



Barcellona. Il murales realizzato nella zona di Granollers a Barcellona nell'estate 2020 in occasione della cerimonia commemorativa per le vittime spagnole della pandemia. L'opera è stata realizzata dagli artisti Josep Fernandez Margalef e Rice (Eduard Sacrest) ed è stata chiamata «esperança», ossia speranza. Il disegno declina il concetto delle connessioni e suggerisce che anche a distanza la speranza possa agire come una forza in grado di avvicinare gli uni agli altri, hanno spiegato i due artisti

Le grandi smart city cedono il passo a reti rurali connesse

Modelli di sviluppo. Jeffrey Schnapp (Università di Harvard): «Le realtà metropolitane sono avvantaggiate dalle infrastrutture tech, ma il valore si misura dal contratto sociale»

Pagina a cura di **Giampaolo Colletti**

In piena pandemia ha deciso di reinventarsi da zero un lavoro e di connettere i paesi della bassa Valtellina, macinando chilometri in sella alla sua bicicletta. Paolo Novellino, 38enne di Morbegno, piccolo Comune alpino di 13 mila anime in provincia di Sondrio, ha lanciato il servizio Mobilo, prenotabile via app o via WhatsApp «Effettuo consegne o ritiri in bici per i miei compaesani che non possono usufruire dei vantaggi dei servizi di delivery delle metropoli. In fondo questa è l'economia dell'«incontro», racconta Novellino.

Non è un caso isolato perché si stanno moltiplicando imprese e professionisti che decidono di ri-

gicaplurale, con alleanze pubblico-private e con meccanismi relazionali all'interno di innovativi modelli reticolari. «I nostri leader politici devono comprendere che la digitalizzazione non investe sole aree metropolitane, ma il suo potenziale riguarda soprattutto le realtà intermedie. Anzi, alcune forme di mobilità autonome le vedremo prima nelle aree rurali che nelle grandi città», precisa Schnapp. Come chief visionary officer di Piaggio Fast Forward ha seguito l'evoluzione di Gita, robot-transportatore in grado di interagire con l'ambiente circostante. «Ogni soluzione deve essere espressione dei problemi reali che nascono dal basso. I veicoli a guida autonoma si adattano bene a un contesto dove non esiste il grado di complessità di

zione. Secondo un report di Deloitte il 36% degli italiani ritiene che il processo di digitalizzazione non consideri sufficientemente l'aspetto umano. Ecco perché occorre applicare un modello di innovazione antropocentrica rispettosa dell'ambiente. «Quando si parla di smart city tendiamo a confondere la città con la tecnologia che la pervade. La città intelligente è un amalgama complesso, un insieme di forme di intelligenza. Al centro deve esserci la qualità della vita con il welfare e concrete politiche inclusive. Si va ben oltre il presupposto erroneo dell'interconnessione costante. Dietro c'è un lavoro di ascolto e di aggiornamento continuo», dice Schnapp.

Non si ragiona più per accentrato, bensì per distribuzione reticolare: è l'approccio che si declina con la blockchain e con quell'idea di fiducia che si costruisce passo dopo passo. Così amministratori e decisori pubblici devono operare in alleanza con innovatori e startupper. «Le nostre democrazie hanno bisogno di guardare alle piccole realtà. Oggi la cornice regolamentare deve favorire questo decentramento e assicurare un modello distributivo in contrasto rispetto al concentramento delle potenze multinazionali emerse dalla trasformazione digitale. Le politiche devono costruire reti e agevolare la creazione di nuove forme sociali. È una sfida che si sta affrontando in tutto il mondo. D'altronde oggi innovare ci pensano soprattutto i Paesi più piccoli e agili, come per esempio l'Estonia».

Per molti la sfida è legata all'interoperabilità dei sistemi oltre i *walled garden*, ossia i giardini chiusi imposti dai colossi hi-tech. Il rischio è di ritrovarsi con cittadini connessi in città ancora analogiche. Per Schnapp la sfida però è più culturale che infrastrutturale. «Avremo sempre più megalopoli da milioni di abitanti, con problemi energetici, idrici, igienici. Le tecnologie possono aiutarci, ma vanno adottate sulla base dei bisogni reali dell'uomo».

