

DANIELE MEZZAPELLE

SMARTNESS COME «STILE DI VITA»

APPROCCI ALLA DISCUSSIONE

«A global agenda for change»: this was what the World Commission on Environment and Development was asked to formulate» (UN-WCED, 1987, p. 5). In questi termini Gro Harlem Brundtland introduceva il rapporto *Our Common Future*, noto anche come *Rapporto Brundtland*, presentato alla sessione plenaria delle Nazioni Unite nel 1987. Il richiamo a tale documento – che può apparire scontato o fuori di luogo – non si deve solo a una evocativa suggestione dei contenuti di questa breve discussione, ma va ricercato, come si vedrà, nei significati sottostanti all’oggetto di indagine che qui si propone, ovvero la *smartness*, vista come corollario al fenomeno della *Smart City*.

Quest’ultima, pur nella sua attuale difficoltà definitoria (Chourabi e altri, 2012; Paradiso, 2013), trova consenso generale nell’articolazione sia strutturale, grazie alla definizione di sei *assets* (dimensioni o assi) individuati dal miliare lavoro condotto dal gruppo di ricerca interuniversitario di Vienna-Delft-Lubiana (Giffinger e altri, 2007), sia funzionale, secondo i criteri della implementazione di alcune politiche di gestione e investimento territoriale volte a ottimizzare proprio gli *assets* individuati, e dunque la qualità della vita (Caragliu, Del Bo e Nijkamp, 2011).

Le sei dimensioni chiave, come noto, sono *smart economy*, *smart people*, *smart governance*, *smart mobility*, *smart environment* e *smart living*, che, concepite secondo un approccio olistico, restituiscono una valutazione di *performance* urbana, soprattutto – come rimarkano Giffinger e altri (2007, p. 11) – grazie all’indispensabile coinvolgimento attivo e consapevole dei cittadini.

Lasciando per un momento da parte ulteriori questioni definitorie e di approfondimento, vale subito evidenziare come tra gli assi portanti di questa tipologia concettuale appaia la dimensione ambientale (*smart environment*), in cui si auspica e si valuta un utilizzo più efficiente e sostenibile delle risorse, ricalcando di fatto i lineamenti della cosiddetta *città sostenibile* (Miani e Albanese, 2014; Vanolo, 2015). Ancora, la dimensione umana (*smart people*) richiama un’ulteriore analogia, sebbene a scala differente, con il concetto di coinvolgimento partecipativo della cittadinanza sostenuto nel documento citato all’inizio

(point 105 e 107, part IV, *A Call for Action*); parimenti, infine, è inevitabile intravedere nel prosieguo dello stesso (Chapter 9, *The Urban Challenge*) l'*humus* da cui germoglieranno numerosi «discorsi *smart*» per meglio fronteggiare le complesse sfide dell'evoluzione urbana.

Sintetizzando, l'idea e la concettualizzazione di *Smart City*, tra le numerose dinamiche che la sorreggono, non può che trarre origine da una serie di questioni problematiche poste e individuate precedentemente alla sua comparsa nel dibattito scientifico, caratterizzandosi per una messa a sistema di queste, sovrappo- nendovi e aggiungendovi elementi di evoluzione concettuale – si pensi all'ibridazione dell'*intelligent city* e della *smart growth* (Vanolo, 2014) – spinti da una sostenuta, quando non dirompente, dotazione tecnologica che certamente funge da catalizzatore di nuove dinamiche e di analisi innovative (Batty e altri, 2012).

In questi termini, la *Smart City* si configura come oggetto ad alto potenziale di azione, sia per la vastità dei suoi ambiti sia per la ottimistica forza risolutiva che sembra apportare: ciò facilita un graduale ma sempre più consistente interesse accademico, ma soprattutto mediatico, politico e commerciale. Vi è, insomma, un tangibile entusiasmo nell'adozione diffusa del termine, tanto nelle agende istituzionali programmatiche (valido come modello riproposto a cascata: European Commission, 2012), volte alla predisposizione di cornici per dotazioni economico-finanziarie, quanto, e ancor più, da parte dell'informazione giornalistica e imprenditoriale-pubblicitaria (The European House-Ambrosetti-ABB, 2012) o legata a rassegne divulgative di enti amministrativi locali.

Né potrebbe essere altrimenti: la *Smart City* si delinea nella sua duplice es- senza ideale e sostanziale di prodotto innovativo, affascinante, propositivo e risolutivo al tempo stesso; il tutto si declina nella concretezza di investimenti attrattivi, e quindi nella circolazione di capitali finanziari, oltre che nella facile presa sulle «aspettative *smart*» della cittadinanza grazie a sempre utili dotazioni ICT o a proclami e programmi di efficientamento urbano, sia esso di mobilità o di energia. In questa luce, la «città *smart*» non può che essere una via obbligata della contemporaneità, un imperativo *must be*, poiché non incamminarsi in questo percorso di trasformazione urbana significherebbe autoproclamarsi «non-*smart*», ovvero «non intelligente», e quindi «stupida» (Vanolo, 2015, p. 114): sarebbe come rifiutare un «Field of Dreams scenario» (Hollands, 2008, p. 310). Per dirla con Söderström, Paasche e Klauser (2014, p. 309), infine, la questione assumerebbe i tratti di «obligatory passage points», una procedura inevitabile.

