

# TeMA

Journal of  
Land Use, Mobility and Environment

There are a number of different future-city visions being developed around the world at the moment: one of them is Smart Cities: ICT and big data availability may contribute to better understand and plan the city, improving efficiency, equity and quality of life. But these visions of utopia need an urgent reality check: this is one of the future challenges that Smart Cities have to face.

Tema is the Journal of Land use, Mobility and Environment and offers papers with a unified approach to planning and mobility. TeMA Journal has also received the Sparc Europe Seal of Open Access Journals released by Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition (SPARC Europe) and the Directory of Open Access Journals (DOAJ).



**SMART COMMUNITIES**  
BETWEEN E-GOVERNANCE AND SOCIAL PARTICIPATION

## SMART COMMUNITIES

## BETWEEN E-GOVERNANCE AND SOCIAL PARTICIPATION

2 (2014)

**Published by**

Laboratory of Land Use Mobility and Environment  
DICEA - Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering  
University of Naples "Federico II"

TeMA is realised by CAB - Center for Libraries at "Federico II" University of Naples using Open Journal System

Editor-in-chief: Rocco Papa  
print ISSN 1970-9889 | on line ISSN 1970-9870  
Licence: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n° 6 of 29/01/2008

**Editorial correspondence**

Laboratory of Land Use Mobility and Environment  
DICEA - Department of Civil, Architectural and Environmental Engineering  
University of Naples "Federico II"  
Piazzale Tecchio, 80  
80125 Naples  
web: [www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)  
e-mail: [redazione.tema@unina.it](mailto:redazione.tema@unina.it)

# TeMA

Journal of  
Land Use, Mobility and Environment

TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment offers researches, applications and contributions with a unified approach to planning and mobility and publishes original inter-disciplinary papers on the interaction of transport, land use and Environment. Domains include: engineering, planning, modeling, behavior, economics, geography, regional science, sociology, architecture and design, network science, and complex systems.

The Italian National Agency for the Evaluation of Universities and Research Institutes (ANVUR) classified TeMA as one of the most highly regarded scholarly journals (Category A) in the Areas ICAR 05, ICAR 20 and ICAR21. TeMA Journal has also received the Sparc Europe Seal for Open Access Journals released by Scholarly Publishing and Academic Resources Coalition (SPARC Europe) and the Directory of Open Access Journals (DOAJ). TeMA publishes online under a Creative Commons Attribution 3.0 License and is blind peer reviewed at least by two referees selected among high-profile scientists. TeMA is a four-monthly journal. TeMA has been published since 2007 and is indexed in the main bibliographical databases and it is present in the catalogues of hundreds of academic and research libraries worldwide.

## EDITOR- IN-CHIEF

Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

## EDITORIAL ADVISORY BOARD

Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands  
Virgilio Bettini, Università Iuav di Venezia, Italy  
Dino Borri, Politecnico di Bari, Italy  
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain  
Roberto Camagni, Politecnico di Milano, Italy  
Robert Leonardi, London School of Economics and Political Science, United Kingdom  
Raffaella Nanetti, College of Urban Planning and Public Affairs, United States  
Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy  
Rocco Papa, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy

## EDITORS

Agostino Nuzzolo, Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Italy  
Enrique Calderon, Universidad Politécnica de Madrid, Spain  
Luca Bertolini, Universiteit van Amsterdam, Netherlands  
Romano Fistola, University of Sannio, Italy  
Adriana Galderisi, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy  
Carmela Gargiulo, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy  
Giuseppe Mazzeo, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy

## EDITORIAL SECRETARY

Rosaria Battarra, CNR - Istituto per gli Studi sulle Società del Mediterraneo, Italy  
Andrea Ceudech, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy  
Rosa Anna La Rocca, Università degli Studi di Napoli Federico II, Italy  
Enrica Papa, University of Ghent, Belgium

## SMART COMMUNITIES BETWEEN E-GOVERNANCE AND SOCIAL PARTICIPATION 2 (2014)

### Contents

EDITORIALE **157** EDITORIALE  
Rocco Papa Rocco Papa

FOCUS FOCUS

Partecipazione e Governance  
per Smart Cities Più Umane **159** Participation and Governance for More  
Human Smart Cities  
Gabriella Pultrone Gabriella Pultrone

Social Mobile Marketing: Evolution of  
Communication Strategies in the Web 2.0 Era **173** Social Mobile Marketing: Evolution of  
Communication Strategies in the Web 2.0 Era  
Stefano Franco Stefano Franco

L'accessibilità  
nelle Smart Cities **185** Accessibility  
in the Smart City  
Giuseppe Trieste, Silvia Gabrielli Giuseppe Trieste, Silvia Gabrielli

LAND USE, MOBILITY  
AND ENVIRONMENT LAND USE, MOBILITY  
AND ENVIRONMENT

The Determinants of Transportation Mode  
Choice in the Middle Eastern Cities:  
the Kerman Case, Iran **199** The Determinants of Transportation Mode  
Choice in the Middle Eastern Cities:  
the Kerman Case, Iran  
Hamid Soltanzadeh, Houshmand Masoumi Hamid Soltanzadeh, Houshmand Masoumi

# TeMA

Journal of  
Land Use, Mobility and Environment

Residential Location Preferences.  
The Significance of Socio-Cultural  
and Religious Attributes

G.K. Sinniaha, M.Z. Shahib, G. Vigarc, P.T.Aditjandra

**223**

Residential Location Preferences.  
The Significance of Socio-Cultural  
and Religious Attributes

G.K. Sinniaha, M.Z. Shahib, G. Vigarc, P.T.Aditjandra

OSSERVATORI

Gennaro Angiello, Gerardo Carpentieri,  
Valentina Pinto, Laura Russo, Floriana Zucaro

**239**

REVIEW PAGES

Gennaro Angiello, Gerardo Carpentieri,  
Valentina Pinto, Laura Russo, Floriana Zucaro

# TeMA

Journal of  
Land Use, Mobility and Environment

TeMA 2 (2014) 159-171  
print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870  
DOI: 10.6092/1970-9870/2558

review paper received 20 May 2014, accepted 14 July 2014  
Licensed under the Creative Commons Attribution – Non Commercial License 3.0  
[www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)



## PARTECIPAZIONE E *GOVERNANCE* PER SMART CITIES PIÙ UMANE

GABRIELLA PULTRONE

Dipartimento di Architettura e Territorio (dArTe)  
Università Mediterranea di Reggio Calabria  
e-mail: [gabriella.pultrone@unirc.it](mailto:gabriella.pultrone@unirc.it)  
URL: [http://www.unirc.it/architettura/scheda\\_persona.php?id=776](http://www.unirc.it/architettura/scheda_persona.php?id=776)

### ABSTRACT

The smartness seems to be the decisive factor that can enable the contemporary city to face a period of deep economic and social crisis, greater awareness of the scarcity of environmental resources and the increasing demand for security, health, education, technological progress.

