

## L'impatto dei veicoli senza pilota sulle amministrazioni



Il Comune di Bologna ha avuto introiti per una media di 39,7 milioni dal 2011 al 2014 [1] con le sanzioni amministrative per violazioni al Codice della Strada sul territorio comunale. Il Comune di Torino ha una media annuale di 60,7 milioni, Trieste soltanto 5 milioni, Firenze 47,7 milioni, Milano ben 130 milioni [2]. Gran parte di questi introiti è destinata a opere di manutenzione e sicurezza stradale, in percentuale variabile da Comune a Comune. Ma che cos'accadrebbe se all'improvviso gli automobilisti **smettessero di sbagliare? È la sfida che i governi di tutto il mondo saranno chiamati ad affrontare nei prossimi decenni**, secondo la Brookings Institution, think tank statunitense [3]. L'innovazione tecnologica nel settore dei veicoli senza pilota procede rapidamente e renderà gli spostamenti più sicuri, aumenterà l'efficienza dei trasporti e migliorerà la viabilità, soprattutto nelle aree più densamente popolate. Ad agosto 2015 le «Google Car» avevano percorso sulle strade circa 1,8 milioni di chilometri in modalità automatica (significa che il veicolo è stato guidato esclusivamente dal software) e 1,4 milioni di chilometri in modalità manuale [4]. Gli incidenti sono stati minimi e dovuti **esclusivamente a errori umani**, sia dei collaudatori stessi, sia di conducenti d'altre auto. Tesla, Mercedes e altre case automobilistiche stanno conducendo test simili con altrettanto buoni risultati. Con dati così confortanti, è indubbio che i trasporti del prossimo futuro saranno affidati sempre di più a dei software che condurranno i veicoli grazie all'aiuto di sensori e di GPS.

«Elon Musk, AD della Tesla, prevede che l'enorme record di sicurezza che si raggiungerà con le auto senza pilota potrebbe infine portare al divieto delle auto tradizionali sulle strade pubbliche», scrive la Brookings Institution. È uno scenario che può apparire drastico, ma se consideriamo che solo vent'anni fa Internet era un passatempo per pochi appassionati e oggi è parte integrante del nostro modo di vivere, informarci, comunicare e fare affari, ci rendiamo conto di quanto **l'innovazione tecnologica possa essere assorbita facilmente dalla società e diventare indispensabile**. Il solo pensiero di un mondo in cui si è ancora costretti a inviare lettere cartacee ci appare oggi quasi castrante. Allo stesso modo, in un futuro non troppo lontano il pensiero d'affidare le vite a un conducente umano potrebbe generare ansia nei passeggeri. Le amministrazioni, dal canto loro, per non perdere il loro primato di regolatori, dovranno ridisegnare completamente la viabilità delle città, modificare le loro strategie e ripensare i piani di sviluppo urbanistico. Per far fronte al profondo cambiamento che verrà, le amministrazioni dovranno essere rapide, agili e dinamiche, nonché agire in concerto coi nuovi operatori del mercato dei trasporti.

Attualmente, il dibattito nelle amministrazioni locali si concentra sulla sostenibilità. Ma, mentre la sostenibilità è un problema serio oggi, diverrà sempre più irrilevante in futuro. L'innovazione tecnologica aumenterà la sostenibilità e supererà molti dei problemi che affrontiamo oggi. [...] La vera questione per le amministrazioni locali è come garantirsi un ruolo rilevante quando una grande percentuale dei loro introiti sarà prosciugata dall'automazione tecnologica.

**Le stesse accise sui carburanti potrebbero divenire insufficienti:** l'innovazione nel campo delle autovetture spinge sempre di più in direzione di fonti d'energia rinnovabili e eco-sostenibili, nonché verso motori sempre più efficienti. Il problema non è da sottovalutare. Le cifre con cui abbiamo aperto l'articolo sono espresse in milioni d'euro e raggiungono picchi di 130 milioni a Milano — e pare che tale cifra raddoppierà tra il 2015 e il 2016. Quando le amministrazioni non potranno più mettere a bilancio i proventi delle multe, poiché i veicoli senza pilota ridurrebbero drasticamente le violazioni al Codice della Strada, dovranno pensare a un **nuovo modo per finanziare la manutenzione delle strade**. È, infatti, fuori discussione che le amministrazioni possano tagliare i costi d'altri servizi e riorganizzare la spesa: una simile operazione richiederebbe un piano di riforme a tutto tondo che si arenerebbe in un infinito dibattito e scontro tra differenti interessi. **È più probabile che le amministrazioni decideranno di tassare gli utenti in base ai chilometri percorsi sulle strade**, o d'introdurre un sistema basato su particolari app che danno il diritto di noleggiare auto pubbliche contando i chilometri percorsi e addebitando il costo all'utente. Ma una soluzione come l'ultima eliminerebbe tutti gli introiti delle immatricolazioni e delle assicurazioni. Insomma, la sfida si prospetta dura.

