

Mobilità urbana e sostenibile tra innovazione e partecipazione (*webinar*, 21 maggio 2020)

Matteo Rossi*

Il fenomeno delle *smart cities*, ormai consolidato sinonimo di benessere, sostenibilità urbana e migliore qualità di vita dei cittadini, seppur al centro di un intenso dibattito interdisciplinare che coinvolge tanto gli studi urbani quanto la pianificazione territoriale in particolare negli ultimi vent'anni, non sembra essere ancora del tutto acquisito e indagato. L'intervento di Stefano De Falco, docente di Geografia dell'Innovazione presso l'Università di Napoli Federico II, tenutosi il 21 maggio scorso in diretta *streaming*, ha dato la possibilità di riflettere, nell'ambito delle soluzioni *smart* usate nella mobilità urbana, proprio su questo argomento a partire soprattutto dal concetto di *smart city*, tema spesso dato per scontato o trattato in maniera parziale.

Nel corso del *webinar*, infatti, è risultato più che evidente una certa attenzione ad alcuni aspetti che in genere vengono trascurati quando si parla di "città intelligente", in particolare la partecipazione e il consenso dei cittadini. La tendenza, ampiamente discutibile, di non riporre nessuna attenzione su queste tematiche rimanda a una scarsa conoscenza delle *smart cities*.

Uno dei punti su cui occorre riflettere, quindi, risiede proprio nel comprendere cosa veramente caratterizza una "città intelligente", poiché, in mancanza di una definizione univoca, è piuttosto facile incorrere in banalizzazioni o descrizioni troppo superficiali che sminuiscono la complessità del concetto.

Non a caso l'ampia letteratura sull'argomento, quando introduce il concetto di *smart city*, tende sempre a celebrare l'importanza delle ICT (*Information Communication Technology*) applicate a determinate funzioni dell'organizzazione della città – in termini soprattutto di *app* mobile, GIS (*Geographical Information System*), AR (*Augmented Reality*), dispositivi e strumenti il cui funzionamento dipende da una connessione Internet – per risolvere gli aspetti urbani più problematici.

Il motivo di questa eccessiva enfasi sugli esiti applicativi delle ICT è da attribuire alle principali compagnie produttrici di dispositivi tecnologici, che propongono alle autorità locali lo stereotipo di una città futuristica, all'apparenza perfetta e ottimizzata grazie all'uso delle tecnologie, alimentando l'immaginario collettivo di una città dove i dispositivi digitali sembrano rappresentare la soluzione quasi salvifica di *tutti* i problemi legati alla vita delle città. La debolezza di molte autorità locali, in alcune realtà urbane affascinate

* Napoli, Università L'Orientale, Italia.

da questa prospettiva, lascia ampio spazio decisionale alle multinazionali che producono o gestiscono tali ICT, rendendo difficile il dialogo e il confronto, specialmente con i cittadini e i numerosi fruitori dei servizi urbani (pendolari, migranti, turisti ecc.)¹.

L'egemonia digitale e l'autorità esercitata dai grandi *partner* tecnologici si possono tradurre inconsapevolmente in nuove forme di controllo e di potere che contribuiscono a indirizzare le iniziative *smart* verso interessi privati non in linea con quelli dei cittadini, finendo per soffocare le capacità decisionali provenienti dal basso, le libertà e i diritti dei singoli. Ne costituisce un esempio il comportamento ambiguo, riscontrabile in gran parte della letteratura specialistica sul tema, nei confronti dei saperi e delle potenzialità cognitive degli attori che partecipano alla realizzazione dei progetti *smart*, spesso relegati ad analizzarne le sole dimensioni teoriche. Riferimento emblematico tra i tanti è l'esperienza maturata con l'iniziativa del Media-ICT, costruzione realizzata grazie al contributo del distretto digitale 22@ di Barcellona e progettata con l'intento di creare un'area deputata ad accogliere non solo uffici e compagnie impegnate nell'ambito delle tecnologie dell'informazione, ma anche i singoli cittadini. Tuttavia, una volta ultimato il progetto nel 2010, sembra che la funzione di ritrovo e di aggregazione sociale resti valida solo per uffici e istituzioni pubbliche, contravvenendo alla progettazione originaria².

