ammassata nelle grandi periferie suburbane compatte, cresciute principalmente tra gli anni '50 e '70 del '900.

Sembra tuttavia che tra gli abitanti della città, ormai ben esposti anche ai flussi comunicativi globali, vada crescendo la domanda di un'altra città. Domanda di verde, di sicurezza, di mobilità sostenibile, di cultura accessibile, di abitazioni a prezzi abbordabili. Forse è in formazione una nuova cultura urbana che, dalla memoria rielaborata delle qualità storiche delle nostre città, si trasferisce nel cuore della città più moderna. È una bilancia tra il patrimonio del passato ancora troppo visibile e l'idea di una città futura più vivibile e capace di educare i cittadini. Attualmente questo equilibrio tra aspirazioni private e benessere pubblico lo si persegue solo nei centri minori, come rileva la realtà dei “piccoli comuni virtuosi”, altrimenti è costretta a prendere la strada illusoria ed insostenibile della villettopoli autodistruttiva di città.

Se dagli aggregati sociali passiamo ai singoli e alle famiglie ci accorgiamo che non solo cambiano le città, ma anche le persone e queste ultime al più profondo livello della mentalità e della sensibilità che, in articolazione con l'ambiente materiale e sociale, concorrono a strutturarne l'identità. Da un lato, sono le atmosfere e i ritmi attraverso i quali la città è “vissuta” sul piano psicosociale che contribuiscono a cambiare il mondo personale. Dall'altro lato, quest'ultimo, già investito dai processi di individualizzazione e di globalizzazione sopra accennati, produce, a sua volta, istanze di cambiamento nel tradizionale tessuto umano-sociale delle città imponendo nuovi problemi alla *governance*.



In questo quadro di cambiamento è possibile rintracciare almeno tre fattori (tra loro non disgiunti) di speciale rilevanza che incidono sia sull'assetto urbano che sul mondo relazionale del singolo:

- a) la fine del lavoro fordista e del contesto sociale connesso;
- b) la crescita vertiginosa delle tecnologie informatiche;
- c) le trasformazioni in atto nella comunicazione.

La dismissione delle grandi industrie, mentre cambia il volto della città (nuovi quartieri abitativi nelle aree ove sorgevano le fabbriche, modifiche nel trasporto pubblico e privato, spostamento degli assi tradizionali centro-periferie ecc.), incide anche sulle modifiche della percezione degli spazi, del tempo e dei contenuti della vita relazionale, non solo per quanto concerne l'abitare, lo spostarsi e il lavorare, ma anche nella sfera della personalità. Si pensi, ad esempio, ai *comportamenti di acquisto*, divenuti così importanti nella strutturazione della soggettività e dell'identità: gli ipermercati e i centri commerciali che vanno sostituendosi ai negozi tradizionali sembrano promuovere più ampie occasioni di relazione, ma in realtà le restringono e ne moltiplicano i contenuti. Questo perché il possibile *dialogo interpersonale* si trova ad essere sempre più ridotto, sostituito dal rapporto unidirezionale (e “muto”) tra il singolo individuo e l'impersonale “macchina tecnologica” che organizza e offre il prodotto.

Gli effetti sul piano psicosociale delle tecnologie informatiche e della comunicazione sono: una riduzione sociale dell'interlocuzione, il rinforzo di una iper-privatizzazione dello spazio di vita dovuta alla possibilità di fruire di una informazione “portata in casa” ad ogni livello, non solo “informativo” in senso stretto, ma anche, a scopi formativi e/o di intrattenimento. È lo spazio sociale, un tempo funzionale a quello personale, che tende a restringersi. E lo stesso effetto, relativamente alle relazioni urbane, è prodotto dalla comunicazione internet: mentre per un verso offre l'intero

“mondo” con cui relazionarsi, dall’altro contribuisce al silenzio di parti importanti di quel tessuto umano-sociale che rendeva la città una specie di corpus viventi.

Sono situazioni ovviamente fluide, diversamente vissute dai differenti soggetti individuali e collettivi, in relazione non più soltanto alle differenze socio-economiche tradizionali, ma a quelle di ordine esistenziale in cui entrano in relazione l'età, le reti sociali, gli habitus comportamentali e così via. La città “vissuta” odierna mette in scena condotte massificate, ma, tuttavia, esalta anche differenze e disuguaglianze che richiedono una particolare attenzione e nuovi strumenti di lettura da parte delle istituzioni di governo urbano.

La città mantiene tuttavia una sua corposa realtà esistenziale e socio-politica, non solo perché è lo spazio in cui si svolge tanta parte della vita privata e pubblica, ma anche in quanto è in essa che si svolge tanta parte della vita privata e pubblica, in cui il mondo del sociale e del personale si fondono nelle concrete pratiche della vita. Il “pubblico” e il “privato”, spesso considerati separati nell'ottica politico-sociale, se vengono visti non solo dall'esterno come mere categorie di comportamento, ma dall'interno dell'esperienza concreta dalla persona, ci appaiono non così nettamente separati, bensì come aspetti, diversi ma non disgiunti, del “campo unitario” nel quale il pensare, sentire ed agire si articolano con il contesto fisico e sociale. La città è parte essenziale e privilegiata del contesto che unisce situazioni della comunità e vicende di persone. Persone il cui modo soggettivo di vedere e affrontare le situazioni non può essere ignorato se si vuole che la comunità politica possa disporre di un tessuto umano-sociale sufficientemente coeso, sicuro e percettivo, ove sia possibile apprestare sufficienti condizioni di sicurezza e ridurre al minimo emarginazioni

imposte e subite (CSS, Commissione di lavoro CSS sul “Governo delle città”, *Società e territori da ricomporre*, 2011).

# CAPITOLO II

Le città e il progetto *smart* di sviluppo urbano

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

## 2. Immaginario urbano

Di recente l'espressione *smart city* è divenuta, in Italia e in altri paesi europei, una sorta di leitmotiv nei discorsi sulla città e sui modelli di sviluppo urbano. Il concetto di *smart city* rimane tuttavia relativamente opaco e poco dibattuto nell'ambito degli studi urbani: obiettivo di questo lavoro è contribuire a colmare questa lacuna attraverso una riflessione critica. Nello specifico, il ragionamento proposto indaga i meccanismi di produzione di soggettività urbane, della visione della *smart city*, intesa sostanzialmente come città efficiente, tecnologicamente avanzata, verde e socialmente inclusiva.

Il quadro concettuale e progettuale inerente alla *smart city* tendono a dare origine e a supportare una ridefinizione dello spazio urbano volta a produrre e giustificare iper-razionalità tecnologiche che disegnano nuove geometrie di potere all'interno della città; in sintesi, la *smart city* ricodificherebbe il discorso sul governo della città in chiave tecnologico-ambientale, allargando lo spazio di azione di consulenti e imprese private. In questo senso, la visione della *smart city* tende a ridurre il conflitto politico, l'insorgenza, la radicalità e la resistenza proprie della città contemporanea in favore di città più docili e disciplinate, pronte all'accoppiamento con assemblaggi e dispositivi politico-tecnologici predisposti a naturalizzare e giustificare nuovi assetti per la circolazione del capitale e delle sue razionalità all'interno della città. L'argomentazione è basata in larga misura sulla riflessione teorica, ma sarà al contempo supportata nell'analisi della circolazione dell'idea di *smart city* in Italia.

È bene sottolineare che il capitolo in esame non intende criticare incondizionatamente l'idea di *smart city*, negandone a priori l'utilità o denunciandone la pericolosità: il concetto della città smart è sostanzialmente

uno slogan generico, evocativo ma al contempo relativamente povero di contenuti specifici, in questo senso ogni valutazione circa gli effetti di una politica di città più smart dovrà necessariamente essere contestualizzata e riferita a casi specifici; in altre parole, ogni considerazione dipenderà concretamente da come l'idea verrà declinata, riempita di significati e recepita da attori politici e abitanti. Piuttosto, utilizzando come base teorico-interpretativa la riflessione sul potere-conoscenza, l'analisi intende indagare come la strategia *smart city* imponga sulle città un nuovo discorso e un diagramma di potere (Osborne, Rose, 1999), riflettendo sui rischi di depoliticizzazione della politica urbana, interrogandosi su quanto l'idea di *smart city* amplifichi o restringa la capacità di generare politiche e forme di sviluppo radicalmente innovative e diverse per le nostre città e proponendo alcune riflessioni sul rapporto fra la produzione di nuove soggettività urbane e la riformulazione dell'idea di cittadino in senso *smart*.

## 2.1. Governmentality

L'analisi proposta poggia le proprie basi teorico-metodologiche sulla riflessione critica sulla geografia urbana e, nello specifico, sull'idea di *governmentality*. Gli studi urbani critici, soprattutto a partire dagli anni Novanta, hanno tratto grande ispirazione dalle idee e dal vocabolario di concetti sviluppato da Michael Foucault (cfr. Burchell, Gordon, Miller, 1991; Crampton, Elden, 2007). La riflessione sul potere portata avanti dal filosofo francese - ad esempio nel suo *Archeologia del Sapere* - era tesa essenzialmente a indagare il sottosuolo implicito radicato nelle più disparate forme di conoscenza circolanti in una società, siano esse discorsi morali, pratiche politiche, opinioni pubbliche, saggezze convenzionali o conoscenze scientifiche (il confine tra queste categorie è molto labile). L'ipotesi di fondo è che la verità sia un prodotto storico contingente; in sintesi, specifici sistemi

culturali, storicamente e geograficamente mutevoli, permettono di distinguere il vero dal falso, l'opportuno dall'inopportuno. In quest'ottica si situa il suo progetto "archeologico" di indagine storica sui sistemi di conoscenza.

La strutturazione di questi complessi dispositivi sociali - ossia di queste costruzioni culturali di meccanismi di produzione, sistematizzazione e organizzazione sociale della conoscenza - coinvolge, nella prospettiva di Foucault, una stringente pratica del potere. L'idea di governamentalità si riferisce, in quest'ottica, alle pratiche di sussunzione della conoscenza nei meccanismi di governo, nelle pratiche di "condotta della condotta", nella produzione di sistemi di polizia (intesi, in senso lato, come dispositivi di disciplina) e in meccanismi culturali che attribuiscono specifiche identità al governante e al governato (Foucault, 1969, 1971).

Secondo Foucault, il potere non è soltanto il prodotto attivo di sovrani che applicano la propria forza sui corpi dei sottoposti, come avveniva tendenzialmente fino al XVIII secolo, quanto piuttosto le tattiche discorsive di professionisti che impiegano tecniche scientifiche di sorveglianza allo scopo di normalizzare i comportamenti sociali. Il percorso di soggettivizzazione riguarda le modalità con cui i soggetti percepiscono se stessi e formano le proprie identità sociali attraverso processi di governo che controllano, incitano o reprimono le azioni del soggetto definendo il confine tra "accettabile" e "inaccettabile".

Se il concetto di *soggettivizzazione* è stato utilizzato prevalentemente per l'analisi delle identità di soggetti umani - ad esempio nelle varie categorie di donna, uomo, nero, immigrato (Pile, Thrift, 1995) - la riflessione può essere utilmente traslata sui cosiddetti soggetti (o attori) collettivi, in questo caso la città. Un consolidato filone di studi dalla fine degli anni Ottanta ha messo in evidenza come, nello scenario politico-

culturale del neoliberismo, le città siano state progressivamente pensate, immaginate e ricodificate come “motori dello sviluppo”, ossia come spazi responsabili della propria crescita (Osborne, Rose, 1999; Rose, 1999) da perseguire attraverso processi di rigenerazione e approcci imprenditoriali tesi a produrre paesaggi urbani attraenti per i circuiti del capitale, ad esempio attraverso politiche di *branding* o incentivazione fiscale (cfr. Harvey, 1989; Hall, Hubbard, 1998). Riprendendo la prospettiva teorica della *governamentalità*, si potrebbe produrre un’“archeologia” dei dispositivi (sistemi di culture, visioni, idee, strategie) dello sviluppo urbano che nel tempo si sono evoluti in seguito alle rivendicazioni e alle negoziazioni degli attori economici, politici e sociali: un’archeologia di questo tipo, limitandosi agli ultimi due decenni, potrebbe ricomprendere l’immaginario delle città postfordista, globale, culturale e creativa (Vanolo, 2012).

Il tema della *smart city* si colloca idealmente nella fase più recente di questa storia delle idee, una fase contestualizzabile nella scia delle narrative sulla città sostenibile (o, più recentemente, della città resiliente: cfr. Newman, Beatley, Boyer, 2009). Il concetto di sostenibilità ha costituito un potente dispositivo per attivare e ripensare determinate politiche urbane, una retorica per giustificare specifiche scelte politiche e anche un nuovo paradigma economico, ossia un regime di accumulazione che ha attivato nuove attività d’impresa, servizi e business in generale, come evidenziato dalla recente letteratura sull’*eco-state restructuring* (While, Jonas, Gibbs, 2010; Jonas, Gibbs, While, 2011). La creazione del soggetto “città sostenibile” è quindi culturalmente e politicamente identificabile dal contrasto fra:



- le *istanze di riorganizzazione istituzionale* delle strutture territoriali, dei poteri di governo, dei meccanismi di regolazione in un'ottica di minor impatto ambientale;
- le *rivendicazioni di giustizia ambientale* da parte di movimenti sociali, associazioni di cittadini e altre forze sociali dal basso, oltre alla riscoperta coscienza ambientale del cittadino - consumatore;
- *l'appropriazione del discorso ambientale da parte di imprese e attori economici* che possono o devono giustificare le proprie attività e i propri orizzonti di sviluppo.

Un'analisi dei meccanismi di produzione della condotta urbana sostenibile ha quindi a che vedere con le differenti *posizionalità* sociali e geometrie di potere di questi soggetti, da cui emergono diverse configurazioni in molteplici luoghi. Il dispositivo intellettuale *smart city* si colloca appunto in questo spazio di riflessione. È opportuno considerare che il discorso su questa tematica può essere concettualizzato in almeno due modi: da un lato, la *smart city* rappresenta un obiettivo per le politiche di sviluppo urbano e in questo senso è comune misurare, attraverso politiche di *benchmarking*, quanto le città sono smart sotto uno o più punti di vista; dall'altro lato, il discorso sulla smart city è utilizzato da manager urbani ed *élite* politiche per supportare specifici obiettivi di sviluppo: la costruzione di una città verde e intelligente è ad esempio funzionale all'attrazione di investimenti, professionisti e turisti o per stimolare alcuni settori economici come l'edilizia (Brand, 2007; Jonas, While, 2007; Hollands, 2008).

## 2.2. Soggetto urbano

Come accennato nell'introduzione il concetto di *smart city* è giunto in Europa attraverso un complesso percorso di mobilitazione di idee politiche e immaginari dello sviluppo urbano originatisi negli Stati Uniti. Una volta approdate in Europa le idee di *smartness* sono migrate attraverso una moltitudine di canali verso il nostro paese, sono state diffuse grazie ai programmi di finanziamento proposti dal governo<sup>7</sup>, sia attraverso l'attività di imprese multinazionali che hanno proposto sul mercato i propri prodotti e servizi per la trasformazione delle città in senso *smart* (Vanolo, 2013).

La tesi proposta è che i discorsi sulla *smart city* circolanti in Italia in questo momento sotto la spinta della rincorsa ai finanziamenti europei e governativi, da un lato, del marketing esplicito di società private dall'altro, supportino la costruzione di nuove valenze identitarie per il soggetto urbano, operando come un meccanismo di disciplinamento che potrebbe essere denominato *smartmentalità*. In questa riflessione possono essere considerate tre possibili declinazioni del dispositivo di disciplinamento:

- *il ruolo delle pratiche di calcolo legato alla produzione di classifiche;*
- *la riconfigurazione del ruolo tra pubblico e privato nella gestione della questione urbana;*
- *la responsabilizzazione del soggetto città rispetto alla questione ambientale e alla qualità della vita.*

In prima battuta il discorso sulle smart city ha preso forma naturalizzando e umanizzando l'idea delle città come attori collettivi: le città sono rappresentate come soggetti unitari che vincono o perdono la sfida delle *smart city*. Il momento in cui il disciplinamento prende forma è costituito

---

<sup>7</sup> PON "Ricerca e competitività 2007-2013" del MIUR e Decreto direttoriale 5 luglio 2012, n.391/Ric.

dalla tecnica della classifica (anche denominata *rating* o *benchmarking*): la comparazione quantitativa fra più realtà urbane ha preso forma a partire dal rapporto *Smart Cities: Ranking of European Medium-Sized Cities* (Giffinger e al., 2007), uno dei documenti più importanti nella diffusione del discorso sulla *smart city* in ambito accademico (Vanolo, 2011) e, nel circuito italiano, attraverso una ricerca dal titolo *ICity Rate* (Forum PA, 2012). In entrambi i casi, l'utilizzo di un insieme multiforme di indicatori statistici ha permesso di ricondurre la questione dello sviluppo urbano a un singolo numero ordinabile in senso cardinale, stabilendo ad esempio la posizione relativa delle diverse città. Se la definizione di un set di indicatori per misurare le performance delle città costituisce senza dubbio un esercizio utile sia dal punto di vista scientifico che da quello politico, la costruzione di simili classifiche introduce due elementi di *governamentalità* di particolare interesse: la costruzione di una classifica e la definizione di metodo di calcolo che relaziona un certo numero di relazioni (in prevalenza dati tecnici) definendo nuovi modi di identificare i problemi e associare le soluzioni (Fougner, 2008; Bruno, 2009; Ilcan, Philips, 2010). Ad esempio, il fatto che le città del Mezzogiorno occupino posizioni di fondo nella classifica riconfigura i tradizionali problemi socioeconomici di realtà come Bari o Napoli in un nuovo discorso e spazio normativo: il ritardo nella rincorsa alla *smart city* e, implicitamente, l'opportunità di diventare più simili a città del Nord come Milano o Torino. In questo senso, la classifica svolge la funzione di una tecnologia di performance in cui gli spazi urbani sono normalizzati e governati.

Il nodo fondamentale riguarda il modo in cui vengono concepiti i problemi e le soluzioni inerenti alle città; attraverso un linguaggio popolato da standard, misure tecniche, obiettivi e buone pratiche, si corre il rischio di occultare le geometrie di potere che inevitabilmente si celano dietro ogni

prassi di costruzione della conoscenza. E, a questo proposito, la concreta scelta degli indicatori che costituiscono le classifiche può rappresentare una tecnica di disciplinamento molto invasiva: ad esempio, misurare le performance delle città attribuendo un punteggio positivo a quelle che attirano maggiori investimenti privati impone un determinato modo di distinguere l'auspicabile dal non auspicabile. È infatti riconosciuto come la mera attrazione di capitali non sia sempre e necessariamente un bene, in quanto tutto dipenderà dalla maniera in cui si fisserà sul territorio, tuttavia nell'azione di stilare una classifica il problema sarà appiattito e ridotto in maniera unidimensionale fino a ricondurlo a semplici categorie dicotomiche del genere “bene” e “male”, “intelligente” (smart) e “non intelligente”. Non a caso il tema della classifica ottiene particolare successo in ambito politico, in quanto la semplice schematizzazione e l'apparente oggettività di un punteggio può essere utilizzata per giustificare razionalità politiche in problemi che richiedono soluzioni da parte di esperti.

Il dibattito correlato al tema della *smart city* apre un confronto che si rifà al rapporto tra pubblico e privato per quanto riguarda la gestione della questione urbana. In un gran numero di città italiane, come Torino (Fondazione Torino Smart City), Genova (Associazione Genova Smart City), Milano (Agenzia Smart Milano), Napoli (Associazione Napoli Smart City) o Bari (Associazione Bari Smart City) sono nate associazioni e fondazioni che riuniscono i principali soggetti pubblici e privati dando vita a inedite coalizioni per il raggiungimento di obiettivi comuni, spesso collegati all'attrazione di investimenti. Si consideri, ad esempio, il titolo giornalistico *Genova fa incetta di fondi europei* (Argante, 2012): nell'articolo si evidenzia come la città sia stata premiata dalla selezione, in quanto con il suo comportamento virtuoso ha vinto ben tre bandi comunitari. Tuttavia, ad un esame più attento, appare evidente come i finanziamenti non siano stati

ottenuti in senso stretto dal soggetto urbano pubblico, ma da partnership che vedono una pesantissima partecipazione di soggetti privati, a partire dal colosso energetico nazionale ENEL. Ancora, la visione di Milano *smart city* prevede una forte partecipazione di CISCO. Lo scopo della seguente riflessione è quello di mettere in evidenza la parzialità e la presenza di logiche di potere dietro la costruzione di simili razionalità. Ad esempio, se la presenza di capitali privati è necessaria, non significa che sia necessariamente un bene, o che non occorran regole per evitare che la costruzione della *smart city* si pieghi a logiche di remunerazione del capitale. O ancora, se la fornitura di infrastrutture tecnologiche è lasciata nelle mani del mercato, quindi di attori che sostanzialmente perseguono un profitto, è prevedibile un aumento della frammentazione urbana a causa di una crescente separazione funzionale fra enclave tecnologiche chiuse, ben fornite e spazi marginali, non profittevoli, trascurati (Graham, Marvin, 2001). Infatti, se da un lato la costruzione della smart city appare prevalentemente una questione tecnologicamente imperniata su parametri tecnici incomprensibili ai più, dall'altro lato buona parte di queste questioni tecniche sono controllate da società private; questo scenario ci permette di poter formulare una domanda: quali meccanismi di controllo politico e democratico rimangono nelle mani degli abitanti? Il pericolo è che la costruzione della città intelligente diventi una questione prevalentemente tecnologica e che il tutto sia dominato da soggetti privati, con un settore pubblico che si limita a un ruolo marginale o a sussidiare il mercato.

Osservando il fenomeno da una differente prospettiva e riprendendo la riflessione di Erik Swyngedouw (2007), il pericolo è che la questione urbana e la politica della smart city entrino nel campo della postpolitica, poiché la città intelligente sta senz'altro diventando un obiettivo generico e facilmente condivisibile, privo di contenuto critico e lontano dalla politica intesa come

scontro fra idee differenti. Il rischio di una tale visione sarebbe appunto quello di appiattare le politiche di sviluppo urbano su un unico modello applicabile ovunque e legato alla mera applicazione di soluzioni tecnologiche: non è un caso che le città al fondo delle classifiche prima menzionate siano descritte come “in ritardo”, suggerendo implicitamente l'inevitabilità di un percorso di evoluzione lineare, da adottare ovunque con limitati assemblaggi e adattamenti locali (McCann, 2011b). A questo si aggiunge una chiara e crescente riconfigurazione ed eroicizzazione del soggetto privato produttore di tecnologie: le società private che investono in progetti *smart* accrescono il proprio *soft power*, il proprio prestigio, la giustificabilità sociale del proprio business (Thrift, 2005); non a caso il termine *smart* fa capolino in numerosi materiali pubblicitari di aziende private.

Le tecnologie tuttavia sono costruzioni sociali che possono avere un ventaglio di effetti positivi o negativi sulla vita umana, a seconda dei casi, ma dopo anni di visioni distopiche del futuro tecnologico (Thrift, 1996a; Kaika, Swyngedouw, 2000) pare in atto un tentativo di ipercelebrazione delle possibilità sociali e ambientali offerte dalla tecnologia. Una celebrazione salvifica delle tecnologie, da un lato, allontana da visioni critiche, dall'altro lato sembra supportare l'idea che reti di tecnologie e pratiche di governo possano garantire la produzione automatica di città migliori, indipendentemente dalle traiettorie evolutive intraprese dalle società locali, dai possibili sviluppi della tecnologia, dall'impossibilità di ridurre il caos e la complessità dei processi ecosistemici a una manciata di dati e di indicatori perfettamente monitorabili e controllabili, dalla necessità di regole, forme di controllo e di collaborazioni virtuose tra tecnologia e società. La maggior parte delle rappresentazioni visive della *smart city* presentano immagini stereotipate di città ricche di simboli evocativi di alta

tecnologia, ma prive di presenze umane visibili; è presente un inconscio politico che pare voglia relegare l'importanza del sociale ai margini invisibili di un discorso tecnologico. Un ulteriore esempio lampante dell'ipercelebrazione tecnologica riguarda determinate idee di *sustainable district* in cui microcomunità umane vivono in futuribili ambienti ipertecnologici praticando sì uno stile di vita prossimo all'ideale dell'impatto zero, ma producendo al contempo esperimenti inimmaginabili e certamente non sostenibili per i 7 miliardi di persone che popolano oggi il pianeta. Un esempio ancora più problematico potrebbe riferirsi ai casi di nuove città smart interamente realizzate, sviluppate e gestite da privati: come Songdo, nei pressi di Seoul, uno dei progetti immobiliari più costosi al mondo, sponsorizzato da Gale International e Morgan Stanley Real Estate, oppure "Kochi Smart City", nel Kerala (India), progetto del gruppo DIC, Dubai Internet City, che ha sollevato proteste a livello locale. L'idea di *smart city* qui assurge a una vera e propria *privatopia* (McKenzie, 2011), producendo un esperimento che pone serie questioni con riferimento al bilanciamento fra potere pubblico e privato.

Il discorso sulle, *smart city*, infine produce l'effetto di una nuova responsabilità del soggetto città rispetto alla questione ambientale e alla qualità della vita. Il tema ambientale viene ricodificato come problema urbano, quando poco meno della metà della popolazione mondiale vive in contesti non strettamente urbani e le città sono ripensate come soggetti moralmente responsabili della problematica ambientale (Raco, Imrie, 2000). La produzione del soggetto *smart city* porta con se, inevitabilmente, la coproduzione di un nuovo attore che si potrebbe definire *smart citizen*. Un modello urbano *smart* necessita infatti di abitanti disponibili ad adattarsi e collocarsi nel paesaggio della città intelligente. È importante notare come vi sia poco spazio per gli analfabeti tecnologici, i poveri, i marginalizzati

nell'ambito della città intelligente; al contrario, è il soggetto cittadino a essere responsabile della propria capacità di adattarsi al cambiamento in atto. A questo si aggiunge un livello di condizionamento più sottile del cittadino, che essendo chiamato a partecipare al processo di costruzione di una città smart viene implicitamente responsabilizzato rispetto all'obiettivo, ossia viene risoggettivizzato nella forma di cittadino attivo (Marinetti, 2003; Summerville, Adkins, Kendall, 2008), teso al raggiungimento di obiettivi prestabiliti.

Il nodo della questione riguarda la coscienza dei dispositivi di potere costruiti attraverso simili discorsi: il cittadino e la comunità locale sono investiti di un obbligo morale verso un certo tipo di condotta, di adesione ad un progetto collettivo di costruzione della città e in questo senso la formazione di “cittadini smart” potrebbe essere inteso come uno strumento di governo a distanza. Occorre quindi porre attenzione a quali obiettivi sono imposti al cittadino nel progetto della *smart city*, all'ombra della tentazione di voler creare paesaggi urbani profittevoli per il capitale privato ed il tentativo di trasformare il ruolo del cittadino.



# CAPITOLO III

Il rapporto tra *smart city* e il *land* confinante

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

### 3. L'intreccio tra *smart city* e *smart land*

Anni di dibattito e confronto sul tema della *smart city*, dei dispositivi che renderebbero più o meno intelligente una città, hanno completamente offuscato il significato di una rivoluzione tecnologica, ma soprattutto economica e sociale che sta cambiando la configurazione stessa dei territori. Considerare un progetto *smart* come mera applicazione di tecnologia, porta a perdere di vista la dimensione reale delle trasformazioni di oggi giorno.

Da una parte il presente capitolo punta a definire una lettura *comunitario-evolutiva* nella quale mutano anche i concetti di territorio e paesaggio, che da valore d'uso per la città, con la sua campagna florida, o per la megalopoli o per i capannoni proliferanti del capitalismo molecolare che consumano suolo, diventa valore di scambio nell'economia della competizione globale tra sistemi territoriali.

Il tema centrale resta quello del disfacimento delle *logiche localistiche* che ancora oggi dominano gli interventi a livello territoriale di singoli comuni o enti pubblici, mentre la relazione e gli interventi andrebbero pensati perlomeno a livello di *megalopoli diffusa*, in una dialettica tra città e contado.

Valutare di intervenire per realizzare le *smart city* a livello di singole entità amministrative della metropoli diffusa o senza tenere conto della rivoluzione di saperi, delle figure sociali ed economiche che il concetto di smart comporta, sarebbe riduttivo oltre che poco utile.

Per individuare il senso di questa “rivoluzione” si può indagare all'interno dei processi storici del Rinascimento italiano, che è stato indicato come un laboratorio di sintesi di ciò che in questo capitolo identifichiamo come l'intreccio funzionale tra “*smart city* e *smart land*” (Bonomi, 2014).

L'opera di Ambrogio Lorenzetti - *Effetti del Buon Governo in città* - rappresenta la metafora esplicativa del rapporto tra la città e il territorio confinante, in un'ottica di progettualità *smart*.

### 3.1. Smart city e il “land” confinante

Attorno al tema dell'evoluzione urbana, sociale ed economica delle città si è articolato quello sulle *smart cities*. Anni di dibattito e confronto sui dispositivi di tempistica dei semafori o di pagamento dei parcheggi che renderebbero più o meno “intelligente” una città, hanno completamente offuscato il significato di una rivoluzione tecnologica, ma soprattutto economica e sociale che sta cambiando la configurazione stessa dei territori. Se qualcuno ancora oggi pensa che *smart* stia a significare, appunto, mera applicazione di tecnologia, rischia di perdere la dimensione reale di tali trasformazioni.

Dobbiamo partire dalla considerazione che non si potrà definire il concetto di *smart city* se non lo si rapporterà a quello del *smart land* (A. Bonomi, R. Masiero, 2014). Si deve ritornare a prendere in considerazione il rapporto sincretico tra città e contado, tra città ricca e campagna florida, tra fabbrica e territorio, passando dal Fordismo soft di Adriano Olivetti al post-fordismo della fabbrica diffusa, per approdare alla *green economy*, un modello di sviluppo capitalistico che incorpora il concetto del limite, per tradurre il concetto *smart* in italiano. La città subisce un mutamento che da *company town*, megalopoli, area metropolitana si fa *smart city* ove realizzare simultaneamente *better city – better life*.

Il Rinascimento italiano si presenta come momento di grande sintesi a riguardo del rapporto tra *smart city* e il “land” circostante, un momento storico in cui si è elaborata una straordinaria sintesi funzionale tra questi due concetti. Un esempio di quanto sopra descritto è riscontrabile in un'opera di

Ambrogio Lorenzetti, conservata nel Palazzo Pubblico di Siena e databile al 1338-1339; gli affreschi furono commissionati dal Governo della Città di Siena, che in quegli anni era governata da nove cittadini, il Governo dei Nove appunto, che rimanevano in carica un periodo di tempo limitato, per lasciare poi il posto ad altri nove cittadini.

Gli affreschi hanno un chiaro effetto didascalico, analizzando l'allegoria del Buon Governo (*Figura 1*), presenta personaggi allegorici facilmente identificabili grazie alle didascalie. A queste seguono due paesaggi di una medesima città (Siena), con gli effetti del Buon Governo dove i cittadini vivono nell'ordine e nell'armonia.

