

Collegamento tra la A4 (Torino – Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e la A26 (Genova Voltri–Gravellona) il località Ghemme – Lotto 1

PROGETTO DEFINITIVO

COD.

PROGETTAZIONE: ANAS - DIREZIONE PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE LAVORI

I PROGETTISTI:

ing. Vincenzo Marzi
Ordine Ing. di Bari n.3594
ing. Achille Devitofranceschi
Ordine Ing. di Roma n.19116

IL GEOLOGO:

geol. Serena Majetta
Ordine Geol. del Lazio n.928

RESPONSABILE DEL SIA

arch. Giovanni Magarò
Ordine Arch. di Roma n.16183

IL COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

geom. Fabio Quondam

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :

ing. Nicolò Canepa

PROTOCOLLO

DATA

ANALISI COSTI BENEFICI

CODICE PROGETTO

PROGETTO LIV. PROG. N. PROG.

DPT007 **D** **1701**

NOME FILE

T00SG01GENRE02_A

CODICE
ELAB.

T00SG01GENRE02

REVISIONE

A

SCALA:

-

C					
B					
A	Emissione	Giugno 2018	D'Armini	D'Armini	Coppa
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

INDICE

1	<u><i>Premessa</i></u>	1
2	<u><i>Costi di Realizzazione e Costi di Gestione</i></u>	2
3	<u><i>Benefici Trasportistici</i></u>	4
4	<u><i>Variatione della Sicurezza</i></u>	5
5	<u><i>Benefici Ambientali -Variazione Inquinamento atmosferico</i></u>	6
6	<u><i>Analisi di Fattibilità Economica</i></u>	8

1 Premessa

L'analisi costi-benefici (ACB) è lo strumento più frequentemente utilizzato nella valutazione di progetti di interesse collettivo e si configura come uno strumento di supporto per il policy maker in un'ottica di ottimizzazione dell'allocazione delle risorse.

Nella valutazione degli effetti economici dell'investimento, l'ACB considera solamente gli aspetti differenziali ed incrementali dello stesso. L'analisi è dunque sviluppata sulla differenza tra benefici e costi incrementali del progetto (ipotesi "con intervento") e benefici e costi incrementali che si potrebbero altrimenti manifestare in assenza di intervento (ipotesi "senza intervento"). Essendo l'analisi costi-benefici uno strumento di valutazione della fattibilità di un investimento dal punto di vista della collettività, occorre considerare unicamente il costo effettivo per lo Stato. I valori utilizzati sono quindi "economici" (costo effettivo per lo Stato al netto delle tasse e dei trasferimenti allo stesso sotto altra forma) e non "finanziari" (spesa sostenuta per la realizzazione e gestione dell'intervento). La trasformazione dei costi da finanziari in economici avviene mediante l'applicazione di opportuni fattori di conversione.

L'analisi attribuisce all'infrastruttura di progetto una vita utile di 30 anni e considera un valore residuo nullo delle opere al termine della vita utile.

La soluzione progettuale studiata prevede la realizzazione di un asse a sezione tipo B (D.M. del 5.11.2001) a quattro corsie fino al collegamento con la A26 al nuovo svincolo di Gemme, prevedendo la realizzazione di una nuova barriera, in asse al tracciato progettuale, per il controllo degli accessi/egressi al sistema autostradale.

Le tabelle seguenti evidenziano, ai vari orizzonti temporali, la variazione giornaliera degli indicatori trasportistici di rete (tra scenario di progetto e di riferimento) alla base di tutte le analisi di sostenibilità economica. Si evidenzia che non sono state fatte, cautelativamente, ipotesi di crescita dopo il 2033, per cui la variazione degli indicatori resta costante.

Confronto indicatori di rete. Scenario di Progetto / Scenario di Riferimento VARIAZIONI GIORNALIERE	Domanda passeggeri (Veicoli Leggeri)		Domanda merci (Veicoli Pesanti)	
	Variazione Veicoli*Km	Variazione Veicoli*h	Variazione Veicoli*Km	Variazione Veicoli*h
Anno 2023	28.110	-845	-2.120	-244
Anno 2033	37.044	-1.549	-2.863	-363

Variazione Giornaliera degli indicatori di rete

2 Costi di Realizzazione e Costi di Gestione

Per lo scenario progettuale è stato ipotizzato un semestre di ulteriore progettazione e quattro anni di costruzione, con entrata in esercizio dell'asse di progetto al 2023, primo anno di completa apertura dell'asse progettuale.

