

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE POLITICHE, GIURIDICHE E
STUDI INTERNAZIONALI

Corso di laurea *Magistrale* in
Scienze del Governo e Politiche Pubbliche
Curricula Governance europea



LA SMART CITY COME OPPORTUNITA' DI INCLUSIONE
SOCIALE E CULTURALE

Relatrice: Prof.ssa NESTI GIORGIA

Laureanda: PICCOLI RAKHI
Matricola N. 2058295

A.A 2022/2023

Le città sono un insieme di tante cose: di memoria, di desideri, di segni d'un linguaggio; le città sono luoghi di scambio, come spiegano tutti i libri di storia dell'economia, ma questi scambi non sono soltanto scambi di merci, sono scambi di parole, di desideri, di ricordi.

Le Città Invisibili, Italo Calvino

Le identità plurali delle nostre comunità sono il frutto del convergere delle identità di ciascuno di coloro che le abitano, le rinnovano, le vivificano. Nel succedersi delle generazioni e delle svolte della storia. È la somma dei tanti “tu”, uniti a ciascun “io”, interpellati dal valore della fraternità, o, quanto meno, del rispetto e della reciproca considerazione.

Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, Meeting Rimini 2023

INDICE

INTRODUZIONE.....	5
CAPITOLO 1	
LA SMART CITY TRA PASSATO E PRESENTE.....	8
1.1 LE ORIGINI DELLA SMART CITY	8
1.1.1 <i>La città nella storia</i>	9
1.1.2 <i>La Smart City: un concetto nuovo di città</i>	10
1.2 LE SEI DIMENSIONI DELLA SMART CITY	14
1.2.1 <i>Smart Economy</i>	15
1.2.2 <i>Smart Governance</i>	16
1.2.3 <i>Smart Environment</i>	17
1.2.4 <i>Smart Mobility</i>	18
1.2.5 <i>Smart People</i>	19
1.2.6 <i>Smart Living</i>	20
1.3 LE CRITICITÀ DELLA SMART CITY	21
1.4 LA SMART CITY A LIVELLO INTERNAZIONALE	24
1.4.1 <i>L'azione delle Nazioni Unite e UN Habitat</i>	24
1.4.2 <i>L'azione dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OECD)</i>	30
1.4.3 <i>Le iniziative private: i World Expo</i>	32
1.4.4 <i>Lo stato dell'arte a livello internazionale</i>	33
1.5 LE POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA PER LA SMART CITY	36
1.5.1 <i>Ripensare le politiche per le Smart Cities in Europa dopo la pandemia Covid-19</i>	43
CAPITOLO 2	
LA SMART CITY COME OPPORTUNITÀ DI INCLUSIONE SOCIALE E CULTURALE: UNA RASSEGNA DELLA LETTERATURA	53
2.1 L'INCLUSIONE SOCIALE E CULTURALE NELLE CITTÀ	53
2.2 MULTICULTURALISMO, INCLUSIONE SOCIALE E INCLUSIONE CULTURALE NELLE CITTÀ SMART: UN'ANALISI DELLA LETTERATURA ATTRAVERSO L'APPROCCIO PRISMA	58
2.3 LE DIMENSIONI DELLA 'SMART INCLUSION': UNA PROPOSTA DI FRAMEWORK ANALITICO	69
2.3.1 <i>Smart Governance e governance multiculturale</i>	69
2.3.2 <i>Smart People e partecipazione democratica</i>	72
2.3.3 <i>Smart Living e il contesto multiculturale</i>	74
2.3.4 <i>Le dimensioni per la realizzazione di una buona 'smart inclusion'</i>	76

CAPITOLO 3

LA SMART CITY NEL CONTESTO ITALIANO	78
3.1 LE SMART CITIES IN ITALIA	78
3.1.1 Le linee guida e i fondi italiani per le Smart Cities	79
3.1.2 Le iniziative private	84
3.1.3 Il PNRR come possibilità per l'implementazione della Smart City	85
3.1.4 Criticità della Smart City in Italia	88
3.1.5 La situazione attuale di smart cities in Italia	90
3.2 IL MULTICULTURALISMO IN ITALIA	94
3.2.1 L'immigrazione in Italia tra passato e presente	95
3.2.2 Il quadro normativo delle politiche di immigrazione	97
3.3 LE CITTÀ ITALIANE, LA PERCEZIONE DELL'ALTRO E L'INCLUSIONE SOCIALE E CULTURALE	102

CAPITOLO 4

I CASI STUDIO: AMSTERDAM, TORONTO E FIRENZE	107
4.1 TRE SMART CITY A CONFRONTO	107
4.2 AMSTERDAM SMART CITY	110
4.2.1 L'immigrazione e la composizione etnica di Amsterdam	113
4.2.2 Amsterdam Smart City per l'inclusione sociale e culturale	116
4.3 Toronto Smart City	118
4.3.1 L'immigrazione e la composizione etnica di Toronto	119
4.3.2 Il progetto Quayside e il fallimento di una smart city solo digitale	124
4.4 FIRENZE SMART CITY	127
4.4.1 Il progetto M-EATING: Smart City, inclusione culturale e Food Culture	129
4.5 COMPARAZIONE TRA I TRE CASI STUDIO TRAMITE LE DIMENSIONI DELLA 'SMART INCLUSION'	135
4.6 ANALISI DEL PROGETTO M-EATING CON IL KIT DESIGNERS ITALIA	139
4.7 CONSIDERAZIONI FINALI: IL FUTURO DELLE SMART CITIES DI AMSTERDAM, TORONTO E FIRENZE	

148

CONCLUSIONI	151
APPENDICI	154
DOCUMENTI E NORMATIVE	158
BIBLIOGRAFIA.....	164
SITOGRAFIA.....	170
RINGRAZIAMENTI.....	173

INTRODUZIONE

Nell'ultimo decennio, a livello mondiale, temi quali l'innovazione digitale, la sostenibilità ambientale e la partecipazione da parte dei cittadini sono stati riuniti in unico concetto, quello di *smart city* (SC). Se le dimensioni chiave della SC sono universalmente riconosciute, la sua definizione in letteratura invece non è univoca. La SC si può riassumere come una strategia multidimensionale di e per la città che ha l'obiettivo di ripensare lo sviluppo urbano sostenibile e, per raggiungere ciò, sfrutta le opportunità offerte dalla digitalizzazione e il contributo dei cittadini.

Molte risorse e progetti sono stati messi in atto, soprattutto a livello di innovazione digitale e sostenibilità ambientale, lasciando in disparte o curando poco le possibilità realizzabili nella *smart city* per renderla una città per tutti, grazie agli strumenti di cui può dotarsi.

La città, infatti, ancor prima di essere costituita da infrastrutture, è abitata da persone, tutte diverse tra loro per provenienza, religione e cultura e ciascuna quindi ha bisogni differenti. Al fine di eliminare i pregiudizi, creare un senso di appartenenza ad una comunità unica e realizzare uno sviluppo urbano sostenibile di cui tutti possano beneficiare è dunque fondamentale promuovere l'inclusione come strumento per rendere tutte le persone parte attiva della città. Infatti, recentemente nella letteratura la diversità viene indicata come una possibilità di vantaggio economico per le città stesse e sono state anche realizzate politiche con questo fine.

Ma concretamente la *smart city* può costituire un'opportunità di inclusione sociale e culturale grazie alle molteplici opportunità offerte dal suo paradigma o è solo un'utopia? Sicuramente tramite tre dimensioni chiave come *smart governance*, *smart people* e *smart living* è possibile perseguire lo scopo di inclusione, ma come è successo per il paradigma della città contemporanea, non sempre la risposta è stata adeguata ai bisogni di multiculturalità e inclusione.

Per cercare di dare una risposta a questo quesito, innanzitutto è necessario comprendere dove nasca il concetto di SC e come si caratterizzi. Il Capitolo 1 contiene pertanto una ricostruzione storica della sua diffusione, della complessità nel definire esattamente cosa sia e per soffermarsi poi sulle sei dimensioni o assi lungo cui si muovono le azioni della *smart city*, evidenziando i progressi e le criticità riscontrate nell'attuazione di queste

ultime. Continuando a ripercorrere l'evoluzione delle *smart city* il Capitolo si sofferma sulle iniziative promosse dalle organizzazioni internazionali come le Nazioni Unite attraverso l'Agenda 2030, seppur non direttamente connessa alle SC, e l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OECD) che, dalla metà degli anni 2010, ha realizzato varie tavole rotonde sul tema, per concludere infine, con le politiche messe in atto dall'Unione Europea (UE) che, fin dagli inizi degli anni 2000 ha investito risorse per promuovere la realizzazione delle *smart city* all'interno del suo territorio.

Il Capitolo 2, dopo una riflessione sul concetto di multiculturalità, è dedicato all'analisi della letteratura, tramite la metodologia PRISMA, relativa alle possibili politiche e agli strumenti adottati dalle SC nell'ambito dell'inclusione sociale e culturale di minoranze etniche e religiose. Il risultato dell'analisi sistematica della letteratura ha portato però a poche evidenze teoriche su questo aspetto. Quindi sono stati approfonditi tre componenti cruciali per l'inclusione sociale e culturale: la *smart governance*, ovvero quali possano essere le azioni messe in campo dai governi in ambito di governance in contesti multiculturali, evidenziando possibilità e criticità; la dimensione *smart people*, ovvero come i cittadini possano divenire risorsa per la *smart city* attraverso gli strumenti di partecipazione democratica; e infine la dimensione dello *smart living* in un contesto multiculturale, ormai realtà di tutte le città. Da queste due analisi si cercherà di trarre delle dimensioni per interpretare le azioni delle *smart city* nell'ambito dell'inclusione sociale e culturale, per valutare quindi il loro livello di '*smart inclusion*'.

Il Capitolo 3 invece, descrive la situazione attuale in Italia, a partire da quelle che sono le poche indicazioni recepite anche da atti dell'Unione Europea fino al 2020 e il ruolo particolare svolto dall'Agenzia Italiana per la Digitalizzazione (AGID) nell'ambito delle tecnologie per la Pubblica Amministrazione. Opportunità per ridare slancio all'implementazione delle *smart city* è il PNRR in cui il tema viene affrontato in maniera trasversale dalle missioni 1, 2 e 5 che affrontano i temi della sostenibilità ambientale, dell'efficienza energetica, della digitalizzazione e della riqualificazione urbana come volano per l'attuazione di progetti per città innovative, sostenibili e inclusive. In seguito, viene illustrato il percorso storico della presenza straniera in Italia, con particolare attenzione alla realtà del fenomeno migratorio lungo le rotte balcaniche e del Mediterraneo; questo perché tale processo ha influenzato e influenza i pregiudizi e la percezione che si ha delle persone di origine straniera. Infatti, il cambio da paese di

migrazione a paese di immigrazione ha portato a nuove istanze di inclusione sociale e culturale da parte dei nuovi abitanti, nel dare risposta alle quali i governi spesso si sono ritrovati in difficoltà o in ritardo.

Infine, nel Capitolo 4 si analizzano tre casi studio di *smart city*: Toronto, Amsterdam e Firenze. La scelta di questi tre esempi è stata dettata dalla volontà di provare a capire come tre città completamente differenti per storia, cultura, stile di governance e strategie adottate in contesti multiculturali si siano mosse allo stesso modo per realizzare la *smart city*, soprattutto nell'ambito dei tre aspetti chiave evidenziati precedentemente e dei criteri chiave risultati dall'analisi della letteratura. Un altro aspetto interessante di questa scelta è dovuto alla diversa realizzazione di progetti inclusivi nelle tre città: Amsterdam, infatti, può essere definito come un esempio positivo, Toronto invece come un caso negativo e infine Firenze, con il progetto M-Eating, come un esempio teorico di possibile progettazione di un servizio pubblico e privato con fine di inclusione sociale e del dialogo interculturale replicabile in Italia.

Si cercherà pertanto di comprendere, attraverso tali esempi concreti, quanto il fattore '*smart inclusion*' possa risultare decisivo per una maggiore inclusione sociale e culturale nelle nostre città e per affrontare le possibili sfide del futuro.

CAPITOLO 1

La Smart City tra passato e presente

1.1 Le origini della Smart City¹

La città è lo spazio per eccellenza delle interazioni umane... ma esattamente la città cos'è? Riprendendo la definizione più citata in letteratura, contenuta in un articolo del sociologo Louis Wirth del 1938, essa può essere definita come 'un insediamento relativamente vasto, denso e duraturo di persone socialmente eterogenee'(citato in Bagnasco et al., 2012 pag. 618). Tre sono i problemi che vengono in rilievo: la dimensione, ovvero l'importanza o meno dei pendolari, oltre i residenti, nel concetto stesso di città; la densità per catalogare un insediamento città o meno ed è un valore arbitrario da stato a stato; infine, l'eterogeneità di cui ne esistono varie tipologie: suddivisione delle classi sociali o la provenienza etnica differente. Ma quando si cerca di specificare meglio il significato, ci si accorge che non è immediato; infatti, questa definizione di Louis Wirth è molto basilare e lascia aperte molti interrogativi (Bagnasco et al., 2012). Due possono essere le visioni possibili per rispondere a questo quesito che offrono una lettura diversa e complementare di città.

Da un lato la città per come è con le sue infrastrutture fisiche: la dimensione urbana dello spazio, del tempo e delle attività in essa sviluppate; e dall'altro lato, l'esperienza che ciascun abitante ne fa con il proprio ruolo: posto di lavoro, luogo di abitazione, meta turistica; e ancora: a spazio da governare per i *policy-makers*, con le difficoltà, i sogni, i progetti futuri per la città stessa (UN DESA, 2018).

La città, quindi, riprendendo una riflessione fatta da Italo Calvino (Calvino, 1972) nel suo libro "Le città invisibili", è composta da una parte visibile e vivibile che si manifesta attraverso i servizi offerti, l'inquinamento dell'aria, l'architettura del centro storico in contrasto con i quartieri residenziali o "etnici" con le loro subculture e le interazioni tra le persone; l'altra parte è la città in potenza, frutto di come gli abitanti e i suoi amministratori la vorrebbero. Tutto ciò può essere analizzato, ma può essere anche

¹ Questo paragrafo si basa prevalentemente su Bagnasco et al. (2012).

sognato, progettato seguendo l'evoluzione della società fino ad arrivare ad una città che sia veramente rispondente ai bisogni dei suoi occupanti.

1.1.1 La città nella storia

Nell'evoluzione dell'urbanesimo è importante ricordare che le città non solo erano simbolo di sviluppo, centri economici e politici, ma anche considerate apice della civiltà e nella loro storia sono state sempre strettamente collegate a fattori economici, politici e geografici. Le prime città sono nate molto distanti tra loro, generalmente lungo un'arteria di comunicazione e vicino ad una fonte d'acqua come un fiume, un lago o il mare, dove esisteva la possibilità di stabilirsi in maniera stanziale; convenzionalmente si ritiene che la prima città sia Gerico; infatti, sorse in prossimità del fiume Giordano, e attualmente è situata in Cisgiordania, dove gli archeologi hanno ritrovato i resti di una cinta muraria risalente di circa 8000 a.C. (Bagnasco et al., 2012 pag. 620). Ma è con la *polis* greca e le città romane che entrarono in campo dimensioni fondamentali del concetto di città: *urbs* come luogo fisico composto da edifici e mura, *civitas* come insieme di cittadini e *limes* come confine, ma anche come rivendicazione di una diversa identità del luogo rispetto a ciò che sta fuori dal margine. Ed è proprio dall'accusativo di *civitas* che deriva la parola attuale città (*civitatem*) e il significato ancor prima di essere geografico-spaziale, è politico perché antepone e valorizza la dimensione di comunità rispetto allo spazio fisico e all'agglomerato urbano. Questa sottolineatura dell'aspetto sociale e comunitario è fondamentale anche per analizzare e ri-pensare ad un nuovo modo di concepire e progettare la *smart city*, perché prima che dalle infrastrutture e dalle tecnologie, la città è costituita da chi la abita, da chi la popola quotidianamente e da chi la governa e questo comporta che non sia un concetto fisso, ma cresce, si sviluppa, si reinventa in base alle persone che la compongono.

Quindi la città può essere vista come un organismo dinamico, e la sua definizione segue lo sviluppo influenzato dai cambiamenti della storia, privilegiando l'aspetto politico in alcuni periodi e in altri quello meramente geografico-ambientale. Dalla grandezza di Roma come "*caput mundi*" ci si può spostare successivamente verso Oriente con Costantinopoli come il più grande centro dell'anno Mille, per poi ritornare verso l'Europa continentale: l'esperienza delle città stato italiane (i Comuni) verso il nord fino al Baltico

con piccole isole urbane in un continente ancora prevalentemente agricolo e feudale. Con la nascita dello stato moderno le città principali corrispondevano alle capitali degli stessi, unione e simbolo di potere politico, economico e culturale. Dal 1900 in poi, lo sviluppo urbanistico seguì la rivoluzione del capitalismo industriale con l'espansione dei distretti industriali rompendo la concentrazione del potere politico con quello economico in unico spazio; è la nascita della società urbana-industriale (Bagnasco et al., 2012). Sicuramente fino al 1900 le città sono chiaramente identificabili con confini e funzioni delimitate, facilmente distinguibili da paesi e campagne, ma con il progresso dei processi industriali, commerciali e tecnologici e con la riduzione della velocità di spostamento, hanno iniziato a configurarsi reti di città e lo spostamento degli abitanti dal centro a quartieri più esterni. Infine, a seguito del rapido processo di globalizzazione nasce il concetto di città contemporanea dove le interazioni non avvengono più solo direttamente, fisicamente, ma anche online, le istanze degli abitanti si intrecciano con la tensione data dalla dimensione globale e locale.

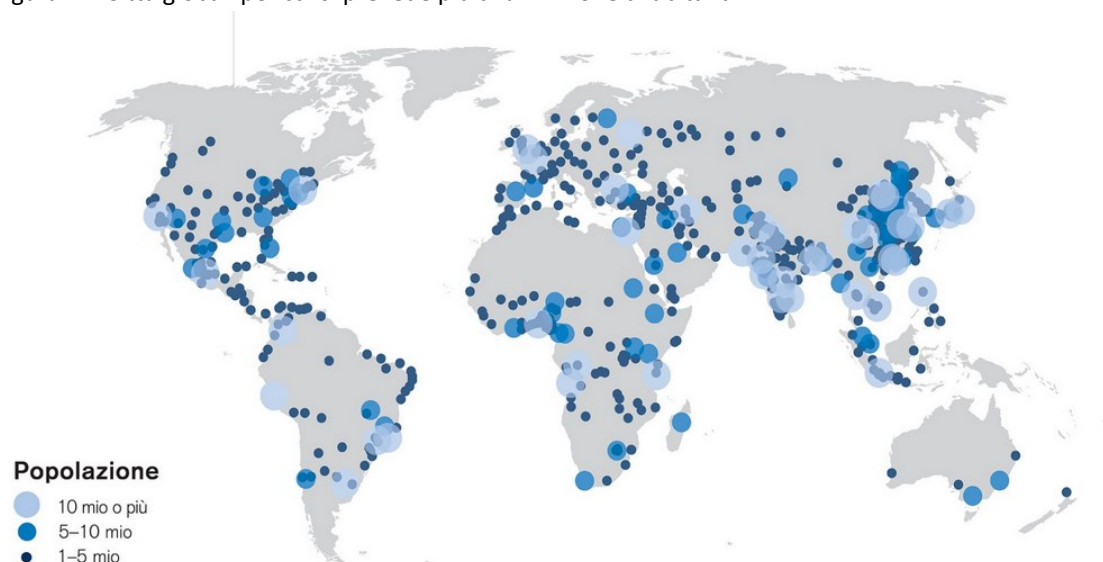
La città contemporanea, ancor più dei suoi predecessori, riprende il concetto di *civitas* in quanto è lo spazio all'interno del quale varie dimensioni entrano in gioco cui ogni parte della società è chiamata a svolgere un ruolo, ad impegnarsi attivamente all'interno di un tessuto sociale complesso e variegato. È quindi luogo dove i soggetti portatori di vari interessi di natura economica e/o sociale per sviluppare l'economia e rispondere alle esigenze della popolazione si mettono in rete, ma è anche arena di conflitti sociali, politici ed economici. Vi è quindi necessità di riflettere sul futuro delle città e sui possibili interventi da apportare per tentare di comporre i vari interessi in quanto sempre di più sono sottoposte a rapidi e grandi mutamenti dove i temi della globalizzazione come sostenibilità ambientale, tecnologie e multiculturalismo entrano in contatto e ne influenzano lo sviluppo.

1.1.2 La Smart City: un concetto nuovo di città

Nel messaggio per la Giornata Mondiale delle Città 2019 il Segretario Generale delle Nazioni Unite ha ribadito che è stata prevista la crescita esponenziale delle aree urbane, soprattutto in Asia e Africa e, che secondo suddetta ipotesi, entro il 2050 circa il 70% della popolazione, anch'essa in forte aumento, vivrà nelle città (UN DESA, 2018;

Guterres, 2019). Inoltre, secondo sempre le stime delle Nazioni Unite, la metà della popolazione urbana risiede in agglomerati relativamente piccoli con meno di 500.000 abitanti, mentre un ottavo di essi vive in una delle 33 megalopoli che contano oltre 10 milioni di individui e che nel 2030 si prevede che arriveranno a 43 (UN DESA, 2018).

Figura 1.1 Città globali per cui si prevede più di un milione di abitanti



FONTE: UN DESA 2018 (trad. pag. 2).

Si aggiunge inoltre, il contributo dato dalle migrazioni sia tra stati differenti, sia dalle zone rurali a quelle urbane e la velocità e la portata di questo fenomeno combinato alla naturale crescita della popolazione portano quindi all'aggravamento della situazione urbana attuale (OECD, 2021). Ciò richiede dunque una profonda riflessione sulle sfide con cui le città contemporanee sono chiamate a misurarsi per definire e promuovere nuovi modelli di azione in grado di declinare concretamente il concetto di sostenibilità integrata nelle sue diverse dimensioni, rispondendo in modo efficace alle criticità garantendo accesso a tutti ad abitazioni, infrastrutture e mobilità, sanità e qualità di vita adeguate con particolare riguardo alle categorie più deboli, guardando inoltre anche ad una gestione delle emergenze efficace (soprattutto dopo le criticità evidenziate dalla pandemia Covid-19) e alla tutela del patrimonio artistico e ambientale (UN, 2022; Eurostat, 2023).

Caratteristica fondamentale dello sviluppo delle città contemporanee è l'importanza assegnata allo sviluppo economico che può determinare distorsioni del tessuto urbano fisico, naturale e sociale. Il recente acuirsi dei flussi migratori che investono molti Stati, trasformati nel tempo da luoghi di emigrazione a mete di immigrazione (Briata, 2019),

il crollo della natalità dei paesi più sviluppati e il contemporaneo innalzamento dell'età media della popolazione (Eurostat, 2023), si sono mescolati alla forte crescita economica che, se da un lato ha determinato lo sviluppo delle città, dall'altro ha dato vita a sacche di povertà, in particolare per quanti non sono stati assorbiti dalle nuove logiche sociali, del lavoro e dell'economia; le disparità sembrano dunque manifestarsi in tutta la loro drammaticità gravando sulle classi sociali più a rischio di emarginazione. Questo conduce ad una crisi dei processi di aggregazione, interazione fondamentale per la creazione di un tessuto urbano vivo, rispondente alle esigenze di tutti e laboratorio vivente di partecipazione democratica (Meini, 2006).

L'importanza dell'interazione sociale e della partecipazione democratica come assunti di base in un territorio urbano portano in rilievo altri due concetti fondamentali per una città inclusiva per tutti: ovvero la giustizia sociale e il diritto di accesso alle risorse pubbliche. Infatti, già nel 1968 nel suo libro 'Il diritto alla città' ha affermato che per rendere viva la una città e non avere solo un centro di uso e consumo di merci e persone è necessario contrapporre il concetto di diritto alla città, una città nuova e rigenerata (Lefebvre, 1968):

“Il diritto alla città si presenta come forma superiore dei diritti, come diritto alla libertà, all'individualizzazione nella socializzazione, all'habitat e all'abitare, il diritto all'opera (all'attività partecipante) e il diritto alla fruizione (ben diverso dal diritto alla proprietà)” (Lefebvre 1968, pag. 125-127),

da cui discende un interessante concetto:

“Tratto peculiare del diritto alla città è non solo che esso ha matrice essenzialmente spaziale, ma soprattutto che nasce da un'azione sull'organizzazione e la forma dell'ambiente urbano, azione collettiva, spontanea, autorganizzata, aggiuntiva, o meglio, alternativa, ai servizi offerti dal welfare state” (Chiodelli 2009, pag. 107).

È quindi un diritto alla città in contrasto alla città standardizzata, un diritto alla creazione e all'uso collettivo e alla rivendicazione dello spazio pubblico per perseguire l'obiettivo di una crescita urbana intelligente, sostenibile e inclusiva.

Una delle soluzioni prospettate per rispondere a queste criticità delle città contemporanee è il paradigma delle *smart cities*, introdotto circa vent'anni fa nella letteratura delle politiche pubbliche e concretizzato per la prima volta con il progetto Smart City a Rio de Janeiro nel 2010. Essa vorrebbe essere una modalità di progettare, ri-pensare alle politiche locali con l'utilizzo di nuove tecnologie, una lettura integrata del tessuto urbano e con la partecipazione democratica a più livelli che coinvolga attori pubblici, privati e i cittadini.

Però, se i temi a cui deve dare risposta una *smart city* sono stati sempre ben definiti, il concetto stesso invece non è stato univoco in letteratura e ciò ha portato anche a privilegiare determinati aspetti rispetto ad altri (OECD, 2019b). Infatti, la sua definizione varia da stato a stato e tra le varie organizzazioni e istituzioni internazionali. Per esempio, l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico definisce *smart city* come:

“iniziative o approcci che sfruttano efficacemente la digitalizzazione per aumentare il benessere dei cittadini e fornire servizi e ambienti urbani più efficienti, sostenibili e inclusivi come parte di un approccio collaborativo, processo multilaterale” (OECD 2019b, pag. 8)

mentre le Nazioni Unite definiscono la *smart city* come un approccio che:

“sfrutta le opportunità offerte dalla digitalizzazione, dall'energia e dalle tecnologie pulite, nonché dalle tecnologie di trasporto innovative, fornendo così agli abitanti la possibilità di fare scelte più rispettose dell'ambiente e stimolare la crescita economica sostenibile e consentendo alle città di migliorare la fornitura di servizi.” (OECD 2019b, pag. 11)

e infine il settore privato offre una lettura che riflette gli interessi dello stesso, lo Smart Cities Council, che riunisce le maggiori aziende coinvolte nelle tecnologie usate, afferma che:

“una città intelligente raccoglie dati da dispositivi e sensori integrati nelle sue strade, reti elettriche, edifici e altre risorse. Condivide tali dati tramite un sistema di comunicazione intelligente che in genere è una combinazione di cavo e wireless. Quindi utilizza software intelligente per creare informazioni preziose e servizi migliorati digitalmente.” (OECD 2019b, pag. 11)

Questa difficoltà è data dalla complessità della nozione di *smart city* che può essere descritta a partire da tre riflessioni che si sono fuse tra loro dando origine al concetto contemporaneo: la dimensione digitale, quindi una città dominata dalle ICT come risoltrici dei problemi sociali (Bogdanov et al. 2019); la dimensione di urbanizzazione sostenibile a misura d'uomo, quindi il carattere umano e sociale necessario per lo sviluppo della città; infine, la dimensione della partecipazione democratica, la smart governance con la 'città che apprende' (Nesti 2018, pag. 13).

Sicuramente la *smart city* si sostiene con l'interazione tra nuove tecnologie che migliorano le comunicazioni tra stakeholders e utenti delle politiche ma è altrettanto vero che gli stessi possono, anzi, devono essere posti nelle condizioni di costituire un capitale

di innovazione sociale per migliorare la qualità di vita (Bogdanov et al., 2019), la crescita economica nel rispetto della sostenibilità ambientale, guardando all'inclusività piena di tutti gli abitanti della città e pronta a imparare dagli errori.

Però, con l'entrata in scena di grandi attori del settore hi-tech, ci si è convinti che la *smart city* fosse definita principalmente dal grado di utilizzo delle tecnologie a discapito della dimensione umana e degli obiettivi concreti di quella città (Nesti, 2018). Infatti, di fondamentale importanza è che sia la governance insieme alla partecipazione democratica a stabilire gli obiettivi delle città perché il loro futuro non è uniforme in tutte le regioni del mondo (UN, 2022); difatti, la vulnerabilità al cambiamento climatico e le disuguaglianze sono globali ma altre necessità sono invece proprie di determinate aree del mondo ed esigono una lettura e risposta particolare (UN, 2015).

Infine, recentemente anche l'aspetto della sostenibilità ambientale, seppure di vitale importanza, ha finito per relegare a margine della discussione l'aspetto sociale e culturale, quando la *smart city* può e deve essere antidoto alla frammentazione sociale del tessuto urbano sempre più complesso e multiculturale, caratteristiche delle città contemporanee (Rossi, 2020).

1.2 Le sei dimensioni della Smart City

Per affrontare meglio il concetto di *smart city* è necessario scendere in profondità e analizzare le diverse dimensioni che la compongono. La sostenibilità ambientale, la partecipazione democratica, l'utilizzo di tecnologie, l'inclusione e la collaborazione tra settore privato e pubblico vengono spiegati nella definizione elaborata nel 2007 dal gruppo di ricerca coordinato da Rudolf Giffinger del Centre of Regional Science dell'Università Tecnologica di Vienna (Giffinger et al., 2007) che suddivide l'azione di una *smart city* in sei assi:

1. *smart environment*
2. *smart mobility*
3. *smart people*
4. *smart living*
5. *smart governance*
6. *smart economy*

Questa suddivisione è rilevante perché, oltre ad essere indice della complessità e della multifattorialità della *smart city*, ha costituito la base per lo sviluppo a livello internazionale, ma anche nel contesto italiano, di indicatori divisi secondo le sei dimensioni sopracitate per la valutazione delle performance delle città permettendo un confronto più approfondito.

Inoltre, secondo Wojciech (2021) questi sei aspetti dimostrano che lo sviluppo di una città non dipende solo dal capitale delle infrastrutture, ma è dato anche dalla disponibilità del capitale intangibile, ovvero il capitale sociale ed umano (Bogdanov et al., 2019) ed è quindi fondamentale la promozione di investimenti sulla dimensione umana della *smart city*.

1.2.1 Smart Economy

Questa dimensione viene spesso associata alla parola competitività in quanto la sinergia creata tra impresa e cittadino offre generalmente le condizioni per soddisfare i bisogni della comunità. Un'economia intelligente è un'economia composta da persone che generano nuove idee (Vinod Kumar, 2020), che lavorano con l'obiettivo di raggiungere risultati migliori con minor sforzo, ovvero un'economia ad alta produttività. Si intende quindi per *smart economy* l'insieme delle attività di impresa che sfruttano le tecnologie della comunicazione e dell'informazione (ICT) per la produzione, sviluppo e promozione dei propri beni e servizi (Wojciech, 2021). In questo si cerca l'aumento della competitività, una migliore qualità e flessibilità dei servizi forniti così come del mercato del lavoro stesso. Mira inoltre all'innovazione, alla sperimentazione di nuove forme di sviluppo e di lavoro in partenariato con enti pubblici, imprese private e agenzie di ricerca quali accademie e università secondo il modello della tripla elica² per creare un tessuto urbano che possa essere attrattivo a livello nazionale ed internazionale (Vinod Kumar, 2020).

² Il modello Triple Helix venne elaborato da Etzkowitz e Leydesdorff tra il 2008 e il 2014. Considera le interazioni tra imprese, istituzioni e università.

Figura 1.2 fattori che determinano la smartness della città – Smart Economy

SMART ECONOMY (Competitività)
<ul style="list-style-type: none">• Spirito innovativo• Imprenditorialità• Immagine e marchi economici• Produttività• Flessibilità del mercato del lavoro• Incorporazione internazionale• Abilità di trasformazione

FONTE: Giffinger et al (2007, pag. 12, trad. mia).

1.2.2 Smart Governance

La *smart governance* è la dimensione che può e deve indirizzare lo sviluppo della *smart city* verso i bisogni dei cittadini in una visione strategica di insieme del territorio urbano e sociale per migliorare la qualità dei servizi pubblici. Essa deve favorire un maggior grado di partecipazione della cittadinanza, anche grazie alle ICT con cui tutti i cittadini possano esprimere le proprie idee ed eventualmente progettare dei nuovi modelli di sostenibilità e crescita (Vinod Kumar 2020). Infatti, l'amministrazione pubblica grazie alle nuove tecnologie può stimolare il dialogo sensibilizzando la cittadinanza rispetto ad argomenti di interesse collettivo, favorire la partecipazione per mezzo di procedure amministrative più snelle, garantire l'inclusione anche delle fasce più deboli della popolazione. Questo aspetto abbraccia in toto il superamento del paradigma del *government* in quanto la gestione delle politiche pubbliche viene affidata a più soggetti a più livelli poiché le decisioni vengono prese non più solo dal governo centrale dentro ai propri uffici (Wojciech, 2021), ma sono frutto di un processo decisionale partecipato e inclusivo dove la trasparenza, l'uso e la condivisione degli open data e l'accountability sono elementi fondanti (Cheema, 2020). La *smart governance* deve essere fine e allo stesso tempo mezzo per poter realizzare appieno le altre dimensioni che formano la *smart city*.

Figura 1.3 fattori che determinano la smartness della città – Smart Governance

SMART GOVERNANCE (Partecipazione)
<ul style="list-style-type: none">• Partecipazione nella presa delle decisioni• Servizi pubblici e sociali• Governance trasparente• Strategie e prospettive politiche

FONTE: Giffinger et al (2007, pag. 12, trad. mia).

1.2.3 Smart Environment

Lo *smart environment* raggruppa tutte le possibili azioni legate alla sostenibilità ambientale come il miglioramento della qualità dell'aria, la riduzione dei livelli energetici a favore di edifici a basso impatto, la cura degli spazi verdi. È quindi riassumibile come un ambiente e/o un territorio in cui l'unione di diverse infrastrutture e strumenti di monitoraggio già esistenti o in divenire collaborano per permettere a utenti diversi l'accesso ad una serie di informazioni che riguardano l'ambiente come le risorse naturali e le condizioni, e le sue criticità a livello di inquinamento e gestione delle stesse risorse (Wojciech, 2021). Per fare ciò le ICT disponibili sono in continua evoluzione fornendo quindi strumenti sempre nuovi per monitorare l'ambiente e soprattutto sono accessibili anche per chi ha conoscenze limitate di informatica permettendo quindi una condivisione e partecipazione più ampia al problema. L'accrescimento della qualità dell'ambiente urbano, infine, rende più attrattiva la città per investitori o privati cittadini che cercano soluzioni abitative rispecchianti determinati standard di vita portando quindi ulteriore capitale sociale, economico ed umano alla *smart city* (Vinod Kumar, 2020). Infine, a fronte del cambiamento climatico con i suoi effetti anche dannosi per l'uomo, è necessario che la *smart city* si doti di sistemi contro i possibili disastri ambientali con la riduzione di rischi, capacità di resilienza e di recupero.

Figura 1.4 fattori che determinano la smartness della città – Smart Environment

SMART ENVIRONMENT (Risorse naturali)
<ul style="list-style-type: none">• Attrattività delle condizioni naturali• Inquinamento• Protezione ambientale• Gestione sostenibile delle risorse

FONTE: Giffinger et al (2007, pag. 12, trad. mia).

1.2.4 Smart Mobility

Strettamente collegato all'aspetto precedente dello *smart environnement*, è la *smart mobility* in cui le tecnologie ICT, l'implementazione dei trasporti pubblici e della mobilità privata eco-sostenibile possono evitare le criticità di un'elevata mobilità quali l'impatto ambientale e il disagio negli spostamenti durante soprattutto le ore più affollate (Vinod Kumar, 2020). Ma non è sufficiente fornire trasporto pubblico, ma ridurre la sua impronta ambientale e renderlo più efficace nel rispetto di una città a misura d'uomo: la regolamentazione dell'accesso ai centri storici, fornire un servizio di spostamento adeguato al flusso di pendolari e infine promuovere una mobilità privata alternativa alle auto con, ad esempio, biciclette garantendo la sicurezza personale. In questo è fondamentale il partenariato tra settore pubblico e privato, con particolare attenzione all'accesso di tutte le categorie di cittadini, sia quelle con mobilità ridotte, sia le fasce più svantaggiate a livello economico. Questo settore è collegato quindi strettamente ad un'attenta pianificazione urbana e solo se la città sarà in grado di gestire condizione di accessibilità equa, sostenibile e multimodale potrà essere considerata smart. È necessario quindi incentivare i cittadini, dotarli di consapevolezza rispetto all'uso dei mezzi pubblici e alle possibilità nel miglioramento della qualità di vita che può offrire. È doveroso sottolineare che negli ultimi anni le città si sono mosse verso questa direzione con grande creatività tramite un incremento dei mezzi pubblici a basso impatto ambientale (Wojciech, 2021), car e bike sharing, interventi di pianificazione territoriale bike e human friendly a discapito delle auto e incentivi economici per l'uso del trasporto pubblico.

Figura 1.5 fattori che determinano la smartness della città – Smart Mobility

SMART MOBILITY (Trasporti e ICT)
<ul style="list-style-type: none">• Accessibilità locale• Accessibilità internazionale• Disponibilità dell'infrastruttura ICT• Sistemi di trasporto sostenibili, innovativi e sicuri

FONTE: Giffinger et al (2007, pag. 12, trad. mia).

1.2.5 Smart People

Come detto prima, cuore pulsante di una città che evolve è costituito dal capitale umano e sociale presente che attraverso la creatività, l'inclusività e la partecipazione può innovare e migliorare la *smart city* (Wojciech, 2021). Il termine quindi *smart people* comprende innanzitutto i cittadini che possiedono le competenze tecnologiche e la capacità di lavorare con le ICT, ma allo stesso tempo indica la possibilità data a tutte le persone di poter formarsi e di poter mettersi in gioco al servizio della comunità. È fondamentale quindi che le istituzioni lavorino sull'accesso all'istruzione e sulla promozione di tavoli di incontro dove possono essere prese in considerazione nuove idee. È stimolare quindi alla crescita professionale, alla creatività, al cosmopolitismo, alla flessibilità e all'apertura mentale (Vinod Kumar, 2020). Il cittadino intelligente allora sarà in grado di fornire input alla propria comunità, rileggendo i dati messi a disposizione e fornendone degli altri, di partecipare attivamente alla scelta/valutazione dei servizi e di creare lui stesso prodotti e servizi. Una *smart city* dove c'è capitale sociale e umano è una città in cui le decisioni prese dalle istituzioni sono aperte a processi di partecipazione, co-progettazione secondo la dimensione della *smart governance* (Cheema, 2020). Inoltre, i cittadini non sono obbligati ad utilizzare solo le tecnologie selezionate dalle amministrazioni, ma sono incoraggiati a comporre e creare dei servizi per tutta la comunità e questi nascendo dai bisogni reali delle persone che vivono la città saranno maggiormente user-center (OECD 2019a; Estevez et al, 2021).

Figura 1.6 fattori che determinano la smartness della città – Smart People

SMART PEOPLE (Capitale sociale e umano)
<ul style="list-style-type: none">• Titolo di studio• Affinità all'apprendimento permanente• Pluralità etica e sociale• Flessibilità• Creatività• Cosmopolitismo / Apertura mentale• Partecipazione alla vita pubblica

FONTE: Giffinger et al (2007, pag. 12, trad. mia).

1.2.6 Smart Living

Infine, questa dimensione indica tutte le azioni dei vari livelli di governo che mirano a garantire una qualità di vita adeguata non solo dal punto di vista dei servizi di base come la sanità e l'istruzione, ma anche a livello culturale e ambientale. Infatti, una città intelligente è una città in cui le persone sono disposte a vivere perché si vive bene, perché si vive in modo sano e sicuro in una città che offre a tutti servizi e possibilità di alta qualità (Vinod Kumar, 2020). Fondamentale è la riqualificazione di distretti "poveri" per non relegare ai margini della vita sociale attiva fasce di popolazione. Così come nel settore della mobilità, della vita domestica e dell'ambiente urbano, anche nel settore turistico e quello della sicurezza, entrano con forza le componenti *smart* per migliorare la valorizzazione paesaggistica ed ambientale di un territorio e dare vita ad una fruizione più sostenibile, così come viene rafforzata la sicurezza del cittadino (Wojciech, 2021). Al centro di questo processo vi sono le tecnologie che assistono il cittadino stesso all'interno della città. Una città intelligente fonda infatti la propria crescita sul rispetto della sua storia e della sua identità: grazie all'utilizzo della tecnologia, è possibile promuovere la propria immagine turistica sul web, virtualizzando il patrimonio della città (Vinod Kumar, 2020). Per valorizzare la storia, la cultura, l'arte e le tradizioni occorre riorganizzare risorse e strumenti a disposizione della città e creare allo stesso tempo nuovi servizi locali condivisi, attraverso una rete di telecomunicazione e comunicazione elettronica più efficace accessibili a tutti.

Figura 1.7 fattori che determinano la smartness della città – Smart Living

SMART LIVING (Qualità di vita)
<ul style="list-style-type: none">• Servizi culturali• Condizioni di salute• Sicurezza individuale• Qualità abitativa• Servizi educativi• Attrattività turistica• Coesione sociale

FONTE: Giffinger et al (2007, pag. 12, trad. mia).

1.3 Le criticità della Smart City³

Guardando alle sei dimensioni che compongono la *smart city* viene naturale notare la complessità di realizzarle contemporaneamente senza tralasciare aspetti che potrebbero nuocere ai cittadini. La difficile nozione di città intelligente ha contribuito a creare uno scenario in cui gli stessi assi sono stati dissociati o addirittura contrapposti tra loro (Wojciech, 2021). Questa confusione ha portato a percepire la *smart city* come una moda passeggera, un marchio pubblicitario di cui le varie città si fregiano, piuttosto che un reale paradigma di cambiamento e rigenerazione dei territori a livello locale. Da questa brandizzazione del concetto di *smart city* discendono alcune importanti conseguenze che ne hanno spesso distorto il significato reale.

Un primo effetto è stato l'accostamento tra il termine *smart* e *digital*, come se la *smart city* dovesse essere realizzata da un punto di vista prettamente digitale e tecnologico e quindi il settore delle ICT visto come trainante per la realizzazione delle città intelligenti. Difatti, spesso le amministrazioni delle *smart cities* hanno acquistato o realizzato servizi e prodotti digitali non correttamente pensati per i bisogni reali della cittadinanza (OECD, 2019a), ma semplicemente per rimanere al passo con le novità e dimostrare alla popolazione e alle organizzazioni interessate nella promozione del modello *smart city* che si stavano impegnando. Infatti, sotto la spinta dei grandi player tecnologici come Cisco o IBM, è sembrato che il passaggio obbligato per realizzare una città intelligente competitiva a livello internazionale e risolverne i problemi fosse l'adozione di tecnologie

³ Questo paragrafo si basa prevalentemente su OECD (2019b).

(OECD, 2019a). Non si può ignorare che tecnologia e innovazione hanno sempre avuto e avranno un ruolo centrale nello sviluppo della città, ma la vera sfida è garantire che queste siano realmente in grado di fornire una risposta ai problemi. Prima ancora quindi di adottare delle tecnologie è necessario avere una pianificazione chiara e integrata della città perché la *'smartness'* non costituisce il fine, ma solo uno strumento al servizio della comunità (Nesti, 2018); la *smart city* deve essere una risposta sociale alle criticità della città contemporanea e la base fondante è il capitale sociale e umano.

Un esempio di questa erronea linea di pensiero si può riscontrare nelle prime fasi della costruzione di *smart city* in Corea del Sud. Il primo nucleo di città intelligenti in Corea è costituito dal progetto delle cosiddette *U-City* (Ubiquitous City), realizzate sotto la spinta di servizi urbani altamente commercializzabili come i trasporti e le CCTV per la prevenzione dei crimini (OECD 2019b, pag. 22). La città pilota delle *U-City* fu Dongtan, venne costruita a tavolino seguendo come direttive principali la raccolta dati per tutte le infrastrutture realizzate e lo sviluppo in un'area designata. A fare da cornice legale al progetto fu l'approvazione dell'*U-City Act*. Focus dell'*U-City Act* erano le infrastrutture, le ICT e i servizi con l'obiettivo di migliorare la competitività e la qualità della vita. Verso il 2014 il governo sudcoreano cambiò rotta in quanto decise di non tralasciare la *smart governance* come era successo nella fase precedente dove lo sviluppo di infrastrutture fisiche e digitali erano le parole chiavi. Venne quindi promossa la cooperazione tra i vari livelli di governo, un uso regolamentato dei dati raccolti e la realizzazione di piattaforme digitali della *smart city* accessibile a tutti (OECD, 2019b).

Un altro caso interessante dove il motore trainante fu l'uso delle ICT rispetto alla dimensione del capitale umano fu il progetto della città di Songdo, sulla costa di Incheon, tra gli anni 2009 e 2012 dove l'amministrazione locale decise di concentrarsi nel miglioramento delle architetture digitali smart fornendo servizi più di facciata che realmente calibrati sulle necessità della comunità. L'obiettivo infatti era realizzare un distretto commerciale altamente tecnologico e sostenibile in grado di accogliere imprese e multinazionali dell'*hi-tech* dove strumento, fine e fulcro della città è la connessione digitale. Nella realtà invece, a seguito di problemi di costruzione, burocratici e finanziari, il distretto designato è sotto abitato rispetto alle aspettative (Nesti, 2018), come se fosse un altro luogo rispetto alla città di Songdo, mentre il paradigma di *smart city* prevederebbe un'integrazione e coesione sociale e territoriale elevata.

In questa corsa alla digitalizzazione delle città si ravvisa un altro nuovo problema che mette in discussione questa strategia, ovvero l'accesso effettivo da parte di tutti ai servizi digitali sia a livello di conoscenze personali sia la possibilità concreta di connettersi ad internet, rischiando quindi di creare nuove diseguaglianze sociali tra aree sviluppate e aree meno sviluppate e tra le fasce svantaggiate della popolazione (Boni, 2021). Se la colonna portante del sistema è la tecnologia, allora è doveroso che i vari livelli di governo trovino strumenti per rendere accessibili a tutti i servizi.

Altro problema della digitalizzazione è la protezione e sicurezza dei dati raccolti per la *governance* della città e la regolazione del loro uso, soprattutto quando l'amministrazione pubblica collabora con enti esterni privati che spesso sono i fornitori dei servizi (OECD, 2019a). Inoltre, in contesti di conflitti tra stati, la sicurezza delle infrastrutture digitali è di vitale importanza per il corretto funzionamento della vita pubblica.

Per i motivi sopra elencati è necessario quindi che, ancora prima di adottare e diffondere strumenti tecnologici, ci sia una strategia unitaria in cui l'innovazione e lo sviluppo dei servizi digitali siano accompagnati da interventi per garantire la sicurezza dei dati e delle infrastrutture, una regolamentazione che protegga il diritto alla privacy personale e soluzioni che aiutino le persone con scarse competenze digitali e chi è in una situazione sociale ed economica sfavorevole di poter esercitare pienamente i propri diritti di cittadinanza (Boni, 2021) accedendo a tutti i servizi e partecipando all'evoluzione della *smart city* (Bogdanov et al., 2019).

Un secondo effetto che discende dalla brandizzazione della *smart city* è la *smart-mentality* (Nesti, 2018) che crea concorrenza tra le varie città per arrivare nelle parti alte delle classifiche e dei ranking internazionali e nazionali per attrarre investimenti privati. Ci sono esempi, infatti, di città intelligenti realizzate, soprattutto in Asia, che invece di creare una comunità aperta e innovativa per tutti hanno contribuito alla ghettizzazione di cittadini di serie a e cittadini di serie b. Quindi non sempre la corsa a rendere una città intelligente crea veramente una rivoluzione sociale del territorio, anzi come già evidenziato prima anche nel progetto coreano di Songdo, spesso si passa sopra alla partecipazione democratica dei cittadini o si cerca di incrementarla senza spiegare concretamente il significato dei termini *smart people* e *smart governance* calando quindi dall'alto l'etichetta *smart*, con gli abitanti spinti moralmente a divenire e agire come cittadini *smart* (Nesti, 2018). È da chiedersi quindi se l'approccio collaborativo auspicato

produca reale inclusione di tutte le fasce di popolazione o se aumenti le disuguaglianze sociali. Inoltre, i cittadini da parte dell'amministrazioni sono visti come parte integrante della *governance* oppure come meri collettori di dati da parte dei governi; quindi, non sempre è chiaro se le *smart city* diano un reale beneficio (OECD, 2019a).

La chiave di volta per leggere le possibili problematiche finora elencate è comprendere che se una comunità non è preparata e non partecipa in modo attivo alla trasformazione del proprio territorio, qualsiasi soluzione tecnologica risulta non utile perché non integrata nella vita quotidiana delle persone e ancora, è giusto cercare di riprodurre le *good practices* osservate in altre città, ma è doveroso ricordare che ogni territorio è unico e che le specificità locali devono essere rispettate e valorizzate, anche ritardando i tempi di realizzazione per favorire un'analisi approfondita e risposte adatte. Alla base, quindi, non può che esserci il capitale umano e sociale che rende viva la città attraverso la partecipazione di tutti gli attori che vivono il contesto urbano: imprese, cittadini, associazioni di vario genere guidati dalle istituzioni (UN, 2017).

1.4 La Smart City a livello internazionale

Dal primo esperimento di *smart city* a Rio De Janeiro con la completa riorganizzazione della città e l'implementazione intelligente delle tecnologie, molti sono stati gli interventi volti alla realizzazione e alla promozione delle città intelligenti da parte di organizzazioni internazionali, da stati o da organizzazioni private.