Tuttavia, per un migliore quadro conoscitivo, quest'ultima affermazione consente di introdurre, semplicemente indicandole, le argomentazioni di una certa letteratura accademica critica, a cui lo stesso Söderström può essere ascritto, iniziata con le perplessità pionieristiche proprio di Hollands (2008), poi investigate da altri come Paradiso (2013), Vanolo (2014 e 2015), Kitchin (2014), Townsend (2013) e Greenfield (2013).

Intento dichiarato di costoro, ben lungi dal demonizzarla o rappresentarla con un *a priori* fazioso, è quello di indagare la *Smart City* con un certo grado di

scetticismo, mettendo in evidenza come, nell'entusiasmo generale di cui sopra, non si possano tralasciare alcune considerazioni utili e necessarie che, anzi, aggiungono valore alla portata di un concetto certamente avanzato e funzionale alla evoluzione urbana. Emergono, allora, logiche neoliberistiche e commerciali potenzialmente dannose (Hollands, Vanolo, Söderström e altri); preoccupazioni inerenti alla sfera della *privacy* e del controllo (Kitchin); contraddizioni – se non ossimori – di una città a forte sostenibilità ambientale che si dota di enormi quantità di dispositivi energivori con costi di smaltimento ignoti (Hollands); una transizione urbana inevitabile, con parametri universalmente applicabili e itinerari pervasivi che sembrano non tener conto degli eteromorfismi spaziali o delle volontà locali di sviluppo ⁽¹⁾; frequenti autocelebrazioni di *smartness* raggiunta come vessillo propagandistico. Se questi brevi richiami possono risultare riduttivi del lavoro articolato e rigoroso degli autori citati, resta purtroppo un intricato nodo concettuale da sciogliere per compiere un ulteriore, decisivo e vantaggioso passo verso la piena consapevolezza di un fenomeno tanto paradigmatico quanto promettente.

A questo punto, è opportuno tentare comunque di definire il *corpus* concettuale di base da cui si muove. Dunque, la *Smart City* si delinea come una visione per una città migliore, costituita da un approccio olistico articolato. Essa è il prodotto di un processo in divenire che coinvolge, integrandoli, tutti gli aspetti della sfera urbana di fronte alla complessità della propria evoluzione. La *Smart City*, pertanto, non configurerebbe un progetto tecnologico, ma un progetto territoriale, basato sì su tecnologie abilitanti, ma soprattutto su una cittadinanza consapevole e collaborativa e su un'adeguata cornice politica di riferimento per conseguire obiettivi – «mitizzati» nella idea di città futura – di equità, condivisione, partecipazione, sostenibilità e vivibilità.

Tale definizione, né esaustiva né perentoria, naturalmente suscettibile di rimodulazioni, trattiene per molti versi una connotazione utopistica di città ideale che, pur potendo apparire un richiamo dissonante, trova riscontro nelle riflessioni e argomentazioni contenute nei già citati lavori di Söderström, Paasche e Klauser (2014), Miani (2013) e Townsend (2013).

Il cuore della questione è l'interesse verso un concetto di *smartness* (e del sempre più frequente *smarterness*) dai forti connotati paradigmatici e assoluti. Basandosi su questa tendenza (che sembra pervadere l'intera contemporaneità e connotare marcatamente il futuro, rievocando gli *obligatory passage points* di cui

(1) Lapidario Hollands (2008, p. 315): «First and foremost, progressive smart cities must seriously start with people and the human capital side of the equation, rather than blindly believing that IT itself can automatically transform and improve cities». Da sottolineare, inoltre, che tali criticità urbane esulano della cornice esclusiva della *Smart City*: si pensi infatti alla stessa dualità condivisione/imposizione (Fuschi, 2006) che si perpetua da tempo – segnatamente grazie ai processi di globalizzazione – e con esiti analoghi in città non necessariamente *smart*, innervate da meccanismi e dinamiche della cosiddetta *glurbanization* (Fuschi, 2012, p. 257).

sopra), si vuole riflettere su come poter definire l'intelligenza urbana, valutarne i rapporti di relazionalità con la città e indicarne alcune possibili tendenze a scale geografiche differenti.

Muovendo dal dato semantico, il termine *smartness*, secondo l'etimologia inglese ⁽²⁾, non significa intelligenza *tout court*, ma sta a designare un insieme di qualità: chiara comprensione, facile deduzione e soprattutto buona intuizione. Ciò rinvia a una capacità non solo di intellegibilità dei fenomeni, ma di nuova combinazione o rimodulazione degli stessi, considerando anche una misura temporale di esecuzione. Parafrasando Fistola (2013, p. 49), potremmo metaforizzare il termine *smart* come una innovazione di prodotto, mentre *intelligent* (termine comunque presente nel lessico anglosassone) come una innovazione di processo, di fronte a una medesima questione da risolvere. Il termine *smarterness*, invece, essendo di grado superlativo, denota la capacità di intercettare, convogliare o assimilare *smartness* (grado positivo) in maniera maggiore e migliore, innescando una circolarità ermeneutica virtuosa ma infinita. Come si vedrà più avanti in riferimento al tema degli *smart city rankings*, se essere *smart* garantisce una certa attrattività generale, l'essere *smarter* ne garantirebbe una più forte.

