

Analisi economica e sociale dell'allacciamento A31 Valdastico Nord – A22 del Brennero

Relazione sintetica del Report finale

28 Febbraio 2022



Contenuti

1.	Introduzione	04
2.	Impatto socio-economico da realizzazione e gestione dell'infrastruttura autostradale (A31 Valdastico Nord Lotto II)	09
3.	Impatto socio-economico da variazione dei flussi di traffico legati all'accessibilità Focus settore turistico	13
4.	Impatto socio-economico complessivo	18
A.	Impatto socio-economico da realizzazione e gestione di un hub intermodale a Rovereto (ipotesi di sviluppo)	24

1

Introduzione

Il sistema dei collegamenti esistenti

L'attuale assetto infrastrutturale relativo al collegamento tra gli ambiti territoriali di Vicenza e Trento risulta composto da:

- **il percorso autostradale**, costituito dall'asse Vicenza-Verona-Trento delle autostrade A4 Torino-Trieste e A22 del Brennero, con uno sviluppo di circa 150 km a tre corsie per senso di marcia sulla A4 e a due sulla A22;
- **la SS 47 Valsugana** il cui tracciato è lungo circa 90 km con alternanza di tratti ad una e due corsie per senso di marcia;
- **la linea ferroviaria Valsugana Trento-Venezia**, a binario unico ed elettrificata solo a valle di Bassano con servizio svolto nelle relazioni Trento-Bassano del Grappa e Bassano del Grappa-Venezia S.Lucia.



Fonte: Autostrada A31, 'Corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto, Progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto), Descrizione sintetica di progetto'.

Contesto del Progetto

Il progetto prevede il completamento della **Tratta Nord dell'Autostrada A31 (Valdastico Nord)**, garantendo il collegamento della tratta esistente della A31 con la A22 del Brennero. Il progetto si sviluppa su una distanza di **quasi 50 km** a cavallo tra il Veneto e la Provincia Autonoma di Trento. In particolare l'estensione infrastrutturale prevede la realizzazione di c. 40 km in sotterraneo (c. 84% del tracciato complessivo) e c. 8 km a cielo aperto (c. 4 km di viadotti), a raso o in rilevato¹.

Il progetto di collegamento tra la A31 Valdastico e la A22 del Brennero era stato presentato originariamente in forma di unico lotto nella proposta preliminare. Durante l'iter approvativo il progetto è stato suddiviso in due lotti distinti che presentano stati di avanzamento differenti. Il **lotto I** è in fase di progettazione definitiva e, quindi, non è soggetto a significative variazioni del tracciato. Il **lotto II**, che è anche quello che effettivamente realizzerebbe la connessione tra le due arterie di traffico, è alla data in fase di studio di fattibilità, con incarico per la progettazione definitiva risalente ad Aprile 2020.

Lo sviluppo del progetto è caratterizzato da difficoltà ingegneristiche dovute alla conformazione fisica dell'area (le Alpi) sulla quale l'infrastruttura verrà realizzata. Il progetto, inoltre, vede un particolare interessamento da parte della popolazione locale.

Risulta, quindi, di primaria importanza la valutazione degli **effetti che la realizzazione di tale infrastruttura avrà su tutta l'area interessata in termini di crescita e di sviluppo**. La nuova infrastruttura permetterà, infatti, di migliorare il collegamento tra l'Adriatico e il Trentino Alto-Adige, creando opportunità di sviluppo economico per le imprese locali e in particolare per le imprese che operano in ambito turistico.

Lotto funzionale I

- Tracciato, Piovene Rocchette (VI) - Pedemonte (VI)
- Livello di progettazione, progetto definitivo
- Costo: €1,3 B

Lotto funzionale II

- Tracciato, Pedemonte (VI) - Connessione A22, Rovereto (TN)
- Livello di progettazione, studio di fattibilità (2019), incarico per la progettazione definitiva risalente ad Apr. '20





Oggetto di analisi economica e sociale

Fonte: Autostrada A31, 'Corridoio viabilistico d'interconnessione del Trentino con il Veneto, Progetto di fattibilità 2018 (Trento) e 2019 (Rovereto), Descrizione sintetica di progetto'.

Attività e Obiettivi dello studio

Lo studio ha l'obiettivo di analizzare l'**impatto economico e sociale** derivante dall'allacciamento A31 Valdastico Nord con la A22 del Brennero (Lotto II), rispondendo così alla necessità di quantificare in modo oggettivo i benefici dell'interconnessione infrastrutturale per il territorio.

	Impatto socio-economico da realizzazione e gestione dell'opera  Infrastruttura autostradale (A31 Valdastico Nord – Lotto II)	Impatto socio-economico da variazione dei flussi di traffico legati all'accessibilità  Focus settore turistico
Scopo dell'Attività	Determinazione impatti diretti, indiretti e indotti su valore aggiunto e occupazione sostenuta	Determinazione impatti economici ed occupazionali, diretti, indiretti e indotti sul comparto turistico derivanti dal potenziale incremento del numero dei viaggi
Input	<ul style="list-style-type: none"> Investimento per lo sviluppo della tratta autostradale A31 Valdastico Nord – Lotto II (quadro economico dell'opera) Risorse per la gestione operativa dell'opera (analisi di scenario) 	<ul style="list-style-type: none"> Valutazione sul miglioramento dell'accessibilità stradale del territorio trentino (Studio di traffico 2019) Variazione aggiornata del numero di presenze turistiche in Trentino (analisi di scenario)
Contenuti del deliverable	<ul style="list-style-type: none"> Impatto economico ed occupazionale per la fase di cantiere Impatto economico ed occupazionale per la fase di operativa (impatti legati all'attività di gestione e manutenzione dell'opera) 	<ul style="list-style-type: none"> Scenario di incremento delle presenze e della spesa turistica sul territorio Impatto socio-economico derivante dalla variazione del numero di presenze turistiche sul territorio

Impatti sulle percorrenze e il traffico

La realizzazione della tratta autostradale avrà effetto su svariate reti stradali in Veneto e nella Provincia Autonoma di Trento.

