

UN SISTEMA DI SMART CITIES PER UN “AREA METROPOLITANA DIFFUSA”

Francesco ROSSI<sup>1</sup>

**SOMMARIO**

Obiettivo dell’articolo è l’intento di ricercare - in una regione come le marche, esclusa a livello nazionale del riconoscimento di “area metropolitana” per la non presenza di città con più di 100'000 residenti - il possibile potenziamento di un “sistema integrato di *smart city*” in grado di rafforzare un'armatura urbana di tipo “metropolitano diffuso”, capace di raggiungere un livello comparabile con quello di una metropoli, come ad esempio Milano, unica città italiana già presente, anche se in ultima posizione, in una delle graduatorie di *smartness* delle città europee. Partendo proprio dall'analisi delle qualità presenti nelle *smart city* più eccellenti in Europa e studiando le connessioni tra i loro stessi quartieri e i rispettivi centri urbani, si è cercato di valutare la possibilità di trasferire alcune valenze riscontrate all'interno delle realtà regionali italiane. Viene infine predisposta una guida operativa standard per ogni città capoluogo e al contempo un approfondimento sul percorso avviato sulla città di Pesaro.

---

<sup>1</sup> Laureando dell'Università Politecnica delle Marche, e-mail: francesco.rossi89@alice.it.

## 1. Introduzione

Negli ultimi anni il percorso della *Smart City* in Europa ha avuto un sempre maggiore successo, diffondendo sempre più la buona pratica di pensare a come rimettere al centro la persona e i suoi bisogni, subordinando ad essa le pesanti macchine della burocrazia, dei lenti regimi di avviamento di cantieri, della scarsa comunicazione fra amministrazione e cittadini (Ratti, 2013). Londra, Monaco, Berlino, Stoccolma sono solo alcune delle grandi metropoli europee che stanno affrontando con abilità le sfide che tutte le moderne città del mondo, ancora vincolate a vecchi schemi del passato, prima o poi dovranno affrontare (Amii *et al.*, 2015). Infatti, nel modo di intendere oggi i territori europei, essi sono costituiti da un insieme di politiche economiche e strategiche, di politiche sociali e tecnologiche e tali territori non sono soltanto un "pezzo di terra", ma sono intesi come un assemblaggio continuamente mutevole del territorio e della popolazione, nonché di tecniche per misurare e controllare persone e luoghi (Elden, 2010): la sfida, in chiave italiana, sta proprio nel ricercare questa visione e metterla in campo. In Italia tuttavia manca quasi del tutto questa consapevolezza globale e, ad esclusione di rarissimi e circoscritti casi, non si può ancora parlare di pratiche di *smartness*.

Il punto nodale della questione è infatti trovare nuovi strumenti di progettazione che siano liberi da paradigmi troppo astratti per le realtà italiane: i sei domini classici della smart city (living, environment, economy, mobility,...) sono certamente indispensabili per descrivere una *smart city* che ha già trovato una sua conferma, oppure aiutare, come vedremo, a valutare attraverso i *ranking* il suo grado di *smartness* e di confrontarlo con quello di altre realtà, ma non sono in grado di esaurire da soli tutti gli aspetti peculiari in fase di stesura del piano di progetto in linea con le peculiarità proprie della città che ne sarà in esame.

La grande sfida che questo lavoro di ricerca si è prefissato è stato quello di trovare elementi migrabili dalle grandi metropoli, ed in particolare da alcuni quartieri metropolitani, alle piccole e medie città italiane. In Italia due sono gli elementi strutturali che maggiormente caratterizzano gli ambiti urbani: elevati livelli di diffusione insediativa, ovvero caratterizzati da bassa densità e al contempo forti eterogeneità morfologico-identitarie territoriali. Un esempio perfettamente calzante, a tale proposito, è dato dalla Regione Marche.

## 2. Il contesto disciplinare

Dalle analisi condotte sulle smart cities in Europa, appare chiaro che non può esistere una sola *planning theory* ma piuttosto, come ha notato Hillier (Hillier, 2010a), ci sono varie definizioni differenti di pianificazione, "ognuna delle quali può avere riferimenti a teorie specialistiche e differenti approcci". Inoltre, la pianificazione comporta anche questioni sostanziali (i.e. what the planning deals with) e procedurali (i.e. the processes of planning): la "costrizione" di una tale serie diversificata di temi e processi sociali in una "meta-teoria" della pianificazione, o anche una convergenza equilibrata delle tante prospettive teoriche in materia di pianificazione "verso un corpo unificato di conoscenza" (Law-Yone, 2007). Tutto questo sembra relativamente difficile, se non addirittura impossibile. Ma esistono, ed in questo senso si muove la ricerca, diverse prospettive teoriche o concettuali attraverso cui possono essere affrontate le questioni di merito e procedurali di pianificazione (Hillier, 2010b; Ferreira *et al.*, 2009).

Come muoversi in questo senso in Italia? Come dare in mano agli Enti Locali uno strumento pratico ed efficace che possa agevolare progetti di sviluppo economicamente sostenibili e allo stesso tempo con grandi capacità di *smartness* che possano incidere sull'organizzazione urbana e sociale delle nostre città?

## 3. Metodo ed obiettivi

Partiamo quindi dalla ricerca da esempi di eccellenza a livello europeo, nel tentativo di individuare elementi di qualità migrabili nelle realtà italiane.

### 3.1 La ricerca europea delle Eccellenze attraverso i Ranking

Sono presenti in letteratura diversi *ranking* che ci permettono di valutare e dare un peso agli elementi di eccellenza delle singole città prese in esame. A tale scopo, sono state scelte alcune fra le più importanti classifiche pubblicate dal 2013 ad oggi. Tali dati sono stati utilizzati per la valutazione del livello di *smartness* nella città, e l'individuazione di un *set* di indicatori ristretti e maggiormente rappresentativi, in modo da permettere di effettuare una comparazione degli strumenti di valutazione della *smartness* sviluppati a livello internazionale, europeo e nazionale. La metodologia applicata è stata la seguente:

- Confronto fra le classifiche internazionali nel triennio 2013-2016 delle città europee;
- Selezione delle prime sette città europee di eccellenza e della città di Milano;
- L'intersezione delle otto realtà, provenienti dalla comparazione degli strumenti di *ranking*, ha portato all'individuazione degli elementi di qualità migrabili verso le piccole e medie città italiane attraverso la definizione di una *roadmap*.

Le classifiche internazionali studiate sono state:

*Tabella 1 - Principali classifiche internazionali di ranking prese in esame*

	<b>Ranking</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Ente</b>	<b>Anno</b>	<b>Numero città</b>
1	European Smart City	Primo strumento di ranking per la valutazione del livello di "smartness" delle città europee di media grandezza.	UE	2014	70 <i>smart cities</i> europee
2	<b>Global Power City Index</b>	misura il grado di competitività urbana, sulla base di sei dimensioni articolate in 69 indicatori.	Mori Foundation	2015	40 città nel mondo
3	<b>City prosperity index</b>	rapporto annuale dell'agenzia ONU "Stato delle città del mondo 2014/2015"	UN Habit	2013	62 città nel mondo
4	<b>Innovazion city index</b>	Principale indice di classificazione in termini potenziali di economia ed innovazione delle città globali.	2thinknow	2014	445 città nel mondo
5	<b>EIU – Benchmarking Global City Competitiveness</b>	La valutazione avviene sulla base di 32 indicatori (costituiti rispettivamente da 17 sotto indicatori), suddivisi in 8 categorie.	the Economist intelligenc e Unit	2014	120 città nel mondo
6	<b>Global City Index</b>	Misurazione del livello di inserimento delle città nel contesto globale; la valutazione avviene sulla base di 5 fattori.	AT Kearney	2015	84 città nel mondo
7	<b>Cities of Opportunity</b>	Analisi condotta su 30 grandi centri urbani mondiali che considera 10 fattori, raggruppati in 3 categorie: educazione e tecnologia, qualità della vita e costo della vita.	PwC	2014	30 città nel mondo
8	<b>Green City Index</b>	Valutazione delle città rispetto a 8 categorie e 30 indicatori per misurare le attuali performance e per analizzare la qualità dei programmi di riduzione dell'impatto sull'ecosistema.	The EIU & Siemens	2009	30 capitali europee
9	I City Rate	Classifica nazionale delle città smart italiane, sulla base di 72 indicatori statistici	Anci	2015	106 Comuni italiani