Va precisato, tuttavia, che il concetto di *smartness* qui considerato rimanda a una declinazione a scala urbana del concetto generale e, come si argomenterà, non può essere considerato sinonimo del concetto di *Smart City*. In questi termini, un aspetto peculiare della *smartness*, assumendo un'ottica biologica, può rintracciarsi nella capacità di eseguire un costante monitoraggio degli stimoli di vario genere, applicando continui correttivi in funzione di questi, dato un obiettivo da raggiungere. La metafora biologica bene si presta a un'applicazione di *smartness* urbana: Chourabi e altri (2012, p. 2290) paragonano la città *smart* a un organismo dotato di un sistema nervoso – in luogo di una città industriale solamente «scheletro e pelle» – e Ratti (2013) afferma che non potrebbe esserci *smartness* urbana senza la duplice funzionalità di *sensing and acting*, ovvero di processualità mutevoli in seguito a stimoli ricevuti.

Ancora, l'intelligenza urbana si configura anche come la possibilità di un monitoraggio e una decisionalità continua (*real-time city, city-dashboard*: Kitchin, 2014; Kitchin, Lauriault e McArdle, 2015) messa in atto integrando negli spazi urbani una sensoristica diffusa e articolata, tanto tecnologica quanto sociale (Borga, 2014; Goodchild, 2007). Tale visione tecnocentrica, inoltre, si adatta molto bene alla città intelligente, in quanto ne ha costituito e ne costituisce un *endorsment* significativo.

La *smartness* urbana, come detto, è fenomeno multimodale sensibile al contesto in cui si situa, ma a sua volta influente sullo stesso, poiché ne altera o ne

(2) «From the old English "smeortan" of West Germanic origin and relate to German "schmerzen". The adjective "smart" is relate to the verb, the original sense – late Old English – being "causing sharp pain"; from this arose keen [it. affilato, tagliente, perspicace, sottile], brisk [it. svelto, rapido, pungente] whence the current senses of "mentally sharp" [it. acuto, acuminato, chiaro, netto, rapido]» (www.oxforddictionaries.com).

genera nuove traiettorie: la *Smart City* si forgia per un'applicazione di *smartness* tanto «esogena» quanto «endogena», a seguito di un adattamento alle specificità contestuali, alla stregua di quelle circolarità sovente riscontrabili nel tessuto urbano e che interessano molteplici dinamiche e processualità, segnatamente quelle innescate dai rapporti locale-globale (Fuschi, 2012).

Una ulteriore connotazione si può rintracciare in analisi e definizioni di tipo quantitativo, esperite in vari contesti e col duplice intento sia di quantificare l'intelligenza urbana sia di valutare il reale impatto di politiche urbane *smart*. Infatti, come riporta Miani (2014, p. 50), «it is well known that the most common way to define a policy problem is to measure it». In questo senso, allora, lo scenario della valutazione quantitativa come misuratore di *smartness*, e quindi di *smart city performances*, permette di analizzare sia alcune politiche urbane, sia le metodologie usate per valutarle, considerandole come elementi di forza (competitività) o di debolezza (vulnerabilità).

Il lavoro di Giffinger e altri (2007) risulta ancora decisivo poiché introduce la metodologia largamente accettata e utilizzata – che ha dato luogo, come visto, alla definizione stessa di *Smart City* – per esperire una misurazione dell'intelligenza. Il gruppo di ricerca, infatti, esamina una serie di 74 indicatori quantitativi, afferenti a 31 fattori comuni a loro volta facenti capo ai sei *assets* fondamentali che sorreggono la città intelligente, e ne estrae un *ranking* (disponibile in <http://www.smart-cities.eu/ranking.html>) standardizzato e basato su un campione di città di medie dimensioni. Esempi analoghi e ispirati a questo modello basilare sono molto diffusi a tutti i livelli e forniscono un quadro oggettivo, ma inferenziale, di *performance* urbana ⁽³⁾. Ne consegue una serie di affascinanti, coinvolgenti e informative classifiche di città *smart* o *smarter*, se in posizioni apicali nei diversi *rankings*, che ne permettono il confronto o l'autoconfronto.

Naturalmente il *benchmarking* così proposto resta sempre uno strumento rigoroso, utile e pienamente informativo per governare e valutare l'efficacia di politiche urbane (Kitchin, Lauriault e McArdle, 2015), e ciò rientra certamente in quella caratterizzazione competitiva della *smartness* applicata: una città – o, meglio, l'insieme delle sue componenti – agisce in maniera intelligente proprio perché in grado di valutare l'entità delle pressioni o degli stimoli passati, in atto o in divenire e predisporre adeguate risposte in vari ambiti, che ne consentono l'ottimizzazione delle risorse e quindi un profilo più performante. Tuttavia, il passo verso alcune derive può essere breve. Da un lato, la costruzione complessa e inevitabilmente inferenziale di questi indicatori, per quanto adattati e universalizzati, va tenuta saldamente in conto (Kitchin, Lauriault e McArdle, 2015; ma gli

