

# «Via le auto dal centro per generare risorse e ripensare i trasporti»

*Edoardo Croci: «Le ricette? Road pricing e sharing economy ma per confrontarsi bisogna aprirsi al mondo e condividere»*

**di Claudio Malfitano**

07 ottobre 2016



11

Condividi

Tweet

0

G+1

11

LinkedIn

0

Pinterest



«Oggi è possibile ripensare i sistemi di trasporto in chiave ambientale. Come? Introducendo sistemi di *pricing* e con la *sharing economy*». Edoardo Croci, direttore del centro di ricerca sulle politiche ambientali della Bocconi, è il padre di «Area C», il sistema di accessi a pagamento per le auto a Milano, nato nel 2008, che ha rivoluzionato le politiche della mobilità nel capoluogo lombardo. Una soluzione innovativa che può essere applicata anche a Padova.

**Professor Croci, cosa vuol dire road pricing urbano?**

«Vuol dire far pagare per accedere con l'auto in certe aree della città. Posso capire che questo generi timore nei cittadini. Ma una volta che il sistema è partito c'è grande condivisione. A Milano nelle due successive elezioni nessun partito lo ha mai messo in discussione».

### **È applicabile a una città come Padova?**

«Serve uno studio ad hoc, bisogna capire i flussi e i risultati che si possono ottenere. Ma ho saputo dal presidente di Legambiente e dall'amico Francesco Biciato che una ricerca è già stata effettuata ed è nei cassetti di Aps».

### **Quali potrebbero essere i vantaggi?**

«L'interessante di un'esperienza di *road pricing* è che da un lato libera il centro dalle auto e dall'altro genera risorse per creare alternative che l'amministrazione può reinvestire nello *sharing* e nel trasporto pubblico».

### **Politicamente è una misura che può far perdere consenso?**

«Bisogna spiegare in anticipo ai cittadini quali sono gli obiettivi e poi, durante l'applicazione, comunicare in modo trasparente i risultati. A Milano abbiamo oggi una riduzione del 30% del traffico in città. È un risultato enorme».

### **Può funzionare in una metropoli, non una piccola città come Padova.**

«Le città italiane di medie dimensioni sono tendenzialmente città storiche con dei centri bellissimi. L'auto è proprio l'elemento che stona. Pensiamo alla pedonalità che c'è a Ferrara: ha cambiato completamente la qualità della vita dei ferraresi. Non siamo davanti solo a un problema di mobilità».

### **Bisogna valutare anche in vantaggi in termini di qualità della vita?**

«Basta pensare a tutto il recupero dello spazio urbano. Per una città di medie dimensioni è l'elemento chiave, legato alla socialità, alla sicurezza e al commercio. Ormai anche i commercianti hanno capito che dove c'è pedonalità conviene. Non si possono fare i conti solo con grafici e tabelle».

### **Quali altre innovazioni sono possibili nella mobilità?**

«Oggi ci sono condizioni e potenzialità, sia dal punto di vista delle tecnologie che finanziarie, per soluzioni innovative che dieci anni fa non erano possibili. Ma bisogna partire dalla partecipazione. Serve un Pums (piano urbano della mobilità sostenibile) che sia condiviso».

### **A Padova il Pums si è bloccato per i contrasti tra comuni.**

«È un problema di capacità della politica. Questi piani vanno fatti insieme tra più amministrazioni: l'Italia è un paese con tanti comuni e c'è poco da fare».

### **Le infrastrutture sostenibili, come tram e filobus, hanno un costo. Come si finanziano?**

«Ci sono strumenti innovativi. Come i *green bond* oppure il *land value capture*, cioè tassare quegli immobili che aumentano di valore grazie a quell'opera».

### **Insomma, trovare dei modelli già usati in altri Paesi?**

«È fondamentale guardare fuori. Noi avevamo un sindaco come la Moratti con una visione e grandi relazioni internazionali. Ci siamo confrontati con Bloomberg, l'allora sindaco di New York voleva copiare la nostra "Area C". Però almeno bisogna sapere l'inglese, non basta il dialetto».

### **Una città come Venezia è soffocata da flussi enormi di turisti. Il pricing è una soluzione?**

10/10/2016

«Gli strumenti economici in questi casi funzionano benissimo. Perché se si ha una risorsa scarsa, com'è il territorio di Venezia, bisogna limitarne l'uso attraverso il prezzo. Così il turismo diventa sostenibile per la città e genera risorse».

### **Ma è eticamente giusto per far visitare una città che è patrimonio universale?**

«Il prezzo non è uno strumento per discriminare. Ma per dirla come un economista, per internalizzare le esternalità. Bisogna tenere conto dei costi che si infliggono al territorio».

07 ottobre 2016

