

Osservazioni alle risposte del CTM protocollate il 26/01/2012

Il CTM ha risposto per iscritto, con protocollo in uscita 26 gennaio 2012, alle mie osservazioni presentate in commissione bilancio nel mese di novembre 2011, riguardo il suo ruolo nella città di Cagliari e nell'area metropolitana.

AUDIZIONE DEL CTM (Consorzio Trasporti Mobilità) PRESSO LA COMMISSIONE BILANCIO DEL 4 NOVEMBRE 2011 TRACCIA DEL MIO INTERVENTO	RISPOSTE	CONSIDERAZIONI
Questione di metodo. Si poteva andare sui giornali a discutere di queste cose, o magari fare qualche dichiarazione roboante in consiglio comunale, ma su una questione così delicata come il CTM ho preferito che i componenti del CDA, ed anche il direttore, venissero in commissione, così da discutere tutto quanto prima, da galantuomini, e soprattutto per cercare di arrivare ad una soluzione, non per il gusto della polemica. Il gusto della polemica lasciamolo ad altri. Se, quindi, porrò questioni che possono apparire pesanti, vi prego di viverle dal punto di vista strettamente politico, e non personale.		
Il CTM eroga un servizio pubblico? Quali sono le sue finalità? Nello statuto del CTM c'è l'oggetto, ma non ci sono le finalità? O si considera, il CTM, una società che deve andare in pareggio e basta? O magari un ente pubblico che è in competizione con altri enti pubblici? Questo non significa che un ente, in questo caso il CTM, debba essere gestito secondo severi criteri di efficienza, efficacia ed economicità. E, a quanto mi pare di vedere dai bilanci, questo è stato fatto negli anni passati. Il problema è che oggi ci sono 180.000 passaggi veicolari in città. Troppi. Li dobbiamo diminuire. Dico sommariamente che se si integra con altri vettori ci sono più clienti, più clienti per tutti. Oltre molte meno macchine in giro. FORTE RUOLO DEL COMUNE Lo stesso bilancio chiede una forte azione politica sul tema. A p. 5 scrive "Le azioni per acquisire la quota di traffico derivante dagli spostamenti su vetture private devono essere intraprese in modo massiccio e continuativo per i prossimi anni [...] soprattutto mediante un'azione coordinata da parte delle amministrazioni comunali. Questo aspetto deve ritenersi assolutamente strategico per il rilancio della domanda del TPL in area vasta, in quanto ad oggi manca una chiara politica di sviluppo del trasporto pubblico".	NESSUNA	Questa è la vera domanda a cui bisogna rispondere. Forse lo deve fare più il Comune che il CTM. Negli anni di governo del centro destra, CTM ha svolto il ruolo di supplente del Comune nelle politiche di governo della mobilità. Una delega in bianco, avallata dal Comune, che è straripata nel faraonico progetto della metropolitana interrata, che per anni è stato contrapposto a quello della metropolitana leggera, bloccando l'unico possibile sviluppo del trasporto pubblico nell'area cagliaritana. Il Comune non è mai entrato – ad esempio - nella definizione della politica tariffaria (attraverso la quale si definisce la socialità delle politiche di trasporto), che benché venga deliberata dalla Regione meriterebbe sicuramente di essere affrontata dal Consiglio Comunale. È emblematico il fatto che non esista un piano industriale e che l'Assemblea dei soci venga convocata unicamente per approvare a consuntivo l'operato degli amministratori È significativo anche che CTM non significhi nulla, prima era C.T.M. l'acronimo di Consorzio Trasporti e Mobilità, ma adesso non ha alcun significato, quasi a rappresentare la crisi d'identità dell'Azienda.' significativo anche
Problema dell'ARST. Problema della bigliettazione congiunta. Leggo a p. 7 del bilancio di esercizio del CTM del dicembre 2010 "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, seppure nel breve continui a non determinare significativi spostamenti di domanda, 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	NESSUNA	Quella fra CTM e ARST è una guerra fra poveri. Anziché pensare a come sviluppare la domanda di trasporto pubblico e come riuscire ad incidere sulle scelte modali dei cittadini, si litiga per la gestione dell'esistente. Sembra, dai fatti, che fra CTM e ARST sia in atto una lotta di potere, condotta a scapito degli utenti e dello sviluppo della mobilità nell'area cagliaritana. La domanda di trasporto è come la ricchezza, si aumenta diffondendola e non difendendola. E' quindi evidente che non si voglia trovare la soluzione per integrare i due sistemi di

