



JAIME D'ALESSANDRO

LOS ANGELES

PER INCONTRARE IL FUTURO bisogna attraversare il passato, almeno a Los Angeles. Bisogna entrare nel municipio, Downtown, anno 1928, salirne le scalinate monumentali, percorrerne i corridoi troppo grandi e troppo vuoti e camminare sui pavimenti in graniglia con disegni déco. La City Hall sembra ferma a *Il gran sonno di Chandler* con echi che arrivano fino a *L. A. Confidential* di *Elroy* o a *L. A. Noire* della Rockstar Games. Il presente è visibile solo in alcune foto alle pareti: Eric Garcetti, sindaco democratico di appena quarantatré anni. Il futuro invece ha il volto di Peter Marx, da febbraio il primo "Chief Innovation Technology Officer di Los Angeles". Carica che, fino a ieri, apparteneva al mondo delle aziende hi-tech e non certo a quello dell'amministrazione pubblica. Barba bianca, tono pacato, Marx ha passato alcuni anni a Roma quando era piccolo. Il padre lavorava a Cinecittà. «Ho anche una Vespa», racconta sorridendo mentre ci sediamo nella sala del consiglio. Con un lungo passato nel mondo dei videogame, prima di esser chiamato da Garcetti era vicepresidente della Qualcomm, colosso dei microprocessori per mobile. «Chi me lo ha fatto fare? Lavorare su un'intera città è un'opportunità unica. Non capita due volte», spiega. «La tecnologia sta cambiando la nostra vita e la vita di molti di noi si svolge nelle metropoli. Los

Angeles e sempre stata una città che guardava avanti. Uno dei nodi di Arpanet, il primo nucleo di quel che poi sarebbe diventata Internet, era qui. E sempre qui ci sono università come il California Institute of Technology. È grazie agli Open Data che portiamo avanti questa tradizione». Lo scorso 31 maggio, il sito data.lacity.org, ha aperto i battenti: pubblica in tempo reale tutte le informazioni relative alla città, dagli incidenti stradali al consumo idrico ed energetico e chiunque può usarle per sviluppare servizi. Ma soprattutto i 37 dipartimenti dell'amministrazione comunale possono incrociare i dati riducendo gli sprechi e aumentando la precisione degli interventi. «Oggi gli smartphone, domani le automobili e dopodomani le **infrastrutture** stradali, trasmetteranno una quantità enorme di informazioni che riguardano la città», continua Marx. «Devono essere pubbliche. Perché non è corretto che i dati siano appannaggio di pochi, ed'altra parte le risorse a disposizione degli enti pubblici sono limitate. Ci sono molte persone in gamba che lavorano per questo municipio e molte altre che lavorano per società private. L'unico modo per sfruttare il talento delle une e delle altre è permettere che tutti possano accedere alle informazioni».

Anche Chicago ha recentemente lanciato un progetto simile, mentre fra i comuni più attivi ci sono New York, San Francisco, Boston, Atlanta. Ma il punto non è tanto se le nostre città diventeranno

smart, ma come faranno a diventarlo, quanto tempo ci metteranno e quanti investimenti saranno necessari. «Di progetti pilota per una "città intelligente" l'Italia è già piena», sottolinea Nicola Villa, che per la Cisco si occupa proprio di Big Data e analisi avanzate. «Peccato che non basti installare tre panchine o qualche lampione dotato di sensori per fare il salto di qualità. Dal trasporto pubblico ai telefoni che abbiamo in tasca, è un proliferare di standard diversi che rendono difficile se non impossibile la costruzione di servizi che funzionino davvero». *City Protocol*, nato a Barcellona due anni fa, ha come missione proprio quella di creare piattaforme per le città partendo spesso dalla logica degli Open Data. Dell'organizzazione, alla quale si aderisce pagando una piccola quota annuale, fanno parte quaranta città: Amsterdam, Buenos Aires, Genova, Helsinki, Istanbul, Livorno, Milano, Mosca, New York, Parigi, Roma, Seoul, Stoccolma, Taipei, Torino, Venezia. E multinazionali di prima grandezza del calibro di Microsoft, Cisco, Fujitsu, GdF Suez, Hp, Ibm, Italtel, Oracle, Siemens, Telefonica, più una serie di università e centri di ricerca. Prosegue Villa: «Molte iniziative interessanti falliscono proprio per l'assenza di un denominatore comune. Capita che un'azienda municipalizzata faccia un bando e acquisti dei mezzi che usano certi sensori che poi magari non si parlano con quelli installati ai semafori da qualcun altro. L'altro ostacolo è lo stabilire chi raccoglie, possiede e or-

ganizza i dati in modo che siano accessibili e fruibili». A Los Angeles è un compito che svolge il Comune, ad Amsterdam è invece una società a partecipazione pubblica così come a Singapore dove si incrociano i dati (anonimi) forniti dagli operatori telefonici con i sensori sparsi per la città e i gps montati sui mezzi pubblici, così da modificare in tempo reale sia le tariffe di accesso al centro secondo il traffico sia la coordinazione dei semafori.

