

Atac riparte dal biglietto elettronico

Il piano industriale di Fantasia punta al recupero dei ricavi anche attraverso una massiccia campagna antievasione

Manuela Perrone

ROMA

«Largo al biglietto elettronico, con una card ricaricabile per pagare in base alle tratte percorse e il "chip on paper" per bypassare i guasti frequenti alle obliteratrici. Una «campagna straordinaria» di controlli su bus e metro fino a fine anno, arruolando come "verificatori", oltre ai 150 già all'opera, tutti i 500 dipendenti, compresi circa 170 dirigenti e quadri, che hanno il titolo di agente di polizia amministrativa. Sprint al comarketing, con una sistemazione delle stazioni che permetta l'apertura di nuovi spazi pubblicitari e commerciali. Un restyling organizzativo che poggia sulla nuova macrostruttura già inaugurata e su un'organizzazione di secondo livello che riconosca ai 15 impianti il rango di "filiali". E ancora: internalizzazione dei servizi che fanno parte del core business e riqualificazione del personale, per potenziare i ruoli operativi, dagli autisti agli operai specializzati, di cui l'azienda ha bisogno come il pane.

Sono queste le strategie delineate nelle linee guida del piano industriale pluriennale 2017-2019 di Atac, la partecipata romana della mobilità, che l'amministratore unico Manuel Fantasia - nominato dalla sindaca Virginia Raggi dopo il doppio addio di Armando Brandolise e del dg Marco Rettighieri - ha appena condiviso con l'assessora capitolina ai Trasporti Linda Meleo e che anticipa al Sole 24 Ore. Ingegnere nucleare, classe 1953, Fantasia ha il difficilissimo compito di provare a risolvere le sorti di un'azienda vicina al fallimento: è dal 2006 che non chiude un bilancio in attivo, ha sulle spalle un debito di 1,3 miliardi e conta 11.878 dipendenti. Soprattutto, tra guasti, mancate manutenzioni, ritardi e corse ridotte, non riesce a garantire un trasporto pubblico

degno. Colpa di un mix diabolicco tra nodi strutturali e finanziari, che vengono dal lontano.

«Quando sono arrivato - racconta Fantasia - l'urgenza è stata risolvere un problema che veniva rinviato da maggio: la scadenza del debito da 160 milioni verso le banche, la cui proroga scadeva il 15 ottobre». Per rinegoziare e salvare Atac dal default è intervenuta la giunta, posticipando da luglio 2017 a gennaio 2019 l'inizio del pagamento da parte della società del debito da 430 milioni nei confronti di Roma Capitale. «Questo - spiega il manager - ha consentito di aprire una trattativa con le banche, che si è compiuta per la fase di ridefinizione della restituzione del debito ed è all'approvazione dei Cda degli istituti di credito. Il nuovo termine è al 2019 e abbiamo chiesto una riduzione di due punti percentuali del tasso di interesse attuale, intorno al 4,5%». Le garanzie? «La simulazione del piano finanziario collegato al nuovo piano industriale pluriennale dimostra che abbiamo la capacità di restituzione con la gestione caratteristica». Primo scoglio superato in extremis. A cui si aggiunge quello della situazione economica: «Stiamo completando il consuntivo del terzo trimestre. I dati confermano ciò che emergeva nella semestrale, e cioè che eravamo in linea con il budget delle perdite, a settembre pari a circa 38 milioni. A fine anno si dovrebbe attestare, sempre in linea con il budget, sui 44-45 milioni». Meglio dei 41 milioni del 2014 e dei 79 del 2015. Mac'è un ma: «In conseguenza di una situazione disastrosa trovata sul parco autobus stiamo sviluppando meno chilometri/vettura di quanto previsto e gli effetti dei mancati corrispettivi da contratto di servizio dovranno essere compensati da economie sul lato dei costi e da un crash program che stiamo discutendo».

Tamponare le falle non basta, anche se divora energie. È per questo che l'asse portante del nuovo piano industriale sta nel recupero dei ricavi, sempre più magri: le vendite da biglietti e abbonamenti sono passate dai 275 milioni del 2014 ai 260 del 2015, e nel 2016 il trend non si è invertito. Qui entra in gioco la bigliettazione elettronica, fronte su cui Fantasia ha lavorato per anni a Trento. Due le innovazioni allo studio: «Vogliamo arrivare innanzitutto entro il 2018 ad avere una carta a deconto, una ricaricabile, che sia la somma di punti equivalenti al denaro caricato, che consentano di percorrere tratte brevi senza dover spendere l'equivalente del Bit (il biglietto che dura 100 minuti e costa 1,50 euro, ndr)». Obiettivo triplo: «Ridurre l'evasione, aumentare i ricavi e rendere più equa la fruizione del servizio pubblico. Con le possibili evoluzioni verso una card multiservizi».

