



SMARTCITY

L'Europa spinge sulle Smart City e mette in campo risorse finanziarie. Ma l'accesso ai fondi è riservato solo ai progetti basati su una strategia in grado di sortire risultati in termini di **innovazione** e **qualità della vita**

A CURA DI ANDREA GRANELLI E PIERCIRO GALEONE



→ Le città intelligenti sul palco del Lingotto

«Modello» Torino

Il sindaco Piero Fassino punta in alto: la città si candida a smart city europea e il cantiere dell'innovazione è già in pieno fermento. Anche grazie al «gemellaggio» con Lione e Monaco di Baviera

Entro poco tempo Torino diventerà una città attenta ai processi di business intelligence per la conoscenza, l'ambiente, la qualità sociale, la mobilità. In una parola, Torino diventerà Smart City, grazie ad un programma di lavoro sviluppato in stretta collaborazione con le città di Lione e di Monaco di Baviera. Il ruolo e il peso del progetto saranno discussi nel corso della giornata di apertura del salone "Dna.italia - Tecnologia, Cultura, Economia per il Patrimonio", in programma dal 3 al 5 novembre 2011 al Lingotto Fiere di Torino (www.dnaitalia.it), dedicata alla presentazione delle "città intelligenti" nel loro contesto di trasformazione e valorizzazione culturale.

Per diventare Smart City non si pensa ad un singolo progetto, ma a un insieme di azioni che renderanno Torino "città intelligente" in grado di produrre alta tecnologia, ridurre i consumi energetici degli edifici, promuovere trasporti puliti, migliorare la qualità della vita dei suoi abitanti. Questi i principali assi operativi:

• **Economia della conoscenza:** la piattaforma Torino Smart City amplierà responsabilità, corralità e penetrazione dell'innovazione nel tessuto urbano cittadino. La contaminazione di esperienze tra centri di ricerca, università, industrie, professionisti, cittadini, amministratori, costituirà il punto di forza per una nuova economia urbana.

• **Qualità sociale:** le competenze sviluppate a Torino da istituti universitari, ricercatori, professionisti innovativi, sono chiamate a un grande sforzo per allestire e sperimentare su larga scala nuove soluzioni, sistemi, tecnologie di miglioramento della qualità della vita nella città. È un impegno che contribuirà a formare una nuova classe dirigente in grado di gestire i nuovi orizzonti di intelligenza urbana.

• **Inclusione sociale:** il "sociale" non è solo un risvolto del progetto ma insieme l'obiettivo e il metodo di lavoro. La città si sta alleando

con pochi grandi gruppi industriali per vincere e gestire importanti bandi europei in modo verticale e dare solidità imprenditoriale alle iniziative di innovazione; parallelamente, compenserà le azioni "dall'alto" con iniziative di concertazione a vantaggio delle comunità locali.

• **Mobilità sostenibile:** reti stradali a gestione intelligente, fonti rinnovabili decentrate per la ricarica di batterie, infomobilità, combustibili alternativi, nuovi veicoli, accessibilità, intermodalità, eco-guida: sono gli ambiti di ricerca e sviluppo che impatteranno in modo significativo sul tessuto urbano, sui flussi di traffico e, al tempo stesso, sulle strutture di governo della città.

• **Qualità dell'ambiente urbano:**

energie rinnovabili, eco-building, quartieri a alta sostenibilità ambientale rappresentano gli assi di sperimentazione con le maggiori dotazioni finanziarie a livello europeo: il 25% dei fondi dell'attuale Programma Quadro sono orientati all'energia. Le previsioni per il prossimo programma di finanziamento indicano un forte orientamento sulle piattaforme in cui prevale l'aspetto della sostenibilità energetica dei sistemi, dei processi, del territorio.

• **Living Lab:** Torino potrà diven-

ire una vera e propria piattaforma di test: un "living lab" su cui verificare in scala reale le applicazioni, confrontarle, misurarle negli impatti sociali e economici, e proporre - inizialmente per tutta la città e poi alla regione - gli esiti della sperimentazione. In tal quadro, va segnalato il progetto Ict "Cruscotto sulla sicurezza urbana": piattaforma informativa trasversale rispetto alle competenze del Comune, aperto alla rilevazione di informazioni utili allo sviluppo di politiche sulla sicurezza.

