

Intervista all'assessore alla Mobilità

Croci scommette sull'Ecopass

«Funziona, lo raddoppio»

Meno traffico e meno smog: «Allargamento del ticket dopo il referendum»

■■■ Per molti è semplicemente il papà dell'Ecopass. Già durante la campagna elettorale con la sua Lista Moratti ne cominciava a illustrare pregi e vantaggi, e oggi che lo ha realizzato lo considera uno dei suoi più grandi successi.

LORENZO MOTTOLA

■■■ Per molti è semplicemente il papà di Ecopass. Già in campagna elettorale con la sua Lista Moratti ne cominciava a illustrare i pregi e oggi che lo ha realizzato lo considera uno dei suoi più grandi successi. Edoardo Croci, ecologista liberale, ora punta a rilanciare e a estendere il suo nuovo sistema. «Un ampliamento è necessario», che si tratti di aumentare i pedaggi o di allargare l'area soggetta a pagamento. Prima, però, «bisogna passare dal referendum», dice con l'aria di chi è sicuro della vittoria.

Una delle critiche che qualche tempo fa il governatore Roberto Formigoni muoveva a Ecopass era che la lotta allo smog va fatta con gli incentivi, per esempio a comprare auto più "pulite". Il Comune, invece, usa molto più il bastone - le multe - della carota.

«Le nostre politiche sono sempre state condivise con la Regione. Abbiamo tavoli di lavoro per parlare di qualità dell'aria, trasporto pubblico, Expo e altri temi di interesse comune. Così è stato anche per Ecopass e le altre misure di mobilità sostenibile. Il Comune usa tutti gli strumenti a sua disposizione: realizzazione di nuove infrastrutture, potenziamento dei servizi, disincentivi e incentivi. E' stata l'amministrazione Moratti a introdurre questi ultimi. Ora i cittadini milanesi hanno a disposizione incentivi per cambiare le caldaie e sconti per gli abbonamenti ai mezzi pubblici. Un'azione efficace richiede anche una parte di disincentivi, come Ecopass e la sosta regolamentata».

A proposito della sosta regolamentata. In molti non capiscono perché per parcheggiare nella propria città sia necessario pagare. Così come si dice che anche con le strisce gialle non sia diven-

Edoardo Croci, ecologista liberale, ora punta a rilanciare e a estendere il suo nuovo sistema. «Un ampliamento è necessario», che si tratti di aumentare i pedaggi o di allargare l'area soggetta a pagamento rispetto a quella attuale dei Bastioni.

tato più semplice trovare parcheggio per i residenti.

«La sosta regolamentata non l'abbiamo inventata noi. Però funziona: nelle zone dove è stata introdotta si è registrato un calo del traffico del dieci per cento. Non a caso sono i residenti che ci chiedono di introdurla nel loro quartiere ed infatti la stiamo progressivamente estendendo».

Passiamo alle caldaie: non crede che prima di multare i cittadini che "esagerano" nell'alzare il termostato sia giusto intervenire sulle proprietà del Comune, spesso troppo riscaldate?

«La sostituzione delle caldaie è una nostra priorità. E sono assolutamente d'accordo sul principio che l'amministrazione pubblica debba dare il buon esempio. Tra l'altro il Comune di Milano è stato il primo in Italia a partire con la certificazione energetica dei propri immobili».

Eppure il Tribunale continua a essere riscaldato con una caldaia a gasolio, altamente inquinante.

«Siamo stati noi i primi a segnalare il problema della caldaia del Tribunale e infatti abbiamo già adottato un piano per cambiare le caldaie in cento immobili comunali ancora alimentati a gasolio. A partire da questa primavera passeremo al metano o addirittura al teleriscaldamento, con un forte beneficio ambientale».

Altro tema: il piano di "zonizzazione acustica" serve davvero? E cosa dovrebbe cambiare?