Il ciclo è una delle prime opere di carattere totalmente laico nella storia dell'arte. Gli affreschi dovevano ispirare l'operato dei governatori cittadini, che si riunivano in queste sale. Il risultato appare infatti denso di riferimenti storici artistici e letterari e nasce da un progetto molto ambizioso con toni polemici e perentori nei contenuti, che intende coinvolgere il pubblico in riflessioni che investono direttamente il coevo contesto socio-politico.



*Figura 1, Effetti del Buon Governo in città, 1338-1339, Sala della Pace, Palazzo Pubblico, Siena*

La città è delimitata e separata dalla campagna del contado dalle mura rappresentate di scorcio. E proprio in prossimità delle mura la piazza sembra

popolata da quelle attività lavorative cittadine che più hanno legami con la campagna: in basso a destra un pastore sta lasciando la città per dirigersi in campagna insieme al suo gregge di pecore. Più in alto due muli sono carichi di balle di lana, altri recano fascine, mentre un signore ed una signora a piedi portano, rispettivamente, un cesto di uova ed un'anatra. Tutta merce proveniente dalla campagna per essere venduta in città.

In campagna si vedono cittadini e contadini che viaggiano sulle strade (*Figura 2*), giovani a caccia con la balestra tra vigne ed ulivi, contadini che seminano, zappano ed arano la terra, tenute dominate da vigne ed uliveti.



*Figura 2, Effetti del Buon Governo in campagna, 1338-1339, Sala della Pace, Palazzo Pubblico, Siena.*

Sono riconoscibili anche case coloniche, ville, borghi fortificati. Le attività contadine che si svolgono in campagna riguardano periodi diversi dell'anno, come l'aratura, la semina, la raccolta, la mietitura, la battitura del grano. Evidentemente il pittore era più intenzionato a mostrare la condizione di floridezza e di sicurezza della campagna in tutti i suoi aspetti piuttosto che ad offrire una fotografia realistica di un preciso momento.

Nell'affresco viene rappresentato il paesaggio rurale ed urbano che, per la prima volta nella storia della pittura gotica italiana, diventa soggetto principale; in passato veniva ignorato a favore del fondo oro o utilizzato semplicemente come sfondo di una narrazione. Nella rappresentazione il

pittore, pur prendendo la realtà come modello, la trasforma idealizzandola con particolare cura del dettaglio. Tuttavia questa rappresentazione non era fine a se stessa (volontà di portare una testimonianza di un paesaggio) ma fa parte di un preciso messaggio politico, veicolato dal paesaggio: la campagna qui illustra allegoricamente un concetto (di effetto di un regime politico), non un paesaggio.

Durante il Rinascimento la pittura era la tecnica potente di quei maestri che disegnavano e costruivano la città, le rendevano attraenti così come oggi la *smart city* è stata concepita come “la città digitale” dove gli investimenti in capitale tecnologico ed umano dovrebbero alimentare assieme sviluppo sostenibile e qualità della vita.

La tecnica del costruire e produrre bellezza era anche il risarcimento con cui il capitalismo nascente dei mercanti, che si facevano banchieri, finanziavano opere per la città, evitando l’anatema dell’usura. Così come il capitalismo delle reti oggi tra conflitti e resilienze investe e muta la città.

La metafora di Ambrogio Lorenzetti aiuta a contestualizzare il concetto di *smart city* all’interno del processo di metamorfosi attraversato dal modello di sviluppo italiano, tradizionalmente portato a sostenere valori, competenze e forme di convivenza radicati nei contesti locali.

La *smart city* inizialmente è come “città digitale”. Nel corso degli anni tale visione si è arricchita di nuovi significati: il concetto ha sempre più acquisito una valenza in termini di sostenibilità ambientale, ma anche “sociale” (una *smart city* deve essere vivibile, socialmente inclusiva e promuovere il benessere dei cittadini). Nelle declinazioni più recenti, nelle politiche pubbliche che si prefiggono l’obiettivo di tradurla in realtà, la *smart city* integra aspetti hard e soft, dove gli investimenti in capitale dovrebbero alimentare insieme sviluppo sostenibile e qualità della vita.

Per l'Italia la città “smart” costituisce un'occasione fondamentale per “reinventare” il territorio in una prospettiva che tenga conto insieme “smart city” e “smart land” (A. Bonomi, R. Masiero, 2014). Oltre che alle grandi reti energetiche e tecnologiche, occorre guardare anche al lavoro diffuso di imprese, amministrazioni, gruppi di cittadini, che tiene insieme (spesso in condizioni avverse) virtù civiche, sensibilità sociale e voglia di futuro. Quella di “smart land” appare come una prospettiva incoraggiante intorno alla quale sperimentare forme di modernizzazione e civilizzazione delle piattaforme produttive. In questo senso “smart land” è un ambito territoriale nel quale sperimentare politiche diffuse e condivise orientate ad aumentare la competitività e attrattività del territorio con un'attenzione specifica alla coesione sociale, alla diffusione della conoscenza, alla crescita creativa, all'accessibilità e alla libertà di movimento, alla fruibilità dell'ambiente (naturale, storico-architettonico, urbano e diffuso) e alla qualità del paesaggio e della vita dei cittadini. Il significato di “territorio” ha un consistente peso già nell'Italia dei Comuni, con il quale si incorporava il legame stretto tra autonomia e politica delle città e dei borghi.

La “smart land” è l'adattamento al contesto italiano delle piattaforme territoriali del concetto di “smart city” nella prospettiva della sostenibilità e della “green economy”. Non si tratta di una semplice sostituzione di un'etichetta con un'altra più moderna e *cool*, ma si tratta di un terreno fertile di lavoro per ricombinare il DNA del modello di capitalismo incardinato nella dimensione territoriale nell'epoca di crisi strutturale. Da questo punto di vista è fondamentale ricostruire una “società di mezzo” capace di appropriarsi localmente delle opportunità contenute nelle promesse della “smart land” e di tradurle in pratiche economiche, sociali e culturali capaci di rapportarsi alla logica dei flussi.

L'adozione di una prospettiva “lobal” o “glocal”, cioè di una prospettiva che si muove proattivamente dal locale al globale, non può essere compito esclusivo dell'impresa, ma è una metamorfosi che interessa anche le rappresentanze delle imprese, delle professioni e del lavoro, le autonomie funzionali (CCIAA ed Università), i portatori di interessi nell'ambito delle reti infrastrutturali, dell'energia e dell'ambiente, gli enti locali. Solo in questo modo sarà possibile ridare senso e ruolo al territorio come dispositivo di governo di dinamiche di trasformazioni altrimenti destinate a restare esclusivamente nelle mani dei grandi attori dei flussi e delle loro logiche deterritorializzanti. Heidegger definiva i territori come una serie di Holzwege (tornanti) da percorrere e pose un quesito: << il territorio prima lo si abita e poi lo si pensa, o prima lo si pensa e poi lo si abita? >>. Probabilmente la risposta è che prima lo si pensa e poi lo si abita.

### **3.2. Capire la “città infinta”**

Le profonde trasformazioni che hanno interessato la dimensione del territorio nel corso degli ultimi trent'anni si relazionano con la crisi del modello fordista come motore di sviluppo e come racconto collettivo giocata sulla dialettica capitale-lavoro. Bernardo Secchi definisce il percorso di studi dei territori un <<continuare a cercare per continuare a capire>>. L'approccio di Secchi tenta di interpretare un presente per sua natura sfuggente, che possa essere individuato nel tentativo di intervenire sulle dinamiche che producono spaesamento identitario, disintegrazione comunitaria e polarizzazione sociale. Da questa analisi si coglie che lo spazio viene concepito come un principio di governo, un dispositivo di potere e di disciplina sociale, per evocare il lessico di un filosofo come Michel Foucault, che deve essere prescrittivamente reso “poroso”, permeabile alla contaminazione, decostruibile e ricostruibile all'interno di



gerarchie che, sotto l'apparenza del continuo scomporsi e ricomporsi, nascondono tendenze di lungo periodo. Tendenze che, per restare nel nostro paese, hanno nel territorio il principale teatro d'azione in cui va in scena la drammatica dialettica tra flussi e luoghi. Su di essi si è venuta ad identificare il fenomeno della “città infinita” (A.Bonomi, 2004), che non si identifica con la produzione di “sprawl” urbano americano con il suo eterno sogno suburbano. Non è l'espansione “green field” di chi dispone di grandi spazi sorretta dall'illusione inclusiva della finanziarizzazione spinta della villetta per tutti; è piuttosto l'espansione delle comunità locali percorse dal demone della competizione nella fase della globalizzazione espansiva, venuta poi drammaticamente ad esaurimento a fine 2008, quando si credeva che l'aggancio ai flussi bastasse di per sé a produrre benessere sufficiente per tutti, dilapidando con ciò quel prezioso patrimonio che stava alla base del nostro modello di capitalismo territoriale e che i sociologi chiamano “capitale sociale”. Legame sociale che aveva ristretto pericolosamente i suoi spazi elettivi di riproduzione nelle 3C: casa, campanile, capannone. In spazi che diventano sempre più privati e al contempo sempre più vuoti, che reggevano ancora come simulacri e come strumenti elementari, ma potenti, di perimetrazione e poi di separazione dall'altro da sé. È nel crogiuolo dell'accelerazione indotta dai flussi che impattano su luoghi “impreparati” che ha la sua genesi quella che andrà sotto il nome di “questione settentrionale”.

Una logica, quella dei flussi, che ha profondamente riconfigurato la composizione sociale dei nostri territori senza che essi avessero strumenti per tentare di governare le ricadute sociali, sia nella dimensione redistributiva (quanto mai in crisi) sull'asse diritti/doveri, sia nella dimensione distributiva sull'asse vincoli/opportunità. Flussi che hanno riconfigurato al ribasso il rapporto tra la città e le sue *élite* economiche,

essendo quest'ultime sempre più pura espressione di flussi (finanza, multinazionali, saperi professionali, ecc.), geneticamente poco propense a sviluppare un pensiero generale sulla città, tanto meno ad assumere un ruolo di leadership sociale. Ma i flussi sono anche le migrazioni, con tutto ciò che questo comporta, anche limitandoci all'impatto dei "codici etnici" nell'organizzazione sociale. Anche qui la separazione rischia di essere senza alternative. L'altra faccia delle "gated community" dei ricchi (mix di rentier del Novecento e di borghesia dei flussi) sono i ghetti verticali dei condomini mimetizzati nella trama urbana, in cui l'informalità dell'organizzazione economica trova poche sponde per emergere alla luce del diritto ed è più spesso attirata nel gorgo dell'illegalità trasformandosi in territorio perduti della Repubblica.

La politica urbana e sociale si trova in grandi difficoltà, a causa del fatto che la logica di analisi e di lavoro utilizzata si basi sul concetto organizzativo della città che poggia sul rapporto novecentesco di centro-periferia. La periferia, così come il centro, non esiste più come spazio omogeneo: sono entrambi frammentati, compenetrati ma separati. È questa l'anima della "città fragile" in quanto povera di risorse connettive o povera perché fatta compresenza, senza condivisione (A. Lanzani, 2011). Da questo punto di partenza torna la questione del legame sociale, del "fare comunità nella metropoli" (cosa difficile da realizzare senza un forte "commitment" politico). Dobbiamo puntare a superare le categorie del Novecento che assegnano alla politica compiti regolativi pensati per un corpo sociale omogeneo, o quanto meno riconoscibile nelle sue parti e nelle sue rappresentanze. Per ricomporre uno specchio nel quale gli abitanti delle città possono riconoscersi occorre rimettere assieme i tanti pezzettini che la compongono con una paziente opera di ricucitura che non può che essere svolta dal basso, sapendo che le tante linee di frattura sono tanti confini ma

nel contempo altrettante soglie di dialogo che vanno alimentate dalle energie sociali e politiche che pure agiscono, più o meno visibilmente. Pensare che sia la politica nella sua dimensione del potere verticale a risolvere la complessa questione è fatale presunzione o follia autodistruttiva. In questo senso la crisi che stiamo vivendo ci costringe a rivedere il nostro modo di guardare il mondo e a ripartire dal pre-politico.

L'analisi che si sta tracciando punta la sua attenzione al *general intellect* (Karl Marx, 1857-58, trad. it. La Nuova Italia, 1968-70), attraverso il quale si potrà identificare la comunità che viene, il "non ancora", prendendo in considerazione pezzi di composizione sociale della città metropolitana e diffusa. Le novità in questo senso sono almeno tre: la prima è data dal radicarsi del processo migratorio. Non c'è solo schiavismo come a Prato, c'è anche un segmento di soggetti, privi di cittadinanza, che fanno impresa, innovazione, cambiamento culturale. Lavorano nei servizi nel commercio, nella logistica minuta. Poi esistono le eccedenze di saperi terziari. Sono le nuove figure del lavoro autonomo di seconda generazione che uniscono l'artigianato alla tecnologia (*makers*) e si associano nei *coworking*, puntano sull'auto-impresa, creano comunità di mutuo-aiuto, di cura e di relazione. È dall'intreccio di queste soggettività che bisogna ripartire per disegnare un nuovo equilibrio nei territori, è da questa composizione sociale che nascerà forse una pratica della "smart city" come "modernità sostenibile", laddove sostenibilità indica cura nel ripristino delle premesse che reggono i processi moltiplicativi di conoscenza e valore: ambiente, ma anche cultura, paesaggio, assetti urbani, *commons cognitivi*, estetici, relazionali. Risorse che hanno costituito la premessa anche del nostro modello di capitalismo diffuso, in una logica sovente dissipativa, che oggi possono diventare driver della "smart land". Nel rapido diffondersi e nel crescente successo della nozione di smart nell'agenda politica

comunitaria e delle città, vi è la promessa di una nuova stagione di crescita (armonica, equilibrata, sostenibile), in grado di trainare le economie territoriali oltre le secche della crisi.

### 3.3. Metamorfosi

La crisi di oggi ci costringe a guardare al passato con l'intento di capire in che cosa si è sbagliato, puntando a cogliere gli errori e definire strategie maggiormente vincenti per il futuro. Sé si concentra l'attenzione sull'analisi delle forme di lavoro e delle modalità di saper fare impresa ritorna centrale il pensiero e l'agire di Adriano Olivetti, che ci interroga su ciò che resta e cosa ne sarà di tre parole chiave: *capitalismo*, *conflitto*, *comunità*. Sull'asse Torino-Ivrea, negli anni cinquanta tra FIAT ed Olivetti, tra la concezione vallettiana e la visione olivettiana del fordismo si svolse un titanico conflitto, tra due concezioni della fabbrica: da una parte il fordismo hard di Valletta – concentrazione, verticalizzazione, comando e “company town”- dall'altra il fordismo dolce di Olivetti – dialogo, cogestione, orizzontalità, territorio.

Le due città ne sono la cartina tornasole. Ivrea non divenne mai “company town”. Nella visione di Adriano Olivetti il rapporto dolce tra fabbrica e territorio è anche motore di creazione di reti di trasporto dai comuni delle valli all'impresa e reti socio-culturali di biblioteche nei paesi.

Differenze stridenti anche nelle forme dei lavori e di produzione delle merci. A Torino il “fordismo hard” basato sul ferreo controllo della catena del valore, la catena di montaggio che metteva al lavoro l'operaio massa. Ad Ivrea una maniacale attenzione basata sulla ragnatela del valore che incorporava tendenze, design, saperi nelle merci utili per lavorare comunicando, spezzando in isole la catena e le catene del lavoro. Il rapporto fabbrica-territorio olivettiano è alla base del nostro capitalismo di territorio

che, a fronte della crisi del fordismo, è riemerso nei distretti produttivi, nelle piattaforme che competono nella globalizzazione e nella cultura d'impresa delle nostre medie imprese internazionalizzate che oggi sono l'ossatura resiliente nella crisi. Il pensiero di Olivetti era altro dalla logica confindustriale e del sindacato di allora, entrambi fissati nel conflitto tra capitale e lavoro, con in mezzo lo Stato come baricentro. La visione di Olivetti prevedeva cogestione e coinvolgimento dei lavoratori nella gestione dell'impresa, coesione sociale nel territorio ed in mezzo l'eteropatia di una comunità operosa. Anche per la cultura della cogestione, se vogliamo trovare traccia nell'impresa italiana, è al territorio che dobbiamo guardare: ad una cogestione orizzontale, fabbrichetta per fabbrichetta, nel "capitalismo molecolare" dove spesso non distingui chi è il padrone e chi l'operaio. Oppure guardare a quelle medie imprese, precedentemente citate, fortemente orientate ad accordi aziendali con il territorio al centro, ancora molto problematici per il sindacato. Infine la comunità. La vera eteropatia olivettiana nel pensare un luogo del possibile intreccio tra impresa inclusiva e cogestita, coesione sociale sorretta dalla coscienza di luogo e matrice di capitale sociale per i beni comuni. Va di moda sussumere questa radicalità del pensiero comunitario di Olivetti nella "responsabilità sociale di impresa". Questa vulgata postmoderna è una fantasmagorica retorica creata dall'alto: allegoria di un'impresa tutta autoreferenziale ove il territorio e la comunità sono fantasmi definiti "stakholder" quando quello che contano davvero sono gli "shareholder", il profitto a breve per gli azionisti.

Nel territorio torna attuale la voglia di comunità (Bauman 2007) dentro la crisi di appartenenza di classe ed il riposizionarsi dei territori nell'agorafobia della globalizzazione. Sono le paure che producono rancore nello spaesamento e populismi che attraversano l'Europa dell'euro, ma sono anche, come aveva intuito Olivetti, la comunità che viene fatta di cura

(Agamben, 2001), mutualismo, cooperazione e solidarietà in relazione con una comunità operosa che fa economia sociale. Nella metamorfosi della crisi c'è chi pensa olivettianamente che ripartendo dalla voglia di comunità, dal territorio è possibile un futuro in cui cura ed operosità, impresa e società non siano più separate (L. Bruni, 2013). Ci sono tracce tra i makers, nel welfare aziendale, nella welfare community, nel ragionare di “green economy” e “green society”, cioè di un capitalismo compatibile con la comunità che viene.

### **3.4. I ritornanti, grande industria ad alta intensità tecnologica e comunità del cibo**

Un “altro capitalismo possibile” è una realtà consolidata in tanti distretti dell'Italia. L'intuito di Carlo Petrini e dei fondatori di Slow Food ha portato ad anticipare la visione di “altro capitalismo possibile”; non si parla semplicemente di un marchio di voluttuosi cultori delle tradizioni gastronomiche, ma di “comunità del cibo”. L'origine è nel cuneese, Bra ed Alba, nel Nord ovest, già terra di industria ad alta intensità di tecnologia, il territorio che oggi regge meglio la crisi è proprio Cuneo, tra le province italiane a più bassa disoccupazione e prima del Nord ovest per reddito pro capite (dati ISTAT, 2013). Nel secondo dopoguerra era una “terra dell'osso” del Nord. Era la malora descritta da Fenoglio, la Langa misera che nelle giornate di sole si specchiava nelle vallate cuneesi, il mondo dei vinti narrato da Nuto Revelli nella sua amara dedica ai perdenti della società industriale. Oggi le Langhe sono un modello per molti territori che vorrebbero riprodurre il cammino, dalle Murge all'Irpinia, alle cento periferie delle qualità alimentari che fanno il mosaico italiano.

Un ruolo decisivo lo svolse l'industria Ferrero, Miroglio e Mondo, tra le altre, hanno dato un'alternativa all'emigrazione a Torino, modificando

l'economia rurale senza sacrificare il territorio; come testimonia un produttore di Barolo, Ernesto Abbona dei marchesi di Barolo, <<hanno consentito di diventare operai ed impiegati senza abbandonare le radici>>, dotando piccole città come Alba e Bra di servizi e funzioni urbane di vitale importanza per la crescita del distretto vinicolo; gli originari elementi di arretratezza (la morfologia, la centralità della famiglia contadina) si sono rilevati con il tempo punti di forza per i vitigni autoctoni, a partire dai pivot globali Barolo e Barbaresco. Poi sono stati ideati Slow Food e la politica dei presidi, la creazione di un'Agenzia del territorio e dell'Università di Scienze Gastronomiche, le Fiere come Cheese e del tartufo, infine l'approdo al Lingotto con i saloni del Gusto e Terra Madre. Eventi e marchi che hanno <<fatto egemonia>> creando un lessico che, da linguaggio per iniziati, è stato fatto proprio da legioni di consumatori e produttori in Italia e nel mondo. E fornito il retroterra a nuove iniziative imprenditoriali.

Il mercato del lavoro e la produzione di ricchezza non sono vasi comunicanti; il grande artigianato del gusto e del vino non colmeranno mai i vuoti dell'industria che arranca. Nella crisi emergono però nuove tracce. È utile guardare alle pratiche emergenti; ai giovani, spesso laureati, che stanno ripopolando le campagne ed i colli più disagiati con le loro imprese agricole e turistiche, o ai nuovi produttori vinicoli.

L'Italia che si sta raffigurando ricorda un immenso puzzle di contesti locali, che sono sospesi tra realtà che non sono più e che potrebbero essere.

Alla composizione del Sistema Italia partecipano anche i "microcosmi alpini". Luoghi abitati da soggetti semplici che spesso sono attraversati localmente da logiche complesse afferenti alle forme più avanzate del capitalismo delle reti (infrastrutture per la viabilità, reti energetiche ecc.), un mondo in cui si contrappongono saperi contestuali e saperi formali. Sono esempi di ritorno dell'abbandono, dello spaesamento,

per immettervi saperi, progetti, visioni di un futuro possibile, partendo dal margine che si fa centro. I “microcosmi alpini” (G. Dematteis, *I nuovi montanari. Abitare Alpi nel XXI secolo*, c.d.s, Franco Angeli) non sono più periferia o margine, ma centro, anche se vissuta da chi la abita come un'area <<triste>>. Infatti anche se la geoeconomia ricolloca al centro un territorio, tutto questo non basta se chi lo abita si sente spaesato e vive la modernità che lo attraversa con anomia. Si definisce una nuova composizione sociale di <<montanari per scelta>>, che con coscienza di luogo del nuovo spazio di posizione delle terre alte e con cultura del territorio e del fare impresa nella green economy rianimano alpeggi, turismo lento, boschi, agricoltura... I sociologi li definiscono i <<ritornanti>>, analizzando i numeri dei tanti giovani che tornano all'agricoltura, alla montagna, al territorio.

### **3.5. Le terre alte**

Anche nella piattaforma alpina la crisi si fa strada ed un'epoca si sta chiudendo. All'ordine del giorno per le <<terre alte>> da Cuneo a Gorizia passando per la Valtellina è la ricerca di una nuova identità ed un nuovo posizionamento geopolitico. Le autonomie alpine stanno subendo come gran parte del territorio italiano, la crisi che sta trasformando questi territorio in modo strutturale. Sono aree geografiche in grande fibrillazione, ma ancora troppo deboli nella loro capacità di proporre uno sviluppo orizzontale, di piattaforma alpina sull'asse Est-Ovest, liberandosi dell'atavica propensione a misurare le proprie chance di futuro nella relazione Nord-Sud con Roma o Milano. La questione principale è che nel passaggio di secolo le terre del margine sono cambiate, non sono più aree svantaggiate: da un ventennio le piccole città alpine stanno in cima alle classifiche del reddito e della qualità della vita. Si sono sviluppate come società di ceti medi ed oggi vivono l'inquietudine di non riuscire a tenere rispetto ad uno scenario di mutamento



che le investe come flusso che precipita dall'alto. Territori ricchi di risorse naturali, aria ed acqua su tutte, quindi potenzialmente centrali in una transizione che vede nella green economy una chance di nuova crescita. Tuttavia le Alpi non sviluppano progettualità che vadano oltre il confine della vallata, del distretto, della comunità.

Dentro la crisi emergono almeno tre frammenti alpini. A Nord-Ovest, nelle valli che più hanno subito lo spopolamento dell'esodo novecentesco verso la città e le sue industrie, si guarda soprattutto alle reti transfrontaliere con la Francia, cercando di recuperare le piccole borgate montane confinando in un <<neorealismo>> di fasce giovanili in cerca di occupazione. Nelle Alpi lombarde e bellunesi sono nati embrioni di movimenti autonomisti in reazione alle ipotesi di tagli di province e piccoli comuni che rivendicano controlli sulla gestione delle risorse acqua e bosco. E poi le Alpi delle autonomie storiche, Aosta, Trento, Bolzano dove l'autonomia ha fino ad ora funzionato come un grande meccanismo sociale redistributivo, assicurando la tenuta della popolazione in montagna e membrana protettiva rispetto ai flussi della crisi, assicurando crescita economica e bassa disuguaglianze (vedi il reddito di cittadinanza istituito a Trento). Autonomie che però oggi si trovano ad affrontare sfide esterne ed interne, tra i vincoli della crisi fiscale dello Stato e le istanze partecipative di popolazioni che il successo stesso della politica autonomista ha reso sempre più esigenti ed individualizzate. La questione di fondo è riposizionare il territorio alpino come piattaforma oltre l'idea del distretto turistico o dell'oasi ecologica del buon vivere, ai margini del modello metropolitano. Perché dopo l'apocalisse culturale dell'industrializzazione e dello spopolamento, la fase della turistizzazione di massa, della proliferazione immobiliare e dei capannoni nei fondo valle urbanizzati, oggi siamo ad un bivio in cui i rassicuranti meccanismi della rappresentanza politica capace di mediare con

il centro e la cultura dell'enclave territoriale non regge più. Per governare la metamorfosi è soprattutto il rapporto tra piattaforma alpina e crisi globale il nodo che le elite e le forze politiche locali hanno di fronte. Da Cuneo a Sondrio, da Aosta a Trento e Bolzano si assiste all'emergere di una triplice sfida al proprio spazio di posizione consolidatosi nella lunga stagione delle “terre alte” come margine dello Stato-nazione: la sfida portata dal centralismo tecnocratico alle autonomie locali, la sfida della competizione istituzionale tra territori alpini, la sfida di una macro-regione del Nord centrate sulle grandi aree metropolitane limitrofe. Sfide che sul terreno della politica impongono l'autoriforma del “vecchio” autonomismo a sfondo etnico o localista e l'innovazione istituzionale. Oggi che ad andare in crisi sono i sistemi di rappresentanza nazionali, una politica “alpina” quantomeno sul versante italiano arriva all'appuntamento del cambiamento in condizioni di grande debolezza e frammentazione. Fuori dal contesto trentino o altoatesino l'autonomismo è un pensiero senza popolo, una costellazione di momenti di *elite* intellettuali di ceto amministrativo, ma con ancora poca capacità di radicamento nelle società locali. Una politica alpina ha oggi l'esigenza di conquistare anzitutto un nuovo spazio di posizione capace di sviluppare una posizione autonoma tra tre polarità: Bruxelles, Roma, l'asse metropolitano Milano-Monaco. Un riposizionamento che tuttavia per acquisire forza politica, deve transitare dalla difesa dell'identità e della diversità territoriale ad una difesa - aperta al mondo - dei beni comuni, della sostenibilità, della coesione. Ovvero puntando sui valori di un'autonomia intesa più come modello sociale capace di fare i conti con la crisi che come retaggio storico. Costruendo alleanze con quel tessuto di città medie pedemontane che oggi da Treviso a Bergamo stanno rimettendo in discussione un modello di sviluppo puramente quantitativo e proliferante che ormai ha logorato le sue stesse fondamenta. L'azzardo politico in gioco nella

piattaforma alpina è dunque la capacità di affrontare la crisi tenendo assieme una parola antica come *comunità* con la ipermodernità dell'innovazione. Qualcosa che dovrebbe interrogare anche la cultura delle metropoli (A. Bonomi, R. Masiero 2014).

### **3.6. Tracce di Nord Est**

Si può considerare che il Nord Est che abbiamo sedimentato nel nostro immaginario, con il quale lo si identificava con l'impresa diffusa, molecolare e proliferante non esiste più nella sua antropologia economica delle 3C: campanile-comunità-capannone. La metamorfosi territoriale rimanda al consolidamento delle imprese a reti lunghe che vanno oltre lo spazio di posizione locale (si ricorda che secondo una ricerca della fondazione Nord-est del 2012 oltre il 33% delle imprese di quest'area sono internazionalizzate in modo stabile e strutturato), ma anche all'intelligenza sociale diffusa, ai saperi progettuali e terziari che sono cresciuti e ragionano sul destino e sulla rappresentazione del Nord-est che verrà. Un territorio che dovrà puntare sulla riprogettazione dei capannoni abbandonati, per poi passare alla riprogettazione dell'abitare e del vivere la pedemontana veneta come asse di un'area in divenire, nel suo configurarsi in geo-comunità con meno capannoni, centri commerciali, villette a schiera e più manutenzione dei centri storici e della qualità della vita. La traccia da seguire sarà quella di come costruire un territorio sostenibile, intelligente ed inclusivo: un'idea riassumibile con il neologismo di “smart land” (R.Masiero, 2013), in un intreccio operoso tra università, fondazioni bancarie ed il territorio. Un concetto con il quale si dovranno rivedere i rapporti di polarità della modernità città-contado, crescita-sviluppo ed i fondamenti, la storia, le tradizioni con la metamorfosi che avanza. La cittadinanza che parte dai luoghi e si fa attiva con forme di partecipazione e condivisione dal basso di

progetti di sviluppo in interazione con amministrazioni e forze locali. Uno sviluppo che incorpora il sapere diffuso e condiviso che le imprese possono utilizzare per aumentare la competitività e creare nuova occupazione, delineando così un'alleanza non più solo tra produttori ma tra manifattura e “makers”, che guardi ad una gestione dell'energia diffusa ed articolata che promuova azioni di cogenerazione e di generazione distribuita facilitando investimenti nelle energie rinnovabili, ad una mobilità basata su una logistica soft non per chiudersi ma per aprirsi verso le aree limitrofe e con le reti della grande mobilità extra-urbana.

Una nuova strategia economica che incorpori al centro del proprio dibattito il tema dell'impresa ed il territorio circostante, quello di un sistema della formazione di sostegno alla creatività, alle start-up ed ai laboratori di idee. L'identità, tema non da poco nel Nord Est, diventa pluridentità: territoriale, ambientale, economica, paesaggistica e produttiva, resiliente ma aperta al mondo. I saperi, la conoscenza e la cultura sono nodi di reti che alimentano una nuova composizione sociale terziaria sui territori, diffusa nelle attività produttive dell'artigianato, coinvolgendo l'alta formazione presente sul territorio. Si tratteggia così una visione sociale in grado di incorporare anche il passaggio e la bellezza del territorio, non solo come conservazione ma puntando al risparmio di suolo, sin troppo utilizzato da capannoni, alla bonifica delle aree dismesse e alla loro riprogettazione. Tuttavia si dovrà puntare ad una partecipazione che parte dal basso, dai territori, dalla loro fibrillazione per riuscire ad affrontare la metamorfosi che stiamo attraversando.

