

## Smart cities or dumb cities?

### Città, riqualificazione urbana e pioggia di dispositivi elettronici

di Beniamino Murgante e Giuseppe Borruso

Oggi è molto diffuso un approccio che associa in maniera stretta il concetto di Smart City alla repentina diffusione di dispositivi elettronici. Azioni di questo tipo, per quanto di indubbia utilità, se completamente sconnesse dal contesto e soprattutto dalla città possono trasformarsi in un inutile spreco. Questa convinzione diffusa evoca scenari urbani ispirati dal film di Ridley Scott, "Blade Runner", che nelle intenzioni di molti vendors dovrebbero portare a una visione di città analoga a quella di una pubblicità della Pioneer di fine anni '80 ([http://youtu.be/5rMI\\_aVYtR0](http://youtu.be/5rMI_aVYtR0)) dove ogni persona "indossava" uno o più televisori che costituivano una barriera con il mondo esterno determinando un comportamento da automa, realtà cui non siamo tuttavia troppo lontani, non per via di ingombranti caschi contenenti televisori personali, quanto per l'immersione pressoché totale che una buona parte della popolazione dei paesi industrializzati ha ormai in dispositivi quali smartphones e tablet (<http://www.tecnostress.it/smartphone-addiction-cause-sintomi-e-abitudini-patologiche-in-infografica.html>). Questo approccio tutto italiano alle smart cities comporterà una pioggia di dispositivi elettronici nelle nostre città connessi ad improbabili obiettivi da raggiungere. Già negli anni scorsi abbiamo assistito a molti programmi con risultati alquanto deludenti. Basti pensare al programma di ammodernamento delle stazioni ferroviarie che ha portato ad una installazione di un elevato numero di televisori, spesso di dimensioni rilevanti, destinati soprattutto a trasmettere pubblicità, ignorati da tutti, e parallelamente a uno smantellamento di servizi e strutture utili a supportare il viaggiatore: la quasi totale abolizione delle sedie, la riduzione in dimensioni dei tabelloni con gli orari (<http://www.flickr.com/photos/mbell1975/7357900768/>) e loro spostamento in luoghi spesso poco accessibili, sostituiti dai succitati mega-schermi pubblicitari (<http://www.flickr.com/photos/106378504@N02/10439767224/>), l'eliminazione dei servizi di trasporto bagagli, solo recentemente ripristinati in alcune stazioni (<https://twitter.com/gborruso/status/388912012841209856>).

È emblematico un recente tweet del giornalista Vittorio Zucconi, in cui una fotografia scattata a Roma Termini mostra, ai binari dell'Alta Velocità, due grandi orologi che riportano due ore diverse (entrambe sbagliate!) mentre numerosi schermi LCD presentano non si sa quali informazioni, generalmente di poca utilità (<https://twitter.com/vittoriozucconi/status/391656118226677760/photo/1>). Tralasciamo il fatto che le moderne stazioni ferroviarie sono spesso così smart da non prevedere scale mobili, rampe o ascensori per agevolare persone a mobilità ridotta o famiglie con bambini piccoli. L'utilizzo di tecnologie nell'ambito della rigenerazione urbana è stata utilizzata negli anni '80' per recuperare aree industriali dismesse con un uso spinto di High Tech che ci ha regalato degli edifici che sono un colabrodo energetico.

Restando invece all'ambito strettamente urbano, in recenti applicazioni del concetto di smartness si è passati dagli investimenti in smart cards (sanitarie, carte d'identità) il cui utilizzo è spesso limitato a singole regioni (non in grado di dialogare e trasmettere informazioni tra strutture diverse: meglio la cara vecchia carta, quindi?) e dispositivi vari, non accompagnati tuttavia da analoghe spinte dal lato dei dati e delle procedure: spesso fare *opendata* significa pubblicare liste di delibere in formato pdf ma i veri dati su cui la 'smartness' dei cittadini potrebbe concretizzarsi rimangono chiusi

