



## Smart cities: quali opportunità per le amministrazioni locali?

**Integrazioni dei dati, collaborazione pubblico-privato per lo sviluppo delle applicazioni e smart ... citizen sembrano essere le parole chiave del successo.**

L'Associazione Laureati LUISS (ALL), nell'ambito di un ciclo più ampio di workshop, ha organizzato una tavola rotonda "a porte chiuse" di confronto tra professionisti che, a vario titolo, si stanno occupando del tema delle smart cities.

La tavola rotonda ha avuto luogo presso la sede della School of Government della LUISS in Via di Villa Emiliani 14, il 10 marzo 2014. E' stato un "confronto tra pari" nel quale i partecipanti hanno esposto e condiviso con gli altri le proprie esperienze.

La UE si pone come obiettivi quelli del contestuale innalzamento della qualità della vita dei cittadini e dello sviluppo economico sostenibile.

In tal senso le città rappresentano sempre di più, per via della continua urbanizzazione, un riferimento per le strategie economiche.

Le smart cities possono essere definite come sistemi di persone

che interagiscono usando flussi di energia, materiali, servizi e finanza cercando di conciliare uno sviluppo economico sostenibile e un'elevata qualità della vita.

Questi flussi e queste interazioni diventano smart facendo un uso strategico delle informazioni e delle infrastrutture di comunicazione attraverso una pianificazione urbana trasparente ed un management che sia attento ai bisogni economici e sociali dei cittadini.

Questo uso intelligente delle risorse potrebbe contribuire tra l'altro al conseguimento di uno dei fini della UE è la decarbonizzazione dell'economia (EU 20/20/20 energy and climate goals).

Per raggiungere questo obiettivo è necessario ridurre l'uso di energia e cambiare il Sistema di trasporto e le infrastrutture.

La seguente figura misura lo sforzo fatto e quelli necessari.

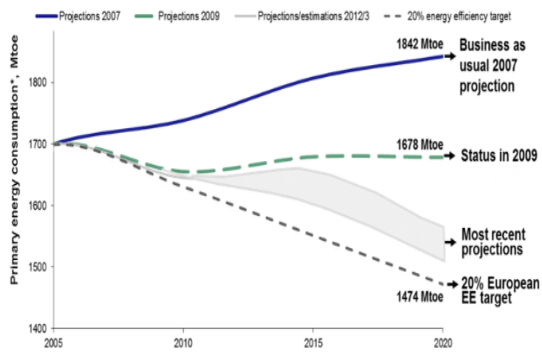


Figure 1: Primary energy consumption scenarios for 2020<sup>1</sup>

Le città giocano in questo processo un ruolo fondamentale: tre quarti dei cittadini europei vivono in aree urbane consumando il 70% dell'energia e del gas. Il recente "Strategic Implementation Plan" (ottobre 2013) della UE prevede tre aree verticali:

- Sustainable Urban Mobility;
- Sustainable Districts and Built Environment;
- Integrated Infrastructures and processes.

Che ruolo possono giocare le nostre amministrazioni locali in questo processo?

Quali finanziamenti sono stati stanziati?

Nel programma comunitario Horizon 2020 il termine smartcity non ha più un ruolo centrale come nel FP7.

E' presente una sola call Smart Cities and Communities SCC 2014-2015, con azioni trasversali per definire framework di riferimento e metriche di performance i temi in precedenza inclusi in SC sono ora diffusi in diverse call, dove si parla di smart

transport, smart o green energy, ecc.

Più in generale il tema a livello macro è quello delle Societal challenges "Europe in a changing world, inclusive, innovative and reflective Societies", dove l'enfasi è sulla inclusione di gruppi sociali, non solo come utenti terminali, ma anche come attori nella fase di definizione e disegno (empowered citizens), capaci di interazioni flessibili e personalizzate con le PA.

Smartcities nel presente: in Italia smartcity è ancora una keyword presente perché la programmazione procede a cascata ed è quindi ancora legata al precedente FP7 vecchio bando (2012) che è stato appena chiuso con 80 progetti finanziati: 32 di ricerca industriale che riguardano le cosiddette smart city, 48 di innovazione sociale e smart community proposti.

Esistono poi fondi destinati al Comune di Roma (3 mld.), dove si parla di smart city, smart community, innovazione sociale (mobilità sostenibile, rifiuti, scuole ecc...), un piccolo bando aperto a Milano orientato alle nuove imprese e, allo stesso tempo, è un tema ancora presente a Dubai

dove c'è un grande progetto in 100 punti evocato in sede ONU.

Sfide nella innovazione sociale: si è parlato della creazione di una smart community (un campus), una comunità, ovviamente supportata da strutture tecnologiche territoriali, che crea i servizi che le occorrono e le piacciono.

