

21/149/CR05/C4

STATO DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE E REGIONALE CON RIFERIMENTO ALL'EMERGENZA SANITARIA DA COVID-19

**Audizione presso la Commissione Trasporti della Camera dei deputati
14 settembre 2021**

Le Regioni e le Province autonome ad oggi hanno continuato a garantire il diritto alla mobilità di lavoratori, studenti, turisti e di tutti gli utenti dei servizi di trasporto pubblico regionale e locale, nel rispetto delle prescrizioni emanate dal Governo, attraverso l'effettuazione di servizi aggiuntivi.

In tale contesto continuano a permanere le principali problematiche, già evidenziate nel corso della precedente Audizione parlamentare e ribadite durante l'incontro del 26 agosto scorso con i Ministri delle Infrastrutture e delle Mobilità sostenibili e degli Affari regionali e le Autonomie sulla programmazione dei servizi di trasporto in vista delle riaperture scolastiche e lavorative e sulle linee guida.

In sintesi, le questioni più delicate hanno riguardato e continuano a riguardare i seguenti punti:

- A. Riprogrammazione dei servizi TPL, domanda di trasporto e risorse per potenziamento servizi**
- B. Crollo dei ricavi da traffico, riequilibrio dei contratti di servizio e risorse necessarie**

A. Riprogrammazione dei servizi TPL, domanda di trasporto e risorse per potenziamento servizi

La riprogrammazione dei servizi di trasporto in maniera coerente con le esigenze di tutela della salute e di massimo contenimento del rischio di contagio, tenuto conto della riduzione del *load factor* dei mezzi dedicati al TPL che allo stato attuale è prevista dalle nuove Linee Guida, emanate dal Ministero della Salute in data 30 agosto 2021, nella misura dell'80% nelle zone bianche o gialle, comporta la necessità di continuare ad effettuare un adeguato quantitativo di servizi aggiuntivi al fine di garantire a tutti i cittadini il diritto alla mobilità. Grazie ai tavoli prefettizi, attivati fin dallo scorso mese di dicembre 2020 e riattivati alla fine del mese di agosto 2021 allo scopo di coordinare i servizi di TPL in relazione agli orari di inizio e fine lezioni, nonché alle provenienze degli alunni, è stato possibile pervenire ad una programmazione condivisa volta a ridurre in modo significativo i picchi di utilizzo del trasporto pubblico e i conseguenti sovraffollamenti dei mezzi e delle stazioni di accesso,

anche attraverso il massiccio utilizzo del trasporto non di linea che ha supportato adeguatamente il trasporto di linea per l'effettuazione dei servizi aggiuntivi necessari.

Le integrazioni all'offerta di TPL con servizi aggiuntivi programmati ha tenuto conto della rimodulazione degli orari di entrata ed uscita dalle scuole e della permanenza dello smart working fino a dicembre 2021 di buona parte degli uffici pubblici e delle attività private, che consente di limitare la domanda rispetto ai valori originari, consentendo una migliore gestione del trasporto e, più in generale, una riduzione del rischio di assembramenti nei tradizionali punti di accumulo della rete. Così redistribuita, la domanda effettiva di studenti potrà usufruire della tradizionale offerta di trasporto, che sarà allineata alle nuove esigenze di ingresso/uscita e rafforzata con l'utilizzo delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi. L'efficacia di tale intervento è tuttavia fortemente correlata alla disponibilità dei singoli istituti scolastici a programmare gli orari delle lezioni secondo le indicazioni definite nei tavoli prefettizi.

Considerato che la possibilità di potenziare e incrementare i servizi non è illimitata, sia per motivi strutturali che per motivi di reperibilità di mezzi e personale, occorre continuare a governare a monte e monitorare la domanda di trasporto al fine di adeguare prontamente la programmazione dell'offerta.

Da tener presente che, oltre alla domanda di trasporto scolastico, le nuove norme preannunciate sulla percentuale di presenza dei lavoratori delle P.A. potrebbero variare sensibilmente la domanda di TPL e il coefficiente di riempimento, seppur portato all'80% nelle zone bianche e gialle, potrebbe risultare comunque insufficiente. Occorre, pertanto, avviare con urgenza un confronto politico, finalizzato a valutare se il volume di offerta attuale sarà in grado di soddisfare la domanda di TPL, soprattutto nelle ore di punta e sia pure con i potenziamenti previsti, o se, in ragione dell'evoluzione epidemiologica, possa essere rivalutato un coefficiente maggiore di riempimento.

