**Entra nel vivo la discussione sul ritocco delle tariffe**

# CON I BUS A CENTO LIRE L'ATAC CONTA DI COMPRARE 50 VETTURE IN PIÙ L'ANNO

**La revisione del prezzo del biglietto e degli abbonamenti si accompagnerà a un piano di potenziamento del servizio - Aumenterebbero di 16 miliardi le entrate annue**

Per l'ATAC l'anno nuovo si apre con un grosso impegno. Martedì il nuovo consiglio d'amministrazione della azienda comunale nominato soltanto un paio di settimane or sono terrà la sua seduta d'insediamento e subito all'ordine del giorno vi sarà il problema complesso e delicato del bilancio preventivo. Su quali soldi contare? Per spendere in che misura? Queste le prime due domande a cui bisogna dare risposta. Uno dei nodi immediati da affrontare sarà di conseguenza quello del prezzo del biglietto fermo da molti anni a 50 lire.

Di un ritocco della tariffa si parla ormai da qualche tempo e la giunta capitolina e al lavoro per definirne compiutamente una propria linea di comportamento. La nostra intenzione – dice l'assessore al traffico e vice-sindaco Tullio De Felice — è quella di portare il prezzo del biglietto a 100 lire. Ritocchi sarebbero anche gli abbonamenti che dalle attuali 1.000 e 3.000 lire (per una sola linea o per l'intera rete) passerebbero rispettivamente a 1.500 e 5.000 lire. Questo perché bisogna mettere in condizione l'azienda di incassare in un anno, secondo i calcoli dei tecnici dell'ATAC, circa 16 miliardi in più. I soldi, sarebbero utilizzati per potenziare e migliorare il servizio, acquistando nuovi bus (stiamo valutando ipotesi di acquisto di 50 vetture) e ammodernando l'esistente. Il discorso è molto serio. Il problema della tariffa è strettamente legato al potenziamento del servizio. Se si vuole aumentare il numero dei passeggeri, le macchine debbono andare più spesso, le attese ridursi, le vetture essere più confortevoli. Ma tutto ciò comporta maggiori spese. Il rapporto tra costi e ricavi (questi ultimi coprono a malapena il 12% delle spese) è oggi veramente squilibrato. In queste condizioni l'ATAC non può essere considerata una azienda che, anche nel medio periodo, può mettere a bilancio progetti di potenziamento.

Il problema del ritocco delle tariffe si è posto quando non può più essere rinviato. Rimandare non significa, infatti, nessuna delle questioni aperte e la crisi è grave. Il deficit aziendale è stato quest'anno di 70 miliardi, ma quando si parla di deficit ci si riferisce a cifre che non lo corrispondono. Il campo liberato da una delle sue cause è rappresentato dalla decisione di non più assumere autisti e bigliettai. Occorre non più pensare ad andare a sedurre la massa di questo tipo di rappresentanze quindi di prossimo consistente aumento di spesa. Il problema della crisi dell'ATAC in ogni caso sarà affrontato in un modo più sostanziale, in relazione ai problemi della mobilità e del traffico nel complesso della città. Ma, intanto, bisogna pur andare avanti e, se si vuole ridurre il deficit, occorre non più pensare ad andare a sedurre la massa di questo tipo di rappresentanze quindi di prossimo consistente aumento di spesa. Il problema della crisi dell'ATAC in ogni caso sarà affrontato in un modo più sostanziale, in relazione ai problemi della mobilità e del traffico nel complesso della città. Ma, intanto, bisogna pur andare avanti e, se si vuole ridurre il deficit, occorre non più assumere autisti e bigliettai