

# LE ATTIVITÀ ECONOMICHE NELLA CITTÀ POST-COVID

Riflessioni sulla rigenerazione urbana



PIÙ FUTURO ALLE NOSTRE CITTÀ



CONFCOMMERCIO  
IMPRESE PER L'ITALIA

## INDICE

<i>Carlo Sangalli</i> La crisi della città: un'opportunità di rigenerazione.....	3
<i>Luigi Taranto</i> Confcommercio nelle città per affrontare le sfide della transizione .....	4
<i>Antonio Decaro</i> Comuni e imprese insieme per vincere la sfida del Covid .....	5
<i>Lino Enrico Stoppani</i> Il contributo dei pubblici esercizi alla vitalità urbana .....	6
<i>Alberto Marchiori</i> I fondi europei per la rinascita di imprese e città .....	7

### **1 La città post-Covid: una nuova fase per la rigenerazione urbana**

<i>Roberta Capuis</i> Urbanistica e commercio per la rinascita delle città .....	10
<i>Stefano Stanghellini</i> La multidimensionalità della rigenerazione urbana .....	18
<i>Luca Tamini</i> Strategie di adattamento e politiche attive: nuove relazioni e temi emergenti .....	28
<i>Andrea Granelli</i> Covid-19 e vivere urbano: implicazioni e opportunità .....	36
<i>Fabio Fulvio</i> Innovazione e commercio nelle città .....	46
<i>Alberto Corti</i> Città e turismo: la sostenibilità come chiave di sviluppo .....	52
<i>Marisa Ameli</i> Ritrovare il tempo e lo spazio nella città: la "Città del quarto d'ora" .....	56

### **2 Basi per una possibile rinascita urbana: spunti dalla XVI edizione di Urbanpromo**

<i>Ilaria Fazio e Manuel Torresan</i> Urbanpromo 2019, un'occasione di approfondimento e confronto .....	64
---	----

#### **2.1 Tre esperienze di politiche integrate**

<i>Giovanna Mavellia e Paolo Mora</i> L'evoluzione della normativa e delle politiche territoriali per il commercio in Lombardia: risultati e prospettive .....	72
--	----

<i>Pietro Fantini e Paolo Ferrecchi</i> La legge regionale 24/2017 dell'Emilia-Romagna sulla tutela e l'uso del territorio e le politiche per la rigenerazione commerciale e urbana .....	82
---	----

<i>Eugenio Gattolin e Giorgia Vidotti</i> La legge regionale 50/2012 e il regolamento attuativo 1/2013: il modello veneto per uno sviluppo commerciale sostenibile.....	94
---	----

#### **2.2 Elementi per una riflessione**

<i>Andrea Arcidiacono</i> Il ruolo del commercio nella rigenerazione urbana.....	108
---	-----

#### **Appendice: norme citate nella seconda parte**

Lombardia .....	114
Emilia-Romagna.....	122
Veneto .....	146



**Andrea Granelli**

*Presidente Kansa Società di Innovazione*

## **Covid-19 e vivere urbano: implicazioni e opportunità**

*E vi par di toccarla colle mani – come dalla terra grassa che fumi, là, dappertutto, torno torno alle montagne che la chiudono, da Agnone al Mongibello incappucciato di neve - stagnante nella pianura, a guisa dell’afa pesante di luglio.*

Giovanni Verga, incipit di “Malaria”, *Novelle rusticane*, 1883

Il 31 gennaio due turisti provenienti dalla Cina sono risultati positivi al virus SARS-CoV-2 a Roma. Tre settimane dopo – a Codogno, in provincia di Lodi – è stato identificato il primo focolaio; qualche giorno dopo sono iniziati i primi morti. Dal quel giorno il mondo è cambiato.

Abbiamo appena iniziato a mettere a fuoco questa pandemia, le sue cause, i suoi processi diffusivi, le possibili cure e – in prospettiva – le tecniche preventive più efficaci. Una parola sta però emergendo: convivenza. Questo male non può infatti essere debellato completamente, ma contenuto.

Inoltre, sommando gli effetti questa pandemia ad altre “piaghe” della modernità che non ci abbandoneranno presto – inquinamento, variazioni climatiche sempre più repentine e violente, deforestazione, coltivazioni intensive – incominciano ad emergere alcune caratteristiche del cosiddetto “*next normal*” – la nuova normalità, o meglio la “prossima normalità” con la quale ci confronteremo una volta sopita la fase acuta del Covid. “Prossima” in quanto è probabile sia diversa da ciò che solo fino a ieri consideravamo normalità.

Nello specifico, tre sono le implicazioni di questa pandemia per il vivere urbano.