AD OGGI RESTANO IRRISOLTE LE SEGUENTI QUESTIONI:

- ✓ **Capienza effettiva autobus** – La chiusura della porta anteriore e il mantenimento dell'impossibilità di utilizzare i posti più prossimi all'autista (sia a sedere che in piedi), hanno comportato un'ulteriore diminuzione dello spazio disponibile a bordo mezzo e la conseguente concentrazione dei viaggiatori in uno spazio più ridotto. A seguito dell'ultimo aggiornamento delle linee guida, è stato stabilito che può essere utilizzata la porta in prossimità del conducente nel caso in cui siano stati installati appositi separatori protettivi dell'area di guida. Trattandosi di questioni con possibili impatti sui lavoratori del TPL, sarebbe utile avere aggiornamenti circa lo stato dell'arte di eventuali interlocuzioni a livello ministeriale con i Sindacati.
- ✓ **Capienza NCC adibiti a TPL** - Le attuali disposizioni limitano la capacità di carico ad una certa percentuale, riferita ai posti indicati nelle carte di circolazione: considerato che i mezzi NCC per loro natura hanno autorizzati solo i posti a sedere, a differenza di mezzi analoghi immatricolati come TPL, è necessario precisare che

i mezzi NCC possano trasportare lo stesso numero di persone di un mezzo TPL della stessa tipologia.

- ✓ **Evasione tariffaria:** - Permangono alcune misure di sicurezza che, tuttavia, favoriscono il fenomeno dell'evasione, aggravando ulteriormente la situazione finanziaria delle aziende, quali ad esempio la prescrizione di effettuare i controlli prioritariamente a terra.
- ✓ **Controlli:** - Le nuove linee guida prevedono il riavvio delle attività di controllo del possesso dei titoli di viaggio e delle prescrizioni relative ai dispositivi di protezione individuale da effettuare, nella prima fase di riavvio, prioritariamente a terra o sui pontili galleggianti per TPL lagunare e lacuale; tuttavia permangono dubbi sia sulla legittimità dei controlli sul rispetto delle prescrizioni anti-Covid da parte dei controllori aziendali, che sono pubblici ufficiali in quanto agenti di polizia amministrativa, nonché sull'adeguatezza delle risorse complessivamente stanziare per i servizi aggiuntivi e per i mancati ricavi, seppur ingenti, non siano sufficienti per coprire il fabbisogno economico e finanziario del TPL nel 2021 e quindi tantomeno per garantire un numero adeguato di controllori.

SITUAZIONE RISORSE ECONOMICHE

Anno 2021: sono stati stanziati in totale **840 milioni di euro per i servizi aggiuntivi** (190 milioni ex art. 22-ter, legge n. 176/20 di conversione del DL n. 137/2020, e 200 milioni ex art. 1, co. 816, legge di bilancio 2021, 450 milioni ex art.51 DL 73/2021 convertito dalla Legge n.106/2021).

Di tali risorse è stata erogata solamente una quota parte degli importi relativi alle prime due leggi di finanziamento: pertanto, le aziende si trovano in una situazione di carenza di risorse a fronte di servizi già resi, anche attraverso nuove aziende per il sub-affidamento dei servizi che attendono di essere pagate.

B. Crollo dei ricavi da traffico, riequilibrio dei contratti di servizio e risorse necessarie

A causa della diminuzione dell'utenza del TPL e conseguentemente degli introiti tariffari, le aziende del settore stanno tuttora vivendo un momento di grave crisi economica e finanziaria, quest'ultima aggravata dal fatto che le risorse stanziare dal Governo, seppur ingenti, non arrivano con immediatezza nella disponibilità delle aziende stesse.

In base ai dati dell'Osservatorio TPL, per il solo periodo 23 febbraio-3 maggio 2020, le perdite ammontano a circa 750 milioni di euro, mentre per tutto il 2020 le aziende hanno stimato circa un miliardo e mezzo. Se a queste cifre aggiungiamo anche gli oneri conseguenti all'obbligo di ristoro tramite *voucher* o estensione del periodo di validità dei titoli di viaggio non utilizzati dall'utenza nel periodo del *lockdown* della scorsa primavera, ancora non esattamente quantificati, la perdita stimata sale a più di due miliardi. Le prospettive per il 2021, inoltre, non lasciano intravedere margini certi di ripresa del settore e di ritorno a un equilibrio economico-finanziario complessivo nel corso dell'anno.

