

Simioni (Atac): «Conti e bus drammatici, ma il concordato ci salverà»

di **Giorgio Santilli**

«L'10 del 1° semestre 2017 non è positivo, ma il segno che non c'è cassa per operatività e investimenti». E ancora: «Ho in mente una flotta di 1.800 bus ma ogni mattina lottiamo per farne uscire 1.350». Paolo Simioni nella sua prima intervista da presidente Atac non nasconde la situazione «drammatica» di conti e flotta. Ma è convinto che il concordato consentirà di rilanciare Atac. «Rientrare dal debito bancario in due anni azzopperebbe l'azienda che deve destinare parte del cash flow a investimenti». Continua ▶ pagina 5



Nodo mobilità a Roma

INTERVISTA AL PRESIDENTE ATAC

Perdite 2016 a 213 milioni

«Perdite scese a 10 milioni nel 1° semestre 2017, ma l'assenza di cassa paralizza l'operatività»

Gli autobus

«Penso a una flotta che arrivi a 1.800 bus ma ogni mattina lottiamo per farne uscire 1.350»

«Conti e bus drammatici, ma il concordato salverà Atac»

Simioni: rientrare da 170 milioni di debito bancario in due anni azzopperebbe l'azienda, parte del Mol vada a investimenti

di **Giorgio Santilli**

▶ Continua da pagina 1

Molto si giocherà sul piano industriale che «deve strutturare un'offerta in grado di cogliere una domanda potenziale enorme»: razionalizzazioni di rete, recuperi di produttività, tecnologie, alleggerimento del debito. «Atac terrà in pancia solo la quota di debito cui potrà far fronte».

Ingegnere Simioni, avete presentato al Tribunale istanza di concordato per Atac?

Sì, lunedì scorso.

Il fatto che sia stata presentata da alcuni creditori istanza di fallimento vi espone al rischio di fallimento o a una sovrapposizione fra le due procedure?

Nessun rischio. L'istanza di fallimento semplicemente accorcia il tempo a nostra disposizione per presentare il piano che la legge fissa tra 60 e 120 giorni: saranno 60 perché è riconosciuta un'urgenza. Potremo comunque avere 60 giorni di proroga, se serviranno e se il giudice vorrà concederli.

Perché avete scelto la procedura di concordato preventivo in continuità aziendale?

Consente al meglio il bilanciamento fra salvaguardia del valore produttivo dell'azienda e tutela dei creditori. La legge fallimentare 50 anni fa tutelava solo i creditori. Poi ci si è resi conto che salvaguardare produzione aziendale, occupazione, indotto è altrettanto importante. Così sono nati i concordati.

Si ha l'impressione che miriate alla sopravvivenza riducendo gli impatti sociali di una situazione drammatica.

Gli unici obiettivi che ci siamo

posti sono risanamento e rilancio di Atac. Neppure per un attimo abbiamo pensato a sopravvivere, ma solo a come uscire al più presto dallo stato di crisi per offrire servizi di livello adeguato: serve strutturare l'offerta in modo da intercettare l'enorme domanda di mobilità pubblica esistente in città. Quanto al contenimento dell'impatto sociale, è tra gli obiettivi prioritari del rilancio della società, non solo verso i dipendenti, ma verso tutti i cittadini romani.

Qual è il senso che dà a questa sfida? Pensa di farcela dove hanno fallito illustri predecessori?

Abbiamo a che fare con il diritto alla mobilità. Nella capitale d'Italia, che per estensione è grande come le prime 9 città italiane, questo significa un mercato enorme. Pochi sanno che il servizio pubblico a Roma copre solo il 40% degli spostamenti. Questa è la mia chiave.

Quota lontana da quella delle principali città europee.

Lametà, più o meno. Ci dà il senso dell'enorme potenziale.

Lo stato dei conti 2016 è drammatico. Come va il 2017?