«Quello del rumore è un problema giustamente molto sentito dai cittadini. Il piano è un obbligo di legge, consente di migliorare il clima acustico proteggendo in particolare le aree più sensibili, dove si trova-

Prima, però, «bisogna passare dal referendum», dice con l'aria di chi è sicuro della vittoria. «Ascoltare i cittadini è importante, hanno fatto la stessa cosa anche a Stoccolma e a Londra. Poi è chiaro che sarà la giunta a decidere».

no scuole, ospedali o residenze per anziani. La maggiore fonte di rumore in città è data dal traffico ed è prioritario intervenire sui grandi assi di scorrimento e lungo le linee ferroviarie. A seguito dell'adozione del piano sarà possibile effettuare gli interventi di mitigazione acustica necessari».

Altro punto del suo programma da assessore: il car pooling. Sono stati spesi tre milioni per attivare un servizio che, in realtà, non esiste.

«Questa amministrazione non ha finanziato fino ad ora progetti di car pooling, forse si riferisce a progetti della precedente amministrazione. Comunque il car pooling è una delle misure di mobility management che le aziende possono promuovere per far condividere auto a più persone, considerando che a Milano c'è una media di 1,2 persone per auto».

Passiamo a Ecopass. Il sindaco ha più volte detto di considerarlo un successo. I giornali, anche quelli molto vicini alla giunta, sembrano non essere d'accordo. Anzi...

«Partiamo dalla premessa che non esiste una soluzione miracolistica per lo smog. Un problema che genera danni per la salute e l'ambiente di cui i milanesi sono consapevoli. Ecopass fa parte di un pacchetto di misure di contenimento dello smog e del traffico che si sono dimostra-

te efficaci. I dati parlano chiaro. D'altra parte, non credo che nessuno pensi che togliere Ecopass possa migliorare il traffico. Sul fronte dello

smog ricordo che si è dimezzato il numero di veicoli più inquinanti circolanti nell'area dei Bastioni e si sono conseguentemente ridotte le emissioni. Comunque Ecopass è uno strumento flessibile, preferibile ad obblighi e divieti.

Come mai il livello di smog nell'area protetta spesso è più alto rispetto alla zona dove il traffico è libero?

«Una parte di pm10 deriva da fonti locali. Un'altra parte invece ha carattere regionale e sovraregionale. Ecopass ha avuto un effetto su tutta la città: il traffico si è ridotto dappertutto, così come le emissioni. Il 2008 è risultato l'anno con la migliore qualità dell'aria, anche se la via da percorrere è ancora lunga».

L'impressione di molti cittadini è che in effetti il traffico in alcune parti della città, soprattutto sulla cerchia dei Bastioni, sia aumentato. Chi non può passare dal centro fa semplicemente il giro.

«Lasciamo stare le impressioni, noi abbiamo una mappatura molto precisa e la riduzione del traffico è stata generalizzata, con 5 milioni in meno di ingressi di veicoli in meno nell'area dai Bastioni in un anno e la riduzione del 25% delle vie congestionate».

Come mai risulta tanto difficile annullare le multe date nei primi giorni di attivazione di Ecopass, quando in molti, sbagliando, si sono infilati in vie che erano diventate improvvisamente del tutto vietate alle auto? La Lega lo chiede da mesi.

«Le multe date legittimamente non possono essere tolte da nessun funzionario pubblico. Chi ritiene di essere stato sanzionato erroneamente può comunque far ricorso».

Qual è l'ambizione per Ecopass? Si pensa di estendere l'area o solo di aumentare i pedag-

gi

«Un potenziamento è necessario, ma prima di assumere qualsiasi decisione consulteremo i cittadini».

Eppure in Comune c'è chi dice che allargare l'area costerebbe troppo

«Non mi risulta. Comunque ogni opzione è ancora aperta».

Quanto potrà pesare il referendum - o meglio il sondaggio - sulle vostre scelte su questo argomento?

«Ascoltare i cittadini non offrire indicazioni importanti; hanno fatto la stessa cosa anche a Stoccolma e a Londra. Su questa base l'amministrazione si assumerà poi la responsabilità di decidere».

Ecopass ha comportato anche qualche effetto collaterale. I giudici di pace sono stati travolti da migliaia di ricorsi.

«Quello della carenza di risorse è un problema di organizzazione della giustizia, purtroppo generalizzato».