Nello specifico, si prevede che la nuova infrastruttura consentirà:

- **una riduzione dei tempi di percorrenza** di c. 20 minuti per i veicoli leggeri e di c. 25 minuti per quelli pesanti nella tratta Trento-Vicenza;
- **una riduzione dello 0,6% per anno delle percorrenze medie** in veicoli-km per collegare il Trentino e le regioni a nord di Trento con le regioni del nord est italiano;
- **una rimodulazione dei flussi di traffico**, che per la rete esistente comporteranno:
 - ❖ un decremento delle percorrenze sulla A22 tra Rovereto e Verona (-16%);
 - ❖ un incremento delle percorrenze sulla tratta della A22 tra Trento e Rovereto (+6%) per effetto dei nuovi flussi generati con l'allaccio alla A31 all'altezza di Rovereto;
 - ❖ una riduzione delle percorrenze sulle Strade Provinciali e sulla SS47 della Valsugana che beneficerà di un'importante riduzione delle percorrenze (-14%) riguardante in particolare modo i mezzi pesanti (-55%, nello scenario di acquisto di una Vignetta da parte dei conducenti di veicoli pesanti).

Nel complesso, l'ipotesi di tracciato in progettazione consentirà di ridurre i tempi di percorrenza tra il Trentino e il Veneto e pertanto di razionalizzare alcuni flussi di traffico; la realizzazione della bretella nella Val d'Astico permetterà infatti di drenare flussi di traffico che, attualmente, transitano sulle arterie esistenti come la SS47 e la A22.

Variazione dei tempi di percorrenza tra Trento e Vicenza



- 20 minuti



- 25 minuti

Effetti del progetto sul traffico

Valori medi annui per il periodo 2026-2035, valori espressi come variazione dei veicoli-km per ciascuna tratta considerata

	 Verona-Rovereto	 Rovereto-Trento	 Strade Provinciali e SS47 Valsugana
	- 15%	+ 4%	- 4%
	- 17%	+ 12%	- 55%
	- 16%	+ 6%	- 14%

Fonte: Autostrada BS-VR-VI-PD S.p.A., Corridoio di interconnessione infrastrutturale viaria tra la Valle dell'Astico e la Valle dell'Adige PEDEMONTE - ROVERETO SUD, Studio di Fattibilità, Sudi per la conoscenza dei tracciati esaminati, Studio di traffico e delle analisi trasportistiche, 2019.

2

Impatto socio-economico
da realizzazione e gestione
dell'infrastruttura autostradale
(A31 Valdastico Nord Lotto II)

Impatto socio-economico da infrastruttura autostradale (1/3)

PRINCIPALI ASSUNZIONI

La stima degli effetti economici e sociali prodotti durante la **realizzazione** dell'infrastruttura viaria è stata dimensionata sulla base del **Quadro Economico** dello Studio di Fattibilità del Lotto funzionale II della tratta nord dell'Autostrada A31 (Valdastico Nord).

Per la realizzazione del Lotto II, in maniera analoga alle previsioni relative al Lotto I, è stato preliminarmente ipotizzato un periodo temporale complessivo compreso di c. **7 anni**, comprensivo di c. 2,5 anni necessari per lo svolgimento dell'iter progettuale ed autorizzativo e c. 1 anno per completamenti e smobilizzo dell'opera. Il costo di realizzazione dell'Opera è a carico del Concessionario nell'ambito del rinnovo della Concessione per la gestione di parte della A4.

Gli impatti prodotti durante la fase **operativa** del progetto, generati dallo svolgimento delle attività di gestione e manutenzione dell'infrastruttura, sono stati calcolati, secondo un'**ipotesi di scenario**, sulla base dei ricavi attesi, dei costi operativi e in particolare del costo del lavoro, e del margine operativo lordo (EBITDA) sostenuti annualmente dalla società concessionaria per il tratto considerato (Lotto II).

La stima degli *economics* necessari per la determinazione degli impatti è stata effettuata su base comparativa, prendendo come benchmark il conto economico di gestori autostradali¹.



3,3 B€

Investimento complessivo



113 M€/km

Costo chilometrico di realizzazione



7 anni

Tempistiche ipotizzate per la realizzazione (inclusa progettazione)



53 M€

Fatturato stimato in un anno di piena operatività, IVA esclusa



63 FTE

Forza lavoro diretta impiegata per la gestione operativa dell'autostrada

(1) *Ipotesi di scenario su base benchmark con riferimento a bilanci di esercizio pubblicamente disponibili di società di gestione di autostrade nel triennio 2017-2019 (non inclusivo degli effetti della pandemia COVID-19).*

Impatto socio-economico da infrastruttura autostradale (2/3)

IMPATTO PER LA FASE DI INVESTIMENTO

Con un investimento stimato di circa 3,3 miliardi il Progetto di allacciamento della A31 Valdastico Nord alla A22 del Brennero avrà un impatto complessivo del 111% del suo valore, coinvolgendo circa 59 mila ULA durante la realizzazione dell'investimento.



Baseline di calcolo



(1) Per Unità Lavorative Annue ('ULA') si intendono i posti di lavoro sostenuti in un anno lavorativo per gli anni necessari alla realizzazione dell'Opera.

Impatto socio-economico da infrastruttura autostradale (3/3)

IMPATTO PER LA FASE OPERATIVA

In un anno di piena operatività si stima che i ricavi inclusivi d'IVA, che ammonteranno a circa 65 milioni €, genereranno un valore aggiunto complessivo di circa 72 milioni €, coinvolgendo 495 unità lavorative annue (di cui 63 direttamente a carico della Concessionaria).



Baseline di calcolo



(1) Per Unità Lavorative Annue ("ULA") si intendono i posti di lavoro sostenuti in un anno lavorativo.

3

Impatto socio-economico
da variazione dei flussi di
traffico legati
all'accessibilità

Focus settore turistico

Miglioramenti all'accessibilità territoriale legati al turismo

La maggiore accessibilità alla **Provincia Autonoma di Trento**, come risulta dai dati delle isocrone nello scenario progettuale rispetto a quello programmatico prendendo in considerazione come punto di riferimento la città di Trento, lascia ipotizzare un **incremento del traffico turistico nazionale**, ed in particolare proveniente da Veneto e Friuli-Venezia Giulia, che beneficerà dall'infrastruttura.