1.4.1 L'azione delle Nazioni Unite e UN Habitat⁴

Le problematiche della città contemporanea vennero già prese in considerazione nel 1976 dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite che incaricò UN Habitat di affrontare le criticità della crescita urbana. UN Habitat è un'istituzione informata sui processi di sviluppo urbano che cerca di comprendere le aspirazioni delle città e dei loro residenti; lavora negli insediamenti umani in tutto il mondo, concentrandosi sulla costruzione di un futuro migliore per villaggi, paesi e città di tutte le dimensioni. Promuove infatti un miglioramento del futuro urbano dal punto di vista sociale ed ambientale anche attraverso

⁴ Questo paragrafo si basa su Agenda 2030 (UN, 2015).

linee guida su una *governance* del territorio efficace in quanto fautrice della città come luogo fisico essenziale per la realizzazione dei diritti della persona.

Attraverso le sue piattaforme globali di advocacy, come la World Urban Campaign (WUC), ed eventi, come il World Urban Forum (WUF), UN Habitat inoltre, promuove la creazione di *think tank* e reti che consentono a governi, esperti, gruppi della società civile, organizzazioni multilaterali, settore privato e tutti gli altri partner di sviluppo, di affrontare congiuntamente le difficoltà urbane presenti e future.⁵

La svolta nella riflessione sulle città intelligenti è stata data dagli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (o Agenda 2030): sono 17 obiettivi interconnessi tra loro definiti dalle Nazioni Unite per ottenere un futuro migliore e più sostenibile per tutti. Il loro processo di implementazione prevede una valutazione periodica in sede delle Nazioni Unite e tramite il contributo di altre organizzazioni internazionali come l'Unione Europea (si parlerà della visione strategica sugli OSS nell'Unione successivamente, al par. 1.5) Infatti, nel 2011, prima della Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile tenutasi a Rio de Janeiro a vent'anni dal Summit della Terra, la Colombia propose l'idea di formulare degli obiettivi di sviluppo sostenibile. Dalla Conferenza si aprirono tavoli di lavoro per identificare gli obiettivi specifici: i temi concordati spaziavano dallo sradicamento della povertà, la salute umana, la tutela dell'ambiente e l'insediamento umano. Infine, il 25 settembre, i 193 stati dell'Assemblea Generale adottarono l'Agenda 2030 intitolata "Trasformare il nostro mondo". L'Agenda è costituita da un preambolo e 91 paragrafi in cui vengono delineati i 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (OSS) affiliati ai 169 target.⁶ Come si può osservare dall'analisi dell'Agenda 2030, è stata superata una visione di sviluppo sostenibile strettamente legata all'aspetto ambientale come affermato originariamente nel c.d. Rapporto Brundtland '*Our Common Future*', ma è integrato anche dalle dimensioni economiche e sociali.

⁵ <https://unhabitat.org/about-us/learn-more>

⁶ <https://www.un.org/en/>

⁷ Definisce lo sviluppo sostenibile come «sviluppo che incontra i bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i loro bisogni propri». (Rapporto Brundtland 1987, pag. 43) Questa definizione è stata elaborata dalla Commissione Brundtland (World Commission on Environment and Development WECD) istituita nel 1983.

Figura 1.8 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile



FONTE: Nazioni Unite (2015)

Questi Obiettivi possono essere utilizzati come cornice e linee guida per l'evoluzione delle *smart cities* perché toccano tutti i temi affrontati dalle sei dimensioni della *smart city*. L'Obiettivo Globale 11 invece, può essere collegato direttamente alla *smart city* in quanto è denominato "città e comunità sostenibili" da cui discendono azioni anche rientranti negli altri OSS, ma la sua missione principale è quella di rendere le città inclusive, sicure, resilienti e sostenibili. Questo obiettivo è suddiviso in 10 traguardi e 14 indicatori a livello globale. I sette "traguardi di risultato" sono:

- 11.1 - "Alloggi adeguati, sicuri e convenienti, e servizi di base per la riqualificazione dei quartieri poveri."
- 11.2 - "Sistemi di trasporto sicuri, convenienti, accessibili e sostenibili."
- 11.3 - "Potenziare un'urbanizzazione inclusiva e sostenibile e la capacità di pianificare e gestire in tutti i paesi un insediamento umano che sia partecipativo, integrato e sostenibile."
- 11.4 - "Intensificare gli sforzi per proteggere e salvaguardare il patrimonio culturale e naturale del mondo."
- 11.5 - "Ridurre il numero di decessi e il numero di persone colpite da calamità e diminuire le perdite economiche dirette rispetto al prodotto interno lordo globale causate da calamità."

- 11.6 - “Ridurre l’impatto ambientale negativo pro-capite delle città, prestando particolare attenzione alla qualità dell’aria e alla gestione dei rifiuti urbani e di altri rifiuti.”
- 11.7 – “Fornire accesso universale a spazi verdi e pubblici sicuri, inclusivi e accessibili.” (UN, 2015)

I tre “mezzi per raggiungere” i (o “mezzi di attuazione” dei) traguardi sono:

- 11.a - “Sostenere i positivi legami economici, sociali e ambientali tra aree urbane, periurbane e rurali rafforzando la pianificazione dello sviluppo nazionale e regionale.”
- 11.b - “Aumentare il numero di città e insediamenti umani che adottano e attuano politiche e piani integrati per l’inclusione, l’efficienza delle risorse, la mitigazione e l’adattamento ai cambiamenti climatici, la resilienza ai disastri, e sviluppare e attuare una gestione olistica del rischio di disastri su tutti i livelli, in linea con il Quadro di Sendai per la Riduzione del Rischio di Disastri 2015-2030.”
- 11.c - “Sostenere i Paesi meno sviluppati, anche attraverso l’assistenza finanziaria e tecnica, nella costruzione di edifici sostenibili e resilienti utilizzando materiali locali.” (UN, 2015)

Successivamente all’Agenda 2030, nell’ottobre 2016 alla Conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo urbano sostenibile, il c.d Habitat III, gli stati membri firmarono un nuovo documento: *New Urban Agenda* basato sull’Obiettivo 11 sotto la supervisione e la collaborazione dell’expertise di UN Habitat e in stretto partenariato con l’Unione Europea (UN, 2017). Questo nuovo documento ha posto delle linee guida non vincolanti per raggiungere cinque principi cardini, esplicitati in vari mini-targets: l’urbanizzazione protegge e promuove i diritti umani, assicurare uno sviluppo urbano equo, partecipazione della società civile ed espansione della democrazia, promuovere la sostenibilità ambientale e la promozione dell’innovazione e dello studio (UN, 2017). Interessante è l’inserimento nel documento del diritto alla città, già argomento di dibattito degli anni 60-70’, infatti si legge:

“We share a vision of cities for all, referring to the equal use and enjoyment of cities and human settlements, seeking to promote inclusivity and ensure that all inhabitants, of present and future generations, without discrimination of any kind,

are able to inhabit and produce just, safe, healthy, accessible, affordable, resilient, and sustainable cities and human settlements, to foster prosperity and quality of life for all. We note the efforts of some national and local governments to enshrine this vision, referred to as right to the city, in their legislations, political declarations and charter” (UN 2017, paragrafo 11 pag. 5)

Ultimo documento redatto da UN Habitat è infine, il World Cities Report 2022 intitolato *Envisaging the Future of Cities* in cui il paradigma della *smart city* riecheggia nel messaggio iniziale del Segretario generale delle Nazioni Unite Antonio Guterres:

“The success of cities, towns and urban areas will largely depend on policies that protect and sustain all, leaving no one behind. We need green investment for sustainable patterns of consumption and production; responsive and inclusive urban planning; the prioritization of public health; and innovation and technology for all. These steps will help cities adapt and respond to shocks and stresses and lead our world to a resilient, just, and sustainable urban future.” (UN 2022, pag. iii)

Sono quindi le politiche messe in atto che privilegiano la salute pubblica, lo sviluppo sostenibile, l’innovazione e la tecnologia non lasciando nessuno indietro a creare delle comunità resilienti, sostenibili e per tutti. Inoltre, viene fatto un riferimento chiaro alla *governance* che deve essere sia multilivello e sia collaborare con sistemi integrati con il settore privato.

Però effettivamente il perseguimento dell’Obiettivo 11 non è semplice perché molte azioni devono essere realizzate a livello locale e l’amministrazione non sempre è competente ad agire o non ha le risorse necessarie per implementare gli obiettivi. Esistono casi positivi come quello della città di Bonn in cui, grazie al supporto del Ministero federale per lo sviluppo e la cooperazione economica (*Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung*), le autorità locali hanno implementato una strategia di social housing a prezzi contenuti, mantenendo zone verdi e muovendosi nella direzione di trasporti ed energie pulite garantendo allo stesso tempo opportunità di lavoro per tutti, soprattutto per i lavoratori con una bassa qualifica.⁸

Ma gli esempi di successo sono minori rispetto alle aspettative e quindi per diminuire le sfide che le città devono affrontare è doveroso ripensare innanzitutto ad un nuovo modello di *governance* collegato alla realizzazione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile nella *smart city*. Gli OSS che riguardano in particolare la *smart city* sono molteplici.

⁸ Cfr. <https://eurocities.eu/>

- *Smart economy*: a questa dimensione, in un'ottica più ampia, può essere ricollegata la nozione di economia inclusiva, indicata come uno degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, che promuove una crescita economica duratura, inclusiva e sostenibile, un'occupazione piena e produttiva ed un lavoro dignitoso per tutti attraverso la diversificazione, il progresso tecnologico e l'innovazione (OSS 8, 9 e 12).
- *Smart governance*: a questa dimensione si può ricollegare uno dei target specifici è l'OSS 16 (Pace, Giustizia e Istituzioni forti) che indica come risultato da ottenere il garantire un processo decisionale responsabile, aperto a tutti, partecipativo e rappresentativo a tutti i livelli tramite lo sviluppo di istituzioni efficaci, responsabili e trasparenti; inoltre, è connesso all'obiettivo 11.3.2 sulla diretta partecipazione nella progettazione e *governance* delle comunità.
- *Smart environment*: a questa dimensione possono essere ricondotti più Obiettivi di Sviluppo Sostenibile, il 6, 7, 12, 13, 14, 15, cioè rispettivamente: garantire l'accesso all'acqua pulita e ai servizi igienico-sanitario, energia pulita e accessibile per tutti, consumo e produzione responsabili, lotta contro il cambiamento climatico, la vita sott'acqua e la vita sulla terra.
- *Smart mobility*: questo asse richiama l'obiettivo specifico 11.2 e più in generale gli OSS 11, 13 e 15 in quanto la *smart mobility* aspira principalmente alla sostenibilità ambientale.
- *Smart people*: in questa dimensione si possono ritrovare gli OSS 4, 5 e 10, ovvero: istruzione di qualità, parità di genere e riduzione delle disuguaglianze, perché solo la promozione di questi tre assi può permettere una partecipazione più ampia possibile da parte di tutti i componenti della società.
- *Smart living*: questo asse in generale si può collegare, infine all'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile 11: le città e le comunità sostenibili poiché riassume a grandi linee quello che una città dovrebbe essere e quindi anche una *smart city*.

A dieci anni dall'enunciazione degli OSS, la realizzazione degli stessi non è progredita come sperato durante la stesura dell'Agenda 2030 e alcuni targets di metà percorso sono stati mancati. In particolare, per quanto riguarda l'OSS 11, la situazione attuale è stata analizzata dal *Rescuing SDG 11 for a Resilient Urban Planet* report per il Forum politico 2023. Purtroppo, come ha evidenziato il report l'attuazione della maggior parte dei targets

specifici è lontana dagli obiettivi prestabiliti con differenziazioni significative a livello regionale: l’Africa subsahariana, America del sud, Asia centrale e del sud sono in ritardo con la progressione, mentre Australia, Nuova Zelanda, America del nord ed Europa sono vicini alla realizzazione della maggior parte degli stessi (UN, 2023).

1.4.2 L’azione dell’Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OECD)

Anche l’Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (OECD), che riunisce 38 stati di diverse aree geografiche, ha recentemente iniziato a discutere delle *smart cities*. Infatti, ha evidenziato che negli ultimi due decenni le *smart cities* sono proliferate per il mondo e possono portare a migliori opportunità per tutti i cittadini. Quindi ha istituito il programma *Smart Cities and Inclusive Growth* (OECD 2019a) con l’obiettivo di ridefinire il concetto di innovazione digitale e collegarlo meglio al miglioramento della qualità di vita; di misurare le performance delle *smart cities* e infine di guidare i governi nazionali e locali nei loro sforzi di ripensare alla *governance*, all’interazione con gli stakeholders e ai modelli di crescita economica. Infine, dal 2019 si tengono tavole rotonde promosse dalla stessa organizzazione in cui si riuniscono vari stakeholders per condividere politiche e ricerche, *good practices* e conoscenze su come costruire e implementare le *smart cities*. I partecipanti possono essere governi nazionali, locali, provenienti dalla società civile, dal settore privato, dalle accademie e università e da altre organizzazioni internazionali.

La prima tavola rotonda svoltasi nel 2019 in Francia con il patrocinio del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coreano ha messo in chiaro alcuni fattori chiave della *smart city*: innanzitutto è necessario che sia presente e implementata la dimensione della *smart governance* che, quindi, disegni delle politiche per il miglioramento della qualità di vita di tutte le persone, non lasciando la costruzione delle *smart cities* solo in mano al settore privato. Inoltre, i cittadini non sono solo i destinatari delle politiche, ma devono essere messi al centro delle *smart cities*. Infine, la misurazione delle performance è un compito complesso ma fondamentale e quindi è necessario costruire una cornice flessibile, multisettoriale che sia allineata alle esigenze nazionali e locali per poter effettivamente studiare l’efficienza, l’efficacia e la sostenibilità delle azioni introdotte (OECD 2019a; OECD 2019b).

La seconda tavola rotonda invece tenutasi nel 2020 si è concentrata sull'esigenza di avere indicatori migliori per misurare le performance e che devono essere flessibili per poter leggere le differenze dei contesti cittadini in modo adeguato, di introdurre indicatori su scala di tempo per vedere i progressi nel tempo e indicatori invece orizzontali con cui le città possono confrontarsi tra loro. Infatti, la domanda alla base dei lavori è se le *smart cities* stanno portando benessere per tutti i cittadini, soprattutto in un periodo in cui gli stati e le città stanno includendo una componente di *smart recovery* nelle loro strategie per superare la crisi COVID-19 (OECD 2020; OECD 2021). Alla fine della tavola rotonda l'Organizzazione ha elaborato l'*OECD Smart city Measurement Framework* in cui sono presenti tre pilastri principali: strumenti per *smart city*, valutazione della performance e rapporti con gli stakeholders che sono componente essenziale delle città intelligenti in quanto possono apportare un valore innovativo (OECD, 2021). Gli stati partecipanti inoltre hanno voluto evidenziare l'importanza di operare una distinzione tra input e risultati in termini di benessere, inclusione, sostenibilità e resilienza.

Un'ulteriore iniziativa intrapresa dall'OECD è il *National Urban Policy Programme* (NUPP) in collaborazione con UN Habitat e Cities Alliance con l'obiettivo di supportare lo sviluppo di città intelligenti come centri per la creazione di nuovi lavori, innovazione, crescita, sostenibilità ambientale e inclusione sociale. In particolare, l'Organizzazione, tramite le *Urban Policy Reviews* per gli stati membri, valuta il ruolo del governo centrale nelle politiche urbane e fornisce raccomandazioni per assistere i decisori politici nel raggiungimento dei loro obiettivi; più specificatamente le Review:

- Si concentrano sulle politiche nazionali progettate per affrontare lo sviluppo urbano e sulle politiche nazionali impattanti sullo sviluppo urbano
- Analizzano come le interazioni a livello nazionale possano avere effetti non desiderati ma profondi sullo sviluppo urbano
- Affrontano le questioni di governance, comprese le relazioni fiscali e i vari strumenti di politica istituzionale progettati per favorire il coordinamento

E infine il "Centro per l'imprenditorialità, le PMI, le regioni e le città" ha l'obiettivo di aiutare i governi locali, regionali e nazionali a liberare il potenziale degli imprenditori e delle PMI, di promuovere regioni e città inclusive e sostenibili, stimolare la creazione di posti di lavoro a livello locale e attuare politiche turistiche valide; tutto ciò all'interno del paradigma della *smart city*.

1.4.3. Le iniziative private: i World Expo

Anche la società civile si è mossa, sia per impulso dato dalle varie organizzazioni internazionali, sia per l'interesse del settore privato a livello economico. Tra le molte iniziative sulle *smart city* due sono le più importanti a livello globale.

La prima è il World Smart City Expo (WSCE) che si tiene ogni anno in Corea del Sud dal 2017 e patrocinato dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e dal Ministero della scienza e delle tecnologie coreani, è l'evento più grande sulle *smart cities* della regione Asia-Pacifico nel quale i governi, le aziende e gli esperti da tutto il mondo si riuniscono per riflettere sulla creazione della città del futuro. Il WSCE 2023 si è tenuto a settembre ed ha offerto una vasta gamma di programmi di conferenze, seminari e mostre del settore privato legati ad altri eventi aperti alla partecipazione pubblica di qualsiasi professionista del settore, di governi locali e nazionali, rappresentanti di istituzioni pubbliche e private, dove si stima abbiano partecipato più di sessanta paesi, trecento espositori e centosettanta relatori globali. L'obiettivo era quello di creare una piattaforma di incontro sia online che fisica dove sperimentare e conoscere non solo soluzioni tecnologiche innovative, ma anche progetti di città coreane pilota di programmi lanciati al WSCE.

La seconda iniziativa organizzata dalla *Fira de Barcelona* e promossa dalla città di Barcellona è lo Smart City Expo World Congress (SCEWC) che si tiene dal 2011 con l'obiettivo di supportare lo sviluppo delle città intelligenti fornendo un punto di incontro online e fisico per mettere in comune esperienze, istituzioni e privati. La parola d'ordine è che le *smart cities* devono essere create non solo per i cittadini, ma con loro e grazie al continuo sviluppo tecnologico è possibile affrontare i problemi urbani, sociali ed ecologici, creando forme innovative di *governance* con i cittadini. Inoltre, dal 2013 in accordo con altre città si tengono edizioni in tutto il mondo che si ricollegano all'Expo principale a Barcellona.

Nel 2023 in collaborazione con Tomorrow.Building, Tomorrow.Mobility e Tomorrow.BlueEconomy⁹, lo SCEWC ha realizzato otto percorsi principali che riprendono i sei assi che compongono le *smart cities*: tecnologie abilitanti, energia e

⁹ Cfr. <https://www.smartcityexpo.com/>

ambiente, mobilità, *governance*, vita e inclusione, economia, infrastrutture e edifici, sicurezza ed economia blu.¹⁰

Per l'asse vita e inclusione una tematica discussa è stata la capacità che devono possedere gli stakeholders pubblici in partnerships con i privati al fine di garantire un pari accesso alle opportunità e alle risorse negli e degli spazi urbani. Questo obiettivo realizzato tramite un approccio intersezionale, in quanto solo in questo modo sarà possibile affrontare le diverse esigenze delle comunità.

1.4.4. Lo stato dell'arte a livello internazionale

Come visto finora il fermento a livello di riflessione sulle molteplici possibilità offerte dal concetto *smart cities* ha prodotto la nascita e implementazione di città intelligenti in tutto il mondo, ciascuna di essa rispondente alle problematiche e caratteristiche locali.

L'IMD Business School¹¹ ogni anno redige un report sulle *smart cities* comparandole tramite degli indicatori e come viene evidenziato nel report 2023, il numero di città intelligenti è salito da 118 a 141. Lo Smart City Index (SCI), che viene collegato all'Human Development Index delle Nazioni Unite,¹² valuta le percezioni dei residenti su temi legati alle strutture e alle applicazioni tecnologiche a loro disposizione nella loro città e indaga cinque aree chiave: salute e sicurezza, mobilità, attività e opportunità offerte e *governance*. Questo indice in particolare definisce la *smart city* come un contesto urbano che applica la tecnologia per aumentare i benefici e ridurre i deficit dell'urbanizzazione per i cittadini.

Leggendo la tabella di ranking sottostante si possono fare alcune considerazioni che ci permettono di capire meglio lo sviluppo e il possibile futuro delle *smart cities*. Guardando la classifica generale, delle 141 città analizzate: la maggior parte sono europee o asiatiche,

¹⁰ Economia blu: Il potenziale dei nostri oceani è vasto, ma anni di sfruttamento li hanno lasciati devastati. L'economia blu fornisce un'alternativa olistica ai modelli esistenti, promuovendo l'uso sostenibile delle risorse oceaniche per una crescita economica che possa ugualmente migliorare la salute degli ecosistemi oceanici. <https://www.smartcityexpo.com/tracks-scewc/blue-economy/>

¹¹ IMD Business School - International Institute for Management Development, è una scuola di management svizzera, considerata tra le più importanti business school del mondo.

¹² È una misura sintetica del rendimento medio nelle dimensioni chiave dello sviluppo umano: aspettativa di vita, educazione e tenore di vita dignitoso. È stato sviluppato dall'economista pakistano Mahbub Ul-Haq (UNDP).

in numero molto minore le città dell'America settentrionale e meridionale e infine i continenti Africa e Oceania.

Tutte le città nella top 20, a parte Abu Dhabi e Dubai sono situate in Europa o nella regione Asia-Pacífico con l'assenza importante di città africane e americane (rispettivamente Il Cairo al 108° posto e New York al 22° posto). Inoltre, sono le città di media grandezza ad avere i risultati migliori in proporzione, indipendentemente se sono capitali dello stato. Questo è un dato molto interessante, in quanto indica chiaramente che avere una città di media grandezza permette una *governance* più efficiente ed efficace, soprattutto nel controllare e implementare lo sviluppo sostenibile economico, sociale e ambientale; è in netta controtendenza con l'aumento delle megalopoli a livello mondiale, favorito sicuramente dalla concentrazione delle possibilità economiche-lavorative e da una migliore qualità di vita rispetto ad altri centri urbani.

Infine, un numero crescente di città si sta impegnando per ricomprendere in modo effettivo la diversità e l'inclusione come parte delle loro strategie *smart* attraverso molteplici strumenti e iniziative, soprattutto promossi a livello internazionali con possibilità di finanziamenti. Questo perché, seppure il report si soffermi sull'importanza delle tecnologie e le risposte da parte dei cittadini intervistati ne evidenzino la necessità, per la maggior parte degli intervistati prevalgono come obiettivi per la *smart city* la qualità della vita urbana, l'efficienza dei servizi sanitari e la sostenibilità. Quindi alti livelli di tolleranza di minoranze sono diventati un indicatore appartenente alla qualità di vita e alla frase chiave "non lasciare nessuno indietro".

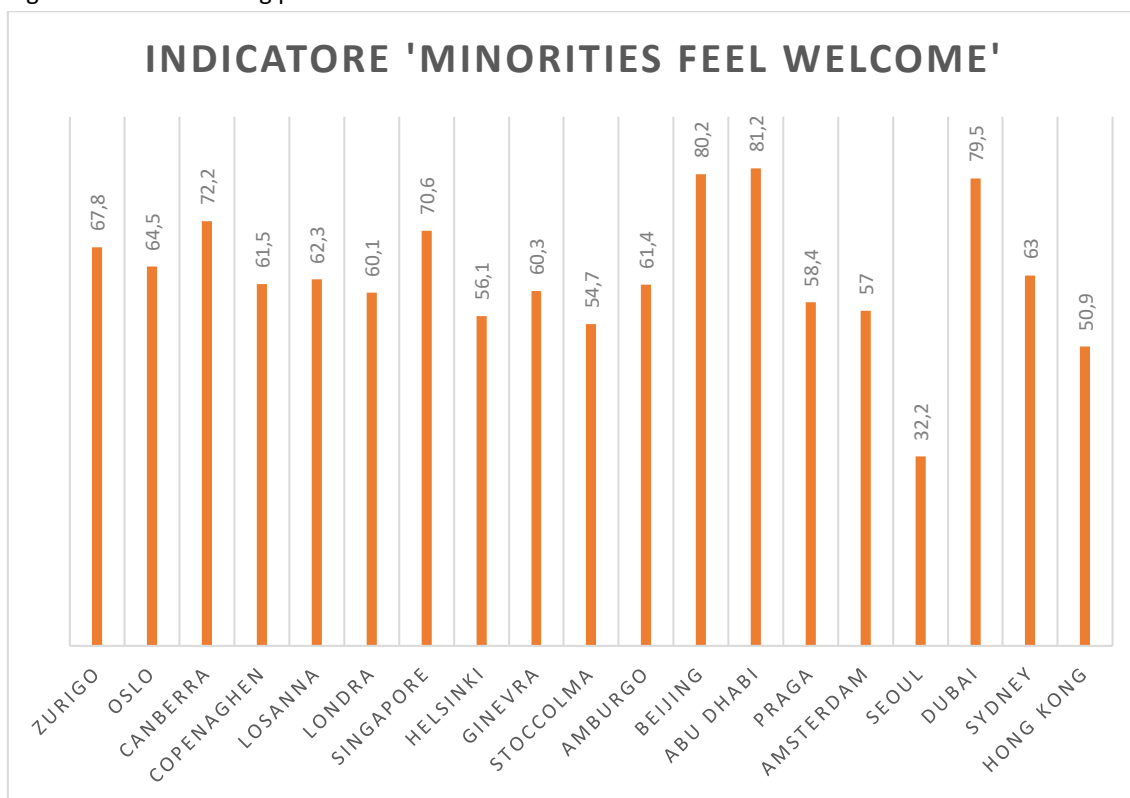
Figura 1.9 IMD Smart City Index Report 2023

City	Rank 2023	Rank 2021	Rank 2020	Rank 2019
Zurich	1	1	1	1
Oslo	2	2	2	2
Canberra	3	—	—	—
Copenhagen	4	5	3	4
Lausanne	5	4	—	—
London	6	3	10	3
Singapore	7	7	7	10
Helsinki	8	9	5	6
Geneva	9	6	8	7
Stockholm	10	11	9	9
Hamburg	11	8	6	—
Beijing	12	17	22	30
Abu Dhabi	13	12	14	16
Prague	14	10	4	8
Amsterdam	15	13	11	11
Seoul	16	18	20	23
Dubai	17	14	19	13
Sydney	18	29	32	22
Hong Kong	19	33	34	38

FONTE: IMD (2023, pag. 7)

Dallo Smart City Index non emergono le azioni introdotte dalle città per una maggiore inclusione sociale e culturale, solo la percezione che hanno gli intervistati della città che vivono, in quanto semplice strumento di ranking. Però destano attenzione i valori delle prime 19 città per quanto riguarda la voce *'minorities feel welcome'* poiché ci si aspetterebbe un range piccolo di punteggi molto simili tra loro; invece, risulta molto ampio e inoltre molte città non sono considerate a livello internazionale rispettose dei diritti umani, ma lo Smart City Index, oltre a prendere e aggregare i dati dell'HDI a interviste non riporta quali sono state le domande fatte.

Figura 1.10 IMD Ranking prime 19 città secondo l'indicatore 'minorities feel welcome.'



FONTE: grafico autoprodotta prendendo i singoli punteggi dall' IMD Smart City Ranking (2023)

Infine, la maggior parte delle città presenti nei primi posti sono state fin da subito dalla creazione del ranking posizionate in alto alla classifica, mantenendo quindi una tendenza positiva di sviluppo della *smart city* negli anni.

1.5 Le politiche dell'Unione Europea per la Smart City

L'Unione Europea, tra le organizzazioni internazionali, è stata e continua ad essere tra le più attive nel campo della promozione delle *smart cities*. Questo perché le città europee si sono affermate come poli economici, di ricerca e servizi a livello mondiale e soprattutto circa 325 milioni di persone; quindi, quasi i tre quarti della popolazione dell'UE vive in aree urbane e di queste quasi il 40% risiede nei centri città e infine secondo l'Eurostat la quota della popolazione urbana europea aumenterà oltre all'80% entro il 2050.

A causa della loro concentrazione, degli elevati consumi di energie e risorse, le città risultano cruciali nella lotta ai cambiamenti climatici e contro la discriminazione con l'adozione tempestiva di politiche volte a conseguire la neutralità climatica, l'inclusione

e la partecipazione di tutti i cittadini. E a tal fine la Commissione Europea sta ponendo le città intelligenti al primo posto tra gli obiettivi da raggiungere all'interno del *Green Deal* europeo e nel rendere l'Europa a impatto zero entro il 2050. La visione dell'Unione riguardo le città, già dalla Carta di Lipsia¹³, è di soggetti fondamentali per lo sviluppo regionale e per raggiungere obiettivi di coesione territoriale; si legge, infatti:

“Our cities possess unique cultural and architectural qualities, strong forces of social inclusion and exceptional possibilities for economic development. They are centres of knowledge and sources of growth and innovation. At the same time, however, they suffer from demographic problems, social inequality, social exclusion of specific population groups, a lack of affordable and suitable housing, and environmental problems.” (UE 2007, pag. 1)

Con questo documento si è affermato il legame tra le politiche urbane e i principi di coesione economica, sociale e territoriale, come enunciato dall'articolo 3 del Trattato sull'Unione. Particolare attenzione viene prestata alle zone urbane più degradate e sulle disuguaglianze presenti nella stessa città a livello sociale, economico e ambientale.

Quindi già dai primi anni 2000 sono stati avviati progetti riguardanti uno sviluppo urbano sostenibile; uno dei progetti pilota è URBACT, un programma europeo co-finanziato dal Fondo europeo di sviluppo regionale (ERDF) e dagli stati membri a cui partecipano ventinove Paesi, i ventisei membri dell'Unione, più Svizzera, Norvegia e Regno Unito. Il primo ciclo è stato lanciato nel 2002 con durata fino al 2006 per favorire gli scambi di esperienze tra le città partecipanti e quelle che avevano già partecipato ai programmi Urban I e Urban II con il coinvolgimento di 217 città e 57 partner regionali e universitari. Il focus è stata la partecipazione dei cittadini, economia e occupazione, giovani, sicurezza urbana, inclusione dei migranti e approccio integrato della rigenerazione urbana. L'azione è proseguita con l'azione di URBACT II nell'ottobre del 2007 (fino al 2013) con lo scopo di migliorare le strategie di Lisbona e Göteborg¹⁴, ovvero agevolare lo scambio di

¹³ La Carta di Lipsia è stata elaborata sotto la presidenza tedesca del Consiglio dell'Unione Europea e siglata il 24 e 25 maggio 2007 a Lipsia.

¹⁴ La Strategia di Lisbona è stato un programma di riforme del 2000 in cui si fissavano gli obiettivi strategici al fine di sostenere l'occupazione, le riforme economiche e la coesione sociale nel contesto di un'economia basata sulla conoscenza, la lotta alla povertà e all'esclusione sociale all'interno della Comunità. La Strategia di Göteborg, invece risale al giugno 2001 e ha avuto come scopo quello di integrare la dimensione economica dello sviluppo, definita nella Strategia di Lisbona - lanciata nel mese di marzo dell'anno precedente, con gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

esperienze e conoscenze acquisite, diffonderle e fornire assistenza ai decisori pubblici e ai professionisti del settore prestando attenzione alle problematiche emerse dalla crisi economica. Caratteristica fondamentale che viene richiesta nei progetti presentati era la partecipazione degli stakeholders principali presenti sul territorio attraverso i Gruppi di Supporto Locale che potevano aiutare nell'individuazione delle soluzioni.

Nel 2008 si è fatto un passo ulteriore con il Patto dei sindaci per il clima e l'energia promosso dalla Commissione che ha riunito enti locali e regionali impegnati a adottare un approccio integrato alla mitigazione dei cambiamenti climatici. La finalità iniziale era di coinvolgere le città e i cittadini nello sviluppo della politica energetica dell'Unione europea ed aumentare l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili, superando in tal modo l'obiettivo europeo di riduzione del 20% delle emissioni di CO₂ entro il 2020. Oltre al risparmio energetico, lo scopo era quello di ottenere una migliore vivibilità, la creazione di nuovi posti di lavoro e un'accresciuta competitività della città tramite la presentazione di un Piano d'Azione con molteplici settori di intervento direttamente o indirettamente collegate alla lotta al cambiamento climatico come il miglioramento delle infrastrutture urbane, una più attenta pianificazione urbana e territoriale, nuove fonti di energia rinnovabile, politiche per il trasporto pubblico, coinvolgimento dei cittadini e in generale la partecipazione della società civile alle decisioni e per una maggiore consapevolezza e responsabilità verso il luogo in cui si vive.

Dopo questi primi chiari passi verso la realizzazione delle *smart cities*, il termine *smart city* è comparso ufficialmente per la prima volta all'interno del Piano Strategico europeo per le tecnologie energetiche (2009), ovvero nell'ambito delle politiche ambientali. Infine, con la Comunicazione della Commissione del 2012 su 'Città e Comunità intelligenti. Partenariato europeo di innovazione' è stata istituita una *governance* preposta appositamente anche se non ancora completa; i settori di cui era stata investita erano l'energia, i trasporti, l'informazione e la comunicazione, ambiti chiavi della realizzazione di una *smart city*, con particolare riferimento al raggiungimento degli obiettivi espliciti nella Comunicazione della Commissione del 2007 riguardo le politiche energetiche (UE 2007, pag. 15-16).

Ancora, la Strategia Europa 2020 (UE, 2010) proposta dalla Commissione, che succede la Strategia di Lisbona, che accoglie gli OSS dell'Agenda 2030 e le difficoltà dovute alle

varie crisi degli anni precedenti, quali la crisi finanziaria ed economica e la crisi climatica ed energetica, si è posta come obiettivo una crescita:

- intelligente, attraverso lo sviluppo delle conoscenze e dell'innovazione;
- sostenibile, basata su un'economia più verde, più efficiente nella gestione delle risorse e più competitiva;
- inclusiva, volta a promuovere l'occupazione e la coesione sociale e territoriale.¹⁵

Si legge dal preambolo del documento curato dall'allora presidente della Commissione Jose Manuel Barroso:

“La Commissione propone per il 2020 cinque obiettivi misurabili dell'UE, che guideranno il processo e verranno tradotti in obiettivi nazionali. Tali obiettivi, che riguardano l'occupazione, la ricerca e l'innovazione, il cambiamento climatico e l'energia, l'istruzione e la lotta contro la povertà, rappresentano la direzione da seguire e ci consentiranno di valutare la nostra riuscita.” (UE 2010a, pag. 4)

E infatti tramite l'Agenda europea del digitale (UE, 2010b), uno dei sette pilastri della Strategia 2020, si evidenzia un futuro in cui l'innovazione e la ricerca, soprattutto delle ICT, sono fondamentali per la competitività e una migliore qualità di vita dei cittadini, implementando tramite le stesse ICT i servizi di *E-Government* utilizzabili da tutti i cittadini, i sistemi di trasporto per limitare il traffico e il consumo di energia e la diffusione di *smart grids* per ridurre gli sprechi energetici e controllare i consumi. Inoltre, la smart city trova un suo spazio operativo nell'asset *Digital Society* con riferimento anche alla dimensione *smart living*.

La Commissione europea nella programmazione 2007-2013 ha sostenuto molteplici programmi comunitari riconducibili alle *smart cities* quali: il Programma Quadro per la Competitività e l'Innovazione (CIP) rivolto principalmente alle PMI incoraggiando l'adozione di migliori tecnologie dell'informazione e della comunicazione un maggior ricorso alle energie rinnovabili; il Settimo Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico per sostenere la ricerca, favorire la competitività internazionale; lo *Urban Europe Joint Programming Initiative* nel 2008.

Tra gli strumenti messi a disposizione spicca però Horizon 2020 con la capacità di spesa di quasi 80 miliardi, il nuovo programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico

¹⁵ Europa 2020. Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva. Commissione europea (2010).

dell'UE (2014-2020) che si era posto come obiettivo la creazione di uno spazio europeo della ricerca, con la mobilitazione di investimenti privati in alcuni settori vitali per la competitività. Ma il suo è un approccio multidisciplinare che attraverso l'innovazione cerca di dare risposta alle sfide sociali. Più precisamente dai tre pilastri per l'eccellenza scientifica, leadership a livello industriale e sfide sociali emerge l'obiettivo specifico 6 (SC6) che afferma la volontà di sostenere una maggiore comprensione dell'Europa, la promozione di soluzioni per supportare società inclusive, innovative e riflessive in un contesto di trasformazioni globali in cui i focus sono migrazione, le trasformazioni sociali, economiche e culturali e la governance.

Inoltre, tramite Horizon 2020 sono stati finanziati progetti nell'ambito "*Smart Cities and Communities*" con lo scopo di far collaborare città, industrie e cittadini per trasformare gli ecosistemi urbani in luoghi più *smart* e sostenibili.

Nel 2015 la Commissione europea ha introdotto lo strumento degli *Integrated Territorial Investments* (ITI), ovvero finanziamenti semplificati con cui l'Unione stanziava il 5% delle risorse del Fondo europeo di sviluppo regionale per misure integrate con l'obiettivo di uno sviluppo urbano sostenibile. Per rendere più agevole l'implementazione di strategie integrate, l'ITI ha la possibilità di associare diversi fondi connessi ad obiettivi collegati allo sviluppo sostenibile di un determinato territorio (UE, 2015b), in particolare dal Fondo europeo di sviluppo regionale (ERDF), il Fondo sociale europeo (ESF) e il Fondo di coesione (CF) e recentemente anche dal Fondo per una transizione giusta (2021).¹⁶

Sempre nel 2015 la Strategia per il mercato unico digitale ha ulteriormente sviluppato l'agenda digitale, stabilendo disposizioni specifiche basate su tre pilastri volti a garantire un ambiente digitale equo, aperto e sicuro: migliorare l'accesso dei consumatori e delle imprese ai beni e servizi digitali in tutta Europa; creare un contesto favorevole affinché le reti e i servizi digitali possano svilupparsi; massimizzare il potenziale di crescita dell'economia digitale (UE, 2015a).

¹⁶ Il Fondo per una transizione giusta (JTF) è un nuovo strumento della politica di coesione 2021-2027, quale primo pilastro del meccanismo per una transizione giusta nel contesto del Green Deal europeo volto a conseguire la neutralità climatica dell'UE entro il 2050. Il Fondo sostiene i territori più colpiti dalla transizione verso la neutralità climatica al fine di evitare l'aumento delle disuguaglianze regionali, in linea con l'obiettivo della politica di coesione dell'UE di ridurre le disparità regionali e affrontare i cambiamenti strutturali nell'UE.

È da notare che tutte le politiche urbane adottate non hanno una base giuridica specifica nei Trattati, se non per l'articolo 3 del Trattato sull'Unione che parla però solo di coesione sociale, economica e ambientale, ma si muovono negli spazi delle politiche di settore di altri ambiti di competenza dell'Unione. Questa frammentazione ha portato a difficoltà nel perseguimento degli obiettivi, anche se le dichiarazioni di intento erano lodevoli. Per questo il Parlamento europeo nel 2011 ha iniziato ad interrogarsi sulla concreta possibilità di un rafforzamento della dimensione urbana delle politiche UE, della cooperazione intergovernativa e un maggior coinvolgimento delle città stesse.¹⁷ A questi stimoli ha risposto il Comitato delle regioni che, in collaborazione con alcuni stati membri e iniziative di reti europee di città, ha iniziato, tra il 2013 e il 2014 ad elaborare una proposta di Agenda Urbana Europea. La *Urban Agenda* rappresenta quindi un punto di svolta per l'azione dell'Unione, in quanto punta ad un maggior grado di integrazione e coordinamento delle politiche di sviluppo urbano e di gestione dei finanziamenti.

Finalmente nel 2016 vede la luce il Patto di Amsterdam firmato dai ministri responsabili delle politiche urbane dei vari stati che ha dato inizio all'*Urban Agenda* per l'UE. Basata sui tre pilastri del ciclo del policy making europeo, sono stati definiti quattordici temi:

- Qualità dell'aria
- Economia circolare
- Adattamenti climatici
- Cultura e patrimonio culturale
- Transizione digitale
- Transizione energetica
- Abitazioni
- Inclusione migranti e rifugiati
- Lavoro e competenze nell'economia locale
- Appalti pubblici innovativi e responsabili
- Uso sostenibile del territorio e soluzioni fondate sulla natura
- Mobilità urbana

¹⁷ Risoluzione del 23 giugno 2011 "Sull'Agenda urbana europea e il suo futuro nel quadro della politica di coesione" e già nella Risoluzione del 24 marzo 2009, "Sulla dimensione urbana della politica di coesione nel nuovo periodo di programmazione". Inoltre, anche la Risoluzione del 23 dicembre 2012 "Sul contributo del riassetto urbano alla crescita economica nella politica di coesione dell'UE", che sollecita una "nuova stagione normativa europea" sul tema urbano.

- Povertà urbana
- Sicurezza degli spazi pubblici

Le parole dell'allora Commissaria per la Politica regionale Corinna Crețu riassumono il significato e la volontà dietro all'adozione del Patto di Amsterdam:

“Le città sono centri di creatività e motori della crescita europea, ma si trovano a contrastare problemi gravi come l'emarginazione sociale, l'inquinamento atmosferico o la disoccupazione, che dobbiamo affrontare insieme. Il nostro impegno a favore di un'agenda urbana dimostra che stiamo dando maggiore priorità alle questioni urbane e maggiore ascolto alle nostre città nel definire ciò che funziona e ciò che deve essere migliorato.”¹⁸

Per la sua realizzazione è stata ritenuta quindi importante la partecipazione del Comitato delle Regioni, il Comitato economico e sociale europeo e la Banca europea per gli investimenti. Inoltre, è stato dichiarato che essa contribuirà all'implementazione dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite, nello specifico dell'Obiettivo di Sviluppo Sostenibile 11.

Si concentra inoltre su tre pilastri del policy making e dell'implementazione europea:

- *Better regulation*
- *Better funding*
- *Better knowledge*

Questi tre obiettivi sono perseguiti tramite l'applicazione dei principi di sussidiarietà e di proporzionalità con politiche di coesione e lo scambio di buone pratiche tra amministrazioni con la convinzione che ciò sia fondamentale per la migliore applicazione e realizzazione del Patto di Amsterdam. Infine, analizzando l'*Urban Agenda* si può affermare che essa rappresenta un passo importante per la costruzione delle *smart cities* in Europa, sia dal momento che interseca ognuno delle sei dimensioni sia perché ha un punto dedicato specificatamente ad esse:

“That the complexity of urban challenges requires integrating different policy aspects to avoid contradictory consequences and make interventions in Urban Areas more effective. In line with the competences and responsibilities of the different participants and taking into account that the EU does not have competences on some of these issues, the Partnerships shall consider the relevance of the following cross-

¹⁸ Cfr. https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/it/IP_16_1924

cutting issues for the selected priority themes [...] Innovative approaches, including Smart Cities.” (UE 2016, pag. 7-8)

I principali programmi di finanziamento durante il periodo 2014-2020, oltre ad Horizon2020, sono stati:

- a) Il programma per l’occupazione e l’innovazione sociale (EaSI) ha sostenuto le politiche occupazionali e sociali in tutta l’UE. Il programma ha sostenuto gli sforzi degli Stati membri nella progettazione e attuazione delle riforme occupazionali e sociali a livello europeo, nazionale, regionale e locale attraverso il coordinamento delle politiche e l’identificazione, l’analisi e la condivisione delle migliori pratiche. Il budget speso è stato di 919 milioni di euro.¹⁹
- b) Il Fondo di coesione (CF) aveva l’obiettivo di ridurre il deficit economico e sociale, nonché a stabilizzare l’economia degli Stati membri il cui prodotto interno lordo (PIL) pro capite era inferiore al 90% della media dell’UE.²⁰
- c) Il Fondo europeo per lo Sviluppo regionale (ERDF) ha mirato a rafforzare la coesione economica e sociale nell’Unione europea correggendo gli squilibri tra le sue regioni cercando di prestare inoltre particolare attenzione alle specifiche caratteristiche territoriali. Il budget speso totale è stato 336 miliardi di euro.²¹

1.5.1 Ripensare le politiche per le Smart Cities in Europa dopo la pandemia Covid-19

La pandemia da COVID-19 ha creato una cesura rispetto alle azioni intraprese precedentemente a favore delle *smart cities* perché la crisi sanitaria ha evidenziato nuovi problemi nelle città e ha stimolato quindi l’Unione a ripensare alle strategie e a adottare nuovi strumenti per favorire la ripartenza.

¹⁹ Cfr. https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/eu-budget/long-term-eu-budget/2014-2020/eu-funding-programmes/heading-1a-competitiveness-growth-and-jobs_en#employment-and-social-innovation-programme-easi.

²⁰ Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013.

²¹ Cfr. https://ec.europa.eu/regional_policy/funding/erdf/2014-2020_en.

Punto di inizio è il *Next Generation Europe* lanciato dalla Commissione europea nel luglio 2020, un pacchetto di misure e stimoli economici senza precedenti per gli stati membri dal valore di 750 miliardi di euro e gli obiettivi che si propone di raggiungere coincidono con la sfida della costruzione e implementazione delle *smart cities*. Infatti, la sua visione per l'Unione è: “Make it green, make it digital, make it healthy, make it strong and make it equal”.

Uno degli strumenti collegati, finanziato anche da *Next Generation EU*, è Horizon Europe (2021-2027), che sostituisce Horizon 2020, attuato direttamente dalla Commissione e con scopi di ricerca e innovazione. E infatti, tra le cinque missioni individuate, la quarta è dedicata alle città “città climaticamente neutre e intelligenti” che è stata suddivisa in due punti:

- Scegliere e implementare “100 *climate-neutral and smart cities*” entro il 2030
- Assicurare che queste città siano luoghi di sperimentazione e innovazione per permettere al resto di tutte le città europee di seguirle entro il 2050.

Un altro programma lanciato dalla Commissione europea è il *New European Bauhaus*, ispirato ai principi della Bauhaus di Gropius, che vuole essere un approccio trasversale e multidisciplinare per integrare il *Green Deal* con altre dimensioni della società e dell'economia facendo leva sulla creatività umana per trovare soluzioni di vita che incorporino sostenibilità e circolarità, qualità dell'esperienza ed estetica, inclusione e accessibilità economica. Per il suo scopo saranno principalmente le città ad essere coinvolte, laboratori viventi dove si incontreranno scienza, tecnologia, arte, ambiente, cultura, architettura e sfide sociali.

Nel 2021 è stato avviato anche il processo di rinnovamento dell'*Urban Agenda* in linea con le indicazioni fornite dalla Carta di Lipsia²² e con le criticità emerse durante la pandemia COVID-19. Infatti la Nuova Carta di Lipsia ha affermato la natura delle città europee, qualsiasi la loro dimensione, ovvero luoghi di pluralismo, creatività, solidarietà e possibili laboratori per innovazione sociale e urbana (UE, 2020b) Il 26 novembre, invece, i ministri competenti hanno adottato l'Accordo di Lubiana che segna l'inizio della nuova fase dell'*Urban Agenda* con parametri operativi rivisti e aggiornati e quattro temi nuovi: città più verdi, turismo sostenibile, cibo e città inclusive (*cities of equality*).

²² La Nuova Carta di Lipsia adottata nel novembre 2020 fornisce un quadro politico europeo per lo sviluppo urbano sostenibile.

Il concetto di *cities of equality* è di particolare importanza perché le città contemporanee stanno cambiando volto dovuto a migrazioni e quindi alle sfide che pongono per la coesione del tessuto sociale adattato a stili di vita differenti (Luatti 2006; EUI 2023). Ma questa nozione non ha una definizione univoca nel contesto politico e l'obiettivo di *Urban Agenda* è di rendere parte integrante dello sviluppo di città intelligenti la promozione di ambienti di uguaglianza che tengano conto delle diverse esigenze di tutti gli individui e gruppi sociali (EUI, 2023) affinché nessuno venga lasciato indietro o subisca discriminazioni (Luatti 2006; Zoletto, 2012). Per raggiungere questo obiettivo è necessario creare sia un ambiente favorevole all'uguaglianza con interventi mirati verso gruppi protetti (CESE, 2022) e sia seguire un pensiero olistico che garantisca che le città funzionino per tutti (Briata 2019; EUI 2023). Fondamentale sarà l'apporto della società civile per leggere e riportare i bisogni dei cittadini e per aiutare a co-progettare soluzioni assieme ai governi locali seguendo quindi le dimensioni di *smart governance* e *smart people* (EUI, 2023).

L'Accordo, inoltre, ha dichiarato la volontà da parte dell'Unione di coordinamento con altri programmi europei ed internazionali per perseguire gli obiettivi dell'*Urban Agenda*, tra cui l'Agenda 2030 in primis, the *New European Bauhaus*, la Politica di Coesione, Horizon Europe 2021-2027, la Strategia Plasmare il futuro digitale dell'Europa e il Pilastro europeo dei diritti sociali.²³

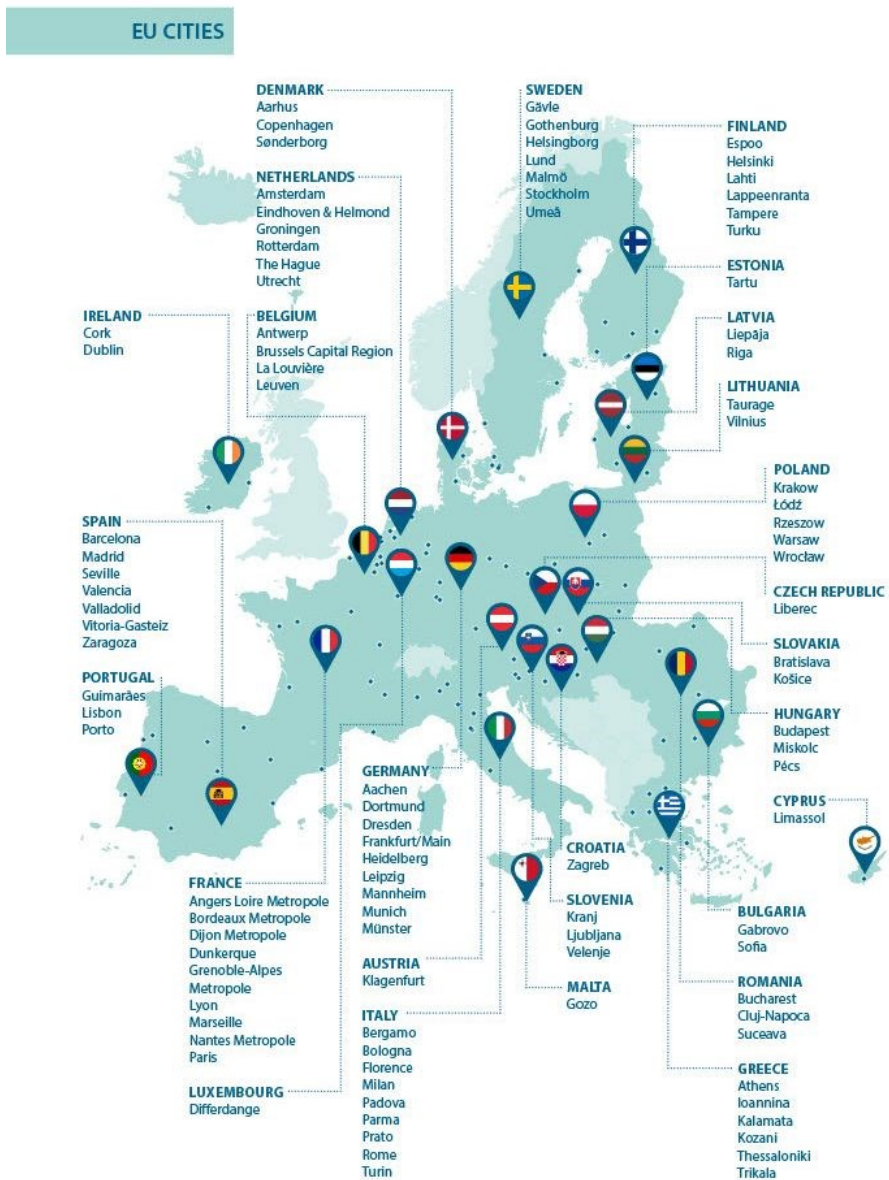
Ancora con la nuova programmazione di URBACT IV (2021-2027) per la prima volta si fornisce supporto anche alle città appartenenti a stati candidati all'ingresso nell'Unione quali Albania, Montenegro, Nord Macedonia, Bosnia – Erzegovina e Serbia con finanziamenti dell'Assistenza Pre-Adesione (IPA). Inoltre, URBACT IV integra le nuove priorità dell'Unione della doppia transizione digitale e verde e politiche sull'uguaglianza di genere.

