

FIGURA 0.2: PROGRAMMI PRIORITARI – MODALITÀ: FERROVIE – ORIZZONTE TEMPORALE: 2017-2021

ID	Denominazione	Costo intervento (mln €)	Risorse disponibili (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)	Note
1	Programmi prioritari ferrovie - Sicurezza, ambiente ed adeguamento a obblighi di legge	33.885	9.895	23.990	
2	Programmi prioritari ferrovie - Tecnologie per la circolazione e l'efficientamento	8.986	3.554	5.432	
3	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	235	115	120	
4	Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione delle Reti regionali	15.911	3.865	12.046	<i>Reti regionali - non considerate nelle ferrovie nazionali</i>
5	Programmi città metropolitane	18.298	9.326	8.972	<i>Considerati nei programmi per le città metropolitane</i>
6	Programma porti e interporti - ultimo/ penultimo miglio	1.259	530	729	<i>Considerati nei programmi per i porti</i>
7	Programma aeroporti - Accessibilità su ferro	3.243	535	2.708	<i>Considerati nei programmi per gli aeroporti</i>
TOTALE		81.817	27.820	53.997	

FIGURA 0.3: INTERVENTI PRIORITARI – MODALITÀ: FERROVIE

ID	Denominazione	Costo intervento (mln)	Risorse disponibili (mln)	Fabbisogno residuo (mln)	Note
1	Direttrice Liguria - Alpi	10.393,00	7722,00	2.671,00	
2	Direttrice trasversale	8.691,00	4.389,00	4.302,00	
3	Direttrice Verona - Brennero	5.922,00	5.054,00	868,00	
4	Direttrice Venezia - Trieste/ Udine	2.365,00	360,00	2.005,00	
5	Direttrice centrale e direttrice tirrenica Nord	873,00	873,00	0,00	
6	Direttrice Adriatico-Ionica	1.349,00	1.349,00	0,00	
7	Direttrice Napoli - Bari	5.807,00	5.091,00	716,00	
8	Direttrice Napoli - Palermo	6411,00	4.733,00	1.678,00	
9	Rete Sarda	271,00	271,00	0,00	
	TOTALE	42.082	29.842	12.240	

La direttrice Torino-Lione

In attuazione del contratto di governo è stata effettuata una nuova Analisi Costi-Benefici nonché un'analisi degli aspetti giuridici per le conseguenti valutazioni politiche. A valle della discussione degli esiti di tali analisi, la Camera dei Deputati e il Senato hanno approvato, rispettivamente in data 21 febbraio e 7 marzo 2019, una mozione di maggioranza che "impegna il Governo a ridiscutere integralmente il progetto della linea Torino-Lione, nell'applicazione dell'accordo tra Italia e Francia".

Di seguito si riportano i costi totali dell'investimento per la realizzazione del collegamento ferroviario:

	Costi di investimento (mld Euro)	Note
Costi sostenuti per studi e indagini	1,4	di cui 0,4 mld quota Italia, 0,4 mld quota Francia e 0,6 mld quota UE
Tratta transfrontaliera	9,6	costo quota Italia 5,6 mld; costo quota Francia 4,0 mld; cofinanziamento UE pari al 40%
Tratta nazionale	4,6	confermati 1,9 mld e posticipati 2,7 mld (Informativa CIPE del 22.12.2017)
Costo totale (miliardi euro)	15,6	
Costo "a finire" (miliardi euro)	14,2	

III.3 STRADE E AUTOSTRADE

FOCUS**Strategie**

- Incremento della manutenzione straordinaria programmata
- Completamento progetti di itinerari per direttrici principali
- Fluidificazione aree urbane e metropolitane
- Completamento maglie della rete autostradale
- Digitalizzazione e innovazione
- Adeguamento delle prestazioni per gli itinerari a bassa accessibilità autostradale

Anche per il settore stradale e autostradale, gli obiettivi e le strategie descritti precedentemente costituiscono la cornice di riferimento per la definizione delle priorità di investimento, suddivise in “programmi prioritari”, diffusi su tutta la rete, e “Interventi prioritari”, per il completamento degli itinerari stradali e delle maglie della rete autostradale coerentemente con lo sviluppo delle direttrici previste nella rete TEN-T, garantendo nello stesso tempo l’accessibilità ai territori e agli attrattori industriali e commerciali.

Di seguito si riportano i programmi prioritari, che per quanto riguarda le strade statali trovano una diretta corrispondenza con le priorità individuate nel Contratto di Programma ANAS 2016-2020.