The so called 'new urban question' is structured around issues which are difficult to separate such as social inequalities, climate change, the right to accessibility, with respect to which the smart perspective is an opportunity that must be used by territories and cities for the construction of development strategies based on the fundamental and inseparable dimensions of sustainability (environmental, economic, social) and on a more complex transdisciplinary approach with real effects on quality of life.

The same concept of smart city - initially with a pure energetic and technologic valence - has taken on a wider and more varied meaning, aimed at understanding the satisfaction of real and emerging needs, and contemplate the active involvement of the various urban actors, transforming the public institution from "provider" to "enabler", i.e. facilitator and promoter of development.

Participation and governance are therefore the keywords on which to focus for a city conscious of its rich human and social capital, in which people are the real drivers of innovation and co-designers responsible for a smart city more humane and inclusive. The ongoing experiments in this direction at the European level provide interesting insights to envision desirable future scenarios not too far away.

### KEYWORDS:

Governance; Human Smart City; Innovation; Participation; Quality of Life

# TeMA

有关土地使用、交通和环境的杂志

TeMA 2 (2014) 159-171  
print ISSN 1970-9889, e- ISSN 1970-9870  
DOI: 10.6092/1970-9870/2558

review paper received 20 May 2014, accepted 14 July 2014  
Licensed under the Creative Commons Attribution – Non Commercial License 3.0  
[www.tema.unina.it](http://www.tema.unina.it)



## 您的参与和管理让城市更加 人性化

GABRIELLA PULTRONE

Dipartimento di Architettura e Territorio (dArTe)  
Università Mediterranea di Reggio Calabria  
e-mail: [gabriella.pultrone@unirc.it](mailto:gabriella.pultrone@unirc.it)  
URL: [http://www.unirc.it/architettura/scheda\\_persona.php?id=776](http://www.unirc.it/architettura/scheda_persona.php?id=776)

### 摘要

现代城市已经进入经济和社会危机深度发酵的时期，环境资源的耗尽和人们对安全、健康、教育和科技进步的需求已经是普遍的共识，那么“智能化”是解决上述问题的关键所在。贝尔纳多-赛基（Bernardo Secchi）先生所指的“城市新课题”与社会不公平、气候变化、城市居住权利等问题密不可分，但相比较而言“智能”是城市和地区根据城市现有规模和可扩展规模、城市承载能力（环境、经济、社会）以及生活质量的具体效果等综合因素制定发展战略的出发点。“智能城市”的概念基于完美地利用能源和科技进步，它是一种包罗万象的内涵和逻辑，旨在满足市民的迫切需求和现实需求，并思考如何将城市的各种“因素”有机结合起来，让城市变成一个公共机构，扮演一个提供服务的“供应商”、推动和促进发展的“促成者”角色。“参与和管理”是一个人口资源和社会资源丰富的城市瞄准的两个关键词，在这个过程中人就是智能城市创新的发动机和智能城市设计的参与者。我们在这个领域的经验处于欧洲先进水平，能够启发您预见不那么遥远的未来的画面。

### 关键词

管理，人性化智能城市，创新，参与，生活质量

## 1 LA SMART CITY COME RISPOSTA INNOVATIVA ALLA SFIDE URBANE?

Il fenomeno urbano contemporaneo tende a divenire sempre più complesso in quanto ambito di interazione di una grande eterogeneità di elementi che, oltre a riguardare le dimensioni sociale, umana, i fattori fisici e geografici, comprendono altri fattori che, pur presenti in passato, tendono ad acquistare un peso sempre maggiore, quali le tecnologie (soprattutto quelle che rendono possibile l'interazione a distanza come le ICTs), le immagini, rappresentazioni, le procedure, gli schemi organizzativi che, come un software, costituiscono un presupposto del buon funzionamento dei sistemi socio-spaziali (Amin & Thrift, 2001).

È pertanto necessario un approccio che vada oltre gli involucri disciplinari e settoriali per affrontare le questioni globali, difficilmente separabili, legate alla profonda crisi delle economie e delle società industriali, al cambiamento climatico, alla scarsità delle risorse ambientali, alle diseguaglianze sociali, alla crescente domanda di sicurezza, salute, istruzione, partecipazione, progresso tecnologico.

Al tempo stesso, i processi globali rafforzano il ruolo delle città, che possono cogliere l'opportunità di partecipare all'economia globale, in cui la conoscenza diventa risorsa chiave e fonte principale di vantaggio competitivo anche in caso di città medie e piccole che abbiano la capacità di agganciarsi alle reti globali, con riflessi importanti sul sistema produttivo locale e sulla configurazione fisica e sociale, avviando relazioni virtuose fra nuove tecnologie e trasformazioni del territorio in un'ottica di pianificazione integrata.

Il percorso verso la nuova dimensione di *smart city* richiede, infatti, processi di governo delle trasformazioni urbane e territoriali attraverso azioni di indirizzo compatibili con le risorse e le vocazioni dei sistemi urbani e territoriali di riferimento (Fistola, 2013).

In un quadro così articolato, si ritiene che partecipazione e governance siano le parole chiave su cui puntare per una città consapevole del suo ricco capitale umano e sociale, in cui le persone costituiscano i veri motori dell'innovazione come co-progettisti responsabili di città 'intelligenti' in quanto più umane e inclusive, dove i 'luoghi reali' non siano soppiantati dai 'luoghi virtuali' né i rapporti umani interpersonali e le relazioni sociali sostituiti dalle connessioni sulla rete web, ma prevalga un approccio orientato alla centralità della dimensione umana (Gargiulo, Pinto & Zucaro, 2013; Marsh, 2013; Papa, Gargiulo & Galderisi, 2013).

Città e aree urbane, infatti, se da un lato sono i luoghi in cui si addensano e amplificano i problemi, sono soprattutto i luoghi dell'innovazione, oltre che risorse riciclabili e rinnovabili, con enormi potenzialità di trasformazione atte a conferire più diffusa porosità, permeabilità, accessibilità e a costruire spazi pubblici di qualità, riducendo divari e diseguaglianze sul piano fisico-spaziale, sociale ed economico (Secchi, 2013).

In definitiva, la città è l'arena principale delle sfide per la qualità della vita e le politiche urbane sono il terreno su cui si mediano gli aspetti positivi e negativi dei processi di globalizzazione.

In queste dinamiche di trasformazione complesse e articolate la partecipazione e la capacità di *governance* – che secondo la definizione del Programma di Sviluppo delle Nazioni Unite comprende i complessi meccanismi, processi e istituzioni attraverso i quali i cittadini e i gruppi articolano i loro interessi, mediano le loro differenze ed esercitano i loro diritti ed obblighi legali – giocano un ruolo determinante nell'implementazione e nell'efficacia di politiche di promozione di modelli di sviluppo sostenibile, laddove le città interagiscano con i contesti nazionali ed internazionali e declinino le loro risposte a livello locale in base alle proprie risorse e alla propria vocazione (Vicari Haddock, 2004).

