

## **Dati informativi concernenti la legge regionale 14 novembre 2018, n. 40**

Il presente elaborato ha carattere meramente informativo, per cui è sprovvisto di qualsiasi valenza vincolante o di carattere interpretativo. Pertanto, si declina ogni responsabilità conseguente a eventuali errori od omissioni.

Per comodità del lettore sono qui di seguito pubblicati:

- 1 - Procedimento di formazione
- 2 - Relazione al Consiglio regionale
- 3 - Note agli articoli
- 4 - Struttura di riferimento

### **1. Procedimento di formazione**

- La Giunta regionale, su proposta dell'Assessore Elisa De Berti, ha adottato il disegno di legge con deliberazione 25 settembre 2018, n. 38/ddl;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 27/09/2018, dove ha acquisito il n. 399 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Prima Commissione consiliare;
- La Prima Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 29 ottobre 2018;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Prima Commissione consiliare, relatore il Presidente della stessa, consigliere Alessandro Montagnoli, e su relazione di minoranza della Prima commissione consiliare, relatore il consigliere Stefano Fracasso, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 6 novembre 2018, n. 41.

### **2. Relazione al Consiglio regionale**

- Relazione della Prima Commissione consiliare, relatore il Presidente della stessa, consigliere Alessandro Montagnoli, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

con la presente proposta di legge, la Regione del Veneto intende razionalizzare e riorganizzare il settore della gestione delle infrastrutture ferroviarie e delle infrastrutture di navigazione interna anche realizzando la necessaria separazione tra la gestione del servizio ferroviario e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria richiesta dal decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 “Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario unico (Rifusione)”.

Per il raggiungimento degli scopi di razionalizzazione e riorganizzazione, la Regione del Veneto intende avvalersi di una società in house, quale proprio strumento operativo, provvedendo all'acquisizione dell'intera partecipazione di società Ferroviaria Servizi S.r.l., già detenuta dalla società regionale Sistemi Territoriali S.p.A., ridenominandola “Infrastrutture Venete S.r.l.”. L'operazione non darà luogo a costi aggiuntivi, realizzandosi attraverso una scissione dell'attività in seno a Sistemi Territoriali. Inoltre, nel 2015 tale società aveva presentato all'Agenzia delle Entrate del Veneto istanza di interpello, con esito positivo, per la non assoggettabilità ad IVA del corrispettivo dei contratti di servizio destinati al trasporto ferroviario, nell'ipotesi di costituzione di un soggetto giuridico cui vengano demandate le funzioni di cui al presente disegno di legge. L'effetto di tale interpello, da aggiornare, risulta pari al 10% del valore dei contratti di servizio ferroviari.

“Infrastrutture Venete S.r.l.” provvederà, pertanto, alla gestione delle infrastrutture ferroviarie e di navigazione interna, subentrando alla Regione nella realizzazione degli obiettivi della politica di trasporto ferroviario e nei contratti in essere, con particolare riferimento alle proposte per il piano di bacino regionale, alle soluzioni intermodali, al piano tariffario, agli standard gestionali, qualitativi, tecnici ed economici, al monitoraggio, nonché nelle attività necessarie per l'affidamento, la regolazione e il controllo del servizio di trasporto pubblico ferroviario locale e regionale.

L'articolo 1 della proposta di legge stabilisce le finalità del provvedimento, sopra richiamate.

All'articolo 2 si prefigura il modello organizzativo, individuato in una società in house providing sottoposta alla disciplina del decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175. La nomina dell'organo di amministrazione e di controllo della neoacquisita società è riservata alla Giunta regionale secondo le modalità indicate dalla legge regionale 22 luglio 1997, n. 27 “Procedure per la nomina e designazione a pubblici incarichi di competenza regionale e disciplina della durata degli organi”.

L'articolo 3 definisce le competenze riservate ad Infrastrutture Venete S.r.l., con un'elencazione indicativa ma non esaustiva, potendo la società esercitare altresì le attività specificate nel proprio statuto, fatti salvi i limiti e i vincoli di legge e alla sua natura di società in house.