Da queste classifiche è stata ottenuta la seguente comparazione, adatta ad individuare le città *smart* in Europa:

*Tabella 2 - Compresenza delle città nelle classifiche di ranking*

	[2]	[3]	[4] (Top 50)	[5] (top 50)	[6]	[7]	[8]
Amburgo			X	X			
Amsterdam	X		X	X	X		X
Atene		X					X
Barcellona	X	X	X	X			
Belgrado							X
Berlino	X		X	X	X	X	X
Bratislava							X
Bruxells	X	X	X	X	X		X
Bucarest		X			X		X
Budapest		X	X		X		X
Copenaghen	X	X	X	X	X		X
Dublino		X	X	X			X
Francoforte	X		X	X	X		
Ginevra	X		X	X			
Helsinki		X	X		X		X
Istambul	X				X	X	X
Kiev		X			X		X
Lisbona		X			X		X
Ljubljana					X		
Londra	X	X	X	X	X	X	X
Lione			X				
Madrid	X			X	X	X	X
Manchester			X				
Marsiglia			X				
Milano	X	X	X	X	X	X	
Mosca	X	X	X		X	X	
Monaco			X		X		
Oslo		X	X	X	X		X
Parigi	X	X	X	X	X	X	X
Praga		X	X	X	X		X
Riga							X
Roma			X	X	X		X
Sofia							X
Stoccolma	X	X	X	X	X		X
Tallinn							X
Vienna	X	X	X	X	X		X
Vilnius							X
Varsavia		X	X		X		X

Zagabria							X
Zurigo	X	X	X	X	X		X

Attraverso tale comparazione, sono stati individuati 8 esempi virtuosi di città europee di cui un solo caso è italiano, ovvero Milano. Sono state selezionate le seguenti città che, seppur rappresentative di contesti urbani molto diversi fra loro, sono tra loro comparabili secondo i seguenti tre criteri:

*Tabella 3 - Quadro comparativo delle città selezionate*

	Popolazione e densità abitativa	Estensione territoriale	Compattezza del tessuto urbano <sup>2</sup> [1-8]
Amsterdam	826'659 (2015) 3'769,02 ab./km <sup>2</sup>	219,33 km <sup>2</sup>	6
Barcellona	1'602'386 (2014) 15'802,62 ab./km <sup>2</sup>	101,4 km <sup>2</sup>	5
Berlino	3'531'201 (2015) 3'959,41 ab./km <sup>2</sup>	891,85 km <sup>2</sup>	3
Bruxelles	1'099'174 (2015) 33'706,65 ab./km <sup>2</sup>	32,61 km <sup>2</sup>	2
Copenaghen	569'557 (2014) 6'607,39 ab./km <sup>2</sup>	86,20 km <sup>2</sup>	7
Milano	1'345'851 (2016) 7'48,22 ab./km <sup>2</sup>	161,67 km <sup>2</sup>	4
Londra	8'615'246 (2015) 5,479,91 ab./km <sup>2</sup>	1'572,15 km <sup>2</sup>	1 [max]
Stoccolma	917'297 (2015) 4'879,24 ab./km <sup>2</sup>	188 km <sup>2</sup>	8 [min]

Dall'analisi comparativa fin qui condotta sono emersi i seguenti aspetti peculiari, che caratterizzano ciascuna delle città prese come oggetto d'esame:

- Reti di città: per quanto tutte queste città metropolitane siano assolutamente autosufficienti in tutto rispetto alle piccole città satellite che le orbitano intorno, si legge chiaramente una volontà di “renderle partecipi” del processo di *smartness* di cui sono promotrici, intendendo vedere le città limitrofe non solo come grandi spazi dormitorio e lo spazio che sussiste fra loro come semplici tratti per il pendolarismo, ma come vera e propria risorsa egualmente vantaggiosa, dove dal lato della grande città per l'occasione di depressurizzare e disinnescare dei processi dannosi che si sono attivati con il tempo dovuti al degrado delle periferie, al problema del traffico, alla manutenzione delle stazioni dei mezzi pubblici più marginali, mentre dal lato della piccola città un efficientamento dei servizi di collegamento, un maggiore controllo delle risorse economiche da riallocare dove ve ne è più bisogno e maggiori servizi per i cittadini deboli.
- progetti tipo: sono risultati indispensabili le sperimentazioni di progetti che mettessero in campo politiche di *smartness* prima a livello ridottissimo e poi a mano a mano sempre più a larga scala nel caso fossero risultati realmente idonei.
- osservatorio per il controllo ed il monitoraggio.

<sup>2</sup> In particolare per la presenza di un tessuto urbano compatto in prossimità dei nuclei storici della città ed aree urbane periferiche mediamente estese.

#### 4. Thesis Defence

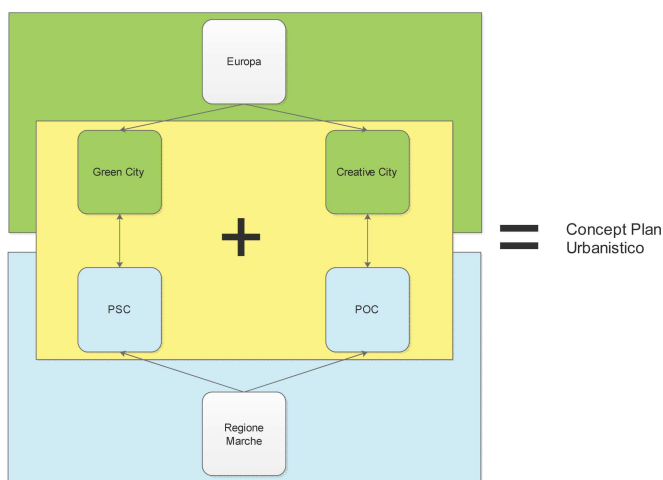
Dalle analisi condotte nel precedente paragrafo risulta chiaro che è indispensabile passare da un modello urbano “compatto” ad un modello di “reti di città”, ma è altresì chiaro che manca un effettivo strumento operativo per delineare delle scelte progettuali nelle realtà concrete regionali. Occorre perciò che gli strumenti emersi nell'analisi europea vengano raggiunti dagli strumenti che la Regione è in grado di offrire e mettere in campo. Si tratta di un vero e proprio raccordo, un tentativo di congiunzione, per riuscire a mettere in atto le pratiche di *smartness* che vorremmo ottenere dalle città italiane.

Una gestione *smart* della *rete marchigiana* non solo quindi è possibile ma addirittura essenziale per superare la frammentazione dei tantissimi comuni e la bassa densità urbana, iniziando a dare vita a quei processi aggregativi di scala, tramite progetti integrati, soprattutto di mobilità. È evidente quindi come definire una *roadmap* per la costruzione della *Smart City* tramite la selezione critica degli elementi di eccellenza e pratiche innovative diventi una guida-strategia per un efficientamento delle strutture cittadine, provinciali e regionale.