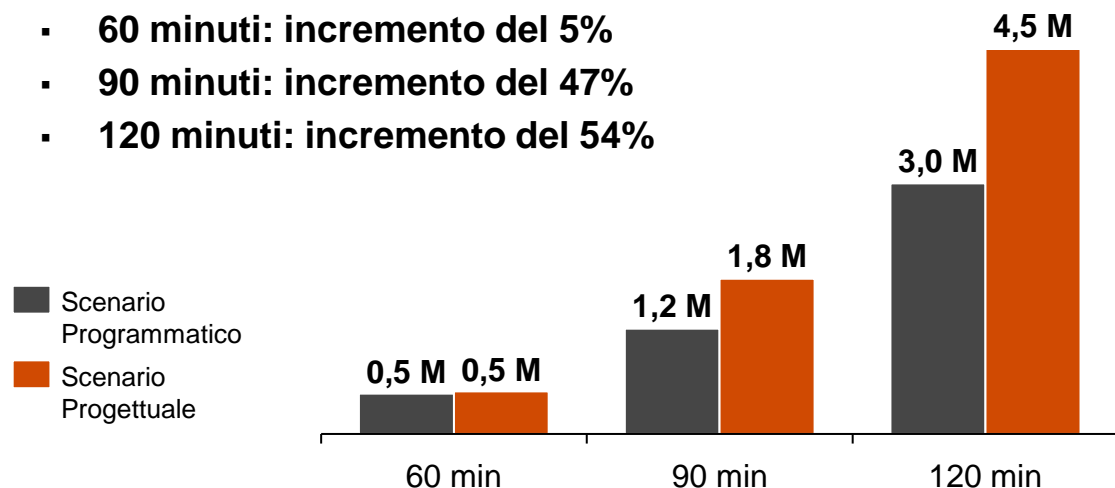


Popolazione

La realizzazione del progetto consentirà un incremento dell'accessibilità per le persone alla città di Trento e alla sua provincia.

Di seguito gli incrementi di popolazione raggiungibile da Trento nei diversi intervalli di tempo (valori in milioni):

- **60 minuti: incremento del 5%**
- **90 minuti: incremento del 47%**
- **120 minuti: incremento del 54%**



Variazione dei tempi di percorrenza

La realizzazione dell'opera consentirà di ridurre i tempi medi di percorrenza di **c. 20 minuti per i veicoli leggeri** nella tratta Trento-Vicenza.



-20 minuti

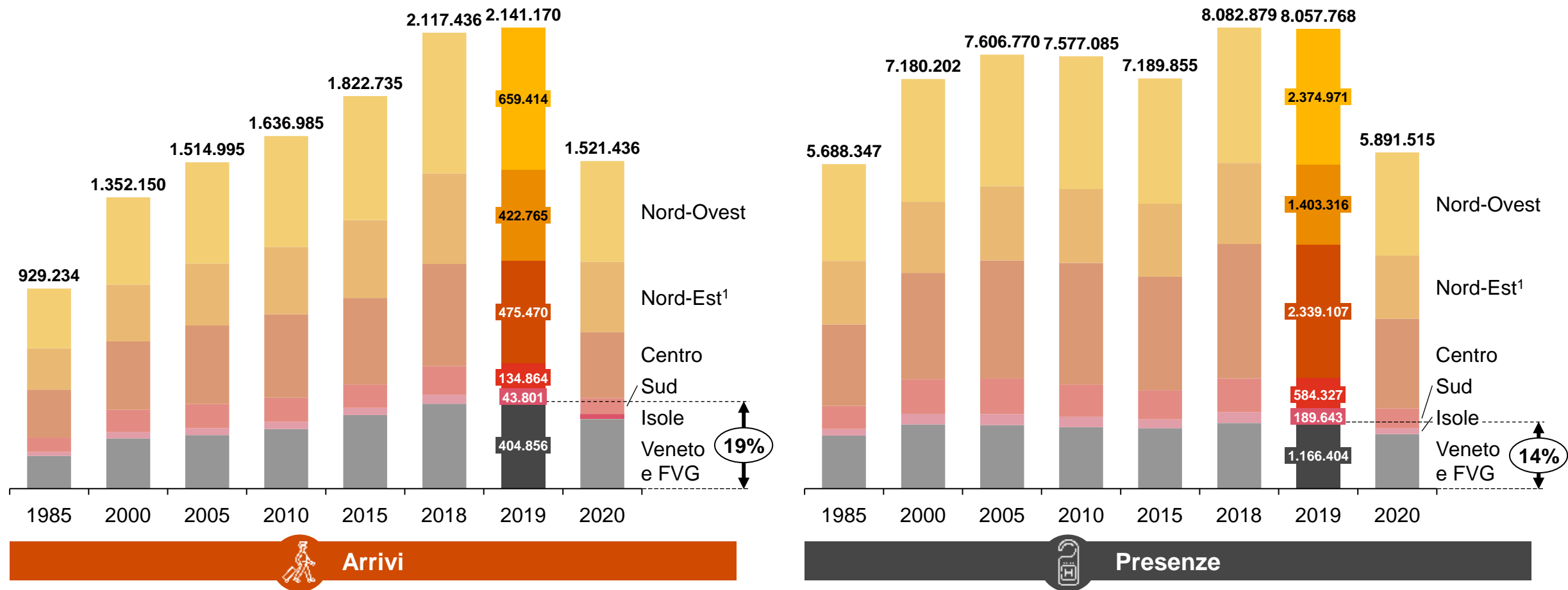
Variazione tempi di percorrenza tra Trento e Vicenza legata a veicoli leggeri

A fronte di una maggiore accessibilità del territorio, si presuppone un potenziale incremento del traffico turistico nazionale, che, in questa ipotesi di scenario, è stato conservativamente ipotizzato solamente per la quota parte di turisti provenienti da Veneto e Friuli-Venezia Giulia, principali beneficiari dell'infrastruttura.

In termini quantitativi, ai fini del presente studio si ipotizza che **l'incremento di arrivi e presenze turistiche provenienti dal Veneto e Friuli-Venezia Giulia, sia pari a c. 20%** rispetto ad un scenario senza intervento.

Distribuzione e crescita del turismo in Trentino (2/2)

Arrivi e presenze italiane annue negli esercizi alberghieri per regione di provenienza



(1) Area comprensiva delle regioni Trentino-Alto Adige, Emilia-Romagna, non comprensiva delle regioni Veneto, Friuli-Venezia Giulia (ricomprese nel relativo cluster).

Fonte: ISPAT, Arrivi e Presenze italiane negli esercizi alberghieri per regione di provenienza, 1985-2020.