I costi di costruzione, derivanti dal quadro economico relativo, sono ripartiti nei quattro anni antecedenti il 2023; i valori totali annui ottenuti sono riportati nel prospetto seguente.

La trasformazione dei costi di Realizzazione dell'opera da finanziari in economici ha determinato un fattore medio di conversione pari a 0,781. Il tasso di conversione medio è stato ottenuto come media pesata tra i singoli tassi di conversione delle voci di spesa e la percentuale di spesa a queste voci imputata.

I tassi di conversione sono stati desunti dalla "Guida per la certificazione da parte dei nuclei Regionali di valutazione e verifica degli investimenti pubblici", inserendo per ogni voce del Quadro Economico del Progetto precedentemente riportato il corrispondente tasso di conversione presente nel documento appena citato.

Ove non è stata trovata corrispondenza tra la voce del QE e la tabella di conversione si è applicato il fattore relativo alla voce Altri Costi. Per la voce interferenze ed espropri (acquisizione aree ed immobili) si è utilizzato cautelativamente il fattore di conversione 1.

Ai fini dell'Analisi, dalle voci del quadro economico del progetto, si è fatto riferimento ad un costo totale di investimento di € 203.783.203,45 così come riportato nella tabella del Quadro Economico di seguito riportata, comprendente Lavori, Somme a Disposizione ed Oneri d'investimento, mentre è stata scomputata in quanto trasferimento interno alla collettività l'IVA. Il valore residuo è stato "spalmato" nel periodo 2019-2022, come da cronoprogramma dei lavori.

Dal punto di vista economico, nell'Analisi Costi Benefici i costi di realizzazione dell'opera sono quindi pari a circa € 159.088.825,67 "spalmati" negli anni di realizzazione dell'opera.

Anno	FINANZIARIO (€)	Coeff. Trasf.	ECONOMICO (€)
2019	40.756.641	0,781	31.817.765
2020	61.134.961		47.726.648
2021	61.134.961		47.726.648
2022	40.756.641		31.817.765
Totale	203.783.203		159.088.826

Collegamento tra la A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e la A26 (Genova Voltri - Gravellona)
il località Ghemme - Lotto 1