Valorizzazione del patrimonio stradale

Una delle criticità del sistema di infrastrutture stradali riguarda la sua vetustà, quindi sono incentivate quelle azioni tese alla sua manutenzione e valorizzazione; inoltre, le esigenze di miglioramento della sicurezza stradale e di diminuzione dell’incidentalità trovano risposta in numerosi interventi di adeguamento della sezione stradale agli standard attuali e di rettifica dei tracciati esistenti, oltre che in quelli relativi al miglioramento delle barriere protettive.

Potenziamento tecnologico e digitalizzazione (Smart Road)

Coerentemente con le strategie definite, l’implementazione e la diffusione della digitalizzazione delle infrastrutture (incluso il monitoraggio con sensoristica avanzata delle strutture, come ponti e viadotti) costituisce uno dei programmi prioritari fondamentali per il conseguimento degli obiettivi generali definiti.

Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico

Il ruolo della rete stradale risulta fondamentale anche per la gestione delle emergenze dovute all’elevata esposizione al rischio sismico del territorio nazionale.

Nel corso degli ultimi anni sono state sviluppate alcune azioni principali, come la messa in sicurezza delle aree terremotate, che vanno implementate in termini di misure preventive per affrontare questo tema in un’ottica programmatica più ampia.

FOCUS**Il dissesto idrogeologico**

Centrale nella strategia del Governo è l'azione di "manutenzione del territorio" che riguarda la sicurezza di tutte le infrastrutture e quindi è fondamentale per garantire una mobilità efficiente e sicura.

L'ultimo rapporto dell'Istituto Superiore per la protezione e la ricerca ambientale (Ispra) ha restituito una fotografia che vede il rischio idrogeologico in aumento. Oltre 50mila km² del territorio nazionale (il 16,6%) sono in aree a maggiore pericolosità per frane e alluvioni: un rischio che coinvolge il 4% degli edifici italiani, per un totale di oltre 1 milione di persone residenti nei territori vulnerabili. Anche i settori produttivo e culturale sono investiti dal rischio idrogeologico: sono quasi 83mila le industrie e i servizi posizionati in aree a pericolosità da frana elevata e molto elevata, 600mila quelle soggette a pericolo inondazione nello scenario medio, mentre quasi 38mila beni culturali sono localizzati in aree franabili.

Per prevenire e contrastare tali rischi, diverse misure sono state messe in campo.

Già nel mese di dicembre 2018 è stato adottato il Piano straordinario invasi, che, con lo sblocco di circa 250 milioni di euro per finanziare 30 opere nel settore idrico, intende contrastare i problemi di rischio idraulico e i fenomeni di siccità, imputabili anche a perdite della risorsa idrica durante il suo "trasporto" all'utenza finale. Nell'ambito delle opere incluse nel perimetro di intervento, la priorità sarà attribuita a quelle immediatamente cantierabili quali, ad esempio, l'adduttore alimentato dalla diga del Liscia in Sardegna (19,5 milioni di finanziamento), gestito dal consorzio della Gallura, e la cassa di espansione sul torrente Baganza, cofinanziata per 6 milioni di euro su 61 di costo totale, il cui soggetto attuatore è l'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO).

È inoltre in fase di approvazione un Disegno di legge per la prevenzione e il contrasto del dissesto idrogeologico (cosiddetto "Proteggi Italia"), nell'ambito del quale il Governo lavorerà per innovare l'attuale quadro normativo in tema di dissesto idrogeologico, operando un ampliamento e un rafforzamento degli attuali poteri dei commissari di governo e una semplificazione e velocizzazione delle procedure di finanziamento, esecuzione e realizzazione degli interventi di messa in sicurezza del territorio.

A inizio aprile, il Consiglio dei Ministri ha approvato in esame preliminare un Disegno di legge per la mitigazione del dissesto idrogeologico e la salvaguardia del territorio che attribuisce ai Presidenti delle Regioni designati quali Commissari contro il dissesto idrogeologico il compito di predisporre un programma d'azione triennale per la mitigazione del rischio e per la salvaguardia del territorio, nel quale vengono riportate la descrizione tecnica e le singole stime di costo. Si consente inoltre il ricorso all'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione di lavori sulla base del progetto definitivo, indipendentemente dall'importo dei lavori, nel rispetto di quanto previsto dalle norme europee sugli appalti pubblici. Sono previste risorse complessive per oltre 6,5 miliardi di euro destinate alla prevenzione del rischio e alla messa in sicurezza del territorio. Il testo del disegno di legge verrà trasmesso alla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano per l'acquisizione del parere di competenza.

Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali

In ambito extraurbano sono stati programmati numerosi interventi di potenziamento della viabilità esistente e di realizzazione di nuovi assi per una migliore distribuzione del traffico sulla rete, come le terze e quarte corsie in ambito

autostradale o la trasformazione da strada extraurbana secondaria a strada extraurbana principale nella rete non autostradale, per superare le condizioni di funzionamento molto prossime alla capacità per diverse ore del giorno di alcune tratte strategiche dello SNIT.

Decongestionamento delle aree metropolitane

Per quanto riguarda la congestione e l'esigenza di maggiore accessibilità alle aree urbane, le strategie a livello nazionale attribuiscono prioritaria importanza ai sistemi di mobilità sostenibile, e in questo senso principalmente ai servizi ferroviari di area metropolitana. Conseguentemente, il sistema stradale nelle aree urbane deve assicurare principalmente la funzione di by-pass e di adduzione. Le soluzioni previste per i principali nodi urbani sono quindi di potenziamento, agendo prevalentemente sul sistema adduzione/smistamento del traffico.

Nel seguito vengono riportate le **Tabelle** con il valore economico, i finanziamenti disponibili e il fabbisogno residuo di risorse per i programmi e per gli interventi prioritari.

FIGURA 0.4: PROGRAMMI PRIORITARI – MODALITÀ: STRADE E AUTOSTRADE

ID	Denominazione	Costo intervento (mln)	Risorse disponibili (mln)	Fabbisogno residuo (mln)	Note
1	Valorizzazione del patrimonio stradale esistente	12.052,97	10.369,27	1.683,70	
2	Potenziamento tecnologico e digitalizzazione	198,00	198,00	0,00	
3	Ripristino e messa in sicurezza delle infrastrutture a rischio sismico	11.256,42	4.514,90	6.741,52	
4	Decongestionamento e fluidificazione tratte autostradali (ampliamento a terza e quarta corsia)	1.256,65	1.256,65	0,00	
5	Decongestionamento delle aree metropolitane	7,370,87	7,279,35	91,53	
TOTALE		32.134,92	23.618,17	8.516,75	

FIGURA 0.5: INTERVENTI PRIORITARI – STRADE

	Strade	Costo intervento (mln)	Risorse disponibili (mln)	Fabbisogno residuo (mln)	Note
1	NORD	2.082,60	2.048,60	34,00	
2	CENTRO	2.048,45	1.145,37	903,08	
3	SUD	5.800,18	5.092,84	707,34	
TOTALE		9.931,23	8.286,81	1.644,42	

FIGURA 0.6: INTERVENTI PRIORITARI – AUTOSTRADE					
	Autostrade	Costo intervento (mln)	Risorse disponibili (mln)	Fabbisogno residuo (mln)	Note
1	NORD	10.473,03	6.997,63	3.475,40	
2	CENTRO	2.728,65	2.014,57	714,08	
3	SUD	1.920,65	1.693,62	227,03	
	TOTALE	15.122,33	10.705,82	4.416,51	

III.4 PIANO CITTÀ / AREE METROPOLITANE

FOCUS**Strategie**

Sviluppo dei sistemi integrati su ferro (Sistemi Ferroviari Metropolitani, metropolitane, tranvie) nell'ambito dei PUMS di area metropolitana con valutazione ex ante dei progetti prioritari; suddivisione in quattro sottoprogrammi:

- Rinnovo e miglioramento del parco veicolare
- Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti
- Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie
- Estensione della rete di trasporto rapido di massa.

L'implementazione, il potenziamento e lo sviluppo di un sistema integrato di trasporto rapido di massa (TRM) rimane la priorità strategica a livello di mobilità, coerentemente con gli obiettivi definiti, per le grandi aree metropolitane del Paese, e in particolar modo per le Città Metropolitane; nello stesso tempo, i progetti di mobilità devono accompagnarsi ad un progetto integrato di riqualificazione urbana, in ottica di sostenibilità economica, sostenibilità ambientale e sostenibilità sociale.

Criteria per la valutazione di nuovi progetti di intervento sul sistema di TRM

L'esperienza acquisita sull'attuazione dei progetti di investimento per il trasporto rapido di massa a livello di aree metropolitane ha messo in luce una serie di criticità riscontrate nel processo di realizzazione degli interventi ed ha portato a delineare una nuova strategia per l'individuazione degli interventi da finanziare, basata su una declinazione specifica delle Linee Guida per la Valutazione degli Investimenti Pubblici (DM300/2017) rivolta ai TRM delle città metropolitane. A questo proposito è stato costituito, nell'ambito del MIT, un Gruppo di Lavoro, di cui fanno parte anche esperti della BEI (Banca Europea degli Investimenti), che ha predisposto criteri dettagliati e coerenti con le metodologie europee e nazionali per la valutazione ex ante dei progetti di fattibilità relativi a sistemi di trasporto rapidi di massa da sviluppare in coerenza con le previsioni dei PUMS; tali criteri verranno applicati ad un primo gruppo di progetti presentati dalle amministrazioni comunali a fine 2018, per l'erogazione del finanziamento a valere sul Fondo investimenti 2018 (art.1, c.1072, Legge di Bilancio 2018).

