

## L'INTERVENTO

L'innovazione Actv  
diventa servizio  
per tutta la città

di Marcello Panettoni\*

Ci eravamo ripromessi di non rispondere agli interventi di J. V. de Borg apparsi sulla stampa perché non ritenevamo, visto il livello, che meritassero particolare attenzione, ma considerato che questi interventi stanno diventando sempre più frequenti e che alcuni argomenti vengono addirittura ripresi da autorevoli consiglieri comunali per criticare la gestione Actv, riteniamo necessario fare chiarezza una volta per tutte, almeno speriamo, sulle questioni sollevate dal "professore".

Il bilancio 2006 di Actv, pur presentando un limitatissimo utile di esercizio (27 mila euro) ha scontato imposte correnti per 8,65 milioni di euro di cui: 4.990.510 euro per Irap (Imposta sul Reddito Attività Produttive) e 3.659.010 euro per l'Ires (Imposta sul reddito delle Società). Il professore insiste nel ritenere che sarebbe stato possibile evitare di pagare queste imposte fornendo più servizi, "maggiori uscite", non gravando così sugli utenti con inutili balzelli tariffari.

Noi non conosciamo il sistema fiscale olandese, paese d'origine del professore in questione, ma riteniamo che anche un nostro studente di ragioneria sappia che le imposte dovute al Fisco italiano sono, in parte consistente, determinate in maniera indipendente dal risultato "ante imposte".

Infatti l'Irap, nonostante il nome, non è in realtà un'imposta sul reddito, bensì, in sostanza, un'imposta sul valore aggiunto. La base imponibile è infatti determinata, oltre che dall'eventuale reddito, anche dai costi del personale e dagli oneri finanziari (che sono indetraibili ai fini Irap). Quindi,

considerando che Actv è una società ad alta intensità di manodopera, nel suo bilancio vi sarà sempre una componente "stabile" di circa 5 milioni di euro di Irap, anche con un risultato di esercizio (post imposte) in sostanziale pareggio.

In secondo luogo i criteri per la determinazione del reddito imponibile (ai fini Ires) escludono dai costi detraibili anche tutta un'altra serie di costi che, pur sopportati (e regolarmente e correttamente esposti a bilancio) il fisco non accetta o rinvia, nel loro effetto fiscale, agli anni successivi. Ci si riferisce agli accantonamenti, ad alcuni fondi, ai costi di manutenzione che eccedano il 5% del valore dei beni oggetto di manutenzione, ecc.

Pertanto, considerata la struttura del bilancio Actv, vi è una base imponibile Ires di circa 9-10 milioni di euro, anche in caso di risultato di esercizio (post imposte) in sostanziale pareggio, da cui discende un'imposta Ires di circa 3 milioni di euro. Per poter azzerrare quest'imposta, occorrerebbe che il risultato ante imposte registrasse una perdita di circa 9 milioni di euro e quello post imposte di 13 milioni di euro.

Ma a quel punto cosa avrebbe da dire il professore, che "è un luminare in materia" (come lo ha definito il consigliere comunale Bortoluzzi), se Actv uscisse annualmente con una perdita di 13 milioni di euro per non pagare imposte (Ires) allo Stato e conseguentemente

chiedesse ogni anno al Comune di ricapitalizzare la società, visto che il capitale sociale di Actv è di 16 milioni di euro!!?

Il secondo argomento riguarda il sistema Imob. Non riteniamo di doverci soffermare sui giudizi di superficialità sul come siano state immagazzinate le apparecchiature elettroniche danneggiate dall'alluvione dell'ottobre scorso, non ci risulta peraltro che il professore abbia effettuato dei sopralluoghi per poter esprimere il suo illuminato parere, e non ci pare che Actv sia stata l'unica ad aver subito danni con l'alluvione. Ci preme invece entrare nel merito della leadership in termini di innovazione che, a detta del professore, Actv avrebbe perduto a scapito delle aziende minori.

Il progetto Imob discende certamente da quanto impostato ai tempi della gestione Actv Brunetti/Stifanelli, ma per implementare quello che era un capitolato fatto da Ratp (una delle più importanti aziende del trasporto pubblico locale francese), si è dovuto procedere a realizzare un progetto esecutivo e soprattutto attendere che la Regione Veneto rendesse disponibile finanziamenti per pagare il 50 per cento dell'investimento, solo allora è stato possibile indire una gara e procedere con la realizzazione. Purtroppo con le chiacchiere si fanno forse dei buoni convegni, ma poche opere.

Actv ha rispettato i tempi originari dettati dalla Regione,

per l'ottenimento dei finanziamenti e gli slittamenti sono sempre stati determinati da ragioni non dipendenti da Actv, a maggio partirà il sistema in navigazione e a luglio nell'automobilistico, in laboratorio Actv è comunque possibile vedere fin d'ora il sistema realizzato nella sua interezza.

È inoltre del tutto evidente che il progetto Actv non ha paragoni con quelli implementati da altre aziende del Veneto. (che hanno sistemi funzionanti per solo abbonati), sia per dimensione, per numeri di mezzi e per numero di linee e esercizi gestiti.

Il progetto Actv ha previsto l'eliminazione del sistema cartaceo in dotazione all'azienda, perché ormai obsoleto e non più in produzione, puntando sia sugli abbonati (carte Csc) che sui biglietti (carte Tsc) con numeri in gioco (450.000 Csc e oltre 10 milioni/annui di Tsc) che non ha eguali in Veneto e forse nemmeno, per il momento, a livello nazionale.

La prova della sua consistenza è anche testimoniata dal fatto che l'amministrazione comunale, attraverso Venis, intende utilizzare Imob come carta cittadina che integri anche altri servizi oltre il trasporto, rendendo finalmente funzionale il sistema Venice Card che il professore non è stato in grado di far decollare ai tempi della sua presidenza.

\*Presidente ACTV