- 1) L’ingresso in un’epoca caratterizzata da una mobilità sempre più ridotta
- 2) Una crescente importanza della campagna, delle seconde case e dei borghi isolati (oggi spesso abbandonati), come autentica alternativa residenziale, per lo meno per periodi che vadano oltre i momenti di pausa e relax.
- 3) L’assoluta centralità del digitale, che da importante opportunità è diventato oramai assoluta necessità.

### **La riduzione della mobilità**

Entriamo un po’ più nel dettaglio di ciascun tema. Tra i tanti effetti causati dalla pandemia – oltre ai drammi umani e alle crisi economiche (non ancora completamente manifestate) – ve n’è uno particolarmente rilevante e incisivo: la drastica riduzione della mobilità di ciascuno di noi. Ciò viene da molti considerato un male passeggero;

si ritiene infatti che una volta conclusa l'emergenza, la mobilità verrà pienamente ripristinata. Ma sarà davvero così? È utile richiamare a questo proposito alcuni fatti.

Innanzitutto quella del Covid-19 fa seguito a un numero non trascurabile di epidemie che si sono susseguite negli ultimi anni con una genesi simile: sono infatti tutte malattie che hanno in comune l'origine zoonotica, poiché sono state trasmesse da animali all'uomo. Pensiamo all'Ebola, alla Sars, alla Zika, alla Mers, all'influenza provocata dai virus H5N1 e H7N9 (più nota come aviaria) per citarne solo alcune.

Le cause che ne hanno determinato la diffusione sono state l'elevata densità della popolazione, l'aumento di commercio e caccia di animali selvatici e i cambiamenti ambientali dovuti, per esempio, alla deforestazione e all'aumento degli allevamenti intensivi specialmente in aree ricche di biodiversità. Potremmo dire che sia stato un caso se anche queste epidemie non si sono trasformate in pandemie.

Nonostante ciò una cosa è certa: i governi si sono trovati di fronte a questa pandemia completamente impreparati, nonostante i molti esperti del settore fossero stati espliciti sia nel mettere in guardia, sia nel suggerire alcuni approcci specifici per aumentare la prevenzione e per contenere gli effetti una volta manifesti. Torna in mente l'intervento fatto da Bill Gates nel marzo del 2015 – a valle della diffusione in Africa del virus Ebola – dal titolo evocativo “*The Next Outbreak? We are not ready*”.

Ma non è solo il rischio pandemico a diventare una potenziale minaccia futura per la mobilità diffusa. Pensiamo anche alla crescente incidenza dei malfunzionamenti nei principali sistemi di trasporto – aereo, ferroviario, autostradale, ecc. – legata al combinato disposto di una crescente complessità gestionale anche a causa dell'invecchiamento delle infrastrutture (il ponte Morandi *docet*) e di una progressiva riduzione degli interventi manutentivi (soprattutto quelli preventivi) derivante da una vera e propria ossessione per la riduzione dei costi spinta sia dalle privatizzazioni, sia dalla necessità di contenimento dei deficit statali.

E poi gli scioperi – tanto quelli a singhiozzo quanto le azioni sistematiche (per esempio i *gilets jaunes* hanno paralizzato la Francia per molte settimane bloccando una parte dei trasporti) – e le variazioni climatiche sempre più improvvise e dirimpenti, che si riflettono *in primis* sui trasporti. E infine, *dulcis in fundo*, il terrorismo, che ha scelto la mobilità come campo di battaglia privilegiato: non solo i dirottamenti o le bombe sui treni, ma anche i camion gettati sulla folla inerme. Senza entrare nel tema del funzionamento delle macchine a guida autonoma e della facilità con cui possono essere teleguidate “hackerando” il sistema di guida.

Insomma dall'euforia originatasi a valle del primo allunaggio, dove si pensava di avere finalmente dominato il trasporto potendo raggiungere qualsiasi meta, perfino la Luna, molte cose sono cambiate. La mobilità non è più una *commodity*, ma è un processo complesso, potenzialmente pericoloso e associato a costi sempre maggiori.

Non stiamo neanche valutando l'impatto legato al tracciamento dei nostri movimenti (e dei relativi contatti che ne nascono) da parte dello Stato per ridurre i possibili contagi da Covid-19: misura già adottata in Cina, Corea del Sud, Israele e in discussione anche in Italia. Come ci ricorda Yuval Noah Harari in una recente riflessione sul *Financial Times* (“*The world after coronavirus*”, 22 marzo 2020), la possibilità che delle misure approvate in stato di emergenza diventino la norma è più che un rischio: è quasi una certezza. A questo proposito cita per esempio ciò

che è capitato in Israele: una serie di misure “temporanee” adottate a valle della dichiarazione dello stato di emergenza durante la Guerra di Indipendenza (1948) sono state definitivamente abolite solo nel 2011.

Il fenomeno della mobilità ridotta è dunque strutturale e non episodico; mentre la reazione del mondo del lavoro a questa situazione – riduzione delle occasioni di contatto e di presenza e imposizione forzata dello *smart work* – sembra invece soprattutto di tipo reattivo in quanto considera questo isolamento sociale nell’ambito lavorativo specificamente legato alla congiuntura del Covid-19.