Considerato che gli studi più recenti su innovazione e competitività dimostrano le relazioni fra innovazione e crescita economica (World Economic Forum, 2012), in fase di definizione delle strategie più efficaci per affrontare le sfide economiche, sociali e ambientali del XXI secolo, nei documenti di indirizzo, nei programmi, nelle politiche, nei piani, nei progetti ai diversi livelli territoriali e istituzionali, è ricorrente il termine *smart* come attributo in grado di garantire di per sé una soluzione efficace ai problemi urbani.



La questione è in realtà più complessa e lo stesso termine *smart city* – inizialmente a valenza prettamente energetica e tecnologica – ha assunto una connotazione più ampia e variegata, tendente a includere il soddisfacimento dei bisogni reali ed emergenti del cittadino e a contemplare il coinvolgimento attivo dei vari attori urbani, trasformando l'ente pubblico da *provider* (fornitore di servizi) a *enabler* (facilitatore e promotore di sviluppo).

Infatti, poiché i settori primari di intervento (pianificazione e gestione territoriale; ciclo produzione-distribuzione-consumo energetico; trasporto di merci; mobilità delle persone; gestione del consumo degli edifici; istruzione; sanità; rifiuti; fruizione del patrimonio culturale e il turismo) sono ad alto impatto con interrelazioni complesse, per la loro programmazione e gestione sono necessarie opportune modalità di coordinamento fra soggetti pubblici e privati e condivisione delle scelte con la cittadinanza.

A livello internazionale, una città in grado di pianificare coerentemente l'integrazione di queste componenti con l'ausilio delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT) al fine di migliorare la qualità della vita, la gestione dei processi urbani e uno sviluppo equilibrato e sostenibile, viene identificata come *smart city*, un paradigma che in Europa ha come politiche di riferimento l'*Agenda Digitale* e la *Strategia 20-20-20*. Numerose sono le esperienze divulgate sul web attraverso piattaforme intese come luogo di incontro e scambio di metodologie e strumenti, con l'obiettivo principale di riuscire a migliorare gli stili di vita e di comunicazione, grazie all'ausilio del *problem solving* atto a guidare le comunità urbane a risolvere i problemi in forme cooperative.

In sostanza, in questa sede si rimarca che la *smart city* è fatta, oltre che di tecnologie, soprattutto di persone alle quali spetta un ruolo attivo nel processo di cambiamento e rigenerazione dei luoghi fisici e delle relazioni immateriali, attraverso un processo di creazione e/o accrescimento dell' 'intelligenza urbana', intesa come chiarezza di visione, responsabilizzazione dei cittadini, partecipazione (Caragliu, Del Bo & Nijkamp, 2009; Cittalia-Fondazione Anci Ricerche, 2012b; Intelligent Community Forum, 2012, 2013; Barresi & Pultrone, 2013, Fistola, 2013).

Tuttavia, nelle prime esperienze pilota, la portata innovativa dell'approccio smart nel processo di ripensamento dei sistemi di organizzazione e gestione delle città e dei territori di frequente sembra relegata ad una sola o solamente ad alcuni degli ambiti di applicazione codificati a livello internazionale come *Building, Economy and People, Energy, Environment, Living, Government, Mobility and Transport*, nei quali le tecnologie per l'informazione e la comunicazione (ICTs), insieme a prototipi tecnologici e dispositivi interoperabili, costituiscono il principale elemento propulsore dello sforzo innovativo.

La tecnologia – spesso interpretata come elemento fondativo della *smart city* ed *asset* dal quale si sviluppano i progetti – deve essere però intesa soprattutto come fattore strumentale nel quale investire per valorizzare le risorse e sviluppare le competenze distintive sulle quali il territorio punta per competere a livello globale. Prima di essere un fascio di traiettorie tecnologiche, la *smart city*, infatti, cerca di dare risposte ai bisogni sociali emergenti su scala urbana e costituisce concreta manifestazione di una nuova generazione di politiche per l'innovazione che già investono i diversi livelli di governo del territorio; è una città che diviene più competitiva a livello globale se cultura, condivisione della conoscenza, capacità di apprendimento e innovazione avranno un ruolo strategico (Campbell, 2012; Osservatorio Nazionale Smart City, 2013; Agenda Digitale Italiana).

È quanto emerge anche dalle più recenti definizioni concettuali di *smart city*, intesa come 'proiezione astratta di comunità del futuro', perimetro concettuale e applicativo definito da un insieme di bisogni che trovano risposte in tecnologie, servizi e applicazioni riconducibili a domini diversi. Questi contribuiscono alla sua effettiva costruzione solo se integrati in una piattaforma che assicuri interoperabilità e coordinamento, e soprattutto la definizione di appropriati strumenti di governance, finanziamento e partecipazione essenziali alla realizzazione della sua visione politica e sociale, pianificata, organizzata e connessa alla capacità di

leggere le potenzialità dei territori da parte di un organo politico in grado di immaginare un orizzonte di medio-lungo periodo e con un approccio integrato che consenta di intervenire in un ampio ventaglio di ambiti. Inoltre, per essere realmente inclusiva, cosmopolita, fisicamente e digitalmente accessibile deve essere progettata in modo da agevolare la vita di categorie ampie di persone (stranieri, diversamente abili, visitatori, bambini, anziani,...) perché concepisce ambienti, servizi e prodotti fruibili agilmente da tutti i suoi abitanti e soprattutto cerca di evitare il rischio che essi, paradossalmente, possano diventare più 'stupidi' cedendo una parte della propria intelligenza a controlli e a sistemi di gestione esterni che se pure efficienti, da soli non sono sufficienti a garantire un miglioramento della qualità di vita (Mazzeo, 2013; Pultrone, 2013). In questa prospettiva, le *smart cities* possono creare le condizioni di governo, infrastrutturali e tecnologiche per produrre innovazione sociale, ovvero risolvere problemi sociali contribuendo alla crescita economica e del capitale sociale, all'inclusione e alla qualità della vita attraverso l'ascolto e il coinvolgimento degli attori locali coinvolti, istituzioni, cittadini, imprese, associazioni (Toppeta, 2010; Correia & Wünstel, 2011; Harrison & Donnelly, 2011; Cittalia-Fondazione Anci Ricerche, 2012a; Cassa Depositi e Prestiti, 2013; Osservatorio Nazionale Smart Cities, 2013).

