

Perchè bisogna dare un prezzo alle strade

di Gabriele Albertini

Non è facile, per chi ha avuto il privilegio di dare il proprio contributo per amministrare una grande città come Milano, osservare con obiettività totale il lavoro dei suoi successori. Fare il sindaco di Milano è un'esperienza talmente costosa in termini di passione ed impegno che è difficile liberarsene, e addirittura impossibile ricominciare a guardare la città con distacco.

Con questo libro, Libero e l'Istituto Bruno Leoni vogliono dare un contributo al dibattito milanese su un tema importante: la pollution charge che la Giunta si accinge ad inaugurare. Un "ticket d'ingresso" simile a quello che avevamo proposto con la Giunta precedente – o almeno percepito come tale da larghi settori dell'opinione pubblica. Al contrario, però, vi sono differenze importanti: tanto significative da fare sperare in un aggiustamento di rotta.

Questo non è un volume di "critica distruttiva". Diciamo che è un "consiglio non richiesto". Ogni tanto, a Palazzo Marino come in qualsiasi altro luogo in cui esseri umani, inevitabilmente limitati nelle loro capacità e conoscenze (descrizione che calza persino ai più in gamba di tutti noi!), devono prendere decisioni, ascoltare i consigli non richiesti è necessario.

Mi piace ricordare in questa sede un passo molto noto, ma nient'affatto usurato, delle *Prediche inutili* di Luigi Einaudi:

Giova deliberare senza conoscere? Al deliberare deve, invero, seguire l'azione. Si delibera se si sa di potere attuare; non ci si decide per ostentazione velleitaria infeconda. Ma alla deliberazione immatura nulla segue. Si è fatto il conto delle leggi rimaste lettera vana, perché al primo tentare di attuarle sorgono difficoltà che si dovevano prevedere, che erano state previste, ma le critiche erano state tenute in non cale, quasi i contraddittori parlassero per partito preso? Le leggi frettolose partoriscono nuove leggi intese ad emendare, a perfezionare; ma le nuove, essendo dettate dall'urgenza di rimediare a difetti proprii di quelle male studiate, sono inapplicabili, se non a costo di sotterfugi, e fa d'uopo perfezionarle ancora, sicchè ben presto il tutto diventa un groviglio inestricabile, da cui nessuno cava più i piedi; e si è costretti a scegliere la via di minor resistenza, che è di non far niente e frattanto tenere adunanze e scrivere rapporti e tirare stipendi in uffici occupatissimi a pestar l'acqua nel mortaio delle riforme urgenti.

Credo che questo libro vada preso come un tentativo di emendare un provvedimento "frettoloso", e pertanto auspicherei che le critiche siano tenute in debito conto, anche perché i critici non parlano affatto "per partito preso".

Gabriele Albertini è parlamentare europeo. Presso il Parlamento Europeo, è membro della Commissione per i trasporti e il turismo, della Commissione per l'industria, la ricerca e l'energia. È vicepresidente della Delegazione per le relazioni con l'Assemblea parlamentare della NATO e membro della Delegazione per le relazioni con gli Stati Uniti. Dal 1997 al 2006, è stato Sindaco di Milano.

Vengo ora alle mie ragioni di dissenso con questo provvedimento. Esse ruotano anzitutto attorno a due punti:

- (1) il ticket previsto dalla Giunta decreta l'esistenza di due diverse Milano, una fuori e l'altra dentro i Bastioni, ma nello stesso tempo non prevede esenzione per i residenti.
- (2) il ticket previsto dalla Giunta non mira a risolvere il problema del traffico in città (come si potrebbe fare "dando un prezzo alle strade", per usare una terminologia cara agli autori di questo volume), ma a calmierare l'inquinamento in città. Tuttavia, una soluzione di questo tipo, per un problema tanto vasto, non convince.

Da Sindaco di Milano avevo ipotizzato d'introdurre una *congestion charge*, cioè la tassa sulla congestione delle auto in città, e non una *pollution charge* come in questo caso, una differenza importante. Il ticket avrebbe sanzionato non lo smog, ma l'ingombro.

Il principio su cui si basa una *congestion charge* è ben descritto nelle pagine che seguono: si cerca di "dare un prezzo" all'occupazione di suolo pubblico con un'automobile, per rendere possibile avere un traffico più scorrevole. L'applicazione di un prezzo, sostanzialmente, porta ad un miglior equilibrio fra domanda ed offerta. Il prezzo deve essere dinamico, perché con la *congestion charge* paga chi ingombra un suolo congestionato, ma quello stesso suolo non è congestionato in egual misura alle otto del mattino, alle tredici, o alle nove di sera.

Da Sindaco, mi ero mosso rispettando quattro criteri: (1) la sovranità istituzionale del comune e la legittimità della misura di tassazione, (2) l'esenzione per i residenti, (3) la logica dell'intervento, (4) la dinamicità del prezzo.

- 1) La sovranità istituzionale del Comune e la legittimità della misura di tassazione. Il Comune di Milano con la Regione Lombardia ha sottoscritto un accordo con altri 44 comuni dell'area conurbata, per gestire il problema dell'inquinamento da traffico. Ricordiamo che le targhe alterne e le domeniche a piedi sono decise dalla Regione. Potrebbero esserci problemi di legittimità per il fatto che Milano decida autonomamente. È invece fuori dubbio la sovranità del singolo Comune a introdurre sul suo territorio zone a traffico limitato, isole pedonali e quant'altro, eventualmente facendo pagare la sosta o la circolazione in certe aree centrali. A me sembra chiaro che se il rationale per il ticket si basa sullo smog e non sull'ingombro del suolo, si esce fuori dalla sovranità comunale e si entra in quella regionale e conurbana.
- 2) Esenzione per i residenti. I milanesi erano esentati sul loro territorio da un ulteriore ticket. Già pagano l'Ici, è giusto che in un certo senso vengano risarciti con delle indennità come potrebbe essere quella di non pagare per la circolazione nella loro città. I milanesi di fatto ogni giorno accolgono molte persone che ingombrano il loro spazio: una *congestion charge* serve anche a "rimborsarli" degli inconvenienti che il traffico cittadino per loro rappresenta. Una *congestion charge* andrebbe pagata solo dai non residenti – e, questo, non per volerla rendere un'odiosa "tassa sul lavoro", ma anzi perché il pedaggio renda, come abbiamo visto, più agevole l'ingresso in città proprio a coloro che lavorano. È inoltre chiaro, come ha più volte sottolineato Vittorio Feltri, che di una misura di questo tipo non si può nemmeno parlare se non contestualmente ad altre strategie per rendere più semplice e conveniente l'accesso alle città, senza automobile. Ho sempre pensato che quanto fosse stato ricavato con la *congestion charge* dovesse essere

reinvestito in infrastrutture per il trasporto pubblico. Per farlo, non bastano i fondi dello Stato o i *project financing*. Occorre un imponente contributo finanziario del Comune. Come reperire le risorse? Sicuramente privatizzando società di proprietà comunale e dismettendo immobili di proprietà comunali: quella è sempre la strada maestra, crea spazi per il mercato, porta risorse aggiuntive all'amministrazione senza gravare i cittadini. Ma utilizzare a tale scopo, oltre che per la manutenzione del manto stradale, gli introiti della *congestion charge* sarebbe stato legittimo. Non tanto per sussidiare il trasporto pubblico a spese di quello privato (operazione odiosa, ne convengo), ma per ampliare l'offerta complessiva di mezzi di trasporto che avvantaggiano i pendolari, senza aumentare le imposte comunali.

- 3) Logica dell'intervento. Mi pare sia a questo punto evidente il motivo per cui la pollution charge mi sembra un provvedimento contraddittorio, "frettoloso" per dirla con Einaudi. Nessuna delle questioni che ho posto sul tavolo poc'anzi, e che saranno poi approfondite nelle pagine che seguono, trova risposta nel piano della Giunta. Si è scelto invece di porre l'attenzione sull'inquinamento: ma basta ricordarsi un po' della fisica che abbiamo studiato al liceo per sapere che l'aria, in quanto fluido si sposta, non è chiusa in un ambiente. Per questo motivo, se si vuole combattere l'inquinamento atmosferico, ha poco senso intervenire limitandosi solo alla cerchia dei bastioni, che è solo un terzo dell'area di Milano. Ancora: il ticket è sull'inquinamento e non sull'ingombro del suolo pubblico, perché un euro o inquina solo quando passa oltre i Bastioni? E l'aria di Milano non si sposta anche nella pianura padana, e viceversa?
- 4) La dinamicità del prezzo. Uno dei motivi per cui le città sono congestionate è la rigidità degli orari di lavori. Per questo stesso motivo, quando gli uffici aprono e chiudono il traffico inevitabilmente aumenta, e siamo in un circolo vizioso: si arriva in ritardo perché c'è traffico, ma c'è traffico perché tutti siamo in strada nello stesso momento. Una *congestion charge* che desse un diverso prezzo all'entrata in Milano a seconda degli orari porterebbe ad un riequilibrio: costando di più, poniamo, alle otto del mattino, "sfozzirebbe" un pochettino il traffico in quella situazione, alleviando il costo in termini di tempo di recarsi al lavoro, per chi non può diversamente organizzare la sua giornata. Chi invece può ristrutturare la sua agenda e i suoi tempi, sarà incentivato, dal basso costo d'ingresso in altro orario, a farlo.

Queste ed altre ragioni di scetticismo sono ripercorse nel libretto pubblicato da "Libero". Da parte mia, non posso che augurarmi che il "consiglio non richiesto" trovi una sponda, nella società civile e nella politica. I decisori hanno disperatamente bisogno di istituzioni indipendenti – quotidiani, centri studi, università – che sottopongano ad un severo scrutinio le politiche pubbliche che stanno mettendo in atto. Non è lesa maestà: è un aiuto. È ancora possibile una "modifica in corso d'opera". Un miglioramento, non una sconfessione dell'operato della Giunta. Si potrebbe dare a Milano non una *pollution charge* ma una *congestion charge*. Facendo così, anche questa volta, della nostra città un utile esempio per altre amministrazioni di tutt'Italia e di tutt'Europa.

CHI SIAMO

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.

COSA VOGLIAMO

La nostra filosofia è conosciuta sotto molte etichette: "liberale", "liberista", "individualista", "libertaria". I nomi non contano. Ciò che importa è che a orientare la nostra azione è la fedeltà a quello che Lord Acton ha definito "il fine politico supremo": la libertà individuale. In un'epoca nella quale i nemici della libertà sembrano acquistare nuovo vigore, l'IBL vuole promuovere le ragioni della libertà attraverso studi e ricerche puntuali e rigorosi, ma al contempo scevri da ogni tecnicismo.