Inoltre c’è una differenza radicale fra isolamento e solitudine. Come ha osservato il gesuita Denis Vasse – figura eclettica (era anche un noto psicoanalista) – «la solitudine è il contrario dell’isolamento, che invece nega la relazione fra persone [...] in quanto è negazione del desiderio che portiamo in noi, il desiderio dell’altro [...]. Si potrebbe dire che l’isolamento sta alla solitudine come il mutismo sta al silenzio. Tacere implica che si abbia qualcosa da dire; essere soli suppone anche la possibilità di non esserlo, di essere aperti al mondo». In questo ambito – come vedremo – il digitale consente di proteggere la sana solitudine senza forzare l’isolamento.

Questi fenomeni legati alla mobilità sono pertanto strutturali e non passeggeri; siamo dunque di fronte a una trasformazione epocale del modo di lavorare guidata non solo dalla rivoluzione digitale, ma anche dalla crescente problematicità della mobilità, che peraltro non ha iniziato a manifestarsi in questo periodo, ma si sta però acutizzando in modo accelerato.

La mobilità lavorativa è sempre stato un costo diretto sensibile (basta leggere le procedure aziendali per limitare le trasferte e ridurre i pernottamenti, per non citare le regole di alcune multinazionali che impediscono al *board* e al *top management* di volare sullo stesso aereo). Ora, però, stanno emergendo con maggiore chiarezza anche i suoi costi indiretti, soprattutto quelli legati ai crescenti rischi. Per questi motivi, già da molto tempo, le aziende stanno contenendo il più possibile la mobilità dei propri dipendenti.

E per questi motivi si stanno diffondendo modalità di comunicazione e mobilità alternative – pensiamo allo *smart work*, ai sistemi di videocomunicazione, alla consegna a domicilio – che andranno incorporate nelle nuove forme di vita urbana post-Covid.

### Le scelte residenziali

In secondo luogo la rinnovata attenzione per i borghi, per l’abitare disperso sul territorio. Solo un secolo fa la popolazione italiana – circa trenta milioni – era ben distribuita su tutto il territorio nazionale, tra campagne, montagne, città. È solo in tempi più recenti che il fenomeno dell’urbanizzazione ha accelerato aumentando in modo sensibile la concentrazione della popolazione nelle aree urbane.

La scelta di molti cittadini di rimanere in isolamento e lavorare dalle seconde case – scelta certamente resa possibile dallo sdoganamento, anche giuridico, dello *smart work*, ma rafforzata dal fatto che la città non era il luogo più salubre (sia dal punto di vista fisico che psicologico) per rimanere isolati nei propri appartamenti – ha rimesso al centro del pensiero economico la valorizzazione dei territori e non solo delle città: *smart land* e non solo *smart cities*.

Un'intervista a Stefano Boeri su Repubblica – successivamente integrata dalle considerazioni di Massimiliano Fuksas – ha riaperto il dibattito: «Servirebbe una campagna per facilitare una dispersione, e anche una ritrazione dell'urbano», ha detto l'architetto oggi presidente della Triennale, «l'Italia è piena di borghi abbandonati da salvare».

Si calcola che quelli a rischio svuotamento siano circa 6.000, sparsi su due terzi del territorio, nelle cosiddette “aree interne”, luoghi ricchi di patrimonio (naturalistico, agricolo, culturale), ma sempre più povere di servizi. Nel 2013 Fabrizio Barca, allora Ministro della Coesione Territoriale, provò a rimettere il tema nell'agenda di governo, ma con scarsi risultati. Oggi l'impatto sulla vita urbana della pandemia unito alla “scoperta” degli impatti devastanti dell'antropizzazione sulla natura e all'importanza del patrimonio naturale – garante di salute, benessere e nutrimento – ha rimesso il tema sul tavolo della politica. Non si tratta solo di abitare un luogo o di sfruttarne le risorse ma di custodirlo. Parola potente inserita nel dibattito sull'ambiente da Papa Francesco con la sua enciclica *Laudato Si'*. E l'unico modo per un'autentica custodia del territorio – essere responsabile della sua “salute” senza però possederlo – è abitarlo, producendo ... ma in modo sostenibile.

Le principali associazioni – i Borghi più belli d'Italia, l'Unione Nazionale Comuni, Comunità ed Enti montani (Uncem) e l'Associazione Borghi Autentici d'Italia – rispondono in modo corale: rivitalizzare i borghi è fondamentale non soltanto in tempi di emergenza; c'è però bisogno di un piano nazionale di respiro. «Che il futuro sia nei borghi come dice Stefano Boeri – afferma Marco Bussone, presidente di Uncem – è essenziale nella logica del risparmio del consumo di suolo, dell'efficienza energetica, di una rifunzionalizzazione degli spazi, di economie circolari che sappiano dare risposte alla crisi climatica e non soltanto alla crisi della pandemia che stiamo affrontando».