Dice che è necessario scoraggiare l'utilizzo di automobili, ma per farlo bisogna anche dare un'alternativa: ovvero un trasporto pubblico efficiente

«E infatti è l'area su cui questa amministrazione ha concentrato i maggiori sforzi. Non si erano mai visti investimenti del genere in precedenza. Per lo sviluppo della rete della metropolitana abbiamo sono già in corso investimenti per circa un miliardo di euro e altri due arriveranno per l'Expo. Nel 2011 aprirà la prima tratta della linea 5, mentre per il 2015 avremo sei linee metropolitane».

Sì, ma per quanto riguarda tram e autobus?

«Anche qui abbiamo messo in campo forti investimenti. Per l'acquisto di nuovi mezzi Comune e ATM stanno investendo cinquecento milioni, la metà dei fondi stanziati dall'insieme dei Comuni italiani per rinnovare i loro mezzi. Per non parlare dei nuovi minibus ibridi e dei nuovi treni della metropolitana che abbiamo messo in circolazione, del potenziamento nelle ore di punta e del prolungamento degli orari nei weekend. D'altra parte non siamo noi, ma la Fondazione Civicum a dire che il trasporto pubblico milanese è il migliore d'Italia. Naturalmente questo non significa che non ci siano criticità e spazi per migliorare. Con il nuovo affidamento del servizio richiediamo ad ATM il raggiungimento di standard di qualità molto ambiziosi».

E il bike sharing? Non trova che sia complicato affittare una bici con questo sistema?

«Abbiamo superato i duemila utilizzi al giorno. Solo la scorsa settimana sono state aperte dieci nuove stazioni ed entro fine aprile saranno oltre cento le stazioni operative. Mi arrivano spesso lettere di ap-

prezzamento».

C'è qualcosa che invidia alle metropoli europee sulla mobilità?

«Con le altre città c'è un continuo scambio di esperienze. Milano impara da loro, ma ha anche molto da insegnare. Per esempio abbiamo studiato Madrid per capire come facevano a costruire le metropolitane così in fretta. Abbiamo così ridotto i tempi di realizzazione. Per la linea 5 impiegheremo meno di quattro anni».

Crede che la causa dei ripetuti attacchi nei suoi confronti da parte dei consiglieri di maggioranza sia dovuta al fatto che lei non ha dietro un partito, ma è un tecnico scelto dalla Moratti?

«Nella maggioranza di centrodestra c'è piena sintonia sulle politiche per la mobilità e l'ambiente previste nel programma del Sindaco, che stiamo realizzando. Per quanto mi riguarda, è vero che ho una competenza professionale specifica in materia di ambiente. A me non pare un limite, ma un vantaggio. Comunque faccio politica dai tempi del liceo. Sono sempre stato un liberale e la mia candidatura ha avuto l'appoggio dei leader liberali storici, come Sterpa e Costa, oltre che dei Riformatori Liberali di Della Vedova».

Progetti per il futuro?

«La giunta Moratti ha messo l'ambiente al centro delle politiche di trasformazione urbana. Vuol dire avere meno traffico e smog, più spazi verdi e pedonali. E' una visione comune a tutte le grandi città mondiali attente alla qualità della vita dei loro cittadini. Lo stesso stanno facendo Londra, Parigi, Madrid e New York».

CHI È

VITA E STUDI

Nato a Milano il 15 Novembre 1961. Sposato con tre figli di 2, 4 e 6 anni. Economista, laureato in Discipline economiche e sociali all'Università Bocconi di Milano e perfezionatosi poi alla New York University.

LAVORO

Dal 2006 è Assessore Mobilità Trasporti Ambiente a Palazzo Marino. È vicedirettore dello Iefe, il centro di ricerca sull'economia e la politica dell'energia e dell'ambiente dell'Università Bicconi, e docente alla stessa università e all'Università degli Studi di Milano.

INCARICHI PRECEDENTI

È stato presidente dell'Arpa, l'agenzia regionale per la protezione dell'ambiente, dove ha attivato gli strumenti per garantire ai cittadini un'informazione affidabile e trasparente sulle condizioni dell'inquinamento. Ha collaborato con il sindaco Albertini, come sub-commissario di governo, nella realizzazione dei depuratori di Milano, che oggi ripuliscono il 100% delle acque degli scarichi civili milanesi.