Il "cruscotto" gestisce un insieme

di indicatori che descrivono e valutano le condizioni e la percezione della sicurezza del territorio comunale, per supportare le decisioni. Lo strumento è già accessibile online da parte dei soggetti - nei diversi settori comunali - interessati alle politiche e alle azioni in merito di qualità della vita e sicurezza. Il sistema è in grado di rilevare in modo dinamico e georeferenziato i fenomeni di insicurezza, tutte le variabili (territoriali, strutturali e infrastrutturali, socio-demografiche e socio-economiche) che possono condizionare la sicurezza sul territorio e si basa su informazioni provenienti dal web - dai social network ai siti istituzionali del Comune e di altri Enti - per monitorare la percezioni della sicurezza dei cittadini.

Andrea Terranova

SMARTMOBILITY

Perugia laboratorio di nuova mobilità

Perugia è un interessante laboratorio di mobilità urbana: il suo esteso centro storico, collocato in un'acropoli collinare alta circa 450 metri, non deve solo essere attraversato ma anche raggiunto. Ha quindi sperimentato - nel corso degli anni - diverse soluzioni di mobilità innovativa (scale mobili dentro la rocca Paolina, minimetrom progettato da Jean Nouvel) per collegare il centro storico con la pianura sottostante, dove c'è l'abitato moderno e dove arrivano il treno e gli autobus turistici. **Il sindaco Wladimiro Boccali** ha messo - come chi lo ha preceduto - la mobilità in testa alle priorità del Comune.

Cosa vuol dire innovare all'interno di una città (dal cuore antico)?

Non ci sono formule, bisogna sperimentare e trovare soluzioni in grado di coniugare l'antico con il contemporaneo, e ciò richiede risorse, competenze e quindi alleanze. Per questo motivo Perugia è diventata bravissima nel partecipare a progetti finanziati dalla Commissione Europea.

Il ruolo (e i contributi oltre a quelli monetari) avuti dai progetti europei?

È stato un percorso lungo, che ci ha consentito di sviluppare competenze e relazioni a livello europeo: partecipare alle reti europee di ricerca e sperimentazione porta non solo risorse ma anche ci fa scoprire nuovi progetti e nuove tecnologie e crea connessioni. Per noi è stato fondamentale, ma è stato importante anche per l'Europa scoprire un laboratorio urbano dal "cuore antico" dover applicare con successo tecnologie molto innovative.

Come è caduta la scelta sulla mobilità come elemento prioritario?

È stata una vera necessità, per liberare il centro storico e le sue pendici da auto e pullman senza però desertificare la città, senza penalizzare l'attrattività turistica. Anzi, la sua trasformazione in grande area pedonale l'ha resa una scenografia ideale per accogliere i grandi eventi, primo fra tutti Umbria Jazz.

Quali sono stati i principali ostacoli nell'introdurre queste soluzioni di mobilità?

La cosa più difficile è stata (ed è) il rapporto con la città, il condividere con i cittadini il contenuto dei progetti innovativi in maniera chiara e soprattutto comprensibile: non tanto sigle tecniche quanto obiettivi a medio-lungo, benefici per le parti sociali, ma anche oneri e fastidi che dovranno sopportare, e come queste soluzioni muteranno le loro abitudini. Introdurre nuovi strumenti di mobilità non è solo un tema "trasportistico". E in questo ambito i fornitori di tecnologie sono di scarso aiuto: raccontano sempre storie meravigliose, infarcite di termini incomprensibili e poco dicono degli aspetti problematici. È qui che deve entrare la politica, con le sue capacità di narrazione e mediazione. Ma anche la mediazione, la costruzione di un consenso su temi di frontiera, richiede risorse.

Qual è stata la maggiore soddisfazione nel gestire il progetto sulla mobilità?

Essere riuscito - grazie anche a tutto il lavoro fatto da chi mi ha preceduto - ad affermare Perugia a livello internazionale e aver dimostrato che il nuovo convive con il bello, il moderno convive con l'antico e ciò accade in Italia.