

1. Cos'è l'iniziativa innovation partnership per smart cities

L'innovation partnership per Smart cities è un'iniziativa nata nell'ambito del programma Quadro di Ricerca della Commissione Europea sei anni fa con l'obiettivo di costruire una vasta comunità di città, industrie, piccole e medie imprese (PMI), banche, istituti di conoscenza, cittadini, ONG e altri attori di Smart city desiderosi di saperne di più sulle attività in corso e previste in tutta Europa. L'obiettivo è quello di, basandosi innanzitutto sui 14 progetti europei "faro" attualmente in corso di testare le soluzioni innovative frutto dell'intersezione di energia ICT e Trasporti in 40 città europee e replicarle su più ampia scala aumentando al contempo la competitività dell'industria europea e delle PMI innovative.

2. Perché le città sono un laboratorio per l'innovazione

Oggi oltre il 60% dei 7,5 miliardi di abitanti vive in aree urbane. Contribuiscono al 70% della nostra economia mondiale, ma se le zone urbane coprono solo il 2% del totale del territorio, sono il luogo in cui viene consumato il 60% dell'energia e dove viene generato il 70% di emissioni a effetto serra e rifiuti. Quindi al 2050 le città hanno delle grosse sfide, oltre a raggiungere gli obiettivi dell'accordo di Parigi di taglio di emissioni di gas a effetto serra compresi tutti gli attori rispetto ai livelli del 2008 del 50%, dovranno garantire ai propri cittadini servizi efficaci, utilizzare il crescente volume di open data e di Internet delle cose per adeguare la città all'era della digitalizzazione e fare scelte sulle infrastrutture oggi in modo che abbiano un impatto per quella data.

3. Le caratteristiche delle città portuali

Il 90% delle più grandi città del mondo sono marittime, si trovano sulla costa e sono vulnerabili all'innalzamento del livello del mare.

Le parole chiave saranno digitalizzazione, decarbonizzazione, interoperabilità dei servizi e una pianificazione integrata fra porto e città limitrofe cercando di coinvolgere il più possibile i cittadini nel dibattito.

Porti e città hanno in comune 5 esternalità da affrontare: rischi d'incidentalità, inquinamento, cambiamento climatico, rumore, congestione del traffico. Esse corrispondono dal punto di vista legislativo alla conformità con le direttive su Efficienza energetica, Energia rinnovabile, infrastrutture per i carburanti alternativi (DAFI), il ballast water e rifiuti oltre al rumore.

In questo momento è in discussione a Bruxelles il pacchetto della mobilità sostenibile che comprende circa 30 proposte legislative sui temi della modalità, sicurezza stradale ma anche revisione dello strumento Connecting Europe Facilities. Su questo la fondazione CS MARE ha pubblicato un primo book informativo.

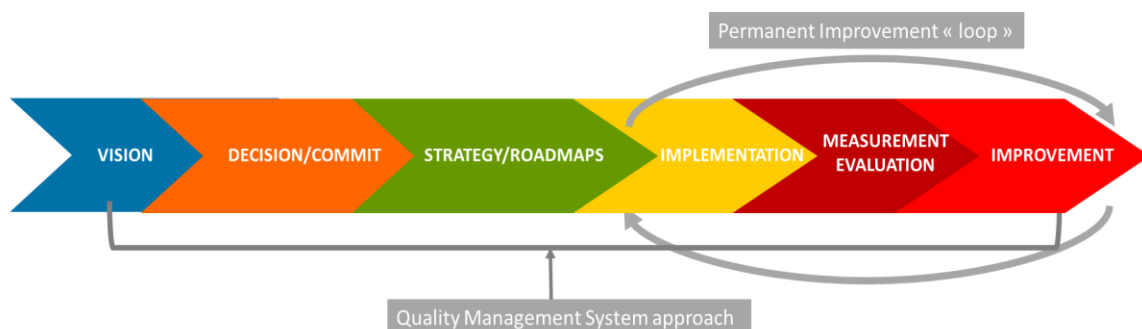
4. Se prendiamo l'esempio del polo toscano

Il nodo logistico dell'alto Tirreno è un ottimo esempio di un'area strategica ben posizionata nel Corridoio Scandinavian-Mediterranean delle reti transeuropee che sta cercando attraverso un dialogo porto - città limitrofe e regione di pianificare un **Sistema integrato e coerente di Mobilità** merci e passeggeri. Infrastrutture ferroviarie, servizi intermodali, collegamenti delle vie d'acqua per garantire servizi efficaci pur rispettando la qualità della vita dei propri cittadini.

