



AUTOSTRADA VARESE - COMO - LECCO

STIMA DELL'IMPATTO ECONOMICO DIRETTO, INDIRETTO E INDOTTO E ANALISI COSTI/BENEFICI DELLA NUOVA AUTOSTRADA REGIONALE

Indice

- 1** Obiettivi dell'incarico
- 2** Impatto economico
- 3** Analisi costi/benefici

1 Obiettivi dell'incarico

Obiettivi dell'incarico

1. Stima dell'impatto economico derivante dalla realizzazione della VA-CO-LC

L'obiettivo della stima di impatto economico è quello di misurare la nuova ricchezza incrementale generata dalla realizzazione dell'infrastruttura sul territorio misurata in termini di Valore Aggiunto.

Parliamo ancora di valori finanziari. Valore aggiunto = nuovi flussi di cassa in circolazione.

2. Analisi Costi/Benefici derivanti dalla realizzazione della VA-CO-LC

Misura il costo/beneficio totale netto per la collettività derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura. L'ACB assume la prospettiva dell'intera collettività di riferimento, correggendo le distorsioni di mercato: prezzi ombra ed esternalità.

Schema logico:

- 1. Stima del Valore Aggiunto generato** nelle fasi di costruzione e gestione della VA-CO-LC.
- 2. Stima dei moltiplicatori economici** sulla base delle matrici input/output intersettoriali.
- 3. Stima degli impatti generati sul territorio** a seguito della realizzazione della VA-CO-LC.

Sono stati stimati gli impatti:

- **diretti**, cioè quelli correlati direttamente al settore analizzato e relativi agli effetti prodotti sulla filiera produttiva stessa del settore dei trasporti terrestri
- **indiretti**, generati nel sistema economico attraverso la catena produttiva formata dai fornitori di beni e servizi di attività direttamente riconducibili al settore dei trasporti terrestri
- **indotti**, generati attraverso le spese ed i consumi indotti dall'impatto diretto ed indiretto. Sono costituiti dall'aumento della spesa che si registra nell'area geografica di riferimento dove aumenta l'attività economica legata ai dei trasporti terrestri

La stima di impatto economico è stata sviluppata distinguendo la fase di costruzione da quella di gestione. La somma delle singole valorizzazioni fornisce la stima totale dell'impatto generato dall'infrastruttura.

2 Impatto economico

Fase di costruzione: i moltiplicatori dell'autostrada VA-CO-LC

Per ogni **Euro generato dalle imprese che realizzano l'infrastruttura durante la fase di cantiere**, l'impatto diretto, indiretto e indotto **sul sistema economico è di 2,08 Euro.**

Moltiplicatori settoriali dell'output		Costruzione	
Agricoltura		0,01	0,01
Industria	Manifatturiera	0,50	1,72
	Non manifatturiera	0,09	
	Costruzioni	1,13	
Servizi	Commercio	0,04	0,35
	Alberghi e ristoranti	0,02	
	Trasporti terrestri	0,04	
	Altri trasporti (navali e aerei) magazzino e comunicazione	0,08	
	Altri servizi (finanziari, imm.li, informatica, noleggio, ricerca, P.A., istruzione, sanità, ecc.)	0,16	
Totale			2,08

L'**impatto diretto** è pari a 1,13 dove **1** rappresenta l'**incremento di VA diretto** e **0,13** è l'**impatto di VA che viene attivato** internamente alla filiera stessa riconducibile ai consumi/utilizzi interni

Impatto diretto = **1,13**
Impatto indiretto e indotto = **0,95**

Totale = **2,08**

Fonte: elaborazione CRMT-LIUC

2 Impatto economico

Fase di gestione: i moltiplicatori dell'autostrada VA-CO-LC

Per ogni **Euro di prodotto interno lordo generato nel settore dei trasporti terrestri**, l'**impatto** diretto, indiretto e indotto **totale sul sistema economico è di 2,89 Euro**

Moltiplicatori settoriali dell'output		Trasporti terrestri	
Agricoltura		0,02	0,02
Industria	Manifatturiera	0,88	1,02
	Non manifatturiera	0,09	
	Costruzioni	0,04	
Servizi	Commercio	0,20	1,85
	Alberghi e ristoranti	0,03	
	Trasporti terrestri	1,13	
	Altri trasporti (navali e aerei) magazzinaggio e comunicazione	0,22	
	Altri servizi (finanziari, imm.li, informatica, noleggio, ricerca, P.A., istruzione, sanità, ecc.)	0,27	
Totale		2,89	