nei server o nei cassette. L'altro aspetto è dato dal fare passare per smart interventi che hanno in realtà caratteristiche di manutenzione ordinaria o straordinaria di edifici (es. installazione di isolanti termici attorno agli edifici). Assistendo a operazioni del genere risulta evidente che il programma, durante l'attuazione, ha perso di vista il suo principale obiettivo. Tra le prime nozioni che vengono insegnate durante le lezioni di pianificazione strategica è che in un programma bisogna prima di tutto identificare chi sono i beneficiari. Nella maggior parte dei programmi "technology driven" spesso questo principio non è preso in considerazione o viene dimenticato durante l'attuazione. Per convincersi di questa tendenza basta pensare ai programmi riguardanti le scuole. Siamo tutti consapevoli che i principali problemi sono le classi pollaio e gli edifici fatiscenti, ma la priorità è stata quella di acquistare lavagne interattive multimediali (L.I.M.) e di passare al registro elettronico principalmente

per appaltare software di bassa qualità e tablet per i docenti.

Sembra di rivivere lo stesso periodo degli albori dei sistemi informativi territoriali quando il mercato italiano era dettato più dall'offerta che dalla domanda. Era il periodo dei SIT "chiavi in mano" nel quale venivano spese ingenti risorse nell'acquisto di Hardware e Software senza avere le idee chiare sulle esigenze dell'amministrazione e del loro possibile uso nella gestione della città. Il risultato è che oggi, dopo circa venti anni, solo qualche centinaio di comuni su un totale di circa ottomila ha in SIT degno di questo nome. Rischi analoghi sono molto probabili nella via italiana alle Smart Cities.

Bisogna anche porsi un interrogativo: perché in una nazione che ha mostrato sempre forti repulsioni nei confronti delle tecnologie, periodicamente si manifestano forti accelerazioni nel settore dell'ICT?

In Italia ci sono sempre state forti remore nel confrontarsi con gli impulsi derivanti dall'innovazione perché l'adeguarsi a questi nuovi approcci porterebbe a modificare prassi e pratiche consolidate. E quando 'nuove

tecnologie' vengono imposte e diffuse spesso hanno il risultato di generare repulsioni nei confronti della stessa tecnologia, in quanto foriere di peggioramenti nella qualità delle procedure piuttosto che miglioramenti (v. *smartcard* sanitarie regionali), tanto da far rimpiangere la 'vecchia carta' e rinsaldare quindi lo scetticismo nei confronti dell'innovazione (quella vera). Negli anni scorsi ci sono stati vari disegni di legge, per fortuna tutti naufragati, che cercavano di mettere il bavaglio alla rete, da sempre vista più come problema che come fonte di opportunità. L'Italia è la nazione nella quale la principale azienda di telecomunicazioni, in un primo tempo, ha riposto poca attenzione in internet, vedendosi poi costretta nel 1996, per rimediare all'errore, a rilevare videonline (<http://www.vol.it>) il più importante provider italiano dell'epoca, realizzando clubnet.

Che senso ha riempire la città di "lampioni wi-fi" se abbiamo una delle bande più "strette" d'Europa? Quale utilità ha per la popolazione la sostituzione dei cestini dei rifiuti con contenitori "intelligenti" dotati di microchip e GPS con la funzione di segnalare quando l'immondizia ha raggiunto l'orlo? Queste "raffinatezze" sono utili in paesi dove la raccolta porta a porta raggiunge la totalità delle abitazioni, non in città dove i rifiuti differenziati sono ben lontani dal 50%.

Questa rubrica intende analizzare in maniera dettagliata aspetti positivi e negativi degli approcci adottati nelle esperienze riguardanti le Smart Cities. Alcune posizioni critiche o ironiche, come quelle manifestate in questo primo contributo, non riguardano il settore dell'innovazione nella sua globalità, ma specifici approcci adottati in singole esperienze. Del resto gli autori hanno sempre fondato le proprie ricerche nel settore delle tecnologie applicate al territorio.