### 3.7. L'"Italia di mezzo"

Arriviamo in Toscana accompagnati dalla rilettura del libro “Le virtù civiche delle regioni italiane” dell'antropologo Robert Putnam che, alla fine degli anni settanta, fece un viaggio da Seveso, dove era appena successo il dramma ecologico dell'Icmesa, sino a Pertosa sui monti della Basilicata. Le sue conclusioni furono motivo di orgoglio per “l'Italia di mezzo” di cui la Toscana è l'architrave, la regione leader. Qui, scrisse, <<siamo dove l'Italia è più Italia>>.

Appare l'Italia delle virtù civiche dei comuni, delle regioni, della coesione, del capitale sociale. Qui il fare impresa, il fare banca, il fare istituzione è forgiato dalla storia. Della Toscana e dell'Italia di mezzo - di cui poco si è raccontato a cavallo del secolo, segnato territorialmente dalla questione settentrionale e dalla perpetuante questione meridionale - si è parlato prevalentemente per la sua uniformità politica. Le regioni rosse dell'Emilia Romagna e della Toscana hanno sempre fatto blocco con l'Umbria e le Marche. Una griglia di lettura insufficiente che ha prodotto la retorica del modello tosco-emiliano, buono per la politica, ma insufficiente per i mutamenti economici.

Oggi a differenza del viaggio di Putman, si va da Bologna a Firenze in venti minuti con l'alta velocità che fa da metro e tra non molto arriverà il traforo autostradale. Ma sia Bologna che Firenze, Emilia Romagna e Toscana, cercano lo spazio di posizione e di rappresentazione che vada oltre il modello politico-istituzionale. Si discute sull'opportunità di due città-regione che stanno in una, come a Nord è questione l'asse Torino-Milano, ma lo stress da globalizzazione e crisi induce Bologna e l'Emilia a guardare a Nord, Firenze e la Toscana a farsi leader per ricollocare l'Italia di mezzo, le imprese ed i suoi territori nello spazio globale. Per questo la questione Toscana si può collocare sul terreno di come le *élite*

*civiche*, il capitale sociale, la Toscana borghigiana e la Toscana dei comuni densi di storia, da Siena, a Pisa ad Arezzo (non dimenticando che ogni campanile ha una citazione nella Divina Commedia o una rappresentazione nei quadri di Leonardo o Piero della Francesca) siano pronti al nuovo spazio di posizione. E di come l'Italia dei distretti di Becattino e Giorgio Fuà, la *Tuschanyshare* del turismo dolce e della *soft economy*, le pievi ed i monasteri della via Francigena si confrontano con il capitalismo delle reti. Di come il patrimonio antico delle Misericordie che si è fatto solidarietà, associazionismo e terzo settore che si confronta con la crisi del welfare. E non dimentichiamoci il solidarismo antico che ha prodotto un potente sistema cooperativo. Un lungo percorso che ha metabolizzato allora l'essere guelfo o ghibellino sul territorio locale, deve oggi metabolizzare l'adagio "locale-globale". Aprirsi o chiudersi alle reti ed alla globalizzazione è una scelta difficile. Capire se quelle virtù civiche ed economiche che vengono dalla storia lunga dell'Italia di mezzo sapranno mettersi in mezzo tra ciò che viene fuori ed il territorio e portare le comunità locali toscane a diventare regione leader e l'eterotopia possibile. Sullo sfondo portato dal capitalismo delle reti, oltre all'alta velocità, gli aeroporti di Firenze, Pisa, la spinosa questione dell'Aurelia che si fa autostrada, si delinea il corridoio balcanico, come naturale espansione marittima di quello Lisbona-Kiev che passa in Val Susa con non pochi problemi. Parte dalla penisola iberica, da Valencia fino a Livorno, arrivando ad Ancona, con l'eterna incompiuta Grosseto-Fano. Poi di nuovo per mare sino ad arrivare nei Balcani, intercettando l'emergente Turchia. Un'idea di flusso interrogante. La Regione Toscana ha assunto quest'ultima come nuovo spazio di rappresentazione; parte dall'idea-flusso per dire al territorio, in primis alle altre regioni Umbria e Marche, che è tempo di ragionare insieme con i nostri territori sul futuro dell'Italia di mezzo. La visione politica da sola non basta:

nella Penisola dei mercanti e delle banche, che qui sono nate, bisogna capire se il capitale, non quello sociale, ma quello dei flussi finanziari c'è e riesce a condividere. Da qui una riflessione non da poco sui leader storici del territorio come Monte Paschi, Carifirenze, le altre casse e banche popolari del tessuto comunitario di prossimità delle BCC. La mostra “Il denaro e la bellezza” organizzata a Palazzo Strozzi nel 2011, ha celebrato la nascita e la potenza dei mercanti che si fecero banchieri, che inventarono la lettera di credito, ragionava anche sulla decadenza di quell'epoca, sino all'indignazione di Savonarola, che produsse le leggi suntuarie, quelle che limitavano l'ostentazione della ricchezza. La Firenze del Savonarola come la Cortina di oggi. Al bando lo strozzino, come l'evasore fiscale; allora, per farsi perdonare, i banchieri pentiti diventarono i mecenati del Rinascimento. La mostra sembra suggerire ai banchieri di oggi di “tornare al territorio”, all'“economia reale”. Allo stesso tempo l'anima profonda del territorio si metta al lavoro, non solo reagendo ai flussi del capitalismo delle reti. La Toscana è stata per il suo capitale sociale nave pilota dei distretti. Ma il distretto non tiene più. Oltre alle reti di prossimità servono reti lunghe di simultaneità, le stesse dei mercanti che fecero banca. Un modello di reti d'impresa è quella della “rete Ribes”, settore di avanguardia, costituito da sei imprese toscane, sei liguri, una di Verona, una di Lecco ed una di Battipaglia. Queste realtà imprenditoriali hanno costruito una rete trans-regionale per competere nel mondo: 600 milioni di euro di fatturato con 2500 addetti. La maggior parte sono nuovi saperi e tecnici specializzati. La tradizione e la discontinuità seguono la strategia regionale, con reti più leggere come quelle della creatività e del design, si direbbe oggi, ma pesanti nel solco dell'artigianità borghigiana e diffusa, che fa di Firenze e delle poliarchiche città toscane le icone del made in Italy. Ha prodotto marchi leader nella filiera della moda che si riposizionano nella competizione

globale. L'essere un “brand” territoriale è un patrimonio in sé, ma ha anche indotto di poter resistere su rendite di posizione, di declino effimero a fronte dell'ascesa del turismo, soprattutto nella sua componente estera (+2,5%, dati ISAT 2010). Ha indotto la dissolvenza dei distretti, la vendita e la ristrutturazione dei casali e la sottrazione di territorio con improbabili villette a schiera, senza capire che nell'economia del moderno il paesaggio è una risorsa. Ha innescato un fenomeno che l'IRPET (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana) ha definito di “deindustrializzazione precoce”. A quest'ultimo fenomeno, accelerato dalla crisi del biennio 2007-2008, si è risposto con strategie regionali di freno ed accelerazione usando risorse scarse: sostegno alla cassa integrazione, non solo per i grandi ma dentro la debolezza distrettuale e 70 milioni di euro per la metamorfosi dei distretti *high tech*, con un'attenzione alla frattura sociale. Nel 2009-2010 si è ingigantito il fenomeno dei NEET (Not in Educational, Employment or Training) aumentati di 12.000 unità, cioè il 15,5% della popolazione giovanile toscana.

La sfida della crisi sta nel ripartire da quell'orgoglio, da quella specificità di territorio raccontata da Putman, tenendo assieme l'idea delle tre regioni dell'Italia di mezzo e la nuova questione sociale. Che non è compito solo delle Misericordie, ma di tutti quelli che stanno in mezzo: l'impresa in rete, nei distretti, nei circuiti della creatività, la “soft economy” delle tre T (Tradizione, Terra, Turismo), i comuni leader ed i borghi. Si può guardare al futuro: non dimentichiamo che qui è nato il Rinascimento, che oggi chiamiamo metamorfosi.



### 3.8. Un parallelismo tra Taranto e Manchester

Taranto con l'ILVA definisce un drammatico impatto locale e nazionale. Sull'asse Taranto-Melfi-Pomigliano aleggia il fantasma di ciò che resta della nostra grande impresa e del fordismo che, come a volte avviene nella storia industriale di un paese, non ha più il suo baricentro a Torino, ma nel Mezzogiorno, ora attraversato dall'allegoria dello sviluppo compatibile e della “green economy”, che per alcuni è pura allegoria pensare ad un Sud Italia verde piena di ulivi e di turismo destinato ad una decrescita serena. La quale, avendo ben chiaro, che l'agricoltura e turismo, con in più la “smart city”, da soli come vasi comunicanti non risolveranno la crisi del lavoro. Ad oggi la decrescita è serena per pochi, mentre feroce per molti. In mezzo a questa forbice, tra ciò che resta del fordismo e quello che verrà di “green economy” si è definito un programma per Taranto che ipotizza di riuscire a progettare una “smart” area che tenga insieme l'ILVA risanata attraverso le direttive dell'AIA, una città che riscopra il porto, il grande museo della Magna Grecia (Assemblea aperta di Confindustria e Regione Puglia, Taranto 2013); verrebbe a definirsi un nuovo patto tra città, contado e costa, laddove si fa agricoltura di qualità e turismo. Una eteropatia che sarà possibile se si avrà chiaro che “green economy” significa prima di ogni altra allegoria un capitalismo che incorpori il concetto del limite, che deve prima di tutto incorporare il concetto di “salute” di chi lavora e del territorio. Quest'ultimo deve essere una coscienza di luogo non percependosi come un puro spazio di atterraggio delle imprese o dei flussi dei fondi strutturali necessari per far decollare la “smart” area. Al contrario si rischierebbe di definire uno spazio dello “sviluppo senza autonomia”. Molto dipenderà non solo da Taranto ma dal protagonismo dei tanti sindaci dei comuni che la circondano: da Grottaglie e Martina Franca a Manduria da dove l'Italsider attrasse e mise al lavoro i metal-mezzadri (la figura ibrida descritta da

Giorgio Fuà che si fecero metalmeccanici rimanendo in parte contadini), e dalla politica della Regione Puglia attraverso la quale passano i fondi strutturali, le uniche risorse disponibili nella crisi. Questi non bastano senza una visione che tenga assieme ciò che resta del fordismo, della coscienza di classe dell'impresa, del lavoro e della classe operaia e ciò che resta dell'indotto e del capitalismo molecolare, comprese le 54 imprese artigiane che fanno il distretto della ceramica a Grottaglie a fianco dello stabilimento Alenia ove si fabbricano componenti dei Boeing. Con le 100 masserie della "green road" che possono fare da corona a Taranto. Fare sintesi di questo "magma territoriale" significa fare "green economy", che necessita per fare progetti sia dei saperi contestuali diffusi nell'agricoltura, nelle ceramiche, nel lavoro operaio di qualità sia dei saperi formali delle università pugliesi e di una discontinuità delle forze sociali chiamate ad una nuova rappresentanza degli interessi.

### **3.9. La Sardegna verso la sfida della green economy**

Come precedentemente accennato la "green economy" è *in primis* il capitalismo che incorpora il limite ambientale nel suo processo di accumulazione e ne fa, anzi, motore di un nuovo ciclo. Alghero ed il suo territorio si presenta come un microcosmo possibile all'attuazione di un piano basato sulla "green economy". La storia industriale di questo territorio si deve far risalire agli anni Sessanta del Novecento: attraverso gli investimenti della Cassa del Mezzogiorno, che tentavano di frenare l'alto tasso di disoccupazione. I settori industriali che divennero assets principali furono quelli collegati alla lavorazione petrolchimica all'interno dei distretti di Porto Torres, Cagliari e Ottana. Nel 1978 Porto Torres occupava 4000 addetti, più 1500 lavoratori per la manutenzione e si ricorda ancora che per la costruzione delle ciminiere su prato verde si mobilitarono 3000 operai

oltre a quelli delle imprese dell'indotto. Quello che oggi è rimasto a Porto Torres sono 1300 unità di addetti ed un numero ridotto di imprese che si collocano nell'indotto dell'attività petrolchimica, principalmente interessate alla manutenzione e ai servizi. Ad oggi c'è una proposta di Eni di realizzare - mediante gli impianti che Enipower vuole installare nello stabilimento petrolchimico - investimenti per la riqualificazione del sito nel settore della chimica verde. Sincretismo caratteristico della “green economy” che coinvolge tutto il territorio, dai comuni alle rappresentanze alle università. L'alleanza tra Polimeri Europa del gruppo Eni con Novamont, leader mondiale nelle bioplastiche, prevede di sfornare migliaia di tonnellate all'anno di prodotti biodegradabili di origine vegetale partendo dalle coltivazioni locali, in questo caso il cardo, mettendo a reddito i terreni marginali del territorio. L'area verrà bonificata, sarà realizzata una centrale a biomassa che utilizzerà i residui vegetali della lavorazione, con la costruzione di 7 nuovi impianti, il primo è stato installato nel 2012<sup>8</sup>, l'ultimo nel 2016, in sostituzione della vecchia struttura industriale e con previsione di occupazione per 700 addetti, 100 dei quali nel centro di ricerca collegato con l'università. Per quanto riguarda l'economia locale con questo intervento si punta ad un modello capitalistico che incorpora il limite ambientale nel suo processo di accumulazione e ne fa motore di un nuovo ciclo.

Ritornando ad Alghero, essa potrebbe essere presentata come un tentativo, ben riuscito, di un progetto di “smart city” di Porto Torres, prossima alla riconversione che impatta su tutto il territorio. L'esempio di Alghero e Porto Torres ci aiutano a capire se la “chimica verde”, l'agricoltura ed il turismo di eccellenza, i musei e le università dinamiche possono far sistema nell'intreccio complesso che tiene assieme le

---

<sup>8</sup> [www.novamont.com](http://www.novamont.com)

molteplicità territoriali in una nuova ipotesi di sviluppo. Il territorio di Alghero ha un paesaggio ed un patrimonio naturale tra i più ricchi a livello nazionale. Nell'hinterland è presente una "green road" fatta di ulivi e agricoltura di qualità. Tra Porto Torres ed Alghero ci sono imprese leader caratterizzate da una forte internazionalizzazione: Sella e Mosca, la più importante azienda vitivinicola dell'isola che nel 2002 è stata acquisita dal gruppo Campari, con i suoi 550 ettari di vigneto produce un'ampia gamma di vini per i mercati europei, gli USA ed il Canada. Come l'azienda Domenico Manca che si è affermata con l'olio San Giuliano, leader nell'isola e con fette rilevanti nel mercato continentale; l'impresa, partendo dagli uliveti e dall'agro industria, incrocia sempre più il tema del turismo enogastronomico realizzando *country resorts* ed attività agrituristiche all'interno di una delle aziende agricole del gruppo. Certo al turismo e alla sua destagionalizzazione è funzionale l'aeroporto di Alghero con la rete di voli low-cost che lo collega con i più importanti scali d'Europa. Rete funzionale per i flussi di studenti che si sono iscritti alla Facoltà di architettura di Alghero (un numero pari a 550). Nata nel 2002 come prima facoltà dell'isola, nel 2013 si è posizionata al primo posto delle facoltà di architettura nella valutazione Censis. Il connubio tra "smart city" e "smart land" sta nella formula che vede: turismo di qualità, agricoltura di eccellenza, reti lunghe di logistica, di saperi ed anche impianti industriali di chimica verde compatibile con il territorio.

### 3.10. Sfide e conflitti

L'articolazione complessiva della visione dell'Italia mette a fuoco 5 metamorfosi che l'attraversano. La prima riguarda il rapporto necessario ma ancora poco esplorato, tra “green economy” e “green society” ovvero del come evitare che la sussunzione economica del limite ambientale diventi l'ennesima bolla di un turbocapitalismo finanziario dal respiro corto. *Green economy* è visione che va situata nello spazio locale. Il che significa guardare alla metamorfosi del capitalismo di territorio e alle nuove forme del lavoro nella città terziaria, a come quest'ultima può diventare "smart city" non solo con l'innovazione dall'alto dei grandi capitalisti delle reti digitali ma attraverso politiche di sostenibilità che coinvolgono l'intelligenza diffusa del lavoro della conoscenza metropolitana. A questo si somma una riflessione, ovvero se la società terziaria, nel contado come nella metropoli, sia in grado di tradurre l'enorme accumulo di “general intellect” scientifico in maggiore sostenibilità. Perché ciò avvenga dobbiamo renderci conto che, come già lo era per il capitalismo molecolare dei distretti, “green economy” è in primo luogo un rapporto sociale. Qualcosa che per affermarsi necessita di una declinazione in ambito di “green society” e di “green politics”. Un percorso di innovazione radicale da incorporarsi in un disegno di società inclusiva, che presuppone investimenti collettivi ed un nuovo equilibrio tra politica, economia e società. Tutto questo dovrebbe interessare anche un ambientalismo politico che in Italia non è mai riuscito a giocare un ruolo paragonabile all'ecologismo francese e tedesco perché privo di una visione della crisi come momento attraverso cui il capitalismo incorpora l'ambiente come nuovo motore di sviluppo. Seconda metamorfosi, il “made in Italy” che dovrà farsi “re-made in Italy” per inaugurare una stagione dopo quelle della bottega, del capannone e dei distretti in cui per le filiere produttive si dovrà definire il territorio come fonte di valore nella sua dimensione di bene

comune da rigenerare. Non più solo deposito di saperi, tradizioni, risorse da prelevare all'interno di un modello di crescita puramente quantitativa fondata sul consumo di territorio e sul *dumping* sociale. Tutto questo pone il problema del carattere sociale e cooperativo dell'attività di investimento nell'economia della conoscenza, dove per ricostruire le basi del valore la manifattura ha bisogno di impollinare la cultura della fabbrica con saperi scientifici e sociali di cui sono portatori creativi, professionisti, giovani “indigeni digitali”; questi, a loro volta, se vogliono tradurre gli investimenti formativi in redditi e lavori corrispondenti non possono continuare a coltivare l'utopia di un capitalismo virtuale e deindustrializzato.

La terza metamorfosi passa attraverso lo sviluppo dell'industria culturale, che si collega alle trasformazioni precedentemente citate come passaggio obbligatorio per la loro equilibrata realizzazione. Questo segmento produttivo dovrà essere edulcorato dalle retoriche passatiste del “bel paese” come giacimento di beni storici, ma giocando questo patrimonio nella produzione di contenuti culturali contemporanei, in cui l'Italia di oggi è paese secondario e colonizzato. Tutto questo richiede un diverso posizionamento nella divisione internazionale del lavoro: altrimenti Roma continuerà ad essere sorpassata da Berlino come metropoli della cultura.

Processi che precipitano, quarta metamorfosi, in una nuova geografia del “made in Italy” in cui i confini delle tradizionali specializzazioni in parte sfumano, in parte si allargano a comprendere la centralità del rapporto e delle reti che devono connettere città terziaria e contado produttivo.

Infine la quinta metamorfosi riguarda la grande questione di come la microfisica dei poteri territoriali e della società di mezzo si rapporti in modo nuovo alla verticalità della politica e delle istituzioni sovranazionali e come la politica a sua volta riesca ad accompagnare le cinque metamorfosi ora elencate.

Ma dai territori avanza uno strano conflitto. Senza luoghi idealtipici, la fabbrica, il quartiere, senza mestiere, una professione, una classe egemone, senza rappresentanze codificate e riconosciute. Molecolare e diffuso, una protesta a bassa intensità. Sono saltate le griglie di analisi del Novecento attraverso le quali con le locuzioni “cittadini” o “popolo” si intendeva di definire una moltitudine: la massa con un sistema ordinario di classi. In quest'epoca storica di grande crisi depressiva, che ha avuto origine nel biennio 2007-2008, l'ontologia dell'ordine si definisce maggiormente “magmatica”, all'interno del quale ribolle la questione sociale. Un disegno che vede una forte polarizzazione in cui da una parte sta l'1% dei ricchi e dall'altra il 99% della società.

Nel 2013 sono apparsi in modo evidente i costi sociali di una crisi che sta modificando nel profondo la composizione sociale e produttiva del nostro paese. I segni maggiori provengono dal territorio di mezzo (il land), da quel pezzo di Italia che aveva caratterizzato l'economia nazionale, che aveva cercato di definire il suo spazio di posizione nella globalizzazione e di resistere alla crisi. Questi territori di mezzo sono il risultato della desertificazione dei cicli produttivi e dei sistemi territoriali.

Le politiche del prossimo futuro, nonché nella fattispecie quelle territoriali, dovranno puntare a ricostruire la società di mezzo, quello spazio intermedio che sta tra i flussi della crisi e della globalizzazione ed i luoghi, tra simultaneità delle reti e delle economie aperte e le prossimità dei processi territoriali, tra la dimensione liquida (Bauman, 2005) e le diverse dimensioni attuali che definiscono il territorio: lavoro, imprese, povertà e forme di convivenza. Si dovrà puntare a definire *in primis* se si vorrà o meno una società senza dimensione intermedia tra economia e politica, unite in alto, la società in basso.

### 3.11. Capacità di resilienza dell'“Italia di mezzo”

Le dinamiche territoriali che si stanno affacciando agli attuali scenari accademici evidenziano una ricombinazione di elementi che definiscono un nuovo DNA, il quale punta a definire nuove relazioni tra geografia locali e globali: non più il vecchio localismo ma il tentativo di declinare gli elementi di un paese capace di affrontare la globalizzazione uscendo dai suoi confini. Si tratta di dare rappresentazione a pratiche di ricerca, ad una dimensione intermedia italiana tra il “troppo pieno”, creato dal meccanismo della crescita quantitativa dominata dai centri metropolitani, ed “il troppo vuoto” dei territori spopolati, che Rossi Doria chiamava le “terre dell'osso”, sapendo che in molta parte, nel corso dell'ultimo trentennio è divenuta una terra rinvigorita e ripopolata, in cui il livello della qualità della vita è alto. L'obiettivo dovrà essere quello di rappresentare un modello di territorio, ovvero di reti sociali e culturali, capace di non produrre fratture tra città e campagna.

Il tema potrebbe avere diverse declinazioni:

- **i borghi della qualità**: città di medie e piccole dimensioni, che presentano capacità di incorporare stili di vita metropolitani senza perdere l'identità;
- **il tema delle esperienze di ripopolamento delle piccole comunità**: i borghi montani ripopolati dai giovani (montagna cuneese, Abruzzo), dai migranti;
- **i racconto della montagna**: la piattaforma alpina va affrontata con modalità di rappresentazione che evitino gli stereotipi; da una parte la montagna come spazio di una tradizione che non c'è più ed è solo reinventata per il consumo turistico; dall'altra parte, evitare di rappresentare la montagna come il parco naturale o il parco a tema della natura, il palcoscenico al servizio della città. Invece il punto da cui partire è che la montagna può essere laboratorio del futuro perché nella vita in montagna la questione del



limite è connaturata perché imposta dall'ambiente, quindi si possono evidenziare i seguenti punti:

- ricchezze naturali come acqua ed energia;
- nel pieno dell'Europa industrializzata ed urbanizzata raccontare la montagna come spazio di biodiversità;
- raccontare un'agricoltura diversa, di qualità, biologica, che va incontro alla trasformazione qualitativa dei gusti con la creazione di nicchie (in rapporto con la ricerca scientifica);
- raccontare la diversità culturale e linguistica, ponendo il sistema delle Alpi come uno spazio di crocevia e non come un confine.

Questo nuovo modello di studio e valutazione dei nostri territori dovrà poggiare sulla capacità di costruire una via autoctona a cambio di tre elementi: terra, territorio (capitale sociale), tecnica. Si tratta di uscire dalla contrapposizione tra tendenza a raffigurarsi in seno alla madre terra e declinazione tecnica solo come high-tech.

Il tema di fondo è il rapporto tra “smart city” e “smart land” (città ricca e campagna florida) (A.Bonomi, R.Masiero, 2013). Per rappresentare il modello di coesione sociale italiana va posta attenzione soprattutto sullo spazio intermedio tra metropoli e contado. L'Italia non è solo “smart cities”, ma soprattutto “smart lands”. In questa rappresentazione devono avere un ruolo le pratiche storiche di welfare mutualistico, le tradizioni cooperativistiche o altre forme di costruzione collettive di legame sociale (dunque alla tenuta del limite sociale) interessanti per altre culture.

Nell'Italia centrosettentrionale lo spazio di rappresentazione della megalopoli padana: paradigmatico di un modello che indica allo stesso tempo il raggiungimento di un limite di espansione quantitativa della dimensione metropolitana, sia il fatto che la nebulosa urbana continua ad incorporare energie vitali di città medie e cluster/filiere agroalimentari.

Evitare però l'analisi che identifica il territorio che sta in mezzo all'estensione metropolitana come vuoto residuo da riempire. Adottare uno sguardo che vede la megalopoli padana non come un *contunuum* indifferenziato, ma un fenomeno discreto: adottare uno sguardo puntuale che mette in rilievo le “articolarioni territoriali”.

Un elemento importante riguarda il rapporto tra terra e mare come esempio di costruzione di una geo-comunità di area vasta. L'Italia dovrà puntare a riconsiderare il mare come un grande spazio di scambio, apertura culturale ed economica, non come un “confine”, una “barriera”.

Dunque l'obiettivo sarebbe quello di un tentativo di ripensare al mare come uno spazio degli scambi commerciali, culturali, della crescita ricomponendo il legame tra prosperità delle città padane e quella dei traffici mediterranei. Una visione ed un'ipotesi di rappresentazione funzionale a cogliere il formarsi di una geo-comunità d'area vasta del Nord Ovest che trova nel cluster portuale esteso di Genova la porta di accesso al mare della città infinita che sta tra Milano, Torino, Vercelli, Novara.

# CAPITOLO IV

Progetto per un probabile equilibrio tra essere  
smart e city

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

## 4. Proposte “smart”

Come già indicato nei capitoli precedenti, il significato di “smart city” è tuttora estremamente vago e indefinito, uno slogan generico ed evocativo, ma nel contempo relativamente povero di contenuti specifici. È un concetto di tipo multidimensionale.

Com'è noto, in ragione soprattutto di quanto elaborato a Vienna, Delft e Lubiana (il riferimento consueto è Giffinger et Al, 2007, uno dei documenti più importanti nella diffusione del concetto), la città *smart* viene solitamente ripartita in sei componenti – *smart economy*, *smart mobility*, *smart governance*, *smart environment*, *smart living*, *smart people* – dove non è tuttavia chiaro quale possa essere una “buona combinazione” fra queste. Il pericolo è quindi che in un possibile “pacchetto” di politica smart le diverse componenti vengano presentate come obiettivi naturali e condivisi. Nel contempo si corre il rischio di un appiattimento su una visione tecnocentrica della città del futuro che restringe in qualche modo l'immaginazione urbanistica e l'orizzonte del possibile (A. de Luca, 2013).

Tutto questo apre lo scenario su un'ambiguità di fondo, ovvero il fatto – come si è ricordato - che il concetto di *smart city* viene ricondotto genericamente a uno sviluppo urbano legato all'innovazione tecnologica e alle telecomunicazioni. In secondo luogo, è stato altresì utilizzato – e non senza problemi – in relazione all'*e-government*, alle *learning communities* e al *social learning*, ovvero un filone relativo alle città intelligenti.

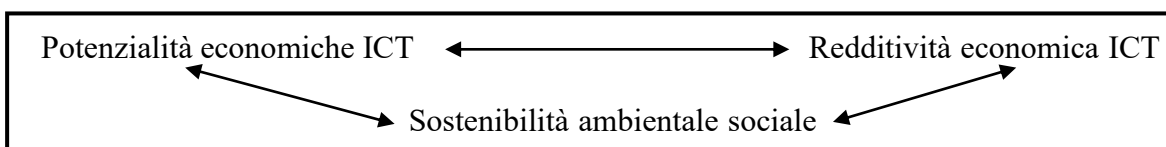
La retorica concernente la *smart city* ruota intorno a due punti chiave: l'idea che la *smartness* dipenda in larga misura dalle tecnologie informatiche della comunicazione (tesi sostenuta peraltro dalla Fondazione ANCI) e che lo sviluppo di politiche *smart* sia strettamente connesso ad un'utilità

economica. Si sottolinea, in altre parole, come nello scenario della globalizzazione la città *smart* dovrebbe essere creativa e imprenditoriale.

Sono evidenti i rischi connessi a un'interpretazione incentrata unicamente sulla dimensione delle tecnologie dalla comunicazione quale strumento per l'innalzamento della qualità di vita urbana e la predisposizione di un modello di sviluppo durevole. La tesi da sostenere è che per la costruzione di una “politica smart”, il riferimento non può essere esclusivamente quello compendiato nell'applicazione delle tecnologie più avanzate (ovviamente fondamentali), ma in una pluralità di tecnologie da estendersi ad una vasta gamma di aspetti della vita e del funzionamento del sistema urbano. Le ICT possono ovviamente essere applicate ai più svariati campi di intervento: dai trasporti alla promozione della salute (vedi l'invecchiamento della popolazione), dal commercio agli strumenti per allargare la partecipazione dei cittadini (*e-participation*). Nondimeno, è andata affermandosi una sorta di spirale, una relazione biunivoca, tra affermazione di dispositivi tecnologici ed esigenze che questi consentono – o consentirebbero, a date condizioni – di soddisfare. Questo fenomeno sta vivendo un concreto cambio di paradigma, connesso a una trasformazione del modello di sviluppo economico e territoriale: stili di vita maggiormente sostenibili, una nuova focalizzazione della società, uno sviluppo economico maggiormente ancorato alle risorse valorizzabili a scala locale e, conseguentemente, un'evoluzione tecnologica e organizzativa coerente con queste necessità.

L'approccio più corretto corrisponde nell'individuare tecnologie appropriate, coerenti con le risorse (anche socioeconomiche e culturali) e le esigenze specifiche del contesto (si può parlare, a questo proposito, di “appropriatezza” in forma innovativa).

Si tratta, in altre parole, di trovare un nuovo equilibrio tra le potenzialità economiche delle nuove tecnologie, la loro redditività economica, la sostenibilità ambientale e quella sociale.



Se non si opera in questa direzione, si corre il rischio evidente di applicare le tecnologie *smart* a contesti urbani delimitati e con tendenze caratterizzate da esigenze funzionali - o sociali - codificate e omogenee; oppure ai sistemi di connessione tra questi contesti, con la conseguenza di frammentare e “capsulare” la città, riducendola a una rete di nodi monofunzionali, lasciando fuori campo gli ambiti che si trovano negli interstizi (e quindi maggiormente esposti al disordine e all'insicurezza).

In estrema sintesi si possono evidenziare due differenti modalità per progettare la “smart city” (modalità complementari):

- *modo tecnico*: ampiamente suffragato dalle griglie di dimensioni, indicatori, assi e misure, con l'obiettivo dell'efficienza funzionale;
- *modo politico*: volto all'elaborazione di un percorso di sviluppo integrato fra dimensioni diverse e specifico per ogni realtà urbana. In questo caso si parte dalle caratteristiche della città e si tende alla elaborazione: si raccolgono i bisogni, li si ordina, seleziona, si organizzano le risorse per dare concretezza alle progettualità, con l'obiettivo di mitigare le disfunzioni territoriali.