Fonte: elaborazione CRMT-LIUC

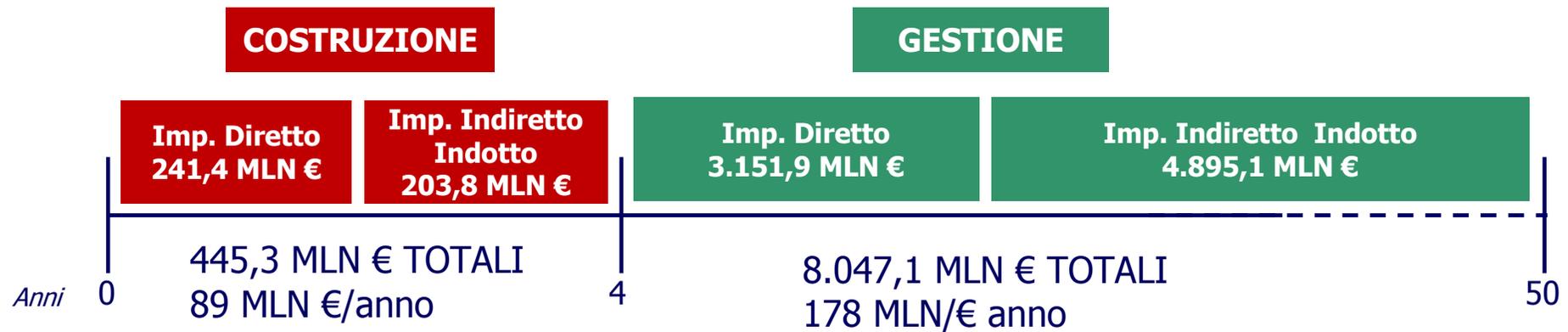
L'**impatto diretto** è pari a 1,13 dove **1** rappresenta l'**incremento di VA diretto** e **0,13** è l'**impatto di VA che viene attivato** internamente alla filiera stessa riconducibile ai consumi/utilizzi interni al settore del trasporto terrestre

Impatto diretto	= 1,13
Impatto indiretto e indotto	= 1,76

Totale	= 2,89

2 Impatto economico

Sintesi impatti economici diretti, indiretti e indotti dell'Autostrada VA – CO – LC



8,5 MLD €
Impatto economico totale in termini di
valore aggiunto in 50 anni

2 Impatto economico

Alcuni indicatori di sintesi

Il valore aggiunto generato dalla nuova infrastruttura autostradale Varese-Como-Lecco in 50 anni

8,5 miliardi di Euro

0,5 mld € per la fase di costruzione

8,0 mld € per la fase di gestione

I principali impatti economici settoriali	Durante la fase di cantiere (5 anni)	Durante la fase di gestione (45 anni)
Industria	368 mln €	2.834 mln €
Commercio	8,5 mln €	563 mln €
Alberghiero e ristorazione	5,0 mln €	81 mln €
Terziario	34 mln €	738 mln €
Nuovi posti di lavoro per ogni lavoratore già impiegato	1,84	2,55

Agli effetti economici è poi necessario aggiungere quelli relativi ai nuovi posti di lavoro generati nelle due fasi...