PROCIDA 2022

Processi d'innovazione sociale

Jeffrey Schnapp è stato uno dei tanti ospiti di Procida Capitale Italiana della Cultura 2022. Per la prima volta questo titolo è andato ad un'isola e a un piccolo borgo di poco più di 10 mila abitanti. Il programma vede centinaia di eventi distribuiti in un cartellone di quasi 300 giorni di programmazione, con 350 artisti provenienti da 45 Paesi. Tutto viene declinato in cinque sezioni: Procida inventa, Procida ispira, Procida include, Procida impara, Procida innova. Il tema portante è «La cultura non isola», ideato prima della pandemia e oggi più che mai attuale - pone Procida come luogo di esplorazione, sperimentazione e conoscenza, modello delle culture e metafora dell'uomo contemporaneo. «Ci siamo svincolati dagli schemi tradizionali di narrazione di un progetto culturale inteso come intrattenimento e abbiamo raccontato i processi di innovazione sociale dando centralità alla vita urbana orientata dalla cultura», spiega Agostino Rilitano, direttore di Procida 2022. Da oggi, giovedì 7 luglio e per quattro giorni, si terrà la rassegna di teatro contemporaneo «Espressioni». Dal 14 al 16 luglio «Artecinema», festival internazionale di film sull'arte. Il 22 luglio è attesa per la sua lectio magistralis Chiara Montanari prima italiana a guidare una spedizione in Antartide.

DELOITTE **Il 36% degli italiani ritiene che l'avanzata del digitale non consideri a sufficienza l'aspetto umano**

LE STORIE

WECITY

Mobilità sostenibile più efficace come gioco

Muoversi in modo sostenibile può diventare un gioco da ragazzi. Lo sanno bene in WeCity, società benefit impegnata a incentivare i comportamenti ecologicamente corretti attraverso buone pratiche di mobilità. «Il 60% degli spostamenti in Italia sono sotto i cinque chilometri e in area urbana. Ecco perché l'auto nella maggior parte dei casi è una scelta dettata dall'abitudine più che dalla necessità. Il nostro territorio si presta a spostamenti misti bici, monopattino, mezzi pubblici», afferma Paolo Ferri, 49enne ingegnere meccanico e ceo di WeCity. Con WeCity aziende e Pa premiano dipendenti e cittadini virtuosi. In palio soldi, buoni sconti o monete virtuali, che possono essere spese nei negozi del territorio. L'idea è nata diversi anni fa, poi il progetto è rimasto nel cassetto e ripreso da un team di startupper quarantenni provenienti da altre esperienze. Con giugno 2020, dopo il primo lockdown, la svolta. «Oggi siamo una decina di persone e operiamo quasi esclusivamente su realtà di media densità abitativa. Gli utenti usano la nostra app con programmi di incentivazione della mobilità. Tra i clienti abbiamo una cinquantina di Pa e i comuni di Modena, Reggio Emilia, Ascoli Piceno, Grosseto, Legnano e ancora Gussago, nella provincia di Brescia. Tra le aziende ci sono Coop Alleanza e Tucano», conclude Ferri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SIDEIS

Illuminazione smart per piccoli centri urbani

Tutto nasce per caso, come accade per le idee semplici e geniali. Anche se poi a fare la differenza c'è tanto studio, confluente in un brevetto internazionale. «L'intuizione l'abbiamo avuta durante un viaggio, all'altezza di uno svincolo autostradale, vedendo col mio socio i segnaletori che per errore al posto di lampeggiare rimanevano sempre accesi, creando un effetto di illuminazione su strada e dando una sensazione di sicurezza alla guida», ricorda Alberto Gerli, co-fondatore di Sideis. Così parte la sfida: disegnare un apparecchio luminoso di piccolissime dimensioni che emette luce a meno di un metro d'altezza per portarla dove oggi non c'è, ossia su quei tratti di strada per cui non è prevista palificazione. La società nasce nel 2018 a Firenze, conta già una decina di installazioni in autostrada per un previsionale di 1 milione di fatturato. Parte da un'architettura semplice, costi di installazioni contenuti e senza impatto sulla sede stradale. «Si tratta di un'illuminazione ideale per tutte quelle strade buie di collegamento tra piccoli centri urbani e rurali. L'impianto può essere dotato di sensori per creare illuminazione adattiva, quindi per illuminare solo in caso di transito di veicoli, per ottimizzare il risparmio energetico o con sensori che fanno luce di segnalazione in caso di pericolo», precisa Gerli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