Se questo è l'approccio che inevitabilmente deve essere perseguito, è sottesa la presa in carico dei processi di *policy transfer*, ovvero un modo di intendere ed elaborare le politiche *smart* quali pratiche non tanto da imitare ma piuttosto da riformulare e riplasmare, differenziandole in relazione ai diversi luoghi, in ragione del loro radicamento e in interazione con l'ambiente economico, sociale ed istituzionale.

#### **4.1. Essere smart**

La città è definita come risorsa produttiva della “nuova qualità”, che necessita di reti intelligenti per essere messa a frutto. E' possibile considerare la città come risorsa in un bilancio strategico sia per il patrimonio (la città come deposito di beni comuni da utilizzare) sia per la capacità sottoutilizzata di investimento e di energie dei suoi partecipanti (dall'*offerta di domanda intelligente* di servizi per la qualità dell'abitare, alla quantità di tempo libero e di risorse monetarie per il suo uso) (SGI, 2013).

Se da una parte si dovrebbe puntare ad adottare comportamenti urbani, criteri di sostenibilità e valori di riferimento (sobri nei consumi ma esigenti nella qualità degli spazi, dei rapporti interpersonali, della salute psicofisica, della stimolazione culturale), dall'altra si riescono anche a mettere a frutto le capacità di investimento non remunerato (in tempo libero, competenze e consumi) dei cittadini e le capacità di ospitalità e funzionalità, qualificate ma sotto utilizzate, dei patrimoni pubblici (di immobili, reti e competenze).

Il processo di “pianificazione” di un intervento che porti alla definizione di una *smart city* si relaziona con una dimensione spaziale *metropolitana e intersettoriale*, che punta al coinvolgimento, sin dalla definizione, delle responsabilità di chi amministra anche le parti esterne, necessarie per ottenere processi di riequilibrio. Quindi un requisito tecnico (interessare il territorio necessario a sostenere la città) comporta un requisito

politico: è necessaria una convergenza interistituzionale tra gli enti responsabili del territorio (i municipi, i comuni vicini, la provincia, i parchi etc...). La città *core* del tessuto metropolitano è il soggetto propulsore “naturale” della diffusione dell’innovazione, nella consapevolezza che il territorio più esterno della conurbazione è quello che ha ancora riserve di spazi per l’innovazione integrata del costruito, per una relazione positiva della città e dei cittadini con l’ambiente non costruito, anche per ospitare nuove centralità legate al tempo libero.

Il concetto di *smart city* è multidimensionale, la cui ambiguità è proprio alla base del successo, prestandosi a usi e modi di valorizzazione differenti. D’altra parte rischia di ridursi ad uno slogan generico ed evocativo, di difficile definizione per confini e temi specifici.

Le sei componenti affermate della *smart city* – *economy, mobility, governance, environment, living, people* – coprono i campi più differenti lasciando alle singole strategie locali la ricerca della migliore combinazione. L’insieme delle misure da attivare incide su temi politicamente rilevanti, con scelte strategiche che ovviamente non si generano da un quadro di obiettivi naturali e condivisi, ma vanno fondate su una considerazione attenta delle potenzialità e delle criticità presenti caso per caso. Ove si ricorra troppo a modelli precostituiti si corre il rischio di un appiattimento su una visione tecnocentrica della città del futuro, riconducendo genericamente la complessità e le potenzialità della “città intelligente” alle dimensioni più facilmente aggredibili dall’innovazione tecnologica e delle telecomunicazioni.

In situazioni complesse, come le grandi aree metropolitane, gli assi *Living, People, e Governance*, sinora poco più che enunciati, dovrebbero accompagnare e fare da supporto sociopolitico agli aspetti *Economy, Environment e Mobility*.



I corposi fondi europei, e i pur notevoli fondi italiani per la ricerca sono prevalentemente concentrati sugli aspetti *Hi-tech* di *Smart-city*, nei quali Genova e Torino già brillano tra le città metropolitane, ma comunque ammettono spazi anche significativi per l'innovazione al servizio di problematiche degli anziani, del welfare, della scuola, della partecipazione, dell'inclusione, della sicurezza, della gestione del patrimonio culturale.

L'interesse pubblico per la strategia poggia su due "ipotesi politiche":

1. che la crisi imponga l'adozione di forti innovazioni nella *governance* delle città e nei servizi per la qualità della vita dei cittadini, e che certamente le innovazioni più adatte alla crisi sono quelle che riducono i centri di spesa pubblici e si affidano alla gestione diffusa, condivisa e volontaristica dei beni e dei servizi.
2. che in Europa la *governance* di beni e servizi assegnata ai cittadini organizzati è pratica diffusa da almeno due decenni, emerge il ruolo fondamentale della capacità organizzativa, di integrazione intersettoriale e di circolazione dell'informazione tra soggetti interessati.

Perciò si delinea una forte caratterizzazione dell'attività e delle candidature ai bandi con progetti:

1. a *gestione partecipata*, assegnando responsabilità sulla valorizzazione dei beni comuni e della qualità della vita a gruppi volontari di cittadini e di imprese, per lo più aggregati in associazioni del III settore no-profit e no spending , con un'azione supportata dal Comune, a basso costo iniziale e zero a regime;

2. *integrati tra aspetti ambientali e quelli culturali*, usando le risorse sociali disponibili per un'offerta di accessibilità e ospitalità che migliori la qualità della vita, con bilanci in attivo (dopo lo start-up);
3. *coinvolgenti l'area metropolitana*, attuando una reale perequazione territoriale tra capacità di investimento e consumo del polo centrale e risorse di qualità ambientale e abitativa delle periferie.

Di seguito si definiscono delle proposte specifiche:

1. coinvolgimento di soggetti e risorse (per lo più non monetarie) sinora ai margini dei progetti high-tech (energia, rifiuti, mobilità);
2. definizione di un'infrastruttura informatica per la sostenibilità qualificata e socialmente condivisa ;
3. tracciare i riferimenti e i servizi smart e low-cost per una rete sperimentale di attività aggreganti e responsabilizzanti; il tutto dovrà raccordarsi con le strategie di razionalizzazione della *res pubblica* e delle politiche territoriali o settoriali.

## **4.2. Smart o city?**

Nell'attuale crisi economica e finanziaria (e sociale, politica, culturale), senza precedenti a memoria d'uomo, si è messo in evidenza un paradigma interpretativo della realtà, quello della *smart city*, che sembrerebbe unire due caratteristiche: semplificare la complessità del mondo contemporaneo, ipotizzando un modello utile a comprenderne le modalità di funzionamento principali; proiettarci in un futuro auspicabile e plausibile.

In relazione al primo aspetto, se adottassimo un atteggiamento acritico nei confronti della *smart city*, dovremmo risalire alla fortuna della

definizione di “città fordista” per trovare un modello esplicativo del funzionamento delle realtà urbane in tutte le loro componenti. Però, da un lato occorrerebbe restare fortemente acritici anche nei confronti della definizione di città fordista, dall'altro il suo senso compiuto deve probabilmente molto alle riflessioni sulla città “postfordista”, ovvero alle considerazioni su che cosa era cambiato rispetto a prima e come (Bagnasco, 1990; Amin, 1994). Il modello *smart city*, in ragione della sua relativa novità nel panorama internazionale<sup>9</sup>, non ci permette riflessioni a posteriori, perché non esiste una città che possa definirsi compiutamente smart, neanche città di nuova fondazione come Masdar (Emirati Arabi Uniti) o Sangdo (in Corea del Sud). La sintesi a riguardo del tema sulla “smart city” ha una natura di stampo fideistico nei confronti della capacità della tecnologia; punta sui grandi temi associati alla materia “high-tech”: capacità di far progredire l'uomo, di garantire un livello elevato di benessere, di risolvere i problemi del sistema economico mondiale, di mantenere il sistema di convivenza civile alla base delle democrazie occidentali, capacitando al contempo realtà in “ritardo di sviluppo”.

Il modello della *smart city*, in virtù di una probabile traduzione in metodologia dello sviluppo urbano, non è eccessivamente utopico (come nel caso della città creativa, Charles Landry, 2008). Soprattutto non porta con sé alcun prefisso “post”, si tratta in fondo di un concetto non politico, relativamente condivisibile e perciò debolmente capace di generare conflitto fra idee riguardanti immaginari strategici futuri (Hollands, 2008). L'operazione di definizione di un vero e proprio protocollo di *smartness*, come nel caso del “City Protocol” e della revisione in senso *smart* del “modello Barcellona”, ci fornirebbe un esempio di quali operazioni siano

---

<sup>9</sup> In realtà di smart city si parla da almeno un decennio, pur con accenti e impostazioni diverse: Eger (1997a, 2003); Coe, Paquet, Roy (2001); Evans (2002).

possibili nel caso di adozione del paradigma *smart city*, permetterebbe di capire fino a che punto il modello di città *smart* sia rilevante per la formazione di scenari di sviluppo futuri e quanto questi possano essere specifici di un determinato contesto (March, Ribera-Fumaz, 2013).

Il paradigma della città *smart* è quindi inclusivo per la capacità di tenere insieme concetti anche diversi e di avere senso comune per individui di formazione e competenze differenti. La natura *smart* di una città non è ancora stata sufficientemente compresa, ma di sicuro è possibile trovare numerose indicazioni su come e quanto si possa essere *smart* e su quale città sia posizionata meglio di altre: secondo l'UE è possibile diventare *smart city* se ci si orienta ad attuare programmi di risparmio e miglioramento del rendimento energetico, nonché a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2020; per il governo italiano, pur in un'ottica di revisione della spesa, la città *smart* rappresenta un modello di città digitale, di opportunità di sviluppo garantite dalle ICT (information and communication technology), di collaborazione di pubblico e privato per cogliere le sfide del superamento della crisi<sup>10</sup>. Per le imprese, stante il quadro di azioni ed iniziative delineato a livello comunitario e nazionale, è evidente l'interesse al tema della *smartness*, in termini sia di opportunità di investimento sia di redditività nel medio e lungo periodo.

La misurazione delle performance della *smart city* non risente solo di prospettive diverse a seconda di chi sta promuovendo la *smartness*, ma anche di due aspetti non secondari: da un lato le performances vengono misurate in base ad obiettivi definiti su un modello tanto sintetico da risultare vago, dall'altro si tratterebbe di valutare performance di processi al

---

<sup>10</sup> Decreto direttoriale 5 luglio 2012, n.391/Ric., *Avviso per la presentazione di idee progettuali per Smart Cities and Communities and Social Innovation*, <http://attimissteriali.miur.it/anno-2012/luglio/dd-05072012.aspx> (ultimo accesso 20 dicembre 2014).

più in corso, con tutti i rischi e le necessarie cautele relative a definire vincitori e vinti in categorie la cui efficacia non è possibile ancora provare.

In questo quadro di luci ed ombre è singolare che la città smart non esista solo come spazio in cui UE, Stato, imprese possono mettere in atto strategie e progetti, ma come luogo al quale è possibile immaginare vie di fuga dalla crisi. Si rimette la città al centro della scena. Da un lato è quasi un atto dovuto, legato alla necessità di trovare a tutte le scale territoriali soggetti capaci di cogliere opportunità; dall'altro è necessario che le città rientrino al centro della scena perché sono comunque il primo livello di governo a dover gestire gli effetti concreti della crisi. È evidente come proprio la concentrazione di risorse di vario tipo nelle aree urbane sia condizione per mettere a sistema (o ripensare) esperienze, scelte di programma, iniziative, competenze.

La tecnologia ha un ruolo nella nostra vita, come elemento “attante” della società e nella società. Essa viene intesa come qualcosa che muta le condizioni del vivere del singolo e della collettività: al servizio dell'uomo ma indispensabile all'uomo, per questo generatrice di condizioni di diseguaglianza legata alle sue condizioni d'uso e alle opportunità che può generare. Queste caratteristiche la rendono più necessaria di quanto molti di noi sarebbero portati a credere e, nello stesso tempo, ci mettono in condizione di dipendere da essa per la definizione del nostro modo di agire nel mondo. Un esempio è lo smartphone: il suo uso ci permette di eseguire una serie di attività in maniera molto più semplice e veloce che in passato (ottenere informazioni, localizzare un certo tipo di servizio, inviare un documento ecc...), ma l'impiego dello smartphone è legato al suo possesso, alla possibilità di acquistarlo, alla capacità di usufruirne e di cogliere le opportunità.

Occorre infine prestare attenzione alla possibilità di dare origine o acuire forme di ingiustizia e diseguaglianza che, peraltro, non sono esclusivo appannaggio della tecnologia, ma che da questa possono essere esasperate. La tecnologia è sempre più necessaria, ci definisce nelle nostre capacità e nel nostro rapporto con gli altri, ci posiziona nella società e nello spazio.

Il mantenimento delle condizioni di vita comune, a partire dalle possibilità date dall'uso di nuove tecnologie, è uno dei punti di forza del paradigma *smart city*. Si lascia intuire una società al servizio dell'innovazione e non viceversa. È una visione post politica, dove si ridiscute il concetto stesso di cittadinanza.

La politica di sviluppo della *smart city* non sembra comprendere un pacchetto di interventi definibili a priori. Si tratterebbe, invece, di una “visione” piuttosto generica di come le città dovrebbero essere o dovrebbero svilupparsi nel prossimo futuro, una sorta di retorica che può mischiarsi a razionalità politiche differenti.

L'attenzione delle scienze sociali ai processi di mobilità delle politiche urbane è relativamente nuova e rappresenta un approccio alternativo a quello classico che si basava sull'idea di “trasferimento” delle politiche. Il concetto di “policy transfer”: un processo in cui la conoscenza delle politiche, gli arrangiamenti amministrativi, le istituzioni e le idee in un determinato tempo e spazio sono usati per lo sviluppo di politiche, dinamiche amministrative, istituzioni e idee in un altro tempo o in un altro spazio.

Negli ultimi anni hanno cominciato a diffondersi modelli maggiormente complessi che hanno introdotto il concetto di “circolazione globale delle politiche urbane”, che definisce le “politiche in movimento”. In un mondo ogni giorno più strettamente interconnesso il carattere dei processi di “policy-making” risulta sempre più

trans-locale: le politiche sono spesso intese come pratiche non tanto da imitare ma piuttosto da riformare e riplasmare. Le policy, i modelli e le idee non si muoverebbero e cambierebbero velocemente sulla base dei loro movimenti, adattamenti e “ri-radicamenti” in contesti istituzionali, economici e politici differenti. Se, infatti, le politiche sono viste come oggetti mobili, è necessario identificare chi le muove, le prende da un luogo all'altro, le trasla e le implementa: sono questi attori non isolati (politici, burocratici, consulenti pubblici e privati, imprenditori ma anche think-tank, ONG, istituti di ricerca, università ecc...), sociologicamente complessi collocati in campi organizzativi e politici che cambiano, le cui traiettorie identitarie e professionali sono spesso legate alle posizioni della politica, della ricerca, della produzione di idee. I rapporti e i contatti tra gli attori diventano essenziali, dalle relazioni personali, alla fiducia, fino agli approcci più formalizzati.

Generalmente la nozione “smart city” viene ricondotta allo studio intitolato “Smart Cities: Ranking of European Medium - Sized Cities”, che tenta sia di presentare un'analisi di bench-marking in termini di smartness tra una settantina di città europee, sia di presentare la città smart riportandola alle sei componenti precedentemente trattate.

Sembra che si voglia ribadire la difficoltà a definire il concetto della *smart city* in maniera univoca e, dall'altro, la necessità, per coglierla, di approcci multidisciplinari. Più precisamente, è ipotizzabile che il concetto “smart city” derivi dalla sovrapposizione fra due filoni: come precedentemente accennato, da un lato esso pare trarre origine dal contesto americano, in particolar modo, dal movimento *New Urbanism*, volto a promuovere un modello antagonista a quello basato sull'uso dell'automobile e sullo sprawl urbano, puntando al miglioramento delle qualità della vita e

dell'ambiente attraverso la riduzione del consumo di suolo, della congestione stradale, della cementificazione. Da tali riflessioni deriverebbe l'idea politica “smart growth”, la crescita intelligente, volta a produrre città maggiormente compatte, con minori sprechi di suolo, pedonalizzate, favorevoli all'utilizzo delle biciclette, che contengono scuole di vicinato, strade a permeabilità mista e quartieri con mix di destinazioni d'uso.

Un altro filone a cui l'aggettivo smart sarebbe riconducibile è quello relativo alle “città intelligenti”; sono sempre più numerose le città che hanno indirizzato la propria strategia di sviluppo verso l'implementazione della dotazione di infrastrutture ICT dell'innovazione, dell'e-governance, ecc...

Il contesto europeo ha inserito il concetto di “smart city” all'interno del quinto tema (l'energia) del Settimo programma quadro 2007-2013 per la ricerca e l'innovazione. Più nello specifico, il programma quadro prevede il supporto alla ricerca, con lo scopo di fornire l'implementazione di una strategia tecnologico-energetica comunitaria indicante una serie di finanziamenti riferiti al filone *smart cities and communities* (in particolare gli obiettivi prefissati comprendono la riduzione del 40% dell'emissione dei gas serra entro il 2020 agendo su una maggiore efficienza dei sistemi di trasporto, degli edifici, dei network energetici e sui sistemi di trasporto). Nel luglio del 2012 è stata promossa l'iniziativa comunitaria *Smart Cities and Communities European Innovation Partnership* proprio con l'intento di stimolare lo sviluppo di tecnologie intelligenti nella città, mettendo insieme le risorse provenienti dalla ricerca nei settori dell'energia, dei trasporti e delle ICT e concentrandole su un numero limitato di progetti dimostrativi da attivare in collaborazione con le città. Per quanto riguarda la situazione nel nostro paese, il governo di Mario Monti nel corso del 2012 ha inteso il tema



delle smart city come uno dei pilastri dell'Agenda digitale italiana (ADI) sostenendolo con stanziamenti per 1 miliardo di euro.

Le ragioni della popolarità dell'argomento smart city sono riconducibili alla combinazione di più spinte:

1. la disponibilità di ingenti risorse finanziarie comunitarie per finanziare eco-ricostruzioni dei sistemi urbani;
2. la propensione di grosse società private ad investire capitali in progetti di digitalizzazione delle città;
3. la costruzione di una potente retorica che sovrappone visioni salvifiche della tecnologia ad un immaginario di città pulite, vivibili e lontane dalla crisi economica.

La progettazione di una città smart porta a riflettere su una tesi che definisce la necessità di costruire una nuova geometria di potere in grado di produrre conoscenza, razionalità, soggettività e moralità funzionali al governo del progetto stesso. Si punta agli aspetti delle “tecnologie di governo” o di “smart-mentalizzazione”, che puntano sul protagonismo dello sviluppo umano e ambientale (e non più lo Stato o la società globale, come nella maggior parte dei discorsi precedenti), sulla costruzione di sistemi di misurazione della performance delle città, sulla promozione di rinnovate partnership pubblico-private e la responsabilizzazione delle comunità locali e dei cittadini.

Nel pacchetto della politica smart city vengono presentati come naturali e condivisibili obiettivi, strategie e scelte di natura politica, parziali e negoziabile. Come ogni progetto di sviluppo urbano, la smart city attiverà un regime di ristrutturazione che produrrà soggetti che si avvantaggeranno e altri che saranno marginalizzati rispetto ai circuiti del potere. Il rischio che la retorica della smartness costruisca consenso aprioristico occultando il

dibattito critico circa questi aspetti è evidentemente presente in Italia in questo momento, vista la scarsità di voci critiche e il diffuso clima di rappresentazione entusiastica che circola nei media. Il secondo pericolo è che l'appiattimento su un'unica visione tecnocentrica della città del futuro restringa in qualche modo l'immaginazione urbanistica e l'orizzonte del possibile, quindi l'opportunità di generare soluzioni alternative ai problemi di oggi e di domani. Di qui, l'importanza di stimolare la ricerca e il dibattito critico relativamente alla possibile combinazione delle sei dimensioni (*smart economy, smart mobility* ecc.) riguardanti la determinazione di una smart city; diverse sono le zone d'ombra: in primo luogo non è chiaro quale sia una “buona combinazione” né di quali dotazioni e attività si parli. In secondo luogo, sebbene si punti a voler tracciare le prospettive di sviluppo per le città medie, nessuna strategia viene programmata e ci si trova di fronte, più che altro, ad un nuovo (l'ennesimo) sistema di indicatori, generatore di una nuova classificazione che potrebbe stimolare le città ad investire in settori che l'analisi ha mostrato come deficitari. In terzo luogo, non si capisce il criterio di selezione delle sei ampie dimensioni che, se da un lato comprendono tutti gli aspetti del vivere urbano, dall'altro sono scarsamente declinate alla scala urbana.

Le sei dimensioni sono messe sullo stesso piano sebbene alcune attengono alle caratteristiche costitutive della città (la popolazione e l'abitare), altre riguardino aspetti di supporto alle *policy urbane* (la *governance*) e altre ancora ad aspetti più propriamente strutturali e funzionali (economia, ambiente, mobilità). L'impianto programmatico è caratterizzato per la tendenza a declinare i temi della *smartness* soprattutto in chiave ambientale ed energetica. Il principale contenitore in cui è stata fatta confluire questa strategia è il “Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche” del 2007, il cosiddetto Piano SET (Commissione europea,

2007) da molti considerato come la fonte documentale principale, sebbene in esso gli obiettivi non siano direttamente connessi alle smart city. Un ulteriore documento integra il Piano SET: la "Technology Roadmap". Il riferimento diventa più esplicito: il 17% del budget viene investito sulla voce *smart city*, l'83% è indirizzato agli assi energetici:

- 23% cattura e stoccaggio del carbonio;
- 22% all'energia solare;
- 14% all'energia nucleare sostenibile;
- 13% alla bioenergia;
- 8% all'energia eolica;
- 3% reti elettriche.

Sulla base di questo piano, nell'arco temporale 2010-20 l'UE si è impegnata a sostenere città e regioni che adotteranno misure pionieristiche nei settori chiave dell'edilizia, le reti energetiche locali (riscaldamento, raffreddamento ed elettricità) e i trasporti.

Si inserisce in questo solco la comunicazione *Smart Cities and Communities: European Innovation Partnership* (European Commission, 2012 b) in cui vengono ribadite finalità legate al miglioramento energetico, la sostenibilità dei trasporti urbani e la riduzione delle emissioni di gas serra nelle aree urbane attraverso innovative soluzioni tecnologiche, organizzative ed economiche. A tutto questo ha fatto seguito un rinnovato slancio dell'UE per la smart city, tanto che l'impegno economico-finanziario è passato dagli 81 ai 365 milioni di euro.

All'interno del settimo programma quadro l'UE ha pubblicato un bando per spingere le città a sviluppare un pacchetto di interventi politici ed organizzativi capaci di poter invertire gli attuali cicli nel campo della

efficienza energetica e riduzione della CO<sub>2</sub>. Sono stati stanziati 209 milioni di euro, così ripartiti:

- 114 (55%) sono stati destinati a misure nel campo dell'energia;
- 95 (45%) sono stati destinati a misure nell'ambito del campo ICT (Information and Communication Technology).

Ancora una volta i settori dell'ICT e dell'energia costituiscono gli ambiti principali di investimento per le città che vogliono “essere smart”. L'orientamento verso la smartness si definisce chiaro e visibile all'interno dell'impianto 2014-2020 che si articola sui tre assi: crescita intelligente, crescita inclusiva, crescita sostenibile. La smartness, sebbene presente, non è associata ad aspetti strutturali (l'innovazione, la competitività, il PIL, il livello medio di istruzione e formazione) e processuali/procedurali di supporto alle decisioni (governance).

Alla base dell'adozione di tale strategia ci sono, primariamente, motivazioni di ordine economico.

### **4.3. Lo scenario italiano**

Il primo esempio di esperienza programmatoria, per certi versi di istituzionalizzazione, della smart city è rappresentato dall'ADI, redatta nell'ambito del cosiddetto "Decreto Crescita 2.0" (D.L. 18 ottobre 2012, n.179). Il documento parte da un'analisi del contesto urbano italiano dalla quale emerge un paese caratterizzato da: città medie, che hanno sviluppato gran parte delle funzioni urbane; alcune grandi aree metropolitane, dove convivono funzioni urbane molto avanzate e sacche di assenza di funzionalità; comuni grandi per dimensione e popolazione ma che non possono essere considerati vere e proprie città; comuni piccolissimi che rimangono pressochè isolati e aree rurali ampie, raramente interessate da soluzioni funzionali comuni. A tali differenze, di tipo demografico,

geografico e sociale si aggiungono quelle infrastrutturali e quelle relative ai diversi livelli di domanda e offerta di servizi e tecnologie.

I dati restituiscono l'immagine di un paese caratterizzato da disparità, in alcuni casi notevoli, tra le diverse aree geografiche.

A fronte di questa condizione, le istituzioni intendono perseguire soluzioni efficienti, competitive ed inclusive mediante le tecnologie ICT per connettere ed elaborare le informazioni. Sei sono gli assi strategici di tale programma: infrastrutture, ricerca (alfabetizzazione informatica), sicurezza, innovazione (e-commerce, e-government), smart city.

La smart city sembrerebbe poter svolgere azioni e politiche che possano garantire maggiori capacità inerenti alla possibilità di poter far progredire l'uomo, al raggiungimento di un livello elevato del benessere, strumenti in grado di risolvere i problemi del sistema economico mondiale, il mantenimento del sistema di convivenza civile alla base delle democrazie occidentali, capacitando al contempo realtà in "ritardo di sviluppo".

Le linee di azione elaborate a tale scopo sono cinque:

- inclusione e partecipazione;
- conoscenza e monitoraggio del territorio;
- qualità e costo dei servizi;
- imprenditorialità e innovazione sociale;
- identità, cultura e saper fare.

Le aree prioritarie indicate per il miglioramento delle prestazioni urbane sono state:

- sicurezza del territorio;
- invecchiamento della società ;
- tecnologie per il welfare e l'inclusione;
- domotica;

- giustizia;
- waste management;
- tecnologia del mare;
- salute;
- trasporti;
- mobilità;
- logistica last-mile;
- smart grids;
- architettura sostenibile e materiale;
- cultural heritage;
- gestione delle risorse idriche;
- cloud computing technologies per smart government.

Il CNEL e l'ISTAT nel 2010 si sono impegnati a mettere a disposizione della collettività uno strumento capace di individuare gli elementi caratterizzanti il paese. Il presupposto è costituito dalle crisi (economica, finanziaria, ambientale, energetica, sociale, alimentare) che hanno reso urgente lo sviluppo di nuovi parametri che superino la monodimensionalità del PIL e integrino più aspetti del vivere urbano.

La ricerca di dimensioni e indicatori da integrare ai tradizionali valori statici come il PIL sembra infatti rispondere a pieno titolo alle esigenze di una città che vuole essere intelligente nel senso di maggiormente efficiente dal punto di vista economico, ambientale, infrastrutturale, ma anche dell'inclusione e della sostenibilità nel senso ampio del termine.

Come precedentemente accennato, si evidenziano due modi di concepire e progettare la smart city:

- *tecnico*: ampiamente suffragato dalle griglie di indicatori, misure, dimensioni – che ha accompagnato l'affermazione della

*smart city* e dei progetti conseguenti (si veda l'approccio europeo e l'ADI in Italia), con l'obiettivo dell'efficienza funzionale;

- *politico*: è volto all'elaborazione di un percorso di sviluppo integrato fra dimensioni diverse e specifico per ogni realtà urbana.

La modalità tecnica punta a pianificare l'utilizzo degli strumenti e dei dispositivi tecnologici, si pone l'obiettivo di rendere più efficiente la propria struttura funzionale. La seconda modalità parte dalle caratteristiche della città e mira all'elaborazione di un percorso di sviluppo più ampio: raccoglie le richieste, le ordina, le seleziona, organizza le risorse a disposizione per darvi risposta ed elabora piani e progetti. Il modo politico di vedere la smart city porta a ragionare non unicamente sull'intelligenza “nella” città, in termini di upgrading, ma anche sull'intelligenza “della” città, intesa come capacità di re-interpretarsi sulla base di visioni aggiornate e condivise delle proprie caratteristiche e specificità, in ragione del ruolo che intende assumere nel *network* che proprio l'avanzamento delle ICT sottopone a continui mutamenti.

Passato il tempo dei progetti puntali e delle soluzioni tecnologiche sperimentali che avevano accompagnato il nascere e il primo diffondersi della smart city in Italia, si può ragionare in un'ottica più ampia di sviluppo sul medio-lungo periodo in cui l'intelligenza della città, o meglio le intelligenze della città, si misureranno sulla capacità di coltivare le risorse già presenti e le intelligenze già operanti, al di là dei vincoli posti dalle “griglie” di volta in volta suggerite. Per cogliere appieno questa sfida occorre evidenziare tre aspetti imprescindibili:

- prima di tutto è necessario che l'attore pubblico ridefinisca il proprio ruolo di coordinamento e lo rafforzi rispetto agli attori privati (ad esempio i grandi player del campo delle ICT). Questo passaggio appare indispensabile sia per garantire un ritorno di piani e progetti smart in termini di valorizzazione del capitale umano, di giustizia e inclusione socio-spaziale (e non solo di innovazione tecnologica e di efficienza economica), sia per garantire la partecipazione dell'insieme degli attori locali (non solo di quelli più forti);
- in secondo luogo, occorre che si parta dai bisogni reali della città per scegliere gli strumenti e le dimensioni operative appropriate (una città sarà intelligente non per il numero di totem installati o la copertura di banda ultra larga, ma per aver risposto ai bisogni della popolazione);
- infine, sarà opportuno valorizzare le risorse specifiche del paese: innanzitutto il patrimonio culturale, artistico, monumentale e paesaggistico che ne è la cifra più distintiva.

La dimensione politica della smart city passa pertanto attraverso:

- la ridefinizione del ruolo dell'attore pubblico;
- l'analisi dei bisogni e la valorizzazione del patrimonio culturale.

Uno degli interrogativi più ricorrenti nel dibattito sulle smart city e l'ambiente riguarda il rapporto, tuttora poco chiaro e definito, fra città smart e città sostenibile. L'eterogeneità delle esperienze in corso, a diversi gradi di definizione, sia a livello nazionale sia internazionale, rende evidente come non esista un modello univoco o un orientamento generale di "smart environment". Esistono però obiettivi definiti e condivisi, come quello legati alla riduzione dei consumi energetici, delle emissioni di gas serra o di un



maggior utilizzo delle fonti rinnovabili, che costituiscono in qualche modo l'origine dei ragionamenti e delle prime traduzioni pratiche intorno al concetto, declinato in chiave ambientale, di smart city.

Da questo denominatore comune, quantomeno alle città europee, ogni realtà urbana che abbia intravisto in questo orizzonte una necessità, un'urgenza o un'opportunità, ha provato a declinare il binomio “smart sostenibile”. La scelta di trattare la dimensione ambientale della smartness è motivata principalmente dalla sua forte trasversalità rispetto ai diversi approcci che emergono a seconda delle varie declinazioni di smart city prodotte nel dibattito scientifico e istituzionale degli ultimi dieci anni. Gli altri due ambiti più presenti sono, a seguire, quello della mobilità e quello della tecnologia, in particolare delle ICT (Information and Communication Technology). Non a caso l'accezione più comune del concetto di “smartness urbana” rivela una forte connotazione “tecnologico-ambientale”, operata inizialmente dall'UE e sovente mantenuta dalle aspiranti smart city.