Abbiamo chiuso il progetto di bilancio 2016 con numeri drammatici: a una perdita di esercizio che si profilava comunque pesante, 39 milioni, abbiamo dovuto aggiungere 174 milioni di svalutazioni e fondo rischi, principalmente per il mancato riconoscimento di crediti dal socio Roma Capitale, oltre che per una sentenza sul consorzio Roma Tpl. Totale, 213 milioni. L'andamento del 1° semestre 2017 conferma il lieve miglioramento, con una perdita inferiore a 10 milioni, ma questo risultato va interpretato: non rappresenta un segno di salute, come potrebbe apparire. Si è speso meno perché

non c'era cassa per operatività e investimenti, con grave danno al parco mezzi che si va deteriorando.

Il fronte patrimoniale?

L'accordo di estensione del finanziamento impostato dalla precedente amministrazione prevede il rientro integrale del debito bancario, per 170 milioni, in soli due anni. È un prezzo troppo alto, che assorbe quasi interamente il flusso di cassa operativo generato dalla società, comportando la sospensione integrale degli investimenti e un fortissimo calo nella qualità dei servizi. È indispensabile ridurre l'indebitamento finanziario, ma senza azzoppare l'operatività dell'azienda. Atac deve garantire che i flussi di cassa positivi generati dalla società, a livello di Mol, vengano riservati a sostegno del ciclo operativo dell'attività. Questa via di uscita dalla crisi è quella che cerchiamo con la procedura di concordato preventivo.

Quali saranno i "pilastri" del piano industriale per il debito?

Atac terrà "in pancia" la quota del debito cui riuscirà a far fronte, mentre la tutela e la gestione della massa debitoria sono fissate e chiarite dalla procedura di concordato: i creditori non garantiti saranno suddivisi in classi e verrà loro proposto di rinunciare a una parte del proprio credito; quindi saranno chiamati a votare tale proposta che, per poter essere sottoposta all'omologa del Tribunale, dovrà ottenere il consenso sia della maggioranza delle classi che della massa complessiva del debito. Un processo democratico, che vincola i creditori alla volontà della maggioranza.

A quanto ammonta il credito del socio Roma Capitale e che trattamento avrà?

Il socio Roma Capitale, il cui cre-

dito verso Atac ammonta a 470 milioni, sarà trattato secondo legge. Parteciperà attivamente per consentire il buon esito del concordato e non potrà trarre vantaggi rispetto ai creditori chirografari.

Cosa ci sarà nel vostro piano industriale per il rilancio?

Atac ha bisogno di soluzioni strutturali. Dobbiamo migliorare la pianificazione dell'offerta di trasporto di superficie, adeguando linee, frequenze e fermate che andranno tagliate se risulteranno in eccesso. Bisogna incrementare la velocità commerciale, oggi a 14 km/h, anche attraverso nuove corsie preferenziali. La produttività di autisti-macchinisti e delle officine dovrà essere aumentata. Sotto l'aspetto commerciale, va migliorato il posizionamento dei diversi prodotti e i canali di vendita. Altro obiettivo strategico è l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto in città e periferia.

Pensa a biglietti elettronici e alla vendita online?

Anche a questo, certamente.

La lotta all'evasione resta una priorità, immagino.

Sì, va potenziata. Bisogna spostare personale dagli uffici al controllo, prevedere l'ingresso dei passeggeri da una sola delle tre porte del bus, puntare allo sviluppo dei contapasseggeri. Conoscere quanti sono a bordo dei bus, dove salgono e scendono, è fondamentale per reimpostare la pianificazione delle risorse.

Se ne sono lette molte sulla vita interna di Atac: clientele, truffe, corruzione. Come se ne esce?

Non è possibile continuare a permettere che le *malpractice* di alcuni dipendenti vanifichino l'opera di migliaia di lavoratori onesti e coscienti. Si deve recuperare il sen-

so del rispetto delle regole. I dipendenti onesti non hanno nulla da temere dall'azione di risanamento mentre - come ha giustamente affermato la sindaca Raggi - non saranno più tollerate rendite di posizione, meccanismi clientelari e pratiche fraudolente.

I livelli di produttività sono drammatici ma continuate a dire che non ci sono esuberanti e non toccherete gli integrativi.

Il problema di Atac non sono gli 11.600 dipendenti, comparabili a realtà aziendali omogenee, ma la carenza di autisti e operai. Vogliamo rimettere in circolo l'energia oggi destinata alla carta anziché a produrre chilometri e servizi.