Come accennato prima, una delle ultime azioni dell'Unione è stato lanciare la missione di raggiungere entro il 2030 “100 *Climate-Neutral and Smart Cities by 2030*” supportato da NetZeroCities che mette a disposizione varie expertise. La partecipazione alla EU Mission offrirà la possibilità di coinvolgere i cittadini nel processo decisionale, fondi per

²³ Il Pilastro europeo dei diritti sociali è stato proclamato congiuntamente dal Parlamento europeo, dal Consiglio e dalla Commissione europea durante il Summit 2017 a Göteborg. Afferma 20 principi chiave che rappresentano il faro per guidare l'Europa verso un futuro giusto, inclusivo e pieno di opportunità per tutti.

la ricerca e l'innovazione, creazione di reti di apprendimento e scambio di esperienze tra le città partecipanti e un'aumentata visibilità a livello internazionale. Sono state oltre 350 le città che hanno sottoposto la loro candidatura per partecipare al progetto e tra le 100 selezionate dalla Commissione nel 2022 dopo un processo di selezione, nove sono italiane: Bergamo, Bologna, Firenze, Milano, Padova, Parma, Prato, Roma e Torino e di queste Bologna, Milano e Roma figurano anche nella classifica stilata da IMD secondo lo Smart City Index 2023.

Figura 1.11 100 climate neutral and smart cities by 2030 - EU Cities



FONTE: Commissione EU e NetZeroCities (2022, pag. 2)

Infine, come ribadito precedentemente, l’Unione collabora e segue in modo attivo le linee guida date da documenti e programmi lanciati dalle Nazioni Unite. E infatti nel 2023, anno che segna la metà della durata dell’Agenda 2030, l’Unione Europea ha deciso volontariamente di presentare un report per riaffermare l’impegno verso gli obiettivi dell’Agenda 2030 e lo stato dell’arte nell’Unione; strumenti come il *Next Generation EU* e il *Green Deal* sono stati integrati, collegati e seguono strettamente gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile. Infatti, come si può notare nella figura sottostante il Green Deal contiene la maggior parte degli OSS, tra cui l’obiettivo 11.

Figura 1.12 Le priorità della Commissione Europea



FONTE: Sustainable development in the European Union (2023 pag. 22)

Nel Report si evidenziano con chiarezza i pochi e modesti progressi fatti dall'Unione verso gli obiettivi dell'Agenda 2030, in particolare per quanto riguarda la lotta al cambiamento climatico e la doppia transizione energetica e verde.

Figura 1.13 Panoramica dei progressi dell'UE verso gli OSS negli ultimi 5 anni, 2023



FONTE: Eurostat (2023, pag. 11)

Nell'ambito delle città intelligenti secondo Eurostat il monitorare l'OSS 11 in un contesto UE significa considerare gli sviluppi nella qualità della vita nelle città e nelle comunità, nella mobilità sostenibile e nelle problematiche ambientali. Purtroppo, afferma Eurostat, che complessivamente, negli ultimi anni l'UE ha compiuto solo modesti progressi verso l'OSS 11 soprattutto nell'ambito della mobilità sostenibile. Infatti, si legge dal *“Sustainable development in the European Union - Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context - 2023 edition”* che, mentre ci sono stati forti progressi nell'aumento della qualità della vita nelle città e nelle comunità, le tendenze nel campo della mobilità sostenibile sono meno nette e risentono per di più dell'emergenza COVID-19. Inoltre, il quadro è altrettanto diversificato quando si tratta di impatti ambientali negativi.

Quindi il paradigma della *smart city* è un paradigma aperto, flessibile che si può adattare al profilo di ogni città con la comunità nel ruolo di attore principale coinvolto nella trasformazione con il supporto dei governi locali e nazionali, delle organizzazioni internazionali e dell'Unione Europea. Quest'ultima promuove un approccio *social*

oriented delle politiche con la creazione di network per condividere *good practices* e strumenti miranti all'aspetto sociale delle città. Per esempio, all'interno dello *Smart Cities Marketplace* che ha lo scopo di migliorare la qualità di vita dei cittadini e incrementare la competitività delle città europee, tramite il contributo di partner esterni, focus group aperti agli interessati, la condivisione e la pubblicazione di progetti di successo già finiti, infatti grazie alla piattaforma è possibile conoscere i progetti *smart* di altre città europee e realizzarne di propri grazie a tre fasi: *explore*, *shape* e *deal*; attraverso la piattaforma Portico che è la piattaforma europea, aperta a collaborazioni, di conoscenza urbana sviluppata dell'*European Urban Initiative* (EUI) e finanziata dall'Unione Europea, per supportare una migliore progettazione, implementazione e mainstreaming di politiche e strategie urbane. La piattaforma mette in contatto gli attori urbani con le conoscenze, le persone e le iniziative di cui hanno bisogno per implementare uno sviluppo urbano sostenibile; oppure tramite la stessa *European Urban Initiative* come hub per le città europee di qualsiasi dimensione con azioni, fondi ed expertise per lo sviluppo di capacità e conoscenze, strategie per la comunicazione sullo sviluppo urbano sostenibile.

Dal 2021, inoltre, sono stati lanciati i programmi di finanziamento attraverso i quali l'Unione promuoverà l'implementazione delle *smart cities* e dei vari assi, che dureranno fino al 2027:

- a) Il Fondo europeo di sviluppo regionale (ERDF) fornisce finanziamenti a enti pubblici e privati in tutte le regioni dell'UE per ridurre le disparità economiche, sociali e territoriali. Il Fondo sostiene gli investimenti attraverso programmi nazionali o regionali dedicati. Soprattutto nel periodo 2021-2027, il fondo consentirà investimenti per rendere l'Europa e le sue regioni: più sociali, sostenendo l'occupazione efficace e inclusiva, l'istruzione, le competenze, l'inclusione sociale e la parità di accesso all'assistenza sanitaria, nonché rafforzando il ruolo della cultura e del turismo sostenibile più vicino ai cittadini, sostenendo lo sviluppo guidato a livello locale e lo sviluppo urbano sostenibile in tutta l'UE. Il budget preposto è di 226 miliardi di euro.²⁴

²⁴Cfr. https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/european-regional-development-fund-erdf_en.

- b) Il Fondo di coesione fornisce sostegno agli Stati membri dell'UE con un reddito nazionale lordo pro capite inferiore al 90% (media UE-27) per rafforzare la coesione economica, sociale e territoriale dell'UE. Sostiene gli investimenti attraverso programmi nazionali o regionali dedicati. Il budget preposto è di 48 miliardi.²⁵
- c) Il REACT-EU estende le misure di risposta e riparazione alla crisi dovuti alla pandemia Covid19 e costituisce un ponte al piano di risanamento a lungo termine. Il programma sostiene progetti di investimento che promuovono le capacità di riparazione della crisi e contribuiscono a una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia, compreso il sostegno al mantenimento dei posti di lavoro, programmi di lavoro a orario ridotto e sostegno ai lavoratori autonomi. Può inoltre sostenere la creazione di posti di lavoro e le misure a favore dell'occupazione giovanile, i sistemi sanitari e la fornitura di capitale circolante e sostegno agli investimenti per le piccole e medie imprese. Il budget preposto è di 50 miliardi di euro.²⁶
- d) Il Fondo sociale europeo+ (ESF+) mira a sostenere gli Stati membri a affrontare la crisi causata dalla pandemia di coronavirus, raggiungere livelli occupazionali elevati e un'equa protezione sociale, promuovere una forza lavoro qualificata e resiliente, pronta per la transizione verso un'economia verde e digitale. L'ESF+ finanzia l'attuazione dei principi del pilastro europeo per i diritti sociali attraverso azioni nel settore dell'occupazione, dell'istruzione, delle competenze e dell'inclusione sociale. Il budget preposto è 99 miliardi di euro.²⁷
- e) Il Fondo per la transizione giusta (JTF) sostiene la diversificazione economica e la riconversione dei territori interessati. Il budget preposto è di 19 miliardi di euro.²⁸

²⁵ Cfr. https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/cohesion-fund-cf_en.

²⁶ Cfr. https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/react-eu_en.

²⁷ Cfr. https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/european-social-fund_en.

²⁸ Cfr. https://commission.europa.eu/funding-tenders/find-funding/eu-funding-programmes/just-transition-fund_en.

L'Unione invita infine, ad una riflessione sulle strategie necessarie per favorire processi di rigenerazione urbana per stimolare la *smartness* delle città, ovvero le risorse sociali ed economiche del territorio stesso.

CAPITOLO 2

La Smart City come opportunità di inclusione sociale e culturale: una rassegna della letteratura

2.1 L'inclusione sociale e culturale nelle città

Tratto caratteristico delle città contemporanee è la molteplicità di culture etniche che contengono; esse sono crocevia di incontri e scontri tra stili di vita e gruppi etnici e religiosi differenti. Da questa tendenza è nato il concetto di 'città multiculturale' (Qaderr, 2014) e molte città in tutto il mondo si fregiano di questo titolo come Toronto, New York, Amsterdam, Londra (Fincher et al., 2014). Ma cosa significa esattamente città multiculturale?

Prima di definire cosa sia la città multiculturale è necessario riflettere sulla nozione di multiculturalismo, in quanto in letteratura esistono più visioni che sottolineano vari aspetti. Infatti, come afferma Paola Briata nel suo libro "Multiculturalismo senza panico" (Briata, 2019), il linguaggio è un importante strumento politico perché già il modo in cui viene descritta una situazione implica un possibile intervento perché è nella costruzione del framing dei problemi che ci si pone determinati quesiti e si "prende le parti" per questioni percepite negative o altamente politicizzate (Briata 2019, pag.19).

Tre sono le modalità di inclusione e integrazione adottate nel corso degli anni: il *melting pot*, il pluralismo e l'assimilazionismo. Il *melting pot* è caratteristico della società nordamericana (in particolare statunitense), però appare fin da subito che sia quello che abbia garantito di meno un'inclusione sociale: infatti, nonostante gli USA siano frutto di immigrazione, non è riuscito a garantire un efficace riconoscimento dei diritti culturali che unito all'arretratezza del sistema di welfare quasi esclusivamente privatistico, si è tradotto in disuguaglianza sostanzialmente anche sui diritti politici, in particolare verso alcuni gruppi etnici come i nativi americani, le comunità afroamericane e latinoamericane (Briata, 2019). Questa eredità storica del *melting pot* si traduce ancora oggi in esplosioni di violenza e tensione tra le varie comunità etniche.

Il modello pluralista invece può essere suddiviso secondo due modalità passate di applicazione: tedesco e inglese. Quello inglese si basava sul diritto alla differenza

culturale da parte dei diversi gruppi etnici, con particolare attenzione alle persone originarie da stati del Commonwealth, ma non sempre di effettivo riconoscimento di diritti politici. Inoltre, porta in sé una duplicità innata tra sfera pubblica e sfera privata che spesso entrano in conflitto tra loro per i valori e come avviene in molti stati legittima l'utilizzo di categorie, riduttive della realtà, per misurare le diseguaglianze. Quello tedesco invece si è fondato sull'apporto economico che poteva dare il migrante, il cosiddetto lavoratore-ospite (*Gastarbeit*) e quindi sono stati tutelati di più il diritto alla differenza culturale e al mantenimento della propria cultura che i diritti economici e sociali (Briata, 2019).

Infine, quello che propone un'assimilazione da parte delle minoranze etniche e religiose della cultura dominante (provenienti maggiormente dalle ex-colonie africane) con anche pratiche di inserimento nelle istituzioni politiche e pubbliche (Fincher et al., 2014); è il modello francese laico e *color-blind* basato sul presupposto universalistico dell'uguaglianza dei diritti affermato dalla Rivoluzione Francese. Paga però la difficoltà a relazionare l'origine etnica e le forme di esclusione di immigrati di prima, seconda e terza generazione, negando la necessità di adottare azioni a sostegno a gruppi etnici o minoranze particolari per le pari opportunità, le cosiddette discriminazioni in positivo. Infatti, l'uguaglianza formale dei diritti politici ed economico-sociali non si è tradotta sempre in uguaglianza sostanziale in quanto si è perseguito una naturalizzazione assimilatoria con il rifiuto di riconoscere le differenze linguistiche, etniche e culturali (Briata, 2019).

Il multiculturalismo, quindi, è un tentativo di risposta teorico-politica alla difficoltà di convivenza sociale e democratica tra vari gruppi di persone con origini e caratteristiche diverse proponendo quindi azioni e strumenti, a volte istituzionali, per il governo di contesti riconosciuti come eterogenei (Briata 2019; Fincher et al. 2014; Qadeer 2014). Spesso il multiculturalismo viene utilizzato come sinonimo di multi-etnico e in ciò tende a dare a tutte le culture lo stesso valore e livello (Fincher et al., 2014). Per esempio, il processo di integrazione in Francia discende dal principio di eguaglianza assoluto enunciato al primo articolo del suo testo costituzionale²⁹, ma le culture e le stesse persone

²⁹ Article premier de la Constitution du 4 octobre 1958 : « *La France est une République indivisible, laïque, démocratique et sociale. Elle assure l'égalité devant la loi de tous les citoyens sans distinction d'origine, de race ou de religion* ». Ovvero nella traduzione italiana: «La Francia è una repubblica indivisibile, laica,

non sono uguali. Per esempio, un figlio di immigrati, magari di seconda, terza generazione, cresciuto nel paese di “accoglienza”, quindi il paese del quale parla perfettamente la lingua e non quella di origine dei genitori, che è in possesso del più altro grado di istruzione in che diversità si può riconoscere? È uguale alla persona appena emigrata, è in una condizione economica-sociale superiore o inferiore rispetto al suo coetaneo “autoctono” che vive in una situazione di povertà educativa, sociale ed economica? (Zoletto, 2012)

Infatti, il multiculturalismo può essere suddiviso anch'esso in un approccio che guarda al contesto sociale (Fincher et al., 2014) e quello che si limita ad attuare interventi di discriminazione positiva ma di fatto discriminando fasce di popolazione più povere non appartenenti ai gruppi etnici tradizionalmente destinatarie di queste politiche, alimentando possibili scontri tra le varie componenti di una società (Briata 2019; Qadeer 2014).

Infatti, nel parlare e nel pensare a delle politiche adatte a perseguire l'integrazione, molto spesso, soprattutto negli anni Novanta, si è compiuto l'errore di generalizzare le comunità di etnie differenti, prendendo in blocco tutte le persone appartenenti a quel gruppo senza indagare sullo status economico e sociale all'interno della società che può variare con il passare delle generazioni e senza considerare che esistono ed incidono molteplici altri fattori. Le diversità presenti in una società, che non riguardano solo i gruppi etnici, possono essere di religione, di genere, di età, di livello di istruzione, di condizione economica-sociale, di orientamento sessuale e altre ancora meno individuabili facilmente. E tra di loro, questi aspetti possono intersecarsi dando vita a problemi intersezionali a chi li vive. Quindi qualsiasi società, anche quella più semplice è in realtà multiculturale (Briata, 2019) e ridurre ad una mera differenza culturale, linguistica e religiosa non permette un'analisi e degli interventi efficaci.

Parlando di multiculturalismo non si può non menzionare brevemente quello che è l'Unione Europea, che nonostante non sia uno stato, ma un'organizzazione internazionale, ha dato il suo contributo nell'evoluzione del concetto ed essa stessa ha preso spunto dalle riflessioni fatte dagli stati. A partire dal motto usato dal 2000 “Unita

democratica e sociale. Essa assicura l'eguaglianza dinanzi alla legge a tutti i cittadini senza distinzione di origine, di razza o di religione».

nella diversità” (*In varietate concordia*)³⁰ e con la versione ora leggermente modificata “Uniti nella diversità” si riconosce quella che è la sua natura intrinseca di organismo che opera per la pace e la prosperità di tutti e che le molteplici culture, tradizioni e lingue³¹ presenti all’interno dell’Unione sono la ricchezza del continente.

Anche dentro all’Unione Europea il multiculturalismo presenta caratteristiche differenti da paese a paese, proprio perché ogni società a modo suo è multiculturale e perché gli approcci da cui discende sono stati molteplici e insiti alla storia nazionale (Fincher et al., 2014).

In Europa occidentale il multiculturalismo è stato collegato storicamente principalmente al flusso di immigrati e alle relative politiche adottate dai governi per proteggere le minoranze, ma la complessità del multiculturalismo ha portato al fallimento di alcune di queste (Briata 2019; Triandafyllidou 2017; Villa 2020), come è stato riportato in un discorso del 2010 da Angela Merkel:

Questo approccio multiculturale che dice che noi possiamo vivere fianco a fianco ed essere felici l’uno dell’altro, questo approccio ha fallito, completamente fallito [...]. Questo significa che la richiesta d’integrazione è uno dei nostri compiti principali per gli anni a venire.

Angela Merkel, ex Cancelliere tedesco, 17.10.2010

Perché si parla di fallimento? perché per esempio, in Germania queste azioni positive verso immigrati e comunità di persone di origine turca e araba non hanno prodotto l’inclusione auspicata, ma segregazione, isolamento, poca fiducia verso lo stato.

Molti sono i fattori che sono intervenuti negli anni che hanno contribuito al fallimento delle politiche verso le minoranze etniche e culturali. Il primo è la difficoltà di guardare all’altro senza pregiudizio e sospetto, soprattutto le comunità arabo-musulmane dopo gli attentati dell’11 settembre 2001 negli Stati Uniti (Qadeer, 2014) e dell’11 marzo 2004 in Spagna, e poi con rinnovato timore dopo gli attentati di Parigi del 13 novembre 2015, del

³⁰ È stato scelto dall’allora Presidente del Parlamento europeo Nicole Fontane tra le proposte avanzate da studenti di vari paesi dell’Unione tra i 10 e 20 anni.

³¹ Articolo 2 Trattato sull’Unione Europea: ‘L’Unione si fonda sui valori del rispetto della dignità umana, della libertà, della democrazia, dell’uguaglianza, dello Stato di diritto e del rispetto dei diritti umani, compresi i diritti delle persone appartenenti a minoranze. Questi valori sono comuni agli Stati membri in una società caratterizzata dal pluralismo, dalla non discriminazione, dalla tolleranza, dalla giustizia, dalla solidarietà e dalla parità tra donne e uomini’.

Articolo 22 Carta dei diritti fondamentali dell’Unione Europea: «L’Unione rispetta la diversità culturale, religiosa e linguistica».

19 dicembre 2016 a Berlino e del 17 agosto 2017 a Barcellona. Questo ha portato a pensare ad un attacco alla democrazia liberale occidentale da parte delle comunità arabo-musulmane indistintamente, e quindi di un fallimento delle politiche multiculturali messe in atto (Briata 2019; Triandafyllidou 2017). Un'altra causa della crisi del concetto e della reale applicazione del multiculturalismo è il peggioramento economico perdurante e generalizzato negli ultimi anni con l'aumento della disoccupazione, dell'incertezza economica, sistema di welfare in difficoltà che non hanno permesso di instaurare un dibattito politico sereno in materia. In questo caso, qualsiasi persona immigrata viene vista come estranea e responsabile dei problemi sociali ed economici dello stato aumentando quindi una visione xenofoba e razzista (Briata 2019; Villa 2020).

La *governance* di città e contesti multiculturali non può tralasciare questi fattori di crisi e di rottura nel tessuto sociale (Luatti, 2006), anzi è da questi che ha il compito di creare politiche di inclusione che siano tali, non lasciando nessuno indietro e coinvolgendo la maggioranza e le minoranze nel processo in cui entrano in contatto, si conoscono, si adattando reciprocamente riducendo ed eliminando le paure e i pregiudizi reciproci (Fincher et al. 2014; Qadeer 2014)). A partire dal riconoscimento che il concetto di tolleranza in sé porta un sentimento di superiorità da parte della maggioranza, il rispetto delle altre culture è altro, più complesso e difficile da realizzare. La maggioranza deve rispettare i diritti della minoranza e viceversa grazie anche a delle previsioni di legge.

È necessario, perciò, creare il senso di appartenenza ad una comunità in cui si riconoscono le varie differenze, tra cui quelle culturali, e rafforzare le politiche di inclusione e uguaglianza per arricchire le nostre città (Fincher et al., 2014).

Quindi ritornando alla domanda di partenza su cosa sia la città multiculturale, si può affermare che sia luogo dove culture, stili di vita vivono assieme, le molteplici differenze vengono riconosciute e intrecciate nella cittadinanza condivisa, nella cultura civica e nelle istituzioni (Qadeer, 2014).

2.2 Multiculturalismo, inclusione sociale e inclusione culturale nelle città smart: un'analisi della letteratura attraverso l'approccio PRISMA

Dopo aver delineato il concetto di multiculturalismo e di inclusione sociale e culturale in generale, è necessario scendere in profondità e capire come questi possono e sono stati collegati alla *smart city* nella letteratura.

La ricerca e l'analisi è stata guidata da una domanda guida: come il paradigma della *smart city* può essere realizzato in direzione di una maggiore inclusione sociale e culturale di minoranze etniche-religiose a fronte di città sempre più multiculturali?

La revisione sistematica della letteratura è stata condotta con il metodo Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses (PRISMA)³² utilizzando tre database: Google Scholar, Web of Science e Scopus. Le parole chiave utilizzate per la ricerca sono state:

- *Smart City AND cultural inclusion*
- *Smart City AND social inclusion*
- *Smart City and cultural inclusion and social inclusion*
- *Smart City and multiculturalism*

I criteri per la selezione degli articoli da includere nel corpus sono stati:

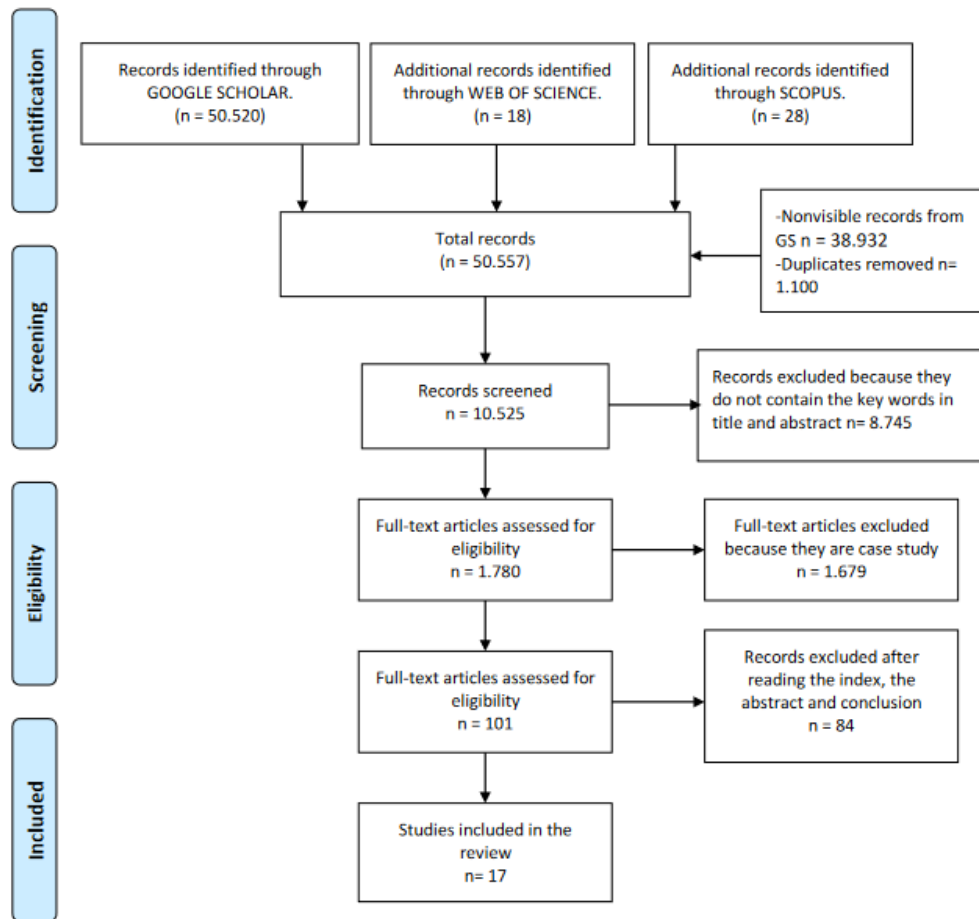
1. **Lingua:** innanzitutto la ricerca è stata condotta tramite parole chiave in inglese, con una rispondenza quasi totale di risultati in lingua inglese, anche se non esclusiva rispetto ad altre lingue. Ai fini dell'analisi però sono stati presi in considerazione solo articoli in inglese e, se presenti, in italiano.
2. **Periodo di pubblicazione:** l'intervallo di tempo prescelto è 2018-2023 in quanto la riflessione sulla *smart city* si è sviluppata maggiormente negli ultimi cinque anni.
3. **Argomento:** titoli di articoli che includono contemporaneamente le parole chiave "*smart city AND social inclusion*", "*smart city AND cultural inclusion*" e "*smart city AND multiculturalism*". Questa scelta stringente è dovuta alla necessità di trovare articoli scientifici che mettessero in relazione la *smart city* con l'inclusione sociale e culturale e/o il multiculturalismo.

³² Vedi appendici, tabella 3.

4. Letteratura e casi studio: in questa disamina dei risultati per cercare di delineare al meglio il pensiero riguardo il tema oggetto di indagine, è stato scelto di non includere casi studio, ma solo letteratura teorica.

Il processo di screening tramite il metodo PRISMA si è svolto come segue (v. Fig. 2.1). La difficoltà incontrata all'inizio della ricerca è stata l'impossibilità di visionare tutti i risultati, ovvero 50.557, ma il motore di ricerca Google Scholar ha dato accesso alla visualizzazione di soli 11.625 articoli, con l'esclusione quindi di ben 38.932 risultati. Per prima cosa sono stati rimossi i duplicati: ciò ha portato a ridurre il numero totale da 11.625 a 10.525. Successivamente sono stati letti i titoli dei documenti, le parole chiave e gli abstract e quelli che non corrispondevano ai criteri di selezione (come i casi studio) sono stati rimossi; infatti, sono state estratte le pubblicazioni che avevano queste parole di ricerca nel titolo, nell'abstract e nelle parole chiave; così il numero è così sceso a 101. Infine, tramite la lettura approfondita degli abstract degli articoli rimasti, è stata operata un'ulteriore scrematura, con il raggiungimento del numero finale di documenti utili al fine di rispondere alla domanda di ricerca iniziale: in tutto 17.

Figura 2.1 Risultati dell'indagine tramite applicazione del metodo PRISMA



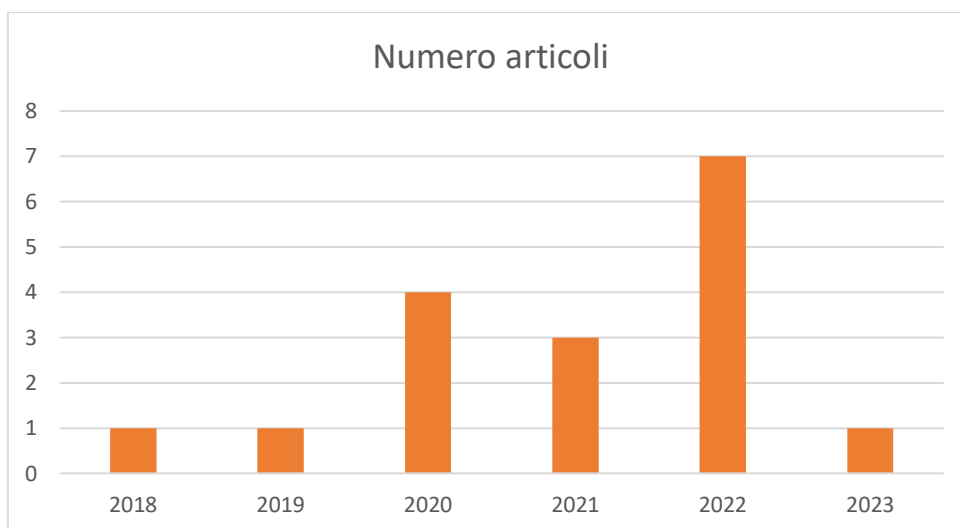
FONTE: elaborazione personale

La scarsità di articoli di ricerca su questo argomento rivela che da quando è stato introdotto il concetto di città intelligente, la ricerca sulle città intelligenti in relazione all'inclusione sociale e culturale non è prioritaria o non l'hanno vista come un fattore importante in grado di contribuire alla sostenibilità nelle città che mirano ad essere intelligenti. Infatti, durante l'analisi sono emersi più volte gli ambiti di digitalizzazione e sostenibilità ambientale tramite un rinnovamento dell'architettura stessa delle città e l'integrazione di dispositivi ICT nella vita quotidiana dei cittadini, ma la riflessione sulla dimensione sociale e culturale della *smart city* è risultata carente. Inoltre, ad essere indagati di più sono le problematiche e le possibili soluzioni per persone con disabilità varie e persone anziane, spesso sole; per l'aspetto di inclusione culturale sono state messe in evidenza i molteplici usi delle tecnologie e della digitalizzazione in favore di rendere fruibili al maggior numero di persone la cultura sotto le sue varie forme: libri digitali e in

più lingue, musei con audioguide anche per persone con disabilità, tour virtuali e ricostruzioni accurate e soprattutto la valorizzazione di patrimoni UNESCO per il fenomeno dello *smart tourism*.³³

La figura 2.2 quindi illustra la distribuzione temporale dei 17 articoli trovati con l'analisi sistematica della letteratura inerenti alla domanda di ricerca iniziale.

Figura 2.2 Serie storica di numero di articoli dati dall'analisi sistematica della letteratura riguardante la Smart City e l'inclusione sociale e culturale



FONTE: rielaborazione autoprodotta

La distribuzione degli articoli per anno rispondenti al tema “*Smart City and social and cultural inclusion*”, anche nelle sue accezioni precedentemente specificate e “*Smart City and multiculturalism*” evidenzia un aumento importante di letteratura dal 2020. Questo dato forse può essere ricondotto all'esperienza vissuta con la pandemia da COVID19 che ha portato a ripensare a nuovi stili di vita e nuovi modi di abitare le città, non lasciando indietro nessuno e spostando l'attenzione anche su soggetti e progetti usualmente lasciati ai margini o oggetto di diverse linee di azione.

³³ Lo *smart tourism* è una delle componenti della smart city che tramite l'applicazione delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione ha lo scopo di sviluppare strumenti e approcci innovativi per migliorare l'esperienza turistica e rendere quindi più attrattiva la smart city. Il turismo intelligente fa affidamento su tecnologie chiave come l'ICT, la comunicazione mobile, il cloud computing, l'intelligenza artificiale e la realtà virtuale. Supporta gli sforzi integrati in una destinazione per trovare modi innovativi per raccogliere e utilizzare i dati derivati dall'infrastruttura fisica, dalla connessione sociale e da fonti organizzative (sia governative che non governative) e dagli utenti in combinazione con tecnologie avanzate per aumentare l'efficienza, la sostenibilità e le esperienze.

Figura 2.3 Panoramica dei risultati e relativi temi-chiave

ANNO	AUTORE	TITOLO	TIPO	KEYWORDS
2018	Beretta P., Sayyad Abdi E. & Bruce C.	Immigrants' information experiences: an informed social inclusion framework	Analisi letteratura	Immigration; social inclusion; UPS; information needs
2019	Appio F.P., Lima M., Paroutis S.	Understanding Smart Cities: Innovation ecosystems, technological advancements, and societal challenges	Articolo	Smart city; innovation; quality of life
2020	Anttiroiko A., De Jong M.	The Inclusive city: The Theory and practice of creating shared urban prosperity	Libro	Inclusive city; social cohesion; new urban paradigm; smart cities
2020	Sulyova D., Vodak J.	The Impact of cultural aspects on Building the Smart City Approach	Articolo	Smart city development; diversity management; multiculturalism; social inclusion
2020	Ntakana K., Mbangwa S.	Privatization of urban public spaces and its impact on sustainable cities and social inclusion	Articolo	UPS; social inclusion; privatization; socially cohesive city
2020	Rossi I.	La Smart City come antidoto alla frammentazione sociale. Una sfida possibile?	Articolo	Social cohesion; smart city
2021	Malek J., Boon Lim S., Yigitcanlar T.	Social Inclusion indicators for building citizen-centric Smart Cities: A systematic Literature Review	Analisi letteratura	Right to the city; smart city; smart citizenship; social inclusion indicator; sustainable urban development; citizen-centric smart city
2021	Rinald A., Kianfar K.	Digital Technologies as Opportunity for Facilitating Social Inclusion and Multicultural Dialogue	Capitolo	Design for inclusion; social innovation; cultural diversity; interaction design; social cohesion; ICT
2021	Collins C., Aigbavboa C.	A bibliometric evaluation and critical review of the smart city concept - making a case for social equity	Analisi letteratura	Social equity; smart city development; digital divide; ethnic and racial equality

2022	Liang D., De Jong M., Schraven D. & Wang L.	Mapping key features and dimensions of the inclusive city: A systematic bibliometric analysis and literature study	Analisi letteratura	Inclusive city; smart city; social equity; social cohesion
2022	Rinald A., Kianfar K.	Design-Enabled Innovation in Smart City Context. Fostering Social Inclusion through intercultural interaction	Articolo	Design for inclusion; social innovation; cultural diversity; interaction design; social cohesion
2022	Greera C.	Prioritizing Inclusion in Urban development	Articolo	Smart city; community inclusion; interaction design; social inclusion; urban sustainable development; right to the city
2022	Wihtol De Wenden C.	Cities and Migration: an overview	Capitolo	Cities; migrations; multi-level approach; hospitality; hostility; UPS
2022	Mirzoev T., Kerina Tull I., Winn N., Mir G., V King N., Wright J., Gong Y.	Systematic review of the role of social inclusion within sustainable urban developments	Analisi letteratura	Social equity; social inclusion; user centered design; urban sustainability; spatial inclusion; health access
2022	Naheed S., Shooshtarian S.	The role of cultural Heritage in Promoting Urban Sustainability: A brief review	Analisi letteratura	Urban sustainability; cultural heritage; multicultural; community cohesion; knowledge-based urban development; UPS
2022	Mieg H. A.	Social Innovation in Sustainable Urban Development	Articolo	Social innovation; smart city; sustainable urban development
2023	Allam Z., Newman P.	Smart Cultural and Inclusive Cities: How Smart City Can Help Urban Culture and Inclusion	Capitolo	Sustainable urban development; cultural inclusion; UPS;

				cultural and ethnic heritage
--	--	--	--	------------------------------

FONTE: elaborazione propria

Dall'analisi degli articoli emergono quindi otto grandi temi di ricerca: l'innovazione sociale, l'inclusione e coesione sociale, l'equità sociale, lo sviluppo urbano sostenibile, il design sociale e il co-design, lo *smart city citizen-centric approach* e il *diversity management*.

- A. **Innovazione sociale.** L'innovazione è sicuramente il motore delle città intelligenti, ma deve sempre riflettere le preferenze e i bisogni dei cittadini (Šulyová, Vodák, 2020); per questi motivi è nata l'innovazione sociale che dovrebbe rispondere ai bisogni sociali emergenti, come il multiculturalismo, attraverso nuove soluzioni, senza logica di profitto. Nell'ambito della città intelligente, l'innovazione è vista come secondaria, anzi viene presupposto che qualsiasi innovazione tecnologica di successo implichi automaticamente un'innovazione sociale poiché cambia il comportamento delle persone (Mieg, 2022). Questa assunzione invece non è sempre corretta in quanto sono vari gli elementi che la compongono e se implementati correttamente, possono aiutare ad uno sviluppo integrale della *smart city*: migliore soddisfazione di un'esigenza collettiva, nuove relazioni tra attori economici e i loro ruoli, ICT, miglior uso delle risorse disponibili anche con una visione di economia circolare (Appio et al., 2019) e impatto strutturale ovvero azioni a lungo termine (Mieg, 2022).
- B. **Inclusione e coesione sociale.** L'inclusione sociale è componente fondamentale della *smart city*, infatti secondo Lehr (2018): “una città non può essere chiamata *smart* se non ha risolto prima le criticità associate alla privacy, alle tecnologie e alle interazioni sociali, tra cui le barriere socioculturali come fiducia, inclusione ed esclusione” (Appio et al 2019, pag. 11). Purtroppo, questo aspetto delle città intelligenti non sempre è di facile comprensione e applicazione. La visione sull'inclusione sociale, infatti, era per lo più legata a molteplici elementi di sostenibilità, con la massima attenzione alle combinazioni di opportunità ambientali, sociali ed economiche per i gruppi svantaggiati. Tuttavia, è stata data meno considerazione al genere, all'etnia e ad altri aspetti dell'intersezionalità

(Mirzoev et al, 2021). Per esempio, come primo aspetto che favorisce l'inclusione è l'informazione (di salute, norme, educazione, abitazioni e tradizioni) che permette a tutte le persone di condividere la propria esperienza di vita e partecipare positivamente alla società; queste informazioni possono essere date online o spazi fisici appositi che favoriscano l'interazione (Berette et al., 2018). E infatti un secondo aspetto interessante è dato dall'utilizzo che si può fare degli spazi urbani pubblici. Molte città recentemente, per difficoltà economiche, si sono associate a partner privati per il mantenimento degli spazi pubblici, ma non sempre questa collaborazione è stata orientata verso il bene comune con il rischio di esclusione delle comunità, degli utenti che trarrebbero beneficio dalle strutture pubbliche o dai servizi forniti (Ntkana, Mbanga, 2020). Infatti, i primi ad essere esclusi sono i soggetti più deboli del tessuto urbano, i gruppi più marginalizzati che spesso sono minoranze etniche-religiose che vengono così visti come fuori dalla società portandoli alla creazione di spazi solo loro e all'autoesclusione. Quindi questi spazi pubblici dovrebbero essere ugualmente accessibili a tutti, indipendentemente dal loro status sociale, etnia, potere d'acquisto, età, sesso o abilità (Ntkana, Mbanga, 2020) per permettere l'interazione tra le varie componenti di una società, per favorire l'inclusione e la coesione sociale e culturale.

- C. Equità sociale. Questo tema è strettamente collegato all'inclusione e coesione sociale perché una città non può essere definita intelligente se non tutti i suoi abitanti possono contribuire e usufruire della '*smartness*' (Greera, 2022) Innanzitutto, sicuramente un primo passo è cercare di colmare il divario digitale tra le varie componenti sociali del tessuto urbano (Greera, 2022); successivamente la distribuzione equa delle infrastrutture *smart*; un accesso equo alle risorse naturali; uguaglianza di genere; benefici sociali per i gruppi svantaggiati della società; e l'uguaglianza etnica e razziale, che dovrebbe essere garantita per quanto riguarda la condivisione delle risorse (Greera, 2022), l'allocazione e altre varie opportunità. Il gruppo etnico o razziale minoritario dovrebbe avere pari opportunità e accesso alle risorse rispetto al gruppo maggioritario. E l'equità sociale non è un obiettivo solo dei paesi in via di sviluppo, ma anche di quelli già sviluppati in quanto contenitori di disuguaglianze. I governi dei paesi dovrebbero

creare e attuare politiche di equità sociale per guidare uno sviluppo sostenibile e inclusivo delle città intelligenti (Collins, Aigbavboa, 2021)

D. Co-design e design sociale. L'avvento della tecnologia e il processo della transizione digitale aprono nuove strade per una maggior inclusione in quanto la raccolta dati e i nuovi dispositivi non devono essere fini a sé stessi, ma possono aiutare nell'identificare i bisogni delle persone con maggiore accuratezza, raggiungere idealmente tutti e favorire quindi l'interazione tra stakeholders e cittadini (Appio F.P. et al. 2019; Rinaldi, Kianfar 2021; 2022). È interessante capire e imparare quindi come usare le ICT e quali forme di comunicazione per favorire l'interazione tra differenti culture in uno stesso contesto urbano (Rinaldi, Kianfar 2022, pag.136). Come già affermato in precedenza, promuovere l'interazione negli spazi pubblici, tra i cittadini con background culturali diversi, diventa un elemento cruciale per sostenere la coesione sociale e facilitare la convivenza tra culture diverse, e questo può essere fatto tramite servizi digitali e tramite il co-design che indica l'applicazione della creatività collettiva durante un processo di progettazione e il coinvolgimento di tutte le parti interessate, incoraggiandole e supportandole ad assumere un ruolo attivo nel processo. Cioè, spingere i cittadini, tramite gli strumenti di *design thinking* e *service design thinking*, a co-creare una città intelligente, sostenibile e inclusiva (Rinaldi, Kianfar 2022, pag. 137; Greera, 2022). Il *social design*, ovvero inclusione, *empowerment*, autonomia, autodeterminazione, identità e rappresentatività, e il co-design possono essere utilizzati sia per i temi di emergenza sociale sia per un approccio al design inclusivo per il multiculturalismo con la piena collaborazione di tutti gli stakeholders e cittadini della *smart city*.

E. *Citizen-centric smart city*. Questo approccio comprende tre caratteristiche collegate tra loro: i diritti dei cittadini, le loro responsabilità rispetto all'ambiente in cui vivono e la loro partecipazione alla governance, ovvero invece dell'approccio tradizionale di soddisfazione dei bisogni dei cittadini, loro stessi dovrebbero partecipare e contribuire alla costruzione della città intelligente insieme al governo e alle imprese (Malek et al. 2021; Appio et al. 2019). La sua costruzione quindi si accompagna ad una cultura di autodeterminazione e responsabilità da parte dei cittadini, anche nell'uso delle tecnologie come strumento per la

risoluzione dei problemi sociali, ovvero tecnologia e persone come pilastri portanti dello *citizen centric smart city*. È quindi una visione delle *smart people* come attori protagonisti e non passivi della *smart city* (Malek et al., 2021), in tutti gli ambiti di sviluppo urbano sostenibile, e quindi anche inclusivo della città intelligente, proprio perché non è un processo top-down, ma bottom-up.

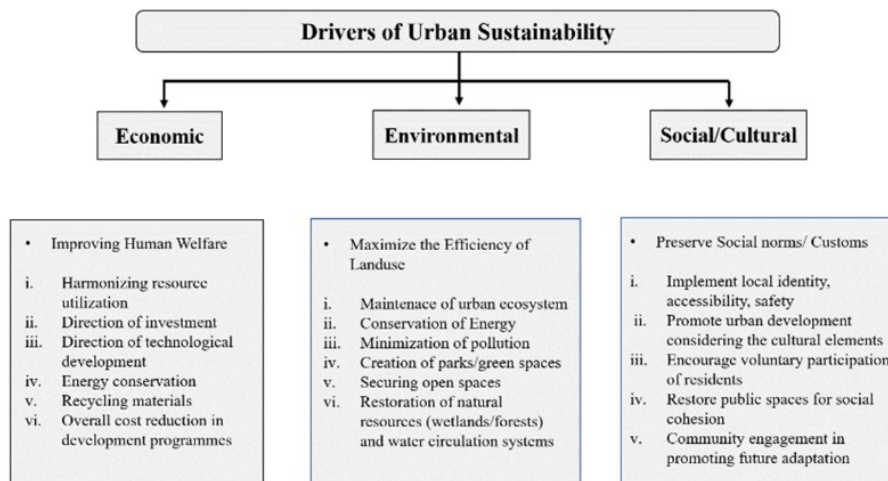
F. *Diversity management*. Questo approccio parte dal presupposto che è semplice generalizzare nelle questioni della diversità e che i problemi di esclusione sociale non sempre derivano da chiari e diretti fenomeni di discriminazione, ma che esistono forme più sottili e magari non volute di discriminazione (Anttiroiko, De Jong, 2020). È a partire quindi dall'educazione e dalla consapevolezza al multiculturalismo che si crea una visione di diversità culturale come possibile e fondamentale elemento chiave dello sviluppo delle società moderne perché parte della natura stessa delle città contemporanee (Šulyová, Vodák, 2020). Lo sviluppo urbano, quindi, deve accompagnarsi al multiculturalismo con l'approccio integrato di multiculturalismo urbano al fine di generare creatività, diversità e consapevolezza per le generazioni future di un tessuto urbano coeso socialmente (Šulyová, Vodák, 2020). La *governance* della città dovrebbe quindi adottare un approccio di management flessibile, che sostenga le varie comunità e il paradigma di multiculturalità con azioni volte a rimuovere gli ostacoli alla partecipazione; il settore privato invece deve guardare alla diversità come un vantaggio competitivo; i cittadini nativi e gli stranieri residenti devono essere consapevoli ed educati ad altre culture, in questo modo possono attivamente contribuire alla *governance* di una città veramente inclusiva (Šulyová, Vodák, 2020). Inoltre, l'educazione dei cittadini e il sostegno da parte degli attori decisionali della città possono portare alla creazione di un'identità comune, senso di appartenenza e valore del bene comune che non azzerino le differenze, ma le riconosca e le celebri. (Allam, Newman, 2023).

G. Sviluppo urbano sostenibile. Lo sviluppo urbano sostenibile ricomprende molteplici ambiti in sé, tra cui quelli già discussi precedentemente, ma per capire meglio la riflessione della letteratura e il suo collegamento con le *smart city* è necessario partire dalla sua definizione ovvero sostenibilità come interazione di fattori ambientali, sociali, culturali ed economici volti a promuovere lo sviluppo

equilibrato dell'ambiente, della società e dell'economia (Naheed, Shooshtarian 2022, pag. 4).

Per l'asse sociale/culturale della figura 2.5 è giusto quindi riconoscere l'eterogeneità culturale come elemento fondamentale e di innovazione dell'urbanismo che può aiutare a ridurre la segregazione e incoraggiare l'inclusione (Naheed, Shooshtarian, 2022).

Figura 2.4 Sviluppo urbano sostenibile



FONTE: Naheed S., Shooshtarian S. (2022, pag. 4)

La *governance* di una *smart city* per guidare uno sviluppo urbano sostenibile e realizzare quindi una città intelligente, deve incentivare la partecipazione e ascoltare i contributi dei cittadini, deve creare e implementare politiche che perseguano l'equità sociale, l'inclusione sociale, che abbiano un approccio *citizen-centric*, avvalendosi anche di strumenti quale il co-design e il design sociale con un'ottica di multiculturalismo.

Da questa riflessione si può giustamente giungere ad un nuovo concetto di *smart city*, come: “una città abitata da un elevato numero di gruppi etnici diversi che possono convivere e generare sinergie basate sulla percezione e gestione della diversità come fattore competitivo a vantaggio delle Smart Cities del XXI secolo” (Šulyová, Vodák 2020, pag. 2-3).

Questi ambiti sono strettamente intrecciati tra loro e il loro perseguimento simultaneo non può che portare ad uno sviluppo della *smart city* nella direzione di inclusione.

2.3 Le dimensioni della 'smart inclusion': una proposta di framework analitico

Dopo questa analisi della letteratura tramite la metodologia PRISMA, che sottolinea alcuni aspetti del multiculturalismo, dell'inclusione sociale e culturale nelle *smart cities*, si può affermare che manchino ancora alcuni aspetti che potrebbero maggiormente aiutare a implementare una città intelligente sotto questo punto di vista. Infatti, l'analisi condotta ha comunque prodotto risultati un po' scarni rispetto all'importanza del tema. Un'ulteriore riflessione è stata effettuata basandosi sulla letteratura riguardo le *smart city* in generale, cercando di individuare quali possono essere le dimensioni su cui si può lavorare per una maggiore inclusione sociale e culturale.

2.3.1 Smart Governance e governance multiculturale

Guardando all'evoluzione delle *smart cities* sono sicuramente tre le dimensioni che intersecano la nozione di multiculturalità e di inclusione sociale e culturale. La prima, motore di tutti i cambiamenti possibili è la *smart governance* dei vari livelli di governo. Ma come per tanti altri ambiti, non sempre le amministrazioni locali hanno in mente una strategia ben definita e anche se ci sono delle direttive non sono chiari gli strumenti e l'efficacia degli stessi. Per esempio, una delle politiche più adottate è stata la garanzia dei diritti culturali delle minoranze senza che creassero una vera inclusione, infatti come si vedrà anche nei casi studio presentati è che l'interazione tra persone provenienti da contesti diversi, sia persone immigrate che cittadini, è importante per lo sviluppo di un tessuto sociale coeso.