In questa situazione, le Regioni e le Province autonome hanno già da tempo evidenziato la necessità di prevedere risorse straordinarie statali, al fine di evitare che l'alterazione dell'equilibrio dei contratti di servizio ricada interamente sui bilanci regionali e degli enti

affidanti, specie a seguito dell'obbligo, posto dall'art. 92, co. 4-bis, DL 18/20, di erogare alle aziende il corrispettivo dovuto senza applicazione di sanzioni e penalità in ragione delle minori corse effettuate e/o delle minori percorrenze realizzate.

Ad oggi il Governo ha stanziato **1.600 milioni di euro per i mancati ricavi** per gli anni 2020 e 2021, tuttavia si stima che tali risorse, anche se ingenti, non siano sufficienti. Infatti, non essendo stata ancora chiusa la procedura relativa alla quantificazione dei mancati ricavi per il 2020, permane una notevole incertezza riguardo l'ammontare delle risorse disponibili per il 2021.

Inoltre, permane il problema dell'attribuzione del rischio, in quanto le aziende non intendono attribuirsi responsabilità di mancati ricavi causati dall'emergenza sanitaria, non essendo causa ad essi imputabile.

AD OGGI RESTANO IRRISOLTE LE SEGUENTI QUESTIONI:

- ✓ Resta irrisolta la questione del mantenimento dell'equilibrio economico dei contratti di servizio e della salvaguardia dei bilanci regionali: sarebbe, pertanto, opportuno specificare in norma di legge che l'alterazione dell'equilibrio dei contratti non può ricadere interamente sui bilanci regionali.
- ✓ Non è stata ancora data risposta al quesito posto dalla Commissione infrastrutture al MIMS riguardo le modalità applicative della norma che impone l'obbligo di rimborso dei titoli di viaggio (art. 215 DL n. 34/2020) per il periodo successivo al 3 novembre 2020, né è stato aggiornato il quadro regolatorio della materia. Ciò ha determinato l'assunzione di provvedimenti e iniziative del tutto diverse nelle singole Regioni e Province autonome.
- ✓ E' sempre più urgente il problema di garantire la necessaria liquidità alle aziende operanti nel settore, che si trovano in una situazione di grave carenza di risorse, a causa del dilungarsi delle procedure per l'erogazione dei fondi statali alle Regioni.
- ✓ La dotazione originaria del Fondo nazionale trasporti non è stata ancora reintegrata con i 58 milioni di euro, destinati alla copertura degli oneri derivanti dalle agevolazioni fiscali sugli abbonamenti TPL, né è stata adeguata alle reali esigenze (le Regioni contribuiscono con risorse proprie aggiuntive fino a circa 6 mld di euro).
- ✓ Rimane irrisolta la richiesta delle Regioni e Province autonome di proroga al 31.12.2021 delle disposizioni di cui all'art. 92, comma 4-bis del DL 18/2020, come modificato dall'art. 29, comma 3-bis, del DL 41/2021, convertito dalla legge n. 69/2021, che aveva stabilito non fossero applicate decurtazioni di corrispettivo, né sanzioni o penali in ragione delle minori produzioni chilometriche esercitate per effetto dell'emergenza. Né è stato confermato il venir meno di tale obbligo per gli Enti Committenti a far data dal 1° agosto 2021.

SITUAZIONE RISORSE ECONOMICHE

Anno 2020: deve essere ancora erogata l'ultima tranche **per i mancati ricavi** relativa al DI n.33/2021 pari ad oltre 146 milioni di euro.

Anno 2021: sono stati stanziati in totale **1.000 milioni di euro per i mancati ricavi** (200 milioni di euro ex art. 22-ter legge n. 176/20 di conversione del DL n. 137/2020 e 800 milioni ex art. 29 DL 41/2021 convertito con modificazioni dalla Legge n. 69 del 22 maggio 2021). Di tali risorse è stata erogata solamente una quota parte degli importi relativi alla prima legge di finanziamento, con gravi ripercussioni sulla liquidità delle aziende.