In definitiva, la *smart city* può migliorar la qualità della vita attraverso lo sviluppo economico sostenibile basato su innovazione, ricerca e tecnologia usate come strumento a servizio di nuove, crescenti, migliori aspettative sotto la regia dalla leadership locale all'interno di un processo più ampio di pianificazione integrata.

L'approccio *smart* non è però una novità assoluta degli ultimi anni. In uno studio di Cittalia-Fondazione Anci Ricerche, dal titolo *Il percorso verso la città intelligente* (2012), si osserva che l'iniziativa comunitaria *Urban* che a partire dagli anni Novanta finanziò in maniera consistente un processo analogo a quello considerato oggi di *smart city*, con eccellenti esempi concreti di buona integrazione tra pianificazione urbanistica, tecnologia, sostenibilità, ascolto delle persone. Nella stessa sede, si auspica una rilettura e utilizzo delle esperienze di allora nel nuovo percorso *smart* per imparare dalle buone pratiche e dagli errori commessi. Così come Harrison & Donnelly (2011) rilevano che il termine *smart* non è nuovo, traendo origine dal movimento della fine degli anni '90 *Smart Growth*, promotore di nuove politiche di pianificazione urbana e trasporti.

Nell'intenso dibattito alimentato da enti di ricerca, università, istituzioni, imprese e associazioni è stato posto l'accento su uno o più aspetti delle questioni relative agli ambiti di intervento e alla quantificazione del grado di smartness di una città. A questo proposito si richiama il *Report 2013* della Cassa Depositi e Prestiti in tema di *smart cities*, nel quale sono individuate tre differenti accezioni:

- la prima riguarda il numero di domini sociali e tecnologici coperti da iniziative promosse e coordinate da una città;
- la seconda attiene alla capacità di pianificazione e di visione della città necessaria per l'implementazione dei progetti (qualità delle scelte architetture e di *governance*);
- la terza concerne il miglioramento della qualità della vita dei cittadini e, a tale proposito, il background socio-economico in cui vengono promosse le iniziative costituisce un fattore decisivo per l'accettazione e l'uso delle stesse.

Una delle questioni nodali riguarda poi il passaggio dalla dimensione concettuale alla sua traduzione operativa in termini di costruzione di una *vision* condivisa, di opportuni strumenti di *governance* e strumenti di finanziamento in considerazione della difficile congiuntura economica e finanziare con la quale tutti i Paesi devono fare i conti. E, rispetto a tutte le migliori intenzioni, è pure da considerare il fatto che la complessità degli interventi, la numerosità degli attori coinvolti e la difficoltà di misurarne i ritorni economici rischiano di comprometterne l'effettiva realizzazione.

A tale proposito, lo *Smart City Index* di Between (2013) costituisce il primo tentativo, patrocinato dall'Agenzia per l'Italia Digitale e dall'Associazione Nazionale Direttori Generali degli Enti Locali, per andare in

questa direzione. Se ogni città è differente dall'altra in termini geografici, demografici, economici, culturali, politici, sociali, è infatti possibile rintracciare una serie di caratteristiche comuni ed elementi ricorrenti nelle buone pratiche da diffondere e calibrare in base alle specificità e complessità dei singoli contesti, fermo restando il concetto che una *smart city* deve essere caratterizzato da una visione organica e lungimirante, come risulta dalle migliori esperienze in atto a livello nazionale e internazionale.

## 2 COSTRUZIONE DI UNA VISIONE CONDIVISA E POSSIBILI DIMENSIONI OPERATIVE PER UN NUOVO UMANESIMO URBANO

Con riferimento ai possibili approcci con i quali le città si occupano della dimensione applicativa in tema di *smart city*, nel "Vademecum per la città intelligente" (Osservatorio Nazionale Smart City, 2013) emergono due tipologie: quello verticale, più diffuso, che affronta uno o più specifici aspetti legati alla dimensione urbana come la mobilità, l'energia, i trasporti; e quello sistemico, che si riferisce alla città nel suo insieme, nelle sue diverse dimensioni, considerandola un unico sistema in grado di sostenere e abilitare l'innovazione. In particolare, la capacità di produrre innovazione, requisito centrale del mondo economico contemporaneo, si basa sulla pratica del pensiero critico e creativo, applicato ai processi della vita quotidiana attraverso l'ascolto, l'osservazione, il confronto interculturale, orientandolo verso l'*empowerment* (inteso come sviluppo delle capacità) di persone, cittadini, imprese e pubblica amministrazione.

A tale riguardo è fondamentale il ruolo delle amministrazioni locali che hanno l'opportunità di ridefinire il proprio modello di sviluppo e di valorizzazione delle ricchezze del territorio. Attraverso l'attivazione di una politica di condivisione delle responsabilità con il mondo economico e civile esse possono compiere quel salto di qualità nello sviluppo di modelli di *governance* efficaci nel conseguire obiettivi di benessere equo e sostenibile, che non possono essere importati ma devono scaturire dalle risorse endogene del sistema.

Le città, tuttavia, indipendentemente dalla loro dimensione, non sono necessariamente in grado di attivare meccanismi di *governance* in mancanza di alcuni prerequisiti che la trasformano in 'attore collettivo': un sistema di decisione collettiva; interessi comuni e percepiti come tali; meccanismi di integrazione; una rappresentazione interna ed esterna dell'attore collettivo; una capacità di innovazione (Pichierri, 2005; Le Galès, 2006). Con particolare riferimento alla *governance* urbana, sono individuabili due differenti dimensioni di integrazione, una interna e l'altra esterna (Tocci).

Nel primo caso, riguarda la capacità di una città di integrare i gruppi di attori, le organizzazioni e i diversi interessi che in essa interagiscono, al fine di elaborare politiche e strategie comuni, a differenza di altre città caratterizzate da conflitti strutturali, politici e sociali che impediscono, pertanto, qualsiasi forma di azione collettiva.

La dimensione esterna della *governance* è riferibile, invece, alla capacità di una città di rappresentarsi al di fuori del proprio ambito, di difendere una strategia, progetti collettivi unificati nei confronti di altre collettività locali e di altre città. Ne scaturisce, pertanto, il ruolo fondamentale della pratica della concertazione come nuovo modello di governo caratterizzato da un minore controllo gerarchico e da un maggior grado di cooperazione tra gli attori, secondo un processo di *governance* che si afferma in una logica di tendenziale accrescimento del capitale sociale fatto di sinergie e di fiducia reciproca che prende corpo nelle aree in cui convivono obiettivi di interesse pubblico (miglioramento delle condizioni di vita dei cittadini, maggiore occupazione) e vantaggi privati (maggiori utili economici, potenziamento del patrimonio delle imprese).

Il ruolo degli attori pubblici dovrebbe, pertanto, mirare alla creazione di modelli di *governance* che diano alla città uno status di attore consentendo di agire su più livelli fra loro connessi: attuare strategie di posizionamento sulla scena internazionale al fine di attirare investimenti, capitale, risorse umane qualificate; promuovere alleanze e forme di cooperazione con altre città o regioni; mantenere o rinsaldare il capitale sociale territoriale e la qualità urbana.

