

Strade

Veneto strade Spa, la via regionale al dopo Anas

Fra le best practices del Veneto nel settore stradale spicca la scelta, unica nel suo genere, di creare una società per azioni regionale a cui delegare la gestione della rete trasferita dall'Anas, compresa la realizzazione delle nuove opere.

La società si chiama Veneto Strade e ha un capitale sociale di 10 miliardi di lire (5,136 milioni di euro), il 50 per cento del quale diviso equamente fra le sette Province venete, mentre il 30 per cento è della Regione Veneto e il restante 20 per cento delle concessionarie autostradali Brescia-Padova, Venezia-Padova, Autovie Venete e Autostrade per l'Italia, ciascuna con una quota del 5 per cento.

La presidenza e le due vicepresidenze sono assegnate alle Province, Amministratore delegato e Direttore generale sono invece indicati dalla Regione Veneto.

Motivi di una scelta

La Regione ha scelto la strada della costituzione di una società per azioni, sia perchè questo meccanismo è più snello dell'Agenzia regionale, perchè permette di coinvolgere le concessionarie autostra-



dali presenti sul territorio, creando insieme ai principali enti locali una regia unica della rete stradale di secondo livello.

Questa soluzione comporta sinergie notevoli - spiega Silvano Vernizzi, Amministratore delegato di Veneto Strade - anche sotto l'aspetto gestionale: dai mutui accordi per la gestione dei silos del sale ad aspetti più significativi, come il reinvestimento sul territorio degli utili di queste società, specie per quanto riguarda la Brescia-Padova e la Padova-Venezia, che sono di fatto ad azionariato pubblico.

Per la Regione la scelta di puntare su una Società di gestione consente anche di evitare di dividere la grande viabilità regionale fra le sette province, con frantumazioni ritenute innaturali e la perdita di una visione organica nella gestione (anche se dal punto di vista giuridico il rapporto è regolato in regime di concessione tra la singola provincia e Veneto strade).

La presenza delle Province nella società, con una posizione rilevante, è concepita come elemento di garanzia verso il territorio e permette alle Province stesse, per il

futuro, di assegnarle la gestione di tutta la loro rete, attraverso appositi "contratti di servizio", così come sta avvenendo già oggi con alcuni comuni di media grandezza.

Inoltre questa formula è ritenuta da molti - comprese le rappresentanze sindacali, che ne sembrano entusiaste - uno strumento più adeguato ed efficace per questo tipo di rete (società per azioni anziché uffici tecnico-amministrativi provinciali), con economie di scala e maggior efficienza nella gestione delle risorse.

L'integrazione - precisa Silvano Vernizzi - permette di utilizzare al meglio risorse, comunque limitate, e ridistribuirle secondo le necessità, che un anno potrebbero riguardare le strade di una provincia, ma quello successivo un'altra.

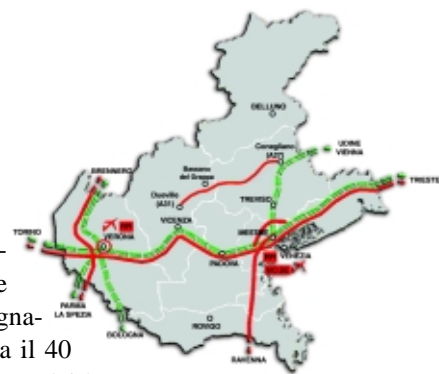
Una particolarità riguarda la provincia di Vicenza, che prima della nascita di Veneto strade ha costituito, insieme all'autostrada Brescia-Padova, una propria società di gestione della rete trasferita, denominata ViAbità; per questo si è creata un'integrazione diversa rispetto alle altre province, che ha portato Veneto strade a divenire azionista di ViAbità, con il 5 per cento.