Secondo Ricard Zapata Barrero³⁴ sono tre le azioni primarie da introdurre in una governance multiculturale e garantire che esse funzionino:

³⁴ Ricard Zapata Barrero è uno studioso di studi sulla migrazione, specializzato in governance della migrazione, cittadinanza e diversità. È professore ordinario presso il Dipartimento di Scienze Politiche e Sociali dell'Università Pompeu Fabra e direttore del Gruppo di ricerca interdisciplinare sull'immigrazione.

- Scambio e promozione dell'interazione: ovvero garantire che esistano luoghi fisici e online di contatto tra le persone e che queste non diventino aree di conflitto (per esempio, l'app THESUPPORTCLUB ad Amsterdam a cui si farà riferimento nel capitolo 4 o il progetto M-EATING sviluppato a Firenze di cui si parlerà sempre nel capitolo 4).
- Uguaglianza e accesso alla cittadinanza: i vari stati si stanno muovendo in maniera differente sulle questioni di concessione della cittadinanza, diritto di voto locale e naturalizzazione per gli stranieri. Molte città stanno cercando di trovare modi alternativi per dare voce a tutti i residenti facendo pressione anche sui governi nazionali (per esempio Bologna nel 2022 ha concesso la cittadinanza onoraria ai minori stranieri grazie alla modifica dello Statuto cittadino). Questo include anche la lotta allo svantaggio nell'accesso per garantire a tutti una reale possibile partecipazione.
- Vantaggio della diversità: riprogettare le istituzioni e le politiche in tutti i campi per trattare la diversità come risorsa. La diversità culturale può essere fonte di innovazione e imprenditorialità.

Un aspetto importante della *smart governance* è l'erogazione di servizi pubblici e sociali rispondenti alle esigenze dei cittadini. La prima di queste necessità, in un contesto multiculturale, è garantire la possibilità di comunicare in una lingua più favorevole al cittadino per avvicinarli alle amministrazioni e ai servizi (Beretta et al. 2018; Piller 2016). Infatti, per avere un reale dialogo tra abitanti e istituzioni, una *governance* trasparente dove le persone possono chiedere e rispettare i propri diritti e doveri in maniera giusta è fondamentale che esista la possibilità di avere i siti ufficiali in più lingue (almeno inglese) e interpreti disponibili a spiegare i servizi sociali e pubblici, prestando attenzione alle differenze culturali. Infatti, secondo Ingrid Piller rendere qualcuno impossibilitato a comunicare può essere considerato una violazione dei diritti umani perché gli si impedisce di esercitarli (Piller, 2016). In questo senso, per esempio la città di Amsterdam ha il sito in olandese e in inglese, il servizio di emergenza di Toronto può rispondere in più di 70 lingue diverse e molte comunicazioni alle famiglie nelle scuole italiane vengono scritte in più lingue (non per espressa previsione di legge, ma per buona volontà e creatività del personale scolastico). Se si riflette su questo punto, ci sono stati interventi in questo senso per proteggere le minoranze linguistiche come in Québec per le comunità

anglofone e francofone, nei Paesi Bassi il riconoscimento di più lingue ufficiali, tra cui l'olandese e il frisone oppure in Italia il bilinguismo italiano-tedesco della provincia autonoma dell'Alto Adige-Südtirol. Ripensando alle caratteristiche attuali della città contemporanea, un'azione nel garantire il plurilinguismo permetterebbe l'accesso senza troppe difficoltà ai servizi pubblici e sociali ai cittadini. Un altro aspetto riguardante i servizi sociali e pubblici è consentire che essi possano essere valutati, implementati e migliorati anche grazie ai cittadini e questo può essere svolto tramite le ICT che mettono in contatto le amministrazioni con i propri utenti. Ma non sempre è così semplice: oltre a delle barriere linguistiche possono esserci problemi di *digital divide* per mezzi non adeguati (soprattutto per le categorie più svantaggiate a livello economico) o per competenze digitali (Greera, 2022). In questo caso l'amministrazione può fornire modalità di accesso e partecipazione diversa rispetto al digitale, assistenza o promuovere la formazione in questo campo.

E uno dei servizi pubblici in cui si può promuovere al meglio l'inclusione sociale e culturale è la scuola, luogo di crescita dei cittadini futuri della città. Ed è necessaria un'attenta analisi e programmazione da parte dei vari livelli di governo per promuovere un'educazione interculturale (Šulyová, Vodák, 2020), ascoltando con attenzione i consigli e i pareri dell'altra parte per non incorrere, in buona fede, a ingenuità e pregiudizi che spesso condizionano anche le politiche e i progetti più studiati (Zoletto, 2012).

Infine, cercare di includere tutti i cittadini con vari strumenti, politiche è la base di una partecipazione democratica sana e creativa che può portare progresso e innovazione nelle città. In molte città multiculturali, come Toronto (Qadeer, 2014), New York, Amsterdam (Triandafyllidou, 2017), Zurigo questo è stato perseguito tramite la possibilità di compartecipazione da parte dei rappresentanti di minoranze etniche e linguistiche alla coprogettazione dei servizi e più in generale al governo della città stessa. I rappresentanti possono essere indicati direttamente dalla comunità, oppure possono essere associazioni che assumono il ruolo di portatori di interessi e istanze per quel gruppo (Šulyová, Vodák, 2020).

Questi incentivi da parte dell'attore pubblico per una cittadinanza attiva sono parte integrante di una governance attenta ai bisogni degli abitanti del proprio territorio e consapevole della ricchezza e forza innovativa che portano in sé, se messi nelle condizioni

di esprimersi e agire. È quindi nella partecipazione e nel riconoscimento del valore di quest'ultima che, ancora più delle tecnologie, si fonda la *smart city*.

2.3.2 Smart People e partecipazione democratica

A quest'ultimo aspetto della *smart governance*, a riprova dell'importanza, si ricollega la dimensione della *smart people*, proprio perché le persone sono motore di una città intelligente; è con la loro creatività, flessibilità, apertura mentale e partecipazione che una città può diventare sostenibile, inclusiva e digitale (Bogdanov O. et al. 2019; Rinaldi, Kianfar, 2022).

La partecipazione si può declinare in più modalità, ma partendo dal suo significato etimologico si può notare che in sé ha due caratteristiche: la partecipazione come prendere parte ai processi decisionali; la partecipazione come essere parte, cioè l'essere inclusi all'interno di un processo di solidarietà sociopolitica. Per poter quindi avere una comunità partecipante è necessario che essa si sente sia parte della collettività sia che aspiri a prendere attivamente parte al governo della stessa.

La partecipazione si alimenta da sé perché insegna a partecipare e riconosce nell'altro e nei suoi interessi e istanze un valore. Questa però deve essere spontanea, non imposta perché se non perde la sua carica propositiva e diviene un obbligo mal seguito; sicuramente ha bisogno di forti stimoli e di riconoscimento della sua importanza, per esempio banalmente se una persona va a votare, ma poi vede che non succede nulla, la volta successiva sarà meno incentivato ad andare con la motivazione "tanto non cambia nulla".

La partecipazione ha inoltre una duplice valenza: da un lato aumenta la legittimazione e la responsabilità delle istituzioni e dall'altra coinvolgendo direttamente gli individui contribuisce allo sviluppo di coesione sociale e nel caso delle *smart cities* di un tessuto urbano vivo e non frammentato (Meini 2003; Meini 2006; Luatti 2006; Greera 2022). Infine, la partecipazione può essere strumento per costruire servizi pubblici che siano maggiormente rispondenti ai bisogni della società locale con la formazione conseguente di un senso collettivo e di appartenenza, l'interesse per le cose pubbliche. La partecipazione ai processi democratici può trasformare quindi il senso civico, promuovere

la cultura delle proposte, l'associazionismo, l'apertura mentale, la flessibilità e rimuovere atteggiamenti di chiusura e isolamento (Meini 2003; 2006; 2018).

Nelle *smart cities* la partecipazione può avvalersi di uno strumento in più, quello della *e-participation*, ovvero una partecipazione continuativa dei cittadini grazie alle ICT. Esse offrono infatti, un accesso facilitato, ma possono essere, come detto, anche precedentemente fonte di disuguaglianze e discriminazioni tra chi ha la possibilità materiale e le competenze e chi invece ne è sprovvisto. Costruire un processo partecipativo senza prendere in considerazione l'esistenza di questo divario sociale è accettare implicitamente l'esclusione di coloro che non possono o non riescono ad accedere e usufruire delle ICT (Greera, 2022). Queste sono le cosiddette "voci silenti", cioè individui o gruppi sociali che magari sono interessati al processo partecipativo, ma non possiedono le risorse culturali e/o i mezzi economici per contribuire e molto spesso queste voci appartengono a persone provenienti dalle minoranze etniche.

Un modo per combattere queste discriminazioni è garantire l'istruzione a tutti i livelli; come già detto precedentemente la scuola o l'educazione informale (come lo sport, l'associazionismo di varia matrice) possono contribuire ad alimentare un maggior senso civico e di appartenenza, a informare sulla possibilità e i benefici della partecipazione, a non far sentire escluse le persone (Zoletto, 2012). È dare la possibilità a tutti i cittadini di formarsi e portare il proprio contributo alla costruzione e implementazione della città intelligente (Wojciech, 2021). Cercando di includere il più ampio numero di persone nel processo di partecipazione e innovazione di una città, si realizza anche quella caratteristica di cosmopolitismo che non è data solo da provenienze diverse, ma dalla capacità di lasciarsi coinvolgere, ispirare da culture, persone e luoghi distanti, dall'abbattere le barriere (Luatti 2006; Briata 2019), in particolare quelle dei pregiudizi per creare una città intelligente, sostenibile e inclusiva.

Infine, purtroppo esistono barriere di molteplici tipi che impediscono la partecipazione: oltre al citato *digital divide*, ostacoli istituzionali con un peso eccessivo della burocrazia che può essere risolto con il superamento di logiche a silos all'interno dell'amministrazione e grazie all'ausilio delle ICT, ostacoli economiche e sociali, come

assenza di risorse materiali, culturali e sociali, che devono essere rimosse dai vari livelli di governo.³⁵

È quindi necessario attuare politiche che permettano l'emancipazione di gruppi o individui in difficoltà per favorirne l'inclusione e la partecipazione, ma allo stesso tempo cambiare la logica di governo, in cui le autorità ascoltano e soppesano quello che evidenzia la comunità per generare risposte adatte e concrete (Allam, Newman, 2023; Colleoni 2022; Meini 2018).

Infine, le idee degli abitanti della città possono concretizzarsi in miglioramenti della qualità della vita della città e quindi maggiori servizi e attrattiva per investimenti, riqualificazioni e altre persone che potrebbero trasferirsi molto volentieri (Wojciech, 2021).

2.3.3 Smart Living e il contesto multiculturale

La dimensione *smart living*, infine, si fonda sui partenariati pubblici-privati che possono offrire servizi migliori, come d'altronde prende in considerazione la parte di sostenibilità di una città intelligente, può essere tradotta quindi come la qualità di vita in generale che un posto può offrire (Wojciech, 2021).

Se si pensa a quello che può dare una città, come servizi culturali, qualità abitativa, servizi educativi e attrattività turistica, sono molti gli interventi che si possono fare per favorire lo sviluppo di uno spazio multiculturale coeso e aperto a tutti (Galanakis 2013; Meini 2018).

Questa visione parte già dalla ripartizione degli spazi, dagli edifici urbani che si possono costruire e ri-convertire. Nei secoli scorsi, infatti, le città dell'Europa occidentale erano perlopiù costellate di luoghi di culto cristiani, ma dal Novecento con l'affluenza massiccia di persone di altre religioni e la possibilità riconosciuta di riunirsi liberamente il profilo stesso è cambiato: accanto ai campanili di chiese medievali e rinascimentali si possono trovare le cupole di moschee e sinagoghe, le insegne dei Gurdwara e altri luoghi di culto. Spesso questi non sono solo spazi per pregare, ma anche di ritrovo per eventi culturali

³⁵ Articolo 3, comma 2 Costituzione: «È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese».

aperti a tutta la comunità, un modo per rinsaldare i contatti con il resto della società (Galanakis 2013; Meini 2018).

Sempre guardando alla composizione di una città multiculturale, frequenti sono i quartieri abitati maggiormente da una comunità straniera; se rendono diversa la città portando angoli di mondo e incentivando il turismo, d'altra parte si rischia una ghettizzazione di quella zona con alti rischi di esclusione causati per esempio dallo spostamento degli abitanti "autoctoni" in altre zone per svariati motivi (Galanakis 2013; Qadeer 2014; Briata 2019). Oppure alcuni quartieri vengono riqualificati come la CityLife di Milano o altri creando zone vivibili solo per alcune fasce di popolazione, medio-alta. Il problema non è tanto la formazione di questi micro-ecosistemi all'interno di tessuti urbani, quanto il loro scollegamento. Una città *smart* è tale se non lascia nessuno indietro e se è coesa socialmente anche nel territorio urbano stesso perché ciascuna anima di queste micro-città può portare un contributo alla città intera. L'attrattiva turistica è data dall'immagine che viene trasmessa all'esterno e se questa ricalca solo una parte della città esclude sicuramente del patrimonio culturale e sociale presente in altre zone. Per esempio, negli ultimi anni i quartieri di Harlem e Bronx di New York, considerati per molti anni difficili e degradati, stanno offrendo grazie a guide locali che conoscono bene i posti, giri turistici fuori dalle classiche rotte per conoscere aspetti nascosti di New York; molti di questi tour, tra l'altro, sono pubblicizzati tramite piattaforme online private in partnership con la città (Šulyová, Vodák, 2020).

Infine, l'educazione formale, con la scuola, e l'educazione informale, come le associazioni sportive, gruppi giovanili e associazionismo di vario tipo, possono trasmettere valori di cittadinanza attiva, di cosmopolitismo e favorire il dialogo interculturale tra famiglie e istituzioni per il bene dei cittadini del futuro (Šulyová, Vodák, 2020; Zoletto 2012). In questo va sicuramente supportata con politiche, programmi adeguati che non siano a macchia di leopardo, ma unitari. Queste non devono essere solo però a favore dei migranti o delle persone di origine straniera, ma devono coinvolgere anche le persone "autoctone" per non creare la sensazione di essere diverso, non un ulteriore fonte di "ghettizzazione" ma di interazione positiva in cui tutti possono ricevere e dare qualcosa (Zoletto, 2012). Inoltre, modernizzare i programmi scolastici affrontando anche da un altro punto di vista questioni storiche e culturali, stimolare la creatività e la curiosità, favoriscono l'apertura mentale, capacità utile per la costruzione di una *smart*

city per tutti. Esempio di ciò, avviene ancora nel continente americano come l'integrazione dei curriculum scolastici con la storia delle comunità afroamericane o delle comunità indigene (Šulyová, Vodák, 2020), ma già l'insegnamento di un'altra lingua e la relativa cultura dà le basi per costruire un ponte verso il resto del mondo.

La coesione sociale non si cala dall'alto, si forma dal basso, dando a tutti la possibilità di contribuire attivamente alla costruzione della propria città, si realizza rendendo consapevoli le persone tramite vari strumenti della propria potenzialità e supportando la formazione e l'interazione. Per fare ciò ruolo fondante è dato ad una *governance* che sappia leggere il territorio e i bisogni, che sappia sperimentare, ascoltare le varie parti sociali e che si attivi in tal senso, non avendo paura della multiculturalità, delle diversità sempre più presenti (Triandafyllidou, 2017).

2.3.4 Le dimensioni per la realizzazione di una buona 'smart inclusion'

Alla luce dell'analisi del paradigma della *smart city* e della riflessione della letteratura negli anni sull'aspetto di multiculturalità e inclusione all'interno della città intelligente, si può provare a delineare delle dimensioni per la realizzazione di una buona '*smart inclusion*'. Le dimensioni trovate sono quattro e in sé riassumono molti concetti simili.

Figura 2.5 I criteri per la realizzazione di una buona smart inclusion

NUMERO	CRITERI	SOTTOCRITERI
1	Uso delle ICT per favorire l'interazione e il dialogo interculturale	Possibilità di accesso per tutti
2	Educazione interculturale	Formale e informale, promozione di eventi aggregativi culturali
3	Governance partecipativa da parte di cittadini e associazioni	Design sociale, co-design, citizen-centric smart city approach
4	Promozione e implementazione di spazi pubblici urbani per l'interazione	Possibilità di accesso per tutti

FONTE: elaborazione propria

La prima dimensione abbraccia la visione delle ICT come componente essenziale per lo sviluppo della città intelligente, ma non solo per la loro mera presenza, ma con l'obiettivo di cercare di raggiungere tutti i cittadini, anche quelli ai margini. Come già illustrato

precedentemente a partire da un accesso garantito a tutti, con piattaforme pubbliche tradotte in molteplici lingue (soprattutto per le informazioni di base), la possibilità di avere uno spazio dove usare dei devices pubblici (per esempio biblioteche fornite di pc) se non in possesso di dispositivi personali o la possibilità di formazione sull'utilizzo corretto per poter partecipare alle iniziative pubbliche (come consultazioni, questionari) online.

La seconda dimensione è importante perché come già sottolineato prima, se non esiste una cultura improntata alla multiculturalità, alla visione della diversità come possibile vantaggio e occasione per apprendere informazioni utili, non ci sarà la spinta per pensare e mettere in atto politiche verso l'inclusione sociale e culturale. Allo stesso tempo, può esserci la volontà, ma se non si è istruiti adeguatamente sull'interculturalità (soprattutto gli stakeholders politici) si può rischiare di commettere errori in buona fede. La terza dimensione fa riferimento alla partecipazione democratica menzionata sopra e può essere attuata in molteplici forme: la partecipazione più ampia possibile da parte di cittadini, associazioni, in particolare in rappresentanza di comunità etniche-religiose, gruppi emarginati; *l'e-partecipation* grazie ad un accesso garantito a tutti tramite piattaforme online; strumenti come il co-design e il *social design* pensati esclusivamente per cercare soluzioni innovative nelle politiche sociali e creare impatto positivo e sostenibile sui bisogni dei cittadini.

Infine, la quarta dimensione riguarda gli spazi urbani, che possono essere parchi, ma anche biblioteche o altri edifici che possono fungere da spazi aggregativi. Se questi spazi sono chiusi o limitati nell'accesso, oltre a rimanere inutilizzati e rovinarsi comportando un costo per la società, rischiano di divenire luoghi di esclusione per alcune categorie di persone. Inoltre, se vengono privatizzati perdono la valenza di poter usati per il bene comune, per i cittadini, ma si ritrovano a rispondere a logiche economiche e di mercato, anche se ufficialmente dichiarati di uso pubblico. Invece spazi urbani curati e attrezzati per favorire l'interazione sociale possono accrescere l'inclusione sociale e culturale.

Questi cinque aspetti per la costruzione di una '*smart inclusion*' sono strettamente interconnessi tra loro, è quindi auspicabile che vengano realizzati contemporaneamente per una *smart city* veramente inclusiva.

CAPITOLO 3

La Smart City nel contesto italiano

3.1 Le Smart Cities in Italia

L'Italia, rispetto ad altri stati, si è mossa in ritardo nell'implementazione di strumenti adeguati allo sviluppo di città intelligenti. A livello locale in realtà alcune città avevano già iniziato a muoversi verso questa direzione, come Milano (nel 2014), Bologna (nel 2016) e Torino, questo perché le città italiane possiedono un'eredità storica di cultura imprenditoriale derivante dall'esperienza medievale dei Comuni. Inizialmente però c'è stato uno scarso coordinamento tra comuni e governo centrale con sporadici tentativi da parte delle regioni di fare da intermediarie. E questo ritardo e poca collaborazione iniziale è stato pagato con poche città italiane valutate in modo positivo a livello europeo o internazionale.

È interessante iniziare l'analisi guardando al nostro testo costituzionale, per verificare se esiste una cornice valoriale in cui inscrivere le azioni normative successive per la costruzione della città intelligente. Riprendendo dalle sue dimensioni di migliorare la qualità della vita, di promuovere lo sviluppo della società e di favorire l'inclusione sociale si può trovare evidente richiamo ai principi fondamentali della Costituzione di uguaglianza formale e sostanziale e il ruolo di attore principale della Repubblica per conseguirli (Acocella, 2021).³⁶ Un altro richiamo è contenuto nell'articolo 9 che fa riferimento alla cultura e alla tutela del patrimonio storico e artistico.³⁷ Il godimento dei diritti sociali garantiti dal testo costituzionale per una migliore qualità di vita quali l'assistenza sanitaria, l'istruzione e la formazione si ricollegano alle dimensioni *smart*

³⁶ Articolo 3 Costituzione: «Tutti i cittadini hanno pari dignità sociale e sono eguali davanti alla legge, senza distinzione di sesso, di razza, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. È compito della Repubblica rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese».

³⁷ «La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l'ambiente, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali».

living e smart people (Acocella, 2021). Nella seconda parte della Costituzione, in riferimento alla partecipazione dei vari livelli di governo e di partenariato tra pubblico e privato, si trovano collegamenti all'interno degli articoli 117 comma 3 per quanto riguarda le materie dell'istruzione, delle professioni di ricerca scientifica e tecnologica e sostegno all'innovazione per i settori produttivi, della tutela della salute, delle grandi reti di trasporto e di navigazione, dell'ordinamento della comunicazione, della produzione trasporto e distribuzione di energia, della valorizzazione dei beni culturali e ambientali e promozione e organizzazione di attività culturali e nell'articolo 118 comma 4 per il principio di sussidiarietà orizzontale (Acocella, 2021).³⁸ Ultimo riferimento è l'articolo 97³⁹ in cui è contenuto il principio del buon andamento della Pubblica amministrazione, attore importante nello sviluppo delle città intelligenti in quanto volta a dialogare con i cittadini utilizzando anche le ICT per fornire servizi che migliorino la qualità della vita degli stessi (Acocella, 2021).

3.1.1 Le linee guida e i fondi italiani per le Smart Cities

Dei primi interventi nell'ambito delle dimensioni che compongono le *smart cities* si hanno con il Codice dei beni culturali e del paesaggio, in attuazione dell'articolo 9 della Costituzione, in cui si persegue la tutela delle caratteristiche paesaggistiche coerentemente con i principi di sostenibilità; il secondo passo è dato dal Codice dell'Ambiente con cui si è voluto sottolineare l'azione di preservazione ambientale in linea con i principi comunitari di prevenzione e precauzione per uno sviluppo sostenibile.

³⁸ «Le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, per assicurarne l'esercizio unitario, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed adeguatezza. I Comuni, le Province e le Città metropolitane sono titolari di funzioni amministrative proprie e di quelle conferite con legge statale o regionale, secondo le rispettive competenze. La legge statale disciplina forme di coordinamento fra Stato e Regioni nelle materie di cui alle lettere b) e h) del secondo comma dell'articolo 117, e disciplina inoltre forme di intesa e coordinamento nella materia della tutela dei beni culturali. Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono l'autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per lo svolgimento di attività di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà».

³⁹ «Le pubbliche amministrazioni, in coerenza con l'ordinamento dell'Unione europea, assicurano l'equilibrio dei bilanci e la sostenibilità del debito pubblico. I pubblici uffici sono organizzati secondo disposizioni di legge, in modo che siano assicurati il buon andamento e l'imparzialità dell'amministrazione. Nell'ordinamento degli uffici sono determinate le sfere di competenza, le attribuzioni e le responsabilità proprie dei funzionari [...]».

È con il decreto-legge n. 179 del 18 ottobre 2012, il cosiddetto “Decreto Crescita 2.0”, che si ha una prima previsione espressa di città e comunità intelligente in una legge dello Stato, si legge infatti nel comma 1 dell’articolo 19:

“L’Agenzia promuove altresì la definizione e lo sviluppo di grandi progetti strategici di ricerca e innovazione connessi alla realizzazione dell’Agenda digitale italiana e in conformità al programma europeo Horizon2020, con l’obiettivo di favorire lo sviluppo delle comunità intelligenti, la produzione di beni pubblici rilevanti, la rete a banda ultra larga, fissa e mobile e i relativi servizi, la valorizzazione digitale dei beni culturali e paesaggistici, la sostenibilità ambientale, i trasporti e la mobilità, la difesa e la sicurezza, nonché al fine di mantenere e incrementare la presenza sul territorio nazionale di significative competenze di ricerca e innovazione industriale.”

Questo decreto-legge oltre a puntualizzare i compiti dell’Agenzia per l’Italia digitale AGID, istituita dal decreto-legge n. 83 del 22 giugno per attuare le indicazioni dell’Agenzia digitale europea e dell’Agenda digitale italiana⁴⁰, tratta alcuni temi fondamentali per la costruzione della *smart city* quali la creazione di un documento digitale unico, la costituzione del domicilio digitale, l’incentivazione di meccanismi di e-procurement, la promozione di *Intelligent Transport System*, l’istruzione, la giustizia e la sanità digitale. Novità principale è l’aver ancorato l’architettura della città intelligente non ad un settore industriale e scientifico di riferimento, ma a degli obiettivi specifici che possono essere interdisciplinari. L’articolo 20, dedicato espressamente alle ‘comunità intelligenti’ introduce tre punti molto importanti:

- La predisposizione da parte dell’Agenzia di un piano nazionale annuale delle comunità intelligenti – PNCI (comma 1)
- La sottoscrizione dello Statuto della cittadinanza intelligente, condizione necessaria per ottenere l’accesso ai fondi pubblici appositamente creati
- Un sistema di misurazione basato su indicatori statistici per l’andamento delle condizioni economiche, sociali, culturali e ambientali delle città intelligenti con la partecipazione dell’Istat e dell’Anci

⁴⁰ Costituita con legge 35 del 2012 come mezzo per il perseguimento della modernizzazione dei rapporti tra pubblica amministrazione, cittadini e imprese e a favorire lo sviluppo tramite l’offerta di servizi digitali innovativi.

Altre istituzioni italiane attive nella ricerca per lo sviluppo di città intelligenti sono il Ministero dell'istruzione e del merito (precedentemente Ministero dell'istruzione, dell'università e della ricerca) e il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (precedentemente Ministero dello sviluppo economico) con l'attivazione di vari bandi e il Programma Operativo Nazionale "Ricerca e competitività" 2007-2013 PON REC. Nello specifico, il Ministero dell'istruzione, università e della ricerca ha emanato nel 2012 bandi specifici per la *smart city* nel Mezzogiorno di Italia con particolare attenzione ai progetti di innovazione sociale rivolti ai giovani under 30; e ancora fondi per progetti nel settore "*Smart cities and Communities and Social Innovation*"⁴¹ per risolvere problemi di scala urbana e metropolitana.

In occasione dell'EERA Joint Programme Smart Cities approvato dall'Unione Europea nel 2011, l'Italia ha introdotto l'Energy Research Alliance, costituito da molteplici istituti impiegati nello studio di nuovi strumenti e strategie per supportare il processo di trasformazione delle città europee in città intelligenti.

La legge n. 56 del 2014 (la cosiddetta Legge Delrio) ha dettato un'ampia riforma in materia degli enti locali con l'istituzione di quindici città metropolitane con il compito strategico di promozione dello sviluppo del proprio territorio, anche in chiave internazionale e la ridefinizione del sistema delle province con meno funzioni. Infatti, all'articolo 1 vengono elencate le finalità istituzionali generali delle città metropolitane quali il compito di curare e promuovere lo sviluppo del territorio metropolitano e l'integrazione dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazioni di interesse della città, tutti compiti riconducibili alla creazione e all'implementazione di una *smart city*. È doveroso sottolineare che sono tutte funzioni legate allo sviluppo strategico del territorio anche ad un livello più ampio contribuendo quindi alla crescita del Paese.

Meritevole di essere accennata per gli obiettivi che si proponeva di perseguire è la legge n. 221 del 2015 che ha ridefinito l'assetto dell'agenzia nazionale per le nuove tecnologie,

⁴¹ Decreto Direttoriale prot.n. 391/Ric del 5 luglio 2012, MIUR.

l'energia e lo sviluppo economico sostenibile (ENEA)⁴² e ha dettato disposizioni in materia di tutela ambientale e promozione della *green economy*.⁴³

Uno degli ultimi interventi riconducibili all'ambito delle città intelligenti prima della pandemia Covid-19 è stata la Strategia nazionale dello sviluppo sostenibile (SNSvS) approvata con delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica nel dicembre del 2017. La Strategia è strutturata in cinque aree corrispondenti alle 5P dello sviluppo sostenibile proposte dall'Agenda 2030 con obiettivi strategici per l'Italia e gli strumenti relativi che si possono adottare. Inoltre, è presente una sesta area dedicata ai vettori per la sostenibilità, essenziali per il raggiungimento degli scopi nazionali:

- Persone
- Pianeta: in particolare la missione III, ovvero “creare comunità e territori resilienti, custodire i paesaggi e i beni culturali”
- Prosperità: in particolare la missione I, ovvero “finanziare e promuovere ricerca e innovazione sostenibili” e la missione III “affermare modelli sostenibili di produzione e consumo”
- Pace: in particolare la missione I, ovvero “promuovere una società non violenta e inclusiva”
- Partnership (vedi tabella)

⁴² Creato nel 1952 in seno al CNR quale comitato nazionale per le ricerche nucleari prima e (anche) ambientali poi, l'Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente istituito con legge 282/1991 è stato trasformato in Agenzia dalla legge n. 99/2009 ed è «un ente di diritto pubblico finalizzato alla ricerca e all'innovazione tecnologica, nonché alla prestazione di servizi avanzati alle imprese, alla pubblica amministrazione e ai cittadini nei settori dell'energia, dell'ambiente e dello sviluppo economico sostenibile».

⁴³ È un modello di economia in favore dello sviluppo sostenibile e ridurre l'impatto ambientale e mira anche a promuovere la creazione di nuovi tipi di lavori incentrati sulla circolarità e la sostenibilità; è stata introdotta per la prima volta nel 2006.

Figura 3.1 Quadro sintetico di aree, scelte e obiettivi strategici nazionali

Area	Aree di intervento	Obiettivo
PARTNERSHIP	Governance, diritti e lotta alle disuguaglianze	Rafforzare il buon governo e la democrazia
		Fornire sostegno alle istituzioni nazionali e locali, a reti sociali o d'interesse, ai sistemi di protezione sociale, anche mediante il ricorso ai sindacati e alle Organizzazioni della Società Civile
		Migliorare l'interazione tra Stato, corpi intermedi e cittadini al fine di promuovere il rispetto dei diritti umani e i principi di trasparenza
		Promuovere l'uguaglianza di genere, l'empowerment delle donne e la valorizzazione del ruolo delle donne nello sviluppo
		Impegnarsi nella lotta alla violenza di genere e alle discriminazioni contro le donne: migliorare l'accesso e la fruizione dei servizi alla salute, ai sistemi educativi e formativi, l'indipendenza economica e sociale
		Migliorare le condizioni di vita dei giovani e dei minori di età: ridurre il traffico di giovani donne, adolescenti e bambini e il loro sfruttamento nell'ambito del lavoro, le nuove forme di schiavitù, la criminalità minorile, lo sfruttamento dei minori con disabilità, lo sfruttamento sessuale dei minorenni, le pratiche nocive come le mutilazioni genitali delle bambine e altre forme di abuso, violenze e malattie sessuali come HIV/AIDS, le discriminazioni sul diritto di cittadinanza
		Promuovere la partecipazione e il protagonismo dei minori e dei giovani perché diventino "agenti del cambiamento", Promuovere l'integrazione sociale, l'educazione inclusiva, la formazione, la valorizzazione dei talenti.
	Migrazione e Sviluppo	Favorire il ruolo dei migranti come "attori dello sviluppo"
		Promuovere le capacità professionali ed imprenditoriali dei migranti in stretto collegamento con i Paesi di origine
		Promuovere modelli di collaborazione tra Europa e Africa per la prevenzione e gestione dei flussi di migranti attraverso il rafforzamento delle capacità istituzionali, la creazione di impiego e di opportunità economiche, il sostegno alla micro-imprenditoria e agli investimenti infrastrutturali in particolare nei Paesi africani

FONTE: Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

Figura 3.2 Quadro sintetico di aree, scelte e obiettivi strategici nazionali

Area	Aree di intervento	Obiettivo
PARTNERSHIP	Salute	Migliorare l'accesso ai servizi sanitari e contribuire all'espansione della copertura sanitaria universale
		Rafforzare i sistemi sanitari di base e la formazione del personale sanitario
		Contrastare i fattori di rischio e l'impatto delle emergenze sanitarie: perfezionare meccanismi di allerta precoce e di prevenzione
		Impegnarsi nella lotta alle pandemie, AIDS in particolare e nella promozione di campagne di vaccinazione (Fondo Globale, GAVI)
		Sostenere la ricerca scientifica, la promozione di una cultura della salute e della prevenzione
		Operare per un forte rilancio delle funzioni di sanità pubblica, appoggio alle riforme sanitarie
	Istruzione	Garantire l'istruzione di base di qualità e senza discriminazioni di genere
		Promuovere la formazione, migliorare le competenze professionali degli insegnanti/docenti, del personale scolastico e degli operatori dello sviluppo
		Realizzare un'educazione inclusiva a favore delle fasce sociali maggiormente svantaggiate, emarginate e discriminate
		Favorire l'inserimento sociale e lavorativo dei giovani e degli adulti disoccupati offrendo una formazione fortemente professionalizzante basata sullo sviluppo delle capacità e delle competenze
	Valorizzare il contributo delle Università:	
	Definire percorsi formativi con nuove professionalità, rivolti a studenti dei Paesi partner;	
	Contribuire allo sviluppo e al rafforzamento di capacità istituzionali;	
	Formare i futuri professionisti e dirigenti nei Paesi partner;	
	Mettere a disposizione strumenti di ricerca destinati a produrre innovazione per lo sviluppo e ad elaborare metodi e modelli di valutazione in linea con le buone pratiche internazionali	

FONTE: Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica

Dalla tabella degli obiettivi strategici nazionali nell'ambito della partnership si può notare la presenza di alcuni aspetti di *smart governance*, *smart environment*, *smart people* e *smart living*, ovvero la partecipazione democratica, partenariato pubblico e privato, la promozione di attività culturali, la salute, l'attenzione per la formazione dei cittadini, l'inclusione sociale...

Molti sono quindi i testi normativi nazionali di varia natura che possono essere ricondotti nell'ambito della realizzazione delle *smart city*, ma come si evidenzierà in seguito, non sono state fatte riforme con una visione strategica ed unitaria, piuttosto è stata portata avanti una programmazione a spot in base anche alle possibilità di finanziamenti dati dall'Unione Europea.

3.1.2 Le iniziative private

Tra le iniziative avviate dal settore privato due risultano molto interessanti, sono entrambe ideate come strumento di monitoraggio della costruzione di una città intelligente. La prima è la costituzione dell'Osservatorio Nazionale Smart City promossa dall'Associazione nazionale comuni italiani (ANCI) co-gestita con ForumPA nel 2012, anche se sospeso già nel 2016. L'obiettivo era quello di fornire delle linee guida per tutti i comuni italiani attraverso una raccolta di *best practices* e con la pubblicazione di un ranking italiano basato sull'analisi di 108 comuni, soprattutto a livello di innovazione digitale. Aveva l'obiettivo di essere inoltre uno spazio per la condivisione aperto al mondo istituzionale e della ricerca, dell'impresa e della società civile e una guida per indirizzare le amministrazioni locali verso una lettura dei bisogni specifici del territorio per ideare soluzioni adeguate

La seconda iniziativa è la piattaforma online Smart Cities Italy, una community che grazie alla collaborazione con le amministrazioni pubbliche ha lo scopo di aiutare le aree urbane sia ad alta densità che periferiche a progettare e programmare il processo per divenire città intelligenti prestando attenzione alla conservazione della storia e della cultura locale. In questo si avvale della sinergia con attori privati come industrie e associazioni del territorio e sviluppatori di piattaforme digitali. I tre punti cardine sono:

- Capitale umano, ovvero conoscenze da condividere.

- Capitale organizzativo, ovvero applicazioni interoperabili che possono sostenere un approccio olistico allo sviluppo sostenibile e al benessere sociale.
- Capitale relazionale, ovvero la possibilità di avviare accordi di partnership con imprese, istituzioni anche estere.⁴⁴

3.1.3 Il PNRR come possibilità per l'implementazione della Smart City

Con la pandemia Covid-19, l'Unione Europea ha lanciato il *Next Generation EU* e in questa prospettiva tutti gli stati hanno presentato alla Commissione europea un piano di azioni e riforme da finanziare nel rispetto dei vincoli posti dall'Unione. Gli interventi previsti sono suddivisi in quattro dimensioni: sostenibilità ambientale, produttività, equità e stabilità macroeconomica collegate all'obiettivo generale e trasversale della transizione digitale. Questa visione per l'Europa del futuro ha aperto nuove possibilità di investimento e innovazione per le amministrazioni nazionali e locali per lo sviluppo di smart cities. Infine, è doveroso ricordare che l'Italia è risultata la prima destinataria dei due principali strumenti del *Next Generation EU*: il Dispositivo per la Ripresa e resilienza (RRF) e il Pacchetto di Assistenza alla Ripresa per la Coesione e i Territori d'Europa (REACT-EU).

Lo strumento presentato dall'Italia all'Europa per ottenere i finanziamenti destinati dal *Next Generation EU* è il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Una prima versione è stata redatta nel gennaio 2021 dal governo CONTE II, a seguito della crisi e della sua sostituzione dal governo DRAGHI si è avuta una parziale riscrittura dello stesso con la presentazione del piano finale alla Commissione europea il 30 aprile 2021 e l'approvazione definitiva il 22 giugno 2021 in occasione dell'incontro del Presidente del Consiglio Mario Draghi con la Presidente della Commissione Ursula von der Leyen a Roma.

Il PNRR è costituito da sei missioni collegate tra loro da tre priorità trasversali dell'Unione quali digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale. Le sei missioni sono:

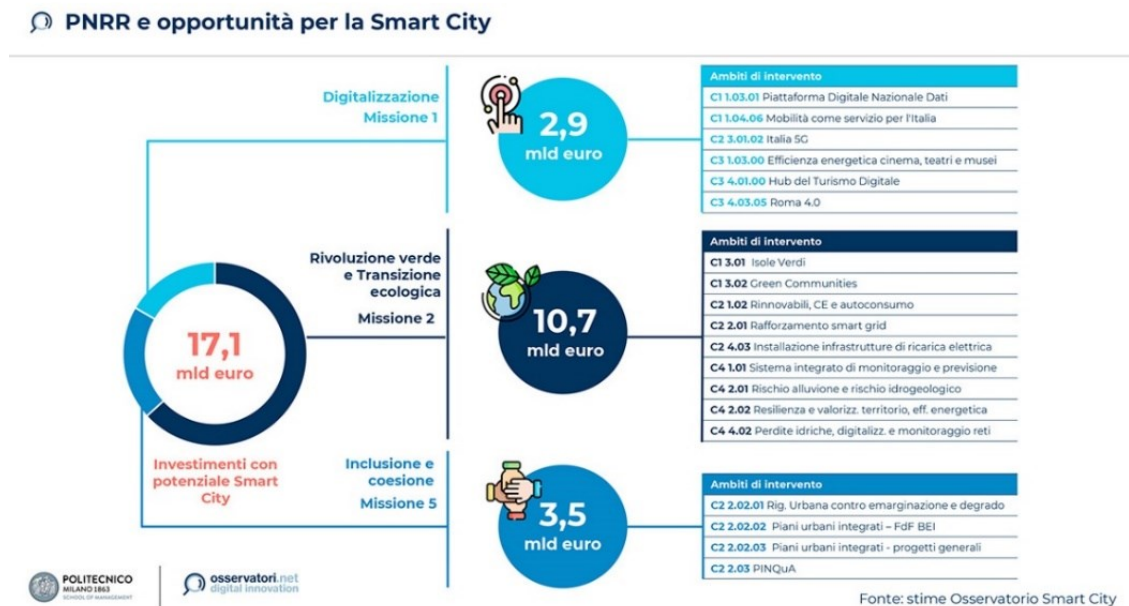
- Digitalizzazione, innovazione, competitività, cultura e turismo
- Rivoluzione verde e transizione ecologica

⁴⁴ Cfr. <https://www.smartcitiesitaly.it/>

- Infrastrutture per una mobilità sostenibile
- Istruzione e ricerca
- Inclusione e coesione
- Salute

Come si può vedere dalla tabella sottostante sono tre le Missioni in cui sono presenti elementi e obiettivi riconducibili alla creazione e implementazione della smart city.

Figura 3.3 PNRR e opportunità per la Smart City

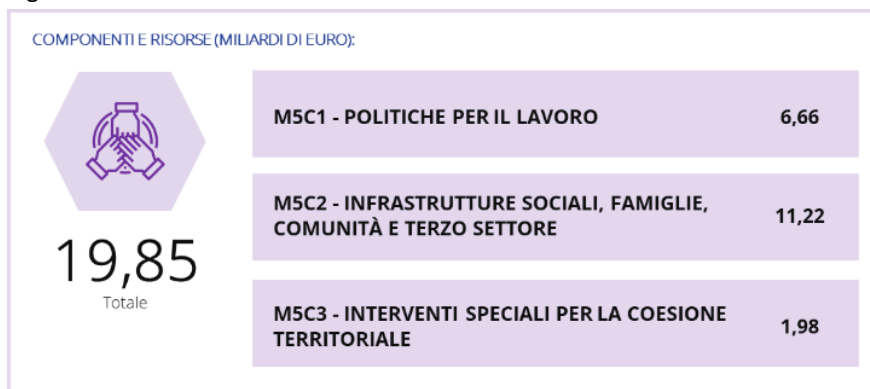


FONTE: Osservatorio nazionale Smart City

Inoltre, all'interno del PNRR la riforma orizzontale o di contesto, trasversale quindi a tutte le Missioni del piano che è inerente all'implementazione della città intelligente, è la riforma della pubblica amministrazione poiché essa deve essere in grado di decidere, mettere a punto progetto innovativi e seguirli fino alla realizzazione finale.

In particolare, nella Missione 2 parte dei fondi sono destinati allo sviluppo di comunità energetiche, alla resilienza e alla valorizzazione del territorio, al rafforzamento della rete di distribuzione elettrica e al monitoraggio del territorio per migliorare la capacità previsionale di scenari futuri dovuti all'impatto del cambiamento climatico.

Figura 3.4 Missione 5 – Inclusione e coesione



FONTE: Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

La Missione 5 è quella che più di tutte è ricollegabile al tema della *smart city* e inclusione sociale e culturale; infatti, nella Componente 2 intitolata “Rigenerazione urbana e housing sociale” (M5C2) si introducono i Piani Urbani integrati, dedicati alle periferie delle città metropolitane stabilite dalla legge Delrio, con l’obiettivo di trasformare territori vulnerabili in città *smart* e sostenibili. I progetti approvati inoltre dovranno restituire alle comunità un’identità attraverso la promozione di attività sociali, culturali, ed economiche (PNRR 2021, pag. 217). Con il decreto n. 152 del Ministero dell’Interno del 6 dicembre 2021 è stato approvato il modello con il quale le città metropolitane potranno individuare gli interventi finanziabili. I progetti che sono e verranno finanziati mirano al miglioramento di aree urbane degradate, per la rigenerazione economica, con particolare attenzione alla creazione di nuovi servizi alla persona permettendo la trasformazione di questi territori in città intelligenti, sostenibili e inclusive.

Le città metropolitane entro marzo 2022 hanno presentato i loro Piani Urbani integrati che sono stati approvati con il decreto del 22 aprile 2022 del Ministero delle Finanze.

Interessante, infine, è l’indicazione dello sport come mezzo di inclusione sociale, si legge nella parte Investimento 3.1:

“L’investimento è finalizzato a favorire il recupero delle aree urbane puntando sugli impianti sportivi e la realizzazione di parchi urbani attrezzati, al fine di favorire l’inclusione e l’integrazione sociale, soprattutto nelle zone più degradate e con particolare attenzione alle persone svantaggiate.”

Infatti, in ambito europeo sono state condotte delle ricerche che hanno evidenziato il ruolo fondamentale che può svolgere lo sport in contesti urbani ad alta presenza migratoria (Zoletto, 2012) in quanto l’associazionismo sportivo è difatti parte del capitale sociale e

può essere vettore di prossimità sociale come recentemente introdotto in Costituzione⁴⁵, ma può costituire anche un rischio di etnicizzazione degli spazi urbani di gioco e sport (Zoletto, 2012).

Quindi le opportunità di intervento che il PNRR offre sono molteplici ed è necessario costruire e mantenere una visione di insieme dei vari interventi, fare rete dei vari attori pubblici e privati e sviluppare delle competenze specifiche per scrivere e seguire i progetti per le *smart cities*.

3.1.4 Criticità della Smart City in Italia

Come accennato precedentemente una delle più grandi criticità nella realizzazione delle *smart cities* in Italia è il ritardo rispetto ad altri paesi con cui si è iniziato a discutere e agire a riguardo. Infatti, come è già stato illustrato precedentemente, il primo riferimento esplicito alle *smart cities* è stato nel 2012 con il decreto Crescita 2.0, e le prime azioni sono state realizzate nel 2014 dalla città di Milano, quando invece altre città europee, come Amsterdam, aveva iniziato a implementare politiche per la realizzazione della *smart city* nel 2009. Gli strumenti giuridici e i programmi che potrebbero dare un impulso molto importante allo sviluppo sono pochi, non unitari e quindi risulta difficile seguire delle linee guida. Inoltre, è lasciato molto raggio d'azione alle regioni singole con la possibilità di autoregolazione; e, se per certi aspetti questa autonomia permette una lettura più attenta e mirata ai bisogni delle città, dall'altra porta a squilibri nel grado di realizzazione da parte delle varie città nelle zone di Italia, con alcune decisamente più attive e avanti e altre meno, come testimonia la classifica dell'ICity Rank 2022 (di cui si parlerà più approfonditamente nel paragrafo 3.1.5): infatti, nei primi venti posti, solo tre sono città del sud Italia, nove del nord Italia e 8 del centro Italia (principalmente Toscana, Marche ed Emilia-Romagna)

Ancora, come a livello internazionale, l'equazione città *smart* e città *digital* ha indirizzato gli interventi prettamente verso la digitalizzazione, senza considerare altri aspetti fondamentali (Acocella 2021; Wojciech 2021). Inoltre, guardando alla digitalizzazione

⁴⁵ Approvazione del disegno di legge costituzionale n. 715-B il 20 settembre 2023 che modifica l'articolo 33 Cost. nel seguente modo: «La Repubblica riconosce il valore educativo, sociale e di promozione del benessere psicofisico dell'attività sportiva in tutte le sue forme».

della pubblica amministrazione, si può notare come inizialmente non ci siano state regole e quindi per esempio, ogni ufficio organizzava il sito in maniera differente mettendo in difficoltà gli utenti (Italia 2012; Acocella 2021) , perché ogni volta dovevano imparare a cercare le informazioni, e questo finché non è intervenuta l'AGID a delineare come dovessero essere le piattaforme dei siti istituzionali per garantire un accesso più chiaro e unico ai cittadini e quindi trasparente (UE 2016; Italia 2022) . Sempre dal punto di vista digitale, come all'estero, si sono riscontrati problemi di acquisto di servizi e prodotti non pensati correttamente per le necessità della cittadinanza e il divario sociale che si è creato e sta continuando a formarsi tra chi ha la possibilità di accedere ed è informato sul come farlo correttamente e chi non ha la disponibilità o le capacità, soprattutto nelle fasce più povere e anziane (criticità molto elevata in Italia vista la percentuale di persone anziane rispetto alla popolazione totale).

Un problema invece che è stato evidenziato molto a livello italiano, collegato al ritardo dello sviluppo delle città intelligenti, è la scarsità delle competenze di chi dovrebbe guidare o contribuire alla realizzazione e implementazione, soprattutto nel pubblico (Acocella 2021; PNRR 2021). Nell'amministrazione pubblica, soprattutto locale, c'è necessità di avere personale con un'expertise molto tecnico e specialistico e variegato, formato in più ambiti per poter scegliere correttamente le soluzioni anche a livello digitale (PNRR, 2021), di provvedere alla formazione avanzata del personale già in servizio e infine di puntare a forme diverse e più agili e agevoli di partenariato pubblico e privato. Questo perché la creazione di un ecosistema *smart city* si realizza anche attraverso collaborazioni con le università e le organizzazioni private di vario tipo secondo il modello economico della tripla elica (Wojciech, 2021), per aumentare anche la competitività del territorio (dimensione *smart economy*) (PNRR, 2021).

Accanto ai fondi del PNRR si affiancano anche i finanziamenti di Horizon Europe indirizzati a nove città italiane: Bergamo, Bologna, Firenze, Milano, Padova, Parma, Prato, Roma e Torino che si potranno avvalere anche di consulenza altamente specializzata per individuare dei progetti per l'abbattimento di emissioni. Quindi i fondi non mancano ma, spesso non c'è una visione integrata dei progetti, si procede, soprattutto nelle realtà più piccole dove mancano competenze, con la logica a silos, prendendo in considerazione di volta in volta un ambito specifico, senza mettere in relazione più ambiti (Rossi, 2020).

3.1.5 La situazione attuale di smart cities in Italia

Nonostante le criticità espresse e la lenta ripartenza dopo la pandemia da Covid-19, l'Italia e le sue città si sono mosse nella direzione di ripensare alle politiche adottate per la realizzazione e l'implementazione delle *smart cities* (Acocella, 2021).

In Italia, lo sviluppo delle *smart cities* si può configurare a due velocità: la prima quella delle città metropolitane che, grazie alla loro capacità economica attrattiva e alle competenze maturate, sono riuscite a partecipare a bandi italiani ed europei per l'erogazione di fondi molto importanti, avviando quindi percorsi strutturati con un approccio olistico e meccanismi di *governance* multilivello fra settore pubblico, settore privato e settore della ricerca, cultura e innovazione (Acocella, 2021). La seconda invece, riguarda i comuni di dimensione media che hanno sperimentato soluzioni innovative soprattutto nell'ambito della mobilità sostenibile (ForumPa 2022; ForumPa 2023), dell'*e-government*, valorizzazione e promozione del patrimonio culturale e gestione dei dati, ma che sono arrivati in ritardo nell'applicazione di una visione integrata.

Per valutare questi interventi e l'avanzamento degli stessi per la realizzazione delle *smart cities* in Italia, si possono utilizzare vari ranking che privilegiano alcuni aspetti rispetto ad altri. Qui sotto prenderò in considerazione i due più importanti, interessanti e famosi: I-City Rank e il BES.