Impatto socio-economico legato al turismo in Trentino (2/4)

PRINCIPALI ASSUNZIONI

La stima degli effetti economici e sociali legati al potenziale **incremento della spesa per turismo**, ipotizzata in conseguenza di una migliore accessibilità territoriale in presenza della tratta nord dell'Autostrada A31 (Valdastico Nord), è stata dimensionata sulla base **dell'incremento prospettico (periodo 2027-2035) delle presenze di turisti** negli esercizi alberghieri ed extralberghieri trentini, ed in particolare dei **turisti provenienti da Veneto e Friuli-Venezia Giulia per cui è stata ipotizzata una crescita del 20%** (cfr. 'Miglioramenti all'accessibilità territoriale legati al turismo').

Il dimensionamento della baseline programmatica delle presenze è stato determinato assumendo un ritorno ad un numero di presenze turistiche in Trentino ai livelli pre-covid (con riferimento ai valori registrati nel 2019) a partire dal 2023, ed una crescita annuale con un tasso pari a quello registrato nel periodo 2010-2019 (CAGR 0,4%). La quota di presenze turistiche provenienti da Veneto e Friuli-Venezia Giulia, e relativa distribuzione mensile delle presenze, è stata assunta pari a c. 14,5%, sulla base di quanto registrato nel 2019.

La spesa totale relativa al settore turistico è stata determinata attraverso il prodotto tra il numero di presenze di turisti in Trentino nel periodo di interesse (2027-2035) provenienti da Veneto e Friuli-Venezia Giulia e **spesa media giornaliera pro-capite¹**, suddivisa per tipologia di spesa, di struttura ricettiva e mensilità considerata.



~370 M€_{/y}

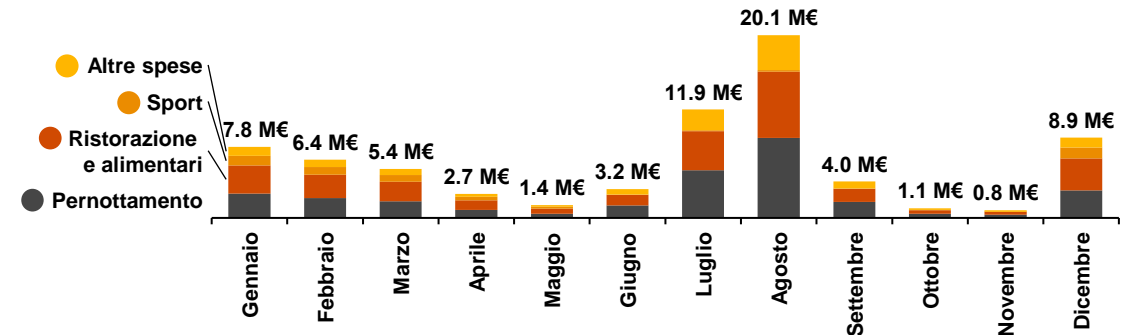
Spesa annuale media nel periodo 2027-2035 da turisti provenienti da Veneto e FVG
(baseline programmatica – 3.6M presenze medie annue)



+74 M€_{/y}

Incremento della spesa turistica annuale media legato all'incremento di accessibilità territoriale
(incremento vs baseline programmatica nello scenario progettuale – 0,8M presenze medie aggiuntive)

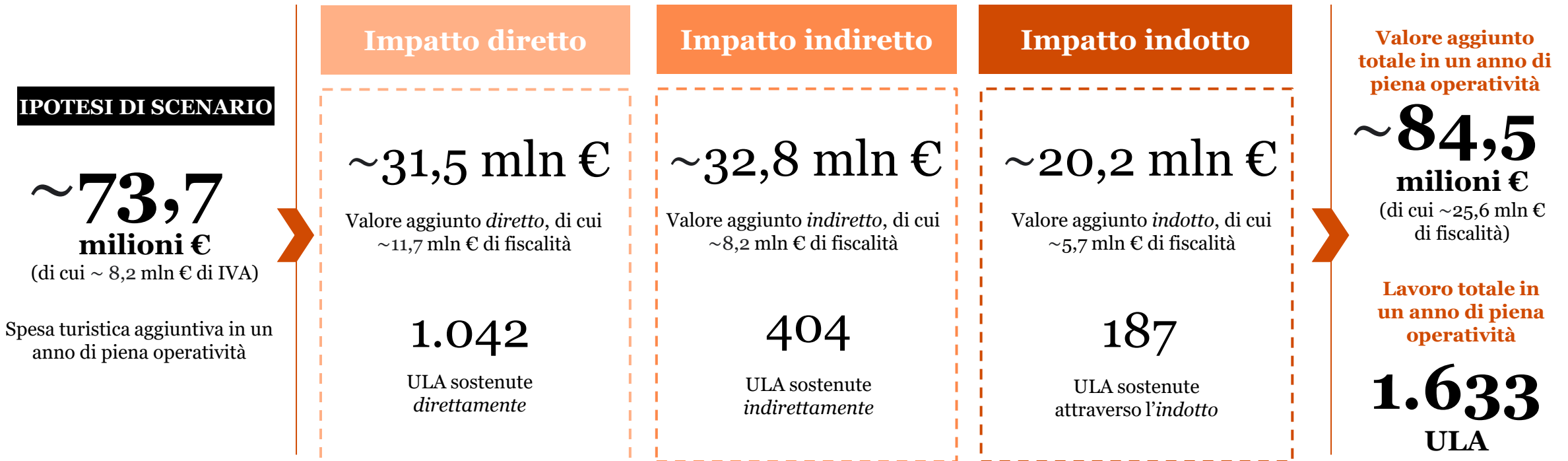
Incremento della spesa mensile media nel periodo 2027-2035 da turisti provenienti da Veneto e FVG, per tipologia di spesa, mese, valori in milioni di €



Fonte: ISPAT, La spesa turistica in provincia di Trento nella stagione invernale 2017/2018; ISPAT, La spesa turistica in provincia di Trento nella stagione estiva 2018; ISPAT, Presenze negli esercizi alberghieri ed extralberghieri, negli alloggi privati e nelle seconde case per provenienza, 2010-2020; ISPAT, Presenze negli esercizi ricettivi, negli alloggi privati e nelle seconde case per provenienza e mese, 2019; ISPAT, Presenze italiane negli esercizi alberghieri per regione di provenienza, 2019; PwC Analysis.

Impatto socio-economico legato al turismo in Trentino

In un anno di piena operatività si stima che la spesa turistica aggiuntiva, che ammonterà a circa 73,7 milioni €, genererà un valore aggiunto complessivo di circa 84,5 milioni €, coinvolgendo 1.633 unità lavorative.