Altre iniziative, seppur concepite per abbracciare una logica di partecipazione dal basso (*bottom-up*), non sempre sono accolte dalle comunità locali con analoghi riscontri positivi rispetto alle forme di coinvolgimento e di adesione attiva. In determinati contesti, specialmente nelle realtà urbane e metropolitane di grandi dimensioni demografiche e territoriali, i cittadini si dimostrano spesso più che entusiasti nel dare il loro contributo, non solo in termini di consulenze più specifiche in cui sono coinvolti vari esperti, ma anche in relazione alla creazione di *mapping* e georeferenziazione di luoghi tramite i propri dispositivi *mobile*, pratica che rimanda senza dubbio alla cartografia partecipativa e alla *volunteer geography*³. Non si può dire invece lo stesso per le comunità più piccole, specialmente delle aree interne del Mezzogiorno d'Italia dove sembra registrarsi una forte resistenza all'uso delle nuove tecnologie da parte degli abitanti, come ha mostrato Stefano De Falco nel corso del suo intervento che, a tal proposito, ha portato l'esempio di Lioni, un piccolo borgo situato in provincia di Avellino, dove i cittadini si sono detti contrari all'installazione di un'antenna 5G e di altre infrastrutture digitali, in realtà necessarie per consentire lo sviluppo del progetto Borgo 4.0, che mira a rendere l'Irpinia una regione innovativa e all'avanguardia nella *smart mobility*. In altri contesti simili, caratterizzati da centri con una minore dotazione di funzioni urbane rispetto alle città capoluogo, un mancato coinvolgimento o lo scarso sostegno dei cittadini e degli attori locali non consentirebbero alle iniziative proposte

¹ Angelidou M., «Smart city policies: A spatial approach», in *Cities*, 41, 2014, pp. 3-10.

² March H., Ribera-Fumaz R., «Smart contradictions: The politics of making Barcelona a Self-sufficient city», in *European Urban and Regional Studies*, 23 (8), 2016, pp. 816-830.

³ Boella G., Calafiore A., Dansero E., Pattenati G., «Dalla Cartografia partecipativa al crowd-mapping. Le VGI come strumento per la partecipazione e la cittadinanza attiva», in *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia*, 1, 2017, pp. 51-62.

di avere una certa continuità nel tempo e un'efficace pervasività nelle trame territoriali. È il caso del progetto Autostrade del Mediterraneo, nato dalla volontà di rivalorizzare da un punto di vista turistico alcune piccole comunità locali mediterranee del Sud Italia, tracciando dei percorsi a tema per i visitatori esterni, accessibili anche per mezzo di un'*app*. Il progetto, secondo i risultati di un'indagine condotta ancora da De Falco, ha incluso alcune località turistiche come mete visitabili, ma senza che né le autorità locali né i singoli abitanti fossero a conoscenza di questa iniziativa. Peraltro, l'attività di privatizzazione degli attori più influenti potrebbe promuovere anche nuove forme di accumulazione capitalistica più o meno nocive per la società urbana: il proliferare di numerosi progetti *smart* basati su iniziative promosse da *start-up*, oltre a fenomeni positivi di inclusione sociale, di contro hanno incoraggiato ad esempio l'esproprio di beni comuni nell'area torinese per lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria TAV, suscitando proteste da parte delle comunità locali, come nel caso del progetto Smart Valley Susa⁴.

L'esercizio di potere, tuttavia, non proviene solo dagli interessi privati, ma anche dalle stesse applicazioni tecnologiche. Nel corso del *webinar*, è stato messo in evidenza come la mobilità urbana di Singapore, una delle città più influenti da un punto di vista *smart*, controllata da un impianto digitale tecnologicamente avanzato altamente centralizzato, limiti la sicurezza e la *privacy* dei singoli cittadini: un sistema di automatizzazione regola gli accessi alle strade, stabilendo dei divieti dettati dal traffico veicolare che possono essere superati dai cittadini solo previo un ingente compenso alle autorità locali. Si tratta di un modello di mobilità urbana *smart* certamente efficace per gli effetti di regolarizzazione dei flussi urbani, che al contempo mira a un presunto benessere collettivo, sacrificando le libertà del singolo. Il punto cruciale, tuttavia, è che i cittadini, secondo alcune interviste condotte personalmente da De Falco, risultano talmente assuefatti (e sopraffatti) da queste procedure tecnologiche da non percepirne l'invasività nella propria sfera individuale.

