

TAGLI E GRANDI OPERE

«Pedaggio, pensiamoci bene prima di chiedere altri sacrifici»

*Osnato, vicecoordinatore del Pdl, frena sul ticket in tangenziale
La Lega: «I milanesi stanno pagando già fin troppo per spostarsi»*

Chiara Campo

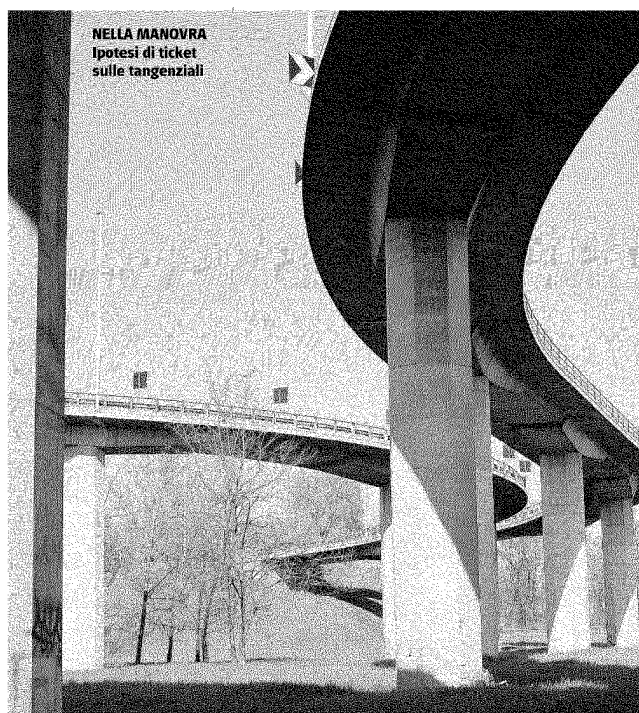
È la Lega a guidare il fronte del no al pedaggio in tangenziale. Introdotto come ipotesi dalla finanziaria, il ticket per reinvestire capitali sulle grandi opere e nuove metropolitane ha già trovato una sponda nella Provincia e nell'assessore alla Mobilità della Regione («purché i soldi restino in Lombardia» ha sottolineato Raffaele Cattaneo). Ma il capogruppo milanese e europarlamentare del Carroccio Matteo Salvini assicura che «i milanesi pagano già più che a sufficienza per viaggiare in città e intorno. Non si dovrebbe prevedere nessun pedaggio, e neanche se gli incassi dovessero restare sul territorio». Per come la vede Salvini, capofila tra i nemici di Ecopass, «casamai dovremmo iniziare a ragionare sul togliere pe-

daggi, anziché introdurne di nuovi».

L'idea di far pagare le tangenziali per recuperare risorse che in tempi di crisi difficilmente arriveranno da Roma era già stata lanciata mesi fa dal presidente della Provincia Guido Podestà, con un polverone di polemiche a seguire. E allora si era ampiamente espresso (contro) il vicecoordinatore milanese del Pdl Marco Osnato, uno dei fedelissimi di La Russa. Che non ha spostato di un centimetro la sua posizione, anche se il fatto che ora a parlarne sia la manovra non gli lascia molti margini per sperare che questa volta non si passi dalle parole ai fatti. «Capisco le necessità di fondi per le infrastrutture espresse da Provincia e Regione - ammette Osnato - ma ci penserei a fondo prima di chiedere ulteriori sacrifici ai pendolari». E non si fa attendere la voce del Pd: il vicepresidente

del consiglio regionale Filippo Penati dice «no a balzelli che colpiscono i redditi più bassi, la pesante crisi economica colpisce già le famiglie e indebolisce i redditi più bassi. Non è accettabile introdurre misure dirette indistintamente a tutti, ma che inevitabilmente danneggiano chi ha meno possibilità».

