

con il reddito mediano, il quale risulta decisivo nelle votazioni nel caso in cui la spesa desiderata dipenda dal reddito e le funzioni di preferenza dei votanti abbiano un solo picco. Nel nostro caso sarà tuttavia necessario, per mancanza di informazioni adeguate sulla distribuzione del reddito, adottare una *proxy*, rappresentata dal reddito medio di ciascuna città.

Un secondo problema comunemente presente in questo tipo di analisi è costituito dalla misurazione del prezzo del servizio. Il prezzo rilevante è quello marginale: si assume di solito che esso non differisca da quello medio. Poiché vengono esaminate spese per servizi collettivi, non si hanno a disposizione prezzi di mercato; le informazioni utilizzabili sono appunto quelle relative alla spesa, che si può ricostruire come prodotto del prezzo per la quantità, entrambi tuttavia non direttamente noti. Di conseguenza, per stimare il prezzo rilevante per l'elettore decisivo, vengono di solito considerate due componenti. La prima è costituita, nel caso che il bene sia prodotto direttamente dal soggetto pubblico, dagli elementi che determinano i costi di produzione (prezzi dei fattori utilizzati, tecnologie), oppure, se il servizio è acquistato da terzi, dai prezzi unitari di acquisto. La seconda componente è rappresentata dalle regole tributarie, che stabiliscono il carico che sopporterà l'elettore decisivo. Di solito il carico tributario non corrisponde al costo/prezzo del servizio diviso per il numero dei beneficiari, ma è differenziato in rapporto al reddito personale, alla situazione familiare, ecc.

Nel nostro caso problemi specifici derivano dalle forme di finanziamento tipiche delle aziende speciali, che prevedono tra l'altro il concorso di diversi livelli di governo. Di conseguenza risulta assai difficile per gli elettori percepire l'onere che l'intervento pubblico comporta per ciascuno. Nel seguito tuttavia si è supposto che l'illusione fiscale non arrivi fino al punto di far percepire le economie esterne del trasporto urbano come un bene libero (contro questo atteggiamento opera del resto l'attenzione che periodicamente i mezzi di informazione dedicano al *deficit* dei trasporti e alle risorse che esso assorbe), e che, pur essendo presente, l'illusione fiscale non operi in misura diversa nei casi considerati. Resta quindi importante ricostruire il ruolo della variabile nelle scelte di domanda.

La prima componente che contribuisce a determinare il prezzo