Progetto Definitivo

Collegamento tra la A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e la A26 (Genova Voltri - Gravellona) il località Ghemme - Lotto 1 - Progetto Definitivo				Tasso di conversione		Importo Economico per ABC	
QUADRO ECONOMICO							
A) Lavori a base di Appalto							
a1	Somma i Lavori a Corpo e a Misura		€	141.146.250,46		0,72	e 101.625.300,33
a2	a sommare oneri relativi alla sicurezza non soggetti a ribasso		€	8.654.025,23		0,882	e 7.632.850,25
a3	protocollo di legalità (non soggetto a ribasso)		€	-		1	e -
a4	Totale lavori più servizi	a1+a2+a3	€	149.800.275,69	€		109.258.150,58
a5	a detrarre Oneri relativi alla Sicurezza e al protocollo di legalità non soggetti a		€	8.654.025,23			
a6	importo lavori soggetto a ribasso	a4-a5	€	141.146.250,46			
B) Somme a disposizione della stazione appaltante							
b1	Interferenze		€	5.385.000,00		1	e 5.385.000,00
b2	Rilievi, accertamenti ed indagini		€	50.000,00		0,882	e 44.100,00
b3	Allacciamenti ai pubblici servizi		€	100.000,00		0,885	e 88.500,00
b4	Imprevisti		€	4.600.000,00		0,882	e 4.057.200,00
b5	Acquisizione aree ed immobili, imposte di registro, ipotecarie e catastali		€	10.531.713,52		1,00	e 10.531.713,52
b7	Spese tecniche per attività di collaudo	0,1502%	€	225.000,01		0,833	e 187.425,01
b8	Spese per i Commissari di cui all'art.205 c.5 e art. 209 c.16 D. Lgs 50/2016	0,10%	€	149.800,28		0,833	e 124.783,63
b9	Spese per Commissioni giudicatrici art 77 c.10 D.Lgs. 50/2016	0,10%	€	149.800,28		0,833	e 124.783,63
b10	Copertura assicurativa art.24 c.4 D.Lgs 50/2016	0,30%	€	449.400,83		0,833	e 374.350,89
b11	Spese per Pubblicità e ove previsto per opere artistiche		€	80.000,00		0,833	e 66.640,00
b11a	contributo ANAC		€	800,00		0,833	e 666,40
b12	Spese per prove di laboratorio e verifiche tecniche		€	900.000,00		0,833	e 749.700,00
b13	Spese per domanda di pronuncia di compatibilità ambientale (già corrisposti)		€	341.557,00		0,833	e 284.516,98
b14	Oneri di legge su spese tecniche (4% di b7, b8, b9)		€	20.984,02		0,833	e 17.479,69
b15	Attività di sorveglianza e indagini archeologiche		€	520.000,00		0,833	e 433.160,00
b16	Monitoraggio ambientale		€	1.500.000,00		0,833	e 1.249.500,00
b17	Compensazione economica taglio boschivo circa 50 ha		€	2.270.000,00		1	e 2.270.000,00
b18	Oneri diritto di escavazione art.36 c.3 LR23/2016		€	1.300.000,00		1	e 1.300.000,00
b19	Barriere di sicurezza ANAS e corpi illuminanti		€	1.832.696,64		1	e 1.832.696,64
b20	Bonifica ordigni bellici legge 177/12		€	1.749.547,28		0,833	e 1.457.372,88
							e -
b21	Totale Somme a Disposizione		€	32.156.299,86			€ 30.579.589,28
							e -
C) Oneri d'investimento: quota contributo 12,5% - quota corrispettivo 11,2%							
		11,2%	€	21.826.627,90		0,882	e 19.251.085,81
							e -
D) Totale Importo Investimento							
		a4+b20+C	€	203.783.203,45		0,781	€ 159.088.825,67
	IVA per memoria	22%	€	36.602.425,46			e -

Per quanto riguarda i costi di Gestione (esercizio e manutenzione) sono stati utilizzati i valori annui delle spese previste su base parametrica di derivazione ANAS e pari a circa 44.000,00€/km all'anno per una sezione di tipo extraurbano.

Considerando l'estesa complessiva dell'infrastruttura ne è derivato un costo di manutenzione annuo di 660.000 €/anno, pari a 515.000,00 €/anno di costi economici.

3 Benefici Trasportistici

La modellistica di simulazione applicata agli scenari infrastrutturali “Senza Intervento” ed a quelli progettuali “Con Intervento”, nell’ipotesi di tracciato progettuale selezionato, individua le variazioni dei parametri che definiscono il Costo Generalizzato di Trasporto e cioè:

- Tempo totale di viaggio passeggeri
- Totale di veicoli • km passeggeri (autovetture equivalenti)
- Tempo totale di viaggio merci
- Totale dei veicoli • km merci (autocarri equivalenti).

Per differenza tra situazione “Con Intervento” e situazione “Senza Intervento”, a parità di annualità di simulazione, si ricava la variazione nell’area di studio degli indicatori, determinata dall’entrata in esercizio dell’intervento. Le variazioni giornaliere degli indicatori di rete sono quelli riportati nella premessa dell’Analisi Benefici Costi e nella relazione trasportistica, a cui si rimanda.

La procedura di valutazione del costo generalizzato del trasporto utilizza i dati desumibili da pubblicazioni specializzate del settore relativi al costo di trazione dei veicoli (QUATTORRUOTE, per ciò che concerne i veicoli leggeri, e TUTTOTRASPORTI, per quanto riguarda i veicoli pesanti) ed un valore del costo del tempo opportunamente determinato sulla base di analisi già effettuate in altri studi di valutazione tecnico-economica disponibili in letteratura e di recente elaborazione.

Il Beneficio o Costo Economico annuo è ottenuto utilizzando, quindi, i seguenti valori monetari unitari medi:

Tempo Passeggeri	12,00 €	Passeggero	x ora
Tempo Autocarri	30,00 €	Autocarro Eq.	x ora
Percorrenza Autovetture	0,19 €	Autovetture Eq.	x km
Percorrenza Autocarri	0,79 €	Autocarro Eq.	x km

da cui deriva il totale di Beneficio Netto “non attualizzato” relativo alla variazione del Costo Generalizzato di Trasporto, il cui valore economico annuo “non attualizzato” nell’ambito della vita utile del progetto è riportato nell’ultima colonna delle tabelle citate.