(3) In Italia, tra gli altri, figurano *ICityRate* di Forum PA (ultima edizione 2016: <http://www.icitylab.it/%e2%80%8bicity-rate-2016-la-pubblicazione-del-rapporto>) e *Smart City Index* di Between (ultima edizione 2014: http://www.between.it/SmartCityIndex/Between_SmartCityIndex2014.pdf), seguito da *Italia Smart. Rapporto Smart City Index 2016* a cura di Ernst&Young ([http://www.ey.com/Publication/vwLUASsetsPI/EY-smart-city-index-2016/\\$FILE/2016-EY-smart-city-index.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUASsetsPI/EY-smart-city-index-2016/$FILE/2016-EY-smart-city-index.pdf)).

stessi Giffinger e Gudrun, 2010), non solo per le modalità di selezione e assemblaggio degli algoritmi, ma soprattutto per le marcate e limitanti differenze territoriali: confronti di realtà geografiche su vasta scala e con retroterra specifici potrebbero accusare un notevole scostamento dall'obiettivo desiderato. Dall'altro lato, peggio, si rischia di perdere il senso della classificazione come distaccato rendiconto di variabili interrogate, con l'esito di una spettacolarizzazione del proprio piazzamento, alla stregua di *beauty contest* (Giffinger e Gudrun, 2010, p. 12), o nella opportunistica scelta di tacere piazzamenti non troppo confortanti. Si tentano, dunque, strategie di *marketing* urbano dell'opportunità, legato più a classifiche ideali che a strategie sostanziali, producendo un attraente *brand* di benessere, «but it seems, however, that the smart city concept is replacing the “liveable City” idea, and in the same way smart rankings are replacing those on quality of life» (Miani, 2014, p. 56).

Le insidiose derive metodologiche, pertanto, vanno racchiuse in una cosciente analisi critica, capace di separare le cause dagli effetti. Per lo scopo qui proposto, è sufficiente puntualizzare che la caratterizzazione più pervasiva e competitiva dell'intelligenza urbana consiste nel saper ravvisare, scegliere e convogliare, sulla base delle risorse disponibili (siano esse riconducibili al capitale finanziario, umano o ambientale) e delle opportunità di partenza, le dinamiche, le azioni e le consuetudini delle varie componenti urbane – cittadinanza compresa – verso il massimo risultato potenzialmente realizzabile in funzione delle priorità delineate nell'indispensabile processo dialettico.

Ancora, si vuole richiamare il lavoro di Herrschel (2013), che pone al centro della propria riflessione la compresenza di competitività e sostenibilità – due sfide della *Smart City* – come condizione oggettiva di *smartness*. Quest'ultima sarà tanto più tangibile se potranno essere conciliate agende (ovvero priorità) conflittuali, meglio se modificate nel corso del tempo, in risposta a confronti costruttivi. *Smartness*, quindi, è la capacità di far coesistere interessi divergenti applicando un fenomeno *less-spatial* (*ibidem*, p. 2336) alle scale territoriali opportune, esulando anche da confini e maglie amministrative. In altri termini, Herrschel individua in uno *smart-regionalism* la dimensione ideale per individuare e declinare la *smartness*, concepita come meccanismo conciliante tra istanze diverse e come «analytical framework for exploring the intersection between territoriality (spatial scale) and sectoriality (political agenda)» (*ibidem*, p. 2344). La *smartness*, dunque, secondo l'ottica di Herrschel, si basa anche sul buon governo dei flussi, e ciò risulta possibile esulando da una maglia amministrativa troppo piccola per contenerli; in sostanza, la logica del regionalismo, con il contenimento areale dei flussi, si afferma come ulteriore chiave interpretativa, ri-dimensionando le strutture concettuali di una *smartness* a esclusiva scala urbana.

Dalle analisi e dalle considerazioni precedenti discendono alcune riflessioni. La prima si può riassumere nella domanda: la *Smart City* è una vera e propria città? Da un lato, la «etichetta *smart*» che molte città hanno esposto, sia come

semplice vessillo che come requisito per l'ottenimento di finanziamenti, denota una marcata tangibilità della città intelligente; dall'altro, alcuni problemi evidenziati durante questa analisi ne sottolineerebbero un carattere più immateriale che fisico. La *Smart City*, infatti, sembrerebbe caratterizzarsi più come una serie di buone politiche urbane che tendono al raggiungimento di migliori *standard* di vita che come luogo ben definito. Tuttavia tali politiche, strutturate secondo la visione della *Smart City*, producono ricadute territoriali che caratterizzano inevitabilmente le dinamiche urbane e regionali; si potrebbe parlare allora, in maniera preliminare e forse impropria, di *smart cities* al fine di fornire una referenza oggettiva, ferma restando la sostanziale differenza che attiene al carattere dinamico della *Smart City* «concettuale», ovvero non un oggetto finito e perentorio, ma un processo in continua evoluzione.

La semplice attività di *labelling*, in effetti, ammette solo una duplice verità: si può essere o non essere *Smart City* senza possibilità intermedie. Da ciò consegue l'ottenimento di una serie di *smart cities* e di *dumb cities*, contrapposte tra loro e con una logica binaria di categorizzazione. Si crea, dunque, quella dicotomia concettuale richiamata in precedenza che altera la visione della realtà fenomenica, poiché la partizione che sorregge lo schema non è riscontrabile in nessuna evidenza urbana empirica. In altri termini, non esiste una perfetta e ambita «città *smart*», un'isola felice senza criticità, opposta a una indesiderata «città non-*smart*» ingabbiata nelle sue storture. Al contrario, inquadrando la questione secondo un processo dinamico, risulta possibile accostarsi meglio alla situazione reale, dove persistono una serie di gradazioni e combinazioni differenti che esulano da un approccio di tipo binario.

