



PARTE 2 : VALUTAZIONE SOCIO-ECONOMICA - BILANCIO SOCIOECONOMICO REGIONALE E LOCALE RELATIVO ALLA PARTE ITALIANA DELLA TRATTA COMUNE ITALO-FRANCESE DELLA SEZIONE INTERNAZIONALE

3. Presentazione generale

In questa sezione è presentata la sintesi della valutazione di impatto socio economica con riferimento al “**Livello locale**” (Parte italiana della tratta comune italo-francese della sezione internazionale della Nuova Linea Torino Lione: Confine di Stato-Chiusa San Michele), come dalle indicazioni progettuali sul tracciato definito nel quadro dell’Osservatorio Torino-Lione (decisione del 29 Gennaio 2010).

Le valutazioni assumono un periodo di 48 anni, dal 2024 al 2072. Ai fini del calcolo del Valore Attuale Netto, i costi e i benefici sono attualizzati al 2022.

4.2.1 Effetti economici interni

Si tratta degli impatti determinati dal traffico incrementale di passeggeri sui bilanci degli operatori ferroviari, stradali, dello Stato e degli utenti, come indicato nella seguente tabella. Il VAN complessivo dell’opera è negativo, a causa dei sussidi per garantire il servizio ferroviario aggiuntivo, stimati in circa 65 milioni di Euro. Le altre voci sono ricavate in proporzione ai treni km aggiuntivi 2024 (252.000) e dei veicoli.km sottratti alla strada (6,5 milioni), sulla base di un coefficiente di riempimento delle vetture pari a 1,7. Si assume anche che parte del traffico aggiuntivo (15%) sia traffico indotto dall’incremento dell’offerta ferroviaria, ed il resto (85%) sia distolto dalla strada.

Tabella 7 : Effetti economici interni (k€ 2009)

Operatore Ferroviario	Sussidi regionali	64.807	25.453
	Ricavi da biglietti (al netto dell’IVA)	32.404	
	Costo di esercizio netto pedaggi	-71.758	
Autostrade	Minori ricavi pedaggi autostradali	-1.505	-1.403
	Minori costi manutenzione	102	
Stato	Minori ricavi tasse su trasporto viagg strade	-13.095	-9.651
	Minori ricavi da IVA pedaggi viagg strada	-306	
	Maagiore ricavi IVA sui biglietti ferroviari	3.240	
	Minori costi manutenzione statali	510	
Regione Piemonte	Sussidi regionali	-64.807	-64.807
Utenti	Minori spese per costi esercizio Strade (netto IVA)	18.367	-2.370
	Minori spese per tasse su trasporto viagg strada	13.095	
	Minori spese pedaggi autostradali	1.505	
	Minori IVA pedaggi autostradali	306	
	Maggiori spese biglietti ferroviari	-32.404	
	Maggior spese IVA su biglietti ferroviari	-3.240	
	Totale effetti Economici Interni VAN (000) €		





Un altro importante settore per la valutazione degli impatti è quello immobiliare. Sulla base di ricerche effettuate nel territorio nazionale⁶, è emerso che la sola presenza della infrastruttura di trasporto è un fattore importante per lo sviluppo immobiliare.

Stime riferite alla Provincia di Milano, hanno quantificato l'impatto derivante dalla presenza dell'alta velocità sui valori immobiliari di appartamenti, negozi e uffici (incrementi medi annui). Gli incrementi medi sono i seguenti:

³ Gruppo Clas, Università Carlo Cattaneo (2005), pag. 10

⁴ Gruppo Clas e Università Carlo Cattaneo (2005), pag. 13

⁵ Da La Repubblica, 19 Maggio 2010, "La vittoria dei No-TAv, il tracciato in galleria"

⁶ CRMT – Gruppo Clas, "Malpensa come opportunità: accessibilità aerea e sviluppo regionale", commissionato dalle Camere di Commercio di Varese e Milano, 2004.



Tabella 3 : Incrementi medi sui valori immobiliari di appartamenti, negozi e uffici riferite alla Provincia di Milano

Appartamenti	Negozi	Uffici
2%	0,5% - 1%	0,5% - 1%

Nel Comune di Susa, aggiornando al 2024 i valori di acquisto immobiliari riferiti al 2004 con i tassi di inflazione, si ottengono i seguenti valori, dai quali si può stimare al 2034 (10 anni dopo l'avvio della Stazione Internazionale) un incremento medio di 21 € per metro quadro per gli appartamenti, 4 € per i negozi e 7€ per gli immobili ad uso ufficio.

Tabella 4 : Incremento dei valori immobiliari annui conseguenti alla presenza della stazione internazionale (valori in €/mq)

Anno	Appartamenti	Negozi	Uffici
2004	850	439	750
2024*	1075	555	948
Con la stazione 2034	1096	559	955

* Stima ottenuta applicando per l'Italia la percentuale di incremento annuo del PIL corrispondente alle ipotesi di crescita del "Decennio perduto", pari all'1,18% annuo

4.2.3 Rivalorizzazioni immobiliari

Le rivalutazioni immobiliari sono determinate dal miglioramento dell'accessibilità e delle frequenze con il polo di Torino, che favoriscono le scelte insediative nei comuni interessati dal servizio ferroviario.

L'analisi dei regressione tra i valori immobiliari e la variazione dei tempi di percorrenza ha stimato che ogni minuto guadagnato determina circa 26,66 €/mq di incremento (dallo studio PwC, 2007)¹⁰.

Per i comuni interessati dal potenziamento ferroviario, (fermate di Susa, S. Antonino Vaie, Bussoleno e Avigliana, S. Ambrigio, Condove, Borgone e Bruzolo), sono stati censiti i mq delle abitazioni occupate (ISTAT, 2001).

Tabella 9 : Mq adibiti ad abitazione

	Superfici abitazioni occupate (mq)
Susa	242091
S Antonino Vaie	147658
Bussoleno	248054
Avigliana	438459
S. Ambrogio	149317
Condove	169591
Borgone	86884
Bruzolo	51277

Al 2030, anno dell'attivazione del servizio, il patrimonio immobiliare, decurtato del 24,2% per tenere conto delle quote in affitto, è stato rivalutato una tantum in funzione del differenziale di guadagni di tempo generati dalle nuove offerte (14 minuti), pari a 4 minuti di riduzione del tempo di viaggio e 10 minuti di riduzione del tempo di attesa per l'aumento della frequenza del servizio. L'applicazione della rivalutazione produce un VAN di 643 milioni di Euro.

4.2.5 Riassunto degli effetti regionali dello sviluppo del traffico

La seguente tabella riassume gli effetti regionali conseguenti allo sviluppo dei traffici passeggeri aggiuntivi lungo la linea Torino-Susa (dati in migliaia di Euro).

Tabella 11 : Quadro complessivo degli impatti regionali (k€ 2009)

Effetti economici interni	-52.779
Qualità del servizio	79.491
Rivalorizzazioni immobiliari	643.898
Totale	670.610

Il VAN attualizzato complessivo degli effetti regionali è positivo pari a circa 671 milioni di Euro.