

Smart Cities e Smart Communities: il caso dei comuni delle Marche

di

Fabiano Compagnucci, Università Politecnica delle Marche – DIISM

Gian Marco Revel, Università Politecnica delle Marche – DIISM

Sauro Longhi, Università Politecnica delle Marche – DII

Fra le numerose accezioni assunte dal termine Smart City, quella adottata in questo lavoro la descrive come la risultante di azioni coordinate per il rafforzamento e il collegamento di capitale umano, sociale, ambientale e ICT, volte a generare uno sviluppo economico incrementale e più sostenibile, e una migliore qualità

della vita (European Parliament, 2014). In termini teorici, tale definizione richiama il modello della Quadrupla Elica (Arnkil et alii, 2010), che sottolinea le sinergie derivanti dal rapporto fra università, industria, istituzioni pubbliche e cittadini nel perseguire uno sviluppo intelligente.

Partire da questo approccio implica che, nonostante un focus fino ad oggi principalmente urbano e metropolitano, lo sviluppo intelligente va perseguito e declinato anche in ambienti dai caratteri non urbani, che svolgono un ruolo imprescindibile nel mantenimento della coesione sociale, ambientale ed economica a livello locale. In secondo luogo, considerare anche gli ambiti non urbani come destinatari di politiche intelligenti sottolinea l'importanza delle amministrazioni locali nel gestirne la governance. Se nelle aree urbane e metropolitane la presenza delle quattro eliche è pressoché sempre garantita, altrettanto non può dirsi per quelle non urbane, dove la sola presenza certa in forma organizzata è quella delle amministrazioni locali.

Sulla base di queste considerazioni, e del varo della partnership di innovazione europea Smart Cities e Smart Communities, l'Università Politecnica delle Marche, in collaborazione con l'ANCI Marche, ha preparato e somministrato ai comuni marchigiani un questionario volto a comprenderne potenzialità e criticità in termini di sviluppo intelligente¹. Le Marche sono una regione interessante da questo punto di vista, per la loro marcata caratterizzazione produttiva e insediativa. Si tratta, infatti, di una regione con poche città, in cui i comuni sono di dimensioni medio-piccola (insieme ad Abruzzo e Basilicata, le Marche sono la regione con la minor percentuale di popolazione residente in comuni con più di 60.000 abitanti), e fortemente policentrica (Catalino *et al*, 2014). La struttura economica è influenzata principalmente dalla presenza del manifatturiero tipico del *Made in Italy*, generalmente orientato all'export, a bassa intensità tecnologica e bassa propensione all'innovazione (Goffi, 2011; Alessandrini, 2014; Potter et al, 2010).

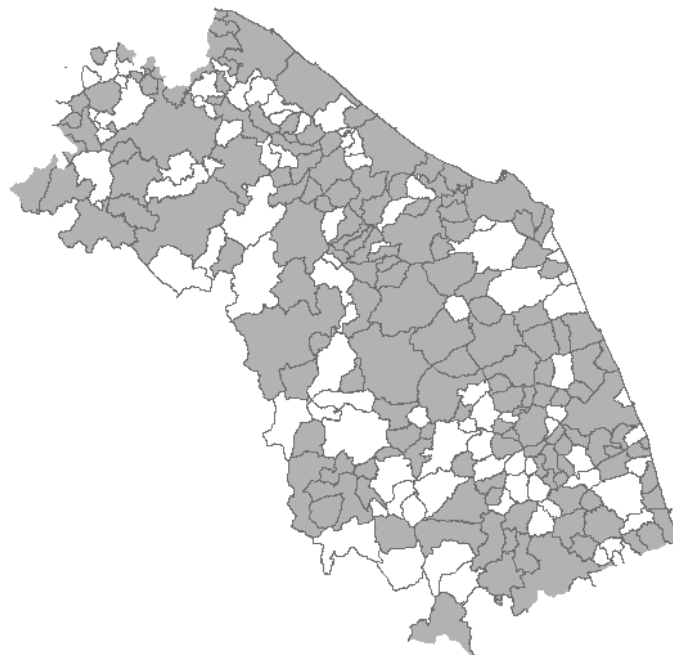
Considerando gli assi secondo cui generalmente si articolano le politiche intelligenti (Economia, Sviluppo tecnologico, Ricerca, ed Innovazione, Ambiente, Mobilità e

¹ Si ringraziano l'ANCI Marche e la sua Segreteria per la collaborazione nell'attività di somministrazione dei questionari ai comuni marchigiani.

