

Trasporto locale e liberalizzazioni - Vendita Ataf, a qualcuno il bando non piace e già si profila l'ombra di un ricorso al Tar

MINACCIA di impantanarsi al tribunale del Tar la gara per la vendita di Ataf. Sono già aperte le prime schermaglie tra le ditte che desiderano comprare e l'azienda che vende la parte dei servizi, ovvero il trasporto pubblico (tpl), tranne il patrimonio. Lo rivela la missiva che Ataf ha spedito lo scorso 24 aprile alle sei aziende che hanno dichiarato l'interesse a partecipare alla gara per la quale vanno presentate le offerte entro l'8 giugno. Una circolare per tutti i pretendenti, indipendentemente da quanti abbiano partecipato alla data room (pare solo Ratp, Busitalia-Sita delle ferrovie e i tedeschi di Arriva). «Con riferimento a una comunicazione pervenutaci il 23 aprile», inizia la missiva Ataf senza fare il nome del mittente. Se ne evince che qualcuno dei sei pretendenti abbia mosso le sue osservazioni al bando. Anzi, Ataf, citando testualmente ogni osservazione prima di rispondere, parla al punto VI di «diritto di autotutela». Ciò significa che il potenziale acquirente ha chiesto a Ataf gli interventi di autotutela tali da scongiurare l'impugnazione giudiziaria. Ha fatto il primo passo verso il ricorso. Il protestatario chiede a Ataf di spiegare o modificare i punti che giudica iniqui. Ataf risponde puntigliosamente e scrupolosamente. Se la ditta troverà le risposte soddisfacenti non ricorrerà. Altrimenti sì. In questo caso la gara rischia grosso. O che il Tar la sospenda prima dell'8 giugno. O che il Tar non la sospenda e Ataf decida lei di attendere il giudizio di merito per non incorrere in sorprese dell'ultimo minuto: ma si perderebbe molto tempo. Oppure che Ataf vada avanti, ma rischi di dover corrispondere risarcimenti miliardari se poi il Tar le desse torto. Un parapiglia in cui entra anche la gara regionale. Le osservazioni, come riportate pari pari da Ataf, parlano di «indeterminatezza» e «irragionevolezza» di varie parti del bando. In particolare, di «eccessiva indeterminatezza» sull'usufrutto di Gest (la tramvia); lo stesso per il diritto di prelazione dei soci delle partecipate; di «irragionevolezza del valore di cessione dei bus»; di «non proporzionalità» tra le garanzie richieste all'acquirente e il valore della gara (13 milioni per Ataf e partecipate, 410 mila euro per Ataf da sola). E avanti fino a coniugare «indeterminatezza» e «irragionevolezza» nella quarta osservazione: a proposito dell'obbligo di partecipare alla gara regionale a cui il bando stringe l'acquirente. Pare che, in punta di diritto, si voglia dire che Ataf sarebbe troppo piccola per partecipare a una gara per 100 milioni di chilometri ma anche per guidare un eventuale associazione e che potrebbe solo figurare in un raggruppamento promosso e comandato da altri. Se ne dedurrebbe che, se non può partecipare, non può obbligare nessuno. Questo il ragionamento inquietante. Perché se è lecito supporre che chiunque compri Ataf parteciperà alla gara regionale altrimenti lo sforzo sarebbe stato inutile, è comunque evidente che i pretendenti non vogliono vincoli scritti.