Chiudere le vendite entro fine anno

Palazzo Civico studia alternative e rispunta l'ipotesi del prestito ponte

ANDREA ROSSI

E se alla fine tornasse d'attualità l'ipotesi del prestito ponte? Se il Comune, in grande difficoltà nel chiudere la cessione delle sue aziende entro fine anno, le conferisse a un fondo, o a una banca, incassando subito e demandando la vendita effettiva al nuovo anno? L'ipotesi - già studiata un anno fa e poi naufragata per mancanza di banche disposte a finanziarla - ha fatto capolino ieri. Difficile che entro il 31 dicembre il Comune chiuda le operazioni e incassi tutti i soldi: almeno 300 milioni per non sforare una seconda volta il patto di stabilità e per rimpinguare le casse del Comune.

Più d'un indizio, ieri, portava dritto alla Compagnia di San Paolo come garante di quest'operazione. Ricostruzione che in corso Vittorio smentiscono: le fondazioni bancarie, per legge, non possono fare investimenti di questo tipo. La Compagnia, tuttavia, è primo azionista di banca Intesa Sanpaolo, oltre che presente in diversi fondi d'investimento, e qui un ruolo potrebbe giocarlo.

Il Comune, comunque, ha deciso di prendere tempo su Sagat e Trm-Amiat, spostando al 29 novembre il termine entro cui recapitare offerte negoziate, convinto che queste due partite possano chiudersi positivamente. Il coincidere della data suggerisce un altro indizio: in entrambe le operazioni un ruolo di primo piano sarà giocato dal fondo F2i, possibile acquirente di Sagat e anche di Trm e Amiat in tandem con Iren. Proprio ieri sia Iren che la milanese A2a hanno mandato deserta la gara per l'inceneritore e la società rifiuti: problemi di prezzo (180 milioni sono giudicati troppi), ma anche di condizioni (Iren ha presentato 300 quesiti, A2a un centinaio). Il punto debole sembra Amiat: nessuno pare disposto ad acquisirla versando 32 milioni. Senza contare che i potenziali compratori vorrebbero garanzie sulla possibilità di ritoccare le tariffe sullo smaltimento dei rifiuti e quindi la Tarsu.

Ancora più complessa la questione Gtt, tanto che le possibilità di una vendita entro l'anno sono risicate. Nei prossimi giorni Trenord e Arriva, i due gruppi interessati, dovranno comunicare al Comune le condizioni che considerano essenziali per sostenere l'investimento. Se Palazzo Civico le giudicherà ammissibili dovrà riscrivere l'impianto di gara, farlo approvare dal Consiglio comunale e poi procedere. Quasi impossibile entro il 31 dicembre, anche perché - ma questo vale per tutte le aziende - occorrerebbe lasciare un margine di 35 giorni per scansare eventuali ricorsi. Ma soprattutto, il Comune accetterà le condizioni dei privati? Quelle poste da Trenord, nell'unica offerta «ufficiale» (anche se, come specificato nella proposta, preliminare e non vincolante, eppure non respinta subito ma soltanto dopo 15 giorni di confronto tra commissione e azienda) finora recapitata, suonano pesantissime, a partire dalla governance in capo al socio privato di minoranza. L'offerta, tecnicamente giudicata appena sufficiente, è stata respinta perché condizionata. Ma le condizioni economiche hanno preoccupato molti: Trenord avrebbe versato 45 milioni subito, chiedendo però il rientro dai debiti contratti con Gtt dal Comune (28 milioni subito e altri 96 entro fine 2014), dalla Regione (3,3 milioni) e dall'Agenzia per la mobilità (36,2 milioni).

L'offerta di Trenord per Gtt contiene condizioni pesantissime per il Comune

Solo a quel punto, a fine 2014, avrebbe versato il saldo, 67 milioni. Se l'asticella dei privati resterà così alta è difficile che si arrivi a un accordo, a meno che il Comune non sciolga il nodo della governance vendendo una quota più alta del 49 per cento.