Trasporto Pubblico Locale, Governance, Energia, Persone, Qualità della Vita) ed i relativi indicatori territoriali (Istat, 2015), le Marche presentano una situazione caratterizzata da luci ed ombre rispetto al resto delle regioni italiane. A fronte di buone performance negli assi Persone (soprattutto rispetto a reddito familiare disponibile e tassi di occupazione femminile e degli stranieri), Qualità della Vita (tasso di omicidi, e qualità del patrimonio edilizio storico) e Ambiente (numero di aree bonificate e riciclaggio rifiuti), e prestazioni leggermente inferiori in Governance (puntualità nella consegna delle opere pubbliche, e corsi ICT per i dipendenti pubblici) ed Energia (produzione di bioenergie e illuminazione pubblica), le criticità maggiori riguardano Economia (basso livello di spesa pubblica e privata in R&S, basso numero di imprese innovative e di ricercatori nel sistema), Mobilità (basso utilizzo del trasporto pubblico e della multi-modalità nel trasporto merci, eccessivamente orientato su gomma) e Sviluppo Tecnologico (limitata diffusione della banda larga ed ultra-larga nelle aree interne).

Rispetto a questi fatti stilizzati, con il questionario, cui hanno risposto 151 unità amministrative sulle 236 totali (pari al 64%) (Figura 1), si è cercato di capire come si stiano muovendo e si siano mossi i comuni marchigiani negli ultimi tre anni. Il questionario è organizzato in due sezioni.

Figura 1: Comuni che hanno risposto al questionario (in grigio)



La prima, di carattere generale, è finalizzata a valutare la presenza delle condizioni abilitanti allo sviluppo intelligente. Ad esempio, l'esistenza di un piano strategico, un aspetto importante in quanto capace di condizionare positivamente le scelte localizzative ed allocative di individui ed imprese, riguarda solo il 38,4% dei comuni. Tale percentuale si riduce nei comuni più piccoli, ma anche in quelli con più di 30.000 abitanti supera di poco la metà dei casi. Altrettanto basso il numero di comuni che dispongono di uffici

preposti alla progettazione europea, presenza, anche in questo caso, inversamente correlata alla dimensione dei comuni.

La seconda sezione riguarda invece più direttamente il tipo e le caratteristiche dei progetti approvati/implementati dai comuni (Tabella 1). Gli investimenti si sono concentrati sugli assi Ambiente, settore in cui le Marche vantavano già le performance migliori, e che ha raccolto il 26,5% dei progetti totali, Energia e Sviluppo Tecnologico, settori che, al contrario, necessitavano di interventi mirati, e che, in effetti, hanno raccolto rispettivamente il 21,5% ed il 13,1% dei progetti totali. Meno importante l'impegno negli assi Economia, con pochi comuni coinvolti e pochi progetti (3,8% sul totale), Mobilità (5,9%) e Governance (4,1%), un settore che, data la centralità delle amministrazioni locali nell'approccio proposto rispetto alle politiche smart, dovrebbe ricevere maggiore attenzione.

Tabella 1: Progetti e comuni coinvolti per asse – valori assoluti e percentuali

	Progetti	Comuni	% Progetti	% Comuni
Energia	120	48	21,5	20,3
Economia	21	10	3,8	4,2
Ambiente	148	53	26,5	22,5
Sviluppo tecnologico, R&S	73	34	13,1	14,4
Mobilità	33	16	5,9	6,8
Qualità della vita	66	21	11,8	8,9
Persone	64	15	11,4	6,4
Governance	23	14	4,1	5,9
Sanità Smart	11	3	2,0	1,3
Totale	559	86	100,0	100,0

Fonte: nostre elaborazioni su questionario somministrato ai comuni marchigiani

Il ruolo svolto dalla partecipazione della cittadinanza e dei diversi portatori di interessi appare come un aspetto critico nella progettualità dei comuni, visto che, in generale, solo un terzo degli interventi ha coinvolto cittadini ed associazioni. Il dettaglio relativo ai singoli assi restituisce una situazione alquanto eterogenea. Gli assi Energia e Sviluppo Tecnologico sono quelli in cui la partecipazione è risultata minore, a differenza di quanto accaduto nell'Economia, Mobilità e Qualità della vita. Un ultimo fattore considerato riguarda la rilevanza della componente tecnologica nell'implementazione dei progetti, aspetto di fondamentale importanza quando si cerchi di stimolare lo sviluppo dell'economia della conoscenza e dell'innovazione (sia nella componente pubblica che in quella privata) e del suo indotto. In generale nella maggior parte dei progetti (59% dei casi), l'apporto tecnologico è risultato abbastanza o molto importante. Rispetto ai singoli assi, i progetti più tecnologicamente orientati hanno riguardato l'Energia, lo Sviluppo Tecnologico e, in parte, la Governance, mentre un minor tasso tecnologico ha caratterizzato gli assi Mobilità, Persone e Qualità della vita.

