

La mobilità della smart city

Come, utilizzando big data e scienza degli algoritmi, si rivoluzionano le conoscenze della logistica nate il secolo scorso.

Ce ne parla [Giacomo Dalla Chiara](#), ricercatore alla Washington University di Seattle, in questa intervista a cura di Milano Smart City Conference.

Dottor Dalla Chiara, sembra di capire che la mobilità delle merci costituisca uno dei tratti distintivi nell'identikit di una Smart City.

Tutto quello che vediamo, vestiamo, usiamo o mangiamo è stato trasportato, la consegna delle merci in città era un problema che si pose anche Giulio Cesare, proibendola a Roma in orario notturno, nel XXI secolo tutto questo continua ad essere un tema caldo. Si tratta di risolvere soprattutto due problemi, il primo è costituito dagli orari di ritiro e consegna delle merci, che non seguono una regola ben precisa e tendono in buona parte ad occupare le fasce mattutine e pomeridiane corrispondenti agli orari d'ufficio; l'altro, riguarda l'enorme aumento di questo tipo di traffico.

A cosa è dovuto questo aumento?

Certamente è legato al crescente inurbamento della popolazione, ma vi sono altri fattori emergenti come il grande sviluppo dell'e-commerce, che sta creando una nuova e poderosa economia. Soggetti come Amazon e Google stanno elaborando formule di consegna sempre più puntuali e localizzate. In una città come Seattle, per esempio, non ci si limita più alla *Same Day Delivery*, ovvero la consegna in giornata di ciò che viene ordinato. Si entra anche nello specifico di una *Home Delivery*, ovvero alle logiche di consegna a domicilio, che è soggetta a varie modalità, come quella di lasciar utilizzare al corriere di fiducia una copia digitale delle chiavi della abitazione o dell'auto, così da trovare al rientro la propria ordinazione, direttamente in casa oppure nel bagagliaio

dell'auto.

In questa crescente intensità di traffico commerciale, il trasporto su due ruote può acquisire un ruolo sempre più determinante?

In parte sì, anche perché oggi si parla di velocipedi elettrificati. In una città-isola ad alta densità abitativa come Singapore, dove ho lavorato per cinque anni prima di trasferirmi in America, le cargo-bike girano giorno e notte, realizzando un modello di trasporto sostenibile. Ma se ci spostiamo in una metropoli di più grandi dimensioni, dobbiamo fare i conti ancora con la durata di una carica elettrica e con l'impossibilità di trasportare merci oltre una certa dimensione.



Quale costante affiora considerando la mobilità delle merci in Smart City fra loro così diverse?

Hanno in comune l'importanza crescente del soggetto trasportatore non solo nell'ambito dell'e-commerce, ma anche nella gestione della mobilità urbana.

In che senso?

Che deve essere quanto mai *Smart*, perché nel suo settore la competitività è sempre più sostenuta, e la si affronta mettendo in campo la massima adattabilità possibile in termini di costi, di orari e di organizzazione del lavoro.

Pur così diverse fra loro, sia Seattle che Singapore vanno considerate entrambe Smart City fra le più evolute. La Smart City si sviluppa a partire dalla specificità del contesto urbano in cui si prendono determinate decisioni.

Quali sono, in sostanza?

Quelle che portano a una città caratterizzata da un costante flusso di dati *Open Source*, alla portata di tutti i cittadini,

ad esempio per quanto riguarda il traffico o i consumi energetici, e da infrastrutture sensoristiche grazie alle quali orientare la gestione urbana nella direzione della sostenibilità.

E qui torniamo ai parcheggi, di cui lei ha esperienza specifica, un suo “paper” molto corposo è in pubblicazione in una delle maggiori riviste scientifiche mondiali. Le politiche di sosta e parcheggio sono a mio parere la chiave con cui risolvere buona parte dei problemi del traffico urbano, ragione per cui godono oggi di un’attenzione prioritaria da parte delle amministrazioni. Il parcheggio sostenibile, ovvero ben inserito nell’impianto urbanistico e nei flussi di traffico della città, è in grado di orientare in senso virtuoso i comportamenti dell’utente. Anche se da solo non basta.

Cosa serve d’altro?

Tutto ciò che concorre a diminuire il traffico automobilistico, ad esempio il maggior impulso alla [Sharing Economy](#), ai trasferimenti collettivi oggi sempre più usati, ma anche l’incentivazione e regolamentazione della mobilità su bicicletta o monopattino. La logistica metropolitana del XXI secolo rimanda inevitabilmente alla funzione degli algoritmi, che costituiscono le regole e la base matematico-statistica per assumere determinate decisioni.

Estendendo il quadro, qualcuno teme che possiamo diventare schiavi degli algoritmi e di chi li gestisce. Cosa ci può dire in proposito?

Sono uno strumento culturalmente potente ma esistono ambiti in cui gli algoritmi manifestano tutta la loro insufficienza previsionale. Questo deve rammentarci che si tratta di un evoluto mezzo di conoscenza, ma che va sempre interpretato e gestito dalla consapevolezza e dall’intelligenza umana.

Che, pare di capire, sa farne anche ottimo uso.

E la cosa bella è che gli usi virtuosi dell’intelligenza

artificiale aumentano. Mi piace citare a questo proposito lo [Smart Garbage](#), ovvero la nettezza urbana intelligente, gestita da sensori che indirizzano i mezzi dove i cassonetti si sono appena riempiti.

Sono ambiti ed esempio su cui ci si confronterà in Fiera Milano Rho, durante la Milano Smart City Conference organizzata in concomitanza con la fiera dell'integrazione [Smart Building Expo](#).

Qual è il modo migliore per approcciare un evento del genere?

Sapere che una Smart City, per realizzarsi, non pone mai limiti alla creatività più positiva, è un'opera aperta, dinamica, soggetta a continue evoluzioni, fucina di innovazioni tese al miglioramento della qualità della vita urbana.

[Giacomo Dalla Chiara](#) è Ricercatore Associato presso la *Washington University di Seattle*. Si occupa dello studio e sviluppo di sistemi sostenibili per la distribuzione di merci urbane.