A favore invece il consigliere comunale del Pdl Fabrizio De Pasquale. «È venuto il momento per i politici - sostiene - di prendere decisioni anche non facili ma lungimiranti, se far pagare le tangenziali può servire a realizzare grandi opere, avremo il tempo per farlo comprendere ai pendolari. Ma non vedo all'orizzonte altre finanziarie straordinarie, e anche chi parla di federalismo non capisco come non possa essere a favore».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Il commento

Perché noi liberisti diciamo sì ai ticket

di Luigi Ceffalo*

Strade libere? Tra le pieghe della manovra adottata dal governo si nasconde un provvedimento che, se opportunamente declinato, potrebbe generare importanti miglioramenti nella gestione delle nostre infrastrutture stradali.

Passata un po' in sordina ed evidentemente anch'essa dettata dalla contingente necessità di far cassa, la previsione della possibilità di introdurre un pedaggio per superstrade e tangenziali porta con sé una grande opportunità di modernizzazione.

L'idea non è nuova. E di primo acchito nemmeno tanto simpatica, visto che ricorda gli odiosi balzelli medievali riscossi dai messi del feudatario per provvedere al mantenimento delle strade. Tuttavia, se portata avanti in modo coerente, potrebbe segnare una svolta non indifferente nel modo di intendere la mobilità. Le vie di comunicazione terrestre, infatti, sono tradizionalmente considerate beni pubblici, sebbene in quanto risorse scarse a rigore non ne abbiano le distintive caratteristiche della non rivalità nel consumo e della non escludibilità dal consumo. Ciò, da una parte, ha fissato nella letteratura economica prevalente l'erronea convinzione che subordinare l'accesso alle strade al pagamento di un corrispettivo sarebbe troppo difficoltoso e comunque non riuscirebbe a garantire la copertura dei costi di realizzazione e manutenzione; e, dall'altra, ha diffuso nella popolazione la fallace idea che alle strade debba necessariamente provvedere un soggetto pubblico (nazionale o locale) attraverso la fiscalità generale.

In realtà i ripetuti fenomeni di congestionamento nelle grandi arterie stradali evidenziano il bisogno di un prezzo che regoli l'utilizzo delle strade e quindi dimostrano la possibilità di un intervento dei privati nelle vesti di concessionari. Come testimonia il consolidato modello delle autostrade a pagamento, in cui i concessionari si sobbarcano il costo della costruzione e della gestione di tunnel e viadotti in cambio di un corrispettivo da parte degli utenti, delle infrastrutture stradali possono farsi tranquillamente carico i privati senza gravare sullo Stato e sulla massa indistinta dei contribuenti. Tramite un pedaggio che sia opportunamente modulato a seconda dei picchi di traffico, a pagare sono esclusivamente i soggetti che ritengono di trarre un effettivo beneficio dall'infrastruttura. In questo modo si allineano consumo e pagamento secondo i principi di giustizia commutativa informati al criterio generale del «chi usa, paga»; in secondo luogo si ha un traffico più scorrevole, meglio distribuito nell'arco della giornata e quindi meno inquinante e rumoroso; e in terzo luogo si scongiura lo sperpero di denaro pubblico in opere utili solo a fini propagandistici. Se le imprese devono reperire sul mercato le risorse necessarie alla realizzazione dell'opera nella prospettiva di scaricarne il costo sugli utenti negli anni che precedono la scadenza della concessione, ad arrivare a compimento sono i progetti che paiono davvero essere indispensabili. Se invece le imprese si avvalgono di finanziamenti pubblici a fondo perduto è più probabile che a Pantalone tocchi in sorte di pagare costosissimi gadget elettorali.

Certamente subordinare l'uso dei raccordi autostradali al pagamento di un ticket non significa ancora passare da un sistema infrastrutturale basato sulla finanza pubblica a uno ancorato all'iniziativa privata. Però, soprattutto se il pedaggio varierà in considerazione degli orari di punta assomigliando più a un prezzo che a una tariffa e sarà accompagnato da un progressivo maggior coinvolgimento delle imprese nella gestione diretta della rete stradale, in futuro si potrà discutere se questo provvedimento abbia costituito un primo rudimentale abbozzo di liberalizzazione anziché un mero espediente fiscale.

*Fellow Istituto Bruno Leoni