Baseline di calcolo



- (1) Per Unità Lavorative Annue ('ULA') si intendono i posti di lavoro sostenuti in un anno lavorativo.
- (2) Per fiscalità si intende la somma tra il valore aggiunto generato dall'IVA, dalle tasse sui redditi e dalle tasse sui profitti.

4

Impatto socio-economico
complessivo

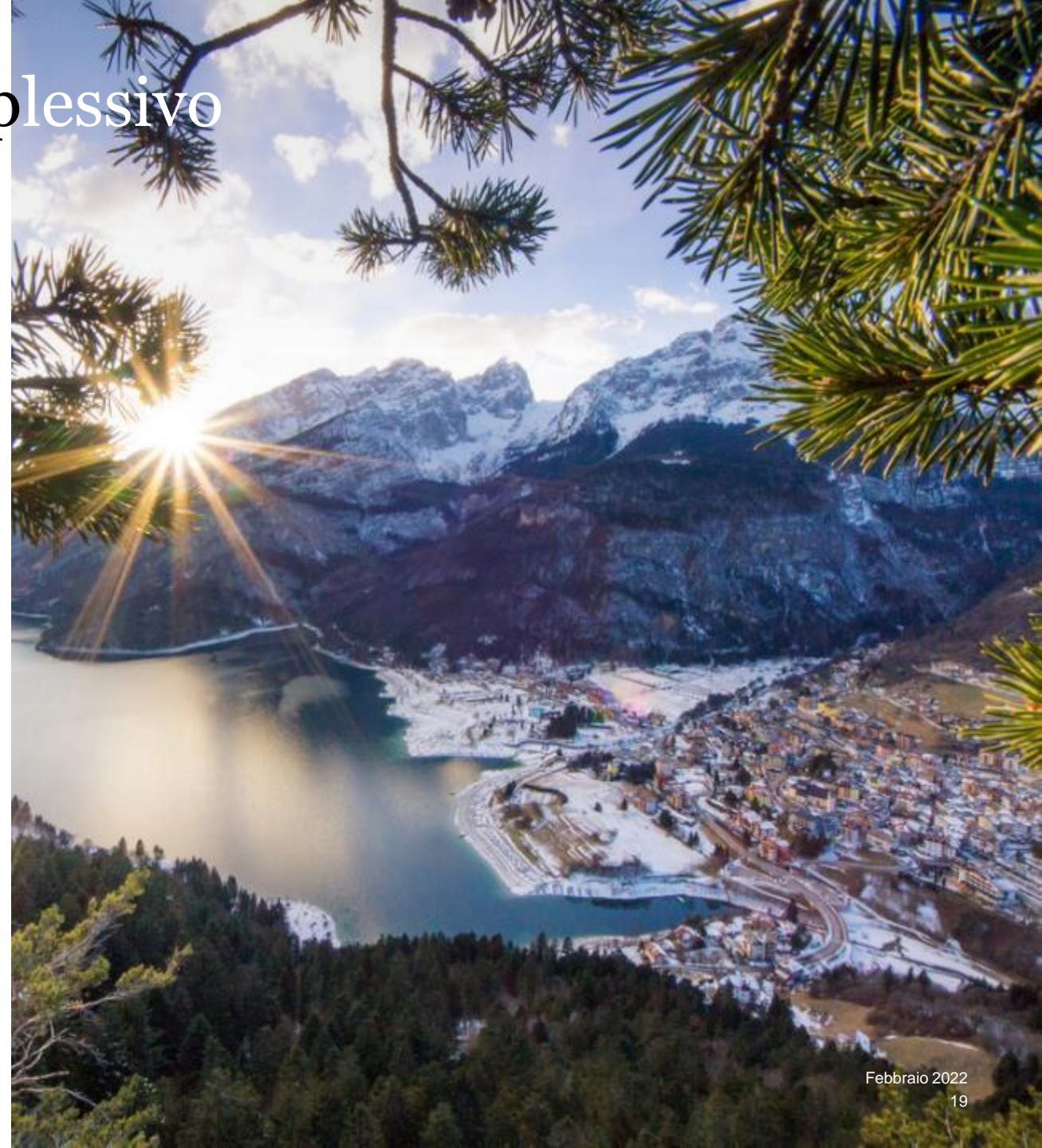
Impatto socio-economico complessivo

Di seguito si presenta un riepilogo dei risultati ottenuti nelle diverse fasi, ovvero la quantificazione del contributo, in termini di Valore Aggiunto ed occupazione sostenuta nel tempo, potenzialmente generato durante ed a valle della realizzazione della **tratta autostradale**.

La misura dell'impatto socio-economico, come descritto nelle sezioni precedenti, è stata stimata tenendo conto distintamente delle **fasi di realizzazione e di gestione operativa** delle infrastrutture.

In aggiunta, sono stati considerati anche i **benefici derivanti dal potenziale incremento della spesa turistica**, nell'ipotesi di un incremento localizzato delle presenze legato al miglioramento dell'accessibilità territoriale.

Ulteriori effetti positivi localizzati generabili a fronte di una migliore connettività, a partire dal miglioramento della produttività delle aziende instaurate nelle aree adiacenti all'Opera, non sono stati determinati quantitativamente, ancorché potrebbero contribuire in maniera sostanziale ad incrementare l'impatto socio-economico complessivo.



Valore aggiunto generato complessivamente nelle due fasi

Complessivo

Il valore aggiunto (VA) totale apportato dalla fase di sviluppo e dalla fase operativa della realizzazione dell'autostrada e dell'impatto sul settore turistico misurato su 16 anni è di 5,2 mld €; questo è pari ad un valore aggiunto medio di 323 mln € per anno.