Viene resa quindi necessaria la creazione di un tipo di approccio totalmente diverso da quello che l'Italia è stata abituata ad associare alla parole *Smart Cities*. Deve essere creato un modello che possa essere praticabile nella sua genericità ma al contempo soddisfare tutte le esigenze particolari dei singoli casi: **dalle “reti di città” attraverso i “progetti tipo” sotto la guida di un “osservatorio per il controllo ed il monitoraggio”**. Un modello cioè che sappia coniugare ciò che è emerso dalle precedenti analisi e compatibile con tutti i problemi citati. L'utilità di tale approccio è insito nel metodo di valutazione dei “dimostratori”: il dimostratore è generalmente considerato un passo essenziale nella *roadmap* affinché il progetto possa dimostrare la sua maturità in condizioni reali.

Occorre, a questo punto, valutare la maturità del progetto a compiere il passaggio successivo, ossia quello di adottare la soluzione sviluppata quale modello per una replicazione di massa, cosa assai più difficile ed il rischio ricorrente è che il dimostratore rimanga un oggetto isolato. In Italia, la costruzione di nuovi strumenti urbanistici *smart* prende forma seguendo una formulazione di “visione guida-strategia” del piano, nella quale far germogliare e crescere una progressiva e sequenziale serie di linee guida ed indirizzi progettuali.

Figura 1 - schema a blocchi per la visione del Concep Plan Urbanistico



### *Un primo esito di sintesi*

Dall'esempio delle loro sorelle maggiori europee, le città italiane hanno così la possibilità di impiantare una nuova progettazione urbana, seguendo il modello *top down* ed il modello *bottom up*. Queste due strategie ripercorrono, rispettivamente, il modello *Green City* (Steiner, 2014) ed il modello *Creative City* che sono fra loro integrati per dare vita ad una costruzione “strategico progettuale”, la quale trova forma in un *concept plan urbanistico*: se da un lato il modello *top down* è finalizzato a delineare il telaio degli interventi, ovvero il *piano strutturale* (PSC), dall'altro lato il modello *bottom up* cerca di attivare forme organizzative e protocolli di gestione, incarnate dal piano operativo (POC).

Appare evidente come lo scenario sia globale che nazionale sia ricco di opportunità ma anche di rischi. In questo momento le città e i governi si stanno muovendo in modo scoordinato alla ricerca delle migliori soluzioni, stimolati da grandi e piccole imprese ansiose di proporre i loro prodotti. Senza la definizione di alcuni denominatori comuni questi progetti rischiano di arenarsi ben presto. **Servono standard minimi condivisi**, simili come modello a quelli sviluppati alcuni decenni or sono per il protocollo TCP-IP, che ha consentito la diffusione globale di Internet. La sfida è doppiamente complessa, gli scenari sono molteplici e si tratta di operare sia sul campo nazionale – tenendo presente, e a volte modificando, le normative locali – sia non dimenticando che lo sviluppo tecnologico avviene in gran parte in altre zone del globo e che muoversi autonomamente può rappresentare una strategia perdente. A questo approccio, che deve necessariamente essere di tipo *Top Down* per consentire uno sviluppo sostenibile delle soluzioni (anche per non ripetere i grandi errori di mancata definizione dei fondamentali ai tempi dei bandi per l'*e-government*, una scelta che ha portato il Paese Italia a livelli di inefficienza digitale tuttora evidenti), occorre affiancare una visione invece aperta nei confronti delle iniziative che nascono dal basso, appoggiandosi sulla risorsa rappresentata dai dati, sia pubblici che generati dagli utenti stessi. Questa potenzialità non può essere sprecata ed è compito delle città sviluppare strategie locali di stimolo e valorizzazione della partecipazione digitale e dell'innovazione che nascono dal basso.

A questo punto diventa fondamentale il passaggio dalla costruzione teorica delle buone pratiche alla sperimentazione sul corpo della città: lo studio di tali “buone pratiche” di eccellenza tanto europea quanto internazionale nelle esperienze progettuali di pianificazione della *smartness* permettono di definire la *roadmap* del piano urbanistico di nuova generazione. Errori che spesso vengono fatti su questo tema è quello di collocare la realizzazione delle *smart cities* su tempi molto lunghi (30 anni) ovvero su tempi molto brevi (3-5 anni) assumendo di fatto le attuali innovazioni settoriali come esempi di interventi di *Smart City*. Occorre abbandonare tale idea ed immaginare che la *Smart City* sia piuttosto una *roadmap* con obiettivi e progetti diversi realizzabili ogni 2-3 anni. Ognuno di questi “progetti tipo” sarà caratterizzato da soluzioni tecnologiche che dovranno essere sviluppate, dimostrate su piccola scala ed infine estese all'intera scala urbana quando (e se) avranno raggiunto la maturità tecnica sociale ed economica verificata dal dimostrativo. Trattandosi di una **stratificazione temporale di interventi** è necessario che il piano complessivo sia ben definito al meno sulle “regole di ingaggio” di nuovi progetti.

### *Un secondo importante esito di sintesi*

Occorre fissare delle regole di *interoperabilità* tra i progetti ed anche per l'accesso e la protezione dei dati ed infine per i parametri di valutazione dei risultati.

I passi affrontati ed auspicabili in una futura messa a punto di tale paradigma, riconducibili ad una buona pratica di progettazione sono qui di seguito esplicitati in una serie di punti, l'uno propedeutico all'altro:

1. analisi dettagliata del territorio, con la messa in evidenza delle *ganglion cells* contestuali, politiche, sociali, tecnologiche, ambientali, che potrebbero giustificare e motivare l'avvio di una sperimentazione di *Smart City*;

2. la mappatura degli enti definiti “soggetti attivi”, distinti per potenzialità in termini di esperienza, capacità, disponibilità di mezzi finanziari e strategia politico-amministrativa;
3. il coinvolgimento della cittadinanza e degli *stakeholders*, ossia un gruppo di soggetti influenti nei confronti del progetto;
4. l'organizzazione dei processi e l'assegnazione chiara e priva di sovrapposizioni dei territori di competenze;
5. la *governance* del cambiamento e gli standard minimi condivisi;
6. il finanziamento della *Smart City* nella sua interezza e nelle singole parti che la compongono;
7. la misura dei risultati ed il monitoraggio permanente o semi-permanente;
8. la stesura del Piano Operativo e la sua comunicazione.

## 5. Alcune considerazioni preliminari

### Critica alla realtà italiana attuale

In questi primi anni di precoce sperimentazione, le città italiane che si sono approcciate al mondo delle *Smart Cities* hanno di fatto creato una **progettazione piuttosto convulsa**, generando una fioritura di molti progetti di natura diversa e con soluzioni tecnico-economiche alternative.

Come già accennato nell'introduzione, nella maggior parte delle volte si tratta di progetti settoriali, operanti cioè soltanto su una specifica applicazione verticale e con tecnologie “chiuse”. Generalmente si assiste ad una progettazione iniziale molto ambiziosa che va via via riducendo i propri obiettivi nella fase realizzativa fino a diventare una lieve variante rispetto all'approccio tradizionale per mancanza di fondi o tecnologie. In altri casi si assiste allo sviluppo di dimostratori molto interessanti ma con costi tali da rendere impossibile qualsiasi replicazione a meno di ingenti finanziamenti da fondi di ricerca.

