

Atac, ad aprile persa 1 corsa su 5

Autobus, tram e metro hanno perso una corsa su cinque. È questa la differenza ad aprile tra il servizio programmato e quello reso dall'Atac. Numeri peggiori anche del 2017. Solo in superficie i mezzi pubblici hanno perso più di 1 milione di chilometri.

a pagina 6 **Dellapasqua**

Servizio programmato e reso:
ad aprile i mezzi in superficie
hanno perso un milione di km
Dati peggiori rispetto al 2017

Atac: autobus, tram e metro saltano una corsa su cinque

Solo ad aprile di quest'anno sono saltate quasi una corsa su cinque di autobus, tra, filobus e metropolitane di Roma rispetto a quelle programmate nel contratto di servizio tra Atac e Campidoglio. Il dato (meno 18,15% di viaggi) è già impressionante di per sé. Soprattutto se si pensa alle promesse aziendali su una prestazione più performante dei mezzi, dichiarate nel piano di rientro presentato ai giudici del tribunale fallimentare.

Lo è ancora di più, un dato impressionante, se si segue il ragionamento degli operai delle officine che con l'indice disegnano la curva della produzione: «Vede? È tutto molto strano: a differenza degli altri anni, i numeri calano già a gennaio, e non più a giugno per i problemi all'aria condizionata...». Gennaio, cioè il mese dopo l'intesa sul nuovo contratto di lavoro che prevede l'incremento da 37 a 39 ore

settimanali per i dipendenti dell'Atac. Un periodo già al centro dell'attenzione della procura che indaga per sabotaggio.

I numeri catastrofici li fornisce proprio Atac sul suo sito e il confronto con l'anno scorso è ampiamente negativo. Ad aprile, ultime tabelle disponibili, lo scostamento tra servizio offerto e servizio promesso è appunto del 18,15% (meno 14,89% sulla rete di superficie e meno 3,26 sulle metro). Mentre nel 2017, sempre ad aprile, il disservizio si fermava rispettivamente a meno 9,82 e meno 1,97%. Andando a ritroso, ecco marzo (meno 20,78 nel 2018 e 12,87 nel 2017), febbraio (15,78 e 19,11) e infine gennaio (meno 19,3 rispetto al meno 17,95 del 2017).

Tra gli approfondimenti della procura, i casi degli 11 bus in fiamme, più guasti, anomalie e i troppi incidenti, tutti negli ultimi mesi: il so-

spetto è che ci sia qualcosa, qualcuno, dietro il preoccupante ripetersi di questi eventi. Al magistrato che indaga l'azienda ha fornito documenti che proverebbero l'incremento degli «incidenti» nell'arco di un periodo ben preciso, ovvero in concomitanza con la ratifica del nuovo contratto di lavoro tra Atac e sindacati. Proprio il momento, ragionano sempre nelle officine, in cui la curva della produzione precipita verso il basso. I due dati, in effetti, non sarebbero in contrapposizione: più guasti, meno corse. È un'ipotesi. L'altra, più tecnica, è che invece il piano per aumentare la produttività dei dipendenti, tra i punti cardine del concordato all'esame dei giudici fallimentari, non abbia apportato alcun beneficio. «Come è possibile – si chiedono anche i lavoratori che hanno firmato il nuovo orario di lavoro – che l'aumento del-

le ore, e quindi in teoria della produttività, si traduca in un ulteriore taglio delle corse?». Una spiegazione potrebbe avere a che fare con le modalità di organizzazione dei nuovi turni, contestate a suo tempo dai sindacati che hanno diffidato l'azienda dal proseguire: è vero, per esempio, che adesso le officine sono aperte h24, e non più per solo 18 ore, ma se numericamente gli operai delle rimesse, e anche le aziende che le riforniscono di ricambi, materiali e così via, sono rimasti gli stessi, i benefici saranno minimi.

Ipotesi a parte, mentre i chilometri garantiti da Atac continuano a diminuire, le associazioni dei consumatori attaccano: Altroconsumo promuove una *class action* perché «il servizio erogato non corrisponde a quello di cui i pendolari avrebbero diritto: chiederemo un risarcimento pari al 50% del costo dell'abbonamento».

Erica Dellapasqua

© RIPRODUZIONE RISERVATA