L'I-City Rank, chiamato I-City Rate fino al 2019, è la classifica delle città in Italia elaborata dal Forum Pubblica Amministrazione dal 2012 che misura la capacità delle città nel diventare *smart cities*. Sei erano le dimensioni indagate per valutare la qualità urbana della vita che possono essere iscritte negli assi delle *smart city*: solidità economica (*smart economy*), mobilità sostenibile (*smart mobility*), tutela ambientale (*smart environment*), qualità sociale (*smart living* e *smart people*), capacità di governo (*smart governance*) e trasformazione digitale. A loro volta erano suddivise da oltre cento indicatori. Dal 2020 per l'emergenza Covid-19 il Forum Pubblica Amministrazione ha deciso di concentrarsi sulla dimensione digitale analizzando le performance dei 107 comuni capoluogo su otto indicatori⁴⁶:

- accessibilità online dei servizi pubblici: la possibilità per i cittadini e le imprese di accedere ai servizi delle amministrazioni tramite strumenti online;

⁴⁶Cfr. <https://www.forumpa.it/>

- utilizzo dei social media: l'utilizzo dei social media da parte delle pubbliche amministrazioni come strumento per comunicare e informare i cittadini in tempo reale. Vengono presi in considerazione i maggiori social network e social media: Twitter, YouTube, Facebook, LinkedIn, Messenger, Telegram e Instagram (i risultati mostrano una discontinuità nell'uso dei vari social con Facebook il più usato in generale);
- rilascio degli open data: disponibilità e qualità dei dati territoriali resi pubblici;
- trasparenza, è stato sostituito dal 2022 con l'indice apertura;
- implementazione di reti wi-fi pubbliche;
- tecnologie di rete intelligenti e IoT: per rendere conto degli investimenti in queste nuove tecnologie per servizi funzionali urbani come sistema di raccolta rifiuti e gestione mobilità;
- disponibilità di app di pubblica utilità: possibilità di accedere a distanza ai servizi pubblici già esistenti e nuovi tramite app per comunicazioni e informazioni in tempo reale;
- introduzione e uso di piattaforme digitali: utilizzo di piattaforme digitali nazionali per rendere accessibili altri strumenti (PagoPa, AppIO, SPID, utilizzo CIE/CNS).

Figura 3.5 I-City Rank 2022

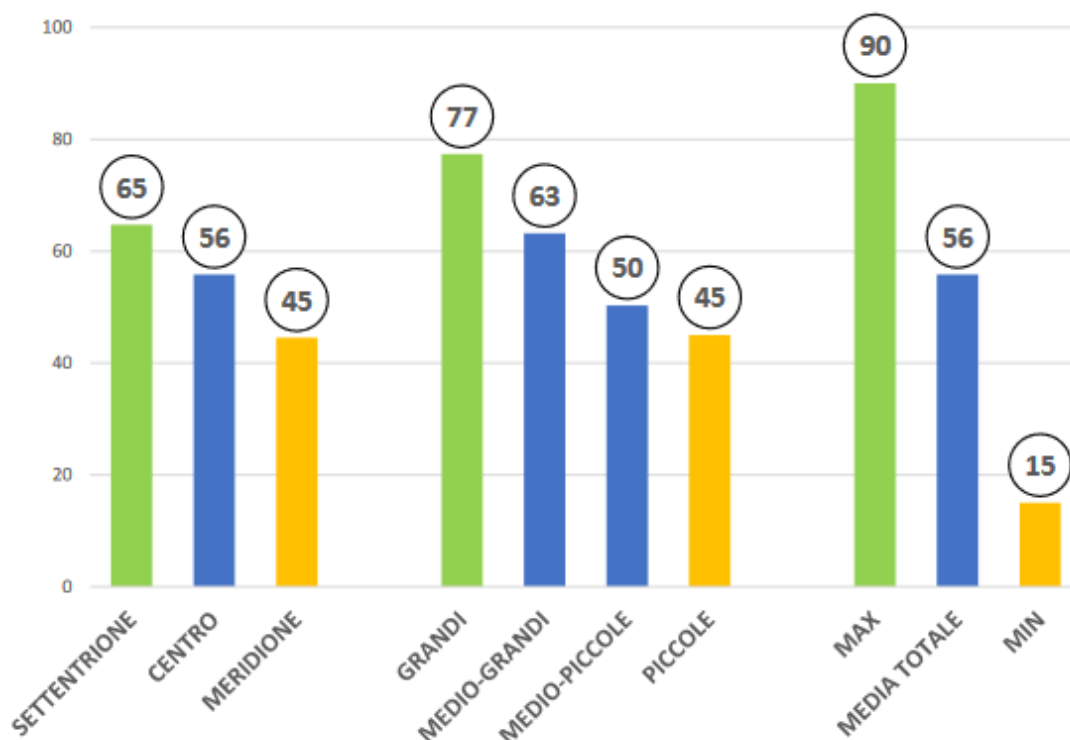
RANK	PUNTEGGIO	CITTÀ					
1	90	Firenze					
2	87	Milano					
3	85	Bergamo	Bologna	Cremona	Modena	Roma Cap.	Trento
9	82	Cagliari	Genova				
11	78	Parma	Torino				
13	76	Brescia	Venezia				
15	75	Palermo	Prato	Reggio Em.	Rimini	Verona	
20	74	Bari	Cesena	Pisa			
23	73	Padova					
24	70	Lecce	Siena	Vicenza			

FONTE: Report I-City Rank 2022, Forum PA

Dal ranking I-City Rank 2022, presentato a fine novembre 2022, che ha analizzato 108 comuni, si può notare un alto livello di digitalizzazione delle grandi città soprattutto al centro-nord, ma con evidenti passi in avanti delle città del sud e di città più piccole. Rimangono in testa alla classifica generale Firenze e Milano, ma nelle otto dimensioni indagate ci sono spostamenti di graduatorie e ingressi di città più piccole di dimensioni. Infine, chi ottiene un punteggio finale pari o superiore a 70 viene definita città digitale, cioè secondo il report:

“utilizzano - in modo più diffuso, organico e continuativo – le nuove tecnologie nelle attività amministrative, nell'erogazione dei servizi, nella raccolta ed elaborazione dei dati, nell'informazione, nella comunicazione, nella partecipazione e per portare avanti processi di innovazione istituzionale, culturale ed organizzativa al fine di migliorare la qualità della vita e dei servizi funzionali, i livelli di occupazione e la competitività, come risposta ai bisogni delle generazioni attuali e future, garantendo la sostenibilità economica, sociale e ambientale dello sviluppo urbano”.

Figura 3.6 – Distribuzione geografica e demografica dei comuni partecipanti l'indagine



FONTE: Report I-City Rank 2022, Forum PA

Questa classifica, per scelta espressa del Forum Pubblica Amministrazione, si concentra sull'aspetto prettamente digitale delle città intelligenti, che in realtà sono composte da molte più dimensioni. Il nuovo report I_City Rank vede un avanzamento significativo da parte delle città del sud Italia riuscendo in alcune dimensioni a raggiungere le città del nord e centro Italia (ForumPa, 2023).

Un ranking che li indaga meglio è il BES e anche se non è stato sviluppato appositamente per le *smart cities*, analizza molti aspetti correlati ad esse. Infatti, BES significa Benessere equo e sostenibile e nasce nel 2010 grazie all'impulso di ISTAT e società civile per valutare il progresso di una società dal punto di vista economico, ambientale e sociale; il Rapporto BES viene pubblicato annualmente dal 2013 e si basa su dodici dimensioni: salute, istruzione e formazione, lavoro e conciliazione tempi di vita, benessere economico, relazioni sociali, politica e istituzioni, sicurezza, benessere soggettivo, paesaggio e patrimonio culturale, ambiente, innovazione, ricerca e creatività, qualità dei servizi. Il Rapporto del 2022, pubblicato nel 2023 evidenzia in generale un divario territoriale in aumento, in particolare per fenomeni di lunga durata, con il centro-nord del

Paese avanti rispetto al sud e alle isole; inoltre, anche le disuguaglianze di genere e sociali non sono diminuite.

Negli anni 2013 e 2015 inoltre sono stati pubblicati i rapporti UrBes per la misurazione del benessere equo e sostenibile nelle città. A seguito della fine di questi report territoriali, è stato ideato un sistema di indicatori sub-regionali che permette di analizzare lo stato dell'arte di comuni, città, province e città metropolitane: il BES dei territori che integra il Rapporto BES.

Infine, l'ISTAT dal 2018 ha iniziato a realizzare il Rapporto SDGs per monitorare i progressi fatti per il raggiungimento degli obiettivi fissati dall'Agenda 2030; questa analisi è prodotta con dei set di indicatori che sono parzialmente sovrapponibili a quelli del BES, ma ne completano l'indagine offre alcuni approfondimenti tematici e di analisi sia a livello territoriale sia rispetto alle diverse caratteristiche sociodemografiche delle persone.

3.2 Il multiculturalismo in Italia

L'umanità che mostreremo nell'accogliere i profughi disperati, l'intelligenza con cui affronteremo i fenomeni migratori, la fermezza con cui combatteremo i trafficanti di essere umani saranno il modo con il quale mostreremo al mondo la qualità della vita democratica.

Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella

Prima di affrontare un caso studio positivo di inclusione sociale e culturale di una *smart city* italiana, è interessante esaminare come il multiculturalismo viene affrontato in Italia e quindi come può influenzare le politiche di implementazione della città intelligente. Infatti, per comprendere, o provare a capire alcune decisioni prese è necessario fare una disamina ad ampio raggio della governance del fenomeno migratorio e la percezione della multiculturalità nelle città italiane. Questo ambito, più volte nell'ultimo decennio ha suscitato reazioni e sentimenti contrastanti a livello europeo e italiano, ma è di vitale importanza cercare di fare ordine data la sua natura strutturale, diversificata e complessa e alle possibili implicazioni future per la società in generale e il tessuto urbano sociale.

3.2.1 L'immigrazione in Italia tra passato e presente⁴⁷

Il fenomeno migratorio in Italia è cambiato radicalmente nel Ventesimo secolo, da terra di emigrazione principalmente verso le Americhe e l'Europa del Nord è diventata terra di immigrazione (Colucci 2018; Villa 2020). I flussi migratori in Italia possono essere suddivisi in quattro fasi differenti per cause e luoghi di origine delle persone.

La I fase: si sviluppò dal secondo dopoguerra agli anni Settanta in cui le persone migranti provenivano principalmente dall'Europa centro-orientale a causa della formazione di nuovi confini e dell'avvenuto avanzamento dell'URSS alla fine della Seconda guerra mondiale. Di particolare importanza per il Paese è stato il rientro di connazionali provenienti da ex territori italiani, gli ex prigionieri e gli sfollati di guerra.

La II fase: riguardò il periodo del boom economico e si caratterizzò per una duplice migrazione: dal sud al nord Italia, e da paesi esteri, in particolare paesi europei sempre dell'Europa centro-orientale, con la comparsa anche di migranti dall'Africa mediterranea e dall'Asia, senza però una nazionalità di origine prevalente come accadeva in altri stati europei. Il governo italiano in questa fase iniziò a porre attenzione al fenomeno migratorio, ma senza raggiungere risultati concreti.

La III fase: intercorse dagli anni Ottanta fino al 2008 e molti sono stati gli episodi che incisero sulla provenienza delle persone e sulla risposta italiana. La caduta del muro di Berlino e il conseguente crollo dell'URSS provocarono uno spostamento senza precedenti dall'est Europa verso l'Europa occidentale, fu il risveglio di un Europa che si era lasciata alle spalle il dramma e le difficoltà dei profughi della Seconda guerra mondiale. In particolare, l'Italia si trovò ad affrontare impreparata, la prima migrazione di massa della sua storia, l'accoglienza di circa 27.000 albanesi che, a seguito della crisi economica e del regime dittatoriale comunista, salparono il 7 marzo 1991 arrivando a Brindisi; cinque mesi più tardi, l'8 agosto 1991 attraccò un'altra imbarcazione albanese partita da Durazzo con a bordo 20.000 persone. Dal 1992 con lo scoppio dei conflitti nei Balcani e la conseguente dissoluzione della Jugoslavia si ebbe una migrazione di carattere temporaneo: chi scappava dai conflitti e dalle pulizie etniche poi aveva il desiderio di ritornare e così fece. Infine, anche dall'ex colonia italiana, la Somalia, iniziarono ad arrivare profughi della guerra civile. Questo fatto pose in difficoltà l'Italia perché fino al

⁴⁷ Questo paragrafo si basa prevalentemente su Colucci (2018).

1990 poteva richiedere protezione internazionale solo chi arrivava dai paesi ex sovietici dell'Europa orientale in base alla clausola della riserva geografica. Altra vicenda poco conosciuta, ma da ricordare per la sua importanza, è l'arrivo e l'uccisione di Jerry Masslo, profugo sudafricano richiedente asilo a cui le autorità italiane negarono la concessione di protezione internazionale perché il Sudafrica non era considerato uno stato a rischio (Colucci, 2018). Dopo il suo assassinio nel 1989, si svolse una manifestazione antirazzista che spinse il governo ad approvare la legge Martelli⁴⁸ che abolì la riserva geografica alla Convenzione di Ginevra del 1951.

L'ultima fase è iniziata nel 2007-2008 per molteplici fattori. Negli anni 2004 e 2007 era avvenuto il grande allargamento a est dell'Unione Europea che trasformò stranieri in cittadini comunitari e aprì le porte per un flusso bidirezionale: dal paese di origine all'Italia e viceversa grazie ad una maggiore mobilità data dallo status di cittadinanza europea. Su questi spostamenti, che non furono comunque particolarmente numerosi influì anche la crisi economica mondiale e del debito sovrano all'interno dell'Unione. Con l'esplosione della Primavera Araba nel 2011, che coinvolse gli stati dell'Africa settentrionale e centrale, si assistette ad una fuga di migliaia di persone dai paesi in guerra. Inizialmente da Tunisia, Libia ed Egitto, ma ogni anno successivo la situazione e la provenienza cambiava a seconda dell'andamento dei conflitti. In risposta alla crisi umanitaria l'Italia lanciò il 18 ottobre 2013 l'operazione militare interforze e umanitaria *Mare Nostrum*⁴⁹ con l'obiettivo di garantire la salvaguardia della vita dei migranti in mare e assicurare alla giustizia tutti coloro i quali lucravano sul traffico illegale di migranti; le azioni di ricerca e soccorso avvenivano anche in acque internazionali, oltre il limite delle acque territoriali di 30 miglia nautiche.

Con la cosiddetta crisi europea dei rifugiati (così nominata nel 2015) la composizione dell'origine dei migranti si allargò: Medio Oriente, Asia meridionale, Africa settentrionale e subsahariana e Balcani occidentali; l'Unione Europea si spaccò a partire

⁴⁸ Legge n. 39/90 del 28 febbraio del 1990.

⁴⁹ L'operazione Mare nostrum è stata una vasta missione di salvataggio in mare dei migranti che cercavano di attraversare il Canale di Sicilia dalle coste libiche al territorio italiano e maltese, lanciata dal governo Letta, attuata dal 18 ottobre 2013 al 31 ottobre 2014 dalle forze della Marina Militare, dell'Aeronautica Militare italiane, Carabinieri, Guardia di Finanza, Guardia Costiera, Croce Rossa Italiana e Ordine Sovrano di Malta a seguito del naufragio del 3 ottobre a largo di Lampedusa di un'imbarcazione che portò alla morte di 368 persone. L'unico stato europeo che ha collaborato con l'Italia, fornendo una nave, è stata la Slovenia.

dal rifiuto di finanziamento da parte di alcuni stati alla missione *Mare Nostrum* e l'avvio successivo dell'operazione *Triton* di Frontex⁵⁰ con la collaborazione di più stati membri e non, per la protezione dei confini dell'Unione e solo in casi di estrema emergenza anche per il soccorso. Ulteriore scontro si verificò tra chi era disposto ad accettare i richiedenti asilo per alleviare il carico degli stati ai confini e chi invece si oppose e cercava di scoraggiare il loro arrivo (Villa, 2020).

I flussi migratori, dopo una parziale diminuzione durante la pandemia da Covid-19, sono ripresi con più forza a seguito anche dei recenti sconvolgimenti politici in Afghanistan e Iran che ha portato migliaia di persone a fuggire tramite corridoi umanitari o affrontando viaggi estenuanti, in particolare seguendo le due rotte balcaniche (già percorse in modo massiccio dagli anni 2010), senza toccare, contrariamente percepito dall'opinione pubblica, i numeri del 2015.

Questi ultimi dieci anni hanno visto quindi un cambiamento importante della società italiana dove l'afflusso di migranti da varie zone del mondo e l'emigrazione italiana verso altri stati europei o americani si sono intrecciati realizzando una nuova dimensione urbana (Villa, 2020).

3.2.2 Il quadro normativo delle politiche di immigrazione⁵¹

È sempre interessante partire, nell'analisi degli interventi normativi, dal ricercare la presenza o meno di riferimenti nel testo costituzionale. All'articolo 10 è nominato, tra i principi fondamentali riconosciuti dalla Repubblica il diritto di asilo:

“L'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute. La condizione giuridica dello straniero è regolata dalla legge in conformità delle norme e dei trattati internazionali. Lo straniero, al quale sia impedito nel suo paese l'effettivo esercizio delle libertà democratiche garantite dalla Costituzione italiana, ha diritto d'asilo nel territorio della Repubblica, secondo le condizioni stabilite dalla legge. Non è ammessa l'extradizione dello straniero per reati politici.”

⁵⁰ Operazione dell'Agenzia europea Frontex dal 1° novembre 2014 al 1° febbraio 2018 per il controllo dei confini dell'Unione nel Mediterraneo, la partecipazione era su base volontaria. Dall'inizio dell'operazione, il numero di persone annegate durante l'attraversamento del Mediterraneo è aumentato.

⁵¹ Questo paragrafo si basa prevalentemente su Colucci (2018).

Ma l'applicazione concreta era viziata dalla riserva geografica e temporale e dall'assenza di una legislazione in materia in quanto l'attenzione del governo era concentrata sull'emigrazione italiana che aveva numeri più importanti rispetto all'immigrazione. Nella prima fase dei flussi, negli anni Sessanta, un primo passo verso una regolazione è stata fatto tramite la circolare n. 51 del Ministero del Lavoro e della Previdenza sociale⁵² che affermava l'obbligatorietà del rilascio all'autorizzazione al lavoro per ottenere il permesso di soggiorno, con la corsia preferenziale per gli italiani. Gli anni Settanta e Ottanta, cioè la seconda fase, diedero impulso alla riflessione circa una normativa più completa e non più sanatorie e circolari riguardo l'immigrazione; infatti, i numeri di immigrati superavano di netta misura quelli degli emigrati (Colucci, 2018). Il 30 dicembre 1986 il Parlamento italiano adottò per la prima volta una legge in materia di immigrazione, la Legge Foschi che aveva lo scopo di regolare il ricongiungimento familiare e prevedeva una parità di trattamento tra lavoratori italiani e stranieri.⁵³ Dopo la sopracitata vicenda di Jerry Masslo, in risposta alle proteste della società civile, all'unanimità il Parlamento, per la prima e unica volta nella materia, emanò la legge Martelli con cui si abolì la clausola della riserva geografica per i richiedenti asilo e definì le varie tipologie di permesso di soggiorno.

Nell'evoluzione della normativa italiana, entrò direttamente la Convenzione di Dublino firmata da tutti gli stati membri dell'Unione per armonizzare le politiche nazionali in materia d'asilo; inoltre, stabilì il principio del primo Paese d'arrivo in cui necessariamente si sarebbe dovuta processare la domanda di richiesta d'asilo.⁵⁴

A causa dell'arrivo sempre più massiccio di persone di origine straniera si intensificò i sentimenti di xenofobia e razzismo, tanto che con l'approvazione della Legge Mancino n. 205/1993 si cercò di arginare il fenomeno con la previsione di condanna di chi istigasse o commettesse atti di violenza per motivi razziali, etnici, nazionali o religiosi e per chi, sia persona che organizzazione, inneggiasse alla discriminazione o facesse propaganda di stampo fascista.⁵⁵

Il susseguirsi di naufragi nel Mediterraneo e l'entrata in vigore dell'accordo Schengen misero alle strette il governo italiano che emanò nel febbraio del 1998 la legge n. 40/1998,

⁵² Circolare 51/22/IV del 4 dicembre 1963.

⁵³ Legge n. 943/86 del 30 dicembre 1986.

⁵⁴ Regolamento (CE) n. 343/2003 del Consiglio, del 18 febbraio 2003.

⁵⁵ Legge n. 205/1993 del 25 giugno 1993.

denominata legge Turco-Napolitano che introdusse il permesso di soggiorno per lavoro o ricerca, la carta di soggiorno per i residenti da almeno cinque anni e l'estensione dell'accesso all'assistenza sanitaria di base; inoltre, costituì con l'articolo 12 i Centri di Permanenza Temporanea per la detenzione di immigrati irregolari.⁵⁶ Scopo quindi era favorire da un lato l'immigrazione regolare e scoraggiando dall'altro quella irregolare. Le disposizioni di questa legge vennero poi integrate e riordinate con l'approvazione, tramite il decreto legislativo n. 286 del 25 luglio 1998, del Testo Unico sull'immigrazione e sulla condizione dello straniero. Il Testo unico prende in considerazione il diritto dell'immigrazione per la gestione del fenomeno migratorio e il diritto dell'integrazione che riguarda la concessione di diritti civili, sociali e politici ai migranti. Tre sono quindi, i principi fondamentali del Testo unico:

- La programmazione dei flussi migratori
- Il contrasto all'immigrazione clandestina
- La concessione di diritti per l'integrazione degli stranieri regolari

La legge Bossi-Fini del 2002 venne adottata per contrastare i problemi di sicurezza dovuti ad una situazione non semplice di gestione dei Centri di Permanenza Temporanea e in risposta alle richieste di varie parti politiche di limitare il flusso di persone immigrate. Infatti, nel dibattito politico emerse più volte, in questo periodo, l'equazione immigrazione uguale illegalità uguale criminalità (Colucci 2018; Villa 2020).

Al di là di instaurare una politica più restrittiva, divenne sempre più urgente rivedere le normative in materia di cittadinanza, sotto la pressione e il desiderio di seconde generazioni di essere considerate italiane a tutti gli effetti (Luatti 2006; Zoletto 2012). In realtà, il riconoscimento della cittadinanza italiana non si risolse, ma anzi due furono gli interventi legislativi che contribuirono ad alimentare lo scontro e le proteste: il pacchetto sicurezza proposto dal Ministro dell'Interno Maroni che introdusse il reato di immigrazione clandestina⁵⁷ e la circolare emanata dal Ministro dell'Istruzione Gelmini nel 2010 che predisponesse un limite massimo di alunni non italiani nelle classi a partire dalla scuola dell'infanzia (il limite era fissato al 30%).⁵⁸

⁵⁶ Per gli stranieri sottoposti a provvedimenti di espulsione e/o di respingimento con accompagnamento coattivo alla frontiera non immediatamente eseguibile.

⁵⁷ Legge n. 94 del 15 luglio 2009. Questa legge nonostante la durezza nella regolazione tolse l'obbligo di denuncia degli immigrati da parte del personale ospedaliero.

⁵⁸ Circolare n. 2 dell'8 gennaio 2010, MIUR.

Negli anni a venire, l'aumento degli ingressi e delle tragedie nel Mediterraneo posero l'Italia e le sue richieste di aiuto al centro del dibattito internazionale ed europeo che si intrecciò con quello interno. Infatti, per la sua posizione geografica chiese più volte una revisione del principio del primo Paese di approdo per la richiesta di asilo, affermato dalla Convenzione di Dublino del 1990 e riconfermato dal Regolamento Dublino II e Dublino III, liberando di fatto gli altri stati dall'onere di collaborare per una redistribuzione delle persone immigrate.⁵⁹

Dal 2017 con l'approvazione del Decreto Minniti-Orlando, i CPT (nel mentre convertiti in CIE) vennero sostituiti in CPR, Centri permanenti per il rimpatrio con l'aumento dei posti disponibili, provocando le reazioni di numerose organizzazioni impegnate per la difesa dei diritti umani e di quelle che lavoravano nei centri. E le proteste da parte degli operatori sociali aumenterà con l'emanazione del Decreto Sicurezza e Immigrazione⁶⁰ il 27 novembre 2018, promosso dall'allora Ministro dell'Interno Matteo Salvini, in linea con una corrente di pensiero fortemente anti-immigrazione. Tra le riforme più importanti introdotte c'è l'abolizione della protezione per motivi umanitari che era prevista dal Testo unico sull'immigrazione che raccoglieva i migranti scappati da conflitti, disastri naturali o altre situazioni gravi quali sfruttamento lavorativo o sessuale, vittime di tratta o suscettibili di persecuzione nel loro Paese con durata che andava dai sei mesi ai due anni e poteva dare accesso al lavoro, ad un alloggio popolare e alle prestazioni sociali; ridimensionamento del modello dello SPRAR con la costituzione del SIPROIMI (Sistema di protezione per titolari di protezione internazionale e per minori stranieri non accompagnati) con requisiti di accesso più stringenti; l'esclusione dei richiedenti asilo dai registri anagrafici con la conseguente impossibilità di accedere ad alcuni diritti basilari; riforma per l'acquisizione della cittadinanza con tempi più lunghi di attesa e infine l'introduzione di una lista di paesi sicuri che non costituiscono problemi e pericolo per i richiedenti di protezione internazionale, inoltre se in un paese considerato a rischio ci fossero all'interno delle zone sicure, la domanda verrebbe ugualmente rigettata.

Il Decreto Sicurezza bis approvato con il decreto-legge n. 53/2019 ha ulteriormente spaccato l'opinione pubblica per le disposizioni dettate. I primi due articoli prevedono: uno la possibilità di limitare o vietare l'ingresso o la sosta di navi nelle acque territoriali

⁵⁹ Regolamento (UE) n. 604/2013 del Consiglio e del Parlamento europeo, del 26 giugno 2013.

⁶⁰ Decreto-legge n. 113/2018 del 4 ottobre 2018.

per motivi di ordine e sicurezza pubblica da parte del Ministero dell'Interno in sostituzione a quello delle infrastrutture e dei trasporti e il secondo la previsione di sanzioni pecuniarie per le navi che violassero il divieto ai sensi dell'articolo 1. L'effetto è quello di una criminalizzazione del soccorso in mare da parte di chiunque, pena la sanzione e il sequestro dell'imbarcazione, aumentando di fatto la possibilità di naufragi in mare.

Infine, gli ultimi due interventi in materia di immigrazione sono il decreto n. 130 del 2020 che ha mitigato parzialmente alcune disposizioni dei decreti Salvini, reintroducendo la protezione umanitaria sotto il nome di protezione speciale, e si ritorna quindi, al sistema di accoglienza diffuso gestita dai comuni e si riduce il periodo di tempo per la richiesta della cittadinanza. Il secondo intervento è molto recente, il decreto n. 133 del 2023 sull'impronta dei precedenti sembra non riesca a dare una risposta efficace al fenomeno migratorio.

Quindi questa lunga disamina di interventi normativi evidenzia che nonostante il carattere ormai strutturale delle migrazioni (sia attraverso il Mediterraneo sia attraverso i Balcani), esse sono state affrontate come emergenziali (Villa, 2020), con una governance basata su sanatorie, decreti convertiti in legge e un Testo unico sull'immigrazione di venticinque anni fa non aggiornato in contrasto ad una realtà in rapido cambiamento.

La situazione attuale invece impone un ragionamento strategico a lungo raggio dal punto di vista politico e sociale per evitare conflitti, limitare le situazioni di segregazione, frammentazione e marginalizzazione delle minoranze in quartieri delle città. L'Italia, rispetto ai modelli di integrazione e inclusione presentati nel capitolo precedente, sembra non aver ancora trovato una sua via, lasciando alla società civile o a logiche di corto raggio un'integrazione multiculturale in cui sono le città stesse a sopperire alle carenze di un modello unico statale (Villa, 2020).

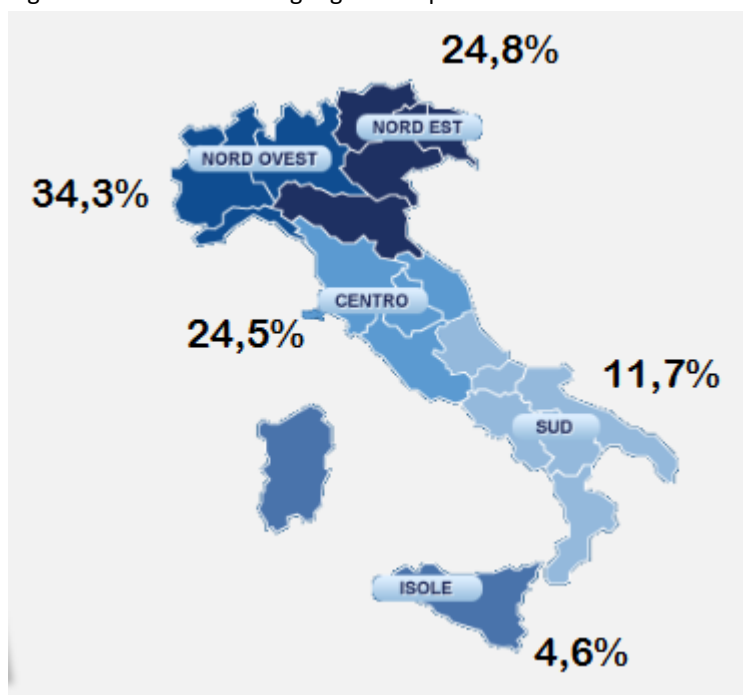
3.3 Le città italiane, la percezione dell'Altro e l'inclusione sociale e culturale

È quindi la dimensione locale delle città che acquisisce il ruolo e valore centrale nella definizione di politiche pubbliche sull'inclusione esercitando un ruolo attivo nella promozione di rapporti positivi, di sperimentazione culturale e di appianamento di scontri e conflitti (Luatti 2006; Meini 2018; Rossi 2020). Ogni tessuto urbano è unico perché può rispondere con modalità di resistenza o tolleranza e solidarietà inediti, contestuali alla realtà e alle soluzioni adottate e questo porta a differenze, anche molto ampie, tra i territori che seguono quella che è la buona volontà degli operatori, amministrazione pubblica e terzo settore presente (Luatti 2006; Meini 2018; Rossi 2020).

I dati raccolti ed elaborati dall'Istat di residenti stranieri al 1° gennaio 2023⁶¹ indicano la presenza sono all'incirca 5 milioni, con un'incidenza di 8,7% sul totale della popolazione residente in Italia con un lieve aumento rispetto al 2022, da questo dato però sono esclusi per l'impossibilità di registrazione chi non è presente nelle anagrafi. Come si può vedere dal grafico sottostante di Caritas e Migrantes il nord Italia continua ad essere la zona più attrattiva rispettivamente con Lombardia, Veneto e Piemonte che raggruppano da sole più del 41,1% delle persone straniere. Il maggior gruppo nazionale è quello rumeno, seguito da marocchino e albanese, con un aumento di provenienze asiatiche del sud-est e Medio Oriente rispetto a quelle africane; con la guerra in Ucraina, inoltre, si ha avuto un'improvvisa salita di profughi in Italia, grazie al sistema di accoglienza diffuso e alla rete di connazionali già residenti in Italia.

⁶¹ <https://www.istat.it/it/popolazione-e-famiglie?dati>

Figura 3.7 – Distribuzione geografica e presenza straniera in Italia



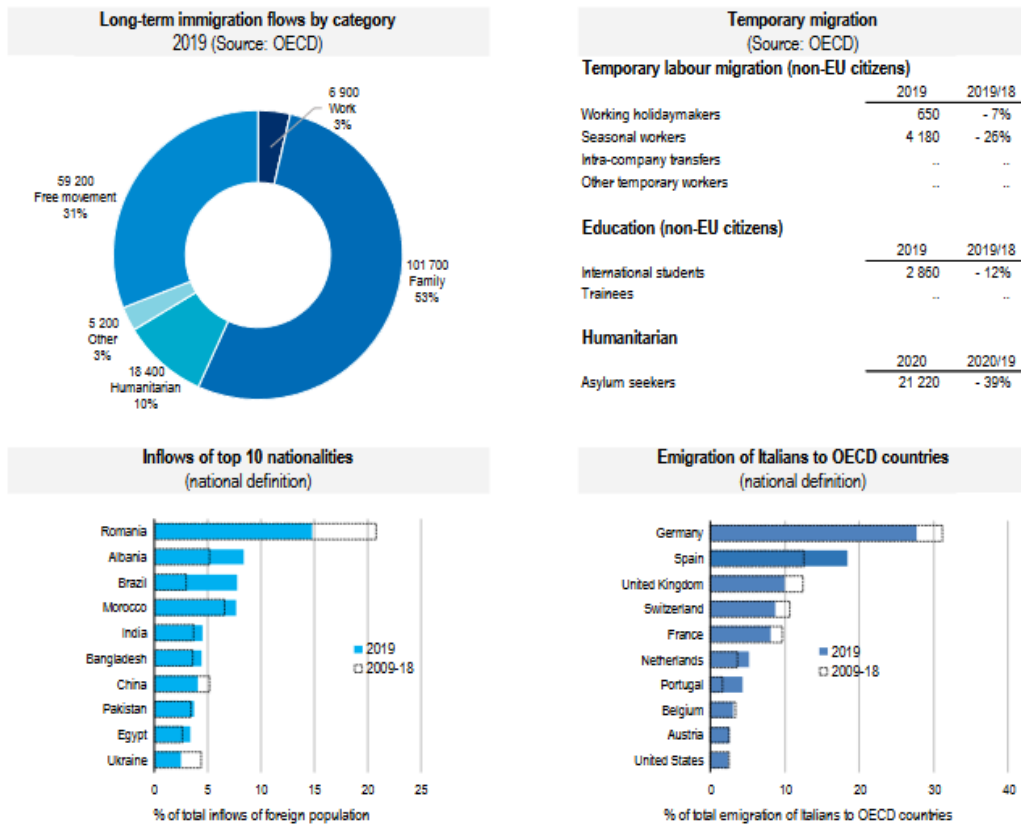
FONTE: XXXII Rapporto Immigrazione 2023 Caritas Italiana e Fondazione Migrantes

Interessante è anche il fenomeno delle acquisizioni di cittadinanza che, pur essendo in progressiva diminuzione rispetto al 2020 e 2021, risulta importante, soprattutto guardando ai paesi di provenienza delle richieste: principalmente Albania, Marocco, ma anche a sorpresa Bangladesh, India e Pakistan. Altro luogo vivo delle comunità cittadine è la scuola (Zoletto, 2012), con la presenza forte in Lombardia, Emilia-Romagna e Veneto, di studenti principalmente provenienti da Romania e Albania seguite poi da Africa e Asia nel complesso. Significativa, sarà quindi una riflessione su questo contesto, in relazione all'inclusione e alla formazione di partecipanti consapevoli del proprio territorio (e anche delle *smart cities*).

Osservando i dati riportati dall'OECD sul fenomeno migratorio in Italia si può confermare quindi la tendenza di un flusso costante di persone provenienti da Albania e Romania, e a sorpresa il Brasile, a dispetto di alcune narrazioni allarmistiche su provenienze differenti e più "complicate" da gestire culturalmente e socialmente.

Figura 3.8 Dati chiave del fenomeno migratorio in Italia

Key figures on immigration and emigration – Italy



FONTE: International Migration Outlook OECD (2021, pag. 275)

Figura 3.9 Nazionalità delle persone emigrate in Italia

Table B.1. Inflows of foreign population by nationality – Italy

Thousands

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Of which: Women 2019 (%)
Romania	105.6	92.1	90.1	81.7	58.2	50.7	46.4	45.2	43.5	40.1	39.2	58
Albania	27.5	22.6	16.6	14.1	12.2	11.4	11.5	13.0	15.4	18.0	22.2	50
Brazil	9.7	8.6	7.1	5.7	5.0	5.0	7.0	10.5	15.7	18.0	20.6	51
Morocco	33.1	30.0	23.9	19.6	19.6	17.6	15.0	14.7	15.7	16.9	20.3	52
India	12.8	15.2	13.3	11.2	10.8	11.1	11.2	10.0	7.7	11.1	12.0	48
Bangladesh	8.9	9.7	10.3	10.1	10.5	12.7	12.4	10.7	14.6	13.4	11.8	45
China	16.8	22.9	20.1	20.5	17.6	15.8	14.9	12.4	11.3	10.0	10.8	53
Pakistan	7.9	10.8	7.5	8.8	7.8	9.6	11.4	14.7	15.0	13.2	9.9	33
Egypt	8.0	9.3	9.6	8.6	9.8	8.7	7.4	6.6	7.7	7.4	9.0	39
Ukraine	22.6	30.4	17.9	11.5	12.8	9.7	9.3	8.7	7.9	7.7	6.6	73
Senegal	4.9	8.9	6.6	5.5	6.5	6.3	7.5	8.5	10.9	8.8	5.8	33
Nigeria	4.0	4.8	4.5	6.7	6.3	5.3	8.9	14.7	23.3	17.9	5.7	46
Tunisia	5.7	6.0	5.9	5.4	4.3	3.7	3.9	3.7	3.6	3.7	4.9	43
Argentina	1.4	1.2	0.9	0.7	0.7	0.7	0.9	1.0	1.4	2.2	4.3	50
Sri Lanka	6.3	7.1	6.8	7.1	6.3	5.3	4.8	4.0	3.7	3.4	4.1	55
Other countries	131.6	144.9	113.3	104.0	90.8	74.9	77.9	84.5	103.8	93.7	77.6	
Total	406.7	424.5	354.3	321.3	279.0	248.4	250.5	262.9	301.1	285.5	264.6	51

FONTE: International Migration Outlook OECD (2021, pag. 275)

Altro importante tassello da considerare è l'appartenenza religiosa che per i cambiamenti politici e il diffondersi di progetti religiosi estremisti hanno reso critiche le relazioni tra gruppi diversi; secondo Caritas è possibile stimare nelle comunità straniere la presenza forte di cristiani ortodossi e musulmani seguiti a distanza da buddisti, altre chiese, induisti e sikh (Luatti, 2006).

A dieci anni dal 3 ottobre 2013⁶² alcune narrazioni riguardo i flussi migratori è cambiata, sono aumentate sicuramente le voci delle persone migranti nell'informazione italiana, ma non a tutte è data la stessa opportunità di esprimersi. Il racconto come anche le politiche adottate in questi anni riflette un carattere di emergenza cronica che non è più così, ma fenomeno stabile. Negli ultimi anni poi, e si è notato anche con la comunicazione della tragedia di Cutro,⁶³ da emergenza si è passati a sicurezza e allarmismo anche per la presenza, magari di generazioni, di persone di origine straniera nel tessuto sociale italiano. Ma spesso le grandi narrazioni, a livello nazionale seguono la politicizzazione delle immigrazioni e della persona di origine straniera, alimentato anche e sicuramente dal fenomeno dell'immigrazione irregolare, come problema per la società. Per esempio, guardando alla mappa realizzata dallo studioso Jakub Marian⁶⁴ che illustra le comunità di immigrati più numerose in assoluto per origine, risulta chiaro come a volte le notizie e i dati vengano gonfiati per perseguire una determinata politica, che non aiuta invece a quello che è lo sviluppo sostenibile e inclusivo delle città. Dal 2015, la situazione è sicuramente cambiata rispetto a quanto riportato dalla mappa, ma alcuni stereotipi invece sono rimasti come la presenza turca in Germania, sorpassata invece da quella polacca, o il forte radicamento e flusso di immigrazione cubana in Spagna che non fa scalpore perché c'è una contiguità culturale. È in questo momento in cui si classificano le varie nazionalità

⁶² La tragedia di Lampedusa è stata il naufragio di un'imbarcazione libica usata per il trasporto di migranti avvenuto il 3 ottobre 2013 a poche miglia dal porto di Lampedusa. Il naufragio provocò 368 morti accertati e circa 20 dispersi presunti. I superstiti salvati furono 155, di cui 41 minori (uno solo accompagnato dalla famiglia).

⁶³ Il naufragio di Cutro è stato un sinistro marittimo avvenuto nella notte tra il 25 e il 26 febbraio 2023 a un caicco partito dalla Turchia e carico, secondo le testimonianze, di almeno 180 migranti. Il natante si arenò su una secca a poche decine di metri dalla costa di Steccato di Cutro, nei pressi della foce del fiume Tacina. L'impatto con la secca espose l'imbarcazione già in difficoltà di navigazione alla violenza delle onde del mare tra forza 4 e forza 5, che rovesciarono e distrussero il natante. Le vittime accertate furono 94.

⁶⁴ Jakub Marian, data scientist, linguista e geografo di origine ceca che ha creato queste mappe basate sugli studi delle Nazioni Unite del 2015.

e ad alcune si associa la “pericolosità” che si crea un ambiente sociale e urbano ostile, indifferente e potenzialmente conflittuale.

Figura 3.10 – Espansione della popolazione immigrata tra il 2010 e il 2015



FONTE: Jakub Marian - <https://jakubmarian.com/wp-content/uploads/2015/07/immigrants-europe-most-expanding.jpg>

Infine, quello che si percepisce, guardando a vari esempi di inclusione nel territorio italiano è di uno scollamento tra i sistemi locali e le istituzioni nazionali, dovuta alla differente esperienza che fanno della presenza straniera: i primi su persone su un territorio con famiglie e bambini, i secondi con norme e numeri astratti.

Se il termine città ha quindi in sé il significato di insieme di cittadini, la comunità locale e non solo enti del terzo settore profit e non profit e la Chiesa (con il contributo di Caritas), deve interrogarsi su cosa è la comunità. La sfida quindi di una città ancor prima *smart*, interculturale, è comporre le varie tessere del mosaico delle cittadinanze e i processi di frammentazione e delocalizzazione che provocano la separazione tra luogo pubblico, cultura e identità (Luatti 2006; Rossi 2020; Acocella 2021).

CAPITOLO 4

I casi studio: Amsterdam, Toronto e Firenze

4.1 Tre Smart City a confronto

Come illustrato precedentemente, l'inclusione sociale e culturale nelle *smart city* è ancora un tasto dolente e solo di recente riflessione e implementazione, nonostante sia sempre più urgente nelle città di tutto il mondo la necessità di dotarsi di politiche e strumenti con questo fine (OECD 2020; OECD 2021).

Per comprendere l'avanzamento, le possibili soluzioni e criticità della dimensione di inclusione è stato scelto di analizzare tre casi di *smart city*: Amsterdam, Toronto e Firenze.

Le due città di Amsterdam e Toronto sono riconosciute come esempi di città multiculturali; infatti, secondo Mohammad Qadeer (2014) la città multiculturale è la città che ha le seguenti caratteristiche:

- 1) “una popolazione etnicamente diversificata,
- 2) un regime di diritti civili/umani che promuova le libertà culturali/religiose, il riconoscimento e l'espressione delle identità di individui e gruppi nell'ambito privato della casa e della comunità,
- 3) un terreno comune generale delle istituzioni pubbliche, valori sociali e universali, norme, lingua/e ufficiale/i, etica dello spazio condiviso e dei servizi che sono alla base delle sottoculture (etniche),
- 4) adattamento ragionevole delle differenze culturali nelle istituzioni pubbliche per renderle pluralistiche e inclusive,
- 5) armonizzazione delle differenze e ristrutturazione delle istituzioni tradizionali per promuovere la cittadinanza condivisa, il senso di appartenenza e una cultura civica comune,
- 6) evoluzione del terreno comune e delle sottoculture etnico-razziali attraverso influenze reciproche.” (Qadeer 2014, trad. mia, pag. 125-125).

Come si può evincere dalla fig. 4.1., entrambe queste città possiedono tutte le caratteristiche sopra indicate.

Firenze invece non può ancora essere riconosciuta come città pienamente multiculturale, secondo i criteri di Qadeer, perché molti dei criteri elaborati dall'autore non sono ancora soddisfatti, ma, vista la presenza di residenti di origine straniera, essa sta assumendo l'aspetto sempre più di città multiculturale nella sostanza, ancora prima che nella forma.

Figura 4.1 I criteri per una città multiculturale secondo Qadeer (2024) applicati ai tre casi studio

CRITERI		AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
1	una popolazione etnicamente diversificata	X	X	X
2	un regime di diritti civili/umani che promuova le libertà culturali/religiose, il riconoscimento e l'espressione delle identità di individui e gruppi nell'ambito privato della casa e della comunità	X	X	X
3	un terreno comune generale delle istituzioni pubbliche, valori sociali e universali, norme, lingua/e ufficiale/i, etica dello spazio condiviso e dei servizi che sono alla base delle sottoculture (etniche)	X	X	
4	adattamento ragionevole delle differenze culturali nelle istituzioni pubbliche per renderle pluralistiche e inclusive	X	X	
5	armonizzazione delle differenze e ristrutturazione delle istituzioni tradizionali per promuovere la cittadinanza condivisa, il senso di appartenenza e una cultura civica comune	X	X	
6	evoluzione del terreno comune e delle sottoculture etnico-razziali attraverso influenze reciproche	X	X	

FONTE: elaborazione propria

Come si può notare inoltre dalla Fig. 4.2 tutte e tre le città hanno messo in atto molteplici politiche per costruire e implementare la *smartness* della loro città, anche se il comune denominatore è una predilezione per l'aspetto digitale e ambientale, con meno azioni per la dimensione sociale come si approfondirà in seguito.

Figura 4.2 Le dimensioni della smart city e le azioni attuate dai tre casi studio

	DIMENSIONI SMART	AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
1	smart economy	partnership pubblico-privato	partnership pubblico-privato	partnership pubblico-privato
2	smart mobility	politiche per la mobilità sostenibile	politiche per la mobilità sostenibile	politiche per la mobilità sostenibile (Smart Plan)
3	smart governance	partecipazione anche tramite app e piattaforme online; open government	partecipazione anche tramite app e piattaforme online; open government	partecipazione anche tramite app e piattaforme online; open government
4	smart environment	protezione ambientale; economia circolare; qualità di vita	protezione ambientale; qualità di vita	protezione ambientale; qualità di vita; economia circolare
5	smart people	cosmopolitismo; pluralità etica e sociale; partecipazione alla vita pubblica	cosmopolitismo; pluralità etica e sociale; flessibilità; partecipazione alla vita pubblica	partecipazione alla vita pubblica
6	smart living	servizi culturali; condizioni di salute; attrattività turistica; qualità abitativa; coesione sociale	servizi culturali; sicurezza individuale; attrattività turistica; coesione sociale	servizi culturali; condizioni di salute; qualità abitativa; servizi educativi; attrattività turistica; coesione sociale

FONTE: elaborazione propria

La scelta di questi tre casi è stata quindi dettata dalla curiosità di indagare tre città diverse geograficamente, culturalmente, economicamente e socialmente che hanno quindi seguito degli approcci differenti nell’evoluzione della loro *smart city*, a seconda della propria cultura politica e sociale. Ci sono però aspetti che le accomunano, cioè la volontà delle tre amministrazioni locali di rilanciare la propria città in chiave smart mettendo al centro della loro strategia la qualità di vita dei cittadini.

Amsterdam, come verrà illustrato al par. 4.2 può essere descritta come un caso positivo di *smart city* attenta alla dimensione di inclusione sociale e culturale; Toronto invece risulta (v. al par. 4.3) un caso negativo di inclusione e partecipazione in una *smart city*; infine, Firenze, non ha ancora all’attivo politiche di città intelligente per l’inclusione, ma grazie ad un’opportunità fornita dall’Unione Europea ha ideato un progetto di inclusione sociale e culturale sfruttando le tecnologie e gli spazi urbani pubblici disponibili, è stata scelta quindi per provare a capire come possa essere pensata una politica con l’obiettivo dell’inclusività. Per chiarezza e onestà metodologica, non è stato preso in considerazione il criterio del numero di abitanti, anche perché Amsterdam e Toronto sono molto più popolate (e già Toronto è su una scala di grandezza superiore rispetto ad Amsterdam) di

Firenze. Dopo aver indagato separatamente le tre città verrà condotta un'analisi comparata dei tre casi studio seguendo le dimensioni della buona 'smart inclusion' (v. par. 2.3.4).

4.2 Amsterdam Smart City

Amsterdam è la capitale dei Paesi Bassi e si estende su una superficie di circa 219,3 km²⁶⁵ divisa in sette distretti dove risiedono secondo l'ultima stima dell'Eurostat circa 934.927 abitanti nel solo comune⁶⁶, e più di due milioni e mezzo di abitanti in tutta l'area metropolitana di cui il 13,8% sono stranieri provenienti da più di 180 paesi diversi (OECD, 2018).⁶⁷ Il centro città è inserito dal 2010 nella lista del Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco, ma la sua particolarità è che più della metà della sua superficie, quindi anche il centro città, si trova sotto il livello del mare, per questo la tematica ambientale è sempre stata una dei punti cardine delle politiche della città. Infatti, l'amministrazione comunale ha e sta continuando ad investire nei settori dell'economia, dell'ambiente e del sociale, quest'ultimo con un forte sistema di welfare volto a ridurre le diseguglianze sociali ed economiche. È sede di uno degli aeroporti più importanti al mondo, Amsterdam Schiphol, il terzo in Europa per flusso di passeggeri annuo e fa parte della cosiddetta città anello Randstand occupandone il polo finanziario (le altre città sono The Hague come polo amministrativo e di governo, Utrecht come importante snodo ferroviario e Rotterdam in quanto sede delle industrie pesanti e di Europoort, il porto più grande d'Europa). Inoltre, per la sua vocazione secolare al commercio e all'imprenditoria è sede di moltissime imprese, spesso di nuove tecnologie e telecomunicazioni, in stretta collaborazione con i centri di ricerca e università (Nesti, 2018) e per il suo carattere innovativo è stata premiata dalla Commissione europea come capitale europea dell'innovazione nel 2016; infine si posiziona anche al quindicesimo posto del ranking mondiale 2023 stilato da IMD. Passo importante per la costituzione della *smart city* è la costruzione nel 2007 dell'area metropolitana di Amsterdam che ricomprende 36 comuni limitrofi e tutta la parte

⁶⁵ <https://ugeo.urbistat.com/AdminStat/it/nl/demografia/dati-sintesi/amsterdam/23055764/4>

Visionato il 07/02/2024 – dati riferiti ad ottobre 2023.