Competenze e risorse

Su Veneto strade - costituita nel dicembre 2001 e divenuta operativa nel giugno 2002, con la firma della prima convenzione, con la Provincia di Belluno - ricade la competenza dei circa 1.700 chilometri delle 58 strade ex statali, delle quali deve garan-

Spese di manutenzione della rete regionale ex-Anas sostenute direttamente da Veneto strade in sei delle sette province venete (in quella di Vicenza gli interventi sono effettuati dalla società ViAbità, creata dalla Provincia insieme all'autostrada Brescia-Padova, alla quale partecipa anche Veneto strade)





tire manutenzione, gestione e sviluppo; il tutto finanziato con i fondi trasferiti dallo Stato per la manutenzione, cioè circa 46 miliardi di lire l'anno, pari a circa 30 milioni di lire al chilometro, integrati da quelli per il personale.

Altre entrate derivano dagli oneri sui passi carrabili, la pubblicità ecc., oltre che dagli accordi di programma con gli enti locali. Complessivamente, nel 2003, il bilancio consuntivo di Veneto strade vede entrate per oltre 33 milioni di euro, solo per la manutenzione e gestione.

Un capitolo a parte sono poi i nuovi interventi sulla rete ex-Anas, anch'essi affidati a Veneto strade, dove i fondi trasferiti dallo stato sono stati integrati in un più ampio Piano triennale regionale, che prevede investimenti per circa 1.400 miliardi di lire (700 milioni di euro) e altri 1,4 miliardi per la sicurezza; il Piano relativo principalmente ad ampliamenti della rete e varianti ai centri abitati, è coperto in parte da cofinanziamenti (300 miliardi) mentre mille miliardi derivano da una rimodulazione del contributo dello Stato, non nei vari anni ma inteso come limite di impegno.

La realizzazione di nuove opere è una partita separata, perchè non rientra nei ricavi né nel valore della produzione, e come tale consente, indirettamente, un'ulteriore ricavo di circa 3 milioni di euro l'anno. Questi ricavi ulteriori sono possibili grazie a un regime Iva particolare - puntualizza Silvano Vernizzi - derivato dall'applicazione della legge per il tipo di società, di servizio ecc. e approvato dal-

l'Agenzia delle Entrate: le attività di manutenzione sono fatturate a monte, mentre questo non avviene per le altre entrate, determinando appunto un attivo Iva, che si traduce poi in opere, perchè lo statuto della società non prevede la distribuzione di dividendi.

Risultati operativi

Sotto l'aspetto operativo, il bilancio di quasi due anni di attività sembra essere positivo, sia in termini di gestione (nel 2002 ha superato il battesimo operativo garantendo la circolazione su tutta la viabilità di montagna durante forti nevicate), sia nell'avvio delle gare d'appalto per le nuove opere: già nel novembre 2002 sono stati assegnati i primi lavori, in particolare il completamento della nuova Statale del Santo, appaltata alla Cavallaro di Dalmine; oggi, dopo quasi due anni, risultano

appaltati e consegnati circa il 40 per cento dei lavori previsti dal Piano triennale regionale. Rispetto a quest'ultimo va segnalata un'altra particolarità del Veneto: i progetti ereditati da Veneto strade provengono direttamente dalla Regione Veneto, che in seguito a un accordo con il Compartimento Anas di Venezia, già dal 1991, provvede autonomamente, con fondi regionali, alla progettazione delle opere inserite nei Piani triennali Anas.

Il rapporto di collaborazione con Anas continua a essere un dato caratterizzante nella regione: oggi la sua presenza è decisamente ridimensionata, visto che gestisce circa 600 chilometri di rete sui circa 2.400 originari (sostanzialmente le Statali Romea, Triestina, Pontebbana, Alemagna, Transpolesana e Veronese), ma rimane una realtà importante - sottolinea Silvano Vernizzi - con la quale si stanno valutando ipotesi come la sperimentazione di un Piano neve unico in alcune zone, dove chi è prevalente effettua le operazioni di sgombero anche sulla rete dell'altro gestore, così da evitare sovrapposizioni di mezzi. La vera differenza nell'esercizio della rete ex Anas rispetto al passato - precisa Vernizzi - è che Veneto strade ha un rapporto più stretto con gli enti locali, non solo le province ma anche e soprattutto con i comuni, con la conseguente diminuzione della conflittualità.

Investimenti - Manutenzioni 2003