A livello internazionale, fra le iniziative orientate verso obiettivi di *smartness* urbana, il *City Protocol* (<http://www.cityprotocol.org/>) si propone come *framework in progress* di riferimento per le città di tutto il mondo, utile a valutare e migliorare le prestazioni nel campo della sostenibilità ambientale, della competitività economica, della qualità della vita e dei servizi della città, innovando e ricercando nuovi modi di coinvolgimento della società, indicatori di sviluppo concreti e universali, che utilizzino le potenzialità delle tecnologie ICTs.

Il requisito chiave per favorire l'innovazione e la competitività in una logica di sviluppo sostenibile è comunque dato dall'integrazione intelligente su scala urbana di tutta una serie di tecnologie – in gran parte già esistenti ma da sole non è sufficienti a costruire una *smart city* – che conferisce centralità alla dimensione umana, ipotizzando il ruolo attivo di reti di *leadership* (comprendenti le reti civiche e i gruppi della società civile) come capitale sociale in grado di selezionare e guidare l'*hardware* tecnologico, di strutturare e interpretare l'apprendimento, favorendo processi di innovazione realmente efficaci perché *citizen-driven*, oltre che *human-centered* (Campbell, 2012; Marsh, 2013).

In uno studio finanziato dalla provincia canadese dell'Ontario (Intelligent Community Forum, 2013) sono definiti cinque fattori critici per la creazione di Comunità Intelligenti, un elenco di indicatori che forniscono la cornice di riferimento per comprendere, valutare, pianificare e sviluppare i fattori che determinano la competitività di una comunità della *broadband economy* e la cui interrelazione può creare circoli virtuosi di cambiamenti positivi: connettività alla banda larga; forza-lavoro nel settore della conoscenza; inclusione digitale; innovazione; marketing e attività di supporto. Comunità che, al di là dei flussi globali nell'economia della banda larga, hanno ovunque lo stesso obiettivo di vivere in un luogo nel quale allevare con serenità i propri figli, offrire loro adeguate opportunità economiche e consentire le stesse opportunità ai propri discendenti.

Attraverso le nuove tecnologie si hanno a disposizione nuovi strumenti per costruire economie competitive ed inclusive anche da parte di comunità insediate in luoghi periferici, per abilitare anche le piccole imprese ad essere esportatori globali di competenze e conoscenze, prima non così facilmente trasferibili, ma anche per usufruire di servizi legati all'istruzione e alla salute. Assicurando un maggior benessere economico e sociale delle comunità, le ICTs possono ridurre gli stimoli delle generazioni più giovani a trasferirsi altrove in cerca di migliori opportunità e, paradossalmente, giocare un ruolo chiave nel promuovere un futuro sostenibile in un mondo interconnesso.

L'innovazione nelle comunità intelligenti porta assieme affari, governo e istituzioni in forme di partenariato in grado di produrre risultati che vanno da servizi ai cittadini migliori e a costi più bassi, alla nascita di imprese e a nuove istituzioni più vitali. Soprattutto è fondamentale costruire una cultura innovativa che attragga talenti, investimenti, riconoscimento globale e contribuisca attivamente a migliorare la qualità della vita di tutti i cittadini delle presenti e future generazioni. Tenendo conto di questi criteri e valutazioni, l'*Intelligent Community Forum* procede annualmente alla Selezione delle *Smart21*, *Top Seven* e *Intelligent Community of the Year*.

A livello europeo, una particolare attenzione al miglioramento della qualità della vita è rivolta dai progetti che contemplano un approccio alla *smart city* che privilegia il fattore umano, come nel progetto *Periphèria* – condotto sotto ICT Policy Support Programme e co-finanziato dalla Commissione Europea (Marsh, 2013) – laddove una *Human Smart City* è una città che apprende come organizzare la propria intelligenza, consapevole del suo ricco capitale umano in grado di spostare le proprie risorse avanti e indietro dal cyber-spazio allo spazio urbano. È consapevole che i cittadini non sono solo intelligenti ma anche in grado di rendere la propria città un luogo di innovazione sociale con un'infinita varietà di scelte.

La condivisione delle esperienze e la co-progettazione degli spazi urbani e dei servizi caratterizza i progetti pilota condotti nella città europee partecipanti (Malmö, Brema, Atene, Genova, Milano, la Contea di Palmela),

per ciascuno dei quali, partendo dal concetto di *people in places* e dai luoghi urbani, aventi ruoli e significati specifici, viene individuata una tipologia di ambiente urbano di intervento (*Smart Neighbourhood* per Malmö, *Smart Square* per Atene, *Smart Street* per Brema, *Smart Museum & Park* per Genova, *Smart Campus* per Milano e *Smart City Hall* per Palmela) e i fattori comuni di impostazione metodologica: l'idea modello del luogo, lo scenario pilota, i consigli di attivazione riguardanti il tipo di persone da coinvolgere, i luoghi da prendere in considerazione e i desideri da catturare.

È così possibile avviare un percorso virtuoso che conduce dall'individuazione delle sfide, alla costruzione di una visione condivisa, alla realizzazione di servizi *taylor-made* per le esigenze di cittadini, così come illustrato da Jesse Marsh nel suo intervento al Convegno "Human Smart Cities: come realizzarle", in occasione del Forum PA 2013 (<http://iniziative.forum.pa.it/expo13/convegni/human-smart-cities-come-realizzarle>).

*MyNeighbourhood* costituisce un'altra iniziativa co-finanziata dall'UE (<http://my-neighbourhood.eu/concept/>) con l'obiettivo di affrontare le sfide della vita urbana ricorrendo alla più grande risorsa innovativa potenziale delle città, le sue persone, quindi con un approccio *human-centred*, consapevole del fatto che le complesse sfide urbane non possono essere risolte solamente dalle tecnologie innovative, ma che è piuttosto necessario un cambiamento del comportamento di massa, raggiungibile attraverso il coinvolgimento, le idee e la passione della gente.

È necessario pertanto ricreare i meccanismi sociali che appartengono alla tradizione urbana, con comunità urbane fiduciose, alta qualità della vita, senso di sicurezza e di appartenenza. Metodologie e strumenti come *Urban Living Lab*, *Design Thinking* e *Social Gaming* supportati da piattaforme online favoriscono le relazioni fra i residenti, spingendoli a lavorare in partenariato per creare, innovare e implementare servizi locali basati sui bisogni reali.