All'articolo 4 si individuano le risorse strumentali e finanziarie necessarie per l'attività della Società, includendo tutti i beni mobili, mobili registrati ed immobili sia di proprietà di Sistemi Territoriali S.p.A. che della Regione, con il limite dell'inerenza alle attività assegnate. È altresì specificatamente previsto il subentro in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi in capo a Sistemi Territoriali S.p.A., sempre con il limite dell'inerenza delle competenze attribuite, nonché il subentro nei contratti in essere tra la Regione e i gestori del servizio ferroviario al momento del conseguimento della piena operatività di Infrastrutture Venete S.r.l. A tal riguardo si stabilisce che, entro 90 giorni dall'entrata in vigore della presente legge, la Giunta regionale provveda con provve-

dimento ricognitivo all'individuazione dei propri beni da assegnare alla società Infrastrutture Venete S.r.l., e che, entro 180 giorni dall'entrata in vigore, la Giunta provveda a stabilire le modalità di gestione delle attività ricomprese nella presente legge, attestando il completamento degli adempimenti necessari alla piena operatività della società. La Regione provvede, poi, al mero trasferimento delle risorse finanziarie necessarie allo svolgimento delle attività assegnate alla Società con l'articolo 3.

All'articolo 5 si prevede con norma transitoria che, fino all'attestazione da parte della Giunta regionale del completamento di tutti gli adempimenti necessari al conseguimento della piena operatività della Società, Sistemi Territoriali S.p.A. e la Regione continuano a svolgere le attività di rispettiva competenza.

All'articolo 6 è posta la copertura finanziaria di oneri quantificati in € 2.310.000 per l'esercizio 2019 e in € 4.620.000 per l'esercizio 2020, cui corrisponde una contestuale riduzione delle risorse afferente all'articolo 69 della legge regionale 7/1999.

L'articolo 7 prevede infine l'entrata in vigore della legge il giorno successivo alla sua pubblicazione nel Bollettino Ufficiale della Regione.

La Prima Commissione consiliare ha provveduto all'illustrazione del progetto di legge n. 399 nella seduta del 3 ottobre 2018 ed ha acquisito, ai sensi dell'articolo 51 del Regolamento, il parere della Seconda Commissione, che si è espressa favorevolmente per le parti di competenza.

Nelle sedute del 17 e del 24 ottobre 2018 sono stati auditi, rispettivamente, i vertici aziendali di Sistemi Territoriali S.p.a. e le organizzazioni sindacali più rappresentative.

Nella seduta del 29 ottobre 2018, infine, la Prima Commissione consiliare ha concluso i propri lavori in ordine al progetto di legge oggi in esame, approvandolo a maggioranza.

Hanno espresso voto favorevole i rappresentanti dei gruppi consiliari Liga Veneta-Lega Nord, Zaia Presidente, Fratelli d'Italia-Movimento per la cultura rurale, Forza Italia-Alleanza per il Veneto. Si sono astenuti i rappresentanti dei gruppi consiliari Partito Democratico, Alessandra Moretti Presidente, Movimento 5 Stelle e la componente politica Liberi E Uguali del Gruppo Misto.”;

- Relazione di minoranza della Prima Commissione consiliare, relatore il consigliere Stefano Fracasso, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

i temi fondamentali li ha già anticipati il collega Montagnoli, la direttiva dell'Unione europea, il recepimento da parte del nostro Stato, e la necessità di separare il gestore della rete e gestore del servizio. A questo si aggiunge il tema della non assoggettabilità all'IVA, a dire il vero tema che abbiamo appreso era già conosciuto dal 2015, e che è stato adesso riproposto, con un nuovo interpellato e gradiremmo anche sapere se c'è già una risposta.