cartaceo indipendente dal sistema di obliterazione congiuntamente installato a seguito dell'accordo sull'integrazione tariffaria con CTM. Quest'ultimo aspetto, seppure di rilevanza economica modesta, rappresenta un segnale evidente di rottura che potrebbe significare la volontà da parte della concorrenza di attuare una politica sempre più aggressiva in ambito di area vasta". 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. Registro che, sulla questione del sistema di bigliettazione, la versione di ARST FDS è opposto. Credo che la RAS, e per quanto possiamo noi Comune di Cagliari, si debba mettere in una stanza CTM e ARST FDS per discutere di questo tema e non uscirne sino a quando non si è trovata la soluzione.		bigliettazione.
Il contratto di servizio va a scadenza il 31.12.2011. Quando si discute il nuovo? Può e vuole il Comune di Cagliari dire la propria su un aspetto centrale delle politiche di trasporto nella unica vera area metropolitana della Sardegna? E della gara che si dovrebbe fare, cosa si sa?	NESSUNA	Su questo punto il decreto del governo Monti introduce importanti e pericolose novità. Bisogna vigilare e lottare per considerare il trasporto pubblico locale un bene comune, con tutto ciò che ne consegue.
DOMANDA 1 E' vero che il Comune ha dato al CTM la gestione della PREFERENZIAZIONE SEMAFORICA DEL TRAFFICO? Corrisponde al vero che esistono 60 intersezioni che si potrebbero attivare ed il CTM ne ha attivato solamente 4?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La risposta del CTM è pertinente. Si tratta di affrontare il tema come Comune
DOMANDA 2 Il portale "MUOVETEVI" viene descritto come il "portale della mobilità dell'area vasta cagliaritana". Ieri ho provato a capire se sono presenti i servizi di altri vettori oltre il CTM e mi è parso che non è così. E' giusto?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	Se tutti i soggetti che operano nell'area vasta vengono trattati da competitors è evidente che gli altri reagiscano difendendosi. Bisognerebbe chiedersi anche in che modo si è cercato di coinvolgere gli altri vettori.
DOMANDA 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?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La risposta è esaudiente. Si prende atto positivamente del fatto che la nuova amministrazione ha spinto per la realizzazione del BRT (Bus Rapid Transit) tra Piazza Repubblica e Piazza Matteotti
DOMANDA 4 Il CTM sta gestendo dei progetti nati con la programmazione europea (PO FESR o vecchi POR)?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La risposta è parzialmente esudiente, poiché non si entra nel dettaglio dei progetti che sono stati gestiti e di eventuali progetti in essere.
CONSIDERAZIONE 1 A pagina 11 del bilancio appare che la retribuzione media lorda annua dei dirigenti a tempo indeterminato sia di euro 130.886. La retribuzione media lorda di un dirigente del comune è di 75.000-80.000 euro. Vi pare giusto che sia così tanto la differenza? La retribuzione media lorda di un dirigente della regione, visto che il CTM fa il contratto di servizio con la Regione, è di euro 100.000. Non sarebbe un bel gesto, nel periodo che stiamo attraversando, che, come contributo al miglioramento del servizio pubblico, vi sia un taglio, diciamo del 10%, del salario dei dirigenti. Ricordo che i salari dei dipendenti pubblici sono bloccati da anni. E sto parlando dei salari di coloro che guadagnano 1.000-1.100 euro netti al mese. Credo che debba anche essere definito un tetto massimo per i manager delle società partecipate e controllate dal comune, quanto meno con forza di	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	Nel bilancio le retribuzioni dei dirigenti e del direttore generale sono conteggiate insieme. Se la retribuzione dei dirigenti è al di sotto dei 100.000 euro annui, credo sia una retribuzione assolutamente di tutto rispetto. Vi sono poi le retribuzioni aggiuntive per le attività dell'ITS. Con questa risposta il presidente Corona riconosce implicitamente che la retribuzione del direttore è estremamente alta e, per quanto mi riguarda, indifendibile. Anche il presidente ne parla indirettamente. Se il Direttore dell'ATM di Milano percepisce 290.000 euro, non esiste alcuna motivazione plausibile perché quello del CTM ne percepisca 200.000 o qualcosa del genere (a cui vanno aggiunti i compensi Parkar e ITS). Nel 2010 il valore della produzione dell'ATM è stato di 903.097.000 di euro, contro gli appena 52.503.135 euro del CTM. C'è poi un problema sulla politica retributiva del CTM. I premi vengono assegnati senza

