



## **Innovazione tecnologica, scelte modali e assetto del territorio** (Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

### **1. Gli elementi certi dell'innovazione**

Riguarderà soprattutto il modo stradale. Quando arriverà? Per sicurezza e ambiente è già quasi arrivata (inquinamento 1/10, sicurezza 50%). Aerei già automatici (90 secondi). Collision avoidance, head-up display, segnaletica ripetuta. (Megatruks proibiti in Europa). Accelererà causa enormi investimenti privati.

### **2. Gli elementi prossimi.**

Plotoni di camion (aerodinamica, già circolanti in via sperimentale). Camion elettrici (Tesla). Idrogeno. Autonomia auto elettriche economiche a 500 km.. Poi i costi del tutto elettrico caleranno (1/4 parti mobili, tasse benzina, assicurazioni). Poi guida automatica ridurrà l'esigenza di possesso dell'auto, abbatterà ancora i costi (ammortamento condiviso), e ne aprirà l'uso alle persone che oggi non guidano per età o per reddito.



## Innovazione tecnologica, scelte modali e assetto del territorio (Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

### 3. Assetto del territorio oggi

E' generato da economie di agglomerazione storiche (ma in calo, cfr. Kansas City, supermercati «esterni», telelavoro), TPL sussidiato (concentrazioni insediative di tipo europeo non reggerebbero alla congestione), e vincoli all'edificazione (anti «sprawl»).

Ma anche da contropinte di «fuga dalla rendita» per redditi bassi e insediamenti produttivi. Le analisi di Cox mostrano una correlazione a scala mondiale tra rendita, cioè prezzi degli alloggi, e livelli di vincolo all'edificazione. La rendita è il prezzo-ombra del vincolo (escluso per gli urbanisti, che per pensano sia l'esatto opposto, cioè sia generata dall'assenza di vincoli). Esempio della lottizzazione.



## **Innovazione tecnologica, scelte modali e assetto del territorio** (Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

### **4. Le spinte della tecnologia allo «sprawl».**

Il ridotto costo della mobilità individuale da un lato ne aumenterà l'impiego, dall'altro nelle aree più dense creerà fenomeni di congestione che richiederanno un uso esteso, ed auspicabile, di politiche di «road pricing».

Ma queste politiche renderanno ancora più appetibili insediamenti a bassa densità, se non bloccati da vincoli. L'avvento della guida automatica nelle aree dense ridurrà la congestione attraverso la riduzione della sosta in strada. Divenendo tuttavia la mobilità individuale meno inquinante e più sicura, non si vedono ostacoli logici ad un miglioramento radicale delle reti stradali esterne, una accessibilità diffusa, e ridotti fenomeni di rendita (effetti distributivi positivi, mercato del lavoro più efficiente)



## **Innovazione tecnologica, scelte modali e assetto del territorio** (Marco Ponti – BRIDGES RESEARCH)

### **5. Il mito del consumo di suolo e l'agricoltura**

Il consumo di suolo sarebbe un fenomeno gravissimo se dovessimo proteggere l'agricoltura. Peccato che questo settore inquina più dei trasporti (aria ed acqua), sia pesantemente sussidiata invece che tassata (impedendo così ai PVS di esportare i loro prodotti che costerebbero molto meno ai consumatori italiani), e abbia impatti occupazionali modestissimi.

Se si togliessero i sussidi, gran parte delle aree agricole italiane diverrebbero una orribile distesa di prati e boschi, con cinghiali e cervi, e case sparse nel verde.

### **6. La nostra politica dei trasporti**

Ma noi per fortuna abbiamo deciso di non investire in questo pericoloso progresso tecnico, e tutte le risorse pubbliche nei prossimi anni andranno alla «cura del ferro».