Ma al di là di questi temi, che sono più tecnici, a noi preme sottolineare alcune questioni di prospettiva. Perché dico questioni di prospettiva? Perché non ci sfugge che questa che sembra una operazione tutta tecnica, in realtà ha una valenza strategica nella gestione della mobilità della nostra Regione. Qui ci prepariamo a quella che potremmo chiamare un'agenzia della mobilità del Veneto, anzi, io aggiungerei un'agenzia per la mobilità sostenibile del Veneto, visto che deve occuparsi della mobilità su ferro, ma in prospettiva della mobilità su gomma e gli viene affidato anche il compito di predisporre il piano per il bacino regionale. Questa società è destinata a diventare, con Veneto Strade, con Veneto Acque e con poche altre società regionali, veramente uno snodo delle politiche di questa Regione.

È per questo che abbiamo ritenuto di presentare due emendamenti: uno, che riguarda la governance, perché uno snodo di questo genere, a nostro avviso non può vedere escluso il Consiglio da indicazioni che lo coinvolgano e una esplicitazione del fatto che, in termini di programmazione, la competenza è del Consiglio.

Dopo le parole brevissime sugli emendamenti vorrei che l'Assessore ci dicesse quali sono gli orizzonti di questa società, perché noi ci troveremo, nel giro di qualche mese, non so quale sarà il tempo per renderla operativa, ad avere una società, a cui viene trasferito il contratto di servizio di Trenitalia, contratto ovviamente fondamentale per il servizio ferroviario locale del Veneto. Quindi si troverà con due contratti di servizio: quello che è in capo a Sistemi Territoriali e quello che è in capo oggi alla Regione, che viene trasferito alla società, anche, per avere il beneficio della non assoggettabilità dall'IVA.

La domanda è se ha senso tenere due contratti di servizio separati? Sappiamo che il miglioramento del servizio ferroviario regionale, a partire dal cadenzamento d'orario, all'introduzione di regionali veloci, a quello che è stato fatto anche in sede di contrattazione con il Governo e con RFI, con il contratto di programma, vale a dire investimenti per l'ammodernamento della rete (elettrificazione), tutto ciò e io ci aggiungo anche quadruplicamento della Verona - Vicenza - Padova, che a mio avviso è fondamentale per avere un assetto conclusivo, richiede una regia unitaria e ingenti investimenti.

Quindi, la prima domanda è se ha senso mantenere in Veneto due contratti di servizio, anche se hanno scadenze diverse, in particolare quello di Trenitalia ha una scadenza molto, molto lunga, ma invece è quello di Sistemi Territoriali ha una scadenza relativamente corta e, dall'altra parte, se ha senso mantenere due gestioni separate dell'infrastruttura. Perché la maggior parte dell'infrastruttura in Veneto è in gestione RFI, una parte dell'infrastruttura e degli investimenti per il materiale rotabile è in capo a Sistemi Territoriali. Durante le audizioni, l'amministratore che anche qui in Aula, ci ha per esempio evidenziato la difficoltà a trovare delle motrici diesel, perché proprio non ce ne sono, se non datate e, quindi, affrontare questi investimenti, significa avere una capacità finanziaria di un certo ordine di grandezza. Non dimentichiamoci che le norme di sicurezza sulle reti sono sempre più stringenti dopo quello che è successo, nell'incidente di ormai due anni fa in Puglia e, quindi, ci sono anche lì degli adeguamenti che richiedono investimenti. Nell'insieme, c'è una valutazione rispetto a mantenere due contratti di servizio e una valutazione che va fatta, rispetto alla necessità di investimenti e di adeguamento, sia del materiale che delle reti.

Non da ultimo, anche su questo, ci attendiamo dall'Assessore, un'informativa sul passaggio con i rappresentanti dei lavoratori, che doveva essere fatto successivamente all'audizione che abbiamo fatto e poi tutto il tema della navigazione sul quale io non mi dilungo, ma immagino che il collega potrà farlo meglio di me.

Insomma, a noi non sfugge che stiamo per approvare una legge che introduce in Veneto uno strumento strategico per la mobilità e, quindi, non abbiamo un pregiudizio negativo, anzi, su questo strumento purché sia inserito in una visione altrettanto strategica dello sviluppo, dell'incremento, del miglioramento della qualità e della quantità del servizio erogato e della sicurezza e anche dell'ammodernamento tecnologico dell'infrastruttura. Se quello è l'orizzonte allora capiamo meglio anche la scelta dello strumento, che pur rispondendo alle necessità della direttiva da una parte e anche di un certo ritorno economico dall'altro, vorremmo che fosse messo al servizio della mobilità sostenibile della regione.”.

