

## Dati informativi concernenti la legge regionale 29 marzo 2019, n. 13

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 5 febbraio 2019, n.3/ddl;
- Il disegno di legge è stato presentato al Consiglio regionale in data 7 febbraio 2019, dove ha acquisito il n. 427 del registro dei progetti di legge;
- Il progetto di legge è stato assegnato alla Seconda Commissione consiliare;
- La Seconda Commissione consiliare ha espresso parere sul progetto di legge in data 28 febbraio 2019;
- Il Consiglio regionale, su relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il Presidente della stessa, consigliere Francesco Calzavara, e su relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il consigliere Stefano Fracasso, ha esaminato e approvato il progetto di legge con deliberazione legislativa 20 marzo 2019, n. 13.

### 2. Relazione al Consiglio regionale

- Relazione della Seconda Commissione consiliare, relatore il Presidente della stessa, consigliere Francesco Calzavara, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

la Regione del Veneto con la L.R. n. 11/2001 recante “Conferimento di funzioni e compiti amministrativi alle autonomie locali in attuazione del D.lgs. 112/98” e successive modificazioni, ha provveduto all’individuazione della rete viaria di interesse regionale ed al trasferimento delle restanti strade al demanio provinciale.

Successivamente, in attuazione della L.R. n. 29/2001 è stata costituita la società Veneto Strade S.p.A., società di capitali a prevalente partecipazione pubblica, cui compete la progettazione, esecuzione, manutenzione, gestione e vigilanza delle reti stradali di interesse regionale.

Attualmente, è in corso un processo di riordino della rete stradale di interesse nazionale e di riclassificazione della rete viaria regionale, a suo tempo individuata con deliberazione del Consiglio regionale n. 59 del 24/7/2002.

Con il presente disegno di legge si propone di modificare l’articolo 1 della legge regionale 25 ottobre 2001, n. 29 allo scopo di:

- adeguare le competenze e le funzioni della Società al nuovo processo in corso di riordino della rete stradale di interesse nazionale, processo che prevede il rientro di parte della viabilità regionale e provinciale nel demanio stradale nazionale;
- assegnare a tale società nuove funzioni per garantire le massime sinergie ed efficienza gestionale delle attività di manutenzione e realizzazione di nuove opere infrastrutturali della rete viaria insistente sul territorio regionale, in relazione ai fabbisogni di mobilità dei cittadini e delle imprese;
- modificare le tipologie dei soggetti che possono far parte della Società, in particolare inserendo le società a prevalente partecipazione pubblica operanti nel settore della mobilità.

Le proposte di modifica di cui al comma 2 dell’articolo 2, della legge regionale 25 ottobre 2001, n. 29 sono necessarie sia per rendere coerente la rubrica con il relativo disposto normativo, sia per meglio definire l’ambito d’intervento della società, anche in previsione della programmata collaborazione con ANAS, così come prevista dall’Accordo e specifico Protocollo d’Intesa sottoscritto in data 23/02/2018.

La proposta di modifica di cui all’articolo 6 ha lo scopo di chiarire la norma relativa alle spese di funzionamento per la gestione della medesima società.

Sulla proposta di legge la Seconda Commissione consiliare, nella seduta del 28 febbraio 2019, ha espresso a maggioranza (favorevoli il presidente Calzavara - con delega del consigliere Michieletto - e il consigliere Rizzotto del Gruppo consiliare Zaia Presidente, il consigliere Gidoni del Gruppo consiliare Liga Veneta-Lega Nord, il consigliere Barison del Gruppo consiliare Fratelli d’Italia - Movimento per la cultura rurale e il consigliere Conte del Gruppo consiliare Veneto per l’Autonomia - Alleanza per il Veneto; astenuto il consigliere Bassi del Gruppo consiliare Centro Destra Veneto - Autonomia e Libertà; contrari il consigliere Zanoni del Gruppo consiliare Partito Democratico e il consigliere Guarda del Gruppo consiliare Alessandra Moretti Presidente) parere favorevole alla sua approvazione da parte del Consiglio regionale.”;

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

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

è stata una relazione rapidissima, quella del Presidente Calzavara. Sulla sostanza formale delle modifiche che vengono proposte, che sono abbastanza tecniche, credo che avremmo poco da dire e poco da discutere.

Quello che ci preme è mettere in luce e anche verificare alcune questioni politiche generali di questa operazione; ricordo brevemente le situazioni di difficoltà in cui versava Veneto Strade nel 2016, tanto che si profilava addirittura la possibilità che la società cessasse la sua attività. Era uscito anche quello: c'è stato un momento in cui si poneva il quesito se la società sarebbe stata in grado di affrontare l'inverno, l'inverno soprattutto a Belluno e gli interventi sulla rete stradale. Da quella situazione, per passaggi successivi l'uscita delle Province, anche questa non un'uscita liscia (perizia, valore, controperizia, valore), tuttavia anche questa realizzata e infine la previsione dell'accordo con l'ANAS che ha visto attualmente la Regione acquisire le quote ex Provincia e quindi andare in maggioranza del pacchetto azionario della società. Infine le tre delibere con l'intesa Regione-ANAS 201, 202 e 203 dello scorso anno.

