

Trasporto pubblico: a Cagliari risente di concorrenza Ctm-Arst

Il Ctm, inoltre, sembra spendere molto per il lavoro interinale. “Probabilmente c’è bisogno di personale assunto a tempo determinato attraverso una selezione”, osserva Lobina. “In questo modo si limita l’arbitrarietà delle assunzioni tramite agenzie interinali. Il valore della produzione per dipendente è passato da 63.409 euro nel 2008 a 69.670 nel 2010. È il segno che i lavoratori lavorano di più, e che le risorse, in generale, vengono usate di più”.

Lobina sollecita una nuova ravvicinata data per l’audizione dei vertici del Ctm, il cui contratto di servizio con la Regione scade il 31 dicembre prossimo. “Quando si discute il nuovo? Quali contenuti avrà? Possiamo influire su di essi?”, si chiede l’esponente della Federazione della sinistra. “O si pensa di indire la gara europea di affidamento? Quali sono le opinioni della Regione Sardegna?”.

C’è poi la questione della gestione della cosiddetta “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 e il Ctm ne ha attivato solamente quattro?”, chiede Lobina. “Corrisponde al vero che c’era stata la richiesta di istituire una navetta tra Piazza Repubblica e Piazza Matteotti e il Ctm ha detto di no perché si trattava di fare un favore a una concorrente?”.

“Il Comune di Cagliari”, conclude l’esponente della maggioranza, “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. È emblematico, a tal proposito, che nello statuto del CTM venga definito l’oggetto sociale ma non le finalità dell’azienda”.