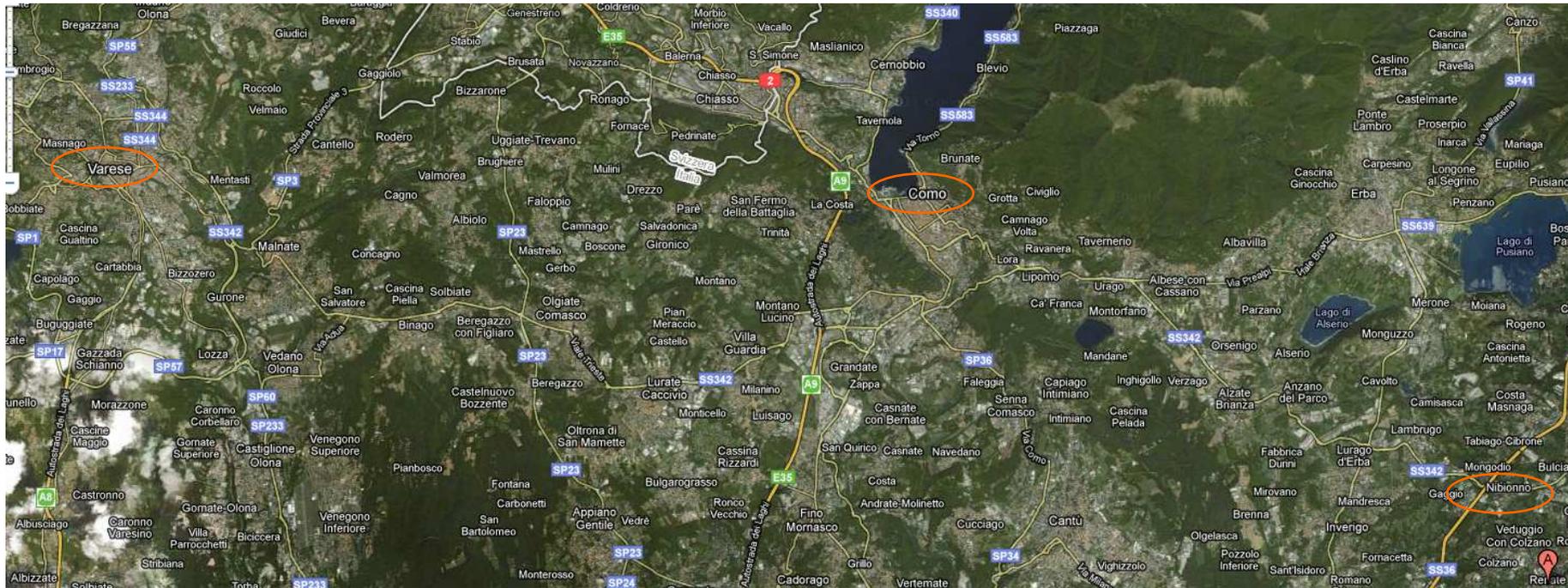
3 Analisi costi/benefici

Metodologia Analisi costi/benefici

- L'analisi costi/benefici misura il costo/beneficio totale netto per la collettività derivante dalla realizzazione dell'infrastruttura. L'analisi assume la prospettiva dell'intera collettività di riferimento e non del singolo privato che realizza e gestisce l'infrastruttura.
- Nel valutare il costo/beneficio netto, l'analisi considera beni per i quali non esiste un mercato di scambio: le esternalità. Le principali tipologie sono riconducibili a: inquinamento atmosferico, gas serra, inquinamento acustico, incidentalità, consumi energetici e risparmio di tempo.
- Con riferimento alle risorse direttamente impiegate nella realizzazione e gestione dell'infrastruttura, l'analisi tende a correggere le imperfezioni di mercato applicando dei fattori di conversione che hanno come obiettivo quello di trasformare un prezzo di mercato imperfetto in uno perfetto.
- L'analisi costi/benefici si basa su flussi di traffico differenziali determinati in funzione di due scenari di riferimento: lo scenario programmatico e lo scenario di progetto.
- I flussi traffico annui differenziali vengono poi moltiplicati per i costi monetari delle esternalità prodotte, ai quali vengono poi sommati i costi dei fattori produttivi utilizzati per la realizzazione e gestione dell'opera.
- I flussi annui così determinati sono poi scontati all'anno di riferimento dell'analisi al fine di determinare un valore attuale dei benefici/costi che il progetto realizzerà nel corso di un determinato periodo di tempo (orizzonte temporale dell'analisi) determinando così un VANE e un TIRE dell'opera.
- Una corretta analisi costi/benefici non considera il traffico solo lungo l'infrastruttura ma anche i riflessi che essa genera sul territorio di riferimento in termini di modifica dei comportamenti di traffico.

3 Analisi costi/benefici

Analisi Costi/benefici: la finestra di calcolo



La finestra di calcolo è composta da 2.411 Km di rete stradale compresa in un'area così delimitata:

- Angolo Nord/Ovest: comune di Varese;
- Angolo Sud/Ovest: comune di Albizzate (VA);
- Angolo Nord/Est: comune di Canzo (CO);
- Angolo Sud/Est: comune di Renate (MB).

3 Analisi costi/benefici

I risultati dell'Analisi Costi/Benefici

30 ANNI	VANE (5%)	
Costi di investimento	- 1.115.458.971	-24%
Costi di gestione	- 163.560.464	-4%
Beneficio da minori esternalità ambientali	50.387.830	1%
Beneficio da minori costi generali di trasporto	535.271.277	11%
Valore del tempo risparmiato	3.924.068.574	84%
Valore residuo dell'opera da tramandare alle generazioni future dopo i 30 anni	1.427.992.887	31%
	4.658.701.133	100%
	125.910.841	37 km

In assenza di valore residuo dell'infrastruttura e quindi considerando un orizzonte temporale di 50 anni:

4.131.016.964	
111.649.107	37 km

3 Analisi costi/benefici

Alcuni indicatori di sintesi

I benefici portati dalla nuova
infrastruttura autostradale
Varese-Como-Lecco alla collettività
e al territorio

Emissioni inquinanti annue

- **2.200 Ton/anno**

Carburante annuo

- **10 milioni di litri**

Spesa annua per carburante

- **15 milioni di Euro**

Riduzione tempi di spostamento

- **16%**

Ore annue di viaggio

- **12 milioni**

Beneficio economico per la collettività

107 milioni di Euro/anno