Questo quadro ha tre aspetti: uno è quello molto più generale, legato all'esito del processo di autonomia perché nella legge che questo Consiglio ha licenziato sull'autonomia c'è scritto che la Regione si riprende o si prende - dipende dai punti di vista - tutta la competenza sulle infrastrutture, comprese quelle stradali e autostradali.

Non mi dilungo su questo aspetto, anche se ho visto ultimamente qualche intervento del presidente Zaia che dice che forse questo è un po' da rivedere, in ogni caso, in attesa che il Presidente ci riferisca qual è lo stato di avanzamento del testo sull'autonomia, dove, ripeto, c'è la richiesta della Regione di riprendersi tutto, compreso le concessioni autostradali, noi torniamo a richiamare il presidente Zaia, attraverso il Presidente del Consiglio, al suo dovere di riferire in aula.

Passando oltre, gli altri due temi sono più specifici. Il primo: lo scorso anno l'Assessore in audizione ci disse che ANAS si impegnava a trasferire 30.000 euro a chilometro per le manutenzioni rispetto a 670 chilometri di strade che vengono riclassificate, quindi a spanne 20-21 milioni di euro all'anno per le manutenzioni, più 10 milioni l'anno per gli investimenti, più un'un tantum di 60 milioni. Quindi la prima domanda è se c'è la conferma di questi 110 milioni in cinque anni che sono assolutamente rispettabili e benvenuti, ma ripeto che vogliamo capire se c'è questo.

Seconda questione: l'utilizzo degli utili di CAV perché anche qui, sempre sulla base di quel protocollo d'intesa, si dice che gli utili di CAV, una volta restituiti i fondi per le anticipazioni, resteranno in Veneto attraverso un'intesa che li vede destinati alle infrastrutture del Veneto, addirittura con un conto dedicato, come ho letto recentemente, e l'Assessore si spinge a dire - non so se l'ha detto o se l'ha scritto qualche giornalista - che questo avverrà non solo per le strutture e le infrastrutture stradali, ma anche per l'intermodalità.

In un'ottica di cambiamento della mobilità, che sarà uno dei grandi temi non solo del Veneto - torniamo sulle questioni dell'efficienza energetica, della riduzione delle emissioni - uno spostamento di risorse dalla gomma al ferro è indubbiamente di grande interesse; peraltro sono politiche che si fanno in altre regioni; se pensiamo all'Area C di Milano funziona che si preleva una tassa da chi la attraversa in auto e Milano poi la reinveste nei servizi pubblici, nel servizio metropolitano. Questo principio pensato su scala veneta potrebbe significare che utilizziamo gli utili che vengono da chi utilizza il Passante per potenziare le infrastrutture, non solo stradali ma anche le altre modalità di trasporto.

Su questo, già da quest'anno CAV ha degli utili significativi, pari a 23 milioni; vogliamo capire: quali sono le modalità attraverso le quali questi utili saranno eventualmente trasferiti a Veneto Strade?

In che modo, con quale priorità, su quali infrastrutture, che cosa c'è nel pacchetto dei 671 chilometri riclassificati e che cosa non c'è in quel pacchetto? Perché abbiamo, comunque, la regionale 10 di cui si discute, abbiamo altri tratti di infrastruttura che non sappiamo se fanno parte di questo accordo e, quindi, ANAS le realizzerà tramite Veneto Strade o se, invece, ANAS le fa in quanto ANAS.

Sempre su Veneto Strade, altro punto di domanda: Veneto Strade si trascina un contenzioso con la Provincia di Belluno, dovuto al mancato trasferimento della Provincia nei confronti di Veneto Strade in base al contratto di servizio che c'era tra i due soggetti. La Provincia dice: ma io non ho potuto onorare quel contratto perché non mi furono trasferiti quei fondi dallo Stato, fatto sta che c'è un contenzioso aperto, è un contenzioso che vale, credo, qualche decina di milioni di euro.

Già in occasione delle delibere, dell'intesa, avevamo sollevato questo: cioè se in quell'intesa ci fosse anche la soluzione di quel contenzioso.

Infine, ma non per ultimo, tutto il tema che avevamo affrontato già in due leggi di bilancio che riguarda la NewCo, la possibilità che questa operazione fosse preliminare alla costituzione della NewCo per l'affidamento diretto, allora sì della tratta autostradale, Autovie.