⁶⁶ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/37230ned/table?dl=7562C>

Visionato il 07/02/2024 – dati riferiti ad ottobre 2023.

⁶⁷ Cfr. <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/about-mra/>

dell'Olanda del Nord facente parte della più grande area metropolitana policentrica Randstad con una popolazione totale di più di due milioni e mezzo di abitanti; l'amministrazione responsabile è la Metropolitan Region Amsterdam Central Administration (BKG).⁶⁸

Nel 2009 viene poi avviata una nuova visione di crescita strategica della città, il programma Amsterdam Smart City (ASC), che insieme ai programmi di Barcellona Smart City, diviene punto di riferimento per molte città europee (Monachesi, 2020). È una piattaforma pubblica fisica e online in cui si incoraggia la cooperazione tra istituzioni, imprese, centri di ricerca e cittadini con l'obiettivo di preparare la città alle sfide del futuro.⁶⁹ Questo progetto ha lo scopo di migliorare la qualità della vita attraverso al ripensamento delle risorse disponibili della città con il coinvolgimento delle risorse date dal capitale umano e sociale, con l'obiettivo di far diventare l'area metropolitana di Amsterdam una delle tre regioni più innovative d'Europa entro il 2025 nell'ambito della connettività digitale, della mobilità, della salute, dell'occupazione e con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale (Nesti, 2016).

Caratteristica peculiare di Amsterdam è la scelta rispetto ad altre città di esternalizzare la *governance* della *smart city*, quindi sia la programmazione che la gestione dei progetti è stata affidata ad un ente terzo ovvero, l'Amsterdam Economic Board (Nesti, 2018) che da come si può leggere dal sito ufficiale lavora in partenariato con istituti di ricerca, università, imprese e autorità per creare la metropoli *smart*, *green* e *salutare del domani*; funge quindi da ponte tra stakeholders organizzando eventi e creando opportunità di associazione tra i vari attori.⁷⁰ Sempre dal sito si può estrapolare il senso e la metodologia del progetto ASC:

“Utilizziamo le differenze reciproche in modo costruttivo e creativo, lavorando sulla base di valori fondamentali: mettere le persone al primo posto, imparare facendo, valore aggiunto pubblico, nonché apertura e trasparenza”

Attualmente la *governance* è affidata a varie figure appartenenti agli uffici comunali, la sindaca di Amsterdam Femke Halsema, assessori di città membri dell'area metropolitana

⁶⁸ Cfr. <https://www.metropoolregioamsterdam.nl/about-mra/>

⁶⁹ Cfr. <https://amsterdamsmartcity.com/>

⁷⁰ Cfr. <https://amsterdameconomicboard.com/en/>

di Amsterdam e della regione del Nord Olanda, rappresentanti di banche e di gruppi industriali e commerciali importanti nella regione (come Shell, Alliander e Amsterdam Port) e infine membri delle università più importanti di Amsterdam (come Amsterdam University of Applied Sciences e University of Amsterdam). Il budget di ASC, in pieno spirito di governance multilivello e partenariato pubblico e privato è dato dal Fondo europeo per lo sviluppo regionale, dai fondi della municipalità e da investimenti privati.⁷¹ La piattaforma ASC si legge dal sito, vuole essere uno spazio indipendente, sicuro e aperto dove chiunque può interagire. I partner attuali sia privati che pubblici sono 31 (al 08/02/2024) e, oltre a interagire e collaborare tra loro, sono chiamati a incontrare anche i cittadini in momenti dedicati. La *community* infine è composta da più di 9.000 innovatori (al 8/02/2024) che insieme lavorano su soluzioni per incrementare la qualità di vita, possono tramite la piattaforma, mostrarsi a vicenda cosa sta accadendo nell'area metropolitana, proporre progetti, imparare dagli altri partecipanti e rimanere in contatto tra loro.⁷²

Sei sono i temi messi in evidenza sulla piattaforma a loro volta poi suddivisi in sottotemi:

- Energia: riguarda l'obiettivo di utilizzare solo fonti di energia rinnovabili a livello pubblico e privato con la città di Amsterdam che si impegna a fornire a tutti i cittadini un pannello solare nei prossimi anni.
- Mobilità: riguarda la mobilità e i trasporti. Amsterdam è considerata la capitale mondiale delle biciclette, ma c'è ancora molto che si può fare; quindi, si cercano idee che possano aiutare a migliorare la mobilità, soprattutto accessibile a tutti.
- Città digitale: Amsterdam è il secondo più grande snodo internet del mondo e può offrire la possibilità di innovare a livello digitale (Nesti, 2018).
- Cittadini e qualità di vita: si stima che la popolazione di Amsterdam aumenti ancora e con il flusso di turisti che va ad incrementare il peso che le infrastrutture della città, è imperativo che vengano condivise iniziative per mantenere il centro storico patrimonio Unesco, i canali e le aree residenziali vivibili per tutti, cittadini e turisti.
- Città circolare: riguarda tutte le iniziative volte a passare da un'economia lineare ad una circolare riducendo l'inquinamento e lo spreco attraverso il riuso, il riciclo

⁷¹ Cfr. <https://amsterdameconomicboard.com/en/>

⁷² Cfr. <https://amsterdamsmartcity.com/>

e la riduzione di materiali inquinanti e non riciclabili. Inoltre, guarda a progetti che mirino a trasformare i rifiuti in opportunità energetiche e di riconversione in materiali nuovi.

- *Smart city academy*: in questo ambito si vuole dare la possibilità di lavorare e istruirsi sui progetti di *smart city* o richiedere supporto per lo sviluppo ad esperti. Chiunque può portare il proprio expertise e condividere metodologie, ricerche, idee, le parole chiavi sono condivisione e accessibilità.⁷³

Si può notare quindi che in tutto il processo di costruzione e implementazione di Amsterdam Smart City la presenza da parte di vari stakeholders pubblici e privati è ritenuta fondamentale e la stessa amministrazione favorisce la più ampia partecipazione possibile. Grazie alla piattaforma online ASC si è voluto fornire un luogo dove i cittadini possano informarsi sull'avanzamento dei progetti riguardanti la *smart city*, sui nuovi progetti e lanciarne di altri, e l'unico requisito richiesto è voler migliorare la città per renderla sostenibile e inclusiva. Inoltre, fin dalla nascita di ASC non sono stati privilegiati sono alcuni aspetti del paradigma di *smart city*, ma anzi è stata adottata una visione olistica del processo.

ASC è quindi tecnologia applicata alla città non come fine, ma come strumento per promuovere la collaborazione tra diversi enti pubblici e privati, condivide obiettivi e indirizzi e coinvolge attivamente la popolazione.

4.2.1 L'immigrazione e la composizione etnica di Amsterdam

La città di Amsterdam ha indicato come immigrati gruppi di persone con caratteristiche anche molto differenti tra loro: immigrati per ragioni umanitarie, economiche, ambientali, familiari e di studio provenienti da paesi dell'Unione e non; migranti di lunga data o appena arrivati, persone di seconda generazione con almeno un parente immigrato (OECD, 2018).

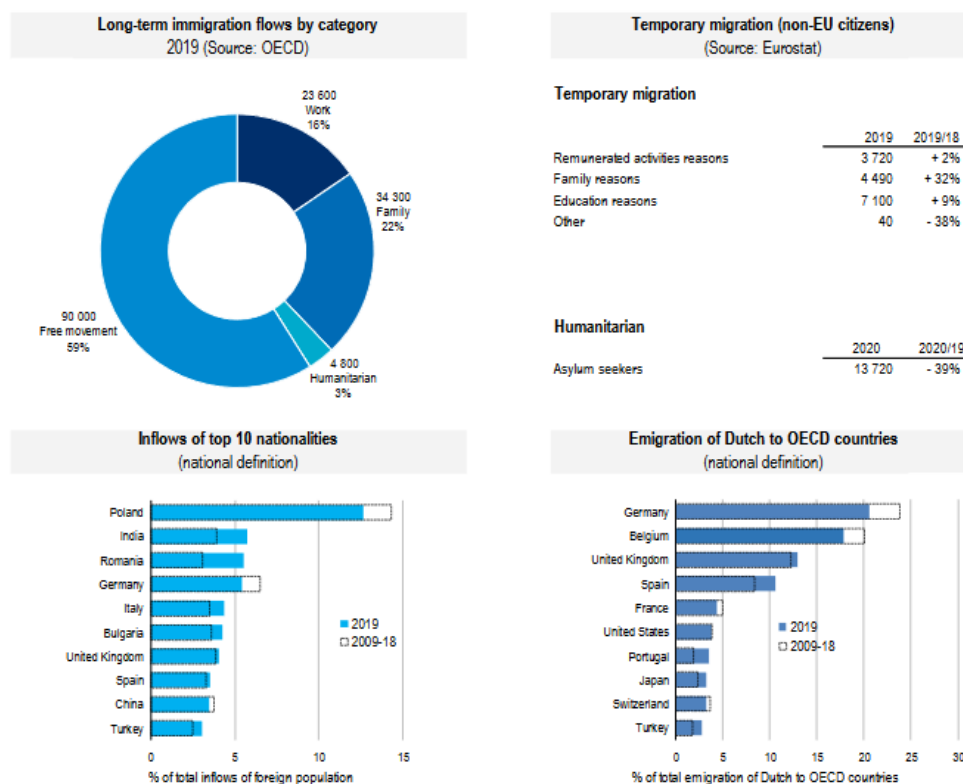
Amsterdam è sempre stata una città di immigrazione e, come detto prima, ha una forte presenza di persone di origine straniera, e questo l'ha portata a essere tra le pioniere per politiche di inclusione tra gli stati europei (OECD, 2018). Infatti, le città sono i centri per eccellenza dell'arrivo e dei meccanismi di inclusione sociale e culturale (OECD, 2018).

⁷³ Cfr. <https://amsterdamsmartcity.com/>

Nelle figure 4.3 e 4.4 si può riscontrare come la maggior parte dell'immigrazione è di origine europea, quindi un incontro tra culture certamente diverse, ma più simili come principi e valori.⁷⁴

Figura 4.3 Dati chiave del fenomeno migratorio dei Paesi Bassi

Key figures on immigration and emigration – Netherlands



FONTE: International Migration Outlook OECD (2021, pag. 289)

Figura 4.4 Nazionalità delle persone emigrate nei Paesi Bassi

⁷⁴ Questi due grafici, non descrivono comunque in toto la situazione delle due società urbane, perché prendono in considerazione solo i dati delle persone migranti e non anche delle persone già residenti, di seconda, terza, quarta generazione che possono incontrare ugualmente problematiche di esclusione sociale. L'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico nelle note finali, infatti, ha precisato che i requisiti per l'iscrizione all'anagrafe delle persone e le condizioni di rilascio dei permessi di soggiorno variano da stato a stato e che non rientrano nei numeri finali le persone immigrate illegalmente. Per i Paesi Bassi si è tenuto presente degli stranieri titolari di un permesso di soggiorno e intenzionati a stabilirsi nel paese per almeno quattro mesi, mentre sono stati esclusi i richiedenti asilo dentro ai centri di accoglienza (OECD, 2021).

Table B.1. Inflows of foreign population by nationality – Netherlands

Thousands

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Of which: Women 2019 (%)
Poland	12.7	14.5	18.6	18.3	20.4	23.8	23.0	23.1	23.8	25.5	27.3	43
India	3.1	3.2	3.8	4.0	4.5	5.1	6.1	7.2	8.6	10.6	12.3	44
Romania	2.2	2.6	2.7	2.5	2.5	4.6	4.3	5.2	7.5	9.4	11.8	40
Germany	8.7	9.8	9.6	8.7	8.1	8.2	8.6	9.4	10.5	10.9	11.7	57
Italy	2.6	2.8	3.1	3.6	4.2	5.1	5.7	6.5	7.6	8.5	9.4	45
Bulgaria	4.3	4.3	5.4	5.0	4.5	5.2	4.8	5.0	6.0	6.9	9.2	43
United Kingdom	4.4	4.4	4.4	4.7	5.1	5.3	5.8	6.5	7.2	7.7	8.7	41
Spain	2.6	3.1	3.7	4.6	5.3	5.0	5.0	5.2	5.9	6.5	7.6	49
China	4.3	4.5	5.5	5.2	4.7	4.8	5.4	5.7	6.5	6.8	7.5	52
Turkey	3.5	3.7	3.4	3.2	3.0	2.8	2.8	3.2	4.4	5.5	6.6	46
United States	3.1	3.3	3.7	3.7	3.6	3.8	4.7	4.7	5.6	5.8	6.0	55
France	2.9	2.9	2.9	3.0	3.2	3.6	4.0	4.5	5.0	5.5	5.9	51
Syria	0.1	0.1	0.1	0.1	0.6	6.9	17.3	25.1	15.3	5.3	5.7	43
Greece	1.4	1.8	2.7	3.3	2.9	2.6	2.8	3.1	3.6	4.0	4.7	42
Portugal	2.4	2.0	2.1	2.5	2.4	2.3	2.2	2.4	2.7	3.1	3.7	44
Other countries	46.2	47.2	46.8	43.1	47.3	50.3	56.9	65.2	63.7	69.0	77.2	
Total	104.4	110.2	118.5	115.7	122.3	139.3	159.5	182.2	183.9	191.0	215.2	48

FONTE: International Migration Outlook OECD (2021, pag. 289)

Se inizialmente negli anni Ottanta l'approccio era pluralista, con il supporto all'integrazione delle minoranze che mantenevano la loro identità culturale, negli anni Novanta questo modello è stato abbandonato in favore di politiche orientate a risolvere problemi trasversali più che verso a specifici gruppi etnici (OECD, 2018). Questo cambiamento è stato adottato con lo slogan che le questioni culturali e religiose appartengono esclusivamente alla sfera personale e quindi è preferibile un approccio più generale. Nel 2015 con la crisi dei rifugiati a seguito dei conflitti su larga scala in Siria, Iraq e Afghanistan l'amministrazione comunale si è attivata con una visione di governance multilivello tra i vari livelli di governo e con una collaborazione stretta con la società civile. Lo scopo non è stato solo quello di affrontare i problemi dell'inclusione delle persone rifugiate, ma un ampio ripensamento alle politiche di inclusione tra persone immigrate di lunga data e la popolazione locale (OECD, 2018). Aspetto interessante di questo cambio di paradigma nella progettazione di azioni e strumenti per l'inclusione è lo sviluppo di politiche indirizzate ai cittadini dell'Unione che lavorano presso aziende internazionali e hanno un tempo ridotto di permanenza. Grazie all'attuazione di questi programmi pensati soprattutto dopo le crisi di violenza degli anni 2000-2010 nei cosiddetti quartieri multietnici, la distribuzione per esempio della popolazione di origine straniera non è più concentrata solo in alcune zone, anzi la stessa amministrazione

pubblica ha cercato di incentivare iniziative volte a costruire sempre più coesione sociale anche tra abitanti provenienti da parti distanti di Amsterdam, anche se comunque la percezione diffusa tra i cittadini è che gli stranieri non siano bene integrati (OECD, 2018). Nel 2016 è stato lanciato l'*Amsterdam Approach* mirato ad evitare ad una fornitura sequenziale e meccanica dei servizi, ma riconoscendo oltre alle potenzialità dell'individuo, anche bisogni di salute e un sostegno per l'apprendimento della lingua e un'inclusione più ampia oltre alla sola occupazione lavorativa (OECD, 2018).

In questa visione, una delle azioni chiave è stata dettata dallo slogan 'Prossimità tra abitanti di diverse origini'. È vedere l'inclusione come un processo bidirezionale tra ospitanti e nuovi arrivati, il cui fondamento è 'connettere' (*Verbinding*) dove l'amministrazione ha il compito di valorizzare attività, spazi ed iniziative private per favorire l'interazione tra gruppi sociali diversi (OECD, 2018). Infatti, come espresso dall'amministrazione comunale:

“By itself, social cohesion is nothing, the main issue is where to find the connections between different communities; one can, for instance, look for these connections in a square, in a neighbourhood or at school. Finding these connections works indirectly against polarisation. It is important to find the right connections” (OECD 2018, pag. 59)

Quindi la prossimità e la partecipazione della società civile, tramite anche gli strumenti offerti dalla ASC e iniziative bottom-up, sono supportate dalla città grazie finanziamenti o mettendo a disposizione spazi gratuiti.

4.2.2 Amsterdam Smart City per l'inclusione sociale e culturale

Come illustrato nel paragrafo precedente, molte sono le iniziative per raggiungere una maggior inclusione finanziate e realizzate dall'amministrazione comunale, ma due in particolare sono i progetti, supportati dalla piattaforma ASC in collaborazione con vari partner, che risultano particolarmente interessanti.

Uno dei due progetti, attualmente in cerca di finanziamenti, lanciati sulla piattaforma ASC, è THE SUPPORTCLUB, creato per il programma europeo CommuniCity. CommuniCity⁷⁵ è un'iniziativa finanziata dalla Commissione Europea nell'ambito di

⁷⁵ Cfr <https://communicity-project.eu/>

Horizon Europe, dove aziende e fornitori tecnologici, organizzazioni, città e singoli soggetti realizzano soluzioni tecniche innovative per superar sfide digitali, urbane e sociali; il primo ciclo di progetti pilota sono stati realizzati nelle città partner di Amsterdam, Helsinki e Porto.

Per la città di Amsterdam, le sfide lanciate riguardanti l'inclusione sono due, su quattro totali:

- Challenge 1: Come consentire a chi non parla olandese di comunicare nella propria lingua quando si interagisce con i servizi cittadini? Infatti, l'amministrazione della città riconosce che molte persone immigrate non parlano olandese e se fossero in grado di parlare la propria lingua con i dipendenti pubblici quando interagiscono con loro, ciò accrescerebbe e migliorerebbe la qualità del servizio e aumenterebbe la fiducia riposta nei servizi pubblici.
- Challenge 4: Proporre una qualsiasi soluzione tecnologica che migliori la vita di qualsiasi comunità emarginata

L'app THE SUPPORTCLUB è stata ideata a partire dalla lettura dei bisogni degli abitanti di Amsterdam. I creatori, infatti, hanno rilevato che la solitudine è molto presente tra i residenti della città, soprattutto nelle fasce più esposte come anziani soli e persone appartenenti a minoranze etniche e religiose, in particolare se non sanno l'olandese; allo stesso c'è una grande voglia da parte dei cittadini di mettersi in gioco tramite azioni di volontariato. L'obiettivo è quindi quello di associare le persone in base agli interessi, alle competenze e alle necessità realizzando dei piccoli gruppi di supporto dove tutti possono essere sostenitori o essere sostenuti da altre persone che possono essere anziani, rifugiati, genitori single, persone con disabilità (anche temporanee); l'obiettivo è creare valore umano e sociale fuori dall'app mettendo in rete gli abitanti di Amsterdam provenienti da differenti quartieri, situazioni sociali ed economiche. È una valorizzazione delle diversità che compongono una città multiculturale in quanto il singolo, con le sue capacità e le sue caratteristiche personali, può contribuire attivamente all'inclusione dei gruppi sociali emarginati, alla creazione di reti tra persone con diversi background e rendere quindi la città di Amsterdam più unita e non un territorio abitato da gruppi sociali diversi non comunicanti tra loro.

L'altro progetto invece è THE REFUGEE TALENT HUB, una piattaforma finanziata dall'amministrazione di Amsterdam, da ASC e da altre compagnie private con l'obiettivo

di colmare il divario tra persone rifugiate e datori di lavoro. La piattaforma seleziona i rifugiati che devono preparare un portfolio digitale in base al loro passato professionale e alle caratteristiche personali; l'hub abbina quindi questi talenti a potenziali datori di lavoro sulla base di un algoritmo appositamente progettato e incoraggia lo sviluppo di abilità e competenze con attività di formazione (OECD, 2018). Non è solo un abbinamento digitale, ma viene fornito un supporto personalizzato con la programmazione di incontri personali e su scala ridotta dove il focus è l'individuo singolo accompagnato da un servizio di mentoring intensivo.⁷⁶

È interessante come progetto perché non è solo un servizio per cercare lavoro, ma mira ad aiutare la persona (in questo caso rifugiata) ad esprimere il suo potenziale al massimo, a formarsi e a sviluppare una rete tra gli altri partecipanti e chi fornisce supporto, quindi inserirsi attivamente nel tessuto urbano sociale di Amsterdam e non solo ai margini.

L'esperienza di Amsterdam ci porta a riflettere sul concetto di città come luogo di sperimentazione: i problemi hanno spesso la loro causa principale nella città stessa che però, può diventare spazio in cui i vari attori urbani, le risorse economiche, finanziarie ed umane possono ritrovarsi per ideare soluzioni e raggiungere risultati concreti. A quindici anni dall'introduzione della ASC, Amsterdam e chi ne fa parte ha sicuramente acquisito consapevolezza di quello che la città può fare e di quali risorse dispone per ri-pensare il sistema città creando spazi di interazione, traendo ispirazione per co-progettare uno sviluppo urbano sostenibile e inclusivo nel suo significato più ampio.

4.3 Toronto Smart City

Toronto è il capoluogo della provincia dell'Ontario, si estende su una superficie di 630 km² divisa in sei distretti ed è considerata assieme a Montreal il motore economico del Canada. La sua popolazione è di 3.025.647 abitanti, facendone la città più popolosa del Canada e si stima che continuerà a crescere ancora, mentre in tutta l'area metropolitana si contano circa sei milioni di abitanti. È riconosciuta a livello mondiale come una delle città più multiculturali del mondo con circa il 51,5% degli abitanti di origine non canadese, di cui la terza presenza più grande è costituita dagli italiani⁷⁷, e un esempio di

⁷⁶ Cfr. <https://refugeetalenthub.com/>

⁷⁷ Cfr. <https://www.toronto.ca/city-government/data-research-maps/toronto-at-a-glance/>

ciò è che il numero delle emergenze è attrezzato a rispondere in oltre 150 lingue (Qadeer, 2014). Il motto stesso della città riflette questa caratteristica: “La diversità è la nostra forza”.

Anche Toronto, come Amsterdam e altre città, si è mossa nella costruzione della *smart city* e con l’elezione del sindaco John Tory nel 2014 avvennero i primi significati passi. Emerse una visione di *smart city* in cui digitale, impresa, partenariato pubblico e privato avrebbero aiutato a far diventare la città più competitiva a livello globale (Galanakis, 2013). Nel 2016 la Toronto Region Board of Trade (TRBOT), la più grande associazione commerciale del Canada volta a portare le istanze delle imprese della Greater Toronto Area al governo⁷⁸, insieme a vari stakeholders privati e l’amministrazione istituì lo Smart Cities Working Group con l’obiettivo di costruire e implementare una visione *smart* per la città. Nel 2017 colse l’opportunità data dal governo federale canadese del programma Smart Cities Challenge⁷⁹ per sviluppare dei progetti per la città di Toronto. Questa competizione era aperta ai governi locali e regionali e alle comunità indigene e mirava a promuovere l’adozione di un approccio di città intelligente per migliorare la vita dei propri residenti attraverso innovazione, dati e tecnologia connessa. Uno degli obiettivi principali era di coinvolgere tutte le comunità, comprese quelle rurali e remote che non hanno accesso a internet. La sfida offriva quattro montepremi e per garantire che tutte le comunità potessero partecipare, il governo mise in atto una serie di incentivi per aiutare le piccole città ad acquisire capacità e a sviluppare le loro proposte. Lo Smart Cities Working Group fu incaricato di fornire una mappa che metteva in risalto le innovazioni smart a Toronto insieme alle *best practices* internazionali.

4.3.1 L’immigrazione e la composizione etnica di Toronto

La città di Toronto nella sua qualificazione di immigrati usa un sistema diverso rispetto a quello comunemente usato nei paesi europei, che rispecchia il carattere della società nordamericana: ad essere indagati sono i gruppi etnici e non propriamente le persone

Visionati l’8/02/2023 (dati del luglio 2022).

⁷⁸ Area metropolitana che comprende la città di Toronto e le municipalità di Durham, Halton, Peel e York.

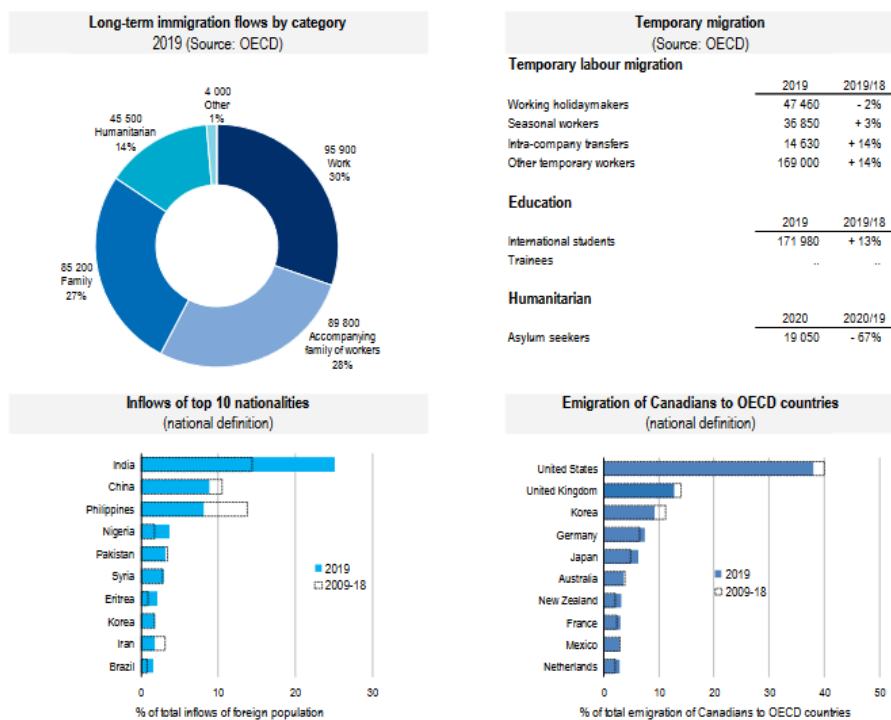
⁷⁹ Cfr. <https://www.infrastructure.gc.ca/cities-villes/index-eng.html>

immigrate, e queste comunità sono composte da immigrati di lunga data, di seconda, terza o quarta generazione, di immigrati appena arrivati per i più svariati motivi.

Dai due grafici sottostanti⁸⁰, la figura 4.5 e 4.6 si può notare come l'immigrazione in Canada e quindi di riflesso anche a Toronto è variegata, con provenienze da paesi molto lontani tra loro geograficamente, ma anche culturalmente, rendendo così la realizzazione di politiche di inclusione sociale e culturale più sfidanti.

Figura 4.5 Dati chiave del fenomeno migratorio del Canada

Key figures on immigration and emigration – Canada



FONTE: International Migration Outlook OECD (2021, pag. 247)

Figura 4.6 Nazionalità delle persone emigrate in Canada

⁸⁰ Questi due grafici prendono in considerazione solo i dati delle persone migranti e non anche delle persone già residenti, di seconda, terza, quarta generazione che possono incontrare ugualmente problematiche di esclusione sociale. L'OECD nelle note finali, infatti, ha precisato che i requisiti per l'iscrizione all'anagrafe delle persone e le condizioni di rilascio dei permessi di soggiorno variano da stato a stato e che non rientrano nei numeri finali le persone immigrate illegalmente. Per il Canada invece, si è riportato il numero totale di persone che hanno ricevuto uno status di residenza permanente secondo le leggi dello stato.

Table B.1. Inflows of foreign population by nationality – Canada (permanent)

Thousands

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	Of which: Women 2019 (%)
India	29.4	34.2	27.5	30.9	33.1	38.3	39.5	39.8	51.7	70.0	85.6	48
China	29.6	30.4	28.5	33.0	34.1	24.6	19.5	26.9	30.3	29.7	30.2	56
Philippines	28.6	38.6	36.8	34.3	29.5	40.0	50.8	41.8	40.9	35.1	27.8	55
Nigeria	3.2	3.9	3.1	3.4	4.2	4.2	4.1	4.4	5.5	10.9	12.6	49
Pakistan	7.2	6.8	7.5	11.2	12.6	9.1	11.3	11.3	7.7	9.5	10.8	49
Syria	0.9	1.0	1.0	0.6	1.0	2.1	9.9	34.9	12.0	12.0	10.1	48
Eritrea	0.9	0.9	1.2	1.3	1.7	2.0	2.2	4.6	4.7	5.7	7.0	45
Korea	5.9	5.5	4.6	5.3	4.5	4.5	4.1	4.0	4.0	4.8	6.1	56
Iran	6.6	7.5	7.5	7.5	11.3	16.8	11.7	6.5	4.7	5.5	6.1	52
Brazil	2.5	2.6	1.5	1.6	1.7	1.9	1.8	1.7	2.8	4.0	5.3	52
France	5.1	4.6	4.1	6.3	5.6	4.7	5.8	6.4	6.6	6.2	5.0	47
Iraq	5.5	5.9	6.2	4.0	4.9	3.9	4.0	2.4	4.7	5.3	4.4	49
Viet Nam	2.2	1.9	1.7	1.7	2.1	2.5	2.6	2.4	2.5	3.1	4.2	62
Jamaica	2.5	2.3	2.1	2.2	2.5	3.1	3.4	3.6	3.8	3.9	4.0	46
Afghanistan	1.7	1.8	2.2	2.6	2.0	1.5	2.6	2.6	3.4	3.6	3.9	51
Other countries	120.5	132.6	113.4	111.6	108.2	101.2	98.5	103.0	101.3	111.9	118.0	
Total	252.2	280.7	248.7	257.8	259.0	260.3	271.8	296.4	286.5	321.0	341.2	51

FONTE: International Migration Outlook OECD (2021, pag. 247)

Inoltre, costituiscono una categoria a sé stante, ma che rientra nell'analisi di politiche in favore dell'inclusione sociale le comunità di indigeni, Prime nazioni⁸¹, popoli Inuit⁸² e Metis⁸³.

Particolare attenzione viene data alle comunità indigene in quanto Toronto ha la quarta popolazione indigena del Canada, e questa si esplica con l'Ufficio per gli Affari Indigeni che collabora strettamente con il governo della città nel supporto alle Prime nazioni, popoli Inuit e Metis. La città ha affermato, in un documento sull'Accesso, Equità e Diversità:

“La Città riconosce lo status unico e la diversità culturale delle comunità aborigene e il loro diritto all'autodeterminazione”. (Toronto 2022, pag. 10)

⁸¹ Termine che iniziò ad essere adottato all'inizio degli anni '80, questo termine collettivo si riferisce alle nazioni originarie, i cui membri e discendenti esistevano in tutto il territorio per migliaia di anni, e venivano colonialmente definiti "Indiani con status e senza status" come descritto dall'Indian Act del 1876 (Toronto, 2022).

⁸² Gli Inuit sono popoli indigeni i cui territori si trovano all'interno delle regioni artiche circumpolari del mondo. Ciò include le regioni dell'estremo nord del Canada del Nunavut, i Territori del Nordovest e le parti settentrionali del Labrador e del Québec. La parola Inuit significa “popolo” nella lingua Inuit, Inuktitut (Toronto, 2022).

⁸³ I Métis sono popolazioni indigene distinte con storie, culture, lingue, principi di governo e territori unici che includono i corsi d'acqua dell'Ontario, circondano i Grandi Laghi e si estendono su quello che è noto come lo storico nord-ovest.

Il *Reconciliation Action Plan* (2022) è un documento della città di Toronto, scritto dall'amministrazione comunale e dalle associazioni delle comunità indigene per ricordare i sopravvissuti all'assimilazione forzata e il genocidio culturale perpetuate dalla colonizzazione europea; per non dimenticare le crudeltà, l'ineguaglianza sociale, gli sfollamenti e l'esproprio delle terre con i conseguenti traumi e perdita di identità dei discendenti delle persone indigene⁸⁴. Inoltre, l'amministrazione riconosce che le persone appartenenti alle comunità indigene continuano a sperimentare esclusione sociale e discriminazioni. La sua stesura è stata guidata da: le indicazioni strategiche fornite nella Dichiarazione di impegno della città nei confronti delle popolazioni aborigene (2010); gli inviti all'azione stabiliti dal rapporto finale della Commissione per la Verità e la Riconciliazione (2015); i principi dettagliati nella Dichiarazione delle Nazioni Unite sui diritti dei popoli indigeni (2007) e le richieste di giustizia delineate dall'inchiesta nazionale sulle donne e ragazze indigene scomparse e assassinate (2019) (Toronto 2022, pag. 5).

Si legge sempre dal *Reconciliation Action Plan*, che la città si impegnerà per creare e mantenere relazioni significative con le comunità delle Prime Nazioni, Inuit e Métis in un spirito di collaborazione, nel co-sviluppo per un'equità sociale, nella partnership paritaria, per ripristinare la verità sulle atrocità commesse ai danni delle comunità indigene anche in tempi recenti e per contribuire ad un futuro giusto per le popolazioni indigene nel rispetto delle proprie identità culturali (Toronto, 2022). Un esempio di ciò è il riconoscimento delle caratteristiche specifiche di ciascun gruppo e nel non continuare a riferirsi con un termine unico a gruppi, nazioni e comunità distinte, ovvero la pan-indigenizzazione (Toronto, 2022).

I propositi dichiarati sono, e avranno durata di dieci anni:

- Azioni per ripristinare la verità sul genocidio, anche culturale, subito dalle varie comunità indigene (come le violenze perpetuate ai danni di donne e bambine dei vari gruppi e la colonizzazione culturale forzata in scuole apposite per i bambini e i conseguenti maltrattamenti);
- Azioni per delle giuste relazioni e condivisione del potere decisionale;

⁸⁴ Termine collettivo che la città di Toronto nel *Reconciliation Action Plan* indica di usare con attenzione (2022).

- Azioni per la giustizia (contro il razzismo e le discriminazioni; celebrare le molteplici culture, arti e lingue delle comunità indigene con la creazione anche di appositi spazi per eventi culturali e formazione interculturale sulle tradizioni disponibile per tutti);
- Azioni per le riparazioni economiche e sostegno allo sviluppo delle comunità;
- Azioni per implementare il ruolo dell'Ufficio per gli Affari Indigeni (Toronto 2022, pag. 2).

Di particolare importanza per le comunità indigene è il riconoscimento dell'accesso ai siti dei Fuochi Sacri, che sono una parte importante della spiritualità indigena, della comunicazione con il regno degli spiriti e con gli antenati; sono stati usati per generazioni come un modo per guarire, unire insieme e iniziare cerimonie, eventi o rituali sacri. Essendo i Fuochi Sacri sparsi per i parchi cittadini, la città di Toronto, attraverso i siti designati, mira a creare un accesso più sicuro ai terreni per le cerimonie riducendo al minimo le interruzioni, oltre a continuare a costruire relazioni per soddisfare le esigenze delle comunità indigene. La creazione di siti designati per il Fuoco Sacro nei parchi della città di Toronto sostiene l'Azione 15 del *Reconciliation Action Plan* che affronta la necessità di ridurre le barriere per le popolazioni indigene che accedono ai Fuochi sacri (Toronto 2022, pag. 42). Questi siti designati sono anche supportati da articoli della Dichiarazione delle Nazioni Unite sui diritti dei popoli indigeni e dagli inviti all'azione nel rapporto finale della Commissione per la verità e la riconciliazione (Toronto, 2022). Per accedervi è previsto un sistema di prenotazione, gestito dall'Ufficio per gli affari indigeni, che ha il compito anche di supportare i membri della comunità indigena nell'utilizzo e nella condivisione di questi spazi. Inoltre, l'amministrazione comunale in collaborazione con le comunità e l'Ufficio per gli Affari Indigeni si pone come obiettivo la creazione di nuovi siti dei Fuochi Sacri (Toronto, 2022).

Toronto invece, nonostante il riconoscimento della multiculturalità, della diversità come valore fondante della città, ha ancora una cultura dominante che porta ad una suddivisione della città stessa: la parte predominante bianca e ricca in centro, nei sobborghi immediati un miscuglio di bianchi e altre etnie appartenenti alla classe media e nell'area metropolitana, soprattutto a nord una popolazione povera e principalmente di etnie diverse da quelle bianche (Galanakis, 2013). Questo si riflette anche sulle politiche messe in atto; molte sono state adottate meramente per tenere le persone immigrate e le

minoranze contente, ma non hanno prodotto un reale cambiamento visibile, come la composizione del consiglio municipale della città.

Toronto, anche se nata proprio da immigrazioni differenti, non ha ri-pensato alla diversità etnico-culturale come rilevante per la progettazione. Infatti, la valorizzazione del pluralismo culturale con il coinvolgimento della società non ha prodotto cambiamenti significativi nel godimento di diritti economici e sociali da parte dei gruppi alla base della stratificazione sociale della popolazione canadese (Galanakis, 2013): al vertice i canadesi di origine inglese, sotto quelli discendenti dai francesi, seguiti dagli altri europei per finire con le persone immigrate da Asia, Africa e America Latina e dalle comunità indigene (Toronto, 2022). Anche qui, è comunque doveroso specificare, che questa stratificazione generale non tiene conto di altri fattori e quindi è molto probabile che al vertice ci siano anche persone appartenenti ad altri gruppi etnici che però hanno una condizione economica che gli permette di non stare alla base.

Nonostante questa fotografia impietosa catturata da Michail Galanakis nel 2013 la città è sicuramente progredita verso una maggiore inclusione e sostegno ad azioni positive antidiscriminatorie: un esempio già illustrato è la volontà di recuperare le relazioni con le comunità indigene grazie ad un percorso di rielaborazione sincera del passato; un altro esempio è la creazione di uno spazio online sul sito della città dedicato alla pubblicizzazione di eventi ed iniziative in partnership pubblica-privata con l'obiettivo di creare quartieri e comunità locali accoglienti, inclusive e fiorenti. Tra le iniziative comunitarie guidate dai cittadini è presente *'Toronto For All'* che è un'iniziativa di educazione pubblica per generare dialogo tra i residenti di Toronto. La campagna aiuta a creare una città che dice "no" a tutte le forme di discriminazione e razzismo, compreso il razzismo sistemico. Finora sono presenti campagne contro il razzismo contro persone dell'est asiatico, il razzismo contro le persone nere, l'islamofobia e l'antisemitismo.⁸⁵

4.3.2 Il progetto Quayside e il fallimento di una smart city solo digitale

⁸⁵ <https://www.toronto.ca/community-people/get-involved/community/toronto-for-all/>

Momento importante della riflessione sulla *smart city* di Toronto è stato il progetto Quayside promosso da Sidewalk Labs⁸⁶, che mirava a promuovere un nuovo modello di sviluppo urbano inclusivo lungo il litorale orientale di Toronto sul Lago Ontario, puntando a massimi livelli di sostenibilità, opportunità economiche, accessibilità degli alloggi e nuova mobilità. Il progetto è stato abbandonato perché troppo concentrato sull'aspetto digitale, con dubbi sull'effettivo rispetto della privacy dei cittadini, e senza un reale coinvolgimento delle persone nella sua realizzazione, ovvero si è verificato uno scollamento tra chi ha promosso Quayside e le necessità dei possibili futuri utenti.

Nell'ottobre 2017 Waterfront Toronto (un'agenzia tripartita istituita dal governo del Canada, dalla provincia dell'Ontario e dalla città di Toronto)⁸⁷ ha dichiarato che tra le molteplici proposte aveva selezionato Sidewalk Labs. Questa nuova partnership ha promosso l'innovazione tecnologica per affrontare le criticità della città per un futuro sostenibile, resiliente ed economicamente prospero. La proposta di Sidewalk Labs, rinominata Sidewalk Toronto è stata elaborata dopo più di diciotto mesi di consultazione pubblica in cui sono stati raggiunti più di 21.000 cittadini, le comunità indigene e i funzionari pubblici a tutti e tre i livelli di governo (governo nazionale, governo provinciale e della città). Il piano era di creare la città intelligente del futuro che potesse ospitare fino a 4.500 abitanti e creare quasi quattromila posti di lavoro nuovi grazie alla possibilità data alle aziende, prima fra tutte Google, di aprire uffici nell'area. Le dimensioni ecologica e tecnologica avrebbero dovuto essere alla base della sua costruzione con la creazione di spazi verdi, trasporti pubblici sostenibili e totalmente automatizzati, marciapiedi dotati di sensori per decidere il loro riscaldamento automatico e sciogliere la neve o semafori *smart*; infine, pure un sistema sanitario capace di informare i cittadini, seguendo alcune variabili, quando visitare il medico. La parola chiave del progetto era '*city as platform*' in quanto la *smart community* di Quayside sarebbe stata guidata da un sistema digitale unico per tutti i servizi; e per realizzare tutto ciò però sarebbe stato necessario raccogliere un'immensa quantità di dati per fornire servizi personalizzati.

⁸⁶ Sidewalk Labs è un'unità di Google dedicata all'innovazione urbana tramite l'apporto di sviluppatori, architetti e altri esperti del settore, e la tecnologia per migliorare la progettazione dei quartieri, ridurre le emissioni di carbonio e i costi energetici per edifici e case. Fa parte della compagnia Alphabet. <https://www.sidewalklabs.com/>

⁸⁷ Cfr. <https://www.waterfronttoronto.ca/>

Il problema della creazione del progetto è stata la raccolta di dati personali dei cittadini, informazioni che, se non adeguatamente protetti o trattati potevano portare a criticità in materia di sicurezza e privacy. A far notare questo pericolo nella loro gestione e le possibili ricadute negative sulla vita personale e pubblica dei cittadini è stata la Canadian Civil Liberties Association (CCLA) che, come si legge dal loro sito, si oppone attivamente al potere lottando contro le violazioni dei diritti, l'abuso dei poteri di polizia, la disuguaglianza e la discriminazione, per realizzare libertà, uguaglianza e un futuro migliore per tutte le persone in Canada.⁸⁸

Le perplessità sollevate dalla CCLA hanno portato alla chiusura del progetto nel maggio del 2020, assieme alle difficoltà legate all'innalzamento del budget dovuto dalla pandemia del COVID-19. Infatti, l'amministrazione ha bloccato l'avvio della costruzione del nuovo quartiere hi-tech per riflettere sulla reale utilità e sulle criticità dello stesso.

Dopo la fine del progetto nel 2020, molti esperti del settore come il professore di Geografia e pianificazione dell'Università di Toronto Matti Siemiatycki o Stefan Junstrand, Ceo e co-fondatore del Gruppo Tecma Red si sono interrogati sulle ragioni di questo fallimento e se questo avrebbe influito sulla visione più in generale delle *smart cities*. Entrambi hanno evidenziato il fatto che Sidewalk Labs, oltre ai problemi sopra menzionati, non ha svolto molte consultazioni con i cittadini (0,34% gli abitanti interpellati, cioè solo 21.000 persone su una popolazione di tre milioni), trascurando quindi la fondamentale importanza della partecipazione perché solo gli abitanti di una città possono comunicare quali sono i loro reali bisogni e quindi di quali tecnologie hanno necessità, dove e in che modalità. Inoltre, la *smart city* deve essere creata guardando alle peculiarità geografiche, storiche e politiche. Infine, non sempre il termine *smart* equivale a digitale, ci sono aspetti di una città intelligente che non hanno nulla a che vedere con la tecnologia e soprattutto non solo le grandi compagnie a decidere il futuro delle città, ma il governo e i cittadini assieme e ogni progetto, quindi, deve essere sviluppato per i benefici degli abitanti e non per gli azionisti delle aziende.

Dal fallimento di questa proposta di Google, ne è nata una nuova nata direttamente dalla città di Toronto in collaborazione con un gruppo internazionale di architetti, consulenti di politiche pubbliche e con le idee provenienti dalla cittadinanza. È stata effettuata una nuova e più ampia consultazione della popolazione ed è risultato che i desideri e i bisogni

⁸⁸ <https://ccla.org/>

dei residenti erano divergenti rispetto a quelli di Google (Sidewalk Labs); e da essi è nato un nuovo progetto in cui si è posta l'attenzione sugli aspetti e i problemi sociali e ambientali. Prevede 800 appartamenti a prezzi accessibili, oltre a una foresta di 8.000 metri quadrati, una fattoria urbana sul tetto, un centro di assistenza sanitaria, luoghi d'arte, spazi educativi, di incontro e integrazione e la promessa di raggiungere le zero emissioni di carbonio; quindi un progetto che valorizza il capitale umano, sociale e verde rispetto alla componente digitale.

Da questo cambio di direzione si è addirittura parlato di trasformazione del paradigma di *smart city* in *Human Smart City*, ovvero accanto al termine *smart* che spesso, come già detto, viene equiparato solo all'aspetto digitale-tecnologico, si è voluto introdurre ed evidenziare la componente essenziale del capitale umano e sociale nella sfida all'innovazione e alla realizzazione di città intelligenti, sostenibili e inclusive.

4.4 Firenze Smart City

Tra le città più virtuose evidenziate dai vari ranking (ForumPa 2022; ForumPa 2023), è presente Firenze che è il capoluogo della Toscana, dell'omonima città metropolitana e centro dell'area metropolitana di Firenze-Prato-Pistoia. È considerata luogo di origine del Rinascimento e della lingua italiana, il suo centro storico è patrimonio UNESCO dal 1982, ed è riconosciuta come una delle capitali mondiali dell'arte e dell'architettura attirando ogni anno milioni di visitatori. Nel solo comune di Firenze sono registrati 366.62889 abitanti, di cui 58.113 di origine straniera (circa il 15% della popolazione totale): 11.837 provenienti da paesi dell'Unione e il restante 46.276 da fuori Unione di cui le principali cittadinanze sono Albania, Perù, Repubblica Popolare Cinese e Romania.⁹⁰ Questo comporta sicuramente un'attenzione in più nella *governance* della città per non creare discriminazioni.

L'attenzione verso questa forte presenza di persone straniere o di origine straniera si può ritrovare nel piano di Strategia di Sviluppo Urbano Sostenibile presentato nell'ambito PON Città Metropolitane 2014-2020. Si legge, infatti, tra le sfide demografiche, che le nuove politiche sociali devono porre al centro la persona in tutte le sue dimensioni e

⁸⁹ Dato aggiornato al 31 agosto 2023, sito Comune di Firenze.

⁹⁰ Dato aggiornato al 31 agosto 2023, sito Comune di Firenze.

questo si esplica in azioni volte a garantire la coesione e l'inclusione sociale. Queste sono perseguite nel pluralismo di culture, di condizioni di vita, di scelte, idee, culti e modi di essere. Il Comune, il terzo settore, il privato sociale e le imprese si devono impegnare, tramite la cultura della prossimità, a riconoscere l'altro e aiutarlo nella massima espressione di sé. Da queste parole in cui si può intravedere il progetto per una città inclusiva, discendono molti interventi per la realizzazione di una *smart city* sostenibile e inclusiva. Primo fra tutti è l'adozione del *Firenze Smart City Plan* nel 2015 in cui si delinea la visione della città del futuro con soluzioni che migliorino la qualità della vita dei cittadini soprattutto a livello di sostenibilità ambientale; ma nonostante questo suo focus, è interessante che il sindaco di Firenze nella premessa abbia ricordato il pensiero di Ed Glaser: "Le città non sono delle strutture; le città sono le persone" (Firenze, 2015). E questa attenzione verso le persone si ritrova anche nella realizzazione dell'App per smartphone e tablet "Occhio della città intelligente" nel 2016-2017 grazie ad una collaborazione tra Università degli Studi di Firenze, l'associazione Lions e la città di Firenze. È una app che forniva informazioni di farmacie, mobilità, uffici, monumenti, eventi importanti tramite comandi vocali alle persone con problematiche visive (non vedenti e ipovedenti), anziani e persone non madrelingua italiane per potersi muovere autonomamente. Inoltre, in occasione dei 700 anni dalla morte di Dante Alighieri, su impulso del Lions Club Firenze, l'app è stata aggiornata con tre percorsi danteschi che illustrano luoghi simbolo della vita del Poeta e della Divina Commedia.⁹¹

E ancora, guardando agli obiettivi del PNRR nell'ambito "Missione 5 - Investimento sui Piani Integrati per la coesione sociale" la città metropolitana di Firenze ha presentato nel 2022 due progetti di cui uno intitolato "Next Re_Generation Firenze 2026 – Proposta 2: cultura e inclusione sociale" che si propone di perseguire anche la prossimità generativa, l'inclusione sociale incentrata sulla cura e sulle relazioni di comunità.⁹²

Si può quindi affermare che la regione Toscana e il Comune di Firenze sono stati e sono attenti promotori di strumenti, servizi e iniziative volte alla coesione del tessuto sociale urbano cercando di non lasciare nessuno indietro.

Anche gli enti privati presenti nel territorio hanno sfruttato le occasioni date dai bandi nazionali ed europei in ottica di apertura e inclusione. Tra questi ANCI Toscana che dal

⁹¹ Cfr. <https://www.comune.fi.it/app/occhio-della-citta-intelligente>

⁹² Cfr. <https://www.comune.fi.it/>

2017 al 2022 ha guidato il progetto europeo DESIGNSCAPES in cui sono stati sviluppati quarantotto studi e ricerche, quarantuno prototipi (tra cui M-EATING di cui si parlerà nel paragrafo successivo) e dieci prove di trasferibilità di siti web o app per la cittadinanza, tutti seguendo i tre pilastri di DESIGNSCAPES: innovazione, design, città.

DESIGNSCAPES – Building Capacity for Design-enabled Innovation in Urban Environments era, infatti, un progetto europeo finanziato da Horizon2020 e conclusosi nel 2022. Lo scopo principale era esplorare le possibilità di inclusione e innovazione negli ambienti urbani nella maggior parte delle città europee, per incoraggiare un miglioramento e ampliamento della progettazione di design orientato a una visione di cambiamento e sfida ai grandi problemi urbani del ventunesimo secolo da parte di imprese esistenti, di start-up, della pubblica amministrazione, delle autorità locali e della società civile. Le città principalmente indagate si trovavano in Bulgaria, Italia (i progetti realizzati erano quattordici suddivisi nelle città di Firenze, Lucca, Prato, Empoli, Milano, Torino, Padova, Barletta e Palermo), Grecia e Portogallo; i membri del consorzio vengono da Danimarca, Germania, Estonia, Italia, Paesi Bassi e Regno Unito; le università e gli istituti di ricerca coinvolti spaziavano dal design, pianificazione urbana, *smart cities training*, amministrazione aziendale, economia della cultura e della creatività politiche dell'innovazione e *capacity building*.