I progetti pilota sono avviati nei quartieri di quattro città europee e finalizzati a dare risposte a specifici problemi:

- nel caso di Nørresundby, ad Aalborg (Danimarca), si prevede la rivitalizzazione di un quartiere vicino al centro storico per incoraggiare i residenti a trascorrere più tempo nell'area locale, a co-progettare il proprio quartiere e ad investire su di esso;
- a Ladywood, a Birmingham (Regno Unito), si punta a migliorare il trasporto pubblico, la qualità dell'aria e a spingere i cittadini a scegliere soluzioni di trasporto responsabili;
- a Mouraria, a Lisbona (Portogallo), si intende generare un senso di mutuo supporto all'interno di una comunità caratterizzata da flussi migratori, alta percentuale di anziani e giovani disoccupati, connettendo i residenti con la ricchezza della conoscenza e delle esperienze locali e puntando al miglioramento degli spazi pubblici;
- infine, a Quarto Oggiaro, a Milano (Italia), si mira al coinvolgimento dei cittadini nel migliorare la vita quotidiana di portatori di disabilità, considerati bisognosi di cure, esplorando modalità per farli contribuire a risolvere le sfide di quartiere, accrescendo l'autostima e la soddisfazione per tutti i cittadini, introducendo la piattaforma nella vita quotidiana.

Nell'approccio *human-centred*, i cittadini non hanno l'obbligo di adottare tecnologie che sono state selezionate e acquistate dalle amministrazioni locali, ma vengono incoraggiati a comporre, creare e co-progettare i propri servizi utilizzando le tecnologie disponibili in soluzioni semplici e a creare nuove forme di partenariato PPP (pubblico-privato-persone) sotto forma di alleanze aperte.

In un'epoca di crisi politica, finanziaria e sociale la disponibilità delle persone a collaborare alla costruzione del futuro urbano è una risorsa di enorme valore della quale le amministrazioni locali devono far tesoro.

È quanto prospettato nel FORUMA PA 2013 di Roma da Jean Barroca, membro della giunta del Comune di Fundao (in Portogallo) e ricercatore presso Alfamicro (<http://smartinnovation.forumpa.it/story/73501/fundao-una-piccola-human-smart-city-intervista-jean-barroca-alfamicro>).



Fig. 1 Fundao, in Portogallo, punta a divenire *human smart city* attraverso progetti di rigenerazione urbana *community based*

Nella piccola città ubicata nel centro del Portogallo, con il problema di attrarre investimenti e talenti per far fronte alla disoccupazione e per avviare un nuovo processo di sviluppo economico e sociale, si è deciso, infatti, di puntare sugli spazi e le strutture a disposizione e di mettere in piedi progetti di rigenerazione urbana fortemente *community based*. In particolare, il progetto *Cova da Beira Living Lab* consiste nella messa a rete di spazi della città che offrono alla cittadinanza nuovi servizi e opportunità ed realizzato attraverso *Cova da Beira*, un Consorzio patrocinato dall'amministrazione comunale in collaborazione con le imprese, le università, le banche e le istituzioni pubbliche e private. L'obiettivo è la creazione di un ecosistema aperto, comprendente: la fornitura di aree e spazi per l'incubazione di imprese e per progetti imprenditoriali, la creazione di laboratori per la prototipazione e di centri di ricerca e sviluppo dei prodotti della salute, la predisposizione di servizi che favoriscano l'internazionalizzazione dei prodotti e dell'imprenditoria locale. Per la sua realizzazione, la città ha negoziato con la banca per creare una linea di capitale di avviamento per un importo di 500.000 euro all'anno per sostenere le iniziative locali con micro imprenditorialità.

In tutti i casi fin qui illustrati, è riscontrabile l'importanza della creazione del senso di comunità per rendere efficace la concretizzazione dei obiettivi che scaturiscono da una approfondita analisi dei fattori di criticità e delle potenzialità dei differenti contesti. È poi essenziale lo scambio e la condivisione delle esperienze fra le città appartenenti al partenariato di progetto e la loro diffusione attraverso piattaforme dedicate, in modo da fornire linee guida e utili indicazioni metodologiche per altre città e territori UE interessati da analoghe problematiche e desiderosi di intraprendere un percorso verso una *human smart city*.

Un ultimo aspetto, ma non per questo meno importante, che si intende considerare è quello relativo agli strumenti, in ambito urbano e non, di diversa natura ai quali è possibile ricorrere per finanziare la *smart city*. Fra questi quelli provenienti dalla nuova programmazione UE 2014-2020 (programmi a gestione diretta come Horizon 2020, COSME, LIFE+, Fondi Strutturali; strumenti BEI). L'utilizzo dei vari modelli e procedure di partenariati pubblico-privato può favorire l'ingaggio di finanza privata; accanto a questi altri strumenti innovativi di finanza privata per interventi più focalizzati o di nicchia quali i *MiniBond*, la *Venture Philantropy* e il *Crowdfunding*. È comunque opportuno che la PA crei le condizioni per un ambiente il più possibile *business-friendly* che stimoli l'iniziativa privata, con risvolti economici, sociali e ambientali positivi per l'intero tessuto urbano. A tale proposito, si ritiene particolarmente la matrice strumenti/ambiti, illustrata in un report

della Cassa Depositi e Prestiti (2013), che organizza i diversi dati raccolti allo scopo di aiutare i principali stakeholder nel perseguire il percorso di innovazione e nella quale il grado di adattabilità dello strumento nell'ambito è definito sulla base delle considerazioni su tecnologia, contesto di riferimento e modelli di business.

### 3 CONCLUSIONI

La città non è solo il luogo dei grandi problemi della contemporaneità legati al rapido e intenso processo di urbanizzazione in atto, ma anche e soprattutto il luogo privilegiato delle grandi opportunità di sviluppo economico, culturale e sociale, dove già viene prodotto più del 50% del PIL mondiale. Le grandi aree di innovazione – legati alle ICT, all'energia, alla mobilità, tecnologie digitali, design dei servizi, biotecnologie – vedono proprio nella città il luogo di sperimentazione e applicazione prioritaria di soluzioni e straordinarie opportunità abilitate dalle nuove tecnologie, ambiente propizio per la partecipazione dei cittadini e per modelli di sviluppo di sostenibile. Come sostiene Claudio Forghieri in una recente pubblicazione di CITTALIA-Fondazione Anci-Ricerche (2012), la sfida maggiore è quella integrare in modo efficace il nuovo spazio digitale della città con strumenti e soluzioni in grado di abilitare fattivamente quel *civic empowerment* che è la reale scommessa della città intelligente, dove la misura della *smartness* è data da una diversa percezione della qualità della vita, a cui gli stessi abitanti hanno contribuito attivamente.

*Smart city* non come prodotto, dunque, ma come percorso-processo continuo, nel quale la ricerca delle soluzioni ai diversi problemi sia l'esito di una *governance* inclusiva, di collaborazione con le imprese, di azioni di co-progettazione con gli utenti che, fra l'altro, ne decreteranno o meno il successo.