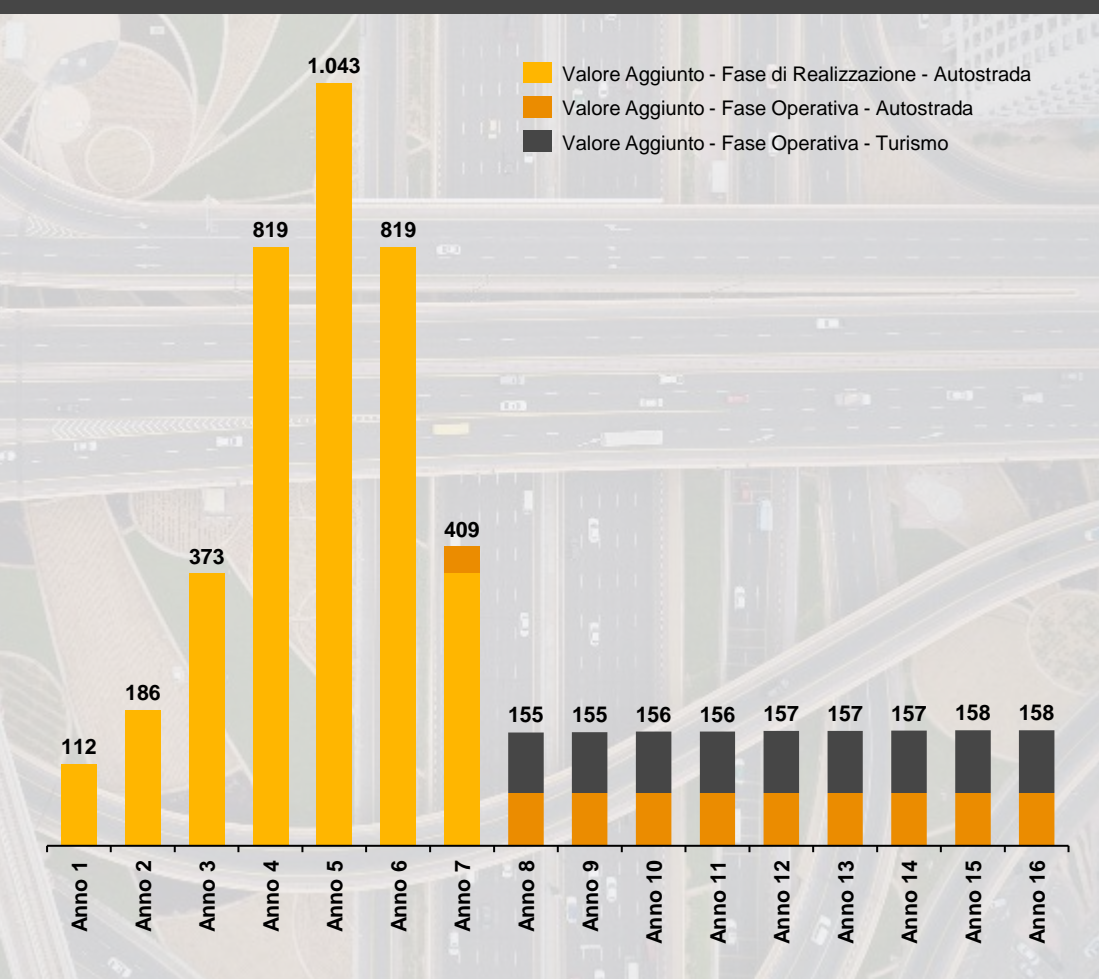
Fase di realizzazione

Le spese di investimento, che sono distribuite lungo un arco di 7 anni (Anno 1 – Anno 7), generano un valore aggiunto medio per anno pari a 532,1 mln €. Il valore aggiunto generato da tali spese è più significativo tra l'Anno 4 e l'Anno 6, dove si raggiunge un valore aggiunto medio di 893,9 mln €.

Fase operativa

La fase operativa del progetto (Anno 7 – Anno 16) porta a generare un VA totale di 1.445 mln €; in media, questo è pari a 145 mln € per anno, lungo un arco temporale di 10 anni.

Distribuzione temporale del Valore Aggiunto totale generato, valori in milioni di €



Posti di lavoro sostenuti complessivamente nelle due fasi

Complessivo

Considerando l'intero periodo, l'occupazione complessiva risultante nella fase di sviluppo e poi operativa dell'opera autostradale e dell'impatto sul settore turistico è in media pari a 4.883 ULA per anno, con un impatto complessivo di 78.124 ULA durante l'intero periodo (Anno 1 – Anno 16).

Tuttavia i livelli più alti sono attesi per l'Anno 5 con ben 16.443 ULA impiegate (il 21% del totale nelle due fasi).

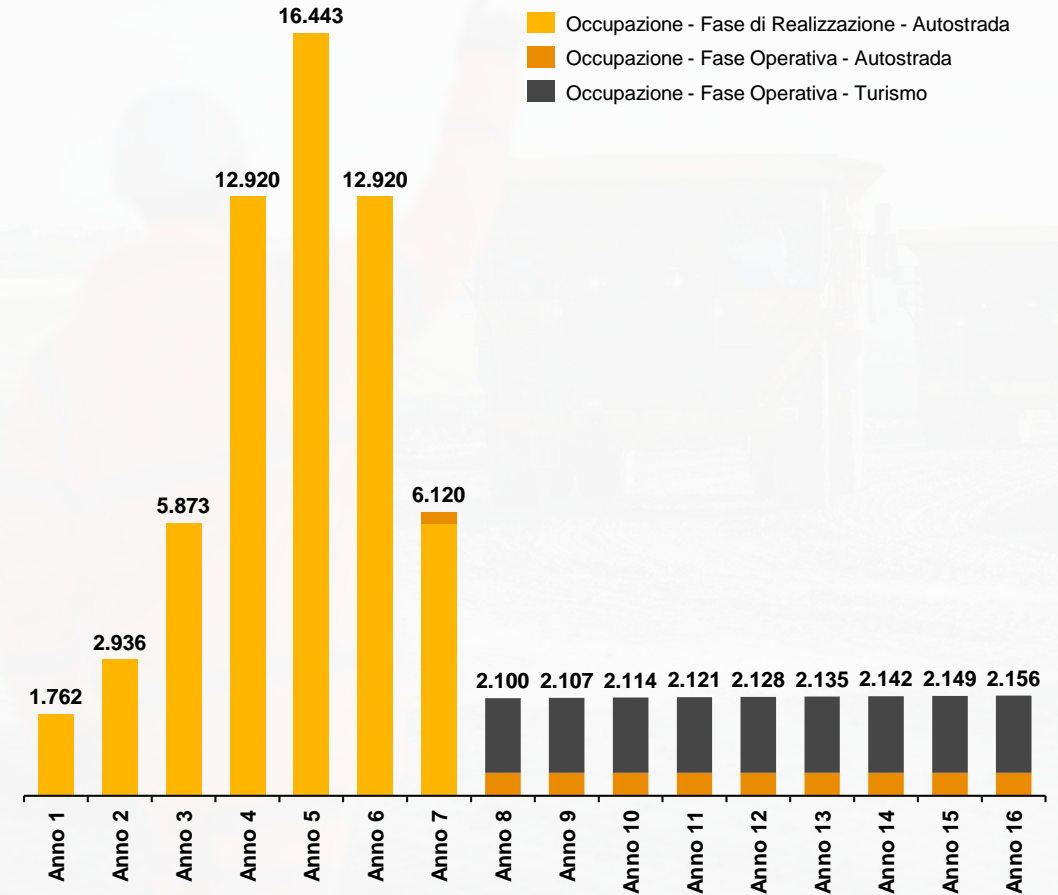
Fase di realizzazione

Le spese di investimento generano, in media, 8.389 ULA dall'Anno 1 all'Anno 7, con valori particolarmente elevati nel triennio Anno 4 – Anno 6. Inoltre, è proprio la fase di sviluppo quella che genera il maggior numero di ULA, contribuendo a circa il 75% delle ULA complessive.