È quindi di fondamentale importanza sviluppare una capacità di lettura a priori dei progetti e dei loro risultati. Sviluppare tale capacità di lettura implica la definizione di una metodologia di valutazione, ossia una vera propria metrica del progetto. Per tale motivo occorre rivedere l'approccio che molte delle attuali amministrazioni pubbliche italiane stanno adottando, sottolinearne i difetti e le carenze e procedere verso percorsi più virtuosi, indirizzandosi verso una più realistica presa di coscienza:

- **“prendere le misure”**, ad un progetto di una *smart city*, significa innanzitutto rappresentare un insieme di punti di vista che corrispondono ai diversi attori coinvolti nel progetto. Tale approccio può essere utilizzato a tutti i livelli, sia dalle municipalità nella pianificazione degli interventi in relazione alle proprie specificità, sia dalle aziende per comprendere la competitività ed attrattività della loro offerta, sia dal sistema finanziario per dirigere i propri finanziamenti, sia dal sistema della ricerca per collocare nel percorso di innovazione i propri risultati ed infine dall'amministrazione centrale e regionale. In questo ultimo caso un sistema di valutazione formale è essenziale per perseguire una strategia basata non più sul componente ma sul “progetto” e che quindi richiede una nuova capacità di selezione di quest'ultimo più efficace ed una capacità di creare un “osservatorio” per il monitoraggio dei progetti in corso e dei risultati che si vanno producendo.

A tutto ciò va affiancata la cosiddetta

- **“politica del non fare”** emersa da molti errori di alcune micro-amministrazioni troppo spesso auto-referenziate. Come sopra accennato, in Italia sono stati avviati molti progetti di *Smart City*, ma l'impressione è che si tratti di iniziative singole che faticano a fare sistema. Per superare le criticità legate alla mancanza di un modello univoco di realizzazione degli interventi, alla frammentazione dei progetti ed accelerare il processo di realizzazione di *Smart City* e *smart communities* (cf. Rizzi, 2014) favorendo la nascita e la replicazione di buone pratiche è necessario mettere in atto azioni di coordinamento e monitoraggio. Inoltre l'Italia sconta un *gap* infrastrutturale e culturale, sul fronte



digitale rispetto ad altri paesi europei. In un mondo sempre più urbanizzato la città del futuro deve necessariamente puntare a due obiettivi: gestire le risorse secondo criteri di sostenibilità e creare un contesto attraente per i cittadini, le imprese, le amministrazioni per vivere, lavorare, comunicare in totale sicurezza. Già l'art. 20 del DL 179/2012 aveva definito un modello di *governance* ed una serie di azioni tecniche sotto il coordinamento dell'Agid, ma oggi la sfida è più articolata e trasversale in quanto bisogna costruire un nuovo concetto di benessere comune basato su infrastrutture tecnologiche e immateriali diffuse che mettano in comunicazione persone e oggetti, integrando informazioni e generando intelligenza, producendo inclusione e migliorando la vita del cittadino ed il business per le imprese.

Inoltre le *Smart City* possono diventare anche leva di occupazione: le reti di comunicazioni rappresentano un decisivo crocevia per

- **la creazione di nuovi posti di lavoro:** l'impiego diffuso ed innovativo di tecnologie Ict e delle infrastrutture digitalizzate (reti di sensori/reti cablate/reti wireless) costituisce il fattore abilitante delle decisioni di cui beneficeranno i diversi settori sia industriali che pubblici, coinvolti nell'attuazione di tale programma. Le tecnologie Ict, infatti, sono capaci di "teleacquisire" grandi quantitativi di dati ed elaborarli in tempi brevi, dati indispensabili per la creazione di quella piattaforma informativa, aperta e condivisa, che a sua volta è indispensabile per i decisori istituzionali. Infatti, per acquisire queste migliaia di dati dal tessuto urbano e non, e per processarli in tempi brevi, si deve rendere la città simile ad un organo sensoriale: senza un'adeguata piattaforma di telecontrollo questo organismo-città è come privato dei suoi sensi e, quindi, impossibilitato a prendere decisioni. Ma affinché questa mole di dati possa essere processata intelligentemente, evitando al contempo una pericolosa evoluzione destrutturata del mercato, è necessaria una guida centralizzata, considerando il contesto articolato e di marcata interdipendenza in cui si viene ad operare: serve massimizzare in maniera efficace la sinergia tra attori pubblici e privati, centrali e locali, così da ottenere l'implementazione di modelli innovativi e *smart*, replicabili nel rispetto delle specificità territoriali, con l'obiettivo di allargare il più rapidamente possibile l'ecosistema di *smartness* a tutte le realtà territoriali nazionali, partendo dai laboratori delle città.

Ma per garantire il successo si richiede ancora una volta un forte controllo e monitoraggio ed un punto di riferimento per gli attori; tutto ciò tuttavia si scontra con una realtà ben evidente e cioè

- **la situazione economica degli enti pubblici:** gli Enti Locali hanno rappresentato nel 2014 il 72,9% della spesa per investimenti nel settore pubblico in Italia. Il dato è in netta flessione rispetto ai valori precedenti alla crisi economica del 2008, che si attestavano stabilmente oltre il 75%. In particolare per le Pubbliche Amministrazioni Locali, infatti, si può notare un trend negativo nella spesa per investimenti pubblici dal 2008 in poi (con una lieve eccezione nel 2009). L'introduzione del Patto di Stabilità Interno (PSI) e la riduzione nei trasferimenti pubblici dovuta alla *spending review* hanno comportato per le Amministrazioni Locali i sacrifici maggiori in termini di investimenti. A questo si aggiunge, infine, la mancanza di una valutazione sulla bancabilità dei progetti per cui l'investimento è richiesto (i.e. in termini economici, il capitale investito nel finanziare un parco pubblico non può essere equiparato ad un intervento di efficientamento energetico, avente un ritorno dell'investimento in pochi anni grazie a una consistente riduzione delle spese correnti). Tuttavia l'indebitamento delle Pubbliche Amministrazioni è sceso a 43 miliardi e al 2,6 per cento del Pil, in presenza di un saldo primario di oltre 25 miliardi (1,5 per cento del Pil), un avanzo corrente di 16,3 miliardi (1 per cento del Pil) e un disavanzo in conto capitale di quasi 59,5 miliardi (-3,6 per cento del Pil). Rispetto alle stime programmatiche, il saldo primario è stato inferiore di due decimi di punto, l'avanzo corrente superiore di un decimo e il disavanzo in conto capitale più basso di 0,1 punti. L'indebitamento è tornato a ridursi dopo tre anni di stabilità, collocandosi in quota di Pil al di sotto anche del valore del 2008. Nel periodo recente, disavanzi inferiori sono stati registrati solo nel 1999, nel 2000 e nel 2007,