Cosa bisogna fare?

Ricollocare i lavoratori sui servizi a valore aggiunto. Innalzare i livelli di produzione nel rispetto

delle prerogative dei lavoratori, portandoli alla pari dei nostri competitor europei. Serve senso di responsabilità da parte di tutti.

La razionalizzazione della rete è decisiva, oggi il 75% delle linee sono in perdita.

La rete dei servizi di superficie è la risultante di un processo di agguinte e sedimentazioni di anni. La rete portante è individuabile in 80 linee (su 280/300) che devono essere raccordate con il sistema metroferro. Ci sono le condizioni per avviare una fase di razionalizzazione della rete che dovrà produrre potenziamenti dove servono e maggiore regolarità. Abbiamo avviato un tavolo ma deve decidere Roma Capitale.

Qual è lo stato della flotta?

Sulle metropolitane l'età media dei mezzi è in calo. Sulla superficie

è l'opposto: senza investimenti esterno, in 7 anni la società è stata in grado di finanziare con leasing circa 300 mezzi, su una flotta teorica di 2.000. Nello stesso periodo l'età media dei mezzi è cresciuta di 4 anni e oggi siamo a quasi 12 anni. Il 2016 si è chiuso con 1200 bus in strada, ogni mattina lottiamo per farne uscire 1.350, ma non c'è un cuscinetto di riserva e ogni fermo vettura incide sul servizio.

Quali e quanti investimenti prevedete nei prossimi tre anni e come pensate di finanziarli?

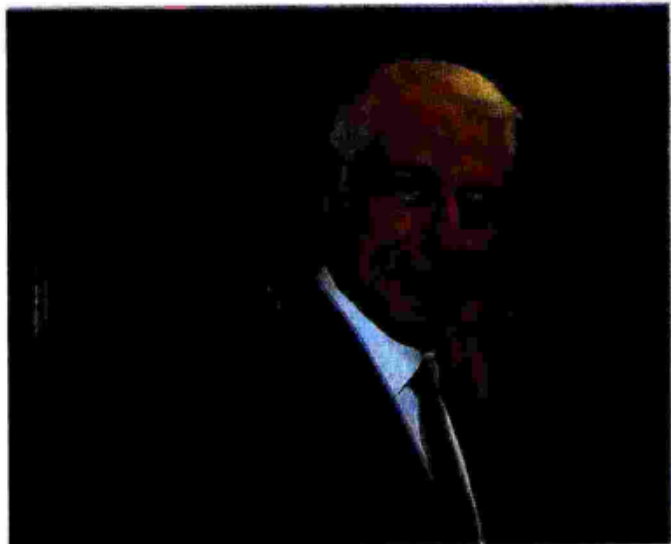
Ho un numero in testa: 1.800 autobus disponibili su strada, ma per questo servono tra 150 e 200 milioni di euro. Da un primo studio, nei prossimi due anni sembrano disponibili fondi pubblici per l'acquisto di 250 bus. La società deve acquistarne al più presto almeno

400. Dobbiamo quindi ridisegnare la destinazione dei flussi di cassa e studiare forme di finanziamento ad hoc, che si alimentino con più produzione chilometrica e più bigliettazione, in modo da allineare il tempo di rientro alla vita utile del mezzo. Fatto questo sforzo straordinario, per evitare che l'età della flotta torni a salire, dobbiamo acquistare 150 bus l'anno.

Taglio dei servizi. Quante vetture-km avete fatto nel 2017 rispetto al contratto di servizio?

Nel primo semestre 44,4 milioni di vetture-km in superficie, 4,3 milioni di treni-km su metro, 1,9 milioni di treni-km sulle concessioni. Siamo lontani dalle previsioni dei contratti di servizio: 9 milioni di treni-km per le metro e 101 milioni di vetture-km per la superficie.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Alla guida dell'autobus. Il presidente di Atac, Paolo Simioni

IL DISEGNO

«Sopravvivere? Mai pensato. Punto al 60% che usa mezzi privati. Rete da razionalizzare»

IL DEBITO

«Atac terrà in pancia solo il debito cui potrà far fronte. Il credito di Roma Capitale è di 470 milioni»