Fase operativa

Con l'apertura della nuova strada e con l'incremento degli arrivi turistici verranno generati posti di lavoro più stabili che si assesteranno sopra le 2.100 ULA per anno (Anno 7 – Anno 16).

Distribuzione temporale dei posti di lavoro sostenuti totali, valori in Unità Lavorative Annue



Focus su occupazione donne e giovani nelle due fasi

L'occupazione femminile e giovanile, in percentuale dell'occupazione totale sostenuta, varia altamente tra le due fasi.

Durante la Fase di Realizzazione dell'opera autostradale (Anno 1 – Anno 7) si sostengono in media 8.389 Unità Lavorative Annue (ULA), di cui il 29% donne ed il 34% giovani.

Durante la Fase Operativa, invece, sebbene i valori di occupazione sostenuta scendano a 1.940 ULA medie in un periodo di 10 anni (Anno 7 – Anno 16), la percentuale di lavoro femminile sostenuta sale al 42% e quella giovanile al 41%.

Fase di Realizzazione:
8.389 ULA medie nel periodo di 7 anni

Donne 29%
2.448 ULA medie nel periodo di 7 anni



Giovani (under 39) 34%
2.920 ULA medie nel periodo di 7 anni



Fase Operativa:
1.940 ULA medie nel periodo di 10 anni

Donne 42%
813 ULA medie nel periodo di 7 anni



Giovani (under 39) 41%
798 ULA medie nel periodo di 7 anni



Occupazione per settore nelle due fasi (1/2)

Complessivamente, considerando un periodo di 16 anni che comprende sia la fase di investimento sia la fase operativa, **si stima che i vari investimenti possano sostenere**, in maniera diretta, indiretta ed indotta,

78.124 unità lavorative.

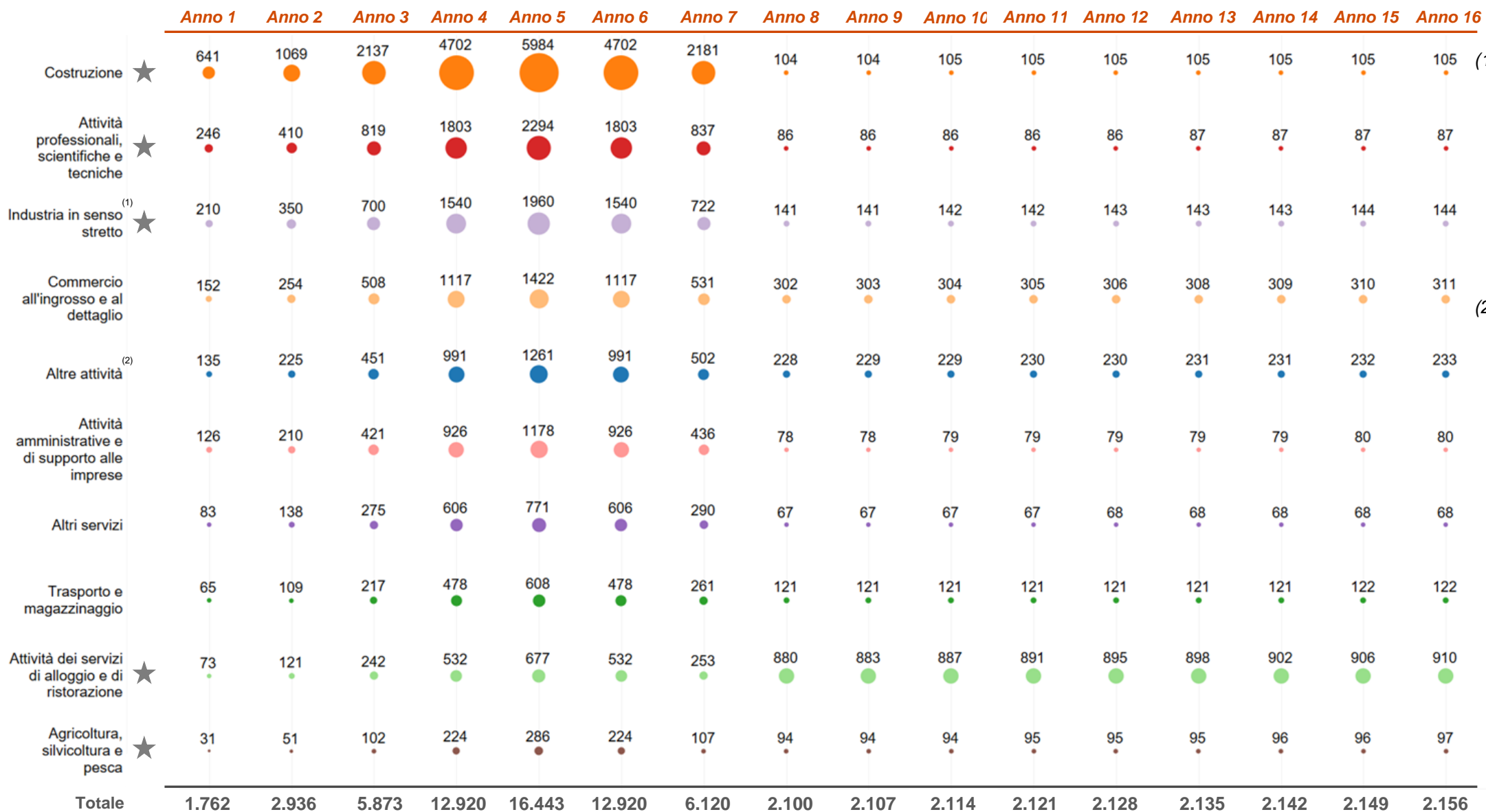
Le ricadute occupazionali maggiori si registrano nel settore delle *Costruzioni* che, nell'intero periodo, attiva il 29% del totale delle unità lavorative degli investimenti, con valori determinati quasi esclusivamente dalle fasi di investimento delle opere infrastrutturali. Quest'ultimo trend viene registrato in quasi tutti i settori, dove il numero di posti di lavoro sostenuti nella fase operativa varia principalmente tra il 4% e il 35% dei posti di lavoro complessivi sostenuti nelle due fasi. Di conseguenza, si prevede che **la maggior parte dell'impatto occupazionale possa essere generato nel breve periodo della fase di investimento.**