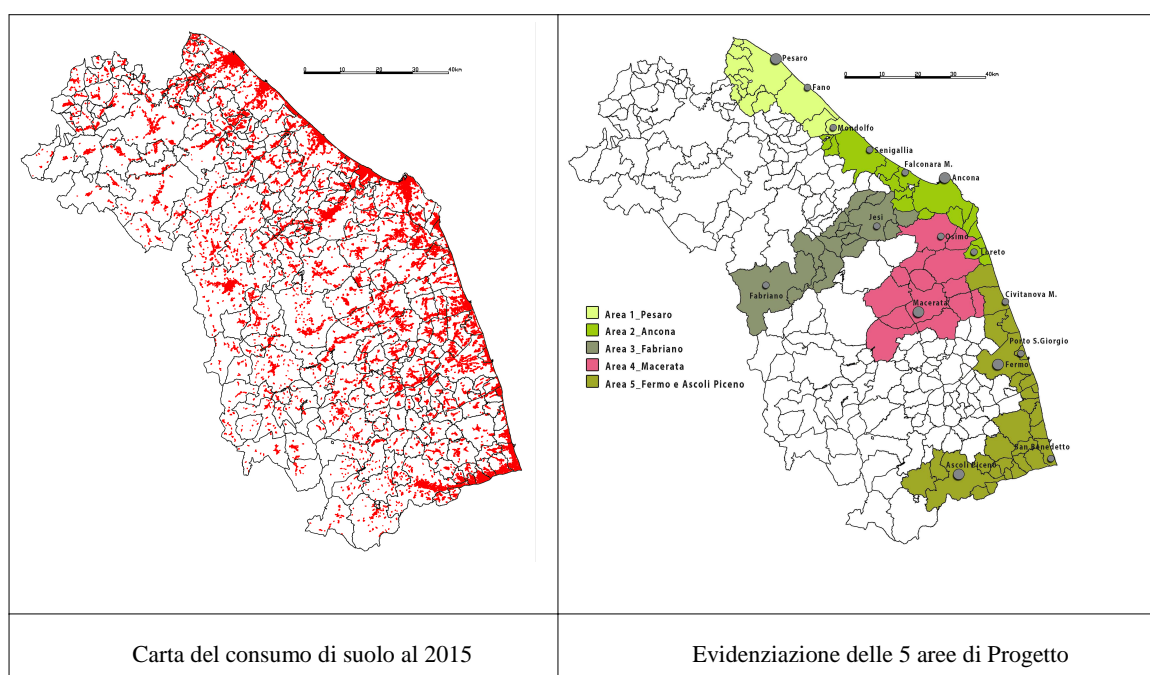
in tutti e tre i casi in condizioni di picco ciclico; il risultato 2015 è stato invece conseguito già nella prima fase di uscita dalla recessione<sup>3</sup>.

## 6. Risultati

I risultati dello studio hanno poi condotto alla definizione di una Guida operativa per ogni piccola città capoluogo e di una Guida standard che potrebbe essere esportata in altre realtà italiane. I risultati della prima parte, quelli afferenti allo studio internazionale delle grandi capitali europee hanno una loro valenza in Italia solo se vengono contestualizzati e indirizzati verso una visione che tiene conto del modello legislativo vigente, dello stato delle finanze pubbliche e soprattutto dei modelli di città italiane, diverse certamente da quelli di altri paesi europei.

Tenendo ben fisse i due esiti procedurali fatti emergere precedentemente (cfr. cap.4) e andando ad analizzare attraverso le analisi morfologiche, di pendolarismo, delle attività economiche e commerciali della regione Marche e tenendo conto delle esigenze dei vari governi locali, si è fatta la scelta di suddividere la parte di Regione interessata dall'intervento in 5 macro aree, ciascuna relazionata ad un capoluogo di provincia (cf. Colucci, 2015). Le aree sono state individuate nell'ottica di creare una più vasta area metropolitana, già riscontrabile, di fatto, dalle carte del consumo di suolo: da queste è evidente che sia già presente una continuità insediativa fra le varie aree evidenziate, che vanno a formare già un'unica realtà continua.

*Figura 2 - modello per l'individuazione delle aree di intervento*



Le cinque aree sopra individuate sono state perimetrare prendendo in considerazione due aspetti:

- 1) il sistema di relazioni sviluppati dai comuni attraverso la partecipazione a progetti complessi e protocolli d'intesa;
- 2) il modello di funzionamento delle FUAs promosso dalla Regione Marche in collaborazione con la facoltà di Economia dell'Università Politecnica a partire dal progetto *planet CENSE* del 2006.

<sup>3</sup> Rapporto 2016 sul coordinamento della finanza pubblica, Corte dei Conti, Marzo 2016.

Gli ambiti individuati non corrispondono ovviamente al mero insieme di confini amministrativi dei Comuni di riferimento: esistono dei fenomeni che non possono essere correttamente rappresentati se non prendendo in considerazione reti lunghe e relazioni territoriali. Questo aspetto si traduce in una visione di rete-nella-rete, capace di una forte capillarità ed interscalarità, sia negli interventi che nelle scelte politico-strategiche che dovranno essere effettuate (cf. Calafati 2009). Queste macro aree interconnesse possono essere riconducibili, in qualche misura, ad un insieme di grandi quartieri che vanno a formare una “città metropolitana”, capace di reggere il peso della sostenibilità degli interventi e dei progetti necessari.

Per ogni area e per ogni piccola città è stata definito il seguente quadro comparativo pesato delle valenze in atto come *smart cities* (stato attuale) e di quelle potenzialmente raggiungibile entro 5 anni).

*Tabella 4 - Valutazione della smartness nei cinque capoluoghi marchigiani*

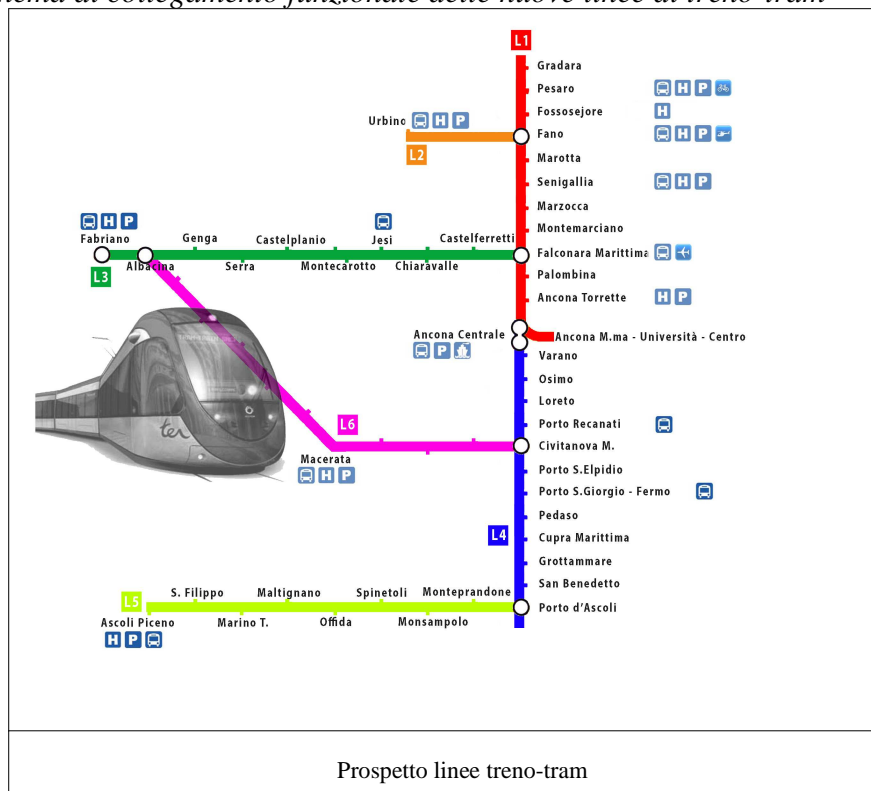
	<b>Living</b>	<b>Environment</b>	<b>Mobility</b>	<b>People</b>	<b>Economy</b>	<b>Governance</b>
<b>Milano</b>	1/106	24/106	4/106	1/106	1/106	12/106
<b>Ancona</b>	10/106	18/106	39/106	13/106	20/106	67/106
<b>Ascoli P.</b>	68/106	23/106	93/106	39/106	42/106	55/106
<b>Fermo</b>	73/106	86/106	76/106	54/106	64/106	49/106
<b>Macerata</b>	58/106	43/106	98/106	27/106	53/106	65/106
<b>Pesaro</b>	44/106	77/106	42/106	22/106	51/106	24/106