5. Nell'ambito dell'EIP Smartcities stiamo preparando una pubblicazione che rappresenterà una roadmap basata su indicatori di performance

Lo Smart City Guidance Package (SCGP) è una guida rivolta a supportare tutte quelle città durante le diverse fasi di preparazione, implementazione e replica di qualsiasi strategia e piano di smart city. Essa fornisce esempi di soluzioni innovative che hanno dimostrato di essere le più efficaci per affrontare quella fase e superare una serie di ostacoli e barriere (legislative, amministrative, tecniche, economiche) tipiche di un processo di pianificazione.

L'approccio utilizzato è quello del quality management system con un adattamento e miglioramento permanente e per valutare gli impatti e i risultati delle azioni utilizziamo degli indicatori di performance in modo da poter comparare i dati e valutare come migliorare la performance



Due esempi di strumenti che hanno dimostrato di essere efficaci sono BIM e il Public Sector Comparator.

Nella pubblica amministrazione, il Public Sector Comparator (PSC) è uno strumento utilizzato dalla pubblica amministrazione per determinare il fornitore di servizi adeguato per un progetto del settore pubblico. Consiste in una stima del costo che il governo avrebbe pagato se avesse erogato un servizio autonomamente. La Banca Mondiale ha una sua definizione, in cui un PSC "è utilizzato da un governo per prendere decisioni testando se una proposta di investimento privato offre un rapporto qualità-prezzo rispetto alla forma più efficiente di appalti pubblici". [1] In generale, il PSC consente ai governi di capire se un partenariato pubblico-privato o altro accordo sarebbe più conveniente. [2] Il PSC è più comunemente usato nel Regno Unito. La città di Genova ha recentemente ottenuto un progetto ELENA utilizzando PSC.

Il BIM per citare un altro esempio, al momento, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti italiano ha una consultazione online per il progetto di decreto che disciplina l'obbligo di utilizzare il Building Information Modeling (BIM) nella progettazione di opere pubbliche. Il nuovo Codice di condotta per gli appalti pubblici ha introdotto metodi di progettazione specifici obbligatori e strumenti elettronici, come la modellazione per la costruzione e l'infrastruttura, come richiesto dalla legislazione europea. Tale obbligo è finalizzato a razionalizzare le attività di progettazione e le relative verifiche, migliorando e snellendo i processi che influenzano i contratti. Secondo il testo, l'obbligo entrerà gradualmente in vigore: dal 1 ° gennaio 2019 per opere complesse relative a opere di importo pari o superiore a 100 milioni di euro, il 1 ° gennaio 2025 per tutte le nuove opere. La modellizzazione elettronica - ha spiegato il Ministero - è un cambio di paradigma nel settore delle costruzioni che consentirà la razionalizzazione della spesa per investimenti, l'internazionalizzazione di professionisti e imprese e contribuirà a rendere il settore più efficiente e trasparente. Il processo, conosciuto e già applicato come BIM, è un modello per l'ottimizzazione, attraverso l'integrazione con specifici metodi e strumenti elettronici, della progettazione, costruzione e costruzione di edifici nei settori infrastrutturali. Attraverso di esso tutti i dati di costruzione rilevanti presenti in ogni fase del processo devono essere disponibili in formati digitali aperti e non proprietari.

Il BIM diventa un potente strumento per aumentare la comunicazione, la certezza e la condivisione trasparente delle informazioni. Aiuta a ridurre i rischi, aumentare la produttività e vedere come il progetto si sta evolvendo e in fase di costruzione. Quando è necessaria la collaborazione tra più appaltatori, team di progettazione e proprietari, il BIM è un mezzo per coordinarli e tracciare il progetto riducendo del 50% la gestione del rischio del progetto.

Pertanto come le città si stanno dotando di meccanismi e indicatori di valutazione di performance anche i porti lo devono fare e in maniera coordinata con gli enti locali.