Per quanto concerne i documenti, l'avvio al dibattito in materia è dato dal Piano Strategico europeo per le tecnologie energetiche, Piano SET, attraverso cui nel 2007 la Commissione europea presenta una visione strategica comune per accelerare lo sviluppo e la diffusione delle tecnologie “carbon free” e per garantire la sicurezza degli approvvigionamenti energetici. L'accento è posto sulla dimensione tecnologica, a sottolineare, come, secondo l'UE, la riduzione delle emissioni di gas serra entro il 2020 e la totale decarbonizzazione entro il 2050 siano possibili soltanto introducendo nuove tecnologie energetiche.

Il Piano SET stimola l'interesse e nuove iniziative di sviluppo tecnologico nel settore energetico-ambientale, promuovendo il potenziamento della ricerca, al fine di ridurre i costi e migliorare le

prestazioni delle tecnologie già esistenti, favorendone l'impiego commerciale su larga scala.

L'attenzione al ruolo che le città hanno rispetto alla questione energetico-ambientale viene infatti formalizzata all'interno della Technology Roadmap (European Commission, 2009). In questa sede le smart city vengono identificate come una delle sette priorità di investimento, cui viene assegnato un finanziamento di circa 10 miliardi di euro.

La *Smart City Industrial Initiative* è centrata sull'efficienza energetica delle città e ha l'obiettivo di stimolare l'adozione di tecnologie a basse emissioni da testare su 25-30 casi pilota di smart city europee. Concretamente sono previste azioni di miglioramento nei seguenti campi:

- il rendimento energetico degli edifici;
- la creazione di programmi di sviluppo per la diffusione di reti intelligenti e per un'ampia penetrazione sul mercato di sistemi di trasporto e veicoli a carburante alternativo;
- la diffusione su vasta scala di fonti rinnovabili per il raffrescamento e il riscaldamento degli edifici.

Parallelamente al Piano SET, l'Europa mette a punto il pacchetto energia e promuove diverse iniziative fra cui il "Patto dei Sindaci" (2008), con cui i Sindaci si impegnano a superare gli obiettivi posti dall'UE in merito alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il Patto è la principale iniziativa comunitaria che unisce le autorità locali e regionali in un impegno comune per migliorare la qualità della vita dei cittadini, contribuendo agli obiettivi energetici e climatici dell'UE. I governi locali svolgono un ruolo decisivo nella mitigazione degli effetti conseguenti al cambiamento climatico, soprattutto se si considera che l'80% dei consumi energetici e delle emissioni di CO<sub>2</sub> è associata alle attività urbane. I firmatari del Patto (che a gennaio

2013 sono stati oltre 4.567) si impegnano in maniera volontaria ed unilaterale a superare l'obiettivo europeo “20-20-20” attraverso un percorso a tappe costituito da una prima fase di analisi e una seconda di tipo più operativo, che termina con la presentazione di un Piano d'azione per l'energia sostenibile (PAES). Contestualmente, i Comuni sono chiamati ad attivare processi di coinvolgimento e responsabilizzazione dei cittadini e dei diversi interessi soprattutto di tipo istituzionale, potenzialmente coinvolgibili. Pur non presentando alcun riferimento diretto al tema delle *smart city*, il Patto costituisce il punto di partenza di molte esperienze *smart*, particolarmente in Italia.

Alla base del dibattito sulla città *smart* vi è l'ormai ampiamente diffusa consapevolezza del ruolo di primo piano giocato dai centri urbani tanto sull'impianto energetico globale, quanto sulle concrete possibilità di una sua decisiva riduzione. Il partenariato, in un'ottica di governance aperta e multilivello, sostiene l'ampio coinvolgimento dei diversi interessi presenti sul territorio, promuovendo una stretta collaborazione fra pubblico e privato per meglio rispondere ai bisogni e alle esigenze delle città. L'idea è di facilitare una più profonda penetrazione nel mercato, quindi un reale utilizzo su larga scala, di tecnologie innovative, integrate ed efficienti, pur mantenendo la città come soggetto centrale di questo processo di innovazione. La struttura del partenariato è costituita da una duplice anima: da un lato un gruppo di “alto livello”, composto da rappresentanti della società civile, dell'industria e della città, chiamato ad interagire direttamente (insieme ai firmatari del Patto dei sindaci) con la Commissione europea; dall'altro la *Smart Cities and Communities Stakeholder Platform*, luogo di incontro virtuale per gli operatori che si occupano concretamente dello sviluppo e della realizzazione di soluzioni tecnologiche. La piattaforma è

organizzata in sei gruppi, di cui tre attivi su questioni tematiche (reti di approvvigionamento energetico, efficienza energetica degli edifici, trasporti e mobilità) e due trasversali (cronoprogramma e aspetti finanziari): si tratta di uno spazio di libero scambio di informazioni in cui i tecnici possono inviare le loro soluzioni per le città, le quali possono a loro volta reperire informazioni dettagliate su dove trovare le competenze e le risorse finanziarie per rispondere alle sfide in campo energetico-ambientale.

L'innovazione tecnologica in ambito ambientale, ma soprattutto energetico, costituisce uno degli orientamenti prevalenti di tutto l'impianto strategico e finanziario della programmazione comunitaria 2014-2020. I programmi operativi (come Horizon 2020) e i fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione sono infatti profondamente innervati dal tema della crescita smart e dell'innovazione, anche se in questo caso la nozione di smartness perde la sua dimensione prettamente urbana a vantaggio di una visione di tipo più regionale. In questa stessa direzione si collocano anche le strategie *RIS3*<sup>11</sup> (Regional Innovation Scoreboard) proposte dalla Commissione europea, con l'obiettivo di coinvolgere direttamente le istituzioni locali nella definizione delle proprie strategie di smart-growth. Si punta in particolare a scomporre la dimensione dello sviluppo socioeconomico dei territori nel binomio crescita economica-degrado ambientale, tradizionalmente connesso allo sviluppo dei territori comunitari. I tre elementi chiave che sostengono questa strategia sono l'eco-innovazione, i servizi eco-sistemici e l'energia sostenibile. Va sottolineato che il riferimento diretto alla dimensione urbana è piuttosto debole, se non nel

---

<sup>11</sup> Per strategie RIS3 si intende una serie di azioni di *Smart Specialisation*, che individuino una “traiettoria di sviluppo del territorio”, focalizzata su un numero limitato di **priorità in termini di settori produttivi e/o di ambiti tecnologici** su cui concentrare i propri investimenti. La strategia deve essere orientata a costruire un vantaggio competitivo durevole, basato sulla capacità di diversificazione e sulla specializzazione tecnologica, al fine di consentire l'adattamento dei sistemi produttivi territoriali al rapido e costante mutamento delle condizioni del sistema economico e del mercato.

riconoscimento della città e degli attori locali come soggetti chiave per la realizzazione della strategia e in due generici rimandi al tema delle smart city: nel primo caso in quanto possibile modello di business, nel secondo come elemento facilitatore per la messa in atto di iniziative legate ai temi dell'eco-innovazione e dell'energia sostenibile. Coerentemente al quadro sin qui tracciato, anche il sostegno programmatico e finanziario di matrice comunitaria sostanzia una declinazione prevalentemente energetico-tecnologico del tema. Per quanto concerne i bandi di supporto alle prime iniziative, come la *Smart Cities and Communities Stakeholder Platform*, la Commissione ha proposto nel 2011 due bandi all'interno del Settimo programma quadro centrati rispettivamente sulla pianificazione strategica sostenibile e le tecnologie per il riscaldamento/raffreddamento e sulla ristrutturazione in chiave energetica degli edifici. La seconda tornata di bandi targati “smart city” affianca al tema dell'energia, su cui si concentrano ben 114 dei 209 milioni di euro previsti, la priorità delle ICT, cui vanno i restanti 95 milioni di euro.

#### **4.4. Smart city e business**

L'ampio consenso che la smart city sta ottenendo è testimoniato anche dall'attenzione che alcune tra le maggiori aziende mondiali vi stanno prestando, sia in termini di prodotto, sia di comunicazione. In realtà, la presenza dei privati sta assumendo una tale importanza in questo campo che, dal consenso, si sta rapidamente passando ad una vera e propria capacità di orientare le traiettorie di sviluppo.

In Italia gli esempi di collaborazione tra Genova ed ENEL, oppure tra diversi comuni dell'Emilia-Romagna sono emblematici della tendenza, riscontrata in varie realtà nazionali ed internazionali, che vede gli orizzonti strategici della smartness definirsi e articolarsi sempre più sotto la spinta di

grandi player industriali operanti principalmente nel settore delle tecnologie ad alta innovazione (infrastrutture di rete ed ICT) standardizzate, altamente replicabili e quindi facilmente commercializzabili su ampia scala. IBM, CISCO e Siemens sono solo alcune delle multinazionali che legano indissolubilmente i loro nomi sia al concetto stesso di smart city, sia alla sua traduzione pratica, soprattutto per quanto concerne le questioni ambientali. Aumenta, nel contempo, il numero di piccoli e grandi produttori che si occupano di sistemi verticali e tecnologie chiuse, principalmente di tipo componentistico che, tuttavia, non possiedono capacità di visione integrata con le varie dinamiche urbane (sociali, culturali, economiche o con le restanti dimensioni dell'ambiente) e dalla cui attività si origina un fiorire convulso di progetti puntuali, fortemente standardizzati, poco integrati fra loro e scarsamente territorializzati. Questa nuova centralità del *business* è peraltro caldamente sostenuta anche dall'UE.

In quest'ottica, oltre a considerare le critiche derivanti dall'appiattimento della dimensione ambientale a quegli ambiti in stretto rapporto con la tecnologia, è importante riflettere su quali altri rischi si celino dietro a queste nuove relazioni che il privato intrattiene con la sfera pubblica a diversi livelli. Il fatto è che non si tratta più solo di produrre tecnologie e progettualità, ma di concorrere massicciamente alla definizione stessa di smart city, alla costruzione di un nuovo modello di sviluppo, di una visione concreta della città e dei suoi meccanismi di funzionamento, materiali e immateriali, anche e soprattutto in chiave ambientale. Questa nuova modalità di interazione comporta notevoli criticità: da un lato, infatti, rafforza il rapporto pubblico-privato, dall'altro ne opacizza le dinamiche, in quanto rende i processi di *governance* meno trasparenti.

Una seconda opportunità concerne la possibilità di incidere in maniera significativa sugli stili di vita della popolazione: se opportunamente gestito,

l'orizzonte strategico sotteso al concetto di “smart city” può essere la cornice per azioni di sensibilizzazioni e responsabilizzazione volte a modificare in maniera radicale i comportamenti e le abitudini poco sostenibili delle persone. Infine, se si considera il ruolo preponderante che le città hanno in termini di impatto sulle risorse naturali e il loro consumo, anche in ragione del loro rapporto prevalentemente parassitario con l'ambiente circostante, orientare le attività e gli stili di vita urbani può contribuire in maniera davvero sostanziale a una reale transizione verso un modello di sviluppo più sostenibile, tanto a livello locale, quanto globale.

Se è vero che nella sua accezione più comune pianificare la smart city significa gestire la crescita economica e fisica delle città in “modo sostenibile” (compatibile con l'ambiente e l'inclusione sociale), “intelligente” (abile e pronto nell'uso delle tecnologie avanzate) e “innovativo” (ossia di stimolo all'innovazione sociale), è proprio su questi ultimi concetti che occorre riflettere, anche al fine di recuperare la complessità e la multidimensionalità dell'ambiente e della sostenibilità ambientale. Al di là delle questioni legate al tema della tecnologia e del suo rapporto con la sfera sociale, quello che sembra emergere con più forza dall'analisi della dimensione ambientale è proprio di un quadro condiviso, forte ed esplicito di politiche per l'ambiente (tuttora mancante), riassegnando all'attore pubblico un ruolo di *pilotage* e di strutturazione delle interazioni fra i diversi soggetti coinvolti. Lo scopo è quello di costruire partenariati di attori - pubblici e privati - in reale rappresentanza della molteplicità degli interessi presenti sul territorio, orientati verso il raggiungimento di obiettivi definiti congiuntamente sulla base degli effettivi bisogni e peculiarità di un contesto. In questo modo, anche le progettualità tecnologiche (hard o soft) che discenderanno da questi processi di governance territoriale, perderanno il loro carattere di interventi puntuali e poco coordinati, per costituire

l'insieme delle pratiche, integrate e territorializzate, a sostegno di una strategia di smart city.

#### **4.5. Un'idea di smart city**

L'idea di *smart city* sembra essere una di quelle destinate a non avere reali avversari. In sostanza, si potrebbe dire che, a riguardo si è prodotta una situazione analoga a quella inerente al concetto di “sviluppo sostenibile” o di “città sostenibile”; forse ancora meno di quest'ultimo essa si espone a obiezioni a priori, mentre si presta a legittimare politiche di vario tipo, aventi in comune l'uso di tecnologie dotate della massima versatilità, come quelle legate alle ICT. Si potrebbe aggiungere che, poiché le politiche ispirate alla smartness hanno nel complesso un carattere più recente di quelle ispirate alla sostenibilità, è ancora più difficile valutare a posteriori la loro reale efficacia, ovvero il contributo che possono offrire alla qualità della vita o alla competitività dei centri urbano nei quali esse vengono adottate.

#### **4.6. Parallelismi**

Se si vuole trovare un altro elemento del parallelismo tra la smart city e la città sostenibile, si può ancora osservare che, in entrambi i casi si tratta di concetti la cui definizione ha un carattere ampio e multifattoriale e la cui traduzione in termini operativi passa per l'individuazione di assi che, a loro volta, rinviano a un più dettagliato elenco di campi e pratiche di intervento alle quali dovrebbero essere applicati strumenti in grado di valutarne le performance.

Una significativa differenza è tuttavia facilmente riconoscibile: mentre nel caso della sostenibilità, nonostante ogni esortazione ad uno sguardo comprensivo e olistico appare quasi sempre implicita una priorità della dimensione ambientale, nelle retoriche concernenti la smart city l'accento si sposta su quella tecnologica. Il cuore effettivo del concetto sembra ruotare



attorno a due punti chiave: l'idea che la smartness di un centro urbano dipenda in larga misura dall'applicazione delle tecnologie informatiche della comunicazione e quella che connette lo sviluppo di politiche smart ad utilità economica. Da un lato, infatti, l'idea stessa di smartness contiene un richiamo al punto di vista di un consumatore: è intelligente una soluzione che consente un'applicazione adatta ad un utente finale, per quanto essa implichi una complessità tecnologica non manifesta. In qualche misura si tratta di una soluzione che, anche se promossa dall'intervento pubblico, ha il compito di aprire un mercato, offrendo varianti adatte a diversi obiettivi. Dall'altro lato, si presume che la città capace di risolvere i suoi problemi con soluzioni intelligenti sia anche in grado di acquisire vantaggi nella competizione economica a livello internazionale, in quanto si rivela adeguata ad attrarre investimenti e a soddisfare le necessità delle imprese innovative che volessero insediarsi in essa. Il concetto di “smart city” è coerente con le tradizionali teorie neoclassiche della crescita e dello sviluppo urbano. Insomma nei fatti la caratterizzazione dominante del concetto sembra essere quella tecnologica e, in subordine, quella economica, nello scenario di una globalizzazione che vede le città come protagonisti della competizione a scala mondiale. In definitiva, si potrebbe dire che la città è destinata ad essere in primo luogo creativa ed imprenditoriale.

## 4.7. Tecnologie

Inerente alla trattazione del tema “città smart” si pone la seguente domanda: di quali innovazioni vi è oggi bisogno per rendere la città più sostenibile, vivibile, capace di soddisfare le esigenze dei suoi abitanti? Non è certamente il contenuto di tali interrogativi a rappresentare un fattore problematico. Semmai potrebbe esserlo la logica che implicitamente sottende e che pone una sorta di relazione biunivoca tra innovazione tecnologica e bisogni sociali insoddisfatti, mentre dall'altro lato è disponibile - o si potrebbe sviluppare - una tecnologia atta a fornire delle risposte efficaci e puntuali. Se si preferisce: da una parte si è evoluta una serie di dispositivi tecnologici e dunque, grazie a questo, dall'altra parte si può elencare un insieme di esigenze che questi consentono - o consentirebbero a date condizioni - di soddisfare. Forse, tuttavia, è proprio questa logica - ossia questo paradigma basato su di una rincorsa a spirale tra dispositivi tecnologici e bisogni - che oggi necessiterebbe di una radicale reimpostazione, di una vera e propria rivoluzione scientifica. La crisi attuale non può essere pensata solo come una accidentale interruzione nella continuità del modello di sviluppo socioeconomico e territoriale che abbiamo conosciuto negli ultimi decenni: essa impone un concreto cambio di paradigma. Una trasformazione progressiva, ma in tempi non troppo dilazionati, che implica una stretta relazione tra stili di vita più sostenibili, una nuova focalizzazione delle società, a vari livelli, attorno alle esigenze fondamentali - a partire dalla conoscenza -, uno sviluppo economico maggiormente ancorato alle risorse valorizzabili a scala locale e un'evoluzione tecnologica e organizzativa coerente con tutte queste necessità. In questo l'innovazione ha un grande ruolo, ma non è solo identificabile con l'adozione di tecnologie di punta. Si potrebbe invece sostenere che accanto a queste ultime sia fondamentale in molti casi anche il richiamo a tecnologie appropriate, vale a dire adatte alle

risorse e alle esigenze proprie di un contesto, sia nei suoi aspetti biofisici, sia in quelli socioeconomici e culturali, anche se non necessariamente orientate ai massimi avanzamenti dello sviluppo tecnologico. Quello di “tecnologie appropriate” è un concetto non privo di aspetti critici, ma che rinvia a un quadro di possibili soluzioni che dovrebbero poter contribuire alla costante innovazione e circolazione delle soluzioni tecnologicamente appropriate. Si tratta piuttosto di trovare un equilibrio, a riguardo delle innovazioni, tra le loro potenzialità tecnologiche, la redditività economica, la sostenibilità ambientale e quella sociale. Un equilibrio in cui hanno un ruolo importante anche le innovazioni cosiddette immateriali, in quanto non si concretizza unicamente in dispositivi tecnologici, ma in forme organizzative inedite, in modelli nuovi di partecipazione dei cittadini e di attuazione delle risorse delle comunità locali, nella diffusione di stili di vita, di interscambio e di consumo ispirati alla sostenibilità. La tecnologia è parte di queste innovazioni, ma non ne è la totalità: sono necessari anche dispositivi sociali, idee di nuove forme di attività economica, accompagnate da provvedimenti legislativi adeguati, da una trasformazione in senso meno burocratico e più progettuale dello Stato e da un orientamento culturale capace di tradursi in comportamenti diffusi e sostenuto da forme di comunicazione efficace. Tutto questo dovrebbe fare parte della smartness urbana, o di quella a più ampie scale, anche se questa prospettiva non appare di così immediato *appeal* per il sistema economico e non è direttamente orientata solo ad accrescere la competitività di un territorio, ma anche e soprattutto a garantire un modello socioeconomico durevole ed equo.

Se concentriamo l'attenzione sulla tendenza evolutiva della città contemporanea si evince che da più parti è stata messa in luce con preoccupazione la tendenza alla frammentazione, specializzazione e controllo degli spazi e delle pratiche che in essi si iscrivono. Un'espressione

usata per indicarla è la “capsularizzazione delle aree metropolitane”; la locuzione deriva dalle riflessioni critiche del filosofo belga Lievan De Canter (2004) a riguardo del percorso che le società occidentali appaiono avere imboccato nel contesto postmoderno. Tale percorso, per alcuni aspetti, sembra evidenziare un ritorno a fasi precedenti della storia, nelle quali le attività fondamentali si svolgeranno in luoghi fortificati e il mondo esterno era considerato in linea di principio insidioso e incontrollabile.

In ogni caso il richiamo alla capsularizzazione sottolinea il fatto che sempre più spesso le funzioni essenziali delle città sono concentrate in luoghi tendenzialmente monotematici (o destinati ad un aggregato di usi strettamente complementari), ad elevata accessibilità e, pertanto, collegati tra loro da canali di traffico o da linee di trasporto pubblico, che consentono un impiego sequenziale di tali luoghi. Non solo: questi ultimi sono compresi in molti casi in contenitori chiusi, fortemente sorvegliati, sino a favorire, per alcuni interpreti, la militarizzazione delle città, resi funzionali dall'uso di dispositivi tecnologici. La stessa vigilanza si esercita anche sui canali che connettono tra di loro questi luoghi (siano essi strade a scorrimento veloce, metropolitane, ferrovie urbane o altro ancora), canali sui quali, ancora una volta circolano mezzi di trasporto che assomigliano a capsule. Anche gli spazi residenziali possono assumere la forma di capsule o meglio, di bolle (i singoli alloggi o le residenze unifamiliari tipiche delle aree diffuse) che vengono a formare degli agglomerati ai quali, in alcuni casi, sono aggregati servizi destinati ai soli residenti.

Al di fuori di questa rete, vale a dire nei territori interstiziali, si ritrovano solo ambiti residenziali poveri di funzioni, che ricevono meno attenzione da parte delle amministrazioni pubbliche e, in ultima istanza, non meritevoli di una frequentazione se non da parte dei residenti. Le stesse zone più radicalmente marginali, a loro volta, sono caratterizzate da forme di

interazione interna - talora di natura illegale - che le rendono poco accessibile dall'esterno e sostanzialmente opache nelle mappe mentali degli abitanti del resto della città. Il tipo di sistema urbano che deriva da tutte queste tendenze è innervato da una rete di connessioni che consente una scelta di varianti di percorso: in definitiva tutti i tragitti principali dei residenti e degli utenti della città escludono quello che sta al di fuori delle capsule e dei canali.

Il problema qui non consiste nel fatto che le capsule di cui si sta discutendo coincidono con i cosiddetti “non luoghi” di cui ha parlato Marc Augé (1992). Non è obbligatorio che le capsule metropolitane siano spazi comuni e privi di identità, come i centri commerciali e gli aeroporti; essi possono anche coincidere con luoghi ad alto contenuto simbolico, come i musei urbani, o ambienti gentrificati dei centri storici e persino, in alcune città, con zone auliche incluse in bolle turistiche. D'altra parte, gli stessi centri commerciali e gli aeroporti tendono sempre più a distinguersi tra loro, magari attingendo nell'architettura e nella decorazione ad un repertorio formale ispirato alle tipicità locali. Si potrebbe dire che la tendenza contemporanea prevalente - per lo meno per i luoghi che presentano un interesse economico - non è quella della omogeneizzazione, ma piuttosto alla loro caratterizzazione e differenziazione. Alcuni parlano di “personalizzazione” degli spazi, anche se ciò significa in fin dei conti una loro corrispondenza non più a standard generici, ma a standard adeguati a soddisfare le esigenze di specifici target, a molteplici, ma separate funzioni di nicchia. Il primo tipo di standard produce non luoghi, nei quali nessuno si può davvero riconoscere; il secondo, semmai, genera dei format: schemi ripetibili ma tutt'altro che privi di valori simbolici, anzi, carichi di significati che permettono ad uno specifico tipo di fruitori di riconoscersi in pieno.

Il problema, dunque, non è la monotonia urbana, ma la compartimentazione della città e la povertà dei territori di raccordo. Si tratta di riconoscere che i rischi di una deriva basata sul trinomio “specializzazione - chiusura - controllo” non sono infondati e che, dunque, ogni politica urbana o proposta di introduzione di innovazioni tecnologiche è tenuta a confrontarsi con essi.

# **SCHEDE DI PROGETTO**

Autore: Umberto Rosati  
Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"  
Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio  
Università degli studi di Sassari

# SMART CITY SmartCity

La smart city è la città del futuro, dove con meno risorse si producono più servizi per i cittadini e per le imprese, utilizzando le tecnologie più avanzate e sistemi di gestione intelligenti per ridurre gli sprechi e gli impatti negativi, siano essi ambientali, economici, sociali. In una smart city c'è meno inquinamento, si producono meno rifiuti e quelli prodotti sono riutilizzati per ridurre l'uso di materie prime, si consuma meno energia producendola con fonti rinnovabili, si riduce il traffico aumentando il trasporto pubblico e quello alternativo, si riduce l'uso di mezzi privati incrementando la condivisione dei mezzi, facilitando la diffusione del bike sharing, del car sharing, del car pooling, si riduce l'esclusione sociale mediante politiche di inclusione attive e attente alle diverse forme di bisogni, si abbassano le disparità di accesso ai servizi e all'uso della città stessa, si riducono le barriere architettoniche, quelle fisiche e quelle culturali. La smart city è una città che usa l'intelligenza delle nuove tecnologie per costruire un ambiente urbano più sostenibile, il cui esito è un sistema di relazioni inclusivo che attrae, accoglie, accudisce e che accompagna i cittadini a realizzarsi.

La smart city è una città organica, un sistema di sistemi, che nello spazio urbano affronta la sfida della globalizzazione in termini di aumento della competitività, dell'attrattività, dell'inclusività puntando su 6 assi – *economia, mobilità, ambiente, persone, qualità della vita e governance* – e che attraverso azioni specifiche diventa una città più tecnologica, più interconnessa, più pulita, più attrattiva, più sicura, più accogliente, più efficiente, più aperta e collaborativa, più creativa e sostenibile.

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: Una città in cerca d'autore: la smart city

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

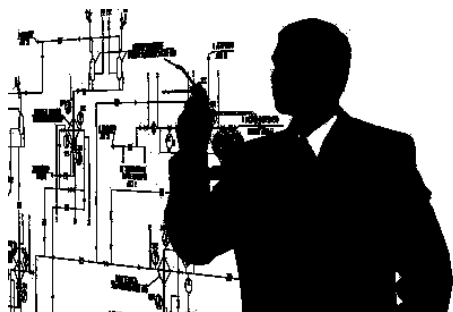
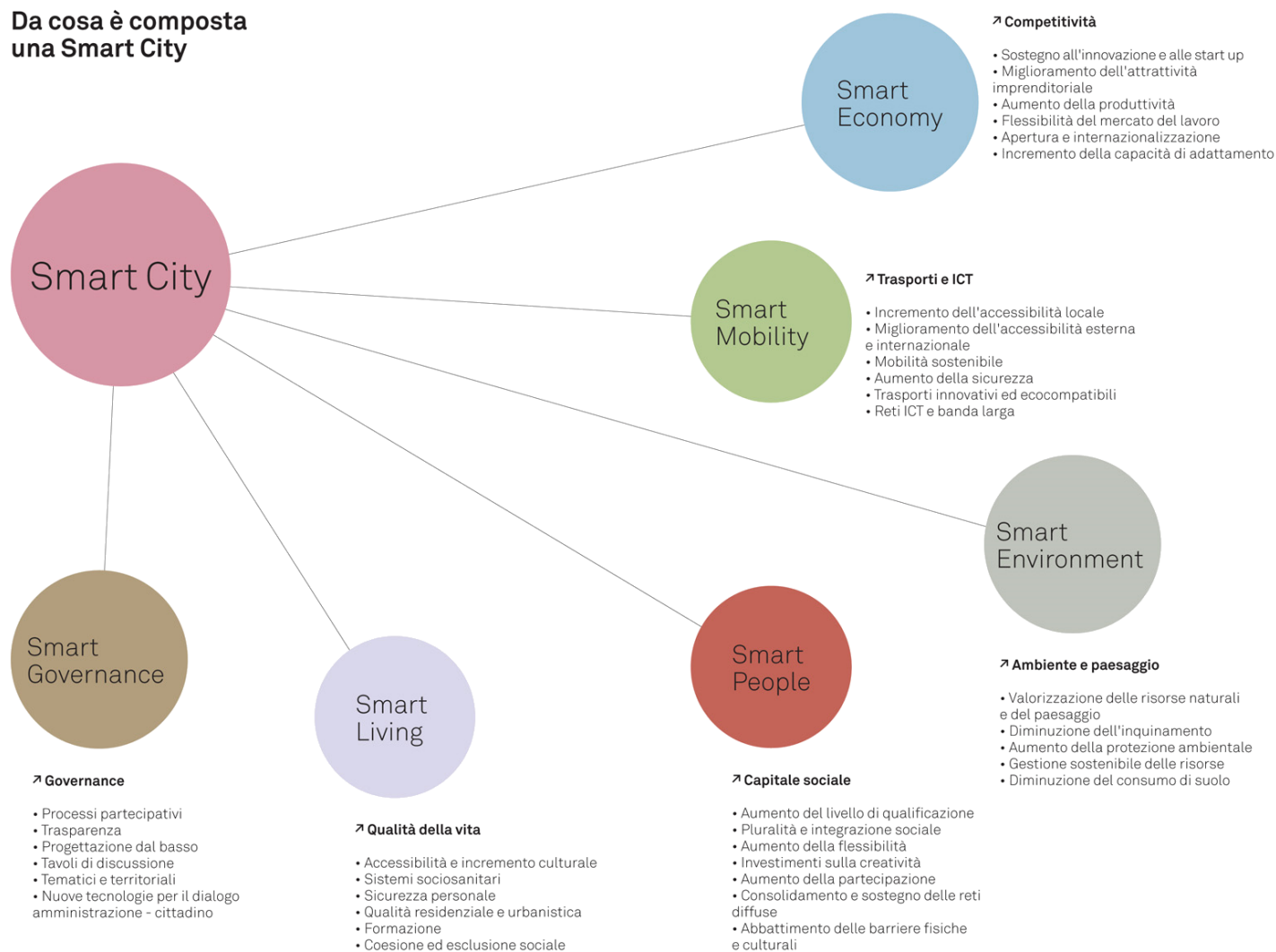
Università degli studi di Sassari



SMART CITY

# Da che cosa è composta una smart city

Da cosa è composta una Smart City



Autore: Umberto Rosati

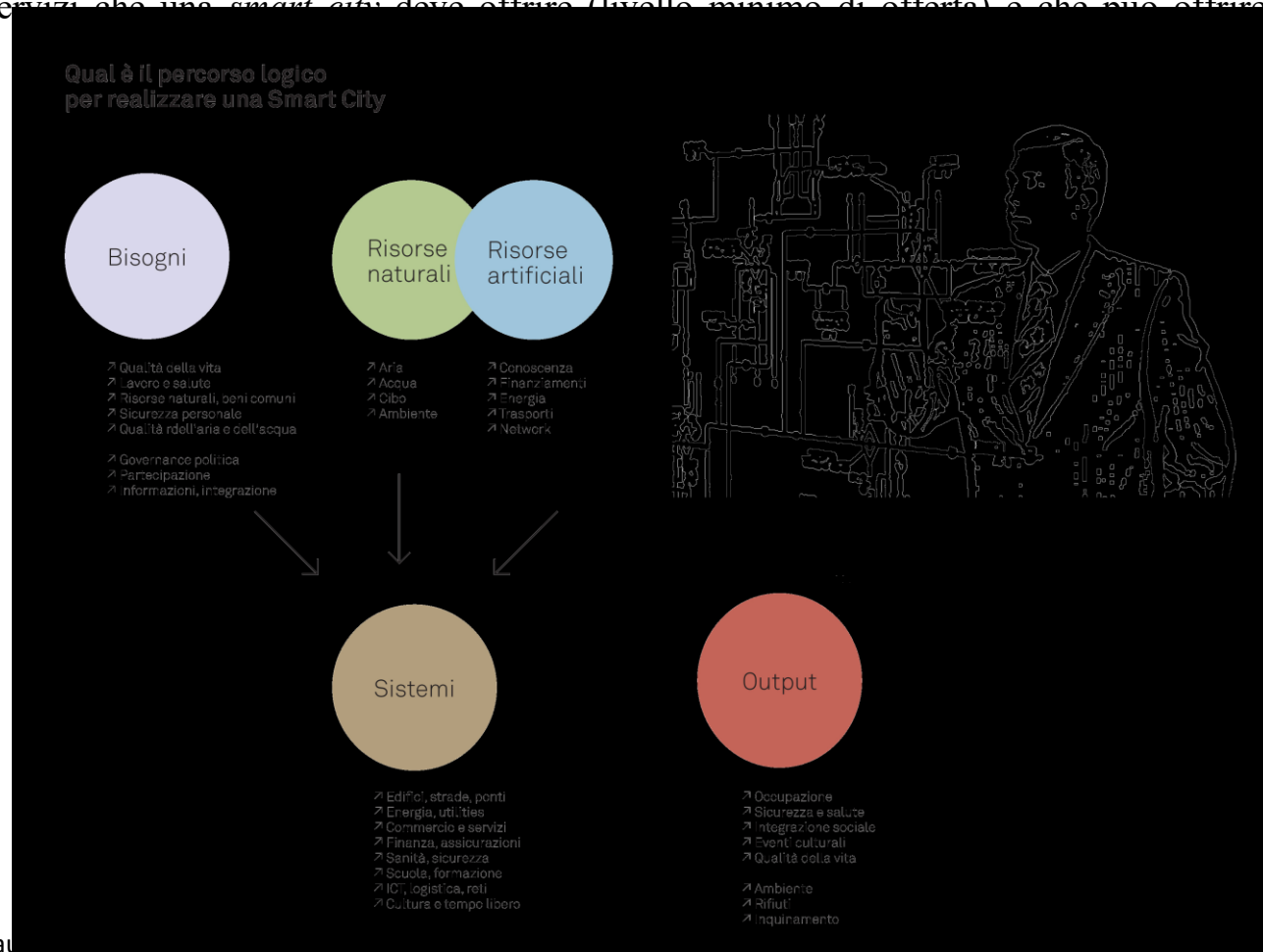
Titolo della tesi: "Una città"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

# Che cosa serve per realizzare una Smart City

Una città intelligente non è un progetto, ma un percorso, un processo che va avviato con il supporto delle tecnologie innovative ed essendo un processo è fondamentale la *governance*, ovvero la costruzione di meccanismi di gestione in grado di ottimizzare il sistema di servizi che una smart city deve offrire (livello minimo di offerte) e che può offrire (livello potenziale di offerta).