La seconda novità sarà il «chip on paper, un biglietto di carta sul quale c'è un tag che viene bruciato quando si accosta all'obliteratrice, come avviene già per l'abbonamento e come si farà con la card a deconto. Un sistema efficace sia per l'antifrode sia perché elimina la componente elettromeccanica, la più soggetta a guasti». Il 2 dicembre, accompagnato dal presidente della commissione capitolina Trasporti, Enrico Stefano, il manager tornerà a Trento ospite della Provincia e dell'Informatica Trentina, che dal 2001 hanno attuato questo tipo di bigliettazione.

Sempre nell'ottica di far lievitare i ricavi Atac avvierà «un processo di ristrutturazione e valorizzazione delle stazioni della metro per aumentare gli spazi pubblicitari e commerciali: partiremo con Cavour, sulla linea B, entro l'anno». E si sferrerà subito l'attacco all'evasione «con un piano straordinario da qui a fine anno che metta in campo tutte le risorse di Atac: i 60 verifica-

tori attuali su due turni e circa 500 persone appartenenti a tutte le categorie professionali che in Atac hanno il titolo di agente di polizia amministrativa. Il nostro scopo non è incassare con le sanzioni: è far fare il biglietto alle persone».

Sulla dismissione degli immobili, capitolo su cui Rettighieri aveva accusato la giunta di fare muro, Fantasia precisa: «Ne stiamo discutendo con l'azionista». Il nuovo piano industriale prevede invece una radicale riorganizzazione interna: varata, non senza proteste, la nuova macrostruttura con le due "condirezioni" Operation e Corporate, su cui Fantasia tiene il punto assicurando «verifiche continue sulla qualità», la prossima settimana arriverà la nuova organizzazione di secondo livello. «In qualsiasi azienda di 2 mila dipendenti le sue 15 "filiali", tanti sono gli stabilimenti, avrebbero un dirigente o un quadro apicale e una struttura minima. In Atac non c'è e si farà». Accompagnata da «una disposizione organizzativa con cui istituirò un gruppo di lavoro per la ridefinizione di processi, procedure e regolamenti, costituito da una rappresentanza di tutte le categorie professionali, dal direttore di esercizio all'autista». La partecipazione, cara ai Cinque Stelle.

Quanto ai disservizi, con la giunta costretta a certificare la riduzione delle corse, il manager elenca le note dolenti del parco mezzi: «La vetustà, il backlog nella riparazione dei motori, i ritardi con cui sono arrivati i nuovi autobus: i famosi 150 fanno parte di un lotto che avrebbe dovuto essere di 700. Nel 2013-2015 ad Atac non sono stati attribuiti finanziamenti per investimenti. I primi 58 previsti sono stati cancellati durante la gestione commissariale e oggi siamo riusciti a recuperare 18. Non devo dire altro sul perché il servizio è in questa difficoltà». Il futuro? «Il nodo sono gli investimenti nel prossimo triennio».

ANTIFRODE

È allo studio un "chip on paper" con un tag che viene bruciato quando si accosta all'obliteratrice

1,3 miliardi**Il debito**

L'azienda per la mobilità di Roma Capitale non chiude un bilancio in attivo dal 2006

430 milioni**Il debito verso Roma Capitale**

La giunta ha posticipato da luglio 2017 a gennaio 2019 l'inizio del pagamento

297 milioni**Il debito verso i fornitori**

Quello "registrato" ad agosto contro i 325 milioni a dicembre del 2015

160 milioni**Il debito verso le banche**

Scadeva il 15 ottobre e ora è stato rinegoziato al 2019

44-45 milioni**Le perdite**

Il budget previsto per fine anno: erano 141 milioni del 2014 e 79 nel 2015

260 milioni**Vendite di biglietti e abbonamenti**

Gli incassi del 2015 con un trend in calo rispetto ai 275 milioni dell'anno precedente

11.878**I dipendenti**

La forza lavoro media nel 2015. Il costo del personale supera i 536,5 milioni

2.219**Il parco mezzi**

I veicoli in servizio a fine 2015. Autobus e filobus hanno un'età media di 10,2 anni