Se l'intersezione delle due dimensioni della sensibilità di una *smart city*, quella tecnologica e quella sociale, genera i 'sensori antropici' rappresentati dai cittadini che, attraverso tecnologie personalmente gestite possono monitorare, riprendere e memorizzare le caratteristiche di un fenomeno urbano, per il suo funzionamento è fondamentale che i dati raccolti siano elaborati per i successivi opportuni interventi e resi disponibili alla collettività la quale può, di conseguenza, fare delle scelte consapevoli e definire il proprio comportamento nello spazio urbano (Fistola, 2013).

Soprattutto la *smart city* deve essere intesa come spazio concettuale e concreto favorevole all'elaborazione delle nuove politiche pubbliche per le città – con obiettivi finalizzati al perseguimento di una migliore qualità della vita – caratterizzate da un forte contenuto tecnologico e dall'utilizzo su larga scala dell'ingegneria finanziaria, ma soprattutto da una visione strategica di ampio respiro e medio-lungo periodo, da modelli innovativi di *governance* in cui cooperazione e competizione possano coesistere nella sfida di creare beni pubblici competitivi (Pichierrì, 2005).

Di particolare efficacia la 'metafora dei binari' come azione-guida per le amministrazioni comunali che Gloria Piaggio (Direttore Progetti Europei del Comune di Genova e Segretario Generale dell'Associazione Genova SmartCity) ha ripreso più volte in occasione della sua partecipazione a iniziative di diverso genere in tema di *smart city* nell'ultimo triennio: i binari indicano la direzione (la *vision* che deve essere costruita in forma partecipata con il coinvolgimento degli stakeholder territoriali), le traversine che indicano le 'cose da fare', le azioni, i progetti, le iniziative necessarie alla sua attuazione con effetti in termini di concreto miglioramento della qualità della vita, in un'ottica di pianificazione integrata e superando la logica di interventi spot progettati in maniera diffusa e sordinata senza una cornice di riferimento strategica.

In definitiva, avviare un percorso di *smart city* presuppone la definizione di un processo di pianificazione di medio-lungo periodo da parte delle pubbliche amministrazioni. Partendo dalla definizione di una *vision* condivisa tra i vari *stakeholders*, attraverso l'analisi della situazione urbana, la definizione delle aree su cui è necessario intervenire e soprattutto l'individuazione dei punti di forza della città. La visione strategica deve essere declinata in una serie di obiettivi ambiziosi ma realistici da monitorare in modo costante attraverso

indicatori di performance al fine di valutare i progressi e attuare eventuali azioni correttive in itinere. Nella successiva identificazione delle aree prioritarie di intervento è poi importante distinguere i progetti abilitanti alla *smart city* nel suo complesso e quelli specifici di un singolo ambito applicativo, da abbinato allo/agli strumenti di finanziamento più idoneo/i come suggerito dalla matrice, cercando di non incidere eccessivamente sul bilancio pubblico, e considerando che spesso è preferibile far ricorso ad un mix di finanziamenti; una volta avviate le iniziative è necessario il monitoraggio costante in modo da valutarne tempi, costi e qualità. In questo articolato percorso è dunque centrale il processo di pianificazione, la cui carenza renderebbe insufficiente l'impatto dei soli, pur consistenti, fondi UE (Cassa Depositi e Prestiti, 2013). Più in generale, una città è davvero *smart* se sa come valorizzare il proprio capitale umano e sociale al fine di creare un contesto creativo e qualificato per lo sviluppo economico, dando il giusto peso a fattori che non siano solo ed esclusivamente legati alla crescita economica (Bencardino & Greco, 2014). Si ritiene, in sostanza, che al centro della *smart city* ci siano gli essere umani, che la direzione giusta sia quella di lavorare sulle comunità urbane, sui quartieri, sulle reti di città, affinché le ICTs abbiano il significato di strumento di ausilio nella co-progettazione e co-erogazione di servizi. In tal modo si favorirebbe un percorso continuo di innovazione che non può prescindere dal coinvolgimento dei cittadini e delle imprese, principali protagonisti dell'intelligenza urbana: nel primo caso vanno alimentati fenomeni di co-creation attraverso Living Lab o iniziative web, nel secondo caso si può sfruttare la domanda pubblica di beni e servizi in modo intelligente attraverso opportuni strumenti finanziari quali il *Public Procurement of Innovation* (PPI) e il *Pre Commercial Procurement* (PCP) (Cassa Depositi e Prestiti, 2013).

Come viene sottolineato anche nell'Agenda Digitale Italiana, senza partecipazione dei cittadini non esiste *smart city*, anche perché i suoi servizi vivono grazie ai contributi e all'interazione costante con i cittadini. Il coinvolgimento (*engagement*) è altresì fondamentale perché *smart city* e comunità intelligenti si costruiscono nel territorio, dove i problemi e le esigenze specifiche devono trovare risposte flessibili e dinamiche, con la consapevolezza che l'unica via per mantenere nel tempo un'elevata qualità della vita è quella di procedere su una programmazione che coniughi progettazione e monitoraggio dal basso con infrastrutture e strategie di sistema.

## REFERENCES

Agenda Digitale Italiana, [http://www.agenda-digitale.it/agenda\\_digitale/index.php/strategia-italiana/cabina-di-regia/79-smart-communities](http://www.agenda-digitale.it/agenda_digitale/index.php/strategia-italiana/cabina-di-regia/79-smart-communities).

Amin, A. & Thrift, N. (2001), *Cities. Reimagining the Urban*. Polity Press, Cambridge.

Barresi, A. & Pultrone, G. (2012), Smart Strategies for Participatory Urban Development: Trends and Prospects for European Cities and Regions, paper presented at *Beijing Forum 2012. The Harmony of Civilizations and Prosperity for All*, Beijing, November 2<sup>nd</sup>-4<sup>th</sup>.

Barresi, A., & Pultrone, G. (2013), European strategies for smarter cities. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 6(1), 61-72.

Bencardino, M. & Greco, I. (2014), Smart Communities. Social Innovation at the Service of the Smart Cities. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Special issue, June 2014 "INPUT 2014 - Smart City: planning for energy, transportation and sustainability of the urban system", 39-51.

Between (2013), *Smart City Index. Confrontarsi per diventare smart. Report 2013*, <http://www.comune.modena.it/modenadigitale/md/documentazione/documentazione/smart-city-index-confrontarsi-per-diventare-smart-2013>.

Campbell, T. (2012), *Beyond Smart Cities: How Cities Network, Learn and Innovate*, Earthscan, New York (NY).

Caragliu A., Del Bo C., Nijkamp P., (2009). *Smart cities in Europe*. Series Research Memoranda 0048, VU University



Amsterdam, Faculty of Economics, Business Administration and Econometrics.