Rincarare le dosi dell'Associazione dei borghi più belli d'Italia, che dal 2001 rappresenta oltre 300 borghi sotto i 15mila abitanti: solo rigenerando il tessuto produttivo – sia esso artigiano, commerciale e turistico di prossimità – si riesce ad abbandonare il concetto di “seconda casa” e recuperare quello di “abitare un luogo per viverci e lavorare”.

Molte nuove tecnologie possono concorrere a questa rinascita: ad esempio soluzioni “domestiche” di energia alternativa, sistemi innovativi di mobilità (pensiamo alle bici elettriche assistite e ai droni), nuove piattaforme logistiche rese possibili dall'e-commerce e soluzioni di connettività digitale alternativa (una per tutte il FWA – *Fixed Wireless Access*), possono riconnettere questi luoghi straordinari – ma isolati e non produttivi – ai contesti urbani creando un *continuum*: “distanti ma vicini”, come recita uno degli slogan più usati durante l'isolamento sociale forzato.

Ma a ben vedere questa “fuga verso la campagna” mette in luce una questione più generale: il fatto che la pianificazione urbana non ha mai tenuto in conto in modo strutturale la componente epidemica.

Per una parte rilevante della loro storia, però, le città europee sono state malsane. Fino alla fine del diciannovesimo secolo erano periodicamente attraversate da ondate epidemiche che si alimentavano con la densità abitativa e le spesso insufficienti misure igieniche. Il tasso di mortalità era così elevato che la migrazione dalle campagne era l'unico modo per mantenere le popolazioni urbane a livelli stabili.

Prima della pandemia del Covid, però, il concetto di salute pubblica era legato al contrasto dell'invecchiamento o al controllo di malattie diffuse ma non trasmissibili come i tumori o le patologie cardiovascolari. Ma nella storia della città la salute è sempre stata collegata soprattutto al controllo e alla prevenzione delle grandi infezioni.

A questi fenomeni drammatici ma frequenti, quasi strutturali, l'urbanistica e l'architettura hanno però risposto in maniera episodica: pensiamo ai lazzaretti o alle case predisposte con le zanzariere alle finestre per combattere la malaria – che a fine Ottocento era diffusa in molte parti d'Italia e mieteva, ogni anno, tra le 10.000 e le 20.000 vittime. Ma pensiamo anche al Victoria Embankment di Londra; oggi *landmark* turistico della città, ma cuore di un rivoluzionario sistema fognario che salvò la città dal colera.

Rimanendo al Victoria Embankment, è curioso ricordare come anche la scienza talvolta vada a tentoni – soprattutto in tempo di crisi. Gli effetti della nuova rete fognaria progettata da Sir Joseph Bazalgette furono quelli di ridurre il colera nonostante la premessa di base del faraonico progetto (134 km di collettori principali al fine di intercettare 1.800 km di fognature stradali e canalizzare i reflui) fosse errata. Il progetto puntava infatti a risolvere l'epidemia eliminando la puzza (o meglio l'aria malsana), che nella sua fase acuta (nel 1858) venne soprannominata “*The Great Stink*” per il suo odore quasi intollerabile. L'ipotesi di bonificare il Tamigi era infatti in totale accordo con la teoria miasmatica in base alla quale si riteneva che la malattia si diffondesse per via aerea – nonostante John Snow avesse già dimostrato che il veicolo di trasmissione era l'acqua infetta. Ma la costruzione della rete fognaria eliminò – oltre che la puzza – anche la vera causa impedendo la contaminazione dell'acqua ad opera dei liquami degli scarichi fognari.

La sfida per l'umanità delle pandemie è oggi molto rilevante. Come ha osservato Andrea Bagnato, membro del progetto Terra Infecta iniziato presso il Centre for Research Architecture e supportato dal Het Nieuwe Instituut e dalla Graham Foundation, nonostante le numerose evidenze, il fattore malattie infettive è stato sostanzialmente assente delle riflessioni più recenti su architettura e urbanistica. Sonia Shah, nel suo libro *Pandemic*, mostra come l'analisi della storia delle malattie infettive e delle conseguenti epidemie riveli che eventi che accadono nella scala microscopica (ad esempio un'infezione) sono spesso correlati con una trasformazione delle condizioni spaziali a livello macroscopico (colonizzazione, urbanizzazione, commercio globale). In termini più generali, le più recenti scoperte scientifiche danno sempre più sostanza agli argomenti formulati per la prima volta (nel 1936) dal geografo Maurice Le Lannou nei suoi studi sulla diffusione della malaria nel Sud Europa: le epidemie sono nei fatti anche degli indicatori estremamente sensibili per comprendere le risposte umane agli shock ecologici di tipo antropogenico e concorrono a determinare radicali riconfigurazioni sia demografiche che territoriali.