Fonte: “I City Rate 2015”

La prima scelta messa in campo è quella della ricucitura della mobilità, fra tutte le cinque macro aree, per ovviare al problema degli elevati livelli di diffusione insediativa e delle forti eterogeneità morfologico-identitarie, come detto in precedenza. Questo deriva da una osservazione più a grande scala, ovvero quella europea: a livello europeo la pianificazione del territorio non è stata generalmente occupata dalla gestione o dalla regolamentazione dell'uso del suolo, ma "con il coordinamento degli impatti territoriali delle politiche settoriali" (Dühr et al., 2010: 29). Potenziando in particolare forte attenzione è stata posta al trasporto ferroviario regionale e quando non possibile una dualità binario-gomma, una nuova rete di treno-tram, potenziata con nuove fermate e maggiori frequenze orarie per raggiungere più agevolmente gli snodi e i punti strategici. Non si tratta solo una connessione logistica ma di un tentativo di dare identità e forza all'idea di “città metropolitana marchigiana”.

Tale approccio dovrebbe peraltro venire fortemente voluto, sostenuto e guidato in primo luogo dalle amministrazioni locali, le quali hanno la necessità di consorzarsi sotto un unico direttivo (la *Greater Marche Authority*), capace di coordinare le scelte strategiche e progettuali, per una visione unitaria nel rispetto delle singolarità (cf. Kunzmann, 2014).

Figura 3 - schema di collegamento funzionale delle nuove linee di treno-tram



È in questo che si esprime la potenza del modello sperimentato, suggerito dai modelli europei: come scrisse Luukkonen (Luukkonen, 2015), la pianificazione territoriale europea dovrebbe essere trattata come una potente tecnologia politica del territorio dell'Unione Europea. In generale, la pianificazione territoriale per governare territori risiede nella sua capacità di fondere le popolazioni e aree geografiche in entità calcolabili e gestibili. Nonostante la mancanza di un'autorità sovranazionale formale e problemi di pianificazione a livello europeo, nonché l'assenza di politiche di pianificazione esplicite da organismi politici dell'UE, è possibile osservare una "politica di scala più bassa" e condotta da "esperti di secondo livello" (Faludi, 2010). Viene, a titolo di esempio, riportato uno stralcio della guida di progetto per il metrotram sopra descritto:

Tabella 5 - metaprogetto e struttura delle fasi progettuali del treno-tram

Fase	descrizione	Azioni
1	Attivazione e riorganizzazione del servizio ferroviario secondo un modello integrato treno-bus	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riapertura Fano/Urbino</li> <li>- Riorganizzazione della linea Civitanova/Albacina</li> <li>- Riorganizzazione della linea Porto d'A./Ascoli P.</li> </ul>
2	Realizzazione di interventi infrastrutturali	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Riapertura stazione Gradara</li> <li>- Nuova Stazione Fossosejore</li> <li>- Nuova linea Ancona Centro/università</li> <li>- adeg. staz. Castelferretti</li> <li>- Stazione Jesi-Interporto</li> </ul>
3	Realizzazione e/o completamento di piste ciclabili accessorie	<ul style="list-style-type: none"> <li>- da e per le stazioni di Pesaro, Fano, Senigallia, Ancona, Jesi, Civitanova M., Porto S.Giorgio e San Benedetto.</li> </ul>
4	Trasformazione urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Smart Ancona Plan</li> <li>- Smart Pesaro Plan</li> <li>- [...]</li> </ul>

Scendendo ulteriormente di scala, vengono infine evidenziati aspetti innovativi dell'esperienza pesarese, una delle cinque macro-aree regionali. Partendo dalla volontà di avere un *concept plan urbanistico* che sia strategico-progettuale, somma di una *green city* e di una *creative city*, si è scelto di definire nella zona di progetto un certo numero di potenziali incubatori urbani che potrebbero fungere da “faro riqualificatore” per intere aree della città: sono gli edifici vuoti e inutilizzati, le grandi aree di verde e i servizi pubblici cittadini. Rianimati, riportati in uso e riattivati, questi potrebbero agire come una nuova attrazione di quella zona della città e così attirare nuovi e vecchi utenti.

Tabella 6 - Quadro riepilogativo del Concept Plan Urbanistico

Concept Plan Urbanistico			
Green City		Creative City	
la ricerca di strategie di adattamento climatico (Bishop, 2015) e di resilienza urbana (Gargiulo et al., 2015) con specifiche ricadute sullo spazio fisico e sul disegno urbano dello spazio pubblico.	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. diviene la “dorsale” della città pubblica;</li> <li>2. struttura i “vuoti” della città e genera occasioni di spazio pubblico, costituisce una nuova rete di corridoi ecologici diffusa in maniera capillare all'interno del tessuto urbano consolidato;</li> <li>3. contribuisce a mantenere la biodiversità in contesti urbanizzati.</li> </ol>	integrare gli strumenti urbanistici con processi più inclusivi, ovvero passare da un modello regolativo chiuso come il PRG ad un modello aperto come il <i>city protocol</i> .	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il verde incolto viene scoperto e messo a disposizione per un nuovo uso;</li> <li>2. gli edifici vuoti sono riqualificati per nuovi usi;</li> <li>3. Non vengono scoraggiate le vecchie destinazioni d'uso ma anzi sono ammesse e addirittura incoraggiate. Questo attrae nuovi visitatori, ma aumenta anche il legame dei vecchi utenti.</li> </ol>
integrare il piano con strumenti di Re-Cycle Urbanism, che sono stati poi effettivamente capaci di individuare e riattivare i cicli urbani e le dinamiche territoriali e di quartiere.		ridefinire le aree di intervento del Piano preventivando ambiti per l'autocostruzione, la produzione di beni di consumo e l'autoefficienza energetica.	
sono state ridefinite le aree di intervento del Piano Urbanistico prevedendo ambiti di densificazione urbana, l'attivazione di leve fiscali ed incentivi per ridurre il consumo di suolo e favorire l'attivazione di processi di rigenerazione dei tessuti esistenti nella città consolidata.		diversificare e specializzare la <i>governance partecipata</i> grazie all'introduzione di processi di tipo <i>citizen driven</i> anche all'interno del Piano Urbanistico, il quale dovrà prevedere azioni cogenti di indirizzo delle risorse economiche e finanziarie.	

