

## Smart cities or dumb cities?

### Città dall'alto, città dal basso

di Beniamino Murgante e Giuseppe Borruso

C'è una certa convergenza tra gli esperti internazionali sulle *Smart Cities* (Ratti, 2013; Townsend, 2013) nel ritenere che queste città siano caratterizzate dalla sovrapposizione di un *layer*, di uno strato tecnologico abilitante, sulla città già esistente, non snaturando quindi le caratteristiche attuali della città, ma dotandola di una 'quarta rete tecnologica' (la rete Internet nella sua componente fisica, infrastrutturale) oltre alle *utilities* che già conosciamo (acqua, luce, gas), in grado di collegare persone e cose tra loro (l'Internet 'classica' e la 'Internet of Things' che sempre più caratterizzerà la nostra interazione con gli oggetti). Gli stessi autori vedono altresì l'altro 'lato' dell'intelligenza delle *Smart Cities*, ovvero il fatto di avere dei 'cittadini intelligenti' che, in tale rinnovato contesto urbano, diano vita ad attività che sfruttino le nuove tecnologie per la creazione di un valore aggiunto urbano, proponendo soluzioni e realizzazioni innovative in grado di risolvere anche 'dal basso' alcune istanze e problematiche. La Smart City quindi non appare come una 'città del futuro' cinematografica controllata in ogni suo aspetto da un grande occhio ed orecchio elettronico, ma piuttosto come un organismo che sfrutta le nuove tecnologie per gestirsi e crescere in modo più efficiente. Continuando nella similitudine biologica tecnologia, non tanto come un *cyborg* controllato da lontano, ma piuttosto come un essere umano che utilizza *smartphones* e altri dispositivi tecnologici per svolgere meglio le proprie attività.

In questa logica la base è una 'piattaforma abilitante' e le attività sorgerebbero 'dal basso' da parte degli 'utilizzatori urbani' (dai cittadini alle associazioni alle stesse organizzazioni pubbliche).

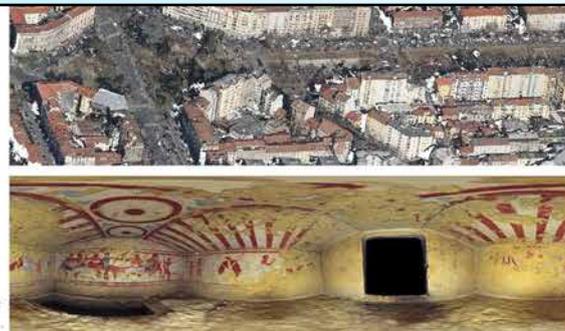
L'altro punto di vista sulla Smart City, testato da più parti (Songdo in Corea del Sud, PlanIT Valley in Portogallo) con risultati ancora lontani, è ancora fortemente presente nel nostro mondo di 'principianti' delle Smart Cities, ovvero quello, classico, *top down*, dove l'idea di base è di forti investimenti, spesso da parte di grandi operatori economici, con l'ausilio di fondi pubblici, per 'grandi infrastrutturazioni', con l'ottica che queste diano il via, dall'alto appunto, a opere di gestione e regolazione 'intelligente' della città. Un nuovo 'boom edilizio' in cui l'investitore privato è presente fortemente per infrastrutturare, per costruire nuovi edifici 'intelligenti', nuove reti tecnologiche, nuovi sistemi di

controllo. Il rischio qui, dal punto di vista del risultato, è di creare qualcosa che nasca 'già vecchio', o risponda a bisogni che non sono quelli dei suoi utilizzatori finali: Songdo basa la sua 'intelligenza' su sensori quali le schede RFID, non prevedendo il boom degli anni successivi di *smartphone* e *tablet*; oggi nelle nostre città vecchi spazi industriali o commerciali vengono utilizzati come luoghi di ritrovo o culturali, con destinazioni d'uso impensabili quando sono state realizzate.

L'approccio *top down* sembra ancora molto presente nel nostro paese, spesso legato anche a una mancanza infrastrutturale di fondo, di divario digitale e di poca presenza di rete wifi e a banda larga fruibile nelle nostre città. Nel corso del 2013 una Regione italiana bandiva una gara per la realizzazione di dodici (dodici!) app turistiche per far fruire in modo innovativo e intelligente il territorio regionale. Perché dodici? E dopo la loro realizzazione, alla fine dei soldi destinati allo sviluppo, chi si occuperà di mantenere e aggiornare le app? e se non saranno utilizzate dai turisti, che magari preferiranno basarsi sugli onnipresenti *players* tecnologici (Google, Facebook, Foursquare, ecc.)? o ancora si parla di realizzazione di sistemi *Smart* per il parcheggio nelle città: ma quanto sono intelligenti i nostri parcheggi? Spesso disegnati ai limiti inferiori dimensionali per aumentarne il numero, ma di fatto non tenendo conto dell'aumento dimensionale delle nostre automobili, per cui due vetture di medie dimensioni (per non parlare di SUV) su tre posti auto non consentono neppure a un'utilitaria di parcheggiare e aprire le portiere (tantomeno estrarre un passeggino e un bimbo piccolo o una persona anziana)? E quanto sono *smart* le politiche e le modalità tariffarie, che magari incentivano soste lunghe e pagate solo ed esclusivamente con monetine o 'smart card', che però sono tanto 'smart' da essere utilizzate solo per quei parcheggi, in quella città e per nessun altro scopo?

### Riferimenti bibliografici

- Ratti C. *Smart City, Smart Citizen*, Egea, Milano, 2013.  
 Townsend A. M., *Smart Cities. Big Data, Civic Hackers, and the Quest for a New Utopia*, Norton & Company, New York, 2013.  
 Williamson L., *Tomorrow's cities: Just how smart is Songdo?*, BBC News, 2 September 2013, <http://www.bbc.co.uk/news/technology-23757738>  
 Redazione Cloudpeople, *Da Planit Valley a Fundao: Human Smart City in tempi di crisi*, 19 Luglio 2013, <http://www.cloudpeople.it/2013/07/19/da-planit-valley-a-fundao-human-smart-city-in-tempi-di-crisi/>



#### R&D and core Business

- Photogrammetry & Laser scanning
- Mobile Mapping System
- Photo-realistic 3D modeling
- Monitoring and deformation analyses
- Multi-spectral analyses
- Hardware and Software development

#### Application

- Metric 3D recording and documentation
- Digital conservation and restoration
- Mapping
- Excavation volume computation
- Solar energy potential analyses
- 3D city modeling

Telefono: +39 0461 314915 – Fax: +39 0461 314251  
 E-mail: [info@smart3k.it](mailto:info@smart3k.it) – Internet: [www.smart3k.it](http://www.smart3k.it)