Una comunità i cui membri ricoprono (in base alla loro volontà) vari ruoli (utenti/membri attivi), in diverse fasi (definizione requisiti, informatori, tester), lungo un ciclo di messa a punto progressiva di una soluzione, ricorrendo alla metodologia della participatory design, e facendo ricorso anche a tecniche di gamification per elevare e mantenere il coinvolgimento.

Innovazione nel trasporto: da alcuni anni le direttive sono riduzione dei costi, spesso con tagli lineari più che con recupero efficienza, e apertura a gare.

Tutte le soluzioni proposte anche in termini di innovazione ITS sono pensate per realizzare un miglioramento incrementale a modello di servizio sostanzialmente invariato, per di più spesso in una logica mono-modale e mono-operatore.

Rimangono comunque separate le sfere del trasporto pubblico e del trasporto privato (compresa l'industria automobilistica), mentre una vera innovazione (blue ocean) dovrebbe concepire la nascita di nuove forme di servizio (e di conseguenza di nuovi modelli di business) che integrano le tantissime componenti già oggi disponibili.

Questo vuol dire lavorare sul trasporto urbano per definire per prima cosa una governance delle componenti mixando anche in forme nuove attori pubblici e privati, e quindi a un livello diverso dal singolo ITS o dalla singola "app".

La mobilità non è solo un diritto ma un business, in crescita - Il trasporto pubblico e il trasporto privato non sono mercati separati - Le aziende di TPL non devono solo "trasportare" persone al più basso costo possibile - La qualità e le risorse possono aumentare se le imprese riescono a ricombinare servizi e mercati - Una nuova politica delle mobilità non si basa su gare e spending review (breve termine) ma su una pianificazione puntuale, affidabile e di lungo periodo dei fabbisogni di mobilità.

Il sistema della mobilità urbana è tra i più complessi: Molteplicità di attori pubblici coinvolti - Interessi contrapposti - Politiche impopolari - Comportamenti collettivi consolidati - Orientamento politico al breve termine - Interventi per gestire le emergenze - Risorse economiche limitate e frammentate.

Molte delle questioni sin qui presentate portano a riflettere sull'opportunità/necessità di collegare dei motori di business intelligence ai big data disponibili: a che punto siamo? Quali le migliori esperienze?

Esiste una scelta da fare in merito alla gestione dei dati ed alla progettazioni delle App che più soddisfano le esigenze dei cittadini. Secondo alcuni le pubbliche amministrazioni dovrebbero garantire la disponibilità dei dati "puliti" ed aggiornati, mentre ai privati potrebbe essere demandata la fase più creativa di estrarre da questi dati le informazioni più utili. Un tema invece condiviso è quello dell'integrazione tra i dati e tra le App. Se ad esempio un cittadino deve recarsi alla stazione a prendere un treno dovrebbe poter avere l'informazione integrata su

tempi di autobus ed orari/puntualità dei treni senza dover saltare da un'app all'altra.

Un'ulteriore tematica è quella degli "smart citizen" affiancata al concetto di smart cities. Infatti, man mano che gli smart phone si diffondono ed espandono le loro capacità di rilevazione dei dati, il cittadino smart diviene al tempo stesso fonte del dato "grezzo" ed utilizzatore del dati strutturato. Cambia quindi l'articolazione della catena del valore generato nelle città.

Tra i progetti presentati, le iniziative legate all'EXPO di Milano e un interessante "Smart city tour" dell'associazione Amerigo che si svolgerà in quattro città italiane e terminerà con la pubblicazione di un white paper sullo sviluppo delle smart cities in Italia e con la selezione di 4 progetti pilota per 2015.



Il confronto ha quindi evidenziato come il tema delle smart cities può finalmente proporre le pubbliche amministrazioni locali come un soggetto proattivo dello sviluppo delle imprese locali e del miglioramento della qualità della vita dei cittadini.

## Nota

Hanno partecipato all'evento l'Ing. Fabio Pressi (Infoblu ceo), l'Ing. Roberto Casini e l'Ing. Franco Valente (Enterprise - Ericsson Telecomunicazioni S.p.A), il Dott. Giuseppe Ibello (Dottore Commercialista e Revisore dei Conti), l'Avv. Paolo Marzano (Partner studio Legance, esperto di intellectual property), il Dott. Marco Rossi (Movenda ceo), il Dott. Andrea Gumina (Coordinatore Chapter Government - Associazione Amerigo), il Prof. Vittorio Loreto (Docente di Fisica dei Sistemi Complessi, Sapienza Università di Roma), il Dott. Claudio Luparelli (Esperto del settore agroalimentare), il Prof. Stefano Epifani (Docente di "Tecnologie per la Comunicazione" alla Sapienza), il Prof. Tommaso Federici ed il Prof. Alessio Braccini (Cersi – LUISS), il Dott. Francesco Loriga (LAIT Spa Regione Lazio), l'Ing. Fabrizio Bellezzae la Dott.ssa Maria Cristina Zevano (Market Development di Telecon Italia).