Poi si è persa. Nel primo passaggio in Aula c'era questa ipotesi.

Anche rispetto a Veneto Strade chiediamo se sia verificata la possibilità e la praticabilità dell'affidamento diretto o dell'affidamento in house che a suo tempo era condizionata al fatto che ANAS rientrasse o meno nel perimetro di Ferrovie dello Stato. Sappiamo che c'era un quesito aperto ancora col Ministro Delrio e anche su questo vorremmo che ci fossero date delle garanzie e, poi, di non aver sorprese che rispetto a un'operazione che vede ANAS diventare il socio di riferimento della società che oggi è a maggioranza, anche se temporaneamente, di partecipazione della Regione ma era nata come società espressione degli Enti Locali del Veneto. Ripeto, al di là degli elementi più tecnici di modifica dello Statuto, che non ci sembrano così rilevanti, ci interessa di più capire dove si colloca questa modifica, qual è il ruolo che Veneto Strade assume nel quadro delle strategie di questa Regione che riguardano le infrastrutture stradali, ma non solo stradali; perché ci sarà bisogno di investire in altre modalità di trasporto per

affrontare la sfida delle riduzioni delle emissioni e ci sarà anche bisogno di attrezzare l'infrastruttura stradale in modo assolutamente nuovo, il cosiddetto 4.0.

Le auto a guida autonoma non sono così lontane, ma già oggi alcune infrastrutture stradali e autostradali si stanno attrezzando per avere tutti i sistemi; è un'infrastruttura, ma questa è infrastruttura immateriale soprattutto per questo tipo di veicoli. Siamo interessati di più ad avere delle risposte, rispetto ai quesiti che abbiamo posto, per collocare questa operazione nell'ambito delle strategie di questa Regione nel campo della mobilità.”.

### 3. Note agli articoli

#### *Nota all'articolo 1*

- Il testo dell'art. 1 della legge regionale n. 29/2001, così modificato dalla presente legge, è il seguente:

“Art. 1 - Costituzione della società.

1. La Giunta regionale è autorizzata a costituire una società di capitali a prevalente partecipazione pubblica, di seguito denominata Società, che abbia ad oggetto la progettazione, l'esecuzione, la manutenzione, la gestione e la vigilanza di reti stradali *ed autostradali, anche a pedaggio, e di opere pubbliche di interesse regionale.*

*1 bis. Alla Società competono altresì funzioni di ricerca, sperimentazione, sviluppo e potenziamento della mobilità, anche intermodale, ivi inclusa la partecipazione ad iniziative di partenariato pubblico privato.*

2. Possono far parte della Società le province del Veneto *e società a prevalente partecipazione pubblica operanti nel settore della mobilità.*

3. La partecipazione societaria delle province è consentita fino ad un massimo del cinquanta per cento.

4. Ai fini della partecipazione della Regione, la Giunta regionale approva lo schema di statuto della Società, sentita la commissione consiliare competente in materia di viabilità.”.

#### *Nota all'articolo 2*

- Il testo dell'art. 2 della legge regionale n. 29/2001, così modificato dalla presente legge, è il seguente (Il testo tra parentesi quadra è abrogato/soppresso):

“Art. 2 - *Progettazione ed esecuzione di interventi di interesse regionale sulla rete viaria.*

1. La Giunta regionale è autorizzata ad attribuire alla Società la progettazione e l'esecuzione di interventi sulla rete viaria di interesse regionale di cui agli articoli 95, comma 1, lettera c) e 96 della legge regionale 13 aprile 2001, n. 11 .

1 bis. La Giunta regionale è autorizzata, sulla base di specifici accordi di programma con enti locali, ed eventuali altri soggetti interessati, ad attribuire alla Società la progettazione e l'esecuzione delle opere stradali *sulla rete viaria demaniale, diversa da quella di cui al comma 1*, riconosciute dalla Giunta stessa di interesse regionale [opere di volta in volta riconducibili al demanio regionale, provinciale o comunale, a seconda delle tipologie della rete viaria oggetto delle stesse]. Le relative risorse assegnate alla Società, sulla base degli accordi stipulati tra gli enti interessati e destinate alla realizzazione dell'intervento, sono soggette al regime dei trasferimenti pubblici, secondo le disposizioni vigenti.”.

#### *Nota all'articolo 3*

- Il testo dell'art. 6 della legge regionale n. 29/2001, così modificato dalla presente legge, è il seguente:

“Art. 6 - Spese di funzionamento.

1. La Regione *può concorrere* alle spese di funzionamento della Società con stanziamenti da determinarsi annualmente con legge di bilancio.”.

### 4. Struttura di riferimento

Direzione infrastrutture trasporti e logistica