Autore: Umberto Rosati

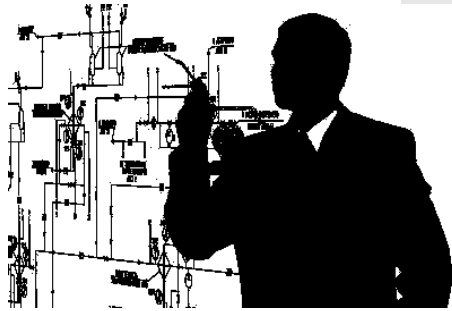
Titolo della tesi: "Una città in cerca d'au"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

SMART CITY

# 5 Politiche principali



5 politiche principali



Mobilità

↗ Accesso  
Trasporto Pubblico  
Gestione  
Informazione



Economia  
della  
conoscenza

↗ Sviluppo  
Formazione  
Creatività  
Reti  
Ricerca  
Peer-To-Peer  
Approach



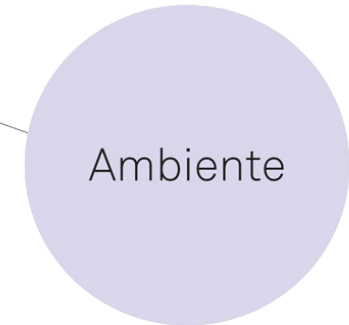
Trasformazioni  
urbane

↗ Vision  
Patrimonio  
Identità  
Sociale



Cultura  
e turismo

← Patrimonio  
Turismo  
Fruizione  
Offerta  
Supporto



Ambiente

↗ Sviluppo  
Rifiuti  
Emissioni  
Consumi  
Verde  
Urbanistica

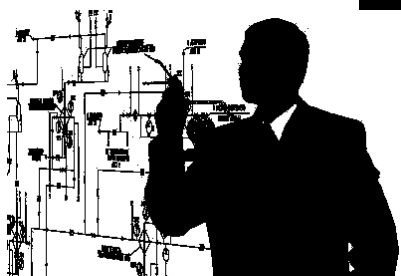
Autore: Umberto

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

# 4 campi di azione prioritari



4 campi di azione prioritari

Edifici

- Nuove costruzioni solo a basso impatto energetico
- Rinnovo e riqualificazione degli edifici e alloggi esistenti che diminuiscano il consumo energetico
- Sviluppare politiche di social housing in grado di attrarre nuovi cittadini secondo modalità di rigenerazione urbana a livello di aree e di quartieri

Energia elettrica

- Sviluppo delle "Smart grids", favorendo le energie rinnovabili
- Sviluppo di sistemi di monitoraggio e controllo dei consumi energetici di tipo avanzato (EMS, energy management systems)
- Implementazione delle tecnologie innovative per la riduzione dei consumi

Trasporti

- Utilizzo di sistemi di trasporto pubblico a basso impatto
- Sviluppo della mobilità individuale a impatto zero
- Sviluppo di sistemi di gestione del traffico e del trasporto urbanocomprendenti applicativi per il ticketing, ecc.
- Sviluppo di sistemi informativi per gli utenti con informazioni in tempo reale

Riscaldamento  
raffrescamento

- Uso di sistemi a biomassa, biogas, solare termico e geotermico
- Uso di impianti di cogenerazione e/o di trigenerazione
- Promozione di distretti produttivi diffusi attraverso la microgenerazione
- Valorizzazione del teleriscaldamento

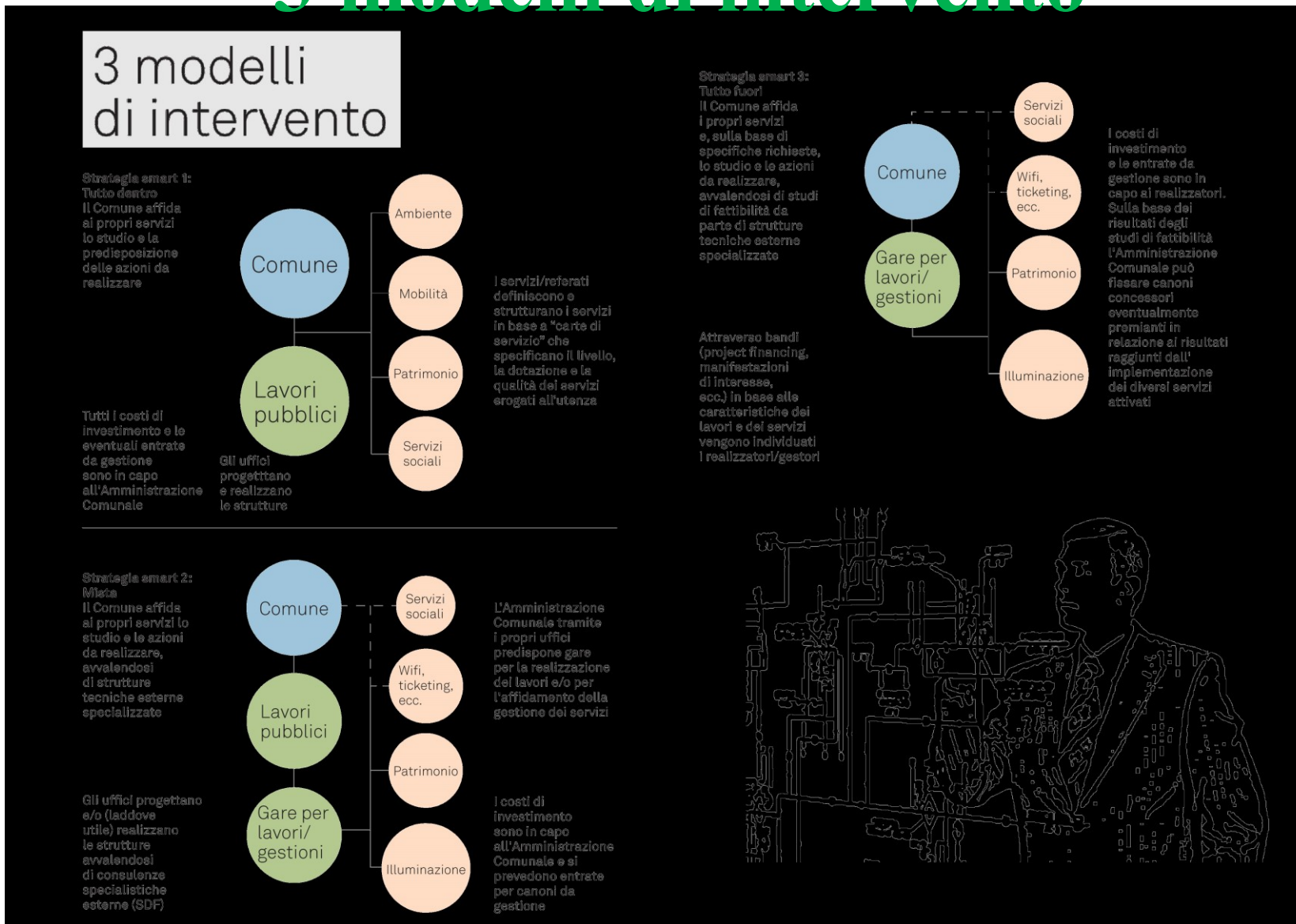
Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la *smart city*"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

# 3 modelli di intervento



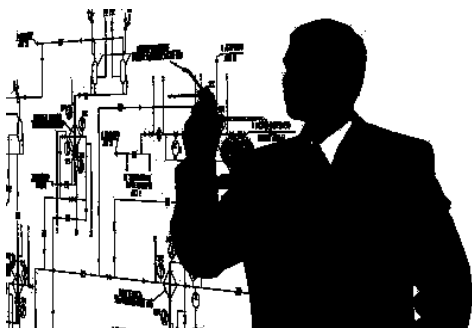
Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la smart city"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari





# SMART CITY

## Smart Land

### Cittadinanza

Uno smart Land è un luogo nel quale la cittadinanza si fa attiva e nel quale le forme di partecipazione e condivisione dal basso di progetti di sviluppo va di pari passo con una nuova modalità di interazione e integrazione tra amministratori e forze locali, siano essi portatori di interesse, movimenti o semplici cittadini.

Si tratta di applicare nella sua forma più estesa il principio di sudditanza previsto dalla stessa costituzione italiana che pretende che le decisioni che riguardano il bene pubblico da parte delle istituzioni, e quindi anche dalla politica, debbano essere socialmente condivise. Questo, grazie alle tecnologie digitali, è oggi più che possibile. Tali decisioni vanno considerate rispetto alla loro capacità di inclusione: i cittadini non possono essere considerati sudditi.

#### Azioni:

- integrare i cittadini nella distribuzione delle informazioni e del sapere, in una logica di long life learning, mediante le nuove tecnologie, attraverso la costruzione di reti informative capillari, e attraverso azioni di alfabetizzazione informatica diffusa

- promuovere l'integrazione culturale inter-generazionale, nonché sociale ed etnica, attraverso l'interscambio culturale e la promozione di azioni di cittadinanza attiva mediante coinvolgimento delle associazioni di cittadini, dei gruppi sociali e dei singoli

- creare le condizioni per promuovere la coesione e l'inclusione sociale, eliminando le barriere fisiche, sociali e culturali che impediscono la completa accessibilità per tutti i cittadini

### Sviluppo

In uno smart Land lo sviluppo avviene attraverso la costruzione di una rete delle reti diffuse, nella quale i diversi portatori di interesse e le comunità possono svolgere un ruolo attivo, sviluppando progetti, programmi e processi nei quali il punto nodale è il sapere diffuso e condiviso, che le imprese possono utilizzare per aumentare la propria competitività e capacità di creare occupazione a livello locale, oltre alla promozione del territorio quale bene comune da preservare e valorizzare ai fini culturali e turistici, garantendone la fruibilità e ottimizzando i flussi.

L'elaborazione strategica delle linee di sviluppo non deve essere formulata su criteri meramente economici, ma partendo da una visione nel lungo periodo del benessere collettivo e della difesa dei diritti dei cittadini. È fondamentale il coinvolgimento di tutti i soggetti nel promuovere cambiamento e sviluppo.

#### Azioni:

- produrre un piano strategico di sviluppo, nel quale siano evidenziate e declinate tutte le politiche inerenti la realizzazione dello smart land a livello locale, definendo attraverso un percorso partecipativo e condiviso la vision, gli obiettivi e le specifiche linee di azione, associate alle potenzialità di finanziamento

- promuovere attivamente lo sviluppo sostenibile, supportando a livello locale le politiche attive europee e nazionali e integrandole con specifiche misure e azioni di incentivazione a livello comunale

- sviluppare alleanze strategiche con le università, con le agenzie formative formali e informali e con soggetti specializzati al fine di promuovere la crescita a livello locale dell'economia della conoscenza

- valorizzare il patrimonio culturale (ambientale, storico, architettonico, dei saperi e dei mestieri) e le proprie tradizioni e restituirlle in rete come "bene comune" per i propri cittadini e i propri visitatori

- creare ambienti favorevoli all'insediamento di nuove imprese e di start up innovative legate alle nuove professioni nel campo della creatività e della conoscenza

### Energia

In uno smart Land la produzione e la gestione dell'energia deve essere diffusa e articolata, utilizzando tutti i sistemi più innovativi legati alle smart grids e alle reti diffuse, promuovendo azioni di cogenerazione e di generazione distribuita, facilitando gli investimenti nelle energie rinnovabili e promuovendo azioni di utilizzazione razionale dell'energia, puntando sul risparmio energetico a tutti i livelli, dagli edifici pubblici a quelli privati

Il principio fondamentale è sviluppare tutte le forme di energia alternativa e rinnovabile e, soprattutto, ottenere come risultato che tutti gli indotti economici e sociali rimangano nei territori di produzione. Questo è possibile ad esempio promuovendo piani territoriali energetici affidati a soggetti pubblici e privati sulla base di accordi territoriali attivando contemporaneamente in questo settore processi di start up e quindi di nuova imprenditorialità.

#### Azioni:

- mobilitare le forze economiche e sociali verso politiche energetiche virtuose, lavorando con i soggetti interessati al fine di implementare scelte di efficienza energetica a livello locale attraverso "long-term commitment", ovvero impegni su programmi di intervento a lungo termine, come ad esempio il Patto dei Sindaci, che fornisce anche risorse per realizzare tali politiche

- razionalizzare i consumi elettrici a partire dall'illuminazione pubblica e promuovendo l'efficienza energetica in edilizia per abbattere i consumi e l'impatto negativo del riscaldamento e della climatizzazione

- ridurre le emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato e promuovendo una riduzione/ottimizzazione delle emissioni industriali, attraverso la realizzazione di sistemi di gestione dell'energia e dei rifiuti innovativi (come le APEA, aree produttive ecologicamente attrezzate)

- ridurre l'ammontare dei rifiuti, incrementando la raccolta differenziata e valorizzando economicamente la filiera del riciclo

### Mobilità

Uno smart Land è un luogo dove gli spostamenti sono facili, agevoli, dove il trasporto pubblico cresce nella qualità dei servizi, mettendo a disposizione mezzi a basso impatto ambientale e dove vengono realizzati e facilitati i percorsi della mobilità alternativa al trasporto privato e dove vengono realizzati sistemi di traffic calming nei centri storici delle città, dei borghi e dei nuclei abitati e nel quale le nuove infrastrutture sono affiancate da infostrutture in grado di promuovere una migliore accessibilità dei cittadini con le aree limitrofe e con le reti della grande mobilità extraurbana

Definire il piano urbano della mobilità, ottimizzando la rete viaria esistente e agevolando i percorsi casa-scuola e casa-lavoro, regolamentando l'accesso al centro storico e privilegiando la vivibilità, con la creazione di aree pedonizzate e sistemi di traffic calming in grado di ridurre la velocità di attraversamento dei centri abitati.

#### Azioni:

- garantire una adeguata disponibilità di trasporto pubblico innovativo e sostenibile, promuovendo l'uso di mezzi a basso impatto ecologico, in primo luogo la bicicletta, attraverso la realizzazione di postazioni di bike sharing associate a parcheggi decentrati

- adottare soluzioni avanzate di mobility management che consentano di innestare i flussi locali anche sulle grandi vie di comunicazione, senza incrementare ulteriormente la pressione dei mezzi privati, ma favorendo azioni di car sharing e car pooling, mediante adeguate campagne di educazione alla condivisione dei mezzi di trasporto privati

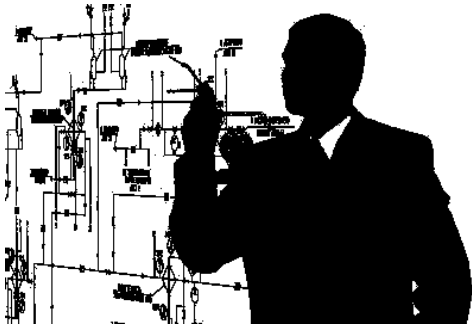
- implementare sistemi avanzati di comunicazione e informazione che permettano lo scambio informativo sulla mobilità sia tra amministrazione e cittadini, sia tra i cittadini stessi (infosharing)

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: "Una città in cerca d'autore: la smart city"

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari



# SMART CITY

# Smart Land

## Economia

In un territorio smart l'economia si sviluppa soprattutto attraverso sistemi di interazione tra cittadini e imprese, tali che si produca un meccanismo di apprendimento continuo e di forte interazione tra sistema della formazione e imprenditorialità, con particolare attenzione allo sviluppo della creatività, del sostegno alla formazione di start up, facilitando la creazione di laboratori di idee

Fondamentale è la diffusione di incubatori di impresa, sviluppare i processi tenendo conto delle direttive dell'Agenzia digitale, incentivare creatività e conoscenza collettiva; integrare il mondo della tradizione con le nuove tecnologie cercando in esse le forme stesse dello sviluppo; coinvolgere tutti i soggetti e in particolare il sistema bancario in questi processi. Ogni fenomeno locale è oggi globale; ogni fenomeno globale è oggi locale.

### Azioni:

- valorizzare il tessuto produttivo esistente, favorendo azioni di ottimizzazione dei servizi a supporto delle imprese e, dove possibile, realizzando aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA), seguendo le linee guida europee e quelle del Ministero dell'Ambiente, al fine di creare un ambiente favorevole alle PMI e alle start up, con servizi e spazi dedicati
- supportare le imprese nella riconversione produttiva verso prodotti e sistemi produttivi ecompatibili, seguendo le direttive europee relative a ETAP ed ECOAP, sulla base delle linee guida del Ministero dell'Ambiente

- garantire a tutti l'accessibilità alle reti informatiche e tecnologiche, agendo a livello di governance su accordi con i fornitori dei servizi per creare un ambiente adeguato alla competitività, alla creatività, all'inclusività nelle reti sociali, coinvolgendo i portatori di interesse e le comunità locali

- promuovere la riqualificazione e il rinnovo, nonché la manutenzione attiva dell'esistente, in termini di incremento qualitativo, di risparmio energetico e di miglioramento del benessere e della qualità della vita

## Identità

Uno smart Land è un luogo identitario, nel quale le diverse identità territoriali – ambientali, artigianali, culturali, economiche, paesaggistiche, produttive – possono esprimersi al massimo della propria capacità, trovando adeguata valorizzazione in un sistema di offerta che utilizzi sistemi avanzati per promuovere percorsi, mappature, tematismi che ne valorizzino le specificità e ne aumentino il valore aggiunto e quello percepito

L'identità non può essere il "come eravamo". Deve essere il "come possiamo e vogliamo essere nel futuro" ("sono ciò che sarò"). In questo senso le azioni di intervento devono essere orientate alla costruzione di una identità locale basata sul patrimonio comune, materiale e immateriale, che va valorizzato sia nei suoi aspetti tangibili, che in quelli intangibili.

### Azioni:

- valorizzare il patrimonio culturale, dei saperi, dei luoghi e delle proprie tradizioni e restituirle in rete come "bene comune" per i propri cittadini e i propri visitatori

- valorizzare la propria identità privilegiando il riuso e la valorizzazione dell'esistente in un rinnovamento che si basa sulla conservazione e manutenzione dell'esistente, rendendo fruibili i contenuti ambientali, paesaggistici, culturali, sociali, architettonici, storici, urbanistici, produttivi ed economici e qualsiasi elemento che rappresenti il DNA territoriale della comunità, sviluppando dunque i temi della smart community secondo quanto indicato dall'Unione Europea.

- promuovere la propria identità con una presenza intelligente sul web e sui nuovi media, utilizzando tecniche avanzate per creare percorsi e "mappature" tematiche del proprio territorio e rendendole facilmente fruibili

- promuovere un'offerta coordinata ed intelligente della propria offerta turistica sul web, con un uso strategico e attento dei nuovi media e in particolare dei social media

## Saperi

Uno smart Land è un luogo nel quale i saperi, la conoscenza e la cultura assumono un significato centrale nelle politiche di sviluppo, mediante la creazione di reti di saperi diffuse e integrate, facilitando la creazione di laboratori di idee e mettendo in sinergia tutte le componenti culturali, produttive e non produttive, dell'artigianato come dell'alta formazione, presenti nel territorio

Attuare ovunque processi di formazione continua, di aggiornamento delle competenze, di ibridazione fra saperi accademici e non, locali e non, tradizionali e innovativi, coinvolgendo tutti i soggetti formali e informali istituzionali e non istituzionali che possono contribuire allo sviluppo collettivo.

### Azioni:

- promuovere attivamente la crescita dell'economia della conoscenza e della tolleranza, come fattori strutturali della produzione di sapere e di incremento della competitività del territorio, sia in senso sociale ed inclusivo, sia in senso economico e produttivo

- promuovere l'apprendimento continuo (life long learning) e percorsi formativi personalizzati

- offrire un ambiente adeguato alla creatività, incentivando le innovazioni e le sperimentazioni nell'arte, nella cultura, nello spettacolo

- incrementare e garantire l'accessibilità alle reti informatiche

- sostenere l'inclusività nelle reti sociali, coinvolgendo i portatori di interesse e le loro comunità, al fine di dare cittadinanza e voce a tutti il patrimonio di saperi che, attraverso la condivisione e le nuove tecnologie, possono essere fonte di crescita culturale, sociale ed economica

- dare spazio, occasioni, strumenti e piattaforme di interazione per promuovere la libera conoscenza, privilegiando le forme di peer-to-peer approach, nelle quali il sapere è libero e diffuso

## Paesaggio

Uno smart land è un luogo nel quale l'attenzione al paesaggio non è solo preservazione della bellezza esistente, ma miglioramento dei processi che lo valorizzano, dalla gestione dei rifiuti alla riduzione dei gas serra, dalla limitazione del traffico privato alla riqualificazione urbana e territoriale, secondo modelli orientati alla qualità della vita e dei luoghi, promuovendo il risparmio di suolo, bonificando le aree dismesse e riutilizzandole al fine di migliorare l'offerta territoriale e la fruibilità dei luoghi stessi

Per la Convenzione europea del paesaggio, il paesaggio "...designa una determinata parte del territorio, così come è percepito dalla popolazione, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni". Essa prevede di considerare tutti i paesaggi indipendentemente da prestabiliti canoni di bellezza o originalità ed include espressamente "...paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia paesaggi che possono essere considerati eccezionali, sia paesaggi della vita quotidiana, sia i paesaggi degradati". La Convenzione Europea sul Paesaggio apre a quella che può essere considerata la nuova etica per il terzo millennio, in quanto prevede il principio dell'eguale dignità e del necessario rispetto di tutte le culture e del fatto che queste culture sono intimamente legate al proprio territorio, al proprio ambiente, al proprio paesaggio.

### Azioni:

- ridurre il consumo di suolo e promuovere la valorizzazione del paesaggio come elemento fondante dell'identità territoriale, attraverso specifiche norme nei regolamenti di gestione delle aree territoriali comunali, anche attraverso forme innovative di tutela e conservazione

- promuovere, proteggere, incrementare e gestire il verde urbano

- bonificare e recuperare le aree dismesse, secondo i modelli europei della riqualificazione urbana, ambientale e sociale promossa dall'*ocquis urban* e dai nuovi modelli di intervento della futura programmazione 2014-2020

# CAPITOLO V

## I cambiamenti dei modelli di produzione



## **5. Rivoluzione digitale nella smart city: cambiamenti nei modelli di produzione**

Parlare di *smart city* vuol dire capire e affrontare la rivoluzione che guarda al paesaggio da un modo di produzione industriale a quello digitale. Si utilizza il termine rivoluzione per indicare un cambiamento radicale. Quando cambia il modo di produzione cambia la funzione del lavoro rispetto al processo di formazione dei valori, sia economici che sociali; cambia l'apparato tecnico e il modo in cui la tecnica si rapporta alla natura e non solo la trasforma ma la "pensa"; cambia la soggettività del politico, cioè il modo in cui la politica si rappresenta, si istituzionalizza, e quindi il modo stesso in cui essa decide. Cambia l'intera organizzazione sociale, le sue gerarchie, i suoi apparati, le procedure relazionali; cambiano le forme della distribuzione dello scambio, le modalità di consumo e il modo di essere, anche se non ce ne accorgiamo. Ovviamente questo cambiamento - che può essere repentino, cruento o meno - è comunque sempre preparato da processi sociali di lungo periodo e da intrecci tra bisogni, saperi, tecniche e sistema. Per interpretare l'attuale crisi globale è fondamentale capire non solo la realtà che si presenta con il digitale, ma soprattutto quello che resiste al cambiamento.

La parola "smart" diventa un marchio nel 1996 nel momento in cui un'associata del gruppo Daimler AG mette sul mercato un'utilitaria piccola, poco costosa, urbana e tecnologicamente innovativa. Da allora la parola "smart" non è solo un marchio ma anche un modo di essere che indica agilità, leggerezza, urbanità, totale apertura all'innovazione e alla tecnologia. Significativo è il fatto che a rappresentare, alla fine del millennio, questo modo di essere, sia stata un'automobile, cioè la merce che più ha caratterizzato il modo di produzione industriale nel Novecento.

L'esito più evidente della prima fase della rivoluzione industriale è stata la rete ferroviaria che in pochi anni all'inizio dell'Ottocento coprirà sia l'Europa che gli Stati Uniti. L'esito più significativo della seconda fase è stata la rete autostradale invasa dalle automobili e l'occupazione dei cieli da parte degli aerei con la relativa rete globale degli aeroporti.

Alla fine del Novecento la rete materiale si fa immateriale. Dal 1995 internet (*interconnected network*), nota con il programma militare *ARPANET* nel 1969 e con il *World Wide Web* del CERN nel 1993 come rete per collegamenti tra centri studi ed università, diventa di dominio pubblico accelerando in modo globale la Information and Communication Technology (ICT).

Nel 1992, pochi anni prima dell'immissione nel mercato della “smart car”, la IBM commercializza il primo dispositivo mobile capace di abbinare alla funzionalità del telefono cellulare la gestione di dati personali grazie alla presenza di particolari applicazioni che verranno chiamate “app” e ad interconnettere questi dati con una serie pressochè infinita di altri utenti e dati, superando i limiti del tempo e dello spazio. Da qui la nascita e lo sviluppo dello “smart-phone”. Si è compiuto un passaggio cruciale dal predominio delle reti materiali a quello delle reti immateriali e l'intero sistema mondo è così interpretabile come una rete di reti. Internet e il digitale, organico ad ogni fase della stessa produzione di merci, ci pone delle domande attorno alle trasformazioni in atto, in particolare, per quanto riguarda il modo di produzione che inevitabilmente determina anche il consolidarsi di valori collettivi ed una determinata organizzazione economica, sociale e politica. Siamo ancora all'interno del modo di produzione industriale? Il digitale non è altro che una forma evoluta dello stesso modo di produzione industriale o segna una cesura? Accettando quest'ultima ipotesi, si potrebbe ritenere che questa cesura sia una vera e

propria rivoluzione oppure una delle molte metamorfosi che il sistema utilizza per “assorbire” le contraddizioni sociali? E perché l'emergere del digitale si trova a mettere in gioco un'etica ed un'estetica “smart” ? Perché il modo di produzione digitale si propone come un modo di essere? Di fronte a questi interrogativi, vanno compresi e confrontati alcuni caratteri o aspetti che riguardano i saperi, le tecniche, la formazione di valori economici e sociali e le forme della politica.

### **5.1. Relazioni tra tecnica e saperi**

Il modo di produzione industriale antecedente l'era digitale necessitava di saperi specialistici, di discipline autonome e rigorose. I filosofi le classificherebbero come ontologie regionali. Richiedeva che ci fossero la chimica, la fisica, la biologia ecc., che queste fossero autonome, con propri fondamenti e statuti, come se appartenessero a mondi separati, anche se dipendenti dal calcolo e quindi dalla matematica. Così come aveva bisogno che questi saperi avessero al proprio interno la ricerca, che doveva essere scissa tra ricerca di base e ricerca applicata.

L'ideologia di base su cui si poggia il modello di produzione industriale è il “macchinismo”: si tratta di tenere assieme delle parti per farle interagire grazie ad un pensiero organizzativo che, proprio perché capace di organizzazione, è ragionevole e portatore di finalità che si impongono come legittime. La logica è quella della somma delle parti che viene elaborata dalla progettazione industriale<sup>12</sup>.

Le macchine sono pensate ancora come mezzi per un fine e tendenzialmente progettate per risolvere problemi; sono specializzate e più lo sono maggiore è la loro efficienza; sono “hard”, forti, dure, spietate. La tecnologia è “dedicata”. Nel mondo della produzione industriale precedente

---

<sup>12</sup> G.Friedmann, *La crisi del Progresso*, Guerini e Associati, Milano 1994, e *Problemi umani del macchinismo industriale*, Einaudi, Torino 1971.

l'era digitale, la tecnica non era coincidente con la scienza. Alla scienza competeva la teoria, mentre alla tecnica spettava la pratica. L'una e l'altra non coincidevano pur essendo fortemente collaborative. Analogamente l'arte era ritenuta altro rispetto alla scienza. Alla prima spettava il regno della creatività e dell'immaginazione, alla seconda quello della ragione e dell'oggettività. La creatività aveva poco a che vedere con tutto ciò che può permettere una razionale organizzazione dei processi (sia relativi alla conoscenza che alla produzione). La creatività apparteneva al mondo dell'arte, o meglio, era sublimata alla figura dell'artista; all'interno di quest'ultimo mondo tutto era ordinato e diviso in settori, organizzazioni gerarchiche e strutturato. Anche se la natura intrinseca della realtà poggia sul mutamento continuo e a volte repentino il pensiero alla base dell'industrialismo si reggeva su un insieme di categorie concettuali ed empiriche che non prevedevano il cambiamento e cercava appoggio in una sottostante materia e, per propria natura originaria, nella “potenza” della tecnica.