Il confronto quantitativo (e qualitativo) diventa, allora, uno strumento molto utile, sia in termini temporali (autoconfronto, ovvero la possibilità di analisi del medesimo oggetto d'indagine integrando la propria evoluzione nel tempo), sia in termini relativi, ma a un momento dato (*city rankings*). In particolare, la prima tipologia appare più utile e funzionale a un vantaggioso strumento di misurazione e valutazione, poiché permette un più adatto apprezzamento dei processi in corso; la seconda, al contrario, basata su un paragone relativo tra città, si rivela molto più complessa per problemi di confrontabilità, e quindi meno informativa, ma soprattutto pretesto di spettacolarizzazione grazie alla produzione di alcune classifiche aleatorie. Dunque, e in maniera più critica, la raccolta di indicatori e la *performance* urbana valutata in un ciclo temporale definito, basati su un autoconfronto (una sorta di *self-benchmark*), conducono a una informazione migliore rispetto a un ordinamento di città dalla più alla meno intelligente, ammettendo la possibilità distorta di una «*smart city* non tanto *smart*» con questioni ancora irrisolte. Risulta chiara, allora, una forte dinamica processuale della *Smart City*, concepita come continua analisi di criticità e potenzialità a cui la città deve far fronte costantemente con necessarie e continue rimodulazioni decisionali, in luogo di una statica etichettatura parametrica: la *smartness* e la *Smart City* come visione urbana non permettono un traguardo definito, ma co-

stituiscono un modello a cui tendere, forse senza poterlo mai raggiungere, proprio in virtù della sua natura rinnovabile e inesauribile.

Una seconda riflessione non può non esulare dalla scala applicativa della *smartness*. Come visto, il regionalismo *smart* lascia intravedere un cruciale aspetto programmatico per conciliare competitività e sostenibilità; ciò è possibile soltanto debordando dalle rigidità confinarie urbane per meglio governare gli interessi divergenti delle collettività e lo spazio mutevole dei flussi. Il senso della *smartness* applicata, dunque, va ricercato nella giusta dimensione operativa, ovvero l'opportuna scala geografica cui ascrivere le migliori politiche decisionali. In altri termini, si potrebbe affiancare al concetto di *Smart City* quello di un ambito più vasto e articolato, come una *smart land* (Bonomi e Masiero, 2014). Allo stato dei fatti, però, sembra rischioso mirare all'individuazione di una scala ottimale univoca e appare molto più ragionevole ricorrere ai classici concetti geografici di multiscalarità e transcalarità.

Il limite della scala, infatti, non sta solo nella sua identificazione, ma anche nella ricerca del massimo limite possibile, inteso come vincolo alla estensione territoriale. A rigore, le positive ricadute della *smartness* condurrebbero a una espansione delle sue logiche a scala nazionale, continentale o addirittura planetaria, superando le micro-strutturazioni di *smart cities* o *smart lands* in funzione di una ecumenica e cosmopolita applicazione globale. Tuttavia, la mancanza di un assetto istituzionale globale con cui interfacciarsi, la estrema eterogeneità regionale in gioco, la marcata disparità di possesso o accesso alle risorse sia materiali sia immateriali – solo per citare le criticità più evidenti – rendono questo scenario utopistico, se non irrealizzabile, almeno in questi termini.

La terza riflessione riguarda il concetto di «*smartness* relazionale». Il cambio di paradigma nutrito dalla globalizzazione, o viceversa, che ha già rivoluzionato le dinamiche urbane innestando logiche basate sulla distanza relazionale in luogo di quella spaziale, e con le infinite implicazioni che hanno generato nuove geografie dei flussi e nuove realtà reticolari, non può che forgiare anche la dinamica applicativa delle *smart cities* come fenomeno territoriale. Appare ovvio che, in virtù delle decisionalità prodotte (differenziazione degli approcci *smart* posti in atto) e delle specificità date (le caratteristiche endogene e morfologiche), le *smart cities* – nel senso su esposto, ovvero come prodotti territoriali di politiche *smart* concepite per la dimensione urbana – non siano tutte uguali. Una migliore comprensione del fenomeno, allora, è possibile angolando l'analisi dal punto di vista, non solo spaziale, ma soprattutto relazionale, richiamando in analogia le teorizzazioni della *World City Network* di Taylor, così come gli assunti dell'approccio reticolare. Autori come Friedmann, Castells o Sassen, per citare solo i precursori del filone in analisi, evidenziano come la componente relazionale sia fondante per una sistematizzazione concettuale e classificatoria di città, tanto da rappresentare il vero elemento discriminante per la gerarchia globale, sia esso concepito come tipologia di flusso (Castells, 2002) o come legame principalmente economico (Friedmann, 1986; Sassen, 1997; Taylor, 2001). Quindi, la visione della *Smart City* può essere indagata non

solamente come oggetto a sé stante, ma analizzandone la relazionalità e la interconnettività tra le proprie molteplici manifestazioni, così come certa letteratura già pone in rilievo (Batty e altri, 2012; Wall e altri, 2015). Secondo tali teorizzazioni, infatti, basandosi principalmente sui criteri della competitività e delle interconnessioni segnatamente economiche, è possibile intravedere un fenomeno di relazionalità tra *smart cities* che assume almeno due forme: da un lato, di tipo sistemico, a connotazione «mutualistica», dall'altro come relazionalità di rete tra *smart cities*, maggiormente concorrenziale in quanto fondata su criteri di vantaggio relativo.