Per questi motivi il tema biopolitico – introdotto da Michel Foucault e ripreso da alcuni filosofi italiani come Giorgio Agamben e Roberto Esposito – sta ritornando di assoluta attualità. La politica diventa infatti biopolitica quando si occupa di conservazione della vita dei propri cittadini.

Nei fatti Michel Foucault ha contribuito a definire la gestione moderna delle epidemie, sui cui ha influito grandemente anche la teoria miasmatica, che ha definito “apparato di sicurezza”. Il filosofo ha dimostrato che nel tardo diciassettesimo secolo, epidemie urbane come il vaiolo e il colera non venivano più gestite tramite

una divisione binaria fra sani e ammalati – come era normalmente fatto ad esempio per la peste – ma piuttosto tramite la quantificazione e gestione dei rischi valutati su tutta la popolazione. La circolazione, pertanto, veniva limitata secondo Foucault non solo alla città ma agli ambienti (da lui chiamati *milieux*), cioè a quegli spazi complessi costituiti da tutti gli elementi materiali capaci di interferire con la vita di una popolazione. Pazienti asintomatici possono contagiare persone sane e pertanto la loro mobilità va ridotta.

Centrale a questo nuovo pensiero politico relativo alle complesse e spesso contraddittorie strategie di difesa della società rispetto ai rischi, reali e immaginari, che la insidiano è la categoria dell'immunità. In questo senso l'immunizzazione è allo stesso tempo una protezione e una negazione della vita che rischia sempre di diventare una sorta di malattia immune del corpo sociale. Negli approfondimenti di Roberto Esposito, poiché l'*immunitas* è una "protezione negativa della vita", la biopolitica che ne incorpora le procedure è sempre a rischio di trasformarsi in tanatopolitica, che stabilisce una soglia tra una vita che va salvaguardata integralmente, perché essa riassume i valori massimi, e una vita che può invece essere sacrificata. In effetti oggi i punti caldi della politica sono biopolitici, non solo o semplicemente nel rapporto tanatopolitico di vita e morte, vita e guerra, ma anche alla base della questione sanitaria, della fame nel mondo, dello sviluppo della qualità della vita.

La moderna biopolitica, tornando a Foucault, ha quindi a che fare con la creazione di nuovi sistemi (noi oggi diremmo piattaforme) per controllare il rischio di infezioni, dove il digitale gioca la parte del leone.

### **La centralità del digitale**

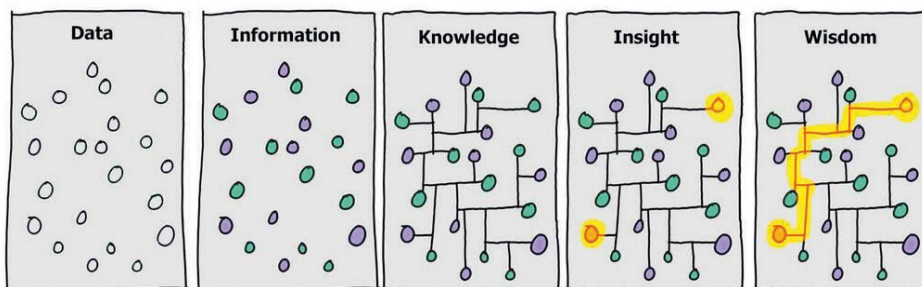
E quindi la terza dimensione trasformativa è il digitale, come approfondito con Confcommercio ad Urbanpromo 2019. Le sue potenzialità e le relative questioni connesse al campo della pianificazione urbanistica e della rigenerazione urbana sono sempre più evidenti e l'isolamento fisico – spesso diventato anche isolamento sociale proprio a causa di collegamenti digitali – ne ha dimostrato le straordinarie potenzialità. Si tratta di un tema rilevante per la realizzazione di uno scenario in cui la città diventi autenticamente smart, capace quindi di migliorare non solo la vita dei cittadini che la abitano e l'esperienza dei turisti che la visitano ma anche il funzionamento delle imprese che vi operano; quest'ultimo aspetto risulta particolarmente rilevante se si considera che le attività economiche in ambito urbano non solo offrono un'ampia gamma di servizi, ma assicurano al contempo le risorse finanziarie necessarie ad una corretta gestione ed evoluzione della città.

Va evidenziato, altresì, che la dimensione digitale non è una realtà a sé ma è il complemento, il cosiddetto "gemello digitale", dell'entità fisica che permette di migliorare la *performance* complessiva; si tratta di un aspetto che non si limita a completare le funzionalità e l'esperienza fisica ma che consente addirittura di operare direttamente sul modello digitale (ad esempio simulando o applicando algoritmi) per migliorare le prestazioni complessive dell'entità (sia quelle digitali che quelle fisiche). La digitalizzazione della città, dei suoi spazi pubblici e dei suoi negozi, non si traduce, quindi, in una attività destinata solo a soddisfare gli interessi delle imprese del commercio, ma sostanza, di fatto, un intervento di tipo urbanistico a servizio dell'intera collettività.