Si allega di seguito uno stralcio del documento sulla riorganizzazione del TPL, approvato dalla Conferenza delle Regioni e Province autonome del 3 dicembre 2020, che si ritiene valido ancora oggi, nonché una tabella di ricognizione dei mezzi aggiuntivi e delle corse programmate al 10 settembre, in corso di ulteriore aggiornamento.

Roma, 22 settembre 2021

**ALLEGATO 1 – STRALCIO DAL DOCUMENTO CONFERENZA REGIONI E
PROVINCE AUTONOME 3 DICEMBRE 2020 SULLA RIORGANIZZAZIONE DEL
TPL**

PROGRAMMARE IL TPL NEL PERDURARE DELL'EMERGENZA

Le precondizioni per una riorganizzazione del TPL sono:

- **riduzione della domanda di trasporto;**
- **adeguate risorse economiche,** sia per i mancati introiti tariffari registrati dalle aziende di trasporto, sia per i servizi cd. servizi aggiuntivi.

A questo riguardo, si chiarisce e ribadisce quanto segue.

- ✓ Il **sovraffollamento dei mezzi di trasporto** nelle fasce orarie di punta, denunciato da tutti i media e da alcuni attori istituzionali, nasce in gran parte dai seguenti fattori:
 - l'equivoco di fondo che ha portato a far coincidere il criterio del coefficiente massimo di riempimento mezzi (sia all'80, sia al 50% dei complessivi posti a sedere e in piedi) con la regola del distanziamento di un metro, circostanza che non può verificarsi su nessuna tipologia di mezzo, equivoco che ha alterato la percezione da parte dell'utenza del reale riempimento del mezzo;
 - nonostante quanto richiesto in più occasioni, le decisioni sugli orari di ingresso e uscita sono state lasciate alla decisione dei singoli dirigenti scolastici;
 - la continua evoluzione delle regole (all'inizio il metro di distanziamento, poi il fattore riempimento pari al 50%, attualmente all'80%) unita alla mutevolezza degli orari di lavoro (*smart working* al 100%, 50%, 70-75%) e delle scuole (orari di ingresso e uscita provvisori e definitivi, spesso diversi per ogni scuola) non consente una risposta immediata nell'organizzazione dei servizi da parte delle imprese: infatti, sono necessarie almeno 4 settimane di preavviso per poter definire i programmi di esercizio, che le aziende di trasporto devono, a loro volta, rendere operativi con turni di personale e mezzi.
- ✓ **Tutte le Regioni e PA hanno attivato servizi aggiuntivi**, anche con rimodulazione dei propri programmi di esercizio, riducendo le linee a domanda debole e potenziando le linee maggiormente frequentate (principalmente utenza scolastica) e con utilizzo dei bus turistici laddove possibile, limitatamente alle risorse economiche nonché ai mezzi disponibili sul mercato (vedi punti successivi);
- ✓ **Tutte le Regioni e PA hanno dovuto utilizzare, laddove possibile, risorse proprie per i servizi aggiuntivi**, visto che ad oggi, per quanto riguarda il 2021, il decreto di riparto n. 335/2021 è ancora in fase di registrazione presso la Corte dei conti. Si prende atto, tuttavia che, come precisato nelle *“Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del COVID-19 nel trasporto pubblico”* approvate con Ordinanza del Ministero della Salute del 30 agosto 2021,

pubblicata in data 01/09/2021, le suddette risorse statali potranno essere utilizzate a copertura dei costi di tutti servizi aggiuntivi dichiarati indispensabili dagli Enti di governo del trasporto pubblico locale in ciascuna Regione e Provincia autonoma, ai sensi dell'articolo 51, comma 1, del decreto legge n. 73/2021, convertito con modificazioni dalla legge n. 106/2021, in quanto essenziali per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti alle misure di contenimento della diffusione del COVID-19.

