



Comunicato stampa

Agli organi di stampa
Sedi

Oggetto: Una nuova politica dei trasporti per l'area metropolitana di Cagliari, che coinvolga il CTM. Analisi del bilancio 2010 del CTM

La Commissione Bilancio del Comune di Cagliari aveva in programma, venerdì 4 novembre, l'audizione del presidente del CTM, dei componenti il CdA (Consiglio d'Amministrazione) e del Direttore Generale. Nessuno si è presentato.

Sarebbero stati numerosi i problemi da affrontare.

A Cagliari oggi ci sono 180.000 passaggi veicolari quotidiani proveniente da fuori città. Troppi. Li dobbiamo diminuire. Se si integra con altri vettori ci sono più passeggeri per tutti. Oltre molte meno macchine in giro.

Invece si preferisce fare il contrario.

Bisogna intendersi sui rapporti tra CTM e ARST FDS, e cioè se queste aziende debbano rapportarsi da puri concorrenti nel mercato trasporti cagliaritano o se invece debbano collaborare creando una rete di collegamenti virtuosa. Il bilancio di esercizio del CTM del dicembre 2010, a p. 7, recita:

“Come già evidenziato nel bilancio 2009, nuovi competitor stanno entrando nel mercato del TPL dell'area vasta.

Il secondo anno di esercizio della metro tranvia del gruppo ARST FDS lungo la tratta Piazza Repubblica – Monserrato, in concorrenza diretta con la linea M di CTM [...] deve essere presa in considerazione con molta attenzione. [...]

Il secondo aspetto da sottolineare è la decisione unilaterale da parte di ARST FDS di utilizzare sulla metro tranvia, a partire da Settembre 2010, un titolo cartaceo indipendente dal sistema di obliterazione congiuntamente installato a seguito dell'accordo sull'integrazione tariffaria con CTM. Quest'ultimo aspetto [...] rappresenta un segnale evidente di rottura che potrebbe significare la volontà da parte della concorrenza di attuare una politica sempre più aggressiva”.

Su questo aspetto esprimo il mio dissenso. Strategicamente, si tratta di integrare il servizio di metropolitana leggera con quello del CTM, e non di vederlo come un competitor. Non è accettabile che oggi chi vuole usare la metropolitana leggera debba avere un biglietto diverso rispetto a chi usa l'autobus. E' come se a Roma ci fosse un biglietto per la metropolitana diverso da quello degli autobus.

Ma sono anche altre le domande insolute a cui è doveroso dare risposte:

1. Il contratto di servizio tra Regione Sardegna e CTM va a scadenza il 31 dicembre 2011. Quando si discute il nuovo? Quali contenuti avrà? Possiamo influire su di essi?



O si pensa di indire la gara europea di affidamento? Quali sono le opinioni della Regione Sardegna?

2. E' vero che il Comune ha dato al CTM la gestione della "preferenziazione semaforica del traffico", cioè del sistema che permette agli autobus di trovare sempre il verde agli incroci semaforici? Corrisponde al vero che esistono 60 intersezioni che si potrebbero attivare ed il CTM ne ha attivato solamente 4?
3. Corrisponde al vero che c'era stata la richiesta di istituire una navetta tra Piazza Repubblica e Piazza Matteotti ed il CTM ha detto di no perché si trattava di fare un favore ad una concorrente?

Vi sono poi alcune doverose considerazioni che emergono dalla lettura del bilancio:

1. La retribuzione media lorda annua dei dirigenti a tempo indeterminato è di 130.886 euro. La retribuzione media lorda di un dirigente del comune è di 75.000-80.000 euro. E' giusta così tanta differenza? La retribuzione media lorda di un dirigente della regione, visto che il CTM fa il contratto di servizio con la Regione, è di 100.000 euro. Non sarebbe un bel gesto, nel periodo che stiamo attraversando, che, come contributo al miglioramento del servizio pubblico, vi sia un taglio del 10% del salario dei dirigenti? Credo che debba anche essere definito un tetto massimo per i manager delle società partecipate e controllate dal Comune;
2. Se si spende tanto in lavoro interinale, ed è il caso del CTM, probabilmente c'è bisogno di personale assunto a tempo determinato attraverso una selezione. In questo modo si limita l'arbitrarietà delle assunzioni tramite agenzie interinali;
3. Il valore della produzione per dipendente è passato da 63.409 euro nel 2008 a 69.670 nel 2010. E' il segno che i lavoratori lavorano di più, e che le risorse, in generale, vengono usate di più.

Il Comune di Cagliari deve essere protagonista nella programmazione delle politiche per i trasporti per la città e per l'area vasta. Questo ruolo non deve essere delegato a nessuno. Neanche al CTM. E' emblematico, a tal proposito, che nello statuto del CTM venga definito l'oggetto sociale ma non le finalità dell'azienda.

Dobbiamo decidere se il CTM è solamente una SpA che deve raggiungere obiettivi di pareggio o attivo di bilancio o se la natura pubblica del servizio che svolge ci deve far fare valutazioni di più ampio respiro.

Il comune di Cagliari, infatti, controlla per il 67 % delle azioni del CTM.

Purtroppo i vertici del CTM non si sono presentati all'audizione della Commissione Bilancio, perdendo un'occasione di chiarimento e dialogo costruttivo. Auspichiamo, viceversa, che lo si faccia in tempi brevissimi.

Enrico Lobina

Consigliere Comunale, Federazione della Sinistra