<i>moral suasion.</i>		regole formalizzate. Su questo bisognerebbe fare luce, è un argomento delicato di equità all'interno dell'Azienda e di sicuro interesse per i cittadini. Credo sia ora di ragionare su una mozione o una deliberazione di consiglio che definisca il tetto massimo di retribuzione per i manager delle partecipate e controllate.
CONSIDERAZIONE 2 Se si spende tanto in lavoro interinale, e mi pare che sia il caso del CTM, forse c'è bisogno di personale, anche se a tempo determinato, e questo può essere selezionato attraverso delle graduatorie, non attraverso un'agenzia di lavoro interinale che decide chi chiamare in modo assolutamente arbitrario	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	Il ricorso al lavoro interinale è ammesso entro il limite del 5%. E' in corso questi giorni una trattativa sindacale per definire questo aspetto. Perché si ricorre al lavoro interinale? Credo che, invece che ricorrere ai lavoratori interinali, si possa ragionare sulla possibilità di fare selezioni aperte a tutti e, di volta in volta, assumere dalle graduatorie per contratti a tempo determinato.
CONSIDERAZIONE 3 A pagina 17 del bilancio, quando si parla di indicatori di performance, si fa notare come il valore della produzione per dipendente sia passato da euro 63.409 nel 2008 a euro 69.670 nel 2010. E' il segno che i lavoratori lavorano di più, e che le risorse, in generale, vengono usate di più. Insomma, la produttività è aumentata del 10%.	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La risposta è esaudiente.
CONSIDERAZIONE 4 Vi è un obbligo, da parte dei componenti di nomina comunale nel CDA, alla presentazione di relazioni sull'attività svolta. Se sì, si possono avere queste relazioni? Se no, perché non c'è? Ci sono tantissime competenze nel CTM, e siamo guardati con tutto rispetto a livello italiano e internazionale più in generale, ma dobbiamo capire verso dove indirizzare tutta la nostra azione. Esistono anche altre competenze, che magari si sono formate in Sardegna e ora insegnano in Danimarca.	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La risposta è esaudiente.
RICHIESTA DI CHIARIMENTO Il CTM, si dice a p. 8 del bilancio, ha la "gestione della sala controllo della mobilità dell'amministrazione comunale di Cagliari". Cagliari paga per questo servizio? Usufruisce dei dati? C'è uno interscambio continuo con chi si occupa di trasporti e mobilità in comune? Chiedo i dati sui passeggeri trasportati. Quanto sono gli introiti dalla bigliettazione?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La domanda sui viaggiatori trasportati non ha trovato risposta. Perché? Credo rappresenti l'indicatore di efficacia delle azioni intraprese. Si è vero sono stati fatti investimenti in tecnologia, ma alla fine sono serviti per aumentare la quota di chi utilizza il trasporto pubblico? Sono stati raggiunti gli obiettivi posti alla base dei progetti finanziati con i POR?
PARKAR Mi pare di capire che questa srl, di proprietà CTM, non faccia utili. Ma dove vanno a finire i soldi delle strisce blu? E' possibile avere il bilancio anche di PARKAR?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	La risposta è esaudiente
E le altre società, Technomobility Srl e SMS Sel e ITS Area Vasta Società Consortile arl, cosa fanno? E' possibile avere i loro bilanci?	VEDI DOCUMENTO DEL CTM	Technomobility è una società che ha elaborato il progetto preliminare della metropolitana interrata. I bilanci sono stati forniti ai componenti della commissione.