Stiamo parlando di volumi di dati enormi che vanno elaborati in tempo reale. Se semplicemente si immagazzinano su un database per poi essere elaborati in seguito non sarà possibile fornire servizi puntuali. Bisogna abbandonare il concetto dei dati statistici e passare a quello dei "dati predittivi e prescrittivi" che permettono non solo di cambiare subito il numero di tram su una certa linea secondo il numero di passeggeri, ma di anticipare le esigenze della città secondo le condizioni che si stanno verificando. «Il futuro è una grande mappa tridimensionale della città, interattiva, accessibile a tutti e che muta secondo per secondo», immagina Marx. «Quando lavoravo al videogame *SimCity* pensavo che un'immagine verosimile della nostra metropoli avrebbe potuto avere un aspetto del genere. Ma *SimCity* è solo una simulazione, nel nostro caso invece sarà la rappresentazione di una cosa vera». Che, per una volta, potrebbe esser priva di copyright. E per questo anche piena di pericoli, aperta sia a buone idee sia a chi i dati vuole usarli per un suo tornaconto. «Non a caso ad Amsterdam la società che raccoglie e gestisce i dati è a partecipazione pubblica», nota Giancarlo Capitani del Politecnico di Milano. «Se le grandi multinazionali dell'hi-tech iniziano a sviluppare applicazioni e servizi per le smart cities attingendo agli Open Data, di fatto gli si lascia campo libero in un settore strategico. Bisogna avere una visione di insieme e compiere scelte precise». Esattamente quel che in Italia non sta accadendo salvo pochissime eccezioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Barcellona



TUTTI I TRASPORTI E I SERVIZI AI CITTADINI SONO ONLINE E VENGONO GESTITI IN TEMPO REALE. ALLE PICCOLE E MEDIE IMPRESE IL COMUNE DÀ ACCESSO AI DATI E ALLE **INFRASTRUTTURE** PER SVILUPPARE NUOVI PROGETTI

Rio de Janeiro



VENGONO RACCOLTI I DATI DA TUTTA L'AREA URBANA, DAL TRASPORTO ALLA CRIMINALITÀ, CHE POI VENGONO GESTITI IN MANIERA INTEGRATA. ANCHE IN QUESTO CASO I DATI SONO APERTI

Nizza



L'ANNO SCORSO HA LANCIATO "CONNECTED BOULEVARD": SENSORI PER IL TRAFFICO, SUI CASSONETTI, NEI PARCHEGGI. IN CENTRO SI PERDEVA IL 47 PER CENTO IN MENO DI TEMPO PER IL PARCHEGGIO. ORA VIA APP SI SPENDONO POCCHI MINUTI

Singapore



È LA CITTÀ CHE DA VENTI ANNI HA INVESTITO LE RISORSE MAGGIORI IN OPEN DATA E BANDA LARGA. HA IL SISTEMA INTEGRATO DEI TRASPORTI PIÙ COMPLETO. I DATI VENGONO GESTITI IN TEMPO REALE PER MIGLIORARE LA VIABILITÀ

Chicago



È LA REGINA DEGLI OPEN DATA. LA CITTÀ ORGANIZZA IN CONTINUAZIONE HACKATHON, MARATONE DI HACKER, PER SVILUPPARE APPLICAZIONI LEGATE AI SERVIZI AI CITTADINI E SOSTIENE I PROGETTI MIGLIORI

Seoul



IL 96 PER CENTO DEI CITTADINI È CONNESSO AL WEB. TUTTI I SERVIZI DELLA MUNICIPALITÀ SONO ACCESSIBILI DA MOBILE E PERFINO DA SMART TV. INTANTO SI LAVORA A MIGLIORARE SISTEMI INTELLIGENTI PER LA GESTIONE DEL TRAFFICO

Los Angeles



È STATA LA PRIMA CITTÀ A DOTARSI DI UN CHIEF INNOVATION TECHNOLOGY OFFICER. DAL 31 MAGGIO METTE ONLINE TUTTI I DATI RELATIVI ALLA VIABILITÀ, AL CONSUMO ENERGETICO, ALLA RACCOLTA E ALLO SMALTIMENTO DEI RIFIUTI

San Francisco



HA INIZIATO A CONNETTERE GLI AUTOBUS NEL 2004. REALIZZA "ECO MAPPE" DELLA CITTÀ USANDO LE RILEVAZIONI TERMICHE DELLA NASA PER AUMENTARE IL RISPARMIO ENERGETICO. IL COMUNE SOSTIENE LE START UP

Amsterdam



DOPO LOS ANGELES, HA NOMINATO UN CHIEF INNOVATION TECHNOLOGY OFFICER. TUTTA LA CITTÀ È CABLATA IN FIBRA: CONTROLLO DEI CONSUMI ENERGETICI, SISTEMA DI ILLUMINAZIONE CONNESSO WI-FI E SISTEMA DI VIABILITÀ INTEGRATO