Nelle **Tabelle** seguenti viene riportato il riepilogo dei programmi prioritari relativi al sistema di TRM (compresa la rete su ferro gestita da RFI) per ogni città metropolitana, con il loro valore economico, i finanziamenti disponibili e il fabbisogno residuo di risorse.

I progetti di fattibilità che saranno finanziati con il Fondo Investimenti 2018 non sono compresi nelle tabelle, essendo la valutazione ancora in corso; ai finanziamenti disponibili, andranno quindi ad aggiungersi 2,4 mld € di tale Fondo da destinarsi al potenziamento del trasporto rapido di massa delle aree urbane.

FIGURA 0.7: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI TORINO

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	235,78	131,89	28,89	75
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti				
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	670,81	450,15	74,66	146
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	271,84	271,84		
	TOTALE	1178,43	853,88	103,55	221

FIGURA 0.8: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI MILANO

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	150	90	60	
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	1129,08	805,49	58,59	265
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	3763,63	2248,16	1515,47	
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	195	109,34	62,16	23,25
	TOTALE	5237,71	3252,99	1696,22	288,5

FIGURA 0.9: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI GENOVA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	70	70		
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	55,04	42,04		13
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	101,45	38,57	17,88	45
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	82,38	82,38	0	0
	TOTALE	308,87	232,99	17,88	58

FIGURA 0.10: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI VENEZIA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare				
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	248,71	139,97	12,74	96
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione				
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa				
	TOTALE	248,71	139,97	12,74	96

FIGURA 0.11: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	165,90	41,50	124,40	
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	232,43	105,43		127
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	49,32	49,32		
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa				
	TOTALE	447,65	196,25	124,4	127

FIGURA 0.12: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI FIRENZE

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare				
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	299	203		96
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	437,72	116,7	321,02	
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	690,25	216,1	83,15	391
	TOTALE	1426,97	535,8	404,17	487

FIGURA 0.13: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	271,82	236,8	6,22	28,8
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	640,37	586,12		54,25
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	2360,26	1620,4	445,6	294,26
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa				
TOTALE		3272,45	2443,32	451,82	377,31

FIGURA 0.14: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI NAPOLI

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	193,00	20,00	173,00	
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	2.549,19	1.891,54	429,65	228
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	4.341,95	2.390,52	1.906,53	44,90
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa				
TOTALE		7.084,14	4.302,06	2.509,18	272,9

FIGURA 0.15: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI BARI

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare				
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	859,66	696,14	118,52	45
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	10,00	10,00		
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	36,00	36,00		
	TOTALE	905,66	742,14	118,52	45

FIGURA 0.16: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI REGGIO CALABRIA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare				
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	38,00	28,00		10,00
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione				
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa				
	TOTALE	38,00	28,00		10,00

FIGURA 0.17: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI PALERMO

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare				
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	1.475,1	1.378,08	74,02	23,00
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	110,58	54,68		55,90
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	159,36	88,83		70,53
	TOTALE	1.745,04	1.521,59	74,02	149,43

FIGURA 0.18: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI CATANIA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	198,99	69,49	42,00	87,50
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	33,00	17,00		16,00
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	190,00	190,00		
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	916,00	158,58	482,42	275,00
	TOTALE	1338	435,07	524	378

FIGURA 0.19: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI MESSINA

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	6,79	6,79		
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	4,45	4,45		
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione	18,00	2,00		16,00
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa				
TOTALE		29,24	13,24		16,00

FIGURA 0.20: PROGRAMMI CITTÀ METROPOLITANA DI CAGLIARI

ID	Categoria	Costo intervento (mln €)	Finanziamenti statali definiti (mln €)	Altri finanziamenti (mln €)	Fabbisogno residuo (mln €)
1	Rinnovo e miglioramento del parco veicolare	9,00		9,00	
2	Potenziamento e valorizzazione delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie esistenti	17,50	2,00	8,50	7,00
3	Completamento delle linee ferroviarie, metropolitane e tranviarie in esecuzione				
4	Estensione della rete di trasporto rapido di massa	205,89	175,81	16,50	13,58
TOTALE		232,39	177,81	34	21,00