I saperi che stanno alla base del digitale sono di tutt'altra natura. Nel digitale i saperi diventano fluidi, cadono i recinti, si ibridano con altri saperi e con le stesse tecniche, rifiutano la distinzione tra teoria e prassi e quindi anche tra ricerca di base e ricerca applicata, trasformando i dati in informazioni grazie al codice binario, ovvero grazie ad un sistema numerico che contiene solo lo 0 e l'1. Sono quei saperi che permettono la configurazione ICT. Quindi non più suddivisione prestabilita tra saperi, oggetti e i concetti che riguardano i tradizionali saperi; non più suddivisione tra scienza e tecnica, tra teoria e pratica, ciò che viene manipolato nel digitale e con esso sono algoritmi, flussi di informazioni, sistemi di relazione. Ai saperi del modo di produzione industriale gli oggetti appaiono come ciò che è a “disposizione”, all'ICT gli oggetti appaiono come insiemi

definiti composti da parti in modo da produrre sempre un di più rispetto alla semplice somma delle parti. Anche l'integrazione tra scienza e tecnica produce degli effetti di grande interesse, in particolare il fatto che le tecnologie non si presentano più come mezzi per un fine, come tecniche dedicate. L'esempio principe è il computer. Non più macchina e strumento dedicato. Infatti il computer non solo permette di connettersi alla rete, ma può scrivere, fare di conto, disegnare, fotografare, ascoltare o comporre musica ed un'infinità di altre operazioni. Non solo la sua "logica" e la sua "tecnica", in sintesi la tecnologia che lo caratterizza, è tale per cui posso inventare sempre nuove funzioni. Non è più uno strumento dedicato, trascende in qualche modo la stessa finalità.

## **5.2. Valori economici e sociali**

Il modello di produzione industriale trasforma le materie prime in beni di consumo, cioè in merci che ovviamente hanno un costo, un valore. La ragione che presiede a questo modello produttivo porta a pensare che il costo della singola merce debba essere la somma di tutti i costi per ogni fase della produzione, della distribuzione, dello scambio, diviso per la quantità di merci prodotte in una determinata fase. Consideriamo ora l'oggetto nel quale si incarna il sistema di produzione digitale, il computer. Il valore della merce computer è indubbiamente determinato dalla produzione, dalla distribuzione e dallo scambio, ma per quanto riguarda la produzione, il suo costo sarà determinato dalla ricerca, dai brevetti, dall'innovazione programmatica. Potremmo chiamarli in forma sintetica i costi dell'intelligenza e della creatività collettiva.

Se il conflitto nel modello di produzione industriale si incardina nel rapporto tra capitale e lavoro, nel digitale comincerà ad emergere un altro

conflitto sociale, anche e soprattutto tenendo conto che la rete è tale in quanto globale e che quindi il conflitto si presenta al plurale.

Non va quindi sottovalutato il passaggio dal materiale all'immateriale, dall'hard al soft, per affrontarlo come una vera e propria rivoluzione di sistema che mette in gioco nuovi valori e comportamenti e che ha bisogno, per essere compreso, di nuovi paradigmi e di nuovi modi di essere.

In particolare, sulla questione dei valori, non solo economici, ma anche sociali, va considerato il fatto che mentre nel modo di produzione industriale c'era comunque l'ipotesi di una determinazione razionale del costo della merce - anche se disatteso il più delle volte dalle dinamiche del libero mercato - nel modo di produzione digitale, in cui l'esito e la qualità dei prodotti è determinato dall'intelligenza e dalla creatività incarnata nella merce, l'iperdeterminazione (che garantiva una razionalità anche se apparente al sistema) è pressochè impossibile. Si dirà che è la vittoria definitiva del modello dello scambio su quello della produzione, cioè è la vittoria del mercato. Il modello produttivo industriale ha strategicamente bisogno di un diritto fondato sulla proprietà privata (che è, per propria natura, antitetico rispetto all'idea di bene comune) e di una sfera della politica fondata sulla mediazione degli interessi privati, argomentata come “copertura” o “giustificazione” ideologica dei processi esistenti e motivata come tecnocrazia.

In questo modo si accentuano la differenza tra la politica e ciò che viene posto come non politico, tra lo Stato ed il non-Stato. In questo contesto il mercato tende ad apparire come il luogo in cui gli individui si incontrano indipendentemente da ogni imposizione come luogo della libertà contrapposto all'ordinamento coattivo dello Stato. La politica diventa così, con un'intensa analogia con l'organizzazione della fabbrica fordista, l'organizzazione sociale che si regge sull'uso esclusivo del potere coattivo e

che ha come strumento fondamentale la burocrazia. L'etica di gruppo alla quale la politica non può riferirsi diviene un'etica dell'imposizione o della normazione. I due modelli di riferimento, le due forme ideali di Stato, sono lo Stato assoluto e lo Stato liberale: il primo estende il potere della politica sulla società, il secondo lo restringe. Sé la società non può confondersi con la politica allora non può che emergere (e questo di fatto accade nella filosofia politica moderna), nel processo di emancipazione, l'ipotesi di una possibile scomparsa dello Stato e di conseguenza l'assorbimento della politica nel sociale e quindi la fine della politica come coazione. Sta di fatto che nelle sue varie modellizzazioni otto e novecentesche la politica si riassume nella prefigurazione di “un possibile” razionalmente definito come organizzazione di sistema. In qualche modo in analogia con la stessa organizzazione del modo di produzione industriale. Esiste una diretta relazione tra modi di produzione, politica e “forma” dello Stato. La questione diventa la seguente: se effettivamente c'è una sorta di rivoluzione del modo di produzione che diventa digitale, quale politica ed eventualmente quale forma Stato (A. Bomoni, R.Masiero, 2014)?

Riguardo all'analisi proposta è sufficiente rilevare alcuni aspetti. Il primo è quello territoriale. Lo Stato-nazione, che si struttura dopo la rivoluzione americana e francese per accompagnare e diffondere la rivoluzione industriale, è territoriale. Ha un fondamentale bisogno di confini e frontiere, non solo per delimitare le identità collettive che inevitabilmente animano le ideologie nazionaliste, ma anche per ragioni economiche, visto che le frontiere determinano valori diversi delle merci se collocati nei mercati interni o esterni alla stessa frontiera. Il digitale è transnazionale, è per propria natura (se non in una certa parte, che riguarda la definizione del PIL dei vari Paesi) globale. Il secondo è quello della tecnologia. Una tecnica non dedicata è “libera” sia perché non dipende dai fini, sia perché concede

ad ognuno un uso “singolare”. È allora sostanzialmente diffusa, rizomatica e per propria natura inclusiva. Anche rispetto ai saperi non richiede specializzazioni, diremmo che tende ad essere “popolare”. In definitiva c'è tecnica e tecnica e le tecniche hanno pro e contro, ma soprattutto configurano e si configurano come relazione sociale<sup>13</sup>.

È assolutamente evidente che il modo di produzione industriale cerca o meglio si fonda sullo standard. Lo standard è la inevitabile procedura che sta alla base stessa delle logiche costruttive. È in qualche modo archetipale, basica, originaria. Il principio di buonsenso che governava la procedura di standardizzazione era quello di abbassare i costi di produzione, uniformare i prodotti nelle misure, controllare il più possibile gli scarti e quindi gli sprechi in fase di costruzione. Oggi possiamo utilizzare nella produzione sistemi di controllo numerico, cioè digitale, includendo l'informatica con la cibernetica e la robotica. Questi processi permettono di produrre elementi differenti tra loro mantenendo bassi i costi di produzione e non innalzando i tempi di produzione.

L'utilizzo del digitale permette una sorta di prefigurazione del futuro, apre a condizioni di possibilità, indica un “pensabile” non pensato, scopre delle opportunità, determina delle relazioni nell'ambito del possibile. Forse la tecnica in quanto tale opera sempre questa apertura, ma con il digitale essa diviene estremamente più potente ed aperta.

Un grande tema della democrazia è legato alle funzioni e ai servizi, al funzionamento della burocrazia. La “ragione” burocratica media le dinamiche fondamentali per lo Stato e per la politica nella modernità. La ragione burocratica è stata parte del processo di nazionalizzazione ed è l'esito del passaggio da pratiche di potere personale e procedure

---

<sup>13</sup> Ch.F.Sabel, *Esperimenti di una nuova democrazia. Tra globalizzazione e localizzazione*, Roma, Armando Editore, 2013.



sistematiche, precise e calcolabili. Ciò ha prodotto aspetti positivi, come il sorgere di procedure democratiche per un'etica dell'imparzialità, ma essendo per propria natura fortemente pervasiva, la ragione burocratica è stata parte del processo di nazionalizzazione ed è l'esito del passaggio da pratiche di potere personale a procedure sistematiche, precise e calcolabili. Ciò ha prodotto aspetti positivi, come il sorgere di procedure democratiche per un'etica dell'imparzialità, ma essendo per propria natura fortemente pervasiva, la ragione burocratica può diventare sommamente pericolosa. È strumento fondamentale della democrazia ma contemporaneamente è anche strumento di potere assoluto nei totalitarismi. È quindi “pharmacon”: nel contempo medica e veleno. In questo momento in Italia sembra assumere la forma di una resistenza ai processi di trasformazione che emergono dal basso. Sappiamo tutti quanto la burocrazia oggi in Italia sia elemento di blocco dei processi di innovazione socioeconomica o strumento di collusione. A priori il sistema burocratico blocca i meccanismi che sono capaci di sperimentazione, che operano nell'innovazione e soprattutto si punta a preservare logiche monopolistiche, una fra tante è quella del controllo dell'energia da parte dello Stato. È l'indotto il tema dello “smart” e questo indotto ha un sapere politico, meglio, tende a scardinare ciò che è costituito per il semplice motivo che è oltremodo diffuso e potenzialmente trasparente. Consideriamo che cosa significhi utilizzare dinamiche smart per alcune categorie chiave della politica come rappresentanza, delega o sovranità. È evidente che con logiche di questo genere si possa cambiare in modo radicale il sistema attraverso il quale avviene la selezione delle leadership, la delega della sovranità popolare, i processi di legittimazione, il controllo politico e la stessa partecipazione diretta ed indiretta.

Ritornando alla tecnologia digitale, nel 1995 Nicholas Negroponte del MIT pubblica “Being Digital”, tradotto in italiano con il titolo

128

Autore: Umberto Rosati

Titolo della tesi: “Una città in cerca d'autore: la *smart city*”

Tesi di dottorato in: Cultura, Identità, Territorio

Università degli studi di Sassari

“Essere digitali”. Negroponte evidenzia uno scenario che vedeva da un lato l'inserimento della tecnologia digitale nei processi lavorativi quotidiani, ma al contempo un aumento della disoccupazione; aggiungeva che si doveva abbandonare l'idea del posto fisso. Lo motiva segnalando quattro punti di forza che, a suo parere, porteranno al “definitivo trionfo” del digitale: <<decentramento, globalizzazione, armonizzazione e potenziamento umano>>.

Decentramento significa che molti personal computer possono lavorare all'unisono per risolvere problemi che richiedono grandi quantità di calcoli. In questo caso Negroponte si riferiva sia alla questione che non erano più necessari i grandi computer, ma anche che era in atto una trasformazione economica e politica non più risolvibile con l'accentramento del potere, delle decisioni e persino della ricchezza. Il decentramento tecnologico diventa così anche possibile decentramento socioeconomico e politico. In altri termini prefigurava più democrazia. Sempre per Negroponte il digitale si presenta come una sorta di forza naturale capace di portarci verso una maggiore armonia a livello mondiale, con relativo potenziamento delle capacità umane.

Dal 1995 ad oggi il decentramento si è presentato più come uno sfaldamento dei presupposti alla democrazia; la globalizzazione ha mostrato il suo volto più amico e per alcuni aspetti più feroce, alimentando con lo strapotere del “finanziario” o del capitale improduttivo una crisi globale di sistema; i sogni di una possibile “armonia” sono crollati. L'evoluzione delle tecnologie digitali è stata stupefacente e così la loro diffusione nel mondo; l'impatto sulle trasformazioni dei sistemi produttivi è stato ed è altissimo al punto che si dovrebbe indicare il probabile passaggio dal modo di produzione industriale a quello digitale; è diventata sempre più significativa la produzione di intelligenza e di creatività collettiva e soprattutto si sta

diffondendo un'etica che sembra privilegiare il collaborare anziché il competere.

La crisi globale che stiamo vivendo è la crisi definitiva del sistema di produzione industriale che era supportato dagli Stati-nazione, da un'etica della competizione e del profitto e dal conflitto tra “insiemi”, omogenei per interessi, chiamati “classi”. A questo si contrappone con grandissima forza il modo di produzione digitale che è per propria natura transnazionale, che si propone come un'etica della cooperazione e del fare rete e sistema, che riconosce che la logica dei conflitti non è su ciò che è continuamente frammentato, rinviato, eluso, persino soggettivizzato. Il problema non è il conflitto, ma i conflitti ed il loro continuo spostarsi o evidenziarsi al di là dei possibili tavoli di contrattazione sociale. È evidentemente la società fluida evocata da Bauman.

Nell'intreccio tra digitale e *smart* (tra un mondo e l'infinità dei mondi possibili) si rimescolano le posizioni dei saperi, delle scienze, delle tecniche, delle filosofie, in un orizzonte nel quale lo spazio ed il tempo sembrano avere molte più dimensioni di quante riusciamo non solo a percepire, ma anche a pensare; un orizzonte che non ha più bisogno di alcuna giustificazione - si potrebbe anche dire, di nessuna metafisica - rendendoci così definitivamente responsabili. Un orizzonte di saperi non solo fluidi, ma caratterizzati dall'intreccio costante tra teoria, sperimentazione pratica e mercato. Questi saperi vengono elaborati attorno a processi che hanno modificato in profondità il modo di produzione industriale preparando quello digitale, processi nel contempo cognitivi, scientifici, tecnologici e sociali: la cibernetica, l'informatica, l'ecologia, le varie teorie della complessità, l'emergere di quello che viene comunemente chiamato il Postmoderno.

Si consideri che negli anni Sessanta era entrata in crisi l'ideologia della programmazione, cioè l'idea di un piano e quindi di una possibile

razionalità delle dinamiche del conflitto sociale e si preparava la logica che alimenterà quello che dal 1996, grazie a Jean-Francois Lyotard, sarà chiamato Postmodernismo.

Nel frattempo, dopo una fase di restaurazione posteversiva, così definita da Barry Commoner nel suo *Il cerchio da chiudere* dedicato all'ecologia come economia domestica planetaria, si procede ad una vera e propria rivoluzione epistemologica. Da una parte il capitalismo avanzato si presenta come il necessario ed inevitabile compimento di un processo storico i cui fini sono la trasformazione del consorzio umano in una comunità planetaria destinata, grazie alla tecnica, al migliore dei mondi possibili; dall'altra il sistema si presenta, nella sua totalità, come la condizione naturale dell'uomo. Si sopprime così la differenza originaria fra uomo e natura. La parte è il tutto ed il tutto è la parte. Gli stessi conflitti sociali sono presentati come naturali. Conflitti e contraddizioni si possono superare con lo sviluppo delle forze produttive, cioè della tecnologia, che non è altro che la sensibilità dell'uomo integralmente oggettivata, è il sistema neuro fisiologico dell'uomo proiettato in un sistema artificiale, in una natura tecnica. Il significato è chiaro: la società va accettata perché è la nostra natura; guerre, scontri di classe, conflitti imperialistici, fame nei paesi sottosviluppati, lotte razziali, minoranze oppresse, violenza internazionale che esclude i diversi, imprigionandoli nei ghetti e nelle istituzioni totali (carceri ecc.), tutto ciò costituisce la conflittualità naturale del sistema.

C'è un cambio inerente ai paradigmi epistemologici. Per Barry Commoner, ad esempio, la prima legge dell'ecologia è che ogni cosa è connessa con qualsiasi altra. Il solo fatto che un ecosistema consti di parti multiple interconnesse, che agiscono l'una sull'altra, ha conseguenze sorprendenti. Ma questo è esattamente il contrario del percorso fatto dalla scienza moderna che ha utilizzato in nome del rigore disciplinare, quindi

logico, ma anche dell'efficienza, i saperi divisi, le ontologie regionali. Non sarà facile provare un sapere non regionale. Infatti al di là dei tentativi olistici siamo ancora vincolati ai saperi parziali. La stessa cosa avviene dal punto di vista politico. Immaginare ad esempio il possibile governo di uno Stato non è assolutamente la stessa cosa che provare a pensare uno Stato cosmopolita.

Ma c'è dell'altro: diventano da allora cruciali le scienze biologiche in quanto la natura è sostituita da rapporti tra gli uomini e dai prodotti sociali di tali rapporti. I modelli con cui è opportuno operare debbono ispirarsi alle scienze biologiche, cioè a quel complesso di discipline che studiano la vita in tutte le sue forme e manifestazioni e possono costituire la normatività tendenziale a cui deve ispirarsi la nuova scienza, la quale si pone come sintesi fra scienza naturali e scienze umane, fra uomo e natura. Si tenga anche presente che, su un fronte diverso, era già avvenuto, sin dai primi anni cinquanta, un ulteriore passaggio: la possibilità di comparare con la cibernetica sistemi ontologicamente diversi tra loro, animali, uomini, piante, macchine, persino ciò che appartiene al regno minerale, in quanto messaggi di un unico principio il *feed-back*, cioè la retroazione regolatrice. Ecologia, olistismo, cibernetica, provano a trovare una comune ragione epistemica. Ed è in questo contesto che emerge il concetto di resilienza, cioè l'adattabilità e la flessibilità adattiva nelle relazioni tra ecologia, economia e dinamiche sociali. Resilienza è la velocità con cui una comunità (o un sistema ecologico) ritorna al suo stato iniziale, dopo essere stata sottoposta ad una perturbazione che l'ha allontanata da quello stato.

Dai primi anni settanta ad oggi si è prodotta una letteratura sterminata sull'ecologia così come si sono presentati sulla scena politica mondiale innumerevoli movimenti e/o partiti che hanno fatto dell'ecologia la loro bandiera. È emersa una coscienza collettiva che tutto è interconnesso.

Sarebbe interessante ripercorrere i rapporti tra ecologia, scienza, ideologia e politica, ma non avendone la possibilità e lo spazio segnalo uno scritto nel dicembre 2012 all'interno della rivista "Il Regno"<sup>14</sup>; l'autore è uno dei teologi del nostro tempo, Jurgen Moltmann. Il suo breve saggio si intitola *Il futuro ecologico della teologia moderna* e la sua tesi è così articolata: per Moltmann << abbiamo bisogno di comprendere in modo nuovo la natura e di una nuova immagine dell'uomo [...]. Non è la Terra che è stata affidata a noi, ma noi che siamo stati affidati alla Terra >>.

È evidente che viene capovolta la teologia del sesto giorno che attribuisce all'uomo il compito di governare il creato così come è evidente che viene messa in discussione anche antropologia del "fatto a sua immagine". <<L'essere umano esiste perché esistono tutte le altre creature. Tutte possono esistere senza di lui, mentre lui non esiste senza loro. In questa prospettiva, non ci si può immaginare l'essere umano come un sovrano divino.

La tecnologia digitale si propone come capace di aderire alle dinamiche della natura, lo *smart* è il tipo di intelligenza dell'età digitale che, probabilmente, non va valutata con gli stessi criteri che abbiamo utilizzato per altri modi di produzione. Questo per il semplice motivo che il mondo è comunque ciò che noi trasformiamo. *Smart* è così un modo di essere che, innestato nelle logiche del modo di produzione industriale, che ha come oggetto principale le macchine, si libera avendone un altro che sono i processi. Molte sono le forme di intelligenza, quella *smart* è per propria natura diffusa, relazionale, inclusiva, politica.

Perdere il contatto con un pensare *smart* significa oggi, di fatto, perdere il contatto con la rivoluzione digitale già in atto a livello globale e

---

<sup>14</sup> J. Moltmann, *Il futuro ecologico della teologia moderna. Lectio magistralis di Jürgen Moltman*, Regno doc. n.21, p.692, 2012.

rimanere del tutto marginali nel nuovo contesto economico e politico globale, ma significa anche perdere l'occasione di ripensare responsabilmente le future relazioni tra noi ed il mondo in cui viviamo.

### **5.3. La smart city pone un problema di governance**

Innanzitutto la questione *smart* non è solo tecnologia. Si dovrebbe iniziare a riflettere sulla distinzione tra tecnica e tecnologia, così come si può evocare l'affermazione del filosofo Martin Heidegger, il più influente esponente dell'esistenzialismo ontologico e fenomenologico, il quale affermava che <<la tecnica non è questione tecnica>>, ma <<sarà una questione, appunto, dell'essere stesso?>>. La questione *smart* è sostanzialmente un problema di governance e quindi questione politica. È un modo diverso non di fare politica, ma di essere politica. La *smart city* è la città della condivisione e della partecipazione rispetto a ciò che è ritenuto bene comune.

Uno dei caratteri delle *smart cities* è che ognuna è costitutivamente diversa da ogni altra. Questo significa che l'uso delle tecnologie digitali non impone l'omologazione degli esiti e questo da, una parte, conferma che essere *smart* non è questione tecnica e che, dall'altra, la tecnica digitale è diversa da quella industriale: nella prima viene privilegiato lo standard, nella seconda la fluidità e la differenza. Nello specifico le procedure operative che definiscono i processi di trasformazione delle città verso un modello *smart* partono dalle risorse, dai caratteri, dai luoghi e dalle vocazioni esistenti. In sintesi si può affermare che una città *smart* nasce dal “basso”, quindi anche e soprattutto dai cittadini. Non si tratta però di una mera ideologia partecipativa.

Uno degli scopi delle *smart cities* è senza dubbio il risparmio energetico e l'efficienza delle procedure che vedono coinvolti i cittadini, ma

lo scopo ultimo è l'inclusione attraverso la coesione sociale, cioè la tutela sociale, l'occupazione, l'istruzione e la formazione professionale, i diritti dei lavoratori, la salute, la casa, le pari opportunità, la non discriminazione e l'immigrazione.

Sono settori che competono alla politica. Le decisioni in qualsiasi ambito della *governance* non riguardano solo la possibilità di risolvere un problema di efficienza applicando tecnologie digitali, ma soprattutto perché ogni decisione, in un qualsiasi campo, deve essere giudicata rispetto alle ricadute su tutti gli altri settori, cioè in una visione strategica degli indotti. E questo può accadere solo grazie alle tecnologie digitali che sono, per propria natura, sistemiche.

All'interno dell'architettura delle *smart cities* si viene a configurare anche un'idea di benessere collettivo che non si presenta come la somma di benessere privati. Come è noto la storia dell'Europa contemporanea è caratterizzata da una modernizzazione che ha accompagnato la rivoluzione industriale o, se vogliamo, è stata prodotta dalla rivoluzione industriale. Si è trattato di un processo di mobilitazione sociale che nel contempo è stato anche un radicale processo di sradicamento e quindi una vera e propria rivoluzione. Il mercato in una logica diffusiva ha coinciso con l'acutizzarsi di tutti i fenomeni patologici della vita sociale e parallelamente la comunità è stata sostituita dalla società. La risposta tra Ottocento e Novecento ha portato progressivamente dal mercato autoregolato (cioè con uno Stato al servizio del mercato) al controllo sociale dell'economia (cioè di uno Stato che si preoccupa del mercato). Sullo sfondo il conflitto città/campagna, il primato della città come luogo della produzione industriale e del consumo e nella città la ricerca della cittadinanza sia politica che sociale. Di nuovo nello sfondo il conflitto tra il mercato ed il principio di uguaglianza, sul quale si è fondata la stessa rivoluzione francese. Il conflitto - ancora in atto,



nonostante la rivoluzione digitale - che caratterizza tutta la prima parte del Novecento, è stato quello tra socializzazione del mercato ed economia collettivistica, tra liberismo e statalismo. La crescita della ricchezza privata e collettiva e la necessità di rispondere alla crisi economica del 1929 hanno permesso di individuare una sorta di terza via tramite le politiche keynesiane, le quali hanno posto la questione relativa al fatto che l'iniziativa privata non è l'unico motore del progresso - come affermava e affermano ancora oggi le teorie liberiste - e che l'equilibrio generale del sistema economico può essere garantito solo da un'organica politica di interventi statali volti a scongiurare le crisi cicliche. È così che emerge in Europa il *welfare state* che ha creato in vario modo di attuare la lotta alla povertà, la redistribuzione della ricchezza, la tutela dei gruppi sociali più deboli e altro ancora. Il *welfare state* può essere concepito come una vera e propria rivoluzione culturale, cioè come un profondo cambiamento degli atteggiamenti e degli orientamenti etico-politici dell'opinione pubblica occidentale.

In che termini questo dibattito interessa la definizione delle *smart cities*? Quest'ultime vanno considerate come il possibile superamento della crisi del *welfare state* in chiave politico-tecnologica prima che in chiave meramente tecnica. Perché? La risposta sta nelle specificità della natura del sistema dello stato sociale, che difendeva i poveri, mentre le logiche *smart* si riferiscono ai sistemi, che ovviamente non negano le soggettività. A tutto questo aggiungiamo un ulteriore parallelismo che vede lo stato sociale porre il primato di tre grandi diritti - la salute, il lavoro, l'istruzione - mentre le logiche *smart* assumono ognuno di questi settori relativi ai bisogni sociali nel quadro generale del benessere, che prima di essere esperienza soggettiva viene definito come contesto sociale. Si pone la questione: il benessere pubblico è anche privato, mentre quello privato non è

necessariamente pubblico. Sulle logiche *smart* si muove e preme anche la rivoluzione del *welfare state*.

La parola chiave delle logiche *smart* è la *condivisione*. Quale dimensione di cittadinanza si apre con lo *smart*? Sin dal pensiero antico la *politeia* è costituzione di cittadinanza e questa si esprime come conflittualità nei rapporti tra coloro che abitano una comunità rispetto alla distribuzione del potere e all'amministrazione dello stesso. Lo Stato moderno si è posto come soggettività astratta, capace di assorbire e governare il conflitto cercando di pacificarlo. Si è posto come mediatore, in particolare con l'evolversi del capitalismo nel conflitto tra capitale e lavoro e tra chi possiede i mezzi di produzione e chi possiede solo la propria forza lavoro. Quello che emerge dalle logiche *smart* è che il cittadino non è soggetto astratto, ma si presenta nella scena con i suoi bisogni, necessità e persino con il suo diritto al benessere. C'è ovviamente un fattore da valutare in chiave politica: la dispersione e l'atomizzazione del conflitto nella fluidità del sociale. Quindi c'è il pericolo che il conflitto stesso perda la sua ragionevole positività, il suo essere portatore di emancipazione e perda così la propria ragione sociale e si disperda diventando mera acquiescenza o peggio indifferenza politica.

Ma tutte le forme di elaborazione e attuazione di programmi per trasformare una città, o progettare una città nei modi delle *smart cities*, prevede l'inclusione e la sussidiarietà, cioè il fatto che un ente che sta più in basso e che ha il compito di fare determinate azioni e lo fa al meglio, deve essere lasciato libero nella sua attività, sostenendone l'azione. Le decisioni sono così condivise e continuamente sottoposte a verifica sia orizzontale che verticale. E questo è ovviamente possibile se la comunicazione è diffusa e continua, cioè se percorre tutte le possibilità del digitale.

È come se nelle logiche *smart* riemergesse con forza un concetto che era stato nel modo di produzione industriale per molti aspetti accantonato o sostituito dall'interesse pubblico, cioè il bene comune, quest'ultimo collegato con la questione della comunità. Si tratta di non fare in modo che sia un ritorno al passato ma un modo differente di pensare il rapporto sociale del nuovo orizzonte del digitale, un modo per evitare che la società civile sia un contenitore vuoto e che sia praticabile una democrazia compiuta.

In sintesi lo *smart* rimette in gioco, oltre alla questione del bene comune/interesse pubblico, questioni cruciali come l'appartenenza, l'identità sociale, la rappresentanza, le modalità dell'essere cittadini ed il concetto stesso di cittadinanza, quindi la stessa democrazia. Probabilmente è in atto una profonda trasformazione sia del concetto di ciò che è privato che di quello che è pubblico; sta cambiando il rapporto delle relazioni dei due diritti con il sistema produttivo e con la formazione dei valori sociali che sono in continuo cambiamento. Cittadinanza? Una parola che nasce dalla città, così come la parola politica evoca a sua volta quest'ultimo sostantivo. Il non detto è allora ciò che non è città, non ha politica o se ce l'ha è perché imposta da qualche città. Quindi anche il potere sta nella città. La storia lo dimostra, esistono innumerevoli narrazioni che sembrano confermare questo primato della città in politica. Tra l'Ottocento e parte del Novecento ci fu una caratterizzazione della dualità tra città e campagna. Se prendiamo in considerazione il pensiero di Hegel possiamo definire la prima - la città - come luogo del consumo, del padrone, mentre la seconda quella della produzione e del servo. Ma la rivoluzione industriale si è diffusa occupando lo spazio dei due termini dialettici, città e campagna. L'industria si è insediata secondo ragioni funzionali vicino ai luoghi di estrazione delle materie prime, alle infrastrutture e alla città proprio perché luoghi privilegiati del consumo e nel contempo ha inglobato nella propria logica

anche la produzione agricola e soprattutto ha reso tutti consumatori. Sembra delinearsi la possibilità che la stessa logica del capitalismo avanzato, non abbia più un bisogno vitale della centralità della città. In sostanza opera secondo modalità rizomatiche. Trasforma il tutto in mercato diffuso. E, se è vero come afferma Aldo Bonomi nel suo *Il capitalismo in-finito. Indagini sui territori della crisi*<sup>15</sup>, che quello che chiama, con Carlo Formenti, il *Quinto stato* abita nella metropoli liberata dall'industria. <<Ha quindi nella città il suo spazio emblematico, così come il capitalismo molecolare lo aveva nel contado diviso tra “fabbriche verdi” (la moderna impresa agricola) e stabilimenti a cielo aperto (la geografia congestionata di capannoni della Terza Italia e delle pedemontane settentrionali). Non si mette in discussione l'esistenza del terziario avanzato nei capoluoghi di provincia, ma è nelle aree urbane che sono localizzati i bacini di formazione e di riproduzione, oltre che le istituzioni di riferimento, di questo mondo sociale. Sono attività che non richiedono molto spazio; città significa continuità ai mercati, immagine, posizione baricentrica, prossimità a snodi ferroviari e aeroportuali. Nelle metropoli hanno sede le maggiori istituzioni committenti: università, banche, società pubbliche, centri direzionali di grandi aziende. La metropoli, per i lavoratori della conoscenza, è indubbiamente un grande *framework* produttivo, ma è anche vero, come afferma Bonomi, che questi soggetti sono <<ontologicamente global, lavorano per multinazionali, si recano all'esterno, sono connessi ventiquattro ore al giorno, leggono riviste e blog in inglese, hanno fatto almeno uno stage nel mondo>>. Diremmo allora che sono glocali e non sradicati e proprio per questo <<hanno interesse ad abitare una città stimolante, con un buon ambiente culturale ed efficienti infrastrutture collettive>>, cioè in una città *smart*.

