Ufficio Stampa della Provincia autonoma di Trento
Piazza Dante 15, 38122 Trento
Tel. 0461 494614 - Fax 0461 494615
uff.stampa@provincia.tn.it

COMUNICATO n. 431 del 19/02/2013

Il presidente della Provincia autonoma di Trento fa il punto della situazione

GOVERNANCE DELLE SOCIETÀ DI TRASPORTO PUBBLICO TRENTINO

Con una nota di precisazioni, rispetto alle interpretazioni date in questi giorni dai diversi soggetti intervenuti sulle modifiche allo statuto di Trentino trasporti spa approvate ieri nell'assemblea straordinaria della società, il presidente della Provincia autonoma di Trento fa il punto della situazione.-

Dal punto di vista normativo va precisato che dopo i decreti sulle liberalizzazioni, il referendum abrogativo e la sentenza della Corte costituzionale che ha 'cassato' il ripristino del ricorso obbligatorio al sistema della gara per i vari settori dei servizi pubblici, trasporto compreso, il riferimento della normativa provinciale (legge provinciale 6/2004) è ancora più ancorato alla disciplina comunitaria. Il regolamento comunitario (1370/2007), infatti, consente l'affidamento diretto. Secondo tale modalità hanno proceduto Provincia e i Comuni con Trentino trasporti esercizio per la gestione delle corse (affidamento peraltro in scadenza a fine 2013), e la medesima Provincia con Trentino trasporti spa per la gestione ed implementazione degli investimenti finanziati al 100%.
Lo stesso regolamento comunitario, però, richiama gli Enti affidanti ad un rigoroso 'controllo analogo' sulle società in house, il che significa che i principali atti di gestione delle società pubbliche affidatarie in via diretta sono 'indirizzati e controllati' dagli stessi Enti affidanti, con organi a ciò preposti, tanto che ad esempio per Trentino trasporti esercizio opera esternamente ed in modo permanente un Comitato di indirizzo composto di 3 rappresentanti della Provincia e di 4 rappresentanti dei Comuni soci designati dal Consiglio delle Autonomie locali.
Questo assetto normativo-organizzativo implica di conseguenza una attenuazione dei poteri degli organi di amministrazione societaria, che per Statuto, ed a differenza delle ordinarie spa del codice civile non possono esercitare 'i più ampi poteri di amministrazione.
L'affidamento diretto, in pratica, richiede quale contrappeso una 'ingerenza' gestionale dei soci.
Per quanto appena chiarito, sulla natura "pubblica" delle società di trasporto, sia Trentino trasporti che Trentino trasporti, va anche in sede di definizione degli assetti della governance (entrambi i consigli di amministrazione sono scaduti a dicembre 2012) trovato un congruo equilibrio tra un'esigenza (pur condivisibile) di collegialità e rappresentatività, ed esigenza di evitare duplicazioni tra organi decisori (organi di amministrazione e apparati provinciali tenuti a compiti di indirizzo e controllo).
A rafforzare la necessità di un ragionamento di contesto vi è anche la considerazione che le due società non possono essere viste in modo distinto l'una dall'altra, appurato che ogni investimento infrastrutturale ha una immediata ricaduta sui costi gestionali, e pertanto si impone un assetto che consenta di avere una visione unitaria del "fenomeno trasporti".
A fronte di una organizzazione attuale che vede (Trentino trasporti esercizio ha un valore della produzione 2012 di 95.000.000 di euro, Trentino trasporti di 11.500.000 euro) entrambe le società rette da due cda di 5 membri ciascuna, per una spesa pari a circa 350.000 euro annui, diviene doveroso esaminare il miglior assetto tra i due 'estremi" dell'amministratore unico da un lato e di due cda dall'altro per complessivi 10 componenti, individuando una soluzione equilibrata che consenta un risparmio dei costi attuali di amministrazione.
Riunificare le due società non è d'altronde percorribile: per rispettare la gamma di soluzioni di affidamento post 2013 previste dalla disciplina citata, ivi inclusa in ipotesi, la gara nella forma più semplice, quella della scelta di un socio privato cui consentire l'ingresso nel capitale sociale, resta necessaria la separazione tra infrastruttura e gestione, per sottrarre la prima alla partecipazione privata. Se si avesse infatti un'unica

società, il privato 'associato' a seguito di gara verrebbe a godere di una "rendita di posizione" (comproprietario degli assets) non consentita dalla legge provinciale. Ipotizzare poi quale alternativa all'in house o alla gara per la scelta di un socio privato, la gara per la gestione totale, implica accettare uno scenario in cui la governance sulla prestazione del servizio è rimessa unicamente allo strumento contrattuale, profilo questo che mal si concilia (per l'esigenza di certezza connaturata ad un contratto di servizio) con un contesto economico finanziario che richiede flessibilità nella modulazione dei servizi in relazione alle risorse disponibili. -

()