La città di Firenze ha partecipato con tre progetti diversi: STEP by STEP per offrire un servizio in co-gestione tra amministrazioni e cittadini per la progettazione di spazi pubblici e comuni, URBAN CAPACITORS per ridurre la percezione di insicurezza tra i residenti che usano i mezzi pubblici, soprattutto delle categorie più a rischio e M-EATING.

4.4.1 Il progetto M-EATING: Smart City, inclusione culturale e Food Culture⁹³

Il primo passo per rendere una *città smart* è investigare le opportunità date delle nuove tecnologie per creare prodotti e servizi che rispondano ai bisogni dei cittadini. Le città contemporanee si stanno muovendo verso la multiculturalità e questo richiede nuove strategie che riconoscano le varie diversità affinché diventi luogo privilegiato per incontri

⁹³ Questo paragrafo si basa su Rinaldi & Kianfar (2021; 2022)

interculturali, diviene quindi cruciale incoraggiare l'interazione in spazi pubblici mettendo a disposizione di tutti dei posti dedicati e degli arredi urbani pensati per la condivisione e lo scambio. Per ri-costruire e ri-progettare le nostre città in questa direzione è fondamentale utilizzare l'approccio del design per l'inclusione: il design deve considerare tutte le differenze fisiche, cognitive, di genere, linguaggio e le diversità culturali sin dall'inizio del lavoro (Rinaldi, Kianfer, 2022). Questa filosofia di design di arredi però non è molto praticata perché per esempio, nei parchi pubblici, luogo di eccellenza di ritrovo della comunità, la disposizione di panchine e tavoli per picnic è pensata per poche persone alla volta.

Da queste riflessioni è nato il progetto di ricerca M-EATING – Smart Furniture for Facilitating Intercultural Conviviality and Communication, finanziato dal programma europeo “DESIGNSCAPES – Design Enabled Innovation in Urban Environments” Horizon2020, che si regge su due colonne portanti della socializzazione, il cucinare e il mangiare assieme, parte molto importante della cultura di molti paesi, tra cui l'Italia. Infatti, tramite la condivisione di esperienze di cucine tradizionali, si pone l'obiettivo di sperimentare nuove modalità di interazione e la comunicazione tra culture differenti con il supporto di una app e di arredi urbani resi disponibili e accessibili dall'amministrazione. Tre sono le domande di ricerca che hanno guidato la realizzazione di M-EATING: come soddisfare le aspettative dei cittadini con culture diverse? Come rendere rilevante la diversità culturale? E infine come incrementare il dialogo tra culture diverse in una *smart city* dove i servizi e le interazioni sono sempre più digitali? (Rinaldi, Kianfar, 2022). Si legge dalla presentazione fatta dalle professoressa dell'Università di Firenze del dipartimento di Architettura Alessandra Rinaldi⁹⁴ e Kiana Kianfar⁹⁵, che gli obiettivi di questo progetto pilota sono:

- Fornire un maggiore riconoscimento della diversità culturale
- Favorire la socializzazione con un'esperienza condivisa
- Incrementare la partecipazione attiva e l'inclusione

⁹⁴ Professoressa associata dell'Università di Firenze, insegna disegno industriale al dipartimento di Architettura. È direttrice del Laboratorio di Ricerca "Innovation in Design e Engineering" - IDEE Lab, del sistema DIDALABS. Dal 2012 dirige, con Francesca Tosi, Giuseppe Lotti e Stefano Follesa, la collana editoriale "Design Innovazione Territorio" per Franco Angeli (Milano) nata con l'intento di esplorare i diversi ambiti nei quali il design si configura come fattore strategico di innovazione e come elemento centrale della capacità di sviluppo del territorio e del suo patrimonio culturale, produttivo e sociale.

⁹⁵ Interior e graphic designer. Ha partecipato a IDEE LABS come borsista di ricerca.

- Ricercare e co-creare dei valori e il senso di appartenenza ad una società inclusiva che siano condivisi

Per rispondere adeguatamente a questi scopi l'unica strada percorribile è quella del co-design tra i vari stakeholders pubblici e privati per creare un servizio che incrementi la comunicazione, gli incontri, le esperienze condivise (Rinaldi, Kianfar, 2021). Il progetto è stato quindi organizzato in quattro fasi.

Nella prima fase chiamata "Ispirazione" sono state realizzate analisi del contesto, con particolare riferimento agli arredi urbani esistenti e dei possibili utenti con dei workshop di co-design in cui sono stati coinvolti mediatori culturali, minoranze e la pubblica amministrazione per capire le esigenze, identificare i possibili ostacoli e difficoltà. Per realizzare ciò sono state usate come metodologie i focus group, interviste e l'etnografia. Dall'osservazione della realtà è saltato subito all'attenzione che gli immigrati della stessa nazionalità avevano l'abitudine di incontrarsi in parchi pubblici per trascorrere del tempo assieme o per mangiare, interagendo poco con persone di altre culture o locali. Inoltre, si è guardato ai servizi già esistenti in questo ambito e che impatto hanno avuto per individuare le debolezze e i punti di forza. Infine, è stata creata una mappa degli stakeholders coinvolti, definendo i ruoli e le possibili collaborazioni da instaurare. In questa fase è stata richiesta la partecipazione a dieci ricercatori dal design all'ingegneria dell'informazione, tre enti della pubblica amministrazione, due manager degli spazi e dei parchi urbani, un'azienda di catering, due associazioni sociali e culturali e 20 cittadini provenienti da Italia, Iran, Cina, Perù, Colombia, Marocco, Argentina, Albania ed Etiopia (Rinaldi, Kianfar, 2022).⁹⁶

Successivamente il gruppo di ricerca ha sviluppato l'idea partendo dagli elementi individuati nella fase precedente grazie al contributo di più realtà. In questa fase chiamata "Ideazione", si sono delineati i requisiti del prodotto grazie ad un workshop aperto agli stakeholders e a dei world-café, e si è avuta una prima valutazione dei fattori motivanti e demotivanti alla partecipazione dal punto di vista di ogni attore coinvolto.

⁹⁶ Partner coinvolti: Università di Firenze, Comune di Calenzano, Comune di Sesto Fiorentino, Comune di Signa, azienda Metalco Group, Progetto ArcobalenoHuman-Tech. Progetto co-finanziato dalla città di Firenze.

La terza fase chiamata “Implementazione” ha visto la nascita del prototipo del prodotto-servizio con lo sviluppo e la definizione di un design specifico tramite un co-design workshop (open lab) e un co-creation event.

In seguito, è stato effettuato un primo test per valutare l’inclusività, l’usabilità generale e la *user experience* tramite due differenti questionari per un’analisi quantitativa e qualitativa. Per valutare la capacità di inclusione culturale e sociale è stato utilizzato lo strumento Sharing per l’analisi dei servizi *sharing-based*⁹⁷ e per capire la possibile replica in altri contesti è stato usato lo strumento *business model canvas*⁹⁸ (quarta fase).

Come riportato dalle professoressse Rinaldi e Kianfar, inizialmente il progetto era stato concepito come una semplice app in cui l’organizzatore dell’evento poteva pubblicare il proprio evento culinario per far conoscere i propri piatti tradizionali preparati sul posto da condividere con i membri della *community* interessati. Quattro sono state le criticità individuate: perché una persona o un’associazione avrebbe dovuto organizzare un incontro, sicurezza e igiene dei cibi, come coinvolgere e motivare utenti provenienti da altre culture a partecipare e infine il coinvolgimento degli stakeholder di tipo fornitore.

Queste sono le soluzioni ideate per risolvere le problematiche evidenziate sopra:

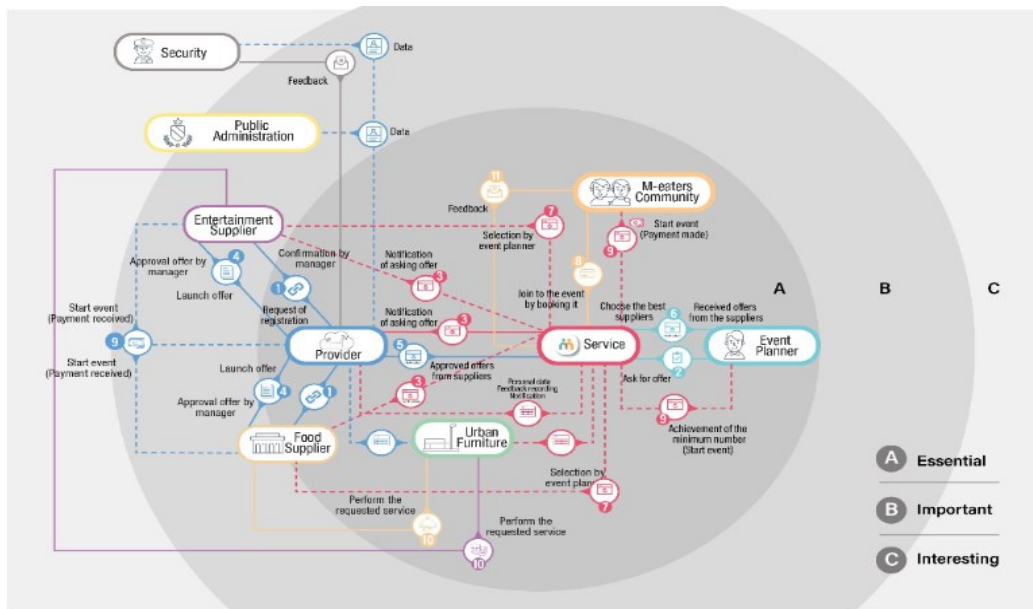
- Introduzione di un sistema di ricompensa con rating e feedback per incentivare l’organizzazione di eventi da parte di quell’organizzatore specifico
- Coinvolgimento di attori operanti nel settore della ristorazione
- Introduzione di un’offerta aggiuntiva all’evento tramite fornitore di intrattenimento che possa condividere la cultura più in generale come danze tradizionali, arte e artigianato, letteratura e musica e altre modalità
- Per incentivare la partecipazione di stakeholders l’organizzatore dell’evento non sceglie le offerte già predisposte dai fornitori, ma specifica l’attività e il piatto tradizionale che vuole indicare come rappresentativa della sua cultura creando una competizione tra i fornitori per fornire la migliore offerta

⁹⁷ Sharing (Inclusion in sharing based service I-SBS) è uno strumento per la valutazione dell’inclusività di un servizio, sviluppato dal Dipartimento di Architettura dell’Università di Firenze nel 2018.

⁹⁸ Il business model canvas è uno strumento proposto nel 2005 da Alexander Osterwalder, usato per sviluppare nuovi modelli di business e analizzare quelli esistenti tramite quattro fattori chiave: infrastruttura generale, la proposta, i clienti e le finanze.

Quindi la mappa finale degli attori sia fornitori e sia utenti che partecipano alla realizzazione del progetto corretta con le decisioni adottate per risolvere le criticità si può analizzare nella tabella sottostante.

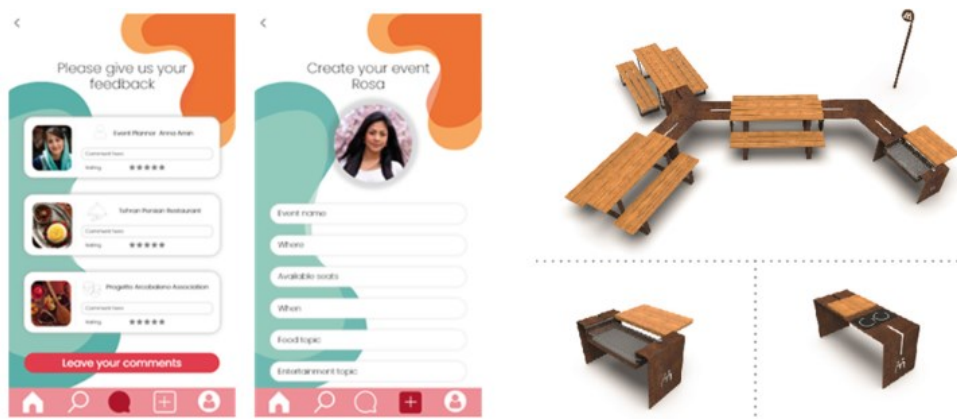
Figura 4.7 Mappa dell'ecosistema degli stakeholders coinvolti



FONTE: Design for inclusion, <https://doi.org/10.54941/ahfe100187>

Come si può osservare gli stakeholders individuati sono di vario tipo e molteplici le relazioni tra di loro possibili: innanzitutto considerati importanti sono i partner pubblici con l'amministrazione pubblica e i servizi di sicurezza che dialogano esclusivamente con il provider dell'app, centro focale del prodotto-servizio. Infatti, esso è in rete con i fornitori del cibo, delle attività culturali in generale (*entertainment supplier*), con chi predispone gli arredi urbani e il M-Service di prenotazione che a sua volta interagisce con gli organizzatori degli eventi procurando i migliori fornitori e la community di M-EATING. Un'ultima considerazione che si può fare guardando all'ecosistema degli attori e del servizio è che quattro sono fondamentali per la realizzazione e il successo del prodotto: il provider, la community di M-EATING, M-Service e gli organizzatori di eventi con l'essenziale ruolo di mappatura degli arredi urbani disponibili.

Figura 4.8 Applicazione M-Eating e forniture urbane per stimolare l'interazione



FONTE: Design for inclusion, <https://doi.org/10.54941/ahfe100187>

Guardando invece agli arredi urbani forniti, come mostrato dalla figura sopra, M-EATING mette a disposizione tavoli e panche progettate con un design per stimolare la convivialità; inoltre, vengono dati accessori utili per l'attività di cucina come griglie per il barbecue, pentole e contenitori per conservare il cibo già pronto e cotto. Questi materiali sono prenotabili dall'app che reca di fianco a ciascuno di esso la dicitura: libero o occupato.

Questi eventi, quindi, non riguarderebbero alla fine solo il cibo, ma diventerebbero altro grazie alla creatività dei partecipanti e degli organizzatori, un incontro e scambio tra culture per creare un nuovo concetto di condivisione e appartenenza ad una società inclusiva e multiculturale.

Dalla descrizione quindi di questo progetto pilota si possono individuare con chiarezza dei riferimenti, seppur non specificati, alle dimensioni della *smart city*: la *smart governance* per quanto riguarda l'incentivazione alla partecipazione da parte di stakeholders pubblici e privati alla realizzazione di una politica comune di inclusione; la *smart people* perché affronta la pluralità etica e sociale con il coinvolgimento di più culture e visioni, incoraggia la creatività da parte degli stakeholders; infine la *smart living* perché persegue la creazione di servizi culturali improntati alla coesione sociale e culturale.

4.5 Comparazione tra i tre casi studio tramite le dimensioni della ‘smart inclusion’

Dopo aver illustrato i casi studio, si procede ora a misurare la ‘*smart inclusion*’ delle tre *smart city* secondo i criteri estrapolati dall’analisi della letteratura tramite la metodologia PRISMA e altre ricerche bibliografiche (v. par. 2.3.4).

Figura 4.9 Criterio 1

CRITERIO	AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
Uso delle ICT per favorire l’interazione e il dialogo interculturale. Possibilità di accesso per tutti	Piattaforma online di consultazione tra vari soggetti pubblici e privati con la possibilità di proporre progetti anche sul tema inclusione e dialogo interculturale (ASC)	Pubblicità sul sito della città di progetti di comunità contro le discriminazioni, possibilità solo di reperire informazioni, no interazione	Sviluppo di un’app per favorire l’interazione e il dialogo interculturale; problemi di lingua e progetto non ancora in uso

FONTE: elaborazione propria

Per quanto riguarda il Criterio 1, ‘Uso delle ICT per favorire l’interazione e il dialogo interculturale’ (e relativo sotto criterio), si può notare come Amsterdam sia stata una delle città pioniera nell’ambito *smart*, avendo costruito fin da subito una piattaforma interattiva, dove una forte *community* ha la possibilità di interagire e proporre i propri progetti, finanziati sia da ASC sia da bandi europei, rispondenti a vari temi, tra cui l’inclusione sociale e culturale. Toronto e Firenze invece, nonostante la dichiarazione di intenti, sono ancora al livello precedente, con i rispettivi siti istituzionali o affiliati che pubblicizzano e forniscono informazioni in merito a iniziative di inclusione, senza la possibilità di interazione. Però grazie al progetto M-EATING, vari partner, associazioni e la stessa Città di Firenze hanno ideato un prototipo di app che permette l’interazione e il dialogo interculturale online e fisico.

A questo criterio si può ricollegare direttamente il criterio tre, ovvero la *governance*.

Come si può osservare dalla fig. 4.10 Amsterdam fin da subito ha voluto coinvolgere la società civile in modo rilevante, dando a tutti la possibilità di contribuire attraverso la piattaforma di Amsterdam Smart City gestita tramite l’Amsterdam Economic Board. Ciò l’accomuna con Toronto, in cui lo Toronto Region Board of Trade in collaborazione con

l'amministrazione comunale ha creato lo Smart Cities Working Group (cfr. par. 4.3). Dalla composizione però dei consigli si può già riscontrare una prima differenza importante, che avrà influenzato molto probabilmente gli sviluppi successivi: ad Amsterdam si è puntato sulla presenza di accademici e molteplici figure istituzionali, mentre a Toronto, a parte l'amministrazione comunale, la maggior parte dei partecipanti ha interessi prettamente economici. Questo cambia radicalmente la visione fondante la costruzione di una *smart city*. Come il ruolo giocato dal big player economico e tecnologico Google che con il progetto di Quayside non ha prestato particolare attenzione ai reali bisogni della popolazione, ma alle possibilità economiche che potevano derivare dalla sua realizzazione. Non è sicuramente compito delle aziende e imprese guardare l'aspetto sociale, ma della *governance* della città che può dettare le linee guida di programmi e progetti compartecipati dal settore privato nell'interesse dei suoi abitanti.

Figura 4.10 Criterio 3

CRITERIO	AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
Governance partecipativa da parte di cittadini e associazioni. Design sociale, co-design, citizen-centric smart city approach	La piattaforma ASC non è solo governata da enti economici, si avvale anche di esperti del mondo accademico e di associazioni (secondo il modello della Tripla Elica); progetti presentanti sulla piattaforma rispondenti al social design	Solo recentemente dopo il fallimento del progetto Quayside; azioni future per implementare la partecipazione delle comunità indigene	Progettazione di M-Eating a partire da molteplici soggetti pubblici e privati; criteri del social design

FONTE: elaborazione propria

Firenze, con il progetto M-EATING fin dalla prima fase ha impostato i lavori seguendo i criteri del *social design* e del *co-design*, ovvero ha cercato di mettere al centro la creatività dei vari stakeholders, pubblici e privati, prestando particolare attenzione all'esperienza portata da associazioni culturali rappresentanti di comunità di minoranze etniche e religiose. Ha quindi fondato la realizzazione di questo prototipo sui principi di una *governance* partecipativa, attenta ai bisogni dei vari gruppi sociali.

Il criterio 2, 'Educazione interculturale' vede Amsterdam, grazie sempre al supporto di ASC e di altri partenariati pubblico-privati, realizzare una piattaforma online, che si tramuta in possibilità di networking fisico, che permette di promuovere l'educazione

interculturale per rifugiati (verso la cultura, anche lavorativa, del paese ospitante) e per i datori di lavoro per trovare strategie per avvicinarsi a livello relazionale verso i propri lavoratori. Oltre a ciò, grazie alla piattaforma ASC è possibile presentare progetti di educazione e scoperta di altre culture che mirano a ‘cucire’ il tessuto urbano sociale.

Figura 4.11 Criterio 2

CRITERIO	AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
Educazione interculturale. Formale e informale, promozione di eventi aggregativi culturali	Creazione di occasioni di incontro, anche interculturale con spazi appositi; possibilità di pubblicità nella piattaforma; Talent Refugee Hub	Creazione di spazi appositi soprattutto per la molteplicità di comunità indigene	Promozione di eventi aggregativi culturali semplice; idea di creare spazi appositi per il dialogo interculturale in futuro

FONTE: elaborazione propria

Toronto si è impegnato a promuovere e preservare la cultura delle comunità Metis, Inuit e delle Prime Nazioni come dichiarato nel piano di azione decennale *Reconciliation Action Plan*. Tramite il sito istituzionale vengono pubblicizzati inoltre, campagne per la sensibilizzazione della storia, della cultura e di altre tematiche care alla comunità afroamericana canadese.

Firenze, invece, è indietro nella realizzazione di questo criterio, perché il dibattito sull’interculturalità e la necessità di un’educazione su di essa, per l’attore pubblico e per la società, è ancora agli albori. Questo probabilmente perché i primi vistosi cambiamenti demografici nella popolazione italiana e la consapevolezza di questi mutamenti è recente rispetto ad Amsterdam e Toronto, ma sempre più attuale e urgente da realizzare.

Infine, rispetto al criterio 4 (v. fig. 4.12) le tre città, con le loro azioni, riflettono la loro storia geografica, politica e culturale. Firenze è in ritardo nell’implementazione di spazi pubblici urbani che favoriscono l’interazione tra comunità diverse dal momento che l’incontro è ancora lasciato alla sensibilità di associazioni private o alla casualità di dover condividere una porzione di parco pubblico.

Figura 4.12 Criterio 4

CRITERIO	AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
Promozione e implementazione di spazi pubblici urbani per l'interazione. Possibilità di accesso per tutti	Soprattutto azioni per combattere la ghettizzazione dei quartieri favorendo la mobilità e l'interazione	Spazi pubblici urbani soprattutto in favore delle comunità indigene (siti dei Sacri Fuochi)	Idea in futuro di realizzare spazi appositi nei parchi pubblici

FONTE: elaborazione propria

Questa mancanza rientra nella lentezza e nel ritardo accumulato dall'Italia nella realizzazione delle *smart cities* rispetto al resto del mondo; anche se sicuramente sono presenti altre opportunità di interazione, non in spazi pubblici però e non con una strutturalità.

Toronto e Amsterdam invece, hanno avviato dei progetti per dedicare degli spazi urbani pubblici a questo scopo: Toronto soprattutto verso le comunità indigene, per non perpetuare discriminazioni contro di esse, mentre Amsterdam per non rischiare una ghettizzazione dei quartieri della città.

La figura 4.13 riporta una sintesi della presenza dei vari criteri nelle tre città.

Figura 4.13 I criteri della 'smart inclusion'

NUMERO	CRITERI	AMSTERDAM	TORONTO	FIRENZE
1	Uso delle ICT per favorire l'interazione e il dialogo interculturale	SI	NO	IN FUTURO
2	Educazione interculturale	SI	SI	SI
3	Governance partecipativa da parte di cittadini e associazioni	SI	NO	SI
4	Promozione e implementazione di spazi pubblici urbani per l'interazione	SI	SI	IN FUTURO

FONTE: elaborazione propria

Come si può evincere dalla tabella, si può concludere che la città di Amsterdam sia nettamente più avanti rispetto a Toronto e Firenze, nei processi di 'smart inclusion'.

Tuttavia, anche in quest'ultime due città è riconoscibile la volontà di andare incontro alla realtà multiculturale e i progetti analizzati forniscono spunti interessanti per interventi futuri, in particolare per l'Italia.

4.6 Analisi del progetto M-EATING con il kit Designers Italia

Per analizzare ancora più a fondo il progetto M-EATING, e quindi il percorso possibile che è stato fatto per arrivare al prototipo dell'app, può essere utile come strumento il kit messo a disposizione della Pubblica Amministrazione da Designers Italia. Questa analisi, inoltre, può essere interpretata come una riflessione delle possibili criticità ed errori che si possono effettuare nella realizzazione di una app o piattaforma per l'inclusione, perché spesso involontariamente si costruiscono servizi non accessibili a tutti o che tramandano alcuni pregiudizi (Zoletto, 2012).

Designers Italia è un progetto nato nel 2017, a cura del Dipartimento per la trasformazione digitale in collaborazione con l'Agenzia per l'Italia digitale (AGID), per favorire e incentivare la Pubblica Amministrazione ad adottare una cultura della progettazione di politiche pubbliche e di design dei servizi centrati sulle necessità delle persone, il metodo user-center design. È aperto al contributo e alla partecipazione di professionisti interni ed esterni alla PA, organizzati in una *community*, che forniscono strumenti operativi e di indirizzo per alzare lo standard di qualità dei servizi digitali che siano semplici, accessibili, inclusivi e che riducano le disuguaglianze. Quattro sono i valori fondanti il progetto Designers, che riecheggiano i principi sottostanti il progetto M-EATING e la visione di inclusione della smart governance e smart people della città intelligente.

- Responsabilità: progettazione di qualità per rendere la PA più efficace, efficiente ed utile
- Semplicità: servizi pubblici semplici, quindi strumenti e processi semplici che li sostengono
- Pluralità: progettazione che consideri le diversità delle persone
- Apertura: tutti possono partecipare con lo scopo di migliorare il lavoro⁹⁹

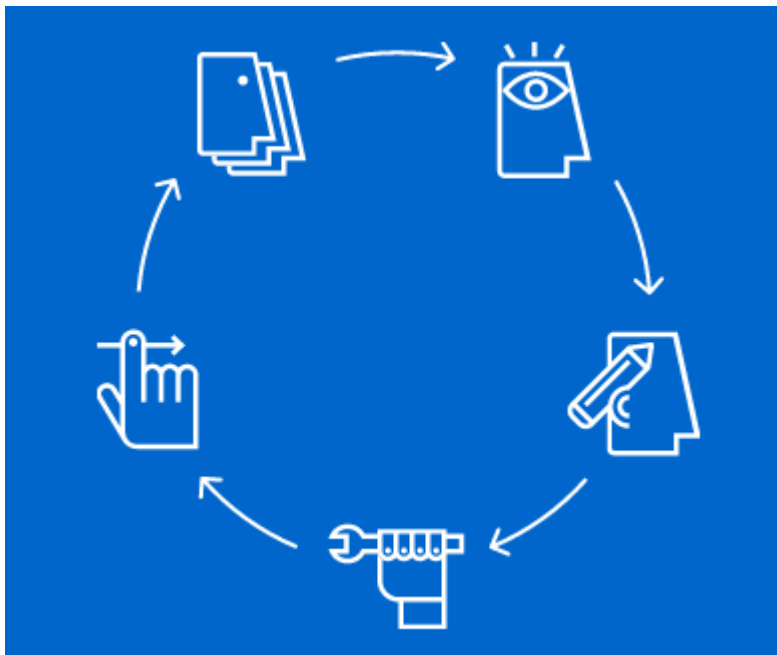
Inoltre, la cultura progettuale che promuove Designers Italia è un metodo e visione d'azione che tenga conto della molteplicità di attori coinvolti e per fare ciò offrono

⁹⁹ Cfr. <https://designers.italia.it/risorse-per-progettare/>

formazione per apprendere le buone pratiche di design in ambito pubblico, quindi anche se non specifico della progettazione di una *smart city*, ne incarna molti principi.

Per aiutare l'organizzazione del lavoro di design, viene fornito un kit per la progettazione realizzata in cinque fasi con un approccio sistemico, al cui centro c'è la persona e per questo partecipato, aperto e iterativo. Questo perché solo quando si ha una visione complessiva degli elementi in campo allora si può iniziare a progettare, dopo aver osservato e compreso le necessità dei possibili utenti per creare soluzioni che siano adeguate alle persone che sono coinvolte a vario titolo in tutte le fasi del progetto.

Figura 4.14 Risorse per progettare: le cinque fasi

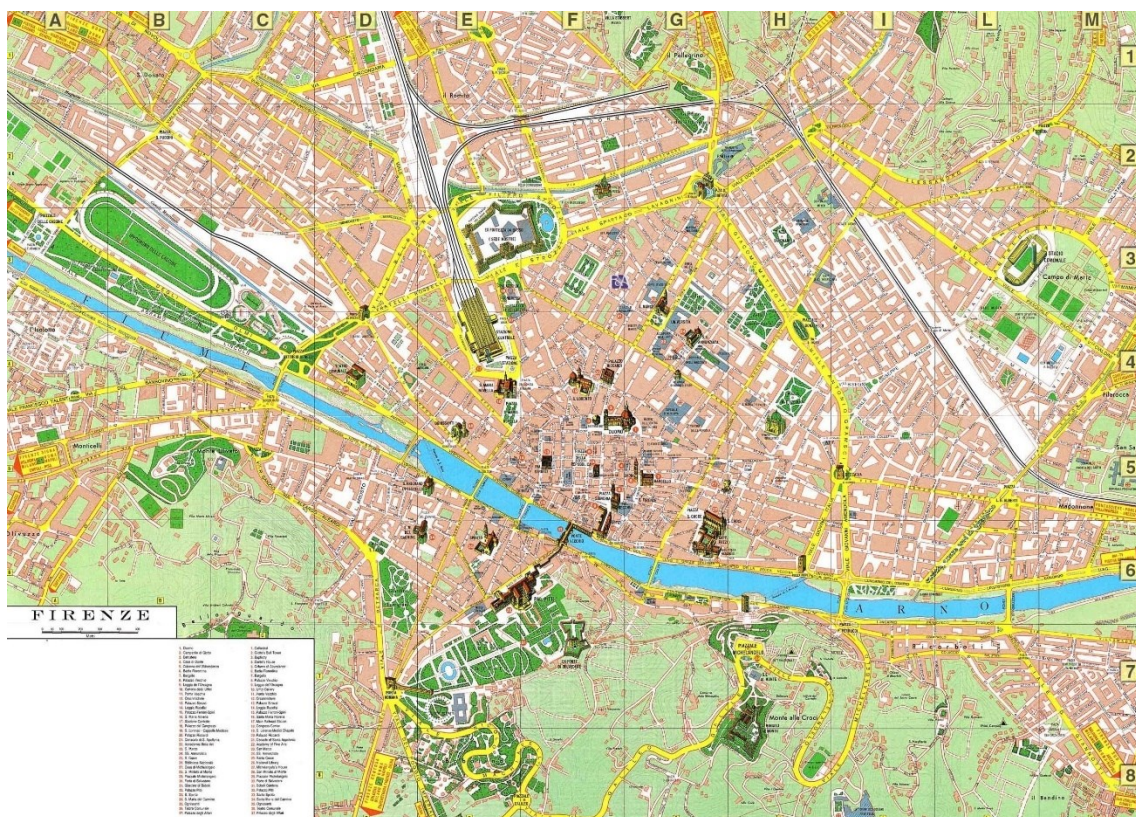


FONTE: Designers Italia

L'analisi del progetto M-EATING, sarà un esercizio puramente teorico, in quanto realizzato su una app già ideata, ma che permetterà di sperimentare e mostrare la progettazione di un servizio user-center design e ipotizzare quali possono essere le criticità e i punti di forza. Vedrà l'uso dei kit appartenenti alla seconda fase "Comprendere", quindi: analisi del contesto per conoscere i fattori che possono influenzare la fruizione del servizio tramite la mappa attori (con relativa scheda attore) e mappa dell'ecosistema confrontata a quella realizzata; esperienza utente per definire i

possibili profili delle persone che useranno il servizio con il modello *personas* e pensare alla possibile esperienza vissuta nell'accedere al prodotto con lo schema *user journey*. Si parte quindi dalla descrizione del contesto iniziale dove M-EATING vedrebbe la luce. La città di Firenze ha un'alta presenza di persone di origine straniera, come evidenziato precedentemente circa il 15% degli abitanti (di prima, seconda, terza generazione) e molti spazi, parchi o piazze che sono abitualmente luoghi di ritrovo. Nella cartina di Firenze sottostante, si può notare infatti che nonostante il centro storico, abbia meno zone verdi, i quartieri limitrofi invece possono contare su campi sportivi e parchi.

Figura 4.15 Mappa della città di Firenze



FONTE : <https://generazioneviaggio.it/mappa-firenze/>

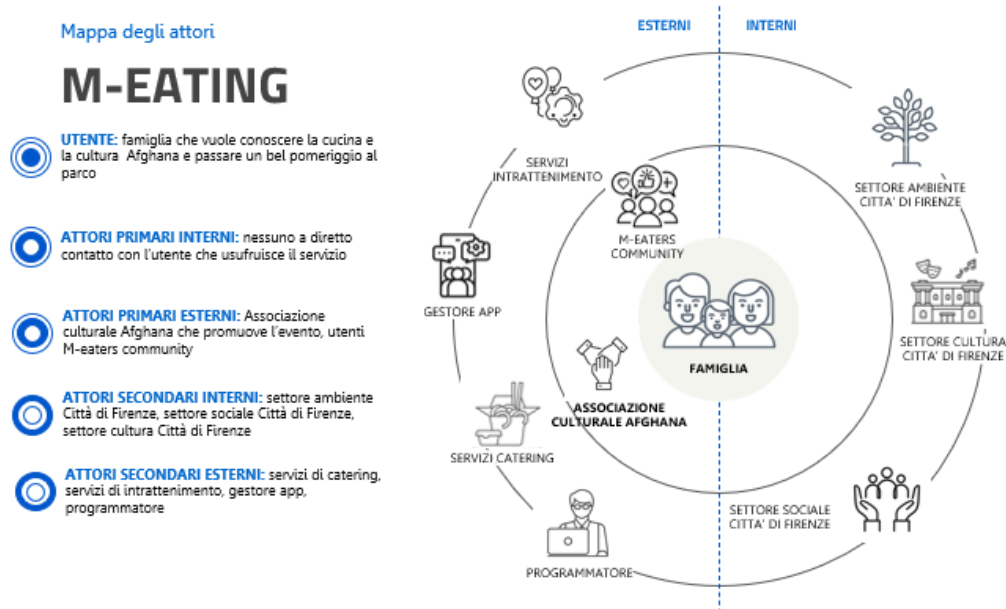
La domanda di ricerca iniziale, quindi, può essere: come sfruttare questi posti di aggregazione spontanea e naturale per cercare di favorire un incontro arricchente per diverse culture, con lo scopo di ridare anche nuova vitalità e uso ai parchi? Il problema principale è trovare un minimo comune denominatore che possa interessare e coinvolgere più persone possibili e questo può essere il cibo, parte integrante e importante di molte comunità. Sicuramente sono già esistenti iniziative che prevedono scambi di tradizioni

culturali, o altri luoghi dove si possono degustare piatti provenienti da altre parti del mondo, ma sono tutte occasioni offerte da privati con uno scopo puramente economico da un lato, poco pubblicizzate dall'altro e infine offerte in posti non visibili che possano stimolare un vivere il quartiere comunitariamente.

Per questo l'idea di progettare una app che fornisca la possibilità di pubblicizzare eventi culturali e metta in relazione quante più persone può essere utile. Per far ciò è necessario il coinvolgimento di vari stakeholders pubblici e privati che interagiscano sia tra loro per fornire il servizio e sia con gli utenti finali per implementare e far funzionare al meglio M-EATING. Il risultato atteso sarà una app unica che permetta di organizzare, venire a conoscenza e partecipare ad eventi culturali con tema cibo e la possibilità di altre iniziative che aiutino a scoprire ancora di più le tradizioni di un paese straniero, tutto in spazi pubblici, quindi gratuiti, usufruibili tramite prenotazione in app.

Dopo aver definito il contesto iniziale e i risultati attesi, è interessante andare a comprendere quali attori interagiscono nel servizio rispetto all'utente dell'app.

Figura 4.16 Mappa degli attori M-EATING - famiglia

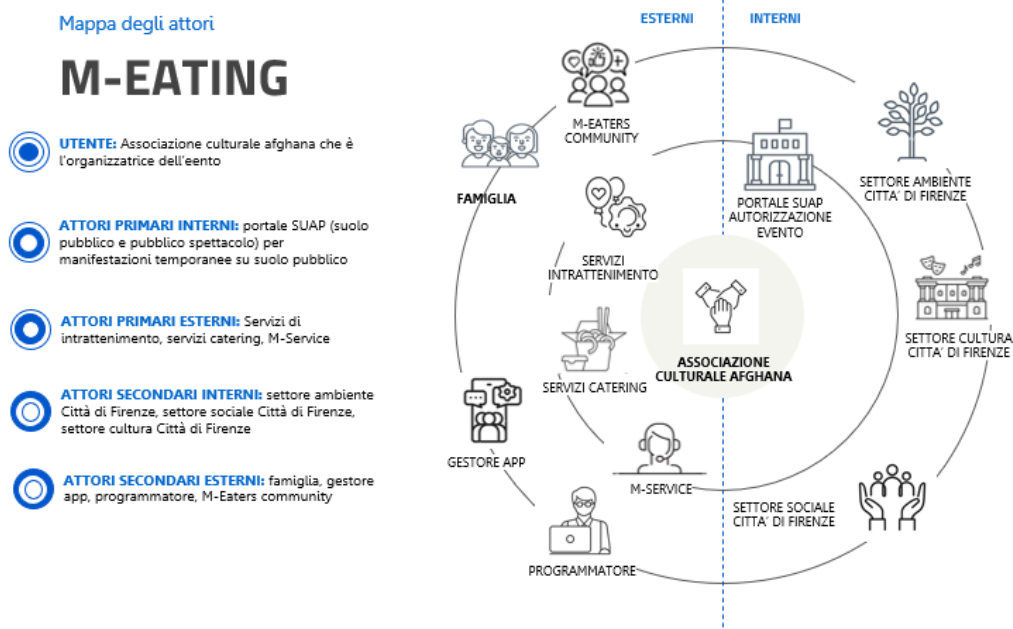


FONTE: mappa autoprodotta (vedi appendici, tabella 4)

Dall'analisi della mappa degli attori, dopo aver scelto come punto di vista dell'utente famiglia, si può evidenziare subito che l'associazione culturale afghana, oltre ad essere attore primario esterno, cioè che entra direttamente in contatto con essa, può essere

considerata anche utente poiché usufruisce della app per pubblicizzare l'evento organizzato, come si può osservare nello schema sottostante dove sono state rappresentate le sue interazioni con gli attori che interagiscono nel servizio.

Figura 4.17 Mappa degli attori M-EATING – Associazione culturale Afghana



FONTE: mappa autoprodotta (vedi appendici, tabella 4)

Come si può notare da questa mappa, compaiono differenti attori e alcuni di quelli già presenti prima, si posizionano diversamente: per esempio M-Service è un attore primario esterno in quanto aiuta l'associazione ad organizzare l'evento suggerendole fornitori dei vari servizi (catering e intrattenimento), quest'ultimi sono sia contattati da M-Service, sia dall'associazione stessa e interagiscono direttamente con l'utente perché, assieme decidono e offrono l'esperienza.

Per entrambe le analisi, il ruolo assegnato alla Pubblica Amministrazione è più marginale, a parte il portale SUAP (sportello unico attività produttive) di supporto all'Ufficio - Suolo pubblico e pubblico spettacolo¹⁰⁰ necessario per richiedere autorizzazione all'uso delle zone verdi, in quanto i settori ambiente, cultura e sociale della Città di Firenze con i rispettivi uffici e organico non dialogano direttamente con gli utenti del servizio, ma non per questo sono meno importanti. Infatti, il compito del settore ambiente è mappare e

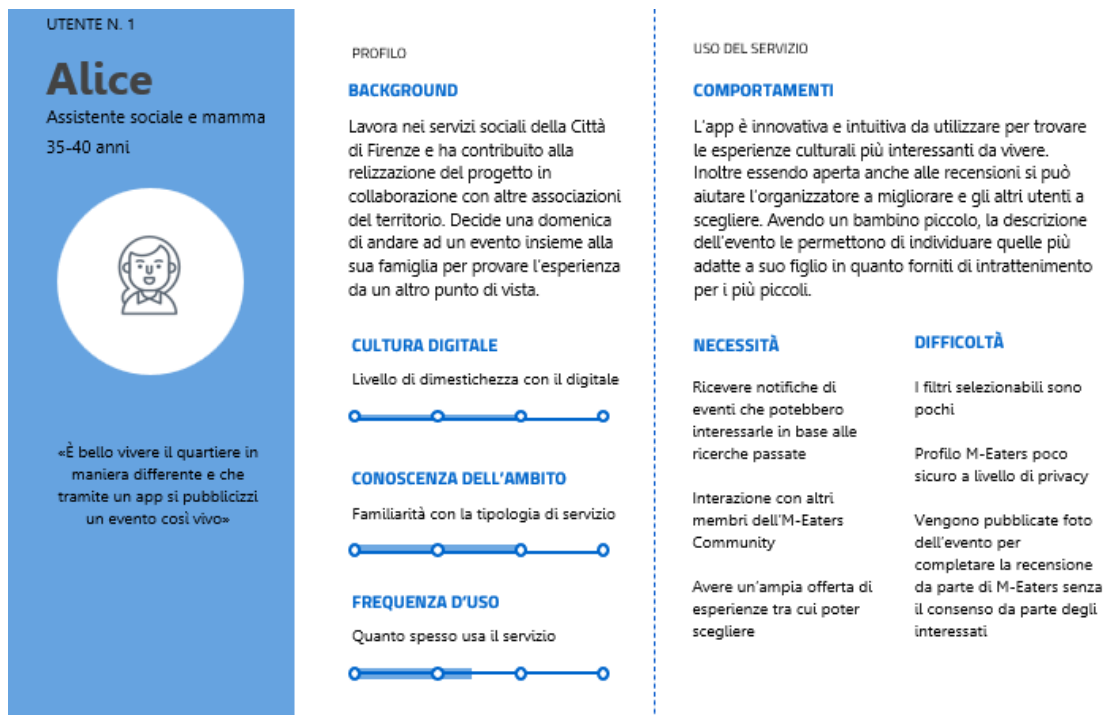
¹⁰⁰ Cfr. <https://servizi.comune.fi.it/servizi/scheda-servizio/manifestazioni-temporanee>

definire le aree verdi disponibili per questo progetto e segnalarle al gestore del servizio che dovrà successivamente inserirle nell'app e fornire gli arredi; le azioni del settore sociale e culturale sono di intercettare e informare le varie associazioni culturali straniere e non della possibilità di avvalersi di questa app e di fare promozione e pubblicità della stessa. Quindi, nonostante il servizio sia gestito quasi interamente da attori privati, la Pubblica Amministrazione ha il ruolo fondamentale di arrivare lì dove non riesce il settore privato in forza delle sue più ampie conoscenze e strumenti a disposizione.

Infine, la community di M-EATERS non interagisce direttamente con i due utenti individuati, ma può essere composta dagli stessi e può fornire consigli, recensioni che andranno ad influenzare sia l'operato degli organizzatori di eventi (se riterranno i suggerimenti validi) e la scelta degli utenti che in base all'indice di gradimento potranno decidere se partecipare o meno ad un evento.

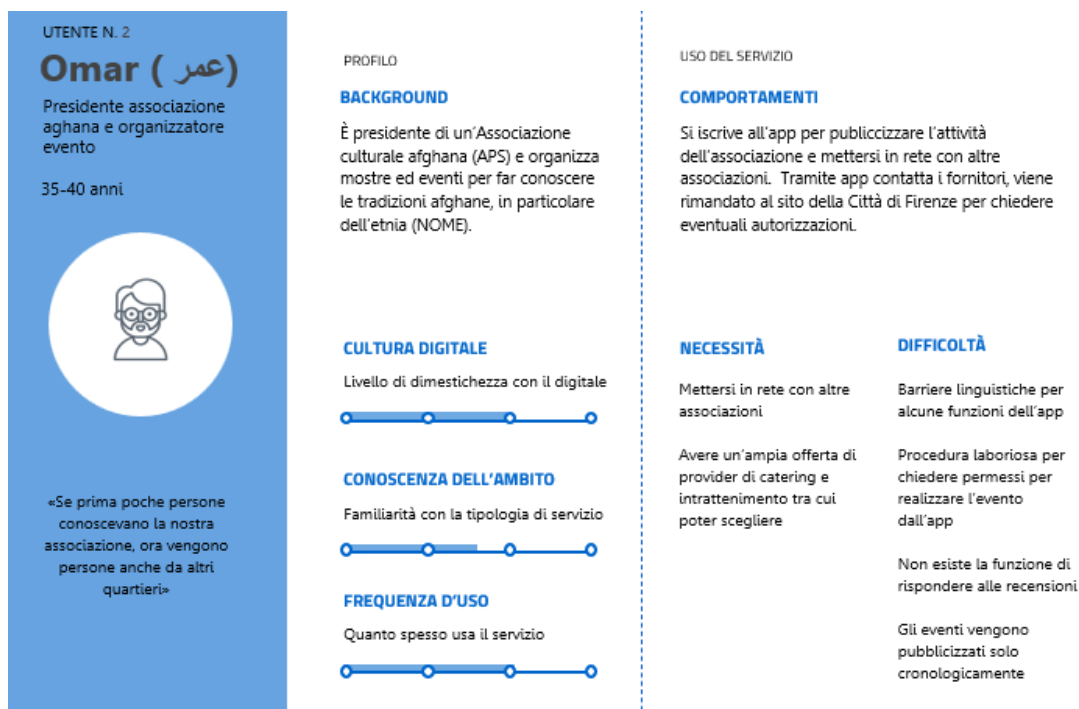
Ma chi sono quindi i possibili utenti del servizio? Come scritto sopra sono sia la famiglia, che l'organizzatore dell'evento ad essere utenti, con caratteristiche ben precise ed esigenze e difficoltà diverse. Nelle due schede sottostanti, realizzate con il modello *personas* fornito da Designers Italia, si andrà ad analizzare un po' più in profondità i loro profili; per semplificazione, per l'utente famiglia è stata presa in considerazione solo un membro e per l'associazione culturale afghana anche.

Figura 4.18 Profilo utente – Alice (famiglia)



FONTE: modello *personas* autoprodotta (vedi appendici, tabella 5)

Figura 4.19 Profilo utente – Omar (organizzatore evento)



FONTE: modello *personas* autoprodotta (vedi appendici, tabella 5)

Dopo aver delineato i due profili, è interessante soffermarsi sull'utente 2, Omar, che allo stesso tempo è anche attore primario di M-EATING, e sulla sua esperienza nell'uso dell'app. Per visualizzare al meglio questo percorso è molto utile esemplificare il percorso tramite lo schema *user journey* che aiuta quindi a evidenziare le singole azioni effettuate in app, gli attori che interagiscono per ciascuna azione e le possibili criticità di ogni fase. Si può notare dalla figura sottostante, quindi, che le maggiori difficoltà sono: la scarsa interazione tra alcuni attori e utenti, se lo scopo è la creazione di una rete, la ridotta possibilità di scambiare opinioni e conoscersi anche online (e non solo fisicamente agli incontri) non aiuta al raggiungimento dell'obiettivo; le impostazioni e altre funzioni disponibili solo in lingua italiana, che per una app che promuove l'inclusione sociale e culturale è un deficit importante perché non permette l'uso agevole ad un numero maggiore di persone, tenendo conto che spesso sono le realtà e le persone con scarsa competenza linguistica a rimanere ai margini del tessuto sociale. Inoltre, per Omar, come per altri organizzatori, sarebbe molto utile e più funzionale la possibilità di usare una versione web di M-EATING per permettere la gestione del proprio account e la realizzazione di un evento in modo più semplice e comodo.

Figura 4.20 User journey utente – Omar (organizzatore evento)

FASE	FASE 1	FASE 2	FASE 3	FASE 4	FASE 5
Descrizione	ISCRIZIONE	DOCUMENTI	ORGANIZZARE	PROMOZIONE	RICEZIONE FEEDBACK
<p>Omar - Presidente associazione e organizzatore evento</p> <p>Organizzare un evento</p> <p>ATTIVITA' Quali azioni svolge</p>	<p>Omar iscrive la sua associazione a M-Eating: invia i documenti necessari per l'identificazione, scrive una breve presentazione dell'associazione.</p>	<p>L'associazione decide di organizzare un evento in un parco urbano segnalato come disponibile dall'app, compila i documenti necessari richiesti, per motivi di uso suolo pubblico.</p>	<p>Si informa per fornitori di cibo e intrattenimento, tra quelli segnalati dall'app, in questo si fa aiutare da M-Service, che in base alle esigenze seleziona i migliori provider. Dopo averli scelti, invia tramite il servizio di messaggistica interna un messaggio per prendere contatto e accordarsi successivamente.</p>	<p>Pubblica l'evento con una breve descrizione, gli hashtag e filtri adeguati per facilitare la ricerca all'evento proposto, riceve il rating di gradimento.</p>	<p>Riceve e legge le recensioni degli utenti che hanno partecipato all'evento proposto, riceve il rating di gradimento.</p>
<p>ATTORI Chi è coinvolto nell'erogazione del servizio</p>	<p>M-Service che verifica l'identità di Omar e della sua associazione di cui è presidente e responsabile legale</p>	<p>M-Service che fornisce le istruzioni: portale SUAP autorizzazione evento per la PA</p>	<p>M-Service, servizio catering e servizio intrattenimento</p>	<p>M-Service registra le iscrizioni all'evento</p>	<p>M-Eaters Community e Alice (utente) che recensiscono l'esperienza</p>
<p>TOUCHPOINT Come interagisce con il servizio</p>	<p>App, funzione iscrizione nuovi utenti</p>	<p>Sezione dell'app che rimanda al sito web del comune apposito per richiedere autorizzazione</p>	<p>Lista fornitori catering e intrattenimento e servizio di messaggistica interna preposta</p>	<p>Sezione personale account collegato all'homepage dell'app dove pubblica l'evento per promuoverlo.</p>	<p>Sezione personale account dove si possono visualizzare le recensioni e i ratings</p>
<p>CRITICITA'</p>	<p>L'app è intuitiva e veloce, ma come organizzatore di eventi sarebbe preferibile avere anche un sito web di M-Eating che può facilitare l'iscrizione e la successiva organizzazione dell'esperienza.</p>	<p>Processo lungo e le istruzioni fornite M-Service sono poco chiare</p>	<p>Pochi fornitori presenti in app e oltre al servizio di messaggistica non è presente la possibilità di recensire i fornitori, in quanto sono già stati approvati e verificati da M-Service. Le segnalazioni sono solo a M-Service in caso di problemi.</p>	<p>Filtri e hashtag poco numerosi influenzano quindi la ricerca da parte degli utenti.</p>	<p>Non può rispondere ai messaggi e alle recensioni perché non è previsto questo servizio. Non è disponibile inoltre l'opzione traduzione nel caso fosse necessario.</p>

FONTE: modello user journey autoprodotta (vedi appendici, tabella 6)

Guardando allo scopo per cui è stata ideata questa app, si può concludere che può aiutare molto alla promozione di eventi informali organizzati da privati cittadini ed enti del terzo settore per vivere la città riappropriandosi degli spazi verdi urbani, luoghi naturali di incontro. D'altronde sono ancora molte le criticità, ovvero l'aspetto burocratico che per alcune esperienze può appesantire la preparazione; semplificando gli oneri amministrativi e promuovendo su larga scala il progetto (per far sì che non diventi di nicchia), il risultato non può che essere positivo.