Il coefficiente medio di riempimento di un veicolo passeggeri si è stimato in 1,2 passeggeri/veicolo.

Per le analisi annue si sono considerati 365 giorni/anno di circolazione per i veicoli passeggeri e 365 giorni/anno per i veicoli merci, essendo i dati utilizzati per la calibrazione del modello rappresentativi del Traffico Giornaliero Medio Annuo, quindi già scontati dagli effetti della stagionalità.

4 Variazione della Sicurezza

La metodologia per la valutazione degli effetti sulla sicurezza conseguenti alle differenti ipotesi di configurazione della rete futura in funzione degli interventi individuati prevede, in linea generale, due step di valutazione distinti:

- Definizione e caratterizzazione del fenomeno incidentale;
- Previsione delle variazioni dell'incidentalità – Scenari futuri.

Al fine di caratterizzare puntualmente l'incidentalità nell'area di intervento è fatto riferimento alle strade statali direttamente interessate all'asse di progetto:

- SR142,
- Sistema autostradale A4/A26.

I dati di incidentalità devono consentire la caratterizzazione del fenomeno con indici statistici rappresentativi la probabilità di accadimento dell'evento. I dati di incidentalità da considerare per l'analisi sono:

- n. incidenti/anno
- n. incidenti/anno con feriti
- n. incidenti/anno con morti

Tali dati costituiscono le fondamenta dell'analisi; ne consegue l'importanza della attendibilità della fonte. Si è fatto, quindi, riferimento alle pubblicazione ACI "Localizzazione degli incidenti stradali" degli anni 2011-2016", relativamente alle statali precedentemente elencate, considerando il valore medio annuo degli incidenti rilevato nel periodo.

La variazione di sicurezza è espressa in termini differenziali tra lo scenario trasportistico "con progetto" e quello "di riferimento" come variazione dell'incidentalità.

La metodologia per il calcolo della variazione di incidenti in rete per effetto del progetto, valutata in funzione delle percorrenze nell'area di studio ante e post operam, è stata eseguita considerando:

- i dati di incidentalità nell'area di studio e in particolare sulle statali elencate nel periodo 2011-2016 (fonte ACI);
- il tasso di incidentalità medio nelle infrastrutture stradali dell'area di studio ottenuto utilizzando le percorrenze ante operam simulate dal modello;
- la variazione di percorrenze sulla rete stradale di area per effetto del progetto, ed applicando il tasso medio di incidentalità di rete alla variazione delle percorrenze dei veicoli nell'area di studio.

Il costo economico applicato a ciascuna voce relativa alla sicurezza è calcolato con i seguenti valori unitari (Fonte ACI I costi sociali degli incidenti stradali – anno 2010):

- 5.165 €/Incidente;
- 25.823 €/Incidente con feriti;
- 1.033.000 €/Incidente con morti.

In base a quanto ipotizzato, la riduzione annua di incidenti su tutto il territorio dell'area di studio è sintetizzato nel prospetto seguente. Per gli anni successivi al 2033 i dati restano costanti.

Riduzione annua dell'incidentalità Soluzione 1			
	INCIDENTI	FERITI	MORTI
2023	7,74	6,58	1,08
2033	7,68	6,53	1,11

5 Benefici Ambientali -Variazione Inquinamento atmosferico

Le variazioni di inquinamento atmosferico sono valutate come variazioni delle emissioni sulla rete stradale di area tra gli scenari "di Progetto" e "di Riferimento". Il modello utilizzato è il COPERT IV sviluppato all'interno del programma CORINAIR. Il parco auto e veicoli merci considerato per le valutazioni emissive dei flussi sugli archi di ciascuna rete è stato desunto a partire dalla composizione media 2009 della regione Abruzzo considerando una quota di rinnovamento del parco veicoli per giungere all'anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura

La valutazione ha riguardato le emissioni di CO, CO₂, VOC, NOX e PM₁₀ di cui nel seguito sono riportati i valori economici attribuiti in ambito extraurbano:

- 0.0004 €/grammo, per il CO in ambito extraurbano;
- 0,0001 €/grammo, per il CO₂ in ambito extraurbano;
- 0.0021 €/grammo, per il VOC in ambito extraurbano;
- 0,0046 €/grammo, per il NOX in ambito extraurbano;
- 0.0795 €/grammo, per il PM₁₀ in ambito extraurbano.