Il primo tipo intravede in un «system of smart cities» l'opportunità per stimolare il vantaggio competitivo di ogni città *smart* del sistema, semplicemente creando dinamiche di competizione in un contesto interattivo ed evolutivo (Batty e altri, 2012, p. 516); una sorta di ambiente creativo a vantaggio dello sviluppo, ma concepito in maniera bilanciata, tale per cui nessuna città intelligente avrà rendimenti troppo avanzati o troppo arretrati. Nel secondo caso, invece, si tenta un *crossover* tra il già citato assunto della *World City Network* e la *Smart City* (Wall e altri, 2015, p. 87) concepito, appunto, come un sistema territoriale *multi-layers* interconnesso, capace di massimizzare la propria capacità di *problem solving* (Komninos, 2002), ma soprattutto di trarre profitto dalla possibilità di confrontarsi e tessere relazioni vantaggiose con altre *smart cities*, migliorando la propria stabilità (vuoi resilienza) in caso di *shock* (Wall e altri, 2015, p. 87). Si creerebbero, quindi, notevoli stimoli di sviluppo e progresso sotto varie forme, ma innescati da fattori economici che interesserebbero tale sistema reticolare.

La *smartness*, dunque, si articola in una dicotomia endogeno-esogeno che plasma il suo ambito di applicazione e, allo stesso tempo, ne viene influenzata. Diventa interessante notare che tale influenza non è solo autoprodotta, ma mutabile da altri *clusters* territoriali *smart* tra loro interagenti e responsabili di sempre nuovi scenari. Ciò produce, allora, geografie transcalari di *smartness* basate, piuttosto che su caratterizzazioni numeriche o politiche, su approcci relazionali importanti per le sorti territoriali, tanto a scala urbana quanto di area vasta.

Quasi un secolo fa Louis Wirth, esponente della Scuola sociologica di Chicago, preconizzava, nel sistema di comunicazione e nella tecnologia che lo sorregge ed evolve, uno dei cardini su cui la società avrebbe poggiato per intraprendere un possibile percorso di sviluppo urbano non più basato su singoli discriminanti indicatori spaziali o demografici, ma concepito come un insieme di elementi che, interagendo, divengono capaci di creare quello «stile di vita» paradigmatico e peculiare che è l'urbanità ⁽⁴⁾.

(4) «It is obviously, therefore, to the emerging trends in the communication system and to the production and distribution technology that has come into existence with modern civilization that we must look for the symptoms which will indicate the probable future development of urbanism as a mode of social life. The direction of the ongoing changes in urbanism will for good or ill transform not only the city but the world» (Wirth, 1938, p. 24).

L'analogia con la visione della *smartness* urbana e della *Smart City* appare plausibile: pensare a una *smart city* senza una dotazione in termini tecnologici risulta difficile, così come l'assenza di una connettività diffusa limiterebbe le dinamiche relazionali quotidiane, indispensabili alle logiche dell'agire collettivo contemporaneo. Ancor più, il senso di smaterializzazione e di svincolamento da ancoraggi spaziali, che già Wirth formalizzava a proposito dell'urbanità, è assolutamente rintracciabile tanto nella *smartness*, quanto nella *Smart City*.

Per tutti i motivi detti, si ritiene utile al prosieguo della discussione porre a base il superamento di una visione incentrata sulla *Smart City* in sé, concepita come oggetto spazialmente definito e concluso, allargando piuttosto l'orizzonte di analisi, sia a livello concettuale, sia in funzione delle possibili dinamiche territoriali, relazionali e processuali in corso.

L'uso di tale chiave interpretativa consente di meglio comprendere il carattere esplicativo e vantaggioso del nuovo «ordine urbano *smart*»: un approccio critico che, muovendo da sicuri punti di forza, permette di capire come tale modello di politica urbana possa condurre, *in primis*, a uno sviluppo veramente «intelligente», prescindendo dalle etichettature o dalle derive metodologiche.