Le analisi effettuate, unitamente all'approccio teorico adottato, ci permettono di enunciare alcune considerazioni di policy rispetto alla Strategia Smart Cities e Smart Communities. In primo luogo, sembra utile distinguere fra prerequisiti per lo sviluppo intelligente e Smart Policies in senso stretto. Fanno parte del primo gruppo una serie di fattori e di competenze che le amministrazioni pubbliche dovrebbero vantare. In particolare:

1) dato che il processo economico ed insediativo è ormai organizzato secondo la metrica delle aree urbane funzionali (o sistemi funzionali intercomunali), questi, pur in assenza di una loro legittimazione istituzionale, dovrebbero rappresentare le aree target delle politiche pubbliche. Accanto ad una maggior corrispondenza fra politiche e sistemi socioeconomici su cui tali politiche intervengono, progettare per insiemi di comuni funzionalmente interrelati permetterebbe, infatti, di uscire dalla puntualità, frammentazione e dispersione delle iniziative e dei progetti-pilota, che, spesso, non consentono il raggiungimento delle adeguate soglie critiche necessarie al dispiegarsi degli auspicati effetti positivi. Tale prospettiva assume una valenza ancora maggiore alla luce della recente proposta di legge che prevede la fusione obbligatoria per i comuni con popolazione inferiore a 5.000 abitanti (DDL 3420) e, successivamente, inferiori a 10.000 abitanti che determinerà nelle Marche, e non solo, un cambiamento radicale nel governo del territorio.

2) La creazione di una classe di quadri, sia nel settore pubblico che in quello privato, preparata rispetto all'orizzonte di riferimento – quello europeo – rappresenta una seconda condizione abilitante ineludibile per il ruolo di interfaccia fra il livello locale e quello europeo, e, dunque, di *liaison* con i relativi programmi, procedure, progetti e fonti di finanziamento. A tal riguardo, basti pensare che l'Agenda Urbana 2020 mette a disposizione delle città europee 21,4 miliardi di euro, di cui 9,4 per le città metropolitane, 3,3 per qualsiasi tipo di città e ben 8,7 per quelle con meno di 5.000 abitanti. Inevitabilmente, la concorrenza per accedere a questi fondi sarà forte, per cui disporre di quadri all'altezza della situazione diventa un fattore strategico. Considerati i vincoli di bilancio ed i problemi di sotto-organico, i comuni più piccoli potrebbero incontrare ovvie difficoltà nell'acquisire tali competenze. L'istituzione del "progettista europeo per sistemi intercomunali", in cui, cioè, un insieme di comuni affida tale funzione ad una sola figura potrebbe ovviare a questa criticità. Ad esso potrebbe affiancarsi l'organizzazione di "Laboratori di contaminazione" fra amministrazioni locali, imprese e mondo della ricerca per socializzare e diffondere la conoscenza relativa alle esperienze delle singole unità amministrative, alle tecnologie più innovative disponibili, alle opportunità di finanziamento.

3) Le politiche pubbliche regionali, tenendo conto delle specificità del modello produttivo marchigiano ancora molto legato al settore manifatturiero, dovrebbero cercare di conseguire contemporaneamente il mantenimento dei livelli attuali di manodopera non specializzata e di occupazione manifatturiera, e la crescita dell'occupazione legata alle attività ad alta intensità di conoscenza. L'adozione di un modello di economia circolare rappresenta una soluzione da percorrere.

Rispetto alle raccomandazioni di carattere particolare, infine, data per assodata la necessità di investire nella banda ultra larga (fino a 20 e da 20 a 100 Mbps), vanno

potenziati gli interventi nell'asse Governance, considerata la centralità che l'attività delle amministrazioni locali riveste nell'approccio proposto, e nell'asse Mobilità (mobilità dolce, creazione di una rete capillare di piste ciclabili urbane e inter-urbane per collegare il patrimonio storico-artistico e naturalistico regionale eccezionalmente diffusi, stimolandone il relativo turismo). Andrebbe, inoltre, accresciuto il tasso tecnologico negli assi Energia e Ambiente, ad esempio aumentando gli interventi di efficientamento energetico degli edifici pubblici e dell'illuminazione pubblica. Accanto ai risparmi che tali interventi sono capaci di generare, ripagando nel tempo gli investimenti effettuati, non vanno trascurate le esternalità positive in termini di stimolo all'attività di innovazione e all'economia della conoscenza in generale.

Riferimenti bibliografici

- Alessandrini P., (2014), (Ed.), *Rapporto Marche +20. Sviluppo nuovo senza fratture*, Regione Marche.
- Catalino S., Federiconi L., Moroni M., Sabbatini D., Zepponi A., (2007), *Il policentrismo nelle Marche: un caso di studio*, Regione Marche.
- European Parliament, (2014), *Mapping Smart Cities in the EU*. Available at: [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET\(2014\)507480_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/etudes/join/2014/507480/IPOL-ITRE_ET(2014)507480_EN.pdf).
- Goffi G., (2013), Il sistema economico delle Marche. Artigianato e mercato del lavoro dagli anni Novanta alla crisi attuale, *Economia Marche – Journal of Applied Economics*, XXXII, 1, 96-125.
- ISTAT (2015), *Banca dati indicatori territoriali per le politiche di sviluppo*, Disponibile nel sito: <http://www.istat.it/it/archivio/16777>.
- Potter J., Proto A., Marchese M., (2010), Entrepreneurship, SMEs and Local Development in the Marche Region, Italy, *OECD Local Economic and Employment Development (LEED) Working Papers*, 2010/12, OECD Publishing, Disponibile nel sito: <http://dx.doi.org/10.1787/5km7j6mt-en>