

## **Investiamo in mobilità – Dal centro all'hinterland – Quali politiche per una nuova mobilità?**

**16 marzo 2012 – Traccia dell'intervento**

Il titolo della serata è "Investiamo in mobilità – Dal centro all'hinterland".

In realtà in questi mesi si è fatto il contrario. Si è disinvestito in mobilità.

Io in questa sede mi limito ad affrontare la questione del Trasporto Pubblico Locale (TPL), nel caso dell'area vasta cagliaritana, quindi, essenzialmente CTM e Arst.

Il governo regionale, con la finanziaria 2012 appena approvata, ma di cui manca ancora l'allegato tecnico, e con atti politici e amministrativi precedenti ha distolto le risorse necessarie alla sopravvivenza del TPL, cioè la stessa somma stanziata l'anno scorso, per mettere risorse sulla continuità territoriale.

Il risultato è che, mantenendo l'attuale contratto di servizi, vi è la possibilità di andare avanti sino a settembre 2012. Ottobre, novembre e dicembre sono scoperti, e non si prevedono, nei prossimi mesi, grandi entrate straordinarie per la RAS.

A meno che non si risolva la questione entrate, ma la vedo dura. Chiunque ha a cuore i servizi fondamentali, in Sardegna, si deve battere per la risoluzione della questione entrate e contro il patto di stabilità, che ci strangola economicamente e socialmente.

Tra l'altro, se invece che investire 20 miliardi di euro nel TAV, li avessero investiti nel TPL, credo che tutti ne avrebbero guadagnato.

Alla miopia del governo regionale, che non ha riformato il sistema, ed anzi l'ha peggiorato, si aggiunge la volontà di privatizzare del governo Monti.

L'articolo 25 della legge sulle liberalizzazioni, rubricato "Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali" va in direzione esattamente opposta a quanto il popolo italiano, e quello sardo, hanno deciso con i referendum sull'acqua del giugno del 2011.

Con questo articolo, si dice, infatti, che la messa a bando dei servizi pubblici locali deve essere la norma, e quindi i privati devono poter gestire questi servizi pubblici. La gestione pubblica, invece, deve essere l'eccezione, e vi sono una serie di passaggi, più o meno

tecnici, più o meno complicati, da portare avanti se vogliamo mantenere una gestione “in house”.

Ora, io chiedo a chi ascolta:

- vogliamo mantenere in house la gestione, o vogliamo far sì che attori esterni, ademocratici, partecipino alla *governance* del TPL in Sardegna? Come gestiamo questa fase?

Nel caso sardo o, meglio, del sud Sardegna, si pongono tutta una serie di problemi.

Per quanto riguarda l'Arst, vorrei affrontare il tema parzialmente, perché non interessa direttamente il mio ruolo di consigliere comunale.

Dico soltanto che l'Arst vive una situazione finanziaria e gestionale assai difficile, ma non può essere che per a causa delle cattive gestioni passate, e anche presenti, a pagare siano i cittadini meno abbienti, attraverso una riduzione del servizio, o i lavoratori dell'Azienda.

Il CTM ci riguarda, invece, da più vicino, in quanto il Comune di Cagliari detiene il 67% delle sue azioni. Siamo il socio di maggioranza.

Il CTM ha una dirigenza, parlo di presidente e direttore generale, al quale la passata amministrazione ha appaltato il governo del TPL. Non credo che sia giusto.

Domanda: vogliamo far gestire a loro questa delicata fase di gara o, comunque, di cambiamento dell'assetto gestionale?

Da un punto di vista finanziario, l'azienda non è in passivo. E' una azienda sana.

Ma non ci basta. Assolutamente non ci basta.

Dal punto di vista dei risultati, vi sono estreme difficoltà. Il risultato più importante, per me, è il numero di passeggeri trasportati.

2009: 39.800.00

2010: 38.900.000

2011: 34.300.000

In base ai dati in mia disposizione, tra il 2010 ed il 2011 il numero di passeggeri trasportati è diminuito di 4.600.000, cioè -11%.

Se anche questi dati non fossero precisi, sarebbero assai negativi.

Se anche fossimo in pareggio, nel 2011, rispetto al 2010 e al 2009, non sarei contento. Il nostro compito deve essere quello di aumentare il numero di passeggeri trasportati.

Tra l'altro, io sono per un sistema in cui il finanziamento, e le performance, si calcolano in base al numero di passeggeri, e ad una altra serie di fattori, piuttosto che, semplicemente, attraverso il numero di chilometri percorsi.

Vi sono, poi, altre questioni fondamentali, che invocano un governo forte e deciso, di discontinuità, in materia di trasporto pubblico locale.

- Non esiste una tariffazione sociale aggiornata, che fronteggi la crisi. Non è possibile che un disoccupato tra i 25 e 65 anni, oggi, paghi un abbonamento mensile quanto lo paga un lavoratore;
- Nello statuto del CTM non sono spiegate le sue finalità? Quali sono? Avete fatto bene a fare questo dibattito, perché di questo dobbiamo parlare. Non esiste un piano industriale, e l'assemblea dei soci viene convocata solamente per approvare a consuntivo l'operato;
- a p. 7 del bilancio di esercizio del CTM del dicembre 2010 si può leggere: "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 cartaceo indipendente dal sistema di obliterazione congiuntamente installato a seguito dell'accordo sull'integrazione tariffaria con CTM. 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 opposta;

- Il portale “Muovetevi”, che viene descritto come il portale sulla mobilità del Comune di Cagliari, non lo è affatto;
- È giusto che il direttore generale del CTM guadagni il quadruplo di quanto guadagna il sindaco, e all'incirca quanto guadagna il direttore dell'ATM di Milano, che ha bene altra stazza rispetto al CTM?
- Il CTM, in materia di personale, dovrebbe sottostare alle disposizioni del comma 3 dell'art. 35 del D. Lgs. 165/2001. Perché non lo fa? Faccio anche umilmente notare che, qualche mese, proprio in materia di personale nelle società partecipate e controllate del Comune di Cagliari abbiamo approvato una mozione in consiglio comunale,
- Parkar è l'unica società di gestione delle strisce blu in Italia che non fa utili. Anzi, è quasi in passivo. Come è possibile?

Dobbiamo sviluppare un vero e proprio governo strategico della mobilità. Il CTM deve essere uno dei bracci operativi di questa strategia.

Per vincere dobbiamo vincere la battaglia delle entrate e cambiare il patto di stabilità e, però, anche essere molto decisi nell'attuazione di una forte discontinuità in materia di trasporto pubblico locale.