È evidente, dunque, che la *smart city*, oltre a sottendere un universo molto più ampio e articolato di quanto normalmente venga proposto, si fonda su una dimensione umana quasi sempre slegata dalle realtà progettuali: a rendere "intelligente" una città non è la dotazione tecnologica a disposizione, ma l'insieme delle relazioni sociali, politiche e culturali che ne determinano un uso consapevole. Come sostiene Michele Vianello, autore di studi legati alle *smart cities*, se l'intelligenza di una città si misura dalla forza di queste relazioni, è possibile assumere che il fenomeno *smart* abbia sempre caratterizzato gli ambienti urbani nel corso della storia, perché in ogni epoca le città si sono distinte per la creazione di sistemi innovativi che si sono poi estesi in tutto il mondo: erano "intelligenti" anche città come Atene durante il V secolo a.C., per le sue forme innovative di governo, la forza militare e politica; o Venezia durante il Rinascimento oppure Bagdad all'epoca dei Califfi Abbassidi⁵.

⁴ Rossi U., «The variegated economics and the potential politics of the smart city», in *Territory, Politics, Governance*, 4, 2016, pp. 1-21.

⁵ Vianello M., *Smart Cities: gestire la complessità urbana nell'era dell'Internet*, Roma, Maggioli Editore, 2013.

Il sostrato sociale, politico e culturale costituisce, quindi, una potenzialità che consente di incrementare la competitività delle città. Se s'impiega questa forma di "intelligenza" e la tecnologia nel modo giusto la città produce innovazione. Ciò nonostante, le istituzioni preposte alla *governance* territoriale continuano a vedere nel termine *smart* solo l'utilità – limitata, com'è stato finora precisato – offerta dalle tecnologie dell'informazione. Pretendere che il successo delle politiche *smart* dipenda solo dalla quantità di investimenti nelle infrastrutture digitali finisce per generare un modello astratto e idealizzato, sostanzialmente retorico, che non comporta alcuna autentica opportunità di sviluppo, ma solo progetti "tecnocratici", frammentari e parzialmente realizzabili⁶, con i quali le città vengono ridotte a laboratori sperimentali, consumati dalla privatizzazione e trasformati in luoghi "esclusivi" anziché inclusivi. L'errore più frequente delle politiche di *governance* urbana che mirano a una valorizzazione delle città in chiave "smart", pertanto, è di peccare di una certa autoreferenzialità, nella misura in cui le autorità locali si sentono quasi vincolate a dover applicare a tutti i costi l'etichetta *smart* alla propria città pur di rilanciare la sua immagine, nella speranza – e talvolta nell'illusione – che possa competere nel mercato globale.

In conclusione, le politiche territoriali rischiano di ristagnare in modelli gestionali che rappresentano solo un ostacolo per uno sviluppo urbano "intelligente", proprio per la mancata conoscenza delle vere logiche che animano la mainstream sulle *smart city*. È necessario, dunque, che si diffonda una maggiore consapevolezza sul significato della parola *smart*, per slegarlo da nuove logiche di controllo e sorveglianza, concentrando maggiormente l'attenzione sulla sua imprescindibile connessione con le potenzialità cognitive della cittadinanza, a partire da una migliore alfabetizzazione digitale, che non consista solo nel saper usare gli strumenti tecnologici, ma anche nel potersi appropriare degli strumenti di conoscenza necessari per poter progredire nell'organizzazione e nel funzionamento della città, in modo da evitare superficialismi pericolosi per la salute della società urbana e per i cittadini.



⁶ Mora L., Bolici R., *Progettare la Smart City. Dalla ricerca teorica alla dimensione pratica*, Roma, Maggioli Editore, 2016.