MELIXA

L'lot per monitorare la salute delle api

Hanno deciso di prendersi cura delle api, brevitando e mettendo in commercio un alveare tecnologico. Già nel 2013 cinque ingegneri trentini con competenze trasversali hanno creato Melixa, startup innovativa che fornisce tecnologia e assistenza a più di 200 apicoltori in tutta Europa, concentrati in contesti rurali e in aree a bassa densità abitativa. Si tratta di un monitoraggio che permette di comprendere le condizioni climatiche e ambientali tramite smartphone grazie a un dispositivo installato nelle arnie e dotato di una serie di sensori. La tecnologia è totalmente italiana. Obiettivo: comprendere lo stato di salute degli api, oggi particolarmente a rischio. Il sistema intelligente consente un controllo a distanza dell'apiario ed è acquistabile da hobbisti, professionisti, centri di ricerca: misura il peso dell'arnia, il numero delle api, le temperature interne ed esterne, la quantità di pioggia caduta. «Tutto può essere controllato direttamente online e di fatto si tratta di uno strumento di monitoraggio che permette il miglioramento delle condizioni di tutta la catena di produzione. Spesso gli apicoltori sono lasciati soli a sopportare il peso dei molteplici rischi a cui sono esposti. In fondo abbiamo portato internet alle api», afferma Andrea Rossini, co-fondatore e ceo di Melixa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Sono convinto che vedremo i veicoli a guida pienamente autonoma prima nelle piccole realtà, dove il livello di complessità e di assembramento è minore rispetto alle città»

partire dai piccoli comuni d'Italia per fare impresa e in fondo per creare comunità.

«Le smart city metropolitane hanno fallito per il grado di complessità. La densità abitativa è un ostacolo alla digitalizzazione. Certo, le grandi realtà sono avvantaggiate dalle infrastrutture tecnologiche, ma il valore si misura dal contratto sociale tra i vari interlocutori. Bisogna ripartire da forme di intelligenza collettiva distribuite in network di fiducia». Così Jeffrey Schnapp, docente alla Graduate School of Design dell'Università di Harvard e riferimento mondiale nelle scienze umane applicate al digitale.

Proprio ad Harvard Schnapp ha fondato metaLAB, laboratorio di design sulla cultura digitale. Da anni si dedica a disegnare la città del futuro: intelligente, partecipata, inclusiva. Per Schnapp tutto passa dalla nuova ruralità connessa. È una partita che va giocata in una lo-

grandi centri urbani. Sono convinto che quelli a livello 5, quindi pienamente autonomi, li vedremo prima nelle piccole realtà proprio perché l'assembramento è un ostacolo. D'altronde le città storiche sono tutt'altro che stupide: sono state costruite strato per strato e oggi anche in quelle più grandi si ragiona per isole. Penso al modello vincente di Barcellona», dice Schnapp.

Così le città diventano arcipelaghi di borghi e i borghi tornano a essere piccole città: è quanto ha argomentato l'architetto Stefano Boeri, immaginando i contesti abitativi del domani. Ma per riportare in vita questi paesi sono necessarie tre condizioni: la connessione digitale, l'accessibilità e l'urbanistica. Lo segnala un recente rapporto dell'Università degli Studi di Milano Bicocca: occorre riadattare gli spazi alle esigenze della società moderna. La tecnologia ha un ruolo fondamentale, soprattutto con 5G e Internet of Things. Ma atten-

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA