Bussola Nord
IDEE • FATTI • NORD
13/11/2026 · 06:48

MOBILITÀ · COSTI · TERRITORI

Pedaggi al Nord: chi lavora non è un bancomat

Circa 823 km senza pedaggio su cinque tratte del Sud. Il confronto con l'A36 impone una domanda: quale tutela per il costo degli spostamenti quotidiani al Nord?

Per chi lavora al Nord, una strada deve essere prima di tutto utilizzabile. Valutarla soltanto come infrastruttura costruita o come flusso di incassi lascia fuori la domanda essenziale: quale spesa chiediamo di sostenere a chi ne ha bisogno ogni giorno? Il criterio politico deve partire anche da questa necessità.

Il 9 novembre il tavolo dei territori di Ragusa e Siracusa ha contestato la prospettata introduzione di pedaggi sui tratti già realizzati di un'autostrada incompleta. È giusto difendere l'accessibilità di quei collegamenti. Perché non riservare la stessa attenzione ai pendolari del Nord, quando il pedaggio si ripresenta insieme alla necessità di lavorare?

La risposta deve riguardare chi decide tariffe e finanziamenti. Lavoratori e imprese hanno bisogno di scelte che rendano utilizzabili le infrastrutture, con agevolazioni stabili e coperture trasparenti. Difendere il Nord significa pretendere questa coerenza: misurare il peso degli spostamenti abituali e assumersi la responsabilità di alleggerirlo.

Fonti: ANAS · CAS · Libero Consorzio di Ragusa



IL CONFRONTO

L'equità si discute sui fatti

Conoscere le differenze rende più forti le richieste.

IL COSTO

Il mese sull'A36

Un esempio con percorso, tariffa e condizioni dichiarati.

LE SCELTE

Equità con copertura

Accessibilità e responsabilità finanziaria devono procedere insieme.

MOBILITÀ · IL CONFRONTO

Cinque tratte gratuite: circa 823 km di assi in esercizio

Le lunghezze corrette, con diramazioni e progetti tenuti fuori dal conto.

Fonti: ANAS · CAS · Libero Consorzio di Ragusa

MOBILITÀ · IL CONFRONTO

Dalle progressive ufficiali al confronto



Il confronto riguarda cinque assi in esercizio. Le distanze ufficiali sono arrotondate a un decimale:

A2, Fisciano-Villa San Giovanni: 432,5 km.

A19, Palermo-Catania: 191,6 km.

A29, Palermo-Mazara del Vallo: 114,8 km.

A18, Siracusa-Modica: 59,4 km.

Catania-Siracusa: 25,1 km.

Le quattro misure ANAS vengono dall'inventario ufficiale del 2025. I nomi dei corridoi individuano tratti stradali, anziché itinerari completi fra centri urbani. Diramazioni escluse; totale delle cinque voci: circa 823 km.

Per la A18 vale lo svincolo di Modica alla progressiva 59+400, indicato nell'ordinanza CAS 32/2024: il dato corretto è 59,4 km, anziché 61. Il tratto da Ispica a Modica è stato aperto il 7 dicembre 2023.

La gratuità attuale della Siracusa-Gela riguarda le parti già realizzate, sulle quali si concentra la presa di posizione istituzionale del 9 novembre 2026 contro l'introduzione del pedaggio. Il progetto resta incompleto e la situazione attuale non garantisce un'esenzione permanente.

IL PUNTO DI VISTA DEL NORD

La Sicilia ha anche autostrade a pagamento

Per la A18 Messina-Catania e la A20 Messina-Palermo il CAS ha pubblicato le tariffe in vigore dal 1° gennaio 2026. Sono esempi siciliani a pagamento. La A18 Siracusa-Modica appartiene invece all'itinerario Siracusa-Gela: stessa sigla, altra tratta e diverso regime attuale. La distinzione va conservata anche quando il confronto diventa politico.

Fonti: CAS

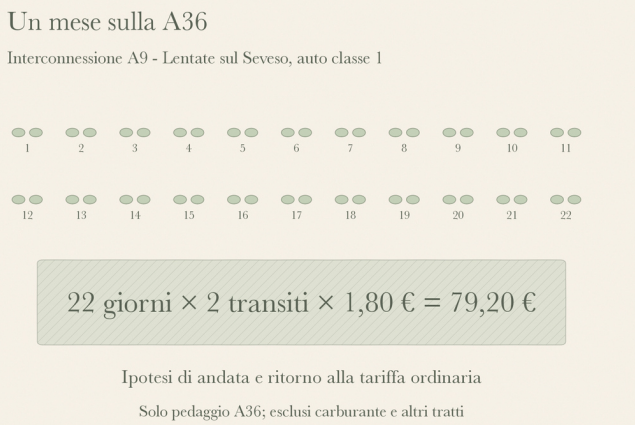
A36 · PENDOLARI

A36, un esempio da 79,20 euro in un mese

Fonti: Autostrada Pedemontana Lombarda · Autostrada Pedemontana Lombarda

A36 · PENDOLARI

Quanto pesa la ripetizione dei transiti



Per un'auto di classe 1, il calcolatore indica 1,80 euro per direzione fra l'interconnessione A9/A36 di Lomazzo e Lentate sul Seveso. La verifica del 13 novembre conferma la stessa tariffa nei due sensi di marcia.

Ipotizzando 22 giornate lavorative e due passaggi al giorno, i transiti diventano 44. La moltiplicazione porta a 79,20 euro. È un esempio costruito sulla tariffa ordinaria, non una media osservata fra i pendolari.

Sono esclusi carburante, altri tratti ed eventuali commissioni: il totale riguarda soltanto quel pedaggio A36.

Per rendere confrontabili le proposte, chiediamo che il risparmio sia esposto rispetto alla tariffa ordinaria dello stesso percorso. I requisiti devono essere chiari prima dell'adesione.

MOBILITÀ · LE COPERTURE

Strade senza pedaggio: i costi restano, cambia chi li copre



ANAS descrive la propria attività come gestione di una rete stradale e autostradale di interesse nazionale senza pedaggio. Sulle autostrade in concessione a pagamento, invece, l'utente sostiene un costo al transito. Sono due modelli d'accesso: per confrontarli bisogna guardare anche a come viene finanziato il servizio.

Una strada senza esazione ha comunque costi da finanziare. I dati finanziari ANAS richiamano il contratto di programma con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e contributi pubblici. Risorse pubbliche e introiti tariffari possono coesistere; la concessione, da sola, non equivale a un finanziamento esclusivamente privato.

I raccordi ANAS Ferrara-Porto Garibaldi e Torino-aeroporto sono due esempi settentrionali senza pedaggio. Il confronto va fatto distinguendo i singoli percorsi.

Fonti: ANAS · Bilancio ANAS · Inventario ANAS

UNA PROPOSTA PER IL NORD

La stessa attenzione a chi lavora al Nord

Quattro impegni da chiedere

La nostra proposta, non un provvedimento già approvato

1	Pendolari	Costo mensile sostenibile
2	Imprese	Condizioni prevedibili
3	Coperture	Risorse e beneficiari chiari
4	Verifica	Tempi e risultati pubblici

Agevolazioni stabili, controllabili da chi le usa

Difendere salari e competitività significa valutare insieme il servizio offerto e il peso richiesto a chi lo usa. Proponiamo che gli spostamenti necessari al lavoro ricevano un'attenzione stabile nelle decisioni tariffarie. La continuità conta: un beneficio sul quale si può programmare il bilancio familiare vale politicamente più di un annuncio da interpretare.

L'equità nazionale si costruisce rendendo esplicite le ragioni delle scelte. Chi assegna risorse o definisce agevolazioni dovrebbe spiegare quali bisogni intende soddisfare e come valuta quelli degli altri territori. È una responsabilità verso tutti: applicare criteri riconoscibili consente di chiedere attenzione per il Nord con argomenti, invece di affidarsi alla forza di una contrapposizione.

Chiediamo una politica capace di assumere questo impegno. Il risparmio per chi lavora deve avere destinatari precisi e una copertura credibile. L'obiettivo è rendere le infrastrutture del Nord utili alla loro funzione: collegare persone, lavoro e attività produttive. Chi decide deve rispondere anche di questo.

Una strada va giudicata anche dalla possibilità concreta di usarla

La tutela degli spostamenti necessari sia una priorità stabile.

Accessibilità

Quale spesa abituale si vuole alleggerire?

Responsabilità

Chi finanzia la misura e per quanto tempo?

Risultati

Quale beneficio concreto riceve chi usa la strada?

Bussola Nord

IDEE • FATTI • NORD

Il lavoro tiene in moto il Nord: la politica conti le persone, non soltanto i passaggi

I Daily di Bussola Nord sono prodotti con assistenza dell'intelligenza artificiale e sono sempre sottoposti a revisione umana prima della diffusione.

Bussola Nord - Blog di opinione politica - Contatti: info@bussolanord.it - ID BN-20261113072931-42936737C7 - Media sintetici dichiarati