Un settore per cui si rileva un trend in controtendenza è quello delle *Attività dei servizi di alloggio e di ristorazione*. Il settore registra il 77% dei posti di lavoro sostenuti complessivamente durante la fase operativa degli investimenti (tra l'Anno 7 e l'Anno 16). Tale risultato è determinato quasi esclusivamente dall'aumento dei flussi turistici stimati, a seguito del completamento dell'opera infrastrutturale.



Occupazione per settore nelle due fasi (2/2)

★ *Principali settori attivati localizzati sul territorio*



(1) *La categoria Industria in senso stretto comprende i seguenti settori: estrazione di minerali da cave e miniere, attività manifatturiere, fornitura di energia elettrica, gas e acqua.*

(2) *La categoria Altre attività comprende i seguenti settori, coinvolti in misura minore dalle due fasi di attività analizzate: servizi di informazione e comunicazione, attività finanziarie e assicurative, attività immobiliari, pubblica amministrazione e difesa, istruzione, sanità e assistenza sociale, attività artistiche, sportive, di intrattenimento e tempo libero.*



Impatto socio-economico
da realizzazione e
gestione di un hub
intermodale a Rovereto
(ipotesi di sviluppo)

Impatto socio-economico da un hub intermodale a Rovereto (1/3)

PRINCIPALI ASSUNZIONI

Contestualmente alla realizzazione della tratta nord dell'Autostrada A31 (Valdastico Nord), è stata ipotizzata la realizzazione di una **piattaforma intermodale nei pressi dell'uscita di Rovereto**, ovvero una struttura logistica specializzata nel trasbordo di unità di carico (e.g. contenitori, casse mobili, semirimorchi) dalla strada alla ferrovia, e viceversa.

Alla data, l'intervento progettuale **risulta essere ancora in uno stato di definizione concettuale**, in cui non risulta ancora specificata l'effettiva area di collocazione territoriale.

La realizzazione della piattaforma potrà essere eventualmente oggetto di un futuro studio di fattibilità, che consideri anche gli aspetti di impatto ambientale sul contesto territoriale, oltre che la definizione di dettaglio degli elementi tecnici ed economici.

In questa ipotesi di scenario, l'hub intermodale di Rovereto è stato ipotizzato a **servizio del trasporto intermodale terrestre non accompagnato**, con capacità analoghe a quelle dell'Interporto di Trento (per cui a sua volta è stata presupposta una specializzazione come 'Autostrada Viaggiante').

La stima del fatturato annuo potenzialmente realizzato dal gestore dell'opera è stato quantificato sulla base di una stima dei costi operativi di gestione e manutenzione, ammortamenti e accantonamenti da sostenersi annualmente.



89 M€

Investimento per la realizzazione dell'hub intermodale¹



15 M€

Fatturato stimato in un anno di piena operatività (IVA esclusa)



27 coppie di treni/giorno

Capacità ferroviaria intermodale complessiva



43 FTE

Forza lavoro diretta impiegata per la gestione del terminal



3 anni

Tempistiche ipotizzate per la realizzazione (inclusa progettazione)

(1) *Comprensivo di c. 30 M€ per l'acquisizione dell'area, che però non tiene conto delle spese per eventuali opere accessorie o comunque fuori perimetro che non sono state considerate in questa fase (e.g. bonifica dei terreni, muri e recinzioni, opere esterne alla piattaforma, sottoservizi, etc.).*

Definizione dell'intervento progettuale a cura di Trentino Sviluppo S.p.A., con il contributo di Interbrennero S.p.A.; l'effettivo dimensionamento dell'hub potrà essere oggetto di un futuro studio di fattibilità.

Impatto socio-economico da un hub intermodale a Rovereto (2/3)

IMPATTO PER LA FASE DI INVESTIMENTO

Con un investimento stimato di circa 59 milioni € (al netto dell'acquisizione dell'area) l'hub intermodale avrà un impatto complessivo del 114% del suo valore, coinvolgendo più di mille ULA durante la realizzazione dell'investimento.



Baseline di calcolo



(1) Per Unità Lavorative Annue ("ULA") si intendono i posti di lavoro sostenuti in un anno lavorativo per gli anni necessari alla realizzazione del progetto.

(2) Al netto dei costi di acquisizione dell'area, stimati in c. 30 M€.

Impatto socio-economico da un hub intermodale a Rovereto (3/3)

IMPATTO PER LA FASE OPERATIVA

In un anno di piena operatività si stima che i ricavi inclusivi d'IVA, che ammonteranno a circa 18 milioni €, genereranno un valore aggiunto complessivo di circa 23 milioni €, coinvolgendo 136 unità lavorative annue (di cui 43 direttamente).



Baseline di calcolo



(1) Per Unità Lavorative Annue ("ULA") si intendono i posti di lavoro sostenuti in un anno lavorativo.

pwc.com/it

This publication has been prepared for general guidance on matters of interest only, and does not constitute professional advice. You should not act upon the information contained in this publication without obtaining specific professional advice. No representation or warranty (express or implied) is given as to the accuracy or exhaustiveness of the information contained in this publication, and, to the extent permitted by law, PricewaterhouseCoopers Business Services S.r.l., its members, employees and agents do not accept or assume any liability, responsibility or duty of care for any consequences of you or anyone else acting, or refraining to act, in reliance on the information contained in this publication or for any decision based on it.

© 2022 PricewaterhouseCoopers Business Services S.r.l.. All rights reserved. Not for further distribution without the permission of PricewaterhouseCoopers Business Services S.r.l.. In this document, "PwC" refers to PricewaterhouseCoopers Business Services S.r.l. which is a member firm of PricewaterhouseCoopers International Limited, each member firm of which is a separate legal entity.