La sfida, dunque, è quella di avvicinare due “mondi”, la pianificazione strategica del digitale e l’urbanistica, che viaggiano ancora in maniera piuttosto separata, con logiche spesso anche confliggenti se si pensa allo *smart work*, ossia alla possibilità di lavorare da casa per ridurre l’impatto sulle mobilità urbane. A tal fine, occorre poter contare su una nuova classe dirigente che sappia pensare al “virtuale” e al “fisico” in maniera integrata: questo è il punto di partenza. Il tema delle competenze è complesso, ma non si può prescindere dalla creazione di nuove figure che incidano sulla valorizzazione del territorio, con capacità trasversali alla sua pianificazione, progettazione e animazione.

Un secondo punto di riflessione richiama il tema della sperimentazione. Si è ormai acquisito che l’interazione fra i sistemi tecnici (digitali) e i comportamenti umani genera infinite possibilità e che, per questo motivo, non è possibile prevedere a tavolino (o meglio “calcolare”) in quali modi le soluzioni digitali trasformeranno i comportamenti e le mentalità degli utilizzatori. Assumono pertanto un ruolo centrale ed indispensabile i cosiddetti *Living Lab*, che consentono di sperimentare e studiare direttamente sul campo le interazioni fra utilizzatori e tecnologie per comprenderne le modalità ed eliminare con efficacia e tempestività le potenziali storture. Ciò assume particolare rilevanza nel caso delle innovazioni applicate nel settore terziario che, a differenza di quello manifatturiero dove l’obiettivo è sviluppare una tecnologia, ha necessità di testare le nuove soluzioni osservandone l’impatto sugli utenti e valutando i loro comportamenti finali; per tali ragioni, lo spazio urbano, che è l’ambiente in cui si localizzano il commercio e i servizi, deve dunque diventare anche un luogo di sperimentazione. In questo ambito, con particolare riferimento alla misurazione degli impatti, si inserisce il tema dei dati. L’odierna grande disponibilità di informazioni rappresenta sicuramente un’opportunità da cogliere, tuttavia va segnalato come essa non sia in alcun modo sufficiente allo scopo: i *big data* devono essere governati per potersi tradurre in conoscenze utili. La sovrabbondanza di dati rischia di generare ulteriori problemi, anziché risolverli, soprattutto se si tende ad enfatizzare la quantità a scapito della qualità. Si tratta, quindi, di saper individuare ciò che davvero serve e di portare a sintesi la grande quantità di informazioni disponibili nella città contemporanea per renderle funzionali alle decisioni da prendere. Tale sfida si deve affrontare non tanto demandando la questione ad algoritmi e a macchine di calcolo sempre più potenti, quanto maturando una nuova visione d’insieme e delineando nuove figure professionali, con competenze specifiche nella gestione dell’esplosione della conoscenza portata dal digitale e nella misurazione degli impatti dei processi urbani attraverso le tecnologie; ciò è tanto più vero se si



*Il dato – da solo – non genera capacità decisionale e di comprensione.*

Fonte: Cartoon by David Somerville, based on a two pane version by Hugh McLeod, Gapingvoid

considera che è necessario andare oltre la mera analisi del dato per cogliere quella rilevante parte di realtà che i dati non saranno mai capaci di misurare, come ci ricorda Albert Einstein “non tutto ciò che conta può essere contato”.

Occorre, inoltre, sottolineare che esistono diversi tipi di dati che supportano i processi decisionali lungo le tre dimensioni temporali: capire il passato ed evitare di ripetere gli errori commessi, comprendere le caratteristiche del presente e prendere decisioni informate, prevedere l’andamento futuro di eventi o fenomeni. Quest’ultimo aspetto assume oggi una particolare rilevanza, in relazione anche alle applicazioni nell’ambito della disciplina l’urbanistica che ha, per sua natura, l’obiettivo di prefigurare in anticipo gli assetti urbani. È necessario, quindi, affinare nuove competenze per prevedere quale tipo di città servirà, che tipo di operatori economici e quale genere di terziario popoleranno le città nel futuro.