### 3. Note agli articoli

#### *Nota all'articolo 2*

- Il testo dell'art. 11 del decreto legislativo n. 175/2016 è il seguente:

“Art. 11. Organi amministrativi e di controllo delle società a controllo pubblico

1. Salvi gli ulteriori requisiti previsti dallo statuto, i componenti degli organi amministrativi e di controllo di società a controllo pubblico devono possedere i requisiti di onorabilità, professionalità e autonomia stabiliti con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in Conferenza unificata ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Resta fermo quanto disposto dall'articolo 12 del decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39, e dall'articolo 5, comma 9, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135.

2. L'organo amministrativo delle società a controllo pubblico è costituito, di norma, da un amministratore unico.

3. L'assemblea della società a controllo pubblico, con delibera motivata con riguardo a specifiche ragioni di adeguatezza organizzativa e tenendo conto delle esigenze di contenimento dei costi, può disporre che la società sia amministrata da un consiglio di amministrazione composto da tre o cinque membri, ovvero che sia adottato uno dei sistemi alternativi di amministrazione e controllo previsti dai paragrafi 5 e 6 della sezione VI-bis del capo V del titolo V del libro V del codice civile. La delibera è trasmessa alla sezione della Corte dei conti competente ai sensi dell'articolo 5, comma 4, e alla struttura di cui all'articolo 15.

4. Nella scelta degli amministratori delle società a controllo pubblico, le amministrazioni assicurano il rispetto del principio di equilibrio di genere, almeno nella misura di un terzo, da computare sul numero complessivo delle designazioni o nomine effettuate in corso d'anno. Qualora la società abbia un organo amministrativo collegiale, lo statuto prevede che la scelta degli amministratori da eleggere sia effettuata nel rispetto dei criteri stabiliti dalla legge 12 luglio 2011, n. 120.

5. Quando la società a controllo pubblico sia costituita in forma di società a responsabilità limitata, non è consentito, in deroga all'articolo 2475, terzo comma, del codice civile, prevedere che l'amministrazione sia affidata, disgiuntamente o congiuntamente, a due o più soci.

6. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti, per le società a controllo pubblico sono definiti indicatori dimensionali quantitativi e qualitativi al fine di individuare fino a cinque fasce per la classificazione delle suddette società. Per le società controllate dalle regioni o dagli enti locali, il decreto di cui al primo periodo è adottato previa intesa in Conferenza unificata ai sensi dell'articolo 9 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. Per ciascuna fascia è determinato, in proporzione, il limite dei compensi massimi al quale gli organi di dette società devono fare riferimento, secondo criteri oggettivi e trasparenti, per la determinazione del trattamento economico annuo onnicomprensivo da corrispondere agli amministratori, ai titolari e componenti degli organi di controllo, ai dirigenti e ai dipendenti, che non potrà comunque eccedere il limite massimo di euro 240.000 annui al lordo dei contributi previdenziali e assistenziali e degli oneri fiscali a carico del beneficiario, tenuto conto anche dei compensi corrisposti da altre pubbliche amministrazioni o da altre società a controllo pubblico. Le stesse società verificano il rispetto del limite massimo del trattamento economico annuo onnicomprensivo dei propri amministratori e dipendenti fissato con il suddetto decreto. Sono in ogni caso fatte salve le disposizioni legislative e regolamentari che prevedono limiti ai compensi inferiori a quelli previsti dal decreto di cui al presente comma. Il decreto stabilisce altresì i criteri di determinazione della parte variabile della remunerazione, commisurata ai risultati di bilancio raggiunti dalla società nel corso dell'esercizio precedente. In caso di risultati negativi attribuibili alla responsabilità dell'amministratore, la parte variabile non può essere corrisposta.