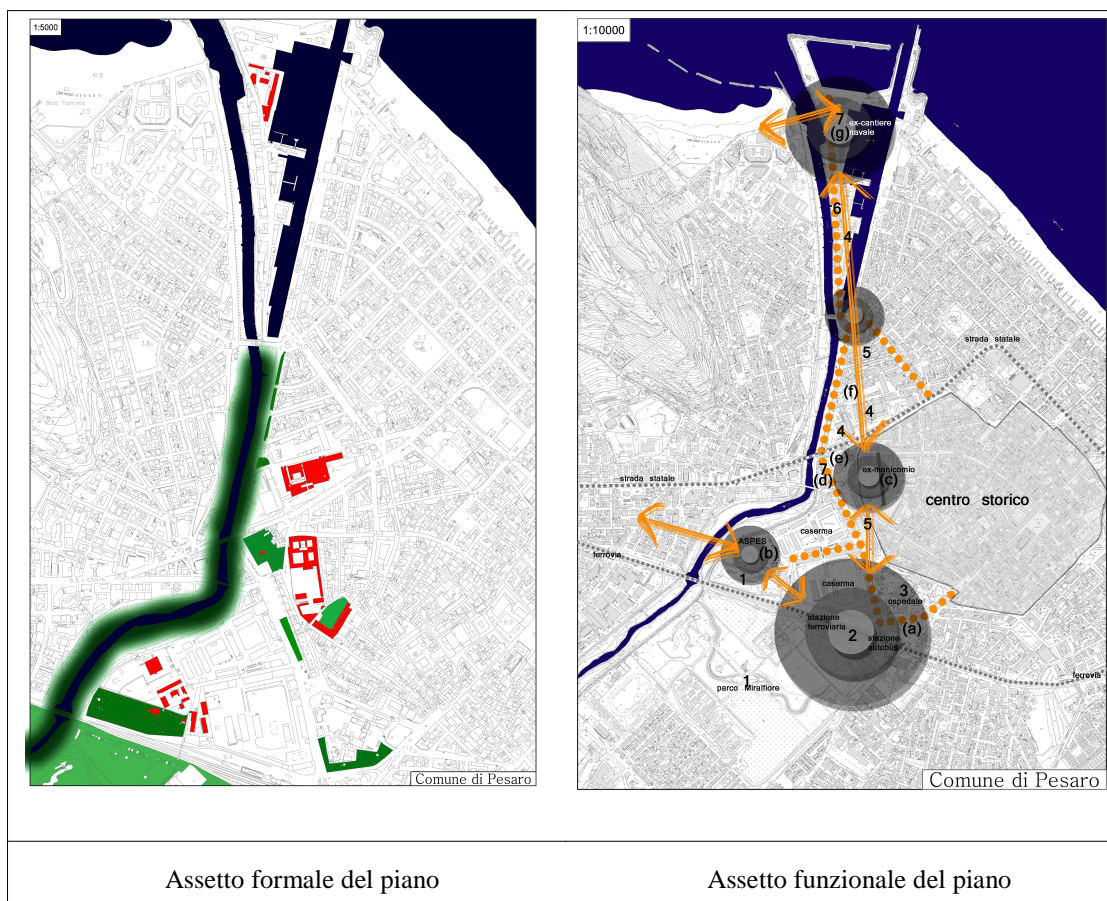
L'uso di edifici vuoti e terreni incolti, che si trovano nella zona industriale del porto di oggi è limitato. Tuttavia, le aree evidenziate possono consentire alcune funzioni, che potrebbero sviluppare qualità urbane, come le strutture per fini sportivi, i parchi commerciali e le aree industriali. Sono dunque previste sette aree di intervento, che altro non sono che i “progetti tipo” di cui si è discusso all'inizio:

Tabella 6 - Principali ambiti di interventi individuati e relative voci di valutazione

Area tematica	Zona	Valutazione prevalente
Paesaggio	Parco Miralfiore e lungo Foglia	Smart Environment
Scambio intermodale	Stazione FF.SS. (a)	Smart Mobility
	Ex cantiere	
Commerciale	Navale (g)	Smart Economy
Industriale	Via dell'Acquedotto (b)	Smart Economy
Residenziale	Ex Manicomio (c)	Smart Living
Sanitaria		Smart Governance
Produttiva	Centro direzionale Benelli (e-d)	Smart Economy Smart Living

Ciascun gruppo di intervento porta dietro di se una serie di effetti capaci di dare una nuova spinta, a volte economica, altre volte culturale, altre ancora ricreativa. Ogni area raggruppa progetti puntuali sul tessuto urbano della città, a volte in scala di agglomerati di quartiere, a volte fino ad arrivare ai singoli edifici.

Figura 4 - nuovi assetti del Piano della Città di Pesaro





Per quanto riguarda la *Green City*, ovvero l'analisi afferente al Piano Strutturale, sottolineiamo come anche nel caso in oggetto, il verde urbano assume un ruolo assolutamente non generico e non secondario. Esso definisce un disegno di assetto conformativo, una “forma urbana” per lo sviluppo sostenibile della città futura. Il verde e la naturalità sono intesi come elementi di potenziamento dello spazio pubblico e del telaio della mobilità dolce (Busi, 2009), un sistema di “sezioni complesse, che nello stabilire affinità con il modello della *smart city*, interseca un sistema di reti, sia materiali che immateriali su diversi livelli e su scale differenti.

Su tale dorsale sarà possibile innestare i successivi interventi per la riqualificazione dell'area paesaggistica, utilizzando frange di verde ora lasciate a loro stesse, oppure aumentate in superficie dallo spazio lasciato libero dalla demolizione di vecchi edifici non più recuperabili. Il riassetto del lungo Foglia è inteso come un'estensione del Parco Miralfiore, polmone verde della città, che dovrebbe così capillarizzare i punti di contatto con la città, dalle aree residenziali fino a quelle industriali. In prospettiva futura - anche alla luce del fatto che entro il 2050 oltre il 70% della popolazione mondiale vivrà nelle città, con un conseguente aumento dei modelli di consumo con potenziali conseguenze disastrose soprattutto per i sistemi ecologici che sostengono la vita umana - è essenziale avviare nuove infrastrutture verdi e forme più dense di sviluppo, in grado di soddisfare i bisogni umani, ma diminuendo al contempo lo stress sulle risorse preziose, mitigando le conseguenze del cambiamento climatico (Cash, 2016).

## 7. Conclusioni

La Roadmap progettuale delineata dalla Ricerca permette di ridefinire nuovi campi operativi del *Concept Plan Urbanistico* secondo il modello delineato dall'Unione Europea. Dal quadro europeo si evidenzia un significativo differenziale (o meglio “strutturale”) delle esperienze *smart* delle città italiane rispetto al quadro internazionale. Si individuano 3 azioni progettuali per superare l'inerzia attuativa all'innovazione verso un piano urbanistico *smart* in Italia:

- passare da una visione di città compatta alle “reti di città”;
- operare processi di transcalarità della *smartness*, permettendo la costruzione di una gerarchia territoriale riconosciuta livello nazionale e sovranazionale e di definire livelli di attivazione differenziale per l'articolazione dei finanziamenti e la spesa pubblica.
- Intervenire sulla dimensione regolativa del Piano, orientando i processi verso la costruzione di iniziative di attivazione urbana e territoriali dei processi (*citizen driver*) sul modello del “City Protocol”.

Siamo consapevoli che molte esperienze importanti di *Smart City* si stanno sviluppando lontano del Paese Italia. In altre nazioni vi sono condizioni più favorevoli, una maggiore diffusione e facilità di accesso alla rete, una migliore padronanza delle tecnologie sia a livello comunitario sia personale (cf. Bishop, 2015). Sarebbe un grande errore degli amministratori locali valutare la dimensione progettuale europea esclusivamente dal punto di vista economico, ovvero del rapporto fra ciò che si può intascare e l'investimento necessario in trasferte e impegno del personale.

Il caso progettuale di Pesaro, ha mostrato l'efficacia nel processo di riqualificazione urbana di alcuni importanti nodi della città, strategici per un potenziamento più generale della *smart grid* di tutta la Regione.

La Guida Operativa per i piccoli comuni marchigiani tracciata è, con le giunte condizioni economiche, un potente mezzo migliorativo con l'obiettivo di definire uno spazio progettuale per sistemi di piccole città e territori interni ad esse interconnessi.