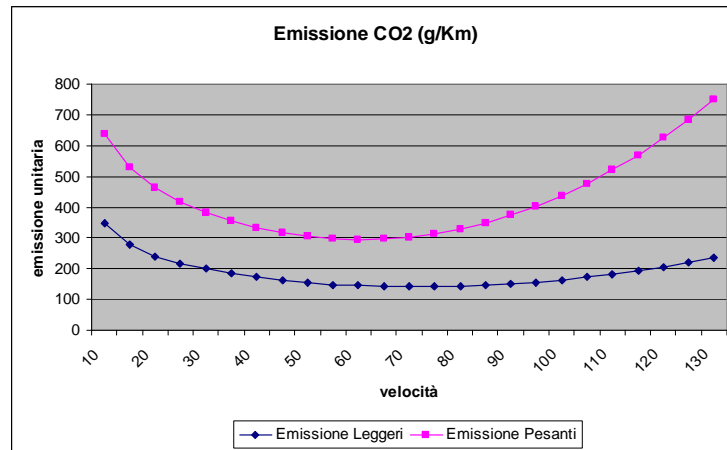
Per l'analisi della riduzione di emissione si sono utilizzati:

- Le percorrenze di area e le velocità medie di rete nella situazione ante operam;
- Le percorrenze di area e le velocità medie di rete nella situazione post operam;

Le emissioni chilometriche unitarie di ciascun veicolo in funzione delle velocità di rete stimate da modello.

Il modello ha consentito di stimare, per ciascuno degli scenari (Riferimento e Progetto), le emissioni giornaliere ad annue di ciascun inquinante per ogni asse stradale nell'area di studio, in funzione dei carichi veicolari stimati e della velocità di percorrenza restituita dal modello in base alla velocità a flusso libero ed alla curva di deflusso applicata agli archi stradali. In base alla velocità si è determinato il

coefficiente di emissione unitario desunto dalle curve di emissione in funzione della velocità di cui si riporta sotto un esempio relativo alla CO2.



La curva di emissione del CO2

Dalla percorrenza complessiva sugli archi (veicoli*Km totali) moltiplicata per i fattori di emissione unitari di ciascun arco si è determinato il monte complessivo annuo di emissioni nell'area di studio negli scenari. La variazione di emissioni tra lo scenario di riferimento e di progetto ha consentito di valutare i benefici/malefici da inquinamento determinati dall'entrata in esercizio dell'infrastruttura di studio.

Nella tabella seguente si riporta la somma dei benefici economici annui "non attualizzati" risultanti per le due soluzioni dello scenario di progetto.

6 Analisi di Fattibilità Economica

La valutazione della fattibilità economica dei progetti è effettuata utilizzando i coefficienti e parametri significativi ed i valori monetari unitari indicati nella tabella successiva, applicati ai diversi ambiti analizzati nei paragrafi precedenti: benefici trasportistici, di sicurezza ed ambientali, confrontati con i costi di realizzazione e gestione dell'infrastruttura.

Il tasso di attualizzazione utilizzato per la definizione degli indicatori di sostenibilità economica è pari al 3%, sia per la componente benefici che costi, pari a quello riportato nelle ultime linee guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

-	Indicatori trasportistici	
	• passeggeri/veicolo	1,2
	• giorni/anno veicoli leggeri	365
	• giorni/anno veicoli pesanti	365
-	Fattore di conversione medio finanziario -	0,781
-	Valori monetari del tempo	
	• passeggeri su strada	12,00 €/ora
	• autocarro equivalente	30,00 €/ora
-	Costi di esercizio	
	• autovettura equivalente	0,19 €/autov.km
	• autocarro equivalente	0,79 €/autoc.km
-	Valori monetari sicurezza	
	• incidente con autovettura	5.165,00 €
	• incidente con ferito	25.823,00 €
	• incidente con morto	1.033.000,00 €
-	Valori monetari inquinamento atmosferico	
	• CO extraurbano	0.0004 €/grammo
	• CO2 extraurbano	0.0001 €/grammo
	• NOx extraurbano	0.0046 €/grammo
	• VOC extraurbano	0.0021 €/grammo
	• PM extraurbano	0.0795 €/grammo