Molti sono i progetti e gli interventi ideati o nati nel settore pubblico e privato per aumentare l'inclusione sociale, ma la strada da fare è molto lunga ancora. Serve una riflessione e delle azioni condivise da tutti perché è proprio nel tessuto sociale che possono giungere le idee più interessanti da realizzare (Meini 2018; Rossi 2020). E in questo cambiamento il ruolo guida dovrà essere assunto con decisione, capacità e convinzione dall'attore pubblico su più livelli (Zoletto, 2012).

4.7 Considerazioni finali: il futuro delle Smart Cities di Amsterdam, Toronto e Firenze

Amsterdam, Toronto e Firenze, insieme ad altre città, si sono ritrovate, in questi ultimi anni, ad affrontare sempre più sfide, variegata, ma allo stesso tempo intrecciate tra loro: dalla pandemia e i suoi effetti, i cambiamenti climatici, richieste di uguaglianza, e i recenti movimenti migratori e sociali e quindi a dover aumentare l'impegno per la realizzazione di una città intelligente, sostenibile e inclusiva.

Infatti, secondo uno dei report più importanti e famosi al mondo, lo Smart City Index (SCI) compilato dall'IMD (cfr. par. 1.4.4), saranno molte le domande a cui si dovrà dare risposta. Nello Smart City Index non è presente purtroppo la città di Firenze, ma anche se su scala ridotta, i problemi che deve affrontare attualmente e dovrà affrontare sono molto simili proprio perché insite nella natura della città contemporanea.

Amsterdam, per esempio si posiziona al quindicesimo posto su 141 città analizzate, nel 2021 era al tredicesimo posto su 118 città, precedendo di buona misura le connazionali Rotterdam al quarantunesimo posto e The Hague alla quarantatreesima posizione (IMD, 2023). Toronto si posiziona molto più in basso, al quarantottesimo posto su 141 città, mentre nel 2021 si era classificata al trentunesimo posto su 118; è preceduta nel ranking dalle città canadesi di Ottawa al quarantesimo posto e Vancouver al quarantaduesimo posto. Invece per trovare la prima città italiana si deve scendere di poco, con Bologna al cinquantunesimo posto, dopo che ha perso tre posizioni rispetto al 2021; e si posiziona davanti a Milano e Roma, rispettivamente all'ottantaduesimo posto e centoventiduesimo posto (IMD, 2023).

Una delle domande del report è 'quanto le minoranze si sentono accolte' ed è interessante guardare i risultati sia di Amsterdam e Toronto. Si ha, infatti, un distacco importante tra

Amsterdam (57.00 punti percentuali) e Toronto (66.00 punti percentuali), di cui quest'ultima vince il confronto. Su questo può influire l'ordine di grandezza della presenza di minoranze che è diverso per le due città, i recenti sconvolgimenti sociali e politici rispetto all'immigrazione e alla presenza nella società di determinate comunità straniere (per esempio l'Europa in generale negli ultimi dieci anni ha subito un maggior numero di attentati riconducibili a matrice islamica fondamentalista rispetto al Canada) e di conseguenza i pregiudizi innestati nelle popolazioni "autoctone". Infine, non sono specificate, come in altri studi e, come descritto precedentemente, la composizione delle minoranze indagate, se sono di recente immigrazione, se sono radicate nel territorio da molto tempo, la situazione economica e quindi le reali possibilità di aumentare la qualità di vita indipendentemente dall'origine etnica e culturale e così via. Per quanto riguarda l'Italia, Bologna che è la prima *smart city* a comparire si posiziona ancora più in basso rispetto al punteggio di Amsterdam con 54.00 punti percentuali, e non è difficile affermare che anche Firenze si potrebbe trovare con un risultato simile. Inoltre, la riflessione e le politiche per l'inclusione, come illustrato prima, in Italia sono di recente attuazione.

Per la dimensione di *smart governance*, Amsterdam si colloca leggermente più in alto rispetto a Toronto, soprattutto nella partecipazione alle decisioni e la possibilità di dare riscontri (e che siano ascoltati) alle autorità locali. Questo aspetto può essere confermato anche agli esempi descritti nel presente lavoro, dall'esperienza di Amsterdam Smart City e il fallimento del progetto Quayside. Le tre città italiane presenti nel ranking, hanno una media percentuale molto bassa, ancora nuovamente segno dello svantaggio che l'Italia ha nella costruzione e implementazione delle città intelligenti rispetto ad altri paesi.

Figura 4.21 Percezione dimensione smart governance della città di Amsterdam.



FONTE: IMD (2023, pag. 41)

Figura 4.22 Percezione dimensione smart governance della città di Toronto.



FONTE: IMD (2023, pag. 165)

Amsterdam e Toronto sono due città che negli ultimi anni hanno investito molto sulla realizzazione delle *smart cities* e anche sull'aspetto di inclusione sociale delle varie diversità presenti nel loro tessuto sociale urbano.

La pandemia e gli effetti sempre più presenti del cambiamento climatico hanno dato rinnovato impulso alla crescita delle *smart cities* in Italia, anche grazie al desiderio espresso dai cittadini di vivere in una città a misura di persona, in cui siano presenti il senso di comunità e la socialità. Firenze si sta affacciando solo ora come *smart city* anche alla dimensione di inclusione sociale, seguendo l'evoluzione normativa italiana sul tema di inclusione e città intelligenti. Sarà interessante quindi, osservare come risponderà a queste sfide; se, insieme ad altre città italiane chiederà al governo a livello nazionale un'accelerazione su questi due ambiti e se saprà sfruttare i finanziamenti provenienti dal PNRR e dai bandi europei.

Per Amsterdam sarà interessante osservare come le politiche di inclusione e accoglienza cambieranno, se lo faranno, dopo l'uscita di scena del primo ministro olandese Mark Rutte a seguito delle critiche sempre più ampie contro la politica green dell'Unione, dello scandalo migranti Germania-Paesi Bassi e l'influenza esercitata in risposta dall'Unione Europea con le sue molteplici linee guide e programmi a sostegno dell'innovazione digitale, ecologica e sociale.

Per Toronto invece sarà ugualmente stimolante vedere come il nuovo paradigma di Human Smart City, proclamato dopo il fallimento di Quayside, guiderà il cambiamento di approccio nell'implementazione della *smart city* e se potrà essere preso a modello per lo sviluppo di altre *smart cities* nel mondo.

CONCLUSIONI

Questo lavoro è nato dalla domanda se il paradigma della *smart city* potesse costituire un'opportunità di inclusione sociale e culturale per minoranze etniche e religiose, grazie alle molteplici opportunità offerte dai suoi sei assi.

Dopo una breve esposizione dell'evoluzione del concetto di *smart city* a livello internazionale, l'attenzione si è concentrata principalmente sulle iniziative, i documenti e le organizzazioni sostenute dalle Nazioni Unite per l'implementazione delle città intelligenti. Due gli strumenti principali: l'agenzia UN Habitat e l'Agenda 2030, in particolare con l'Obiettivo di sviluppo sostenibile 11 dedicato alle città: 'rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, resilienti e sostenibili'.

Un'altra organizzazione internazionale che sta promuovendo conferenze sull'ambito è l'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico; ma ad essere più incisiva è l'Unione Europea. Infatti, l'Unione Europea già dagli anni 2000 con vari programmi quadro ha incentivato la realizzazione di progetti che toccavano elementi della *smart city*, anche se non ufficialmente denominata così. Momento di rilancio nell'implementazione è lo strumento *Next Generation Europe*, che, grazie alla capacità finanziaria e ai principi su cui si fonda è ideale per una maggior forza nella costruzione delle città intelligenti; importante è ribadire che l'azione dell'Unione non risulta scollegata alle iniziative delle Nazioni Unite.

Successivamente è stato delineato il concetto di multiculturalità come caratteristica sempre più presente nelle città contemporanee, ovvero un tentativo di risposta teorico-politica alla difficoltà di convivenza sociale e democratica tra vari gruppi di persone con origini e caratteristiche diverse proponendo quindi azioni e strumenti, a volte istituzionali, per il governo di contesti riconosciuti come eterogenei.

La *smart city* però affronta il tema del multiculturalismo e dell'inclusione sociale e culturale? Per rispondere a questa domanda è stata effettuata una ricerca bibliografica seguendo la metodologia PRISMA, da cui sono stati estratti dei concetti interessanti come l'uso degli spazi pubblici urbani, l'equità sociale, il design sociale e il co-design. La letteratura sul tema è risultata scarsa e quindi, dopo un'ulteriore ricerca incentrata sulle dimensioni di *smart governance*, *smart people* e *smart living* è stato possibile costruire dei possibili indicatori per misurare la '*smart inclusion*' di una città intelligente; questi

criteri sono 4: uso spazi pubblici, ICT per favore il dialogo interculturale, educazione interculturale e *governance* partecipativa.

Fino ad adesso si è discusso principalmente della realtà internazionale; l'Italia invece, purtroppo, è ancora indietro nella realizzazione di città intelligenti come viene evidenziato da molteplici ranking internazionali. Occasione per accelerare nell'implementazione è data dal PNRR, dove sono due le Missioni che perseguono gli obiettivi propri di una *smart city*. Infatti, l'evoluzione normativa in materia è disunita e disomogenea, rendendo quindi difficile per gran parte delle città italiane la costruzione di una strategia unitaria efficace, con grandi diversità geografiche.

Recente è anche la riflessione sull'inclusione sociale e culturale, dovuta dall'incapacità di adeguarsi al mutamento da paese di emigrazione a paese di immigrazione. Nonostante il carattere strutturale e non più emergenziale del fenomeno migratorio, le politiche nell'ambito e sull'inclusività non hanno la capacità di rispondere efficacemente alle richieste da parte della società civile.

Per comprendere quindi se la *smart city* ha la possibilità di reagire a queste necessità e introdurre politiche più inclusive sono stati studiati tre casi di *smart city*: Amsterdam come esempio positivo, Toronto come esempio negativo e Firenze come progetto non ancora realizzato, ma potenzialmente positivo. Perché la scelta di questi casi studio? Sono città che appartengono a contesti geografici, politici, culturali e sociali completamente diversi e queste loro differenze si riflettono sulla modalità di implementazione della loro '*smartness*'.

Amsterdam grazie alla creazione della Amsterdam Smart City è riuscita a concretizzare una *governance* partecipativa, dove chiunque può proporre progetti, anche per l'inclusione sociale; inoltre, proprio grazie a queste iniziative riesce a promuovere un'educazione interculturale, un uso delle ICT orientato anche al dialogo interculturale e un uso degli spazi urbani come luogo di incontro della comunità.

Toronto, invece, è riuscito a realizzare solo un uso degli spazi pubblici urbani per le comunità indigene e la promozione e conservazione delle culture degli Inuit, Metis e Prime Nazioni. L'errore della città è stato dare troppa importanza ai partner economici e non ai reali bisogni dei cittadini con il progetto Quayside, il cui fallimento ha evidenziato quanto sia importante la dimensione della *governance* partecipativa per guidare una *smart city*.

Infine, il progetto M-EATING della città di Firenze è interessante perché è un tentativo di creare un servizio per favorire l'interazione e il dialogo interculturale in spazi urbani pubblici, tramite una app e la partecipazione di molteplici stakeholder pubblici e privati. Importante nella progettazione di tali servizi, la capacità di ridurre le criticità per gli utenti, come la possibilità di interazione sulla piattaforma in più lingue per raggiungere più soggetti possibili e quindi una maggiore inclusione.

Da questi tre casi si può quindi evincere che le tecnologie possono favorire la prossimità, una maggiore inclusione, ma sono di fondamentale importanza anche gli spazi urbani pubblici che favoriscono la socialità e combattono l'esclusione. L'errore in cui le città non devono incorrere è privilegiare l'aspetto digitale rispetto alla componente umana perché per realizzare una *smart city* realmente sostenibile e inclusiva; è necessario recuperare la dimensione di comunità, la città come insieme di cittadini perché la città è costituita da chi la abita, da chi la popola quotidianamente e da chi la governa. Il paradigma della *smart city* è quindi uno strumento valido per favorire l'inclusione sociale e culturale per le minoranze etniche e religiose solo se si mettono al centro le dimensioni di *governance* e *people* perché è dalla creatività e interazione umana, supportata dalle ICT, che possono nascere le migliori soluzioni per l'inclusività e la sostenibilità.

APPENDICI

Tabella 1. IMD Smart City Index 2023 – scheda di valutazione città

IMD Smart City Index 2023 A User's Guide

SMART CITY RANKING
13
Out of 141

SMART CITY RATING
BB
A+ 2021

FACTOR RATINGS
BB
STRUCTURES


TECHNOLOGIES
BB

GROUP
3

Smart City Ranking
Smart City Ranking: The Ranking position of the city amongst the 141 cities measured, based upon the Rating and its components.
Group: Each city is assigned to one of four groups, based upon its HDI values.
Smart City Rating and Factor Ratings: The Ratings for each city are calculated from the city's performance relative to the other cities within the group.
The Methodology section provides the exact procedure for these calculations.
The 2021 Ranking and Rating are also shown for the 113 cities included in the last edition's index (2021).

BACKGROUND INFORMATION

City: **Palermo**
Population: 661,338
GDP: 2,841



Country: **Italy**

Year	2018	2019	2020	2021	1 yr change
HDI	0.860	0.860	0.859	0.861	+0.001
Urban population of 500k+	77.8	78.0	78.0	78.7	+0.8
Population aged 65 and over	19.2	19.3	19.7	19.7	+0.5
Urban population of 500k+	78.0	78.1	78.7	78.7	+0.8
GDP per capita (PPP)	38,819	41,428	38,019	40,274	+168

Background Information

This section presents the Human Development Index (HDI) at the city level taken from the Global Data Lab, and the population of the city as defined through the United Nations World Urbanization Prospects for the majority of cities, or Eurostat for some of European cities.

It also presents the United Nations HDI (country-level - for the parent economy of a given city) and its four components, as well as the city's position on the map. Please note: for Taipei City only, the data is calculated using the same methodology and comparable data.

Priority Areas

Summarizes the areas that the respondents perceive as the priority area for their city. From a list of 15 indicators, survey respondents were asked to select 5 that they perceived as the most urgent for their city. The total bar indicates the percentage of the respondents that included a given area as one of their five choices. The higher the percentage of responses per area, the greater the priority for the city. The left-hand section of each bar shows the Alignment - the proportion of those respondents who also answered the corresponding survey questions low. A strong Alignment implies that these areas also demand priority attention.


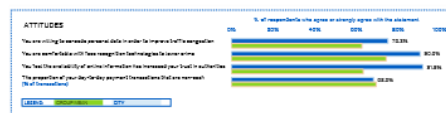


Tabella 2. IMD Smart City Index 2023 – scheda di valutazione città parte II

IMD Smart City Index 2023 A User's Guide

Attitudes

Shows and compares the responses to three key privacy aspects (willingness to concede personal data, comfort vis-a-vis face recognition, and whether online information has increased trust in authorities) and the percentage of day-to-day transactions that are non-cash. The city is represented by the blue bar, while the group average is shown by the light red bar.



Structures and Technologies

Key survey data collected on Structures (left side) and Technologies (right side), under five key areas: health and safety, mobility, activities, opportunities, and governance.

Each indicator presents the Score for the city and a comparison with its Group (1-4). Showing the Group's Minimum, Mean, and Maximum Scores (light red bar) alongside with the city (blue circle) allows a clear comparison of the city's performance in this indicator. The Methodology section provides the exact calculation of the Score.

This table can be read in two ways: down to examine all Structures or Technologies indicators, or across to examine a key area in both Structures and Technologies.



Tabella 3. PRISMA FLOW DIAGRAM - Moher D, Liberati A, Tetzlaff J, Altman DG, The PRISMA Group (2009). Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analyses: The PRISMA Statement. PLoS Med 6(7): e1000097. doi: 10.1371/journal.pmed1000097

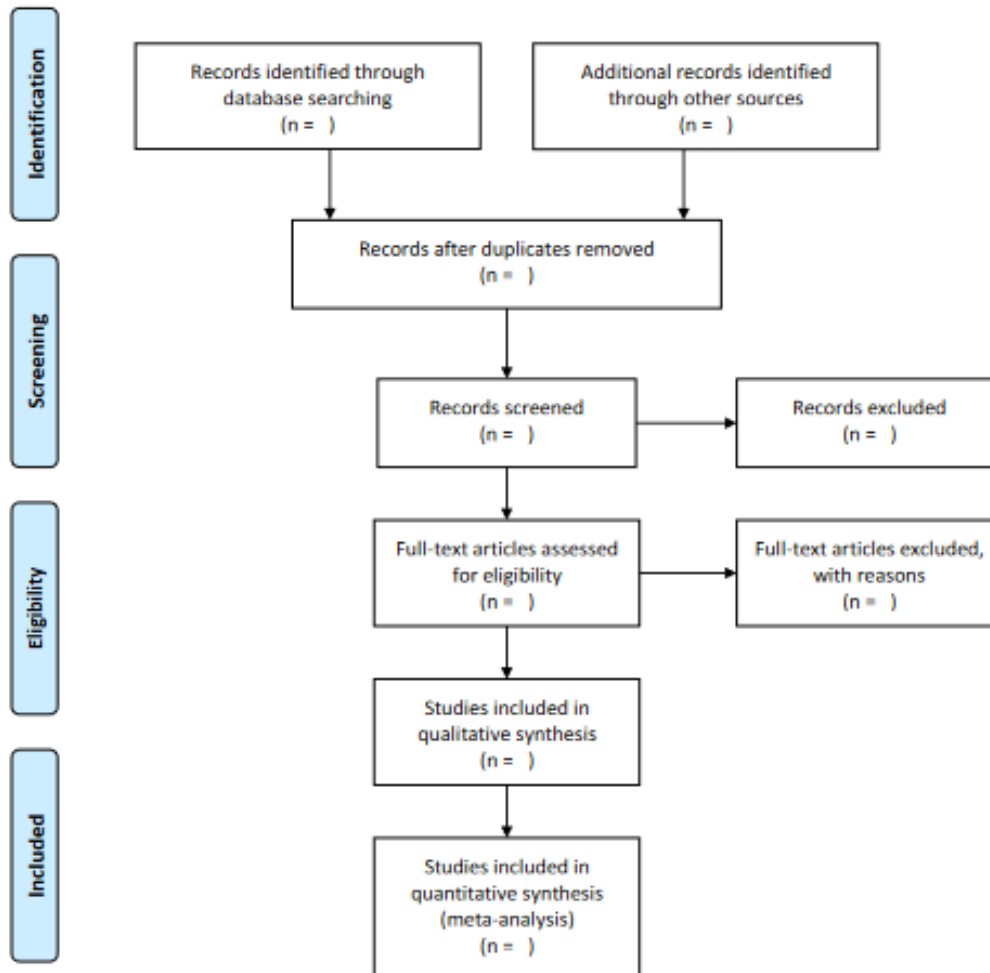


Tabella 4. Designers Italia e AGID – Mappa ecosistema

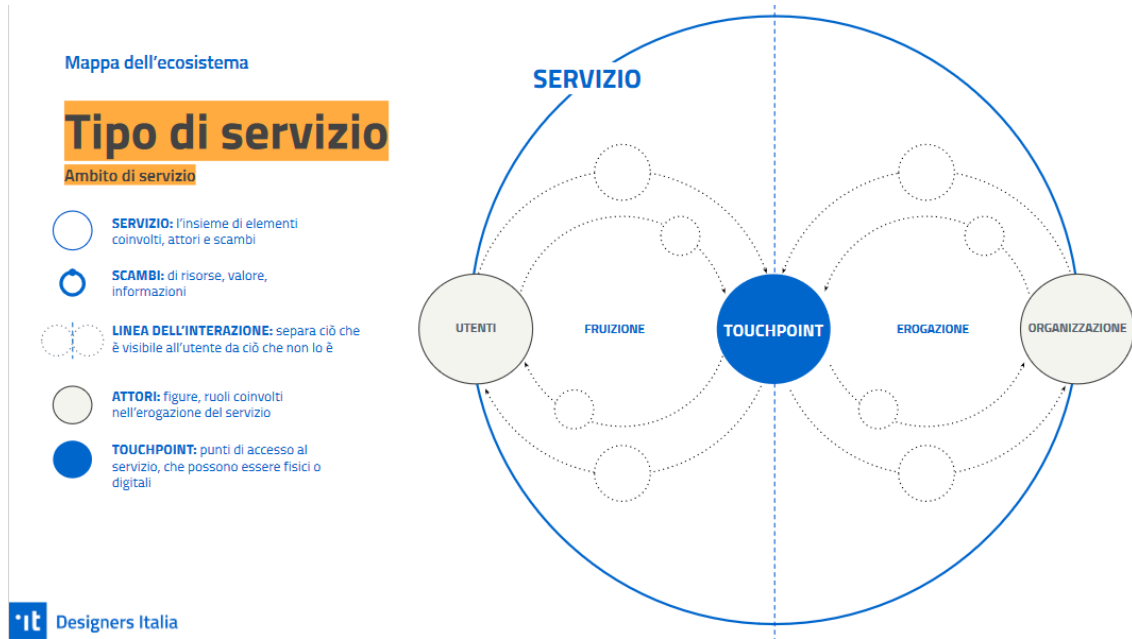


Tabella 5. Designers Italia e AGID - Mappa degli attori, ambito di servizio



Tabella 6. Designers Italia e AGID – Modello personas (utente)

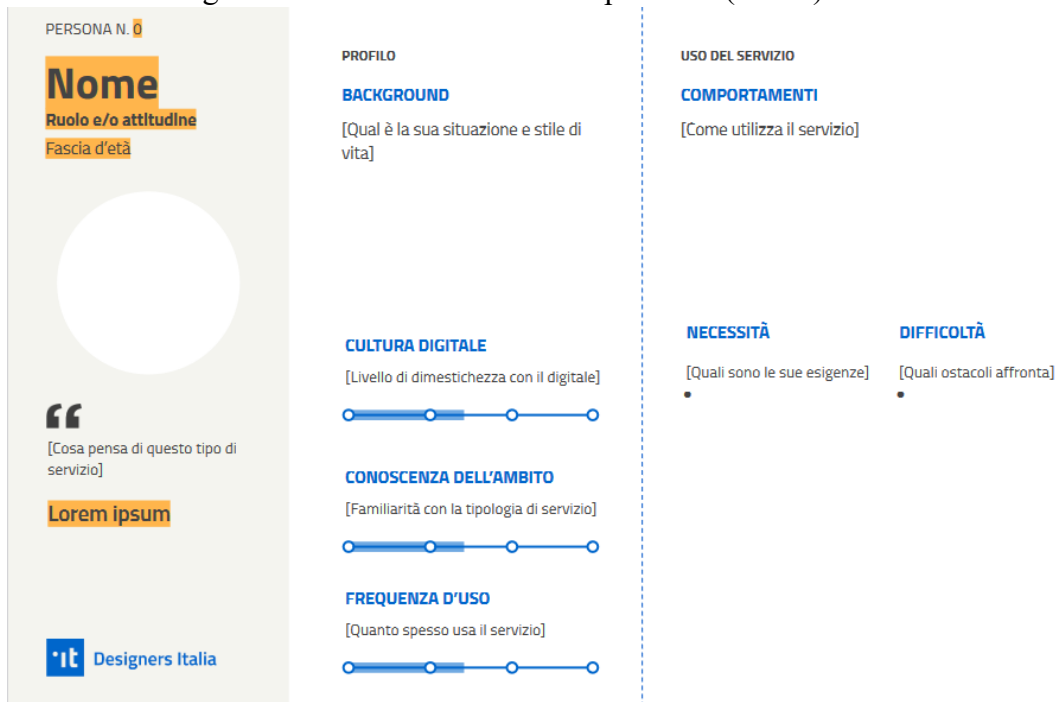
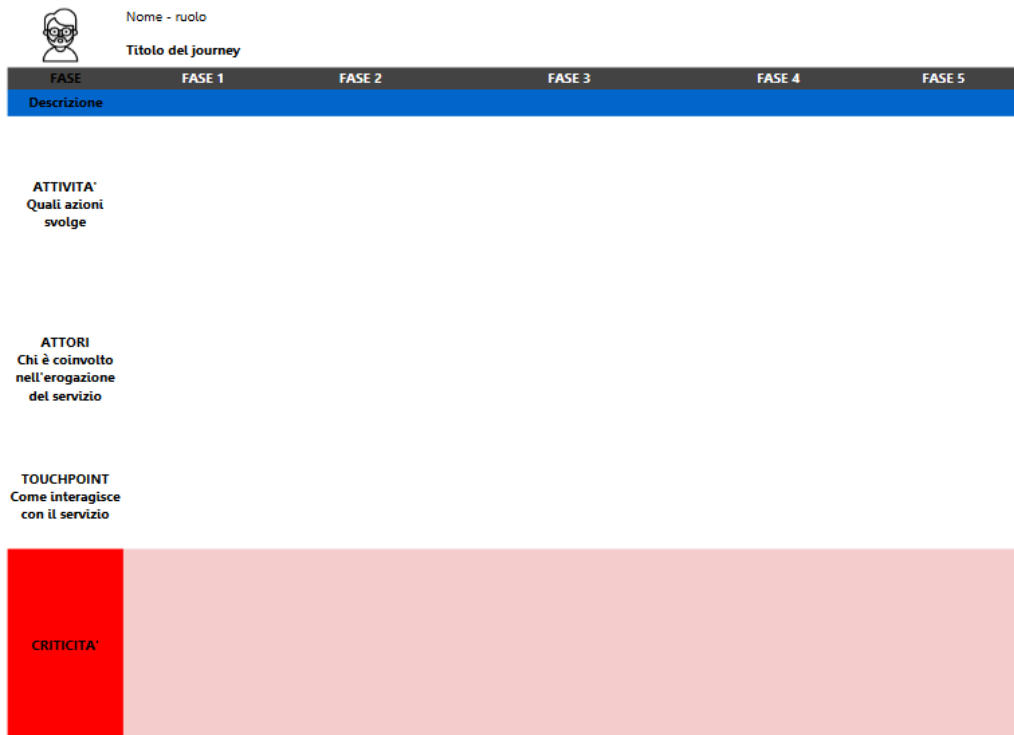


Tabella 7. Designers Italia e AGID – Schema di User Journey



DOCUMENTI E NORMATIVE

NAZIONI UNITE

(1987) *Our Common Future, From one Earth to One World*, World Commission on Environment and Development, New York, USA.

(2015) *Trasformare il nostro mondo. L'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile*.

(2017) *New Urban Agenda*, UN Habitat, Nairobi, Kenya.

(2018) *World Urbanization Prospects 2018*, Population Division of the Department of Economic and Social Affairs of the UN, New York, USA.

(2019) *Message on World Cities Day 2019*, Antonio Guterres, UN Secretary General, New York, USA.

(2020) *Local inclusion of migrants and refugees*, UN Habitat, Nairobi, Kenya.

(2022) *Envisaging the future of cities – World cities report 2022*, UN Habitat, Nairobi Kenya.

(2023) *Managing smart city governance – A playbook for local and regional governments*, UN Habitat, Nairobi Kenya.

(2023) *Rescuing SDG 11 for a Resilient Urban Planet*, UN Habitat, Nairobi Kenya.

ORGANIZZAZIONE PER LA COOPERAZIONE E LO SVILUPPO ECONOMICO

(2018), *Working Together for Local Integration of Migrants and Refugees in Amsterdam*, OECD Regional Development Studies, OECD Publishing, Paris France.

(2019a) *Enhancing the contribution of digitalisation to the smart cities of the future*, OECD Publishing, Paris France.

(2019b) *Smart cities and inclusive growth - Building on the outcomes of the 1st OECD Roundtable on Smart Cities and Inclusive Growth*, OECD Publishing, Paris France.

(2020) *Measuring smart cities' performance – Do smart cities benefit everyone?* OECD Publishing, Paris France.

(2021) *Measuring smart city performance in COVID-19 times: Lessons from Korea and OECD countries: Proceedings from the 2nd OECD Roundtable on Smart Cities and Inclusive Growth*, OECD Publishing, Paris France.

(2021) *International Migration Outlook 2021*, OECD Publishing, Paris France.

COMMISSIONE EUROPEA

(2007) *Comunicazione dalla Commissione al Consiglio europeo e al Parlamento europeo. Una politica energetica per l'Europa*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2007) *Carta di Lipsia sulle città europee sostenibili*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2009) *Piano Strategico europeo per le tecnologie energetiche (Piano SET)*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2010a) *Europa 2020. Una strategia per una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2010b) *Una Agenda Digitale per l'Europa*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2012) *Comunicazione della Commissione, Smart Cities and Communities – European Innovation Partnership*, Bruxelles, 10 luglio 2012, C (2012)4701, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2015a) *Strategia per il mercato unico digitale in Europa*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2015b) *Scenarios for Integrated Territorial Investments*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2016) *Urban Agenda for the EU “Pact of Amsterdam”*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2020) *Next Generation Europe*.

(2020) *The New Leipzig Charter – The transformation power of cities for the common good*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2021) *Accordo di Lubiana*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

(2022) *EU Mission 100 climate neutral and smart cities*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

COMITATO ECONOMICO E SOCIALE EUROPEO (CESE)

(2022) *Parere del Comitato economico e sociale europeo sul tema «Partenariati tematici nel quadro dell'accordo di Lubiana»*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

PARLAMENTO EUROPEO

(2003) Regolamento (CE) n. 343/2003 del Consiglio, del 18 febbraio 2003, che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda d'asilo presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di un paese terzo.

(2013) Regolamento (UE) n. 604/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, che stabilisce i criteri e i meccanismi di determinazione dello Stato membro competente per l'esame di una domanda di protezione internazionale presentata in uno degli Stati membri da un cittadino di un paese terzo o da un apolide.

(2013) Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006.

(2016) Regolamento (UE) 2016/679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 aprile 2016, relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati e che abroga la direttiva 95/46/CE (Regolamento generale sulla protezione dei dati). (GDPR)

(2019) *Integrated Territorial Investments as an Effective Tool of the Cohesion Policy*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

EUROSTAT

(2023) *Sustainable development in the European Union – Monitoring report on progress towards the SDGs in an EU context*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

EUROPEAN URBAN INITIATIVE (EUI)

(2023) *Ex ante assessment of the “Cities of Equality” thematic area under the Urban Agenda for the EU*, Publications Office of the European Union, Luxembourg.

IMD WORLD COMPETITIVENESS CENTER

(2023) *IMD Smart City Index 2023 Report*, Smart City Observatory, International Institute for Management Development, Losanna, Svizzera.

TORONTO

(2022) *City of Toronto Reconciliation Action Plan 2022-2023*, Toronto Ontario.

FRANCIA

(1958) *La Constitution française*.

ITALIA

(1948) *Costituzione della Repubblica*.

(1963) Circolare 51/22/IV del 4 dicembre 1963, Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

(1986) Legge n. 943/1986 del 30 dicembre 1986, *Norme in materia di collocamento e di trattamento dei lavoratori extracomunitari immigrati e contro le immigrazioni clandestine*.

(1990) Legge n. 39/1990 del 28 febbraio 1990, *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 30 dicembre 1989, n. 416, recante norme urgenti in materia di asilo politico, di ingresso e soggiorno dei cittadini extracomunitari e di regolarizzazione dei cittadini extracomunitari ed apolidi già presenti nel territorio dello Stato. Disposizioni in materia di asilo*.

(1993) Legge n. 205/1993 del 25 giugno 1993, *Misure urgenti in materia di discriminazione razziale, etnica e religiosa*.

(1998) Legge n. 40/1998 del 6 marzo 1998, *Disciplina dell'immigrazione e norme sulla condizione dello straniero*.

(2002) Legge n. 189/2002 del 30 luglio 2002, *Modifica alla normativa in materia di immigrazione e di asilo*.

(2004) Decreto-legislativo n. 42/2004 del 22 gennaio 2004, *Codice dei beni culturali e del paesaggio*.

(2005) Decreto-legislativo n. 82/2005 del 7 marzo 2005, *Codice Amministrazione digitale*.

(2006) Decreto-legislativo n. 152/2006 del 3 aprile 2006, *Codice dell'Ambiente*.

(2009) Legge n. 94/2009 del 15 luglio 2009, *Disposizioni in materia di sicurezza pubblica*.

(2010) Circolare n. 2 dell'8 gennaio 2010, *Indicazioni e raccomandazioni per l'integrazione di alunni con cittadinanza non italiana*, Ministero dell'Istruzione, della Ricerca e dell'Università.

(2012) Decreto-legge n. 83/2012 del 22 giugno 2012.

- (2012) Decreto-legge n. 12/179 del 18 ottobre 2012, “Decreto Crescita 2.0”.
- (2014) Legge n. 56/2014 del 7 aprile 2014, *Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni.*
- (2015) Legge n. 221/2015 del 28 dicembre 2015, *Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell’uso eccessivo di risorse naturali.*
- (2017) Decreto-legge n. 13/2017 del 17 febbraio 2017, *Disposizioni urgenti per l'accelerazione dei procedimenti in materia di protezione internazionale, nonché' per il contrasto dell'immigrazione illegale.*
- (2017) Delibera n. 108/2017 del 22 dicembre 2017, *Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile, Comitato interministeriale per la programmazione economica.*
- (2018) Decreto-legge n. 113/2018 del 4 ottobre 2018, *Disposizioni urgenti in materia di protezione internazionale e immigrazione, sicurezza pubblica, nonché' misure per la funzionalità del Ministero dell'interno e l'organizzazione e il funzionamento dell'Agenzia nazionale per l'amministrazione e la destinazione dei beni sequestrati e confiscati alla criminalità organizzata.*
- (2019) Decreto-legge n. 53/2019 del 14 giugno 2019, *Disposizioni urgenti in materia di ordine e sicurezza pubblica.*
- (2020) Decreto-legge n. 130/2020 del 21 ottobre 2020, *Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e sicurezza.*
- (2021) *Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.*
- (2022) *Linee guida di design per i siti internet e i servizi digitali della PA (AGID)*
- (2023) Decreto-legge n. 133/2023 del 5 ottobre 2023, *Disposizioni urgenti in materia di immigrazione e protezione internazionale, nonché' per il supporto alle politiche di sicurezza e la funzionalità del Ministero dell'interno.*

FIRENZE

- (2015) *Firenze Smart City Plan*, Comune di Firenze.
- (2016) *Strategia di sviluppo urbano sostenibile*, Comune di Firenze.
- (2022) *M5C2 – Investimento 2.2. – PIANI INTEGRATI Città metropolitana di Firenze, Next re generation Firenze 2026 – Proposta 2: Cultura e inclusione sociale*, Città metropolitana di Firenze.

FORUM PA

(2022) *ICity Rank 2022. Rapporto annuale 2022 – Indice di trasformazione digitale.*

(2023) *ICity Rank 2023. Rapporto annuale 2023.*

CARITAS ITALIANA

(2023) *XXXII Rapporto Immigrazione 2023*, Caritas Italiana e Fondazione Migrantes.

BIBLIOGRAFIA

ACOCELLA C., LANEVE G. (2021) *Città intelligenti e diritti: nuove prospettive di consumo nel prisma della socialità*, in Ricerche giuridiche sull'Amministrazione e l'Economia – PA persona e amministrazione, vol. 9, n 2, <https://doi.org/10.14276/2610-9050.3312>.

APPIO F.P. et al (2018) *Understanding Smart Cities: Innovation ecosystems, technological advancements, and societal challenges*, in Technological Forecasting and Social Change, vol. 142, pp. 1-14 <https://doi.org/10.1016/j.techfore.2018.12.018>.

ALLAM Z., NEWMAN P. (2023) *Smart Cultural and Inclusive Cities: How Smart City Can Help Urban Culture and Inclusion*, in Revising Smart Cities with Regenerative Design. Cities and Nature. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-28028-3_5.

ANTTIROIKO A., DE JONG M. (2020) *The inclusive city – The theory and practice of creating Shared Urban prosperity*, Svizzera, Springer Nature, <https://doi.org/10.1007/978-3-030-61365-5>.

BAGNASCO A., BARBAGLI M., CAVALLI A. (2012) *Corso di sociologia terza edizione*, Bologna, Il Mulino.

BERETTA et al. (2018) *Immigrants' information experiences: an informed social inclusion framework*, in Journal of the Australian Libray and Information Association, 67:4, 373-393, doi: [10.1080/24750158.2018.1531677](https://doi.org/10.1080/24750158.2018.1531677).

BOGDANOV O. et al. (2019) *Scrutinizing the Smart City Index: a multivariate statistical approach*, 33, 2, pp. 777-799.

BONI A., ZEVI A. (2021) *'Next Generation EU' Cities. Local Communities in a post pandemic future*, in ISPI, Milano, Ledizioni LediPublishing.

BRIATA P. (2019) *Multiculturalismo senza panico: parole, territori, politiche nella città delle differenze*, Milano, FrancoAngeli.

CALVINO I. (1972) *Le città invisibili*, Torino, Einaudi.

- CHEEMA S. (Ed.) (2020) *Governance for urban services access, participation, accountability, and transparency*, Singapore, Springer Singapore.
- CHIODELLI F. (2009) *La cittadinanza secondo Henry Lefebvre: urbana, attiva, a matrice spaziale*, in *Territorio*, vol. 51, Dipartimento di Architettura e Pianificazione, Politecnico di Milano.
- CILIBERTI D. (2015) *Una piccola grande città*, in *Governance multiculturale e associazionismo straniero. Percorsi di integrazione dei nuovi cittadini a Pontedera*, Pontedera, Tagete Edizioni, pp. 113-123.
- CILIBERTI D., MEINI M. (2015) *La città come spazio vissuto. Luoghi, volti, parole*, in “Governance multiculturale e associazionismo straniero. Percorsi di integrazione dei nuovi cittadini a Pontedera”, Pontedera, Tagete Edizioni, pp. 125-161.
- COLLEONI M. (cur). (2022) *Territori in bilico: coesione sociale e sviluppo sostenibile nella metropoli policentrica*, Bologna, Il Mulino.
- COLLINS C., AIGBAVBOA C. (2021) *A bibliometrical evaluation and critical review of the smart city concept - making a case for social equity*, in *Journal of Science and Technology Policy Management*, issn 2053-4260, vol. 14 n 3, pp. 487-510, <https://doi.org/10.1108/JSTPM-06-2020-0098>.
- COLUCCI M. (2018) *Storia dell'immigrazione straniera in Italia. Dal 1945 ai giorni nostri*, Roma, Carocci Editore.
- EMILSON A., HILLGREN P., SERAVALLI A. (2014) *Designing in the Neighborhood: Beyond (and in the Shadow of) Creative Communities*, in “Making Futures”, MIT Press.
- ESTEVEZ E., PARDO, T., SCHOLL J. (Eds.). (2021) *Smart cities and smart governance: towards the 22nd century sustainable city*, Svizzera, Springer, <https://doi.org/10.1007/978-3-030-61033-3>.
- FERRARI F. (2020) *Smart City: l'evoluzione di un'idea*, Milano, Mimesis.

FINCHER R. et al. (2014) *Planning in the multicultural city: celebrating diversity or reinforcing difference?* in *Progress in Planning*, 92, pp. 1-55.

GALANAKIS M. (2013) *Intercultural Public Spaces in Multicultural Toronto*, in *Canadian Journal of Urban Research*, vol. 22, n 1, Special Issue: Diversity and Public Space in Canadian Cities (Summer 2013), pp. 67-89, Institute of Urban Studies, University of Winnipeg, Winnipeg.

GIFFINGER R. et al. (2007) *Smart Cities – Ranking of European medium sized cities*, Centre of Regional Science, Vienna UT.

GREERA C. (2022) *Prioritizing Inclusion in Urban Development*, in *IEEE International Symposium on Technology and Society (ISTAS)*, pp. 1-4, Hong Kong, Hong Kong, DOI: 10.1109/ISTAS55053.2022.10227110.

LEFEBVRE H. (1968) *Le Droit a la ville*, trad. It *Il diritto alla città*, Ombre Corte, Verona 2014.

LIANG D., DE JONG M., SCHRAVEN D., WANG L. (2022) *Mapping key features and dimensions of the inclusive city: a systematic bibliometric analysis and literature study*, in *International Journal of Sustainable Development & World Ecology*, vol. 29, No. 1, pp 60-79, <https://doi.org/10.1080/13504509.2021.1911873>.

LUATTI L. (a cura di). (2006) *La città plurale. Trasformazioni urbane e servizi interculturali*, Verona, EMI.

MALEK J.A., LIM S.B., YIGITCANLAR T. (2021) *Indicators for Building Citizen-Centric Smart Cities: A systematic Literature Review*, in *Sustainability*, vol. 13, <https://doi.org/10.3390/su13010376>.

MARCHESANI F. (2022) *Exploring the relationship between digital services advance and smart tourism in cities: Empirical evidence from Italy*. *Current Issues in Tourism*, pp 1-12.

MEINI M. (2003) *Governance multiculturale e associazionismo straniero – percorsi di integrazione dei nuovi cittadini di Pontedera*, Pontedera, Tagete Edizioni.

MEINI M. (2006) *Spazi e luoghi dell'intercultura fra realtà e rappresentazione*, in Nuova cittadinanza. Mappa per turisti molto speciali: i passeggeri, gli ospiti e gli abitanti della città, Guida 2005, Firenze, Edizioni Polistampa, pp. 160-186.

MEINI M. (2018) *Costruire i territori del dialogo: percorsi di governance multiculturale tra fallimenti e buone pratiche*, in Per una geopolitica delle migrazioni. Nuove letture dell'altrove tra noi, XIII Rapporto della Società Geografica Italiana, Roma, pp. 56-63.

MEINI M. (2019) *Verso una governance interculturale in Italia? Questioni aperte tra migrazione e postmigrazione*, in "Geotema", 61, pp. 25-33.

MIRZOEV T. (2022) *Systematic review of the role of social inclusion within sustainable urban developments*, in International Journal of Sustainable Development & World Ecology, vol. 22, <https://doi.org/10.1080/13504509.2021.1918793>.

MIEG H. A. (2022) *Social Innovation in Sustainable Urban Development*, MDPI - Multidisciplinary Digital Publishing Institute.

MONACHESI P. (2020) *Shaping an alternative smart city discourse through Twitter: Amsterdam and the role of creative migrants*, in Cities 100 The international journal of urban policy and planning, Netherlands, Elsevier Ltd.

MONDINI, OPPIO, A., STANGHELLINI, S., BOTTERO, M., & ABASTANTE, F. (Eds.) (2020), *Values and Functions for Future Cities*, Svizzera, Springer.

NAHEED S., SHOOSHTARIAN S. (2022) *The role of cultural Heritage in Promoting Urban Sustainability: A brief review*, in Land, 11(9), 1508, <https://doi.org/10.3390/land11091508>.

NESTI G. (Ed.). (2016) *Città intelligenti, città di genere: governance e politiche*, Roma, Carocci editore.

NESTI G. (2018) *Trasformazioni urbane: le città intelligenti tra sfide e opportunità*, Roma, Carocci editore.

NTAKANA K., MBANGA S. (2020) *Privatization of urban public spaces and its impact on sustainable cities and social inclusion*, conference paper <https://hdl.handle.net/10210/405690>.

PILLER I. (2017) *Intercultural Communication. A Critical Introduction*, Edinburgh, Edinburgh University Press.

QADEER M. A. (2014) *Viewpoint: The Multicultural City*, in Canadian Journal of Urban Research, 23(1), pp. 116–126. <http://www.jstor.org/stable/26195271>.

ROSSI I. (2020) *La Smart City come antidoto alla frammentazione sociale: una sfida possibile?*, in Rivista Trimestrale di Scienza dell'Amministrazione, <http://www.rtsa.eu> – ISSN 0391-190X ISSN e 1972-4942.

RINALDI A., KIANFAR K. (2021) *Digital Technologies as Opportunity for Facilitating Social Inclusion and Multicultural Dialogue*, in Proceedings of the 21st Congress of the International Ergonomics Association (IEA 2021) - Volume II: Inclusive Design”, pp. 325-333, Springer.

RINALDI A., KIANFAR K. (2022) *Design-Enabled Innovation in Smart City Context. Fostering Social Inclusion Through Intercultural Interaction*, *Design for Inclusion*, Vol. 45, 2022, 135–143, AHFE International, <https://doi.org/10.54941/ahfe100187>

SOARES, ROSENZWEIG e., MARCUS A. (Eds.). (2021) *Design, user experience, and usability. Part II: design for diversity, well-being, and social development: 10th International Conference, DUXU 2021, held as part of the 23rd HCI International Conference, HCII 2021, virtual event, July 24-29, 2021, Proceedings*. (First edition.), Svizzera, Springer.

ŠULYOVÁ D., VODÁK J. (2020) *The Impact of Cultural Aspects on Building the Smart City Approach: Managing Diversity in Europe (London), North America (New York) and Asia (Singapore)*, Basel, MDPI.

TRIANDAFYLLIDOU A. (2017) *Multicultural governance in a mobile world*, Edinburgh, Edinburgh University Press.

TSATSOU P. (Ed.) (2022) *Vulnerable People and Digital Inclusion Theoretical and Applied Perspectives*, Springer International Publishing.

VILLA M. (Ed.) (2020) *The future of migration to Europe*, ISPI, Milano, Ledizioni LediPublishing.

VINOD KUMAR T.M. (2020) *Smart Living for Smart Cities*, Singapore, Springer Singapore.

WIHTOL DE WENDEN C. (2022) *Cities and Migration: an overview*, in *Glocalism: Journal of Culture, Politics and Innovation*, Cities and Migration in the New Post-Pandemic Normal, 3, 11 <https://doi.org/10.12893/gjcpi.2021.3.3>.

WOJCIECH K., KACPER S. (2021) *Smart City: Definitions, Dimensions, and Initiatives*, in “European Research Studies Journal”, Volume XXIV Special Issue 3, pp. 509-520.

ZOLETTO D. (2012) *Dall'intercultura ai contesti eterogenei. Presupposti teorici e ambiti di ricerca pedagogica*, Milano, Franco Angeli.

SITOGRAFIA

<https://www.agid.gov.it/> - Sito ufficiale Agenzia per l'Italia Digitale

<https://www.amsterdam.nl/en/> - Sito ufficiale Città di Amsterdam

<https://amsterdameconomicboard.com/en/> - Sito ufficiale Amsterdam Economic Board

<https://amsterdamsmartcity.com/> - Sito ufficiale Amsterdam Smart City

<https://www.coe.int/it/web/interculturalcities/about> - Sito ufficiale programma Intercultural Cities Programme del Consiglio d'Europa

https://commission.europa.eu/index_it - Sito ufficiale Commissione Europea

<https://www.comune.fi.it/> - Sito ufficiale Comune di Firenze

<https://cor.europa.eu/it> - Sito ufficiale Comitato europeo delle Regioni

<https://communicity-project.eu/> - Sito ufficiale COMMUNICITY, Progetto finanziato dall'Unione Europea

<https://designers.italia.it/> - Sito ufficiale Designers Italia

<https://designscapes.eu/about/> - Sito ufficiale DESIGNSCAPES, Progetto finanziato dall'Unione Europea

<https://designscapes.eu/2021/08/08/m-eating/> - Sito ufficiale M-EATING, Progetto finanziato dalla Città di Firenze

<https://www.eesc.europa.eu/it> - Sito ufficiale Comitato economico e sociale europeo

<https://eurocities.eu/> - Sito ufficiale Eurocities

https://european-union.europa.eu/index_it - Sito ufficiale Unione Europea

<https://www.imd.org/smart-city-observatory/home/> - Sito ufficiale IMD World Competitiveness Center

<https://www.interregeurope.eu/> - Sito ufficiale Interreg Europe, Programma di cooperazione interregionale co-finanziato dall'Unione Europea

<https://www.istat.it/> - Sito ufficiale ISTAT

<http://www.makenextinflorence.org/> - Sito ufficiale Make Next Florence

<https://www.mase.gov.it/pagina/la-snsvs> - Sito ufficiale Ministero dell'Ambiente e della sicurezza energetica

https://next-generation-eu.europa.eu/index_en - Sito ufficiale Next Generation EU

https://new-european-bauhaus.europa.eu/index_en - Sito ufficiale NEW EUROPEAN BAUHAUS co-finanziato dall'Unione Europea

<https://www.oecd.org/> - Sito ufficiale Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico OECD

<https://www.osservatori.net/it/ricerche/osservatori-attivi/smart-city> - Sito ufficiale Osservatorio Smart City degli Osservatori Digital Innovation, Politecnico di Milano

<https://osservatoriosmartcity.it/> - Sito ufficiale Osservatorio Nazionale Smart City

<https://refugeetalenthub.com/> - Sito ufficiale REFUGEE TALENT HUB, progetto della città di Amsterdam

<https://www.smartcityexpo.com/> - Sito ufficiale Smart City Expo World Congress, Fira de Barcelona

<https://www.smartcitiesitaly.it/> - Sito ufficiale Smart Cities Italia, Associazione per lo sviluppo e la riqualificazione del territorio

<https://smartcityweb.net/smartcities/firenze> - Sito ufficiale Firenze Smart City

<https://tomorrow.city/welcome> - Sito ufficiale Tomorrow City, organizzato da Smart City Expo World Congress, Fira de Barcelona

<https://www.toronto.ca/> - Sito ufficiale Città di Toronto

<https://www.un.org/en/> - Sito ufficiale Nazioni Unite

<https://unhabitat.org/> - Sito ufficiale UN Habitat, Programma finanziato dalle Nazioni Unite per gli insediamenti umani

<https://urbact.eu/> - Sito ufficiale URBACT, Programma europeo co-finanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

<https://www.urban-initiative.eu/> - Sito ufficiale EUROPEAN URBAN INITIATIVE co-finanziato dall'Unione Europea

RINGRAZIAMENTI