Il pensiero utopistico sul futuro delle città si è in parte spento, mentre la tendenza odierna è il pensare che ci sia solo uno spazio da riempire. Facendo una comparazione tra passato e presente sulla questione delle competenze, possiamo considerare che ieri la statistica tradizionale si confrontava con la scarsità di dati e, anche rispetto ai temi del marketing, chi misurava l’impatto era assimilabile ad un archeologo nel deserto che cerca e riflette su poche e preziose tracce, facilmente identificabili ma poco decifrabili, per ricostruirne il senso e le origini. Oggi, l’uomo dei dati, ossia l’esperto che misura gli impatti, è più simile ad un botanico nella foresta amazzonica, bombardato da un eccesso di stimoli, che deve essere in grado di filtrare le numerosissime tracce – spesso apparentemente banali – per cogliere quelle che possono dare indicazioni interessanti per la conoscenza. In futuro saranno sempre più necessari, quindi, intuito e capacità abduitive, per selezionare le informazioni rilevanti su cui concentrarsi.

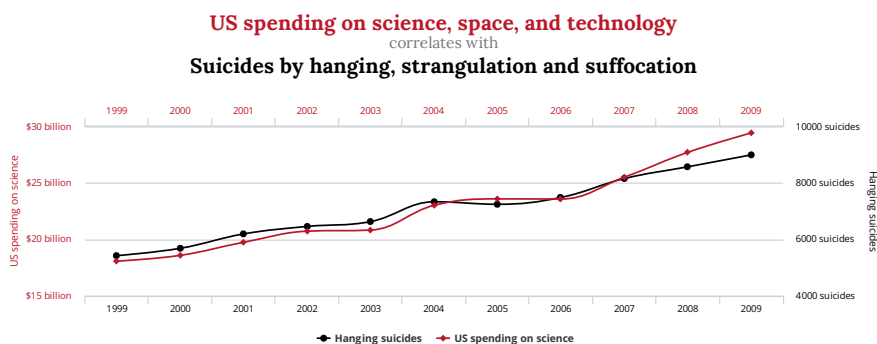
Esiste inoltre la questione delle rappresentazioni: per misurare l’impatto non bastano i dati ma occorre, altresì, rappresentarli in modo corretto e idoneo.

A tal proposito, si può ricordare l’esperienza del già citato John Snow, considerato il padre dell’epidemiologia, che ci ha dimostrato come la restituzione grafica non ha una funzione puramente decorativa ma serve a comprendere in profondità i fenomeni. Quando, nel 1854, l’ennesima epidemia di colera colpì Londra, nessuno metteva in discussione la teoria miasmatica (la trasmissione del morbo tramite l’aria malsana). Gli statistici dell’epoca usavano pertanto produrre diagrammi temporali con il numero dei decessi; lo scopo era solo studiare l’andamento dell’epidemia. Snow decise, invece, di georeferenziare i dati, marcando sulla mappa della città i luoghi dove abitavano le persone morte per colera; man mano che i numeri crescevano,



*Rielaborazione della mappa di John Snow (1854). I pozzi sono cerchiati (con quello infetto di Broad street in rosso), le barrette nere lungo le vie rappresentano i casi di morte per colera.*

emersero alcune zone critiche. Una veloce indagine mostrò che al centro di queste zone vi era sempre una pompa d'acqua. La scelta di questa rappresentazione mise in luce l'ipotesi che il colera potesse trasmettersi tramite l'acqua impura; la successiva scoperta di un pozzo infetto avvalorò la nuova ipotesi. La precedente teoria che ipotizzava che la trasmissione avvenisse attraverso l'aria venne quindi negata attraverso una "dimostrazione grafica" che forniva una testimonianza potente e diretta su una possibile relazione di causa-effetto. Questo ci spiega come, anche rispetto al tema dei diagrammi, è necessaria una nuova cultura della rappresentazione che ci permetta non solo di scegliere gli strumenti grafici più opportuni ma anche di cogliere le fallacie insite nelle rappresentazioni grafiche. Ad esempio il rischio delle "correlazioni spurie", ossia, della possibilità di rappresentare dati correlati fra di loro senza però che essi abbiano fra di loro un legame causale. Un programma automatico considererebbe queste serie di dati come legate da un nesso causale ma, come gli statistici ben sanno, *correlazione* non implica *causalità*.



Le correlazioni spurie: rapporto tra la spesa per scienza, spazio e tecnologia e il numero di suicidi per impiccamento, strangolamento e soffocamento negli Stati Uniti.

Fonte: <https://www.tylervigen.com/spurious-correlations>

Alla luce di quanto sin qui esposto, gli *small data* aumentano di importanza e assumono un nuovo interesse, in quanto essi ci aiutano, con poche informazioni, a esplorare in profondità, capovolgendo la tendenza a credere che la numerosità dei dati rappresenti sempre la soluzione migliore. I *big data*, infatti, conferiscono priorità all'analisi rispetto alle emozioni, trascurando quelle qualità emotive a cui attribuiamo notevole valore, e non forniscono idee nuove, le quali tendono a provenire, invece, dalla giustapposizione, dall'unione di due elementi che nessuno aveva mai collegato prima.