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ALLWINKE S. e P. CRUICKSHANK, *Creating Smart-er Cities: An Overview*, in «Journal of Urban Technology», 2011, 2, pp. 1-16.
- AMIN A. e N. THRIFT, *Cities: Reimagining the Urban*, Cambridge, Polity Press, 2002.
- BATTY M. e altri, *Smart Cities of the Future*, in «The European Physical Journal Special Topics», 2012, 1, pp. 481-518.
- BATTY M., *The New Science of Cities*, Cambridge, MIT Press, 2013.
- BEAVERSTOCK J.V., R.G. SMITH e P.J. TAYLOR, *World-City Network: A New Metageography?*, in «Annals of the Association of American Geographers», 2000, 1, pp. 123-134.
- BERRY B.J.L., *Cities as Systems within Systems of Cities*, in «Papers and Proceedings of the Regional Science Association», 1964, 1, pp. 146-163.
- BONOMI A. e R. MASIERO, *Dalla smart city alla smart land*, Venezia, Marsilio, 2014.
- BORGA G., *City Sensing. Approcci, metodi e tecnologie innovative per la città intelligente*, Milano, F. Angeli, 2014.
- BORRUSO G. e B. MURGANTE, *Smart Cities: un'analisi critica delle opportunità e dei rischi*, in «Rivista GEOMEDIA», 2013, 3, pp. 6-10.
- BURDETT R. e D. SUDJIC (a cura di), *The Endless City*, Londra-New York, Phaidon Press, 2007.
- CARAGLIU A., C. DEL BO e P. NIJKAMP, *Smart Cities in Europe*, in «Journal of Urban Technology», 2011, 2, pp. 65-82.
- CASTELLS M., *La nascita della società in rete*, Milano, Egea, 2002.
- CASTELLS M., *La città delle reti*, Venezia, Marsilio, 2004.

- CHOURABI H. e altri, *Understanding Smart Cities: An Integrative Framework*, in *Proceedings of the 45th Hawaii International Conference on System Science (HICSS) (4-7 gennaio 2012)*, New York, Institute of Electrical and Electronic Engineers, 2012, pp. 2289-2297.
- DEMATTEIS G., *Shifting Cities*, in C. MINCA (a cura di), *Postmodern Geography*, Oxford, Blackwell, 2011, pp. 113-128.
- DOXIADIS C.A., *Ecumenopolis: Tomorrow's City*, in *Britannica Book of the Year*, Chicago, Encyclopaedia Britannica, 1968 (<http://www.doxiadis.org/ViewArticle.aspx?ArticleId=14929>).
- EUROPEAN COMMISSION, *Smart Cities and Communities. European Innovation Partnership*, COM 2012-4701, 2012 (http://ec.europa.eu/eip/smartcities/files/ec_communication_scc.pdf).
- EUROPEAN PARLIAMENT, *Mapping Smart Cities in the EU*, PE 507.480(2014) ([http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/catalog/2014/518766/IPOL-ITRE_CT\(2014\)518766_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/catalog/2014/518766/IPOL-ITRE_CT(2014)518766_EN.pdf)).
- FISTOLA R., *Smart City: riflessioni sull'intelligenza urbana*, in «TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment», 2013, 1, pp. 48-58.
- FRIEDMANN J., *The World City Hypothesis*, in «Development and Change», 1986, 17, pp. 69-83.
- FUSCHI M., *Verso la città sostenibile. Una prima valutazione dell'ecosistema urbano*, in P. LANDINI (a cura di), *Abruzzo. Un modello di sviluppo regionale*, Roma, Società Geografica Italiana, 1999, pp. 115-128.
- FUSCHI M., *Ambiente urbano e area metropolitana*, Pescara, Libreria dell'Università Editrice, 2000.
- FUSCHI M., *From an Impose City to a Share One: The New Cultural Dimension of Urban Sustainability*, in P. CLAVAL, M.P. PAGNINI e M. SCAINI (a cura di), «*The Cultural Turn in Geography*». *Atti del Convegno (Gorizia, 18-20 settembre 2003)*, Trieste, IGU, Edizioni Università di Trieste, 2006, pp. 199-210.
- FUSCHI M., *Città e globalizzazione: circolarità di rapporti e dimensione territoriale*, in «Memorie Geografiche», 2012, n.s., 9, pp. 253-261.
- GARAU C., L. MUNDULA e A. SALUSTRI, *Smart Cities between Ethics and Aesthetics*, in M. SCHRENK e altri, *REAL CORP 2014. Plant it Smart. Clever Solutions for Smart Cities*, *Proceedings of 19th International Conference on Urban Planning, Regional Development and Information Society (21-23 May 2014, Vienna)*, Schwechat, CORP, 2014, pp. 543-551.
- GIFFINGER R. e altri, *Smart Cities. Ranking of European Medium-size Cities*, Vienna, Centre of Regional Science-Vienna University of Technology, 2007 (http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf).
- GIFFINGER R. e H. GUDRUN, *Smart Cities Ranking: An Effective Instrument for the Positioning of Cities?*, in «ACE. Architecture, City and Environment», 2010, 4, 12, pp. 7-26 (<http://hdl.handle.net/2099/8550>).
- GOODCHILD M.F., *Citizens as Sensors: The World of Volunteer Geography*, in «GeoJournal», 2007, 4, pp. 211-221.
- GREENFIELD A., *Against the Smart City*, New York, Do Projects, 2013.
- HERRSCHEL T., *Competitiveness and Sustainability: Can «Smart City Regionalism» Square the Circle?*, in «Urban Studies», 2013, 11, pp. 2332-2348.