7. Fino all'emanazione del decreto di cui al comma 6 restano in vigore le disposizioni di cui all'articolo 4, comma 4, secondo periodo, del decreto-legge 6 luglio 2012, n. 95, convertito, con modificazioni, dalla legge 7 agosto 2012, n. 135, e successive modificazioni, e al decreto del Ministro dell'economia e delle finanze 24 dicembre 2013, n. 166.

8. Gli amministratori delle società a controllo pubblico non possono essere dipendenti delle amministrazioni pubbliche controllanti o vigilanti. Qualora siano dipendenti della società controllante, in virtù del principio di onnicomprensività della retribuzione, fatto salvo il diritto alla copertura assicurativa e al rimborso delle spese documentate, nel rispetto del limite di spesa di cui al comma 6, essi hanno l'obbligo di riversare i relativi compensi alla società di appartenenza. Dall'applicazione del presente comma non possono derivare aumenti della spesa complessiva per i compensi degli amministratori.

9. Gli statuti delle società a controllo pubblico prevedono altresì:

a) l'attribuzione da parte del consiglio di amministrazione di deleghe di gestione a un solo amministratore, salva l'attribuzione di deleghe al presidente ove preventivamente autorizzata dall'assemblea;

- b) l'esclusione della carica di vicepresidente o la previsione che la carica stessa sia attribuita esclusivamente quale modalità di individuazione del sostituto del presidente in caso di assenza o impedimento, senza riconoscimento di compensi aggiuntivi;
- c) il divieto di corrispondere gettoni di presenza o premi di risultato deliberati dopo lo svolgimento dell'attività, e il divieto di corrispondere trattamenti di fine mandato, ai componenti degli organi sociali;
- d) il divieto di istituire organi diversi da quelli previsti dalle norme generali in tema di società.

10. E' comunque fatto divieto di corrispondere ai dirigenti delle società a controllo pubblico indennità o trattamenti di fine mandato diversi o ulteriori rispetto a quelli previsti dalla legge o dalla contrattazione collettiva ovvero di stipulare patti o accordi di non concorrenza, anche ai sensi dell'articolo 2125 del codice civile.

11. Nelle società di cui amministrazioni pubbliche detengono il controllo indiretto, non è consentito nominare, nei consigli di amministrazione o di gestione, amministratori della società controllante, a meno che siano attribuite ai medesimi deleghe gestionali a carattere continuativo ovvero che la nomina risponda all'esigenza di rendere disponibili alla società controllata particolari e comprovate competenze tecniche degli amministratori della società controllante o di favorire l'esercizio dell'attività di direzione e coordinamento.

12. Coloro che hanno un rapporto di lavoro con società a controllo pubblico e che sono al tempo stesso componenti degli organi di amministrazione della società con cui è instaurato il rapporto di lavoro, sono collocati in aspettativa non retribuita e con sospensione della loro iscrizione ai competenti istituti di previdenza e di assistenza, salvo che rinuncino ai compensi dovuti a qualunque titolo agli amministratori.

13. Le società a controllo pubblico limitano ai casi previsti dalla legge la costituzione di comitati con funzioni consultive o di proposta. Per il caso di loro costituzione, non può comunque essere riconosciuta ai componenti di tali comitati alcuna remunerazione complessivamente superiore al 30 per cento del compenso deliberato per la carica di componente dell'organo amministrativo e comunque proporzionata alla qualificazione professionale e all'entità dell'impegno richiesto.

14. Restano ferme le disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità di incarichi di cui al decreto legislativo 8 aprile 2013, n. 39.

15. Agli organi di amministrazione e controllo delle società in house si applica il decreto-legge 16 maggio 1994, n. 293, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 luglio 1994, n. 444.

16. Nelle società a partecipazione pubblica ma non a controllo pubblico, l'amministrazione pubblica che sia titolare di una partecipazione pubblica superiore al dieci per cento del capitale propone agli organi societari l'introduzione di misure analoghe a quelle di cui ai commi 6 e 10."

#### **4. Struttura di riferimento**

Direzione infrastrutture trasporti e logistica  
Direzione partecipazioni societarie ed enti regionali