✓ La **possibilità di potenziare e incrementare i servizi non è illimitata** per i seguenti motivi:

- strutturali, ad es. limiti dell'infrastruttura ferroviaria, inadeguatezza degli autobus turistici per i servizi di trasporto urbano, tempi necessari per l'adeguamento del sistema ecc.;
- reperibilità sul mercato di mezzi, che si è rivelata essere non superiore al 20% dei mezzi pubblici (si ricorda che i bus turistici non sono idonei al trasporto urbano e suburbano);
- reperibilità sul mercato di personale non TPL: non è così facile trovare autisti di autobus, esperti e che diano le sufficienti garanzie di sicurezza;
- costi di mezzi e personale (le aziende di NCC chiedono, per percorsi brevi, tariffe chilometriche più alte rispetto a quelle standard).

Indicazioni operative

Nel programmare l'offerta di trasporto pubblico (TPL e ferroviario), è essenziale tener conto dei seguenti fattori tecnici:

- a) bus, treni, metropolitane sono omologati per trasportare dalle 3 alle 6 persone al metro quadro, che rendono impossibile il rispetto del '*metro di distanza*;
- b) i flussi dei passeggeri sono prevalentemente concentrati in poche ore della giornata, con picchi di domanda nelle ore di "punta" del mattino e del tardo pomeriggio;
- c) vincoli tecnici (disponibilità di autisti e mezzi), di conformazione urbana e infrastrutturali (conformazione di città e strade), limitano la concreta possibilità di potenziare il trasporto pubblico, per poter soddisfare la domanda di trasporto;
- d) l'ulteriore riduzione della capacità di trasporto dei mezzi determina un ulteriore aumento del servizio necessario per soddisfare la domanda;
- e) ogni tentativo di governo della domanda 'a valle' (= SUL trasporto pubblico) impatta negativamente sulla gestione del trasporto, riducendone le performance: il controllo e il mantenimento dell'ordine pubblico, infatti, non è competenza delle imprese di trasporto, ma delle Forze dell'Ordine e i punti di accesso al trasporto (fermate, stazioni) sono troppo numerosi, capillari e privi di presidi/varchi automatici perché possa essere garantito il distanziamento di un metro;
- f) la **chiusura della porta anteriore** e il mantenimento dell'impossibilità di utilizzare i posti più prossimi all'autista (sia a sedere che in piedi) hanno comportato, oltre che un allungamento dei tempi di imbarco e discesa e difficoltà nella vidimazione dei

titoli di viaggio, un'ulteriore diminuzione dello spazio disponibile a bordo mezzo e la conseguente concentrazione dei viaggiatori in uno spazio più ridotto.

- g) il sistema infrastrutturale non è in grado di fornire valide alternative al trasporto pubblico in termini di mobilità privata.

Inoltre, è essenziale tener conto delle differenze tra:

- **TPL extraurbano:** sistema condizionato dagli spostamenti degli studenti (picco nelle ore punta, frequenza e arco di servizio ridotto nella giornata, poco servizio al sabato). Per il potenziamento del servizio: possibile il ricorso a ribattute delle corse per tratte tipicamente lunghe, solo a condizione che l'orario scolastico sia strutturato non con una semplice differenziazione oraria degli ingressi ed uscite ma sul doppio turno (mattina e pomeriggio) e l'utilizzo di bus GT per servizi aggiuntivi;
- **TPL urbano:** sistema con offerta continua e fermate più capillari, con prevalente trasporto di persone in piedi, caratterizzato da flussi di lavoratori e studenti. Per il potenziamento/modifica del servizio: possibile modulare il servizio con continuità durante la giornata; bus GT poco adeguati, stante viabilità centri urbani e tempi di fermata per salita/discesa. Vanno modificati gli orari di entrata e uscita delle scuole per correlarli ad un utilizzo dei servizi in una fascia oraria più ampia.
- **TPL suburbano:** sistema con caratteristiche intermedie tra TPL urbano e TPL extraurbano; collega aree metropolitane/grossi centri con i comuni di cintura e risulta in parte assimilabile al trasporto urbano
- **TPL metropolitana:** sistema di trasporto urbano, con frequenza continuativa e fermate capillari, con alta capacità di trasporto di persone in piedi (6 persone al mq). Per il potenziamento del servizio: impossibile il ricorso a bus GT;
- **Ferrovia:** sistema solo in parte legato alle esigenze degli spostamenti degli studenti, con offerta oraria rigida, vincolata anche alla capacità dell'infrastruttura. Per il potenziamento del servizio: possibile il ricorso a bus GT per servizi aggiuntivi solo per alcune tratte meno frequentate.