- HOLLANDS R.G., *Will the Real Smart City please stand up?*, in «City», 2008, 3, pp. 303-320.
- JACOBS J., *The Economy of Cities*, New York, Vintage Books, 1970.
- KITCHIN R., *The Real-time City? Big Data and Smart Urbanism*, in «GeoJournal», 2014, 1, pp. 1-14.
- KITCHIN R., T.P. LAURIAULT e G. McARDLE, *Knowing and Governing Cities through Urban Indicators, City Benchmarking and Real-time Dashboards*, in «Regional Studies, Regional Science», 2015, 1, pp. 6-28.
- KOMNINOS N., *Intelligent Cities: Innovation, Knowledge Systems and Digital Spaces*, Londra-New York, Taylor and Francis, Spon Press, 2002.
- MIANI F., *Il futuro è nel passato. Riflessioni sull'evoluzione della città europea*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2013, pp. 423-441.
- MIANI F. e V. ALBANESE, *Smart Cities: Ranking the Italian Experience*, in R. EFE e M. ÖZTÜRK (a cura di), *Tourism, Environment and Ecology in the Mediterranean Region*, Newcastle U.T., Cambridge Scholars Publishing, 2014, pp. 47-64.
- MUNDULA L. e S. AUCI, *Smart Cities and a Stochastic Frontier Analysis: A Comparison among European Cities*, in *XXIII Conferenza Annuale AISRE (Roma, 2012)* (<http://ssrn.com/abstract=2150839>).
- PARADISO M., *Per una geografia critica delle «smart cities» tra innovazione, marginalità, equità, democrazia, sorveglianza*, in «Bollettino della Società Geografica Italiana», 2013, pp. 679-693.
- Planning «Smart» City-regions in an Age of Market-driven Urbanism, Special Issue*, in «Urban Studies», 2013, 11.
- RATTI C., *Smart City, Smart Citizen*, Milano, Egea, 2013.
- RIVA SANSEVERINO E., R. RIVA SANSEVERINO e V. VACCARO, *Atlante delle smart city. Comunità intelligenti europee e asiatiche*, Milano, F. Angeli, 2015 (III ediz.).
- SASSEN S., *Le città nell'economia globale*, Bologna, Il Mulino, 1997.
- SCOTT A.J., *Globalization and the Rise of City-Regions*, in «European Planning Studies», 2001, 7, pp. 813-826.
- Smart Cities. Researches, Projects and Good Practices for the Cities, Special Issue*, in «TEMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment», 2013, 1.
- SÖDERSTRÖM O., T. PAASCHE e F. KLAUSER, *Smart Cities as Corporate Storytelling*, in «City», 2014, 3, pp. 307-320.
- STAFFANS A. e L. HORELLI, *Expanded Urban Planning as a Vehicle for Understanding and Shaping Smart, Liveable Cities*, in «The Journal of Community Informatics. North America», 2014, 10, 3 (<http://ci-journal.net/index.php/ciej/article/view/1171/1110>).
- TAYLOR P.J., *Specification of the World City Network*, in «Geographical Analysis», 2001, 2, pp. 181-194.
- TAYLOR P.J., *World City Network: A Global Urban Analysis*, Londra, Routledge, 2004.
- THE EUROPEAN HOUSE-AMBROSETTI-ABB, *Smart Cities in Italia: un'opportunità nello spirito del Rinascimento per una nuova qualità della vita*, s.l., s.e., 2012.
- TOWNSEND A.M., *Smart Cities. Big Data, Civic Hackers and the Quest for a New Utopia*, New York, W.W. Norton & Company, 2013.
- UN-WORLD COMMISSION ON ENVIRONMENT AND DEVELOPMENT (UN-WCED), *Our Common Future*, Oxford, Oxford University Press, 1987.

- VANOLO A., *Smartmentality: The Smart City as Disciplinary Strategy*, in «Urban Studies», 2014, 5, pp. 881-896.
- VANOLO A., *Smart city e sviluppo urbano: alcune note per un'agenda critica*, in «Scienze del Territorio», 2015, 1, pp. 111-118.
- WALL R. e altri, *Evaluating the Performance of Smart Cities in the Global Economic Network*, in M.P. RODRÍGUEZ-BOLÍVAR (a cura di), *Transforming City Governments for Successful Smart Cities*, Berlino, Springer International Publishing, 2015, pp. 87-113.
- WIRTH L., *Urbanism as a Way of Life*, in «American Journal of Sociology», 1938, pp. 1-24.

SMARTNESS AS A «WAY OF LIFE». APPROACHES TO DISCUSSION. – The attempt to outline new forms or new trajectories about the future city represents an attractive challenge, all the more if the research starts from the interesting dichotomy competitiveness/vulnerability that affects the city conceived and observed according to the new values of smartness. So, the aim of the paper is to contribute to a discussion and a possible definition of urban smartness concept, which is so pervading in actual paradigms, generating a varied phenomenology and even more considerable amount of smart cities. Analysis wants to investigate the closer connection between smartness and urbanity, where, in an intense smart cities proliferation, none other future seems possible for the city than that «intelligence based». Moreover, the analysis aims to understand the new urban order dynamics, by his strength points (competitiveness) and weak points (vulnerability), examining in depth the relation between smartness and territorial dimension and seeking an optimal scale of applied smartness, eventually exceeding that of urban borders. Finally, the evocation of famous essay by Louis Wirth is justified by the revolutionary reach that an innovative perspective, then and now, establishes about the issue: is the smartness a widespread, universal and absolute phenomenon which identifies a new future «way of life»?

Università «G. d'Annunzio» di Chieti-Pescara, Dipartimento di Economia

daniele.mezzapelle@unich.it