La tabella seguente mostra i benefici ed i costi annui non attualizzati stimati nel corso della vita utile dell'opera, ottenuti a partire dal confronto dei dati giornalieri tra lo scenario di progetto e di riferimento nel corso della vita utile del progetto, e riportando i risultati a valori annui con i coefficienti di espansione e la valorizzazione economica della tabella precedente.

Collegamento tra la A4 (Torino - Milano) in località Santhià, Biella, Gattinara e la A26 (Genova Voltri - Gravellona)
il località Ghemme - Lotto 1

Progetto Definitivo

Anno	Benefici/Costi non Attualizzati (€)				
	Costi realizzazione	Costi Manutenzione	Benefici Trasportistici	Benefici Sicurezza	Benefici Ambientali
2019	31.817.765				
2020	47.726.648				
2021	47.726.648				
2022	31.817.765				
2023		515.460	5.774.994	1.325.882	431.123
2024		515.460	6.124.846	1.328.951	439.511
2025		515.460	6.495.466	1.332.028	448.063
2026		515.460	6.888.087	1.335.116	456.783
2027		515.460	7.304.019	1.338.212	465.672
2028		515.460	7.744.651	1.341.318	474.736
2029		515.460	8.211.456	1.344.434	483.976
2030		515.460	8.705.993	1.347.559	493.397
2031		515.460	9.229.917	1.350.693	503.002
2032		515.460	9.784.981	1.353.838	512.795
2033		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2034		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2035		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2036		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2037		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2038		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2039		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2040		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2041		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2042		515.460	10.373.047	1.356.992	522.780
2043		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2044		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2045		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2046		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2047		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2048		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2049		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2050		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2051		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780
2052		515.460	10.373.047	1.348.705	522.780

Gli indicatori di sostenibilità economica considerati sono:

- Il Saggio di Rendimento Interno Economico (SRIE)– tasso di sconto che rende uguale a zero il valore attualizzato del progetto, inteso come somma dei flussi di cassa attualizzati ottenuti durante la vita utile del progetto (benefici – costi totali);
- il Valore Attuale Netto (VAN) – valore dei flussi di cassa (benefici – costi totali) ottenuti dal progetto nel corso della vita utile attualizzati, anno per anno, con il tasso considerato;
- il rapporto Benefici/Costi al tasso di attualizzazione considerato.

I risultati evidenziano:

- un Saggio di Rendimento Interno – SRIE - pari al 4,52%;
- un VANE, applicando un tasso annuo di attualizzazione del 3%, pari ad € 38.532.444;
- un rapporto tra Benefici e Costi B/C pari a 1,25 al tasso di attualizzazione utilizzato.

risultati che evidenziano la piena Sostenibilità Economica del progetto;

TASSO DI ATTUALIZZAZIONE	r= 4,52%
BENEFICI ATTUALIZZATI	
Variazione Percorrenze	-22.485.662
Variazione Tempo	146.718.935
Inquinamento Stradale	6.866.323
Incidentalità	18.625.905
TOTALE BENEFICI ATTUALIZZATI	149.725.501
COSTI ATTUALIZZATI	
COSTRUZIONE	115.932.491
MANUTENZIONE	6.786.123
TOTALE COSTI ATTUALIZZATI	149.725.501
VALORE ATTUALE NETTO	0

TASSO DI ATTUALIZZAZIONE	r= 3,00%
BENEFICI ATTUALIZZATI	
Variazione Percorrenze	-29.150.172
Variazione Tempo	191.846.527
Inquinamento Stradale	8.879.985
Incidentalità	23.940.185
TOTALE BENEFICI ATTUALIZZATI	195.516.524
COSTI ATTUALIZZATI	
COSTRUZIONE	119.554.621
MANUTENZIONE	8.593.578
TOTALE COSTI ATTUALIZZATI	156.984.080
VALORE ATTUALE NETTO	38.532.444