---

<sup>15</sup> A. Bonomi, *Il capitalismo in-finito. Indagini sui territori della crisi*, Torino, Einaudi, 2013

A queste considerazioni se ne aggiungono altre, che riguardano i modelli di produzione, che sono transitati da quelli industriali o postindustriale a quelli digitali.

Le città, nei paesi fortemente industrializzati sono diventate quasi ovunque *sprawl* o città diffuse, invadendo gli spazi della campagna, che a sua volta è stata comunque industrializzata e vissuta, lavorata, abitata da soggetti o gruppi sociali che poco hanno di diverso da quelli urbani. Nei paesi sottosviluppati le realtà urbane permangono all'interno del conflitto sviluppo/sottosviluppo. Tuttavia la globalizzazione non ha più bisogno di centri o città di rappresentanza dei poteri se non per quei paesi che necessitano di *marketing* per rafforzare la loro visibilità per l'assenza di caratteri storici o culturali che ne permettano la riconoscibilità. I casi più eclatanti sono quelli delle nuove città della Cina e di Astana, capitale del Kazakistan; questi esempi hanno più valenza di esperimenti sociali e poco hanno a che vedere con il significato che si è attribuito alla città nella cultura occidentale. Per la politica la centralità della città come modello e contenitore di sistemi di poteri, si sta come dissolvendo, anche se come dicono le tendenze demografiche sono destinate a crescere. Emerge la tendenza che in futuro non si potrà mantenere come riferimento etico l'urbanità e che la cittadinanza, che pur si presenta fondamentale per ogni assetto politico, dovrebbe essere misurata su parametri che sono più legati ai territori che alle città. Se la soggettività del politico sino alla comparsa del modo di produzione digitale si formava nell'insieme dei valori contenuti nell'idea stessa di città, oggi nella globalizzazione, nella rete internet, in *twitter*, *facebook*, in tutti i *social network* ed in tutti i nuovi media la cittadinanza si costituisce nei modi del cosmopolitismo realizzato. Coloro che vengono identificati come nativi digitali che sono destinati ad impossessarsi del futuro della politica non possono che essere cosmopoliti e

questo non significa assolutamente un necessario sradicamento dalla propria storia, dalle proprie tradizioni, dai propri territori.

C'è un'ulteriore questione da porre, per altro legata ai processi della globalizzazione e quindi alla necessità di un'etica cosmopolita. Gli antichi confini degli Stati-nazione, nati per ragioni sostanzialmente economiche e di promozione di identità collettive, sono del tutto inutili sia rispetto al mercato finanziario che si muove sostanzialmente in rete, sia soprattutto rispetto agli effetti del fenomeno più significativo del nostro tempo: il cambiamento climatico. La questione, oltre ad essere urgente, è complicatissima perché prevederebbe l'esistenza di un'autorità mondiale. Le dinamiche inerenti alla territorialità, cambiano di registro in una prospettiva come questa e quindi anche la funzione di ciò che diventa centrale per i territori, appunto la città. L'urgenza e le preoccupazioni attorno al fenomeno - di natura planetaria - hanno fatto nascere quella che da alcuni anni viene chiamata *green economy* e, sin dagli anni settanta del Novecento, grazie soprattutto al rapporto sui limiti dello sviluppo del *Think Tank* chiamato Club di Roma del 1972, è emerso con forza il concetto di sostenibilità, ripreso poi nel 1980 dal documento *Strategie per la conservazione mondo* dell'Unione Internazionale per la Conservazione della Natura e dalla Carta per la Natura del 1982 che richiamò l'attenzione sul declino dell'ecosistema globale. Il concetto di sostenibilità è quindi utile a spostare il dibattito sulla *green economy*.

Le pratiche *smart* includono inevitabilmente le logiche relative alla sostenibilità e conseguentemente alla *green economy*, ma non si risolvono in questo, esse sono prevalentemente e incisivamente economiche, sociali e politiche. Se facciamo corrispondere il fine delle *smart cities* alla sostenibilità, risolveremmo il tutto in chiave meramente ideologica.

In sintesi potremmo dire che la *smart city* è la città del futuro dove con meno risorse si producono più servizi per i cittadini e per le imprese, utilizzando le tecnologie più avanzate e sistemi di gestione intelligenti per ridurre gli sprechi e gli impatti negativi, siano essi ambientali, economici o sociali. In una *smart city* c'è meno inquinamento, si producono meno rifiuti e quelli prodotti sono riutilizzati per ridurre l'uso di materie prime, si consuma meno energia producendola con fonti rinnovabili, si riduce il traffico aumentando il trasporto pubblico e quello alternativo, si riduce l'uso dei mezzi, facilitando la diffusione del *bike sharing*, del *car sharing*, del *car pooling*, si riduce l'esclusione sociale mediante politiche di inclusione attive e attente alle diverse forme di bisogni. Si abbassano le disparità di accesso ai servizi e all'uso della città stessa, riducendo le barriere architettoniche, quelle fisiche e quelle culturali.

La *smart city* è una città organica, un sistema di sistemi, che nello spazio urbano affronta la sfida della globalizzazione in termini di aumento della competitività, dell'attrattività, dell'inclusività puntando sui sei assi presentati nei paragrafi dei capitoli precedenti - economia, mobilità, ambiente ecc. - e che attraverso azioni specifiche diventa una città più tecnologica, più interconnessa, pulita, attrattiva, sicura, accogliente, efficiente, aperta, collaborativa, creativa e sostenibile.

#### 5.4. Il territorio e le relazioni tra i soggetti

Il territorio è il luogo delle molteplici relazioni tra tutti i soggetti che lo usano, lo attraversano e lo abitano.

Una *smart land* è un ambito territoriale nel quale attraverso politiche diffuse e condivise si aumenta la competitività e la sua attrattività, con un'attenzione particolare alla coesione sociale, alla diffusione della conoscenza, alla creatività, all'accessibilità e alla libertà di movimento, alla fruibilità dell'ambiente (naturale, storico-architettonico, urbano diffuso) e alla qualità del paesaggio e della vita dei cittadini (R. Masiero, 2013).

Per introdurre logiche smart negli assetti territoriali, Federico Della Puppa e Roberto Masiero, nel *Manifesto per una società smart*, hanno affrontato i temi della cittadinanza, dello sviluppo, dell'energia, della mobilità, dell'identità territoriale, dei saperi e del paesaggio, cercando di comprendere le relazioni tra ognuno di questi temi e di prefigurare una *governance*, valutando di volta in volta come ogni decisione modifica il quadro di riferimento politico, quanto amministrativo.

➤ *Cittadinanza*. Una *smart land* è il luogo nel quale la cittadinanza si fa attiva e nel quale le forme di partecipazione e condivisione dal basso di progetti di sviluppo va di pari passo con una nuova modalità di interazione e di integrazione tra amministratori e forze locali, siano essi portatori di interesse, movimenti, associazioni o semplici cittadini. Si tratta di applicare nella sua forma più estesa il principio di sussidiarietà previsto della stessa costituzione italiana che pretende che le decisioni che riguardano il bene pubblico da parte delle istituzioni, quindi anche della politica, debbano essere socialmente condivise. Questo, grazie alle tecnologie digitali, è oggi più che possibile. Tali decisioni vanno considerate rispetto alla loro capacità di inclusione: i cittadini non possono essere considerati sudditi.



➤ *Sviluppo*. In una *smart land* lo sviluppo avviene attraverso la costruzione di una rete delle reti diffuse, nella quale i diversi portatori di interesse e le comunità possono svolgere un ruolo attivo, sviluppando progetti, programmi e processi nei quali il punto nodale è il sapere e condiviso, che le imprese possono utilizzare per aumentare la propria competitività e capacità di creare occupazione a livello locale, oltre alla promozione del territorio quale bene comune da preservare e valorizzare ai fini culturali e turistici, garantendone la fruibilità e ottimizzando i flussi.

➤ *Energia*. Nella *smart land* la produzione e la gestione dell'energia deve essere diffusa ed articolata, utilizzando tutti i sistemi più innovativi legati alle *smart grids* e alle reti diffuse, promuovendo azioni di cogenerazione e di generazione distribuita, facilitando investimenti nelle energie rinnovabili e promuovendo azioni di utilizzazione razionale dell'energia, puntando sul risparmio energetico tutti i livelli, dagli edifici pubblici a quelli privati. Il principio fondamentale è quello di sviluppare tutte le forme di energia alternativa e rinnovabile e, soprattutto, ottenere come risultato che tutti gli indotti economici e sociali rimangano nei territori di produzione. Questo è promuovendo piani territoriali energetici affidati a soggetti pubblici e privati sulla base di accordi territoriali, attivando contemporaneamente in questo settore processi di *start up* e quindi nuova imprenditorialità.

➤ *Mobilità*. Il progetto *smart land* prevede spostamenti facili, agevoli, dove il trasporto pubblico cresce nella qualità dei servizi, mettendo a disposizione mezzi a basso impatto ambientale e dove vengono realizzati e facilitati i percorsi della mobilità alternativa al trasporto privato e dove vengono realizzati sistemi di *traffic calming* nei centri storici delle città, dei borghi, dei nuclei abitati e nel quale le nuove infrastrutture sono affiancate da altre in grado di promuovere una migliore accessibilità dei cittadini con le

aree limitrofe e con le reti della grande mobilità extraurbana. Definire il piano urbano della mobilità, ottimizzando la rete viaria esistente e agevolando i percorsi casa-scuola e casa-lavoro, regolamentando l'accesso al centro storico e privilegiando la vivibilità, con la creazione di aree pedonalizzate e sistemi di *traffic calming* in grado di ridurre la velocità di attraversamento dei centri abitati.

➤ *Economia*. L'economia della *smart land* l'economia si sviluppa soprattutto attraverso sistemi di interazione tra cittadini ed imprese, tali che si produca un meccanismo di apprendimento continuo e di forte interazione tra sistema della formazione e imprenditorialità, con particolare attenzione allo sviluppo della creatività, del sostegno alla formazione di *start up*, facilitando la creazione di laboratori di idee. Fondamentale è la diffusione di incubatori di impresa, sviluppare i processi tenendo conto delle direttive dell'Agenda Digitale, incentivare creatività e conoscenza collettiva; integrare il mondo delle tradizioni con le nuove tecnologie cercando in esse le forme stesse dello sviluppo; coinvolgere tutti i soggetti ed in particolare il sistema bancario in questi processi. Ogni fenomeno locale è oggi globale e viceversa.

➤ *Identità*. Il territorio definito dalla *smart land* è un luogo identitario, nel quale le diverse identità territoriali - ambientali, artigianali, culturali, economiche, paesaggistiche, produttive - possono esprimersi al massimo della propria capacità, trovando adeguata valorizzazione in un sistema di offerta che utilizzi sistemi avanzati per promuovere percorsi, mappature, tematismi, che ne valorizzino le specificità e ne aumentino il valore aggiunto e quello percepito. In questo senso le azioni di intervento devono essere orientate alla costruzione di un'identità locale basata sul patrimonio comune, materiale ed immateriale, che va valorizzato sia nei suoi aspetti tangibili, che in quelli intangibili.

➤ *Saperi*. I saperi, la conoscenza e la cultura assumono un significato centrale nelle politiche di sviluppo della *smart land*, mediante la creazioni di reti diffuse ed integrate di saperi, facilitandola creazione di laboratori di idee e mettendo in sinergia tutte le componenti culturali, produttive e non produttive, dell'artigianato come dell'alta formazione, presenti nel territorio. Attuare ovunque processi di formazione continua, di aggiornamento delle competenze, di ibridazione fra saperi accademici e non, locali e non, tradizionali ed innovativi, coinvolgendo tutti i soggetti formali e informali istituzionali e non istituzionali che possono contribuire allo sviluppo collettivo.

➤ *Paesaggio*. Il concetto di paesaggio per la *smart land* non è solo preservazione della bellezza esistente, ma miglioramento dei processi che lo valorizzano, dalla gestione dei rifiuti alla riduzione del gas serra, dalla limitazione del traffico privato alla riqualificazione urbana e territoriale, secondo modelli orientati alla qualità della vita e dei luoghi, promuovendo il risparmio di suolo, bonificando le aree dismesse e riutilizzandole al fine di migliorare l'offerta territoriale e la fruibilità dei luoghi stessi.

Poniamo delle considerazioni per motivare le ragioni che spingono verso queste strategie. I processi in atto tra il globale ed il locale, già segnalati da Negroponte portano inevitabilmente a vere e proprie riconfigurazioni dei confini politici e quindi a riorganizzazioni degli assetti territoriali. Inutile dire che questo sta generando conflitti che arrivano facilmente a guerre civili o a conflitti militari tra paesi limitrofi, così come si vengono ad alimentare nuovi nazionalismi o decomposizioni di antiche sovranità. Paradossalmente più la globalizzazione si afferma anche grazie all'aggressivo capitalismo finanziario e più, come ha ben dimostrato Wendy Brown nel suo *Stati murati. Sovranità in declino*, nascono nuove mura tra le genti, i paesi, i territori.

Indicativo è il contenuto della *Convenzione europea per il paesaggio* firmata a Firenze nel 2000. La strategia di questa convenzione non è solo conservativa e non si affida di certo alle valenze estetiche. Di fatto propone anche la tutela come una forma di progettualità e la motivazione etico-politica è che tutte le popolazioni sono intimamente legate al proprio territorio, ambiente, paesaggio; le popolazioni non sono definite da un'appartenenza ad una nazione o perché limitate da un determinato confine, ma come comunità espressione di un'appartenenza territoriale. Il tutto è in conflitto in termini valoriali con quello che sostanzia le leggi italiane dedicate alla tutela del paesaggio che invocano la conservazione in nome di un valore nazionale. E questo diventa ancora più conflittuale nel momento in cui i finanziamenti previsti dal Trattato di Lisbona del 2007 vengono concessi seguendo logiche non più nazionali, ma appunto territoriali e comunitarie oltre tutto quasi sempre chiedendo delle *partnership* con altri paesi europei. Comunità territoriali prima divise dai confini e dai trattati elaborati dalle varie nazioni, sono progressivamente destinate a ritrovarsi in una nuova configurazione dei poteri locali, divenendo il paesaggio uno dei temi centrali.

Va considerato che uno dei fattori che caratterizza la sovranità nello Stato moderno e contemporaneo è il territorio, ciò che sta all'interno di determinati confini e che "limita" lo spazio delle leggi. Il potere dello Stato sta così da una parte nelle leggi e quindi nell'imposizione o accettazione dei diritti e dei doveri e dall'altra nel possesso (un possesso mediato e concesso anche ai e per i cittadini) e nella difesa del territorio. Ciò che si sta decomponendo è proprio questa sovranità, sia perché le vecchie frontiere fisiche degli Stati hanno lasciato il posto a nuove frontiere ideologiche intrastatali a livello planetario, sia per i fenomeni della globalizzazione che è propria natura extraterritoriale. Si aprono gli spazi per la formazione di altre

sovranità ulteriori, transnazionali o addirittura postnazionali (l'Unione Europea con tutti i suoi problemi proprio di sovranità e di territorialità), con l'inevitabile dissesto della politica. Così come si producono smottamenti anche negli assetti consolidati di tipo locale. Quello che è necessario (e urgente) in questo momento, in particolare in Italia, è trovare un nuovo riassetto della sovranità e quindi della politica.

La *smart city* è perfettamente identificabile con i confini di competenza amministrativa delle singole città e ha un soggetto politico decidente, il sindaco con la sua giunta. L'ipotesi, invece della *smart land* costringe o induce alla necessità di trovare configurazioni territoriali omogenee o disposte ad unificarsi e quindi a ricomporsi dal basso per volontà di auto-trasformazione (e quindi sulla base dei caratteri stessi dei territori, al loro essere paesaggi, cioè territori animati da un'identità culturale e storica intimamente connessa con quella che si è chiamata per un certo tempo cultura materiale).

Sé si ricompongono i territori in una progettualità *smart* (che non è solo sviluppo ed innovazione, ma anche inclusione ed emancipazione; non è solo economia, ma è economia nella e per la società) si dovrà inevitabilmente configurare una qualche soggettività politica, una qualche configurazione di insiemi sociali, atti a decidere sul territorio e capaci di governare il “potere” del digitale che per propria natura è diffuso, coinvolgente e forma di conoscenza collettiva (di accumulazione di conoscenza) e di creatività collettiva (di creatività diffusa). Sarebbe importante chiarire le differenze e le interrelazioni tra territorio, ambiente e paesaggio, per non accogliere l'idea della *smart land*, semplicemente come un'estensione della fortuna delle *smart cities* per poi capire come oggi queste parole abbiano un peso concreto nell'economia e quindi anche nella politica.

Territorio, ambiente, paesaggio, sono tre termini legati tra loro da vincolo circolare, costretti a rincorrersi senza mai trovare la giusta definizione reciproca e, oggi, usati, abusati e rapinati in nome di una loro tutela. In modo semplice potremmo dire che il territorio si fa con le regole amministrative e le infrastrutture, l'ambiente con la chimica degli elementi cosmogonici e artificiali, il paesaggio con la cultura dell'uomo; che i tre producono effetti diversi ma restituiscono, se interrelati, la capacità dell'uomo di rappresentare la propria storia e quella del proprio tempo.

È fondamentale non confondere tra loro territorio, ambiente e paesaggio, cioè non confondere amministrazione, ecologia e cultura, sapendo però, nel contempo, che è compito della politica tenere tutto assieme nel progettare e governare le trasformazioni.

La proposta per una *smart land* non nasce solo come adeguamento delle logiche delle *smart cities* ai territori in relazione al fatto che l'Italia è il paese delle molte piccole città e dei territori diversificati per le tradizioni e vocazioni, ma nasce per superare la tradizionale suddivisione città/campagna, per radicare nel territorio il modo di società intermedia, di quei soggetti che rappresentano il collante sociale e la mediazione tra il potere che decide e i territori che “sopportano” le trasformazioni anche e soprattutto quando queste trasformazioni hanno in sé tutto il negativo della crisi. Sono questi soggetti intermedi o le autonomie funzionali che devono attrezzarsi in forma *smart* e agire per e nel territorio, che si sta progressivamente ricomponendo a partire dall'aggregazione dei comuni, dalla crisi delle province e delle stesse autonomie regionali nel quadro dei sommovimenti territoriali indotti dal processo di unificazione dell'Europa. La proposta *smart land* indica anche la necessità urgente di intervenire su tutti gli apparati e le logiche amministrativo-burocratiche non solo per

renderle tecnologicamente più efficienti, ma per ottenere in modo diffuso, strutturato e in profondità le logiche della sussidiarietà.

Il termine *land* non significa solo territorio ma anche terra. È così possibile pensare un rapporto *smart* con la terra, non come un ritorno nostalgico alla buona terra, ma come l'organizzazione di saperi e di pratiche *green*, oltre la conflittualità tra agricoltura e industria, tra il naturale e l'artificiale, in una dimensione compiutamente digitale nella quale è essenziale essere *smart*, cioè stare al mondo con principi di appartenenza.

## CONCLUSIONI

La visione della *smart city* è stata introdotta con vigore all'interno del panorama delle politiche urbane italiane. Le ragioni di tale popolarità sono essenzialmente da ricondurre alla combinazione di più spinte: la disponibilità di ingenti risorse finanziarie comunitarie per finanziare ecoristrutturazioni dei sistemi urbani, la propensione di grosse società private a investire capitali in progetti di digitalizzazione delle città, la costruzione di una forte retorica che sovrappone visioni lontane dalla crisi economica. La tesi sostenuta all'interno del presente progetto evidenzia come la *smart city* implichi inevitabilmente la costruzione di una nuova geometria di potere in grado di produrre conoscenza, razionalità, soggettività e moralità funzionali al governo del progetto stesso. Il dibattito sulla città come protagonista dello sviluppo umano e ambientale - e non più lo Stato o la società globale -, la costruzione di sistemi di misurazione delle performance delle città, la promozione di rinnovate partnership pubblico-private e la responsabilizzazione delle comunità locali e dei cittadini sono tutti aspetti di “tecnologie di governo a distanza” o “di smartmentalizzazione” (Vanolo, 2013).

Uno degli obiettivi da considerare di poter raggiungere è quello di presentare strategie e scelte di natura politica, parziale e negoziabile. Come tutti i progetti di sviluppo urbano, la *smart city* attiverebbe un regime di ristrutturazione che produrrebbe soggetti inclusi ed esclusi, alcuni si avvantaggerebbero e altri saranno marginalizzati rispetto ai circuiti del potere. Il rischio che la retorica della *smartness* costituisca consenso aprioristico occultando il dibattito critico circa questi aspetti è evidentemente presente in Italia in questo momento, vista la scarsità di voci critiche e il diffuso clima di rappresentazione entusiastica che circola nei media.



Il secondo obiettivo è di riuscire sia ad evitare l'appiattimento su un'unica visione tecnocentrica della città del futuro che di restringere in qualche modo l'immaginazione urbanistica e l'orizzonte del possibile; in tal modo si potrà puntare a poter generare soluzioni alternative ai problemi di oggi e del domani (Harvey, 2000; Davis, 2010). Di qui, l'importanza di stimolare la ricerca e il dibattito critico. Esiste molto spazio, in Italia come nel resto del mondo, per indagini e riflessioni circa le politiche economiche e le geometrie di potere attivate dai progetti della *smart city*, il rapporto fra città e tecnologia, il ruolo dei differenti saperi nel dar forma alla città del futuro, la necessità di portare la *smart city* nel dibattito politico affinché possa aprirsi una seria discussione tesa a interrogarci su quale tipo di città *smart* intendiamo vivere.

L'esercizio che si dovrà affrontare, in modo metodico, sarà quello di esercitare ragionamenti decostruttivisti delle retoriche della *smart city*; al di là delle enunciazioni che mettono in luce la multifattorialità della nozione di *smart city*, non è infondato affermare che l'ideologia dominante che lo costituisce ha una natura tecnologica inscritta nel contesto di una globalizzazione competitiva interpretata secondo gli schemi neoliberisti, che privilegiano un approccio imprenditoriale alle politiche urbane.

Si è sostenuto inoltre che le traduzioni in termini operativi della filosofia *smart* sembrano adattarsi meglio a ottimizzare le prestazioni di contesti delimitati e tendenzialmente caratterizzati da esigenze funzionali, o anche sociali, codificate e omogenee, come pure dei sistemi di connessione tra tali contesti. In tal senso, vi è il rischio che tali applicazioni non contrastino o, addirittura, accentuino le tendenze già presenti alla frammentazione e alla capsularizzazione della città, riconducendola a una rete di nodi monofunzionali e fortemente controllati, connessi tra loro da canali dotati delle stesse caratteristiche, lasciando fuori campo - e pertanto

maggiormente esposti al disordine e all'insicurezza - gli ambienti che si trovano negli interstizi.

Lo scenario che possiamo augurarci è quello che consideri gli “interventi intelligenti” come in grado di supportare un'evoluzione sostenibile dell'urbanesimo, in tutte le accezioni che l'aggettivo implica.

## BIBLIOGRAFIA

ADI - AGENZIA PER L'ITALIA DIGITALE, *Architettura per le comunità intelligenti: visione concettuale e raccomandazioni alla pubblica amministrazione*, in <http://www.halleyconsulenza.it/sites/default/files/communIntell.pdf>, 2012.

F. Amato, M. Bolocan Goldstein, M. Cremaschi, Governa F., G.Pasqui, *Torino, Milano, Roma, Napoli. Ciclo politico, agenda urbana, policies (1993-2010)*, Venezia, Marsilio, 2012.

G. Agamben, *La comunità che viene*, Torino, Bollati Boringheri, 2001.

A. Amin, *Post-Fordismo: A Reader*, Chichester, Blackwell, 1994.

C. Andriani, *Il patrimonio e l'abitare*, Roma, Donzelli Editore, 2010.

A. Appadurai, *Modernity at Large. Cultural Dimensions of Globalization*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 1996.

A. Arato, Cohen J. L., *Civil Society and Political Theory*, Cambridge (MA), MIT Press, 1992.

R. Atkinson, S. Blandy, *Gated Communities*, New York, Routledge, 2006.

M. Augè, *Non-lieux: introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Seuil, 1992.

A. Bagnasco, *Tre Italie. La problematica territoriale dello sviluppo economico italiano*, Bologna, il Mulino, 1997.

Z. Bauman, *Voglia di comunità*, Roma-Bari, Laterza, 2007.

J.M. Bergoglio, *Noi come cittadini, noi come popolo*, Milano, Jaca Book, 2013.

C. Bianchetti, *Urbanistica e sfera pubblica*, Roma, Donzelli Editore, 2008.

Günter Bischof, Andreas Exenberger, James Mokhiber, Philipp Strobl, *Globalization and the City, Two Connected Phenomena in Past and Present*, Innsbruck, innsbruck university press, 2013.

A. Bonomi, *Il capitalismo in-finito*, Torino, Einaudi, 2013.

A. Bonomi, E. Borgna, *Elogio della depressione*, Torino, Einaudi, 2011.

A. Bonomi, R. Masiero, *Dalla smart city alla smart land*, Venezia, Marsilio, 2014.

P. Boudieu, *La distinzione. Critica sociale del gusto*, Bologna, il Mulino, 2001.

W. Brown, *Stati murati, sovranità in declino*, Roma-Bari, Laterza, 2013.

L. Bruni, *Economia con l'anima*, Bologna, Emi, 2013.

M. Cacciari, *Tre icone*, Milano, Adelphi, 2007.

A. Calafati, *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Roma, Donzelli Editore, 2014.

A. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli Editore, 2010.

Cittalia-Fondazione ANCI - Associazione Nazionale Comuni Italiani - Ricerche, *Smart cities nel mondo*, Cittalia-Fondazione ANCI Ricerche, Roma, 2011.

Commissione Europea, *Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche (Piano SET)*, Bruxelles, Com (2007), 2007.

Commissione Europea, *Europa 2020: una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*, Bruxelles, Com (2010), 3 marzo, 2010.

B. Commoner, *Il cerchio da chiudere*, Milano, Garzanti, 1972.

S. Conti, P. Giaccaria, U. Rossi, C. Salone, *Geografia Economica e Politica*, Milano, Pearson, 2014.

E. Dansero, A. De Luca, M. Puttilli, *"Qualcosa di nuovo sotto il sole" o "La solita minestra?"*. *Riflessioni sul rapporto tra green economy e territorio*, in F. Dini, F. Randelli (a cura di): *Oltre la globalizzazione le proposte della geografia economica*. Giornata di studio della Società di studi geografici, Firenze, 14 ottobre 2011, pp. 485-92.

L. Davico, A. Mela, L. Staricco, *Città sostenibili. Una prospettiva sociologica*, Roma, Carocci, 2009 .

G. Delrio, *Città delle persone. L'Emilia, l'Italia e una nuova idea di buongoverno*, Roma, Donzelli, 2011.

G. Dematteis, *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio, 2012.

Anthony Downs, *Smart Growth. Why We Discuss It More than We Do It*, <<Journal of the American Planning Association>>, Vol. 71, 2005, pp. 367-378.

EU-POLIS, *Torino e i territori piemontesi fra globale e locale. Politiche, reti e ancoraggi territoriali nella prospettiva place-based per la nuova programmazione 2014-2020*, rapporto di ricerca, Eu-Polis, 2012.

I. Farias, T. Bender, *Urban Assemblages: How Acotr-Network Theory Changes Urban Studies*, London, Routledge, 2012.

B. Feld, *Startup Communities: Building an Entrepreneurial Ecosystem in Your City*, John Wiley & Sons, New York, 2012.

J. Friedman, *Empowerment: The Politics of Alternative Development*, Oxford-Cambridge (MA), Blackwell, 1992.

R. Florida, *The Rise of the Creative Class – New York, Revisited*, Basic Books, 2012.

E.L. Glaeser, *Triumph of the City: How our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, healthier, and Happier*, New York, Penguin, 2011.

F. Governa, *Tra geografia e politiche. Ripensare il rapporto tra territorio e sviluppo*, Roma, Donzelli, 2014.

R.G. Hollands, *Will the real smart city please stand up?*, <<City: Analysis of urban trends, culture, theory, policy, action>>, Vol. 12, No.3 Nov. 2008, pp 303-320.

R.G. Hollands, *Critical interventions into the corporate smart city*, <<Cambridge Journal of regions>>, Vol. 8, August 2014, pp. 61-77.

R. Imrie, M. Raco, *Governmentality and rights and responsibilities in urban policy*, <<Environment and Planning A 2000>>, Vol. 32, September 2000, pp. 2187-2204.

P. Kline, M. Moretti, *Local Economic Development, Agglomeration Economies and the Big Push: 100 Years of Evidence from the Tennessee Valley Authority*, <<Oxford Journals>>, Vol.129, Novembre 2011, pp. 275-331.

A. Koyrè, *Studi newtoniani*, Torino, Einaudi, 1983.

A. Lanzani, *In cammino nel paesaggio*, Roma, Carocci, 2011.

J. Manyika, C. Roxburgh, *The Great Transformer: The Impact of the Internet on economic Growth and Prosperity*, McKinsey Global Institute, 2011.

H. March, R.R. Fumaz, *Smart contradictions: the politics of making Barcellona a Self-sufficient city*, European Urban and Regional Studies, November 2014.

J. Moltmann, *Il futuro ecologico della teologia moderna*, <<Il Regno>>, dicembre 2012.

N. Negroponte, *Esseri digitali*, Milano, Sperling & Kupfer Editori, 1995.

A. Pizzorno, Pier Luigi Crosta, Bernardo Secchi, *Competenza e rappresentanza*, Donzelli Editore, Roma, 2013.

R. Putman, *La tradizione civica nelle regioni italiane*, Milano, Mondadori, 1993.

M. Revelli, *Finale di partito*, Torino, Einaudi, 2013.

Ch. F. Sabel, *Esperimenti di nuova democrazia. Tra globalizzazione e localizzazione*, Roma, Armando Editore, 2013.

A. Sampieri, *Nel paesaggio. Il progetto per la città negli ultimi venti anni*, Donzelli Editore, Roma, 2008.

B. Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Roma-Bari, Laterza, 2013.

O. Söderstrom, *Smart cities as corporate storytelling*, <<City: Analysis of urban trends, culture, theory, policy, action>>, Vol. 18, No.3 Jun 2014, pp. 307-320.

D. Van de Sfroos, *Guida <<Terra &Acqua>>*, Merate, DMedia Group, 2013.

A. Vanolo, *Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy*, <<Urban Studies>>, Vol. 51, April 2014, pp. 883-898.