Proposte

In considerazione di quanto sinora illustrato, si reitera la richiesta di misure nazionali sinergiche, che coinvolgano tutte le parti interessate, volte a ridurre in modo significativo i picchi di utilizzo del trasporto pubblico e i conseguenti sovraffollamenti dei mezzi e delle stazioni di accesso, sollecitando l'adozione di misure quali:

- ✓ differenziazione oraria e coordinata su base provinciale delle scuole, anche su doppi turni;
- ✓ incentivazione dello *smart working* sia nel settore pubblico che privato;
- ✓ disporre di flussi settimanali di informazioni sull'affollamento del servizio per monitorare l'andamento dei trasporti;

- ✓ superamento della chiusura della porta anteriore e valutazione sull'utilizzo dei posti più prossimi all'autista;
- ✓ attuazione concreta del DM 27/03/1998, che prevedeva, oltre alla figura del *mobility manager* aziendale, l'introduzione di Piano dei Tempi delle città che sarebbe dovuto servire a fissare orari di apertura e chiusura di scuole, uffici, attività lavorative, il tutto da integrarsi con i piani degli spostamenti del MM, introducendo un approccio, rivolto al "governo della domanda di mobilità secondo le effettive esigenze";
- ✓ accelerare l'attivazione del *mobility manager* scolastico, figura rilanciata dalla legge n. 221/2015, recante "*Disposizioni in materia ambientale per promuovere misure di green economy e per il contenimento dell'uso eccessivo di risorse naturali*".

Riguardo le **attività scolastiche**, in particolare, si ribadisce che:

- ✓ lo scaglionamento degli orari può essere utile in ambienti metropolitani o in contesti in cui vi sia un'offerta cadenzata con una frequenza medio alta, mentre in alcune relazioni extraurbane, soprattutto delle aree interne o a domanda debole, tali soluzioni sono controproducenti e obbligano ad una replicazione dei servizi, senza averne reale esigenza in relazione al sovraffollamento;
- ✓ qualunque decisione deve essere precisa e univoca e non essere rimessa all'interpretazione o alla decisione dei singoli dirigenti scolastici, lasciando nuovamente gli operatori dei trasporti dipendenti dalle singole scelte degli istituti, spesso neanche comunicate.

ALLEGATO 2 – TABELLA SERVIZI AGGIUNTIVI (AGGIORNAMENTO AL 13 SETTEMBRE)

SERVIZI AGGIUNTIVI PREVISTI NELLE REGIONI E PROVINCE AUTONOME PERIODO SETTEMBRE - DICEMBRE 2021						
	SERVIZI AGGIUTIVI Km	MEZZI (N°)	Onere stimato (€)	Costo medio del Serv. Agg./km (€)	N. Operatori controlli aggiuntivi	NOTE
Abruzzo	2.200.000	110	3.800.000	1,73	200	
Basilicata	516.032	65	1.775.500	3,44		
Calabria	2.229.667	220	5.050.685,00	2,27		
Campania	5.657.622	950	18.582.019	3,28		
Emilia Romagna	3.700.000	407	11.100.000,00	3,00		
Friuli V. G.	944.008	137	3.172.850,00	3,36		
Lazio	5.000.000	502	26.151.200,00	5,23		
Liguria	1.395.568	225	6.401.620,00	4,59		
Lombardia	5.628.283	644	26.643.916,00	4,73	SI	
Marche	1.002.306	169	3.776.759,01	3,77	136	Di cui per controlli € 800.095
Molise	691.576	23	2.005.572,00	2,90		
Piemonte	1.657.487	314	14.012.565,16	8,45		
Prov. Aut. Trento	500.000	150	1.300.000,00	2,60		
Prov. Aut. Bolzano	619.450	74	167.337,51	3,70		
Puglia	5.424.000	506	17.628.000,00	3,25		
Sardegna	1.293.652	157	6.299.269,00	4,87		
Sicilia	439.629	300	2.031.282,00	4,62	100	
Toscana	1.500.000	220	7.000.000,00	4,67		
Umbria	771.725	99	3.082.741,20	3,99	SI	Controlli da definire
Valle d'Aosta	338.259	35	700.527,00	2,07		
Veneto	1.500.000	464	11.250.000,00	7,50	310	Controllo e in carrozza.
TOTALE	43.009.265	5.771	171.931.842,88			