Per questo motivo, viene qui di seguito definito un possibile modello, sintesi di tutto quanto fino ad ora esposto, tramite la definizione di un paradigma generale, applicato e declinato a sua volta nei vari casi specifici, liberato dal vecchio modello dei sei domini (cfr.cap.1) e rafforzato da quello della green e creative city (top-down e bottom up).

In sintesi, si è proceduto alla definizione del modello attraverso:

1. la definizione delle cinque macro-aree regionali;
2. l'interconnessione delle cinque macro-aree nella città metropolitana marchigiana;
3. una maggiore coesione, per mezzo di un sistema di mobilità capillare, dei “quartieri” della “città metropolitana”;
4. la creazione di un Osservatorio centrale (*Greater Marche Authority*) per il monitoraggio ed il controllo dei percorsi *Smart City* delle singole aree attraverso la realizzazione di un quadro delle potenzialità e una *roadmap* a servizio delle collettività locali;
5. creazione di una mappa di aree di intervento per l'individuazione delle unità progettuali, tenendo sempre sotto controllo, attraverso il modello *top down* e *bottom up* la gestione dei processi di intervento, in conformità con quanto emerso dalle analisi sopra sintetizzate di *green city* e *creative city*;
6. utilizzare lo strumento del *crowdfunding* per il finanziamento, totale o parziale delle singole opere.

L'obiettivo di questo studio era trovare un possibile potenziamento, grazie ad un “sistema integrato di *smart cities*”, capace di consolidare un'armatura urbana di tipo “metropolitano diffuso”. È stato evidenziato come determinati interventi, come quello del metro-tram, lavorano in questa direzione, ma si deve prima giungere alla costruzione di una *Roadmap* per adeguare il contesto nazionale a nuovi e soprattutto più efficienti scenari urbani.

Questo approccio sistemico, che vede la città come un organismo in grado di mutare ed evolvere continuamente, punta a stimolarne alcune caratteristiche vincenti: la resilienza (Gargiulo et al. 2015), l'adattività, la capacità di imparare e di attrarre risorse dall'esterno. Per orientarsi lungo il percorso verso la *Smart City*, servono alle città strumenti adeguati per valutare se le proprie scelte strategiche e operative stanno dando i frutti sperati. Probabilmente la qualità che caratterizza oggi le città più *smart* in Europa è la capacità di stringere accordi e lavorare con gli altri attori coinvolti nei processi innovativi. Imprese, rappresentanze, cittadini, istituzioni, tutti devono fare la propria parte. In conclusione, progettare *Smart City* in Italia è possibile. È stato dimostrato che gli “strumenti base” ci sono tutti e sono già in gran parte in mano alle pubbliche amministrazioni. Con una mirata attivazione dei finanziamenti e ed il coraggio degli amministratori locali, è possibile realizzare ciò che sembrava utopico pochi anni fa. Si tratta di vedere l'intero mosaico e non i singoli tasselli, in una progettualità a medio e lungo termine: la *roadmap* è stata tracciata ed è definitivamente tramontata, se mai è esistita, l'era dei comuni autoreferenziali in grado di fare e decidere in modo autonomo.



## 8. Bibliografia

- Amii R. Harwood, Andrew A. Lovett, Jenni A. Turner, October 2015. Customising virtual globe tours to enhance community awareness of local landscape benefits Original Research Article, *Landscape and Urban Planning*, Volume 142, Pages 106-119.
- Calafati Antonio G. (2009). Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia. Donzelli, Roma.
- Colucci, A. (2015). The potential of periurban areas for the resilience of metropolitan region. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 8 (Special Issue ECCA 2015), 103-122.
- Corrine Cash, January 2016. Good governance and strong political will: Are they enough for transformation?, *Land Use Policy*, Volume 50, Pages 301-311.
- Dühr S, Colomb C and Nadin V. (2010). European Spatial Planning and Territorial Cooperation. London: Routledge.
- Elden S. (2010). *Land, terrain, territory. Progress in Human Geography* 34(6): 799–817.
- Faludi A. (2010). Cohesion, Coherence, Cooperation: European Spatial Planning Coming of Age? London: Routledge.
- Ferreira A, Sykes O and Batey P. (2009). Planning theory or planning theories? The hydra model and its implications for planning education. *Journal for Education in the Built Environment* 4(2): 29–54.
- Frederick Steiner, May 2014. Frontiers in urban ecological design and planning research, *Landscape and Urban Planning*, Volume 125, Pages 304-311.
- Gargiulo, C., Zucaro, F. (2015). Smartness and urban resilience. A model of energy saving. *Tema. Journal of Land Use, Mobility and Environment*, 8 (Special Issue ECCA 2015), 81-102.
- Hillier J. (2010/A). Introduction. In: Hillier J and Healey P (eds) *The Ashgate Research Companion to Planning Theory: Conceptual Challenges for Spatial Planning*. Farnham: Ashgate Publishing Limited, 1–34.
- Hillier J. (2010/B). Introduction to part two. In: Hillier J and Healey P (eds) *The Ashgate Research Companion to Planning Theory: Conceptual Challenges for Spatial Planning*. Farnham: Ashgate Publishing Limited, 235–250.
- Ian D. Bishop, October 2015. Location based information to support understanding of landscape futures, *Landscape and Urban Planning*, Volume 142, Pages 120-131.
- Juho Luukkonen, May 2015. *Planning Theory*. vol.14, 2: pp. 174-194., first published on January 21, 2014.
- Klaus R. Kunzmann. (2014). Smart Cities: A New Paradigm of Urban Development, *CRIOS*, vol.7, 2014, pp. 9-19.
- Law-Yone H. (2007). Another planning theory? Rewriting the meta-narrative. *Planning Theory* 6(3): 315–326.
- Maros Finka, January 2015. Tatiana Kluvánková: Managing complexity of urban systems: A polycentric approach, *Land Use Policy*, Volume 42, Pages 602-608.
- Ratti C. (2013). Smart City, smart citizen. EGEA, Torino.
- Rizzi F. (2014). Smart City, smart community, smart specialization per il management della sostenibilità. Franco Angeli.

## ABSTRACT

Objective of the article is the intent to seek - in a region such as the Marche, except at national level of recognition as "Metro Area" for its low settlement density - the possible upgrading of an "integrated system of smart cities" can to strengthen urban metropolitan type "armor spread", able to reach a level comparable with that of a metropolis such as Milan, the only Italian cities already, although in the last position, in smartness ranking of European cities. Starting right from the analysis of the qualities present in the most excellent Smart City in Europe and studying the connections between their own neighborhoods and their respective urban centers, we tried to assess the possibility of transferring some values found within the Italian regional realities.

It proceeded realizing primarily a ranking based on a selection of multiple indicators of trend values in progress, which took into account the elements of excellence and innovative practices already undertaken of the individual provincial capitals, to bring out in them the potential values found a Smart City. It has come, thereby to building a Roadmap to adjust the national context to new and especially more efficient urban scenarios.

It is also detailed, such as regional, the design case of Pesaro, which, as a new "metropolitan area," has in fact created a smart grid throughout the region through new containers, capable of conveying and better define the choices operational: the first is the green city, able to model the articulation of the components of the Plan and settlement choices, using the Re-Cycle Urbanism also useful tools to redefine the areas of intervention of the Urban Plan; the second is the creative city, which is the operational plan: the verification of the conditions to move from one urban model like the Italian regulative closed to an open model as the city protocol. In this way it has come to an operational guide for small municipalities Marche with the objective to define trajectories and vituoosi paths, so as to constitute (as the system of small cities and inland territories to them interconnected) a comparable level (and possibly ameliorative) with those of the city of Milan, already present, although in the last position in the rankings of Smart Cities of European capitals.