In altre parole, gli *small data* ribadiscono la centralità dell'osservazione umana. Per comprendere le dinamiche urbane non bastano sensori e *big data*; serve anche la capacità di immergersi nell'ambiente e farsi guidare dall'osservazione della quotidianità. Dobbiamo rispolverare i metodi di indagine etnografica e collegarli con il potere dei sensori. I *big data* consentono di fare analisi molto interessanti. Pensiamo ad esempio a quelle condotte del Senseable City Lab del Massachusetts Institute of Technology per aumentare la consapevolezza degli sprechi attraverso l'uso di tracciatori GPS posizionati in alcuni rifiuti sparsi nei cassonetti della città; o, ancora, un'altra sperimentazione fatta 2013 dall'Audi, con il supporto sempre del *Senseable City Lab*, per esplorare la dimensione della guida cercando di capire quali fossero i luoghi pericolosi della città attraverso sensori posti negli orologi degli automobilisti che rivelavano lo stress del conducente in relazione alla sua posizione geografica.

Questi esperimenti ci danno il senso di quanto la tecnologia ci permetta di dare spazio alla creatività nell'inventare nuove modalità per misurare i fenomeni urbani, ferma restando l'esigenza di una nuova classe di figure che sappia comprendere e interpretare i dati che ne scaturiscono.

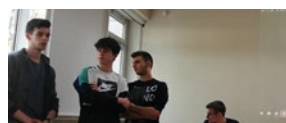
Un esempio, invece, di analisi etnografica viene da un progetto condotto dagli studenti di un Istituto medio superiore di Conegliano (TV) – nell'esperienza di alternanza scuola-lavoro supportata dalla locale associazione di Confcommercio – sul grado di digitalizzazione dei negozi del centro attraverso interviste, mappature e fotografie su un campione di duecento negozianti, ha fatto emergere un dato importante ossia il timore di molti di essi rispetto all'uso del digitale o la totale inconsapevolezza di altri che, pur utilizzandolo, ne ignoravano l'impatto. Tale indagine, inoltre, ha potuto mettere in luce che paradossalmente chi di questi si serviva maggiormente di applicazioni digitali le utilizzava peggio di chi ne aveva di meno.

**la tribuna di Treviso** 20-FEB-2019  
 da pag. 49  
 foglio 1  
 Superficie: 26 %  
 Dir. Resp.: Paolo Pocatani  
 www.datastampa.it Tiratura: 15649 - Diffusione: 12022 - Lettori: 142000 da enti certificatori o autocertificati

**ALTERNANZA SCUOLA-LAVORO**

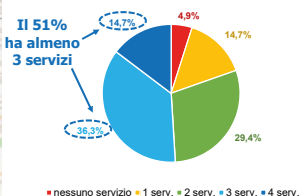
## I liceali spiegano l'e-commerce con interviste a 178 negozianti

Al via un progetto pilota a livello regionale promosso dalla Camera di commercio I questionari elaborati da Marconi saranno presentati in un convegno pubblico



**IL GAZZETTINO TREVISO** 20-FEB-2019  
 da pag. 20  
 foglio 1  
 Superficie: 16 %  
 Dir. Resp.: Roberto Papetti  
 www.datastampa.it Tiratura: 0 - Diffusione: 12690 - Lettori: 109000 da enti certificatori o autocertificati

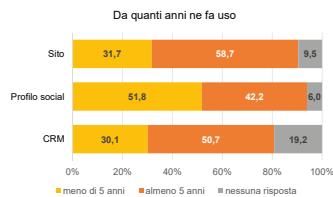
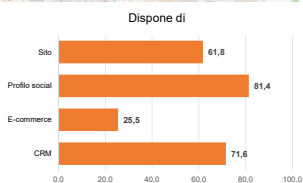
## Digitale, test ai negozianti dagli studenti del Marconi



*Progetto di alternanza scuola-lavoro "Al passo con il digitale" condotto dalla classe 3F del Liceo Scienze applicate "Guglielmo Marconi" di Conegliano (TV).*

*In alto, titoli della rassegna stampa del 20 febbraio 2019.*

*A lato, slide di presentazione dei risultati del progetto nell'ambito del seminario "Il grado di digitalizzazione dei negozi nel centro di Conegliano: prospettive e timori" del 5 novembre 2019.*



In conclusione, vanno segnalate due grandi sfide/opportunità per il futuro legate l'una ai costi crescenti del turismo (di massa) e la necessità quindi di misurarne l'impatto, l'altra all'invecchiamento crescente della popolazione (in Italia gli over 60 hanno superato gli under 30), che impone di costruire un nuovo patto intergenerazionale e di ripensare il ruolo delle nostre città.

Si aprono quindi scenari sempre nuovi, che rendono quanto mai necessario sviluppare strumenti di misurazione intelligenti per permettere, tanto alle pubbliche amministrazioni, quanto alle singole imprese, di poter orientare il loro intervento.