**Un altro problema sarebbe un incremento notevole del *divario digitale* tra le zone più avanzate e le zone arretrate.** La fase di transizione verso un nuovo modello di trasporti basato su veicoli senza pilota potrebbe durare qualche decennio e penalizzare tutti quei cittadini che vivono in zone meno sviluppate. Mentre le principali città occidentali potrebbero trasformarsi in breve tempo per adeguarsi alle nuove tecnologie, le zone rurali potrebbero essere molto più lente a adeguarsi. Quando (e se) le auto senza conducente domineranno le strade delle nostre metropoli, un abitante delle zone periferiche giunto in città potrebbe trovare difficoltà a prendere il controllo di un veicolo senza conducente. Inoltre, dovendo sopportare sia il costo di mantenimento di un'auto tradizionale, sia i costi di spostamento con auto senza pilota, la penalizzazione sarà ancor maggiore.

Brookings prevede anche che l'introduzione d'auto senza pilota aumenterà il **divario tra ricchi e poveri**, alimentando tensioni già presenti nelle aree urbane più difficili. Certamente l'analisi fa riferimento implicito ai casi di Ferguson e Baltimora, dove le comunità afroamericane lamentano d'essere oggetto di razzismo da parte dei bianchi e delle forze dell'ordine. Le prime auto senza pilota finiranno nelle mani di chi può permettersi la spesa, così com'è accaduto per i primi velivoli, i primi computer domestici, i primi smartphone e le prime linee internet a banda larga. Ciò che emerge dall'analisi di Brookings è che le amministrazioni stanno perdendo

sempre di più il loro ruolo di promotrici di nuovi modelli di vivere le metropoli. **È il mercato a dettare le condizioni e a offrire i mezzi per migliorare la vita** e, volenti o nolenti, le amministrazioni locali devono confrontarsi con nuovi modelli di business e di stile di vita.

**Il caso d'Uber in Italia** è l'esempio perfetto di come le amministrazioni locali ostacolano il progresso per favorire interessi particolari di qualche casta. Non sarebbe quindi strano se un domani lo Stato dovesse opporsi all'introduzione delle auto senza pilota solo per difendere gli introiti delle multe e per mantenere lo status quo finché possibile. L'unica logica cui rispondono le amministrazioni italiane è quella del clientelismo e del controllo dei voti: quando l'esigenza d'adeguarsi alle nuove tecnologie diviene pressante e rischia di far saltare tutti i vincoli e gli accordi tra corporazioni e Stato, solo allora quest'ultimo interverrà a regolamentare e a tentare di costituire un nuovo ordine di mercato. Elasticità, dinamicità, collaborazione, innovazione non sono parole che si possono attribuire allo Stato italiano e, a quanto pare, neanche alle amministrazioni locali americane: «Attualmente l'amministrazione è elefantica, disfunzionale e lenta a rispondere al cambiamento per una serie di ragioni istituzionali che tendono a punire l'assunzione di rischi e l'innovazione».

[1] <http://bilancio.comune.bologna.it/2015/07/sanzioni-per-violazione-del-codice-della-strada-3/>.

[2] [http://www.fondazionecaracciolo.aci.it/index.php?id=30&tx\\_ttnews%5Btt\\_news%5D=135&cHash=6dd65640c322c51a165078968f7f52ee](http://www.fondazionecaracciolo.aci.it/index.php?id=30&tx_ttnews%5Btt_news%5D=135&cHash=6dd65640c322c51a165078968f7f52ee).

[3] «Local government 2035: Strategic trends and implications of new technologies».

[4] <http://static.googleusercontent.com/media/www.google.com/it//selfdrivingcar/files/reports/report-0815.pdf>.

> [Uber è solo l'inizio](#)