



VISTO DA ME

Pedaggi in coda sul Grande raccordo anulare

di **Alessandro De Nicola**

Tutte le strade portano a Roma, si diceva. E chi potrebbe negarlo? Peccato che ai tempi dell'Impero, come ai nostri, non ci siano pasti (né acciottolati) gratis e che tutto abbia un prezzo.

L'intenzione del Governo di stabilire dei pedaggi su 1.300 chilometri di strade dell'Anas, dal Grande raccordo anulare alla Salerno-Reggio Calabria passando (metaforicamente) per la Firenze-Siena dovrebbe essere quindi esaminata con animo più sereno sia di quello dimostrato dal sindaco Alemanno, così irritato che in passato aveva minacciato paradossalmente di sfondare il casello con l'automobile, sia dal governatore Polverini che ha parlato di «atti di forza» (manco fosse un Governator tipo Schwarzenegger) per arrivare all'assessore Buontempo («disobbedienza civile di massa»). Non parliamo poi delle reazioni delle opposizioni, che ormai dipingono qualsiasi provvedimento dell'Esecutivo come un attacco feroce perpetrato con lo scopo d'infliggere volontariamente le più grandi sofferenze

possibili alla popolazione: basti pensare che il Pd paventa un «accanimento terapeutico» contro i pendolari.

Va bene, sin qui la politica. Ma il pedaggio ha senso? Partiamo da un dato di fatto: le strade dell'Anas sono pagate dai soldi di tutti attraverso le imposte. Quindi la manutenzione ordinaria e straordinaria e il miglioramento del manto stradale del Gra, per la parte non coperta dalle poche entrate dell'Anas, sono a carico del pensionato di Bolzano e della casalinga di Cefalù che mai si arrischiano a guidare dalle parti dell'Urbe, tanto quanto del residente della provincia di Roma che passa sul Raccordo centinaia di volte l'anno.

Consideriamo inoltre che l'uso delle strade da parte degli automobilisti porta a una serie di esternalità negative sofferte da tutti: i ritardi che si accumulano per la strada colpiscono indifferentemente chi fa la gitarella e ha tempo da perdere e chi invece deve spostarsi per lavoro e ha un costo molto elevato per ogni minuto sprecato. Inoltre ci sono il fattore inquinamento, il cambiamento climatico, gli incidenti stradali, il rumore e l'usura delle infrastrutture utilizzate. Ognuno di questi fattori ha un costo relativo (l'esternalità negativa del rumore vale meno degli incidenti d'auto che invece, secondo la Fondazione Ania, pesano 30 miliardi l'anno) ma indubbiamente è sopportato anche da chi non utilizza le strade da cui tale costo viene prodotto.

È allora razionale che a pagare sia chi beneficia del consumo per una serie di motivi. Il primo è di efficienza economica: volendo allocare bene le risorse bisogna dar loro un prezzo in modo che non ci sia un consumo esagerato. Ciò fa sì che le esternalità negative si producano solo quando quelle positive le sopravanzano mentre ora c'è il rischio che traffico,

inquinamento e incidenti si generino senza benefici corrispondenti. Inoltre, far pagare il pedaggio consente d'investire per permettere che il bene soddisfi meglio l'utente, mentre oggi la rete stradale pubblica italiana è decisamente carente. Sotto questo profilo, male ha fatto il Governo a dire che i ricavi del pedaggio servono per la riduzione del debito pubblico perché ha ribadito la politica dei tagli lineari: senza nemmeno esaminare cosa serva dal punto di vista delle infrastrutture ha già deciso dove destinare i ricavi.

Piuttosto bisognerebbe discutere due aspetti: il primo è che l'obolo versato dagli autisti non deve semplicemente rappresentare un'ulteriore tassa ma essere compensato o da un miglior servizio, oppure da minori tasse per tutti (o magari da un mix delle due cose). Abbiamo già detto molte volte che il problema del Paese non sono le entrate, fin troppo eccessive, ma la spesa pubblica.

Il secondo è discutere seriamente su che tipo di pedaggio istituire. Il pass o ticket di circolazione (tipo il bollino delle autostrade svizzere) ha finalità, costi di gestione e ricavi diversi dalla tipica cabina di esazione o dal pagamento elettronico o da un sistema ottico di riconoscimento via Gps e da altri metodi possibili. Il bollino svizzero serve solo ad aumentare le entrate e ha bassissimi costi di gestione, ma non scoraggia il traffico né rispetta molto la proporzione tra consumo e prezzo. Al contrario un sistema Gps fa pagare Km per Km, ma è costoso e pone problemi di privacy. Questi sono problemi seri, ma capisco che in un Paese in cui si è fatto un referendum perché Sorella Acqua è un dono di Dio, le questioni economiche sono dettagli irrilevanti.

adericola@adamsmith.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA