

Massimo Lacquaniti, da due anni Mobility Manager dell'Università di Perugia,
**

“L’esercito dei 35mila che si muove solo in auto”

Ma gli abbonamenti dei bus, scontati del 30%, non sono stati rinnovati

**

di CLAUDIO SAMPAOLO

“Noi siamo il cliente più numeroso della mobilità perugina e regionale: trentamiladiciassette studenti, metà dei quali ‘fuori sede’, i loro parenti che vengono a trovarli ed i quasi 3mila tra docenti e personale. Tutta gente attiva, che si muove ogni giorno e che va ad incidere profondamente su una città di 160mila abitanti”.

Messe così le cose si capisce perché nessuno invidi il ruolo assegnato a Massimo Lacquaniti, da due anni Mobility Manager dell'Università di Perugia, uffici direttamente fronte strada in via del Verzaro, senza filtri e senza file da fare.

“Intendiamoci, nessuno ha la bacchetta magica, io posso solo ricevere le lamentele, registrare i disagi e gli eventuali disservizi relativi al trasporto pubblico ed alle altre infrastrutture, cercare di risolverli, provando a decongestionare le situazioni ricorrendo a soluzioni non strutturali, basandomi su quello che c’è attualmente a disposizione dell’Ateneo”.

Certo, lei non può allestire carovane di autobus o aprire strade, ma da che parte è cominciato il suo lavoro?

“Dalla conoscenza delle cose. Le mie competenze specifiche, essendo stato prima di venire qui responsabile dell’area dei sistemi informatici ed avendo una laurea in scienza delle comunicazioni, sono ben definite. E direi che mi hanno aiutato a seguire un percorso non improvvisato. Partendo dai questionari a tappeto, utilissimi per capire come si muove chi gravita attorno al nostro mondo, quali sono le esigenze. E ora abbiamo in mano le risposte di quasi tutti i dipendenti, più le indagini svolte tra gli studenti di Medicina e quelli di Ingegneria”.

Possiamo dare qualche dato?

“Parliamo dei dipendenti, docenti compresi: ben il 75% viene al lavoro con l’auto privata come unico passeggero, gli abbonati al servizio pubblico, bus o treni, sono una minima parte, si e no arriva al 7%. Ma dopo l’auto privata ed i bus, il resto della mobilità è praticamente inesistente ed il 5% di chi arriva a piedi è addirittura superiore a ciclomotori, minimetro e treni. Un altro dato sul quale riflettere: quasi la metà di chi ha risposto al questionario impiega 15-30’ per giungere nella sede lavorativa, dunque tragitti brevi”.

Non c’è proprio speranza per il mezzo pubblico?

“Sì, ma la gente è disposta a cambiare, oltre la metà di chi usa l’auto, solo se la cosa diventa vantaggiosa, come tempi di spostamento e come spesa”.

Allora siamo messi male. Non sono stati appena tagliati gli abbonamenti scontati del 30% per gli studenti?

“Così risulta. Per ora questa facilitazione non è stata rinnovata. Era stata finanziata dagli enti pubblici, Comune, Provincia, regione e dall’Adisu. E’ stato chiesto di partecipare anche all’Università, ma la situazione è quella che è, non ci sono soldi”.

Di quale cifra stiamo parlando?

“La convenzione era di 45mila euro, ora ne sarebbero serviti 58mila. Possono anche sembrare pochi euro, ma lei pensi solo che con 15mila euro si finanziano per un anno le spese generali di un dipartimento universitario. Quando mancano i fondi, bisogna fare delle scelte”.

Parliamo degli studenti: stessa mobilità di impiegati e docenti?

“Direi di sì, ma anche di chiunque lavori a Perugia. Ritengo che le risposte arrivate al mio staff siano estensibili a tutti coloro che si muovono in città, rappresentino la punta dell’iceberg. Dei 1.500 studenti di medicina, per esempio, il 65% arriva in auto, o da solo o come passeggero, un’altra buona fetta coi bus ed il 5% usa i ciclomotori. Letti questi dati, confrontati con quelli dei fuori sede, dei quali sappiamo dove risiedono e dove frequentano, siamo partiti con la nostra proposta: il car pooling, cioè il viaggio in auto in più persone”.

Che fa parte della strategia dell’ottimismo...

“Questo si vedrà: intanto la nostra struttura ha messo a punto una specie di bacheca elettronica, un social network che si chiama Fi-start dove gli studenti si accreditano e poi entrano, per cercare e offrire passaggi. Capisco che sul car pooling o auto di gruppo c’è molto scetticismo, ma fare viaggi o piccoli tragitti assieme è sempre esistito, almeno fino agli anni ’70. Poi, col boom delle auto, ognuno è diventato più amante delle comodità, egoista e solitario. Ora con la crisi economica incombente si torna indietro, la gente fa i conti, valuta i costi e cerca altre soluzioni. Oltre a Fi-start si può aderire a Fi-tardi, un progetto studiato per il popolo della notte, per chi si muove la sera. Massimamente i fuori sede, che in gran parte non hanno una vettura propria a disposizione. Anche qui c’è l’esigenza sociale di risparmiare e di far sì che il guidatore non beva. Per questo stiamo cercando accordi con i gestori di discoteche e pub, che si sono detti già disponibili a non far pagare l’autista dell’auto di gruppo che evita gli alcolici”.

Avete già qualche commento all’iniziativa?

“Di più, abbiamo i questionari che ci hanno convinto a promuoverla. Sempre tornando a medicina, quasi l’80% si è detto favorevole al car pooling, anche se con alcune distinzioni: la metà di loro farebbe il viaggio ma solo con conoscenti. Curiosa la risposta al quesito se vorrebbero viaggiare con persone dello stesso sesso: sì 3, no il 90%... una minima parte, circa 50, si è detto favorevole all’auto di gruppo a patto di non guidare. In ogni caso, e lo dico con vero compiacimento, stavolta l’iniziativa per gli studenti è partita dal basso, da loro stessi, visto che la struttura di questo sito è stata pensata e realizzata da tre neolaureati che hanno vissuto l’esperienza di fuori sede, Laura Mezzetti, Silvia Nardinocchi e Camillo Amatucci”.

Qual è il rapporto tra università ed Enti locali?

“Ripeto: io e il mio staff, composto da Roberto Bordini e Ivan Susta, studiamo e rileviamo le esigenze, dopodichè le facciamo presenti. A Naldini (Comune Perugia) per i mezzi urbani, a Rossi (Provincia) per gli extraurbani, ad Angelici (Regione) per i treni. Dovremmo rivederci tra qualche giorno, perché ripeto, l’Università è solo un cliente, il più grosso di tutti, ed anzi auspicherei che a questo ‘tavolo’ si sedesse più gente possibile, anche l’Ospedale, visto che poi abbiamo in comune lo stesso problema di parcheggi e mobilità”.

In effetti i parcheggi scoppiano: soluzioni?

“Il più in difficoltà è quello di via Pascoli, 300 posti-auto, ma un numero di utenti infinitamente superiore, visto che lì ci sono molte facoltà oltre alla centrale. In proporzione la situazione è molto più grave che all’ex Silvestrini. Il Comune di Perugia sta mettendo a punto un software sperimentale che consentirà, a chi arriverà con almeno quattro persone a bordo, di non pagare la tariffa oraria e di avere dei posti riservati. Se funziona può essere esteso ad altre realtà. A Ingegneria, invece, si potrà arrivare con bici elettriche prelevabili dal terminal del minimetro”.

Cioè, uno studente o un docente arriva fino a Pian di Massiano in auto, parcheggia, e poi si fa l’ultimo chilometro fino alla facoltà in bici?

“Il bike-sharing è stato approvato dal Comune, mi limito a segnalarlo”.

Torniamo ai parcheggi. Chi frequenta le due facoltà di Agraria e Veterinaria, nella zona di San Pietro-San Costanzo ha praticamente istituzionalizzato il parcheggio selvaggio. Eppure esistono dei piazzali molto ampi, sotto le ex segreterie della Pallotta, sempre vuoti. A piedi sarebbero appena 3-400 metri. Possibile che non si possa fare niente? Parliamo di ragazzi di 19-25 anni, non di anziani con problemi di deambulazione...

“Parliamoci chiaro, io intervengo come Mobility Manager quando arrivano segnalazioni, dai ragazzi o dai docenti, dai presidi. Fin qui nessuno ha detto niente, significa, per essere chiari, che se nemmeno i vigili urbani ritengono di intervenire vuol dire che il problema non esiste. Non c’è esigenza di eliminare le auto. Che ognuno, peraltro, vuol avere sempre più vicine possibile al luogo di lavoro...”.

Un po’ desolante, anche perché queste situazioni non valgono solo per gli studenti...

“Infatti sono trasportabili a qualsiasi altra categoria. E per la mia esperienza, per i risultati delle indagini, emerge chiaramente che tutti sarebbero disposti a servirsi del mezzo pubblico, ma deve essere appetibile, come frequenza, tempi di percorrenza e costi. E torniamo a scelte che sono essenzialmente politiche. Poi vengono quelle tecniche e infine di comunicazione. Perché una volta che si sono messi in campo i servizi bisogna saperli spiegare bene, altrimenti è come se non esistessero”.

(7. Continua)