

L'intervista



L'ex assessore Croci

Croci "Così l'Ecopass è condannato a morte certa"

GIUSEPPINA PIANO
A PAGINA III

L'ex assessore Edoardo Croci papà del pedaggio: con il ricambio delle vecchie auto i paganti si esauriscono

"Se il Comune non batte ciglio l'Ecopass è condannato a morte"

“
Io agnello sacrificale della politica? No, solo una persona che era stata chiamata per le proprie competenze

“
I risultati del ticket si sono visti ma da sempre era stato pensato per evolvere: via la deroga ai diesel Euro 4

GIUSEPPINA PIANO

IL PAPÀ dell'Ecopass non ci sta a vederlo condannare a morte certa nell'indifferenza. L'sos diretto a Palazzo Marino è più che una preghiera: è il tentativo di esorcizzare una fine taciuta ma annunciata. Edoardo Croci, da un mese e mezzo ormai ex assessore a Traffico e Ambiente, è tornato alle sue ricerche in Bocconi. E il suo avvertimento lo dice chiaro: «Il sistema, per come è stato pensato, deve evolversi. Non può andare avanti senza modifiche perché, con la tariffazione solo dei mezzi più inquinanti, va necessariamente a esaurirsi: i nostri tecnici hanno stimato che per effetto del ricambio del parco auto tra la fine del 2011 e la fine del 2012 non ci sarebbero più veicoli paganti».

Professor Croci, l'anno per lei è finito con l'addio alla giunta imposto dal sindaco. Rim-

pianti?

«Non ne ho. Sono convinto che il programma che stavo portando avanti, che poi era il programma del sindaco e della giunta, risponde alle necessità di Milano per la salute di tutti e dunque deve andare avanti. Mi sarebbe solo piaciuto procedere anche più velocemente».

E invece, sisentel'agnello sacrificale del 2009 sull'altare della politica. Pdl e Lega l'hanno fatta fuori.

«No, affatto. Mi sento come una persona che è stata chiamata per le proprie competenze a contribuire a realizzare il programma del sindaco. Rifarei quello che ho fatto»

L'Ecopass lo rifarebbe uguale?

«L'idea è sempre stata di partire con una sperimentazione e poi arrivare a un sistema definito. La differenziazione di tariffe ha consentito una forte rinulitura del parco auto: i vei-

coli più inquinanti sono scesi del 60% in due anni. Ma uno degli sviluppi possibili, già previsti dall'inizio, era andare verso una congestion charge con l'allargamento della platea di paganti».

Ovvero il ticket per tutti, come a Londra. E invece oggi è stata firmata la proroga senza nessun cambiamento.

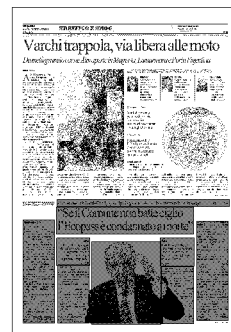
«È evidente che lo strumento va rafforzato. I risultati ci sono stati: meno 14 per cento di traffico. Se venisse eliminata l'esenzione per gli Euro 4 diesel senza filtro si arriverebbe al meno 30 per cento di Pm10 allo scarico. Auspicio chesitola il pri-

ma possibile questa deroga.

Però non c'è solo Ecopass: quello che è stato avviato è stato un piano sistematico di misure che modifica le abitudini verso la sostenibilità. Ci sono una serie di piani già avviati che credo andranno avanti».

Ma davvero pensa che Letizia Moratti e Riccardo De Corato vogliono farlo?

«Credo che ci sia un programma del sindaco meritevole di proseguire. Cito solo alcuni di questi piani: lo sviluppo della



Diffusione: n.d.

Lettori: n.d.

Direttore: Ezio Mauro

da pag. 3

rete delle metropolitane, le nuove isole pedonali come Brea e Navigli, le nuove aree di "gratta e sosta", le piste ciclabili, la fase 2 del bike sharing, le corsie riservate ai mezzi pubblici».

Nel frattempo alcune corsie riaprono alle moto. Le stanno smontando pezzo per pezzo quello che aveva fatto?

«La riapertura era già prevista nell'ambito di una revisione complessiva delle corsie. Io auspico solo che i piani proseguano: se si comincia a pensare che c'è un partito dell'auto e che non bisogna toccare nulla non si va avanti, se si ha una visione illuminata complessiva arriva il consenso dei cittadini».

Mi perdoni: così lei è andato a sbattere, il partito dell'auto ha presentato il conto.

«No. Le ripeto: una visione complessiva verso la vivibilità porta risultati».

