

L'INTERVISTA L'ex assessore: «Troppa improvvisazione, meglio fare pagare Ecopass a tutti»

Croci: «Il piano del Comune? Una sconfitta annunciata»

Maddalena Berbenni

→ Docente universitario, presidente dell'Arpa dal 1999 al 2003, assessore milanese alla Mobilità nella prima era Moratti, ideatore e fermo sostenitore dell'Ecopass, promotore dei cinque referendum sull'ambiente e, ora come ora, spina nel fianco del vicesindaco Riccardo De Corato che ne ha ereditato le deleghe. Edoardo Croci, 49 anni, milanese, sposato, quattro figli, si è guadagnato la fama, volente o nolente, di paladino dell'aria di Milano. Nell'ultimo periodo quasi di più di quanto non fosse ai tempi delle battaglie al fianco del sindaco o delle storiche domeniche a piedi formigoniane.

A proposito di domeniche a piedi. Quella appena trascorsa è stata un flop: il pm10 in centro era tre volte sopra il limite di 50 microgrammi per metro cubo. Come è possibile?

«In realtà, è stata la quarta giornata dall'inizio dell'anno in cui si sono registrati livelli tre volte superiori alla soglia di attenzione».

Vero, ma fa specie che sia accaduto proprio nel giorno del blocco...

«In realtà, può capitare, ed è già successo in passato, perché i blocchi del traffico incidono in modo molto modesto. Bloccare la circolazione per dieci ore dopo più di trenta

giorni di allarme ha un'efficacia irrilevante sulle polveri».

Basta domeniche a piedi?

«Ben vengano, anzi, se programmate per tempo e se intese come uno strumento di sensibilizzazione, come un'occasione per vivere la città in maniera diversa».

Il blocco domenicale è solo uno degli interventi messi in campo contro lo smog: come giudica nel complesso il piano del Comune?

«Si è oscillati dal velleitarismo di prendere provvedimenti rigidissimi, quasi inapplicabili, alla resa totale. È mancata una strategia razionale sin dall'inizio, in poche parole è stato il bollettino di una sconfitta annunciata».

Che cosa non ha funzionato, secondo lei?

«Prima di tutto la mancata condivisione con le altre istituzioni. Premesso che è doveroso e necessario prendere provvedimenti di emergenza, lo prevede la stessa Unione europea, per ottenere una qualche efficacia è necessario che tali misure vengano prese a livello di aree omogenee, e quindi coordinate dalla Regione. La Moratti avrebbe dovuto chiedere al presidente Formigoni di convocare il tavolo sull'aria prima, non dopo, la messa a punto del piano anti smog».

I primi divieti anti smog sono scattati dopo 12 giorni consecutivi di inquinamento sopra i limiti. Non è tardi,

secondo lei?

«I primi divieti, quelli più blandi e quasi del tutto inutili, dopo 12 giorni, le regole più severe addirittura dopo 18: assolutamente sì, l'allarme dovrebbe scattare prima».

Lei diceva che c'è stata una resa, a un certo punto, da parte del Comune: che cosa intende di preciso?

«Prendiamo l'esempio dei veicoli che pagano l'Ecopass. La prima ordinanza stabiliva il divieto assoluto 24 ore su 24, tutti i giorni della settimana. Addirittura esagerato. Poi, gli orari sono stati ridimensionati: dalle 7.30 alle 19.30, da lunedì a sabato. Alla fine, sono state concesse deroghe per i residenti e una finestra di due ore, venerdì scorso, per i furgoni euro 4: che senso ha?».

Lo dica lei.

«Nessuno. C'è stata molta improvvisazione e questi continui cambiamenti hanno dato poca chiarezza ai cittadini con l'effetto che la gente ha avuto difficoltà a capire e le regole non sono state fatte rispettare, perché il ruolo dei vigili soprattutto nei primi giorni era quello di informare. Le regole vanno decise in anticipo».

Che cosa avrebbe fatto se fosse stato al posto della Moratti?

«Avrei definito misure incisive ma applicabili».

In concreto?

«Prima di tutto avrei esteso

l'Ecopass a tutti, magari facendo pagare la tariffa più bassa: si sarebbe ottenuta una riduzione del traffico molto più ampia. E poi avrei lasciato cir-

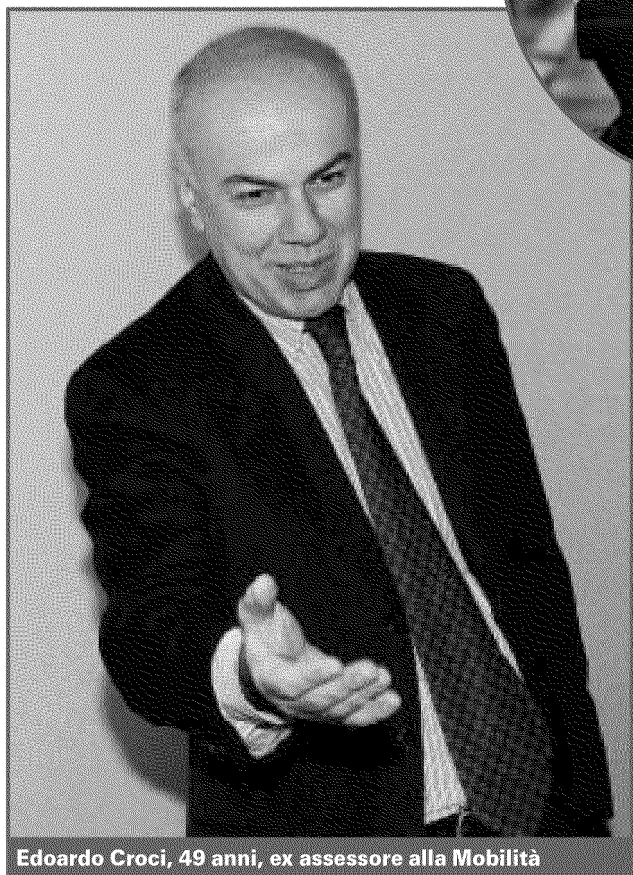
colare i furgoni in centro solo dopo le 19.30. Senza concessioni dell'ultimo momento».

Dunque, Milano sta sbagliando tutto?

«Non è così. Al di là dei periodi più critici, tra il 2006 e il 2010, c'è stato un miglioramento dell'aria molto importante: la media annua di polveri sottili è scesa di 10 mg/mc, il che significa, tradotto in salute dei cittadini, un allungamento della vita di sei mesi. Questo indica che la strada intrapresa è quella giusta».

Ma...

«Bisognerebbe seguirla con più coraggio. Sul fronte energetico, bisognerebbe abolire l'uso degli impianti di riscaldamento a gasolio a favore di quelli a metano e del teleriscaldamento. È necessario, inoltre, incrementare il verde, mentre sul piano della mobilità, l'Ecopass dovrebbe diventare una *congestion charge* vera e propria: dovrebbe essere una tassa che tutti pagano per entrare in centro e dalla quale si possano ricavare 50, 60 milioni all'anno da re-investire nella mobilità sia alternativa che per così dire tradizionale. L'obiettivo finale dovrebbe essere una città in cui l'uso dell'auto diventi residuale». Un obiettivo, al momento, a dir poco ambizioso.



Edoardo Croci, 49 anni, ex assessore alla Mobilità

TASSA PER TUTTI
Sarebbe stato meglio estendere l'Ecopass a tutti, magari facendo pagare la tariffa più bassa: si sarebbe ottenuta una riduzione del traffico molto più ampia

“

MANCATA CONDIVISIONE
La Moratti avrebbe dovuto chiedere al presidente Formigoni di convocare il tavolo sull'aria prima, non dopo, il piano anti smog

“

PIÙ TEMPESTIVITÀ
Il piano anti smog del Comune prevede gli interventi più soft dopo 12 giorni e dopo 18 quelli più severi, ma l'allarme deve scattare prima

“