Cassa Depositi e Prestiti (2013), *Smart City: Progetti di sviluppo e modelli di finanziamento*, Roma, <http://www.cassaddpp.it/studi/report-monografici/smart-city.html>.

Cittalia-Fondazione Anci Ricerche (2012a), *Il percorso verso la città intelligente*, Cittalia e Fondazione Anci Ricerche, Roma, <http://www.cittalia.it/images/file/Il%20percorso%20verso%20la%20citt%C3%A0%20intelligente-hyper.pdf>.

Cittalia-Fondazione Anci Ricerche (2012b), *Smart Cities nel mondo*, <http://www.cittalia.it/images/file/SmartCities.pdf>.

Commissione Europea (2007), *Piano strategico europeo per le tecnologie energetiche* COM (2007) 723, Brussels, 22.11.2007, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0723&from=IT>.

Commissione Europea (2011), *Energy roadmap 2050*, [http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/energy2020/roadmap/index_en.htm).

Commissione Europea (2013), *Smart Cities and Communities – European Innovation Partnership*.

Correia, L. M., & Wünstel, K. (2011), *Smart Cities Applications and Requirements*, White Paper of the Experts Working Group, Net!Works European Technology Platform, <http://www.scribd.com/doc/87944173/White-Paper-Smart-Cities-Applications>.

De Luca A. (2012), Come (ri)pensare la smart city. *EyesReg*, 2(6), 143-146, <http://www.eyesreg.it/2012/come-ripensare-la-smart-city/>

European Commission - Directorate General for Regional Policy (2011), *Cities of Tomorrow. Challenges, Visions, Ways Forward*, [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/conferences/citiesoftomorrow/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/citiesoftomorrow/index_en.cfm).

European Commission (2012), *Smart Cities and Communities – European Innovation Partnership*, Communication from the Commission, Brussels, C (2012) 4701 final, 10/07/2012.

European Union - General Secretariat of the Council (2010), *Project Europe 2030. Challenges and Opportunities*, a Report to the European Council by the Reflection Group on the Future of the UE 2030, [http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms\\_data/librairie/PDF/QC3210249ENC.pdf](http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/librairie/PDF/QC3210249ENC.pdf).

European Union - Committee of the Regions (2012), *When Cities Breathe, People Progress. The future we Europe's Cities and sub-national level want*, Rio+20, United Nations Conference on Sustainable Development, 20-22 June 2012, [http://cor.europa.eu/en/news/events/Documents/CoR\\_brochure\\_Rio-20\\_final.pdf](http://cor.europa.eu/en/news/events/Documents/CoR_brochure_Rio-20_final.pdf).

Fistola, R. (2013), Smart City: riflessioni sull'intelligenza urbana, *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, [S.l.], Vol. 6, N° 1, p. 47-6.

Gargiulo, C., Pinto, V. e Zucaro, F. (2013), EU Smart City Governance, *TeMA. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, Vol. 6, N° 3 (2013) 356-370.

Granelli, A. (2012), Città intelligenti? Per una via italiana alle Smart Cities, Luca Sossella, Roma.

Harrison, C. & Donnelly, I. A. (2011), A theory of smart cities. In *Proceedings of the 55th Annual Meeting of the ISSS*.

Intelligent Community Forum (2012), *Intelligent Community Platform for Innovation*, ICF.

Intelligent Community Forum (2013), *Community as Canvas. The power of culture in the emergence of Intelligent Communities*, ICF.

Le Galès, P. (2006), *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Il Mulino, Bologna.

Marsh, J. (ed., 2013), *The Human Smart Cities Cookbook*, Progetto PERIPHÈRIA, condotto sotto ICT Policy Support Programme (Contract No: 271015), co-finanziato dalla Commissione Europea, The PERIPHÈRIA Consortium, <http://www.scribd.com/doc/143484573/PERIPHERIA-Human-Smart-Cities-Cookbook>.

Mazzeo, G. (2013), City and Energy Infrastructures between Economic Processes and Urban Planning, *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, [S.l.], v. 6, n. 3, p. 311-324.

Niger, S. (2012), *La città del futuro: smart city, smart community, sentient city*. [www.asstrid-online.it](http://www.asstrid-online.it). Osservatorio Nazionale Smart Cities (2013), *Vademecum per la città intelligente*. Edizioni Forum PA, Roma.

Papa, R., Gargiulo, C. & Galderisi, A. (2013), Towards an urban planners' perspective on Smart City, *Tema. Journal of*

*Land Use, Mobility and Environment*, [S.I.], v. 6, n. 1, p. 5-17.

Pichierri, A. (2005), *Lo sviluppo locale in Europa. Stato dell'arte e prospettive*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Pultrone, G. (2013), *Sfide di 'genere' per smart cities più umane fra teoria, prassi e auspicabili scenari futuri*, *TRIA. Territorio della Ricerca su Insempiamenti e Ambiente*, 6 (10), 57-70.

Secchi, B. (2013), *La città dei ricchi e la città dei poveri*, Laterza, Roma-Bari.

Tocci, G. (2006), *Governance urbana e democrazia elettronica*, Rubbettino, Soveria Mannelli.

Tocci, G., *Il ruolo della Governance urbana nella competitività fra città*, <http://www.economia.unical.it/test/sturistiche/collegamenti/55.pdf>.

Toppeta, D. (2010), *The Smart City vision: How Innovation and ICT can build smart, "liveable", sustainable cities*, *The Innovation Knowledge Foundation. Think!Report*, 005/2010.

Vicari Haddock, S. (2004), *La città contemporanea*, Il Mulino, Bologna.

World Economic Forum (2012), *The Global Competitiveness Report 2010-2011*. [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_GCR\\_Report\\_2011-12.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_GCR_Report_2011-12.pdf).

## IMAGE SOURCES

Cover image: <http://www.nesta.org.uk/blog/smart-cities-what-we%E2%80%99re-doing-and-why>

Fig. 1: <http://www.smartcityexhibition.it/it/news/fundao-una-piccola-human-smart-city-intervista-jean-barroca-alfamicro>

## AUTHOR'S PROFILE

Gabriella Pultrone

Architect, PhD, Researcher in Town Planning at the Department of Architecture and Territory (dArTe), University Mediterranea of Reggio Calabria, where she teaches Urban Planning and is member of the Teaching Body the Research Doctorate in Architecture. Delegate to Guidance and Tutoring of her Department. She passed the National Academic Qualification as Associate Professor. She carries out researches focusing on territorial and urban planning, her areas of interest include: the cultural identity of the Mediterranean Basin, the recognition of the typical expressions of its urban settlements and its territorial organization, with particular reference to the city of Trieste as gateway between Europe and the Mediterranean; Strategies and prospects of sustainable development; Relation between cultural heritage, tourism and local development; Urban policies and governance; Smart Cities.