

L'IMPATTO DELLA RETE FERROVIARIA LOCALE SUL VALORE DEGLI IMMOBILI: IL CASO DEL LAZIO

di

Gianluca Mattarocci – Università di Roma Tor Vergata

Lucia Gibilaro – Università di Bergamo

Indice

- Introduzione
- Letteratura
- Analisi empirica
 - Campione
 - Metodologia
 - Risultati
- Conclusioni

Introduzione

Le aree interne del Paese hanno registrato negli ultimi decenni un progressivo trend di spopolamento a causa della concentrazione delle attività produttive e commerciali nei grandi centri abitati (Bonifazi e Heins, 2001).

In tale contesto i mercati immobiliari locali hanno subito una forte crisi dovuta al crollo della domanda di beni ubicati nei centri minori e una crescita dei tempi medi di locazione e di vendita (Banca d'Italia, 2017).

Introduzione

Il processo di recupero e rivitalizzazione di tali centri urbani può essere supportato da politiche di trasporto locale che incentivino la domanda di immobili per proprietà e locazione (Berechman e Paaswell, 1983).

Quali caratteristiche del trasporto locale hanno maggiore impatto sul valore degli immobili dei comuni delle aree interne?

Indice

- Introduzione
- Letteratura
- Analisi empirica
 - Campione
 - Metodologia
 - Risultati
- Conclusioni

Letteratura

Argomento	Fonte
Ferrovie locali e attrattività mercato	Debrezion, Pels e Rietveld, 2007
Ferrovie locali e servizi commerciali	Boarnet e Compin, 1999
Ferrovie locali e esternalità negative	Seo, Golub e Kuby, 2014
Ferrovie locali e disagio sociale	Ihlanfeldt, 2003

Letteratura

Argomento	Fonte
Ferrovie locali e immobili residenziali	Billings, 2011
Ferrovie locali e immobili commerciali	Cervero, 1984
Ferrovie locali e qualità immobili	Zhong e Li, 2016

Indice

- Introduzione
- Letteratura
- Analisi empirica
 - Campione
 - Metodologia
 - Risultati
- Conclusioni

Analisi empirica - Campione



Comuni serviti da trasporti locali passeggeri nel Lazio

Dimensione in km ²	n	%	Densità di popolazione	N	%
Fino 10 km ²	2	2.00%	Fino a 100 Abitanti / km ²	21	21.00%
10 < km ² <50	54	54.00%	100 < Abitanti / km ² <500	59	59.00%
50 < km ² <100	24	24.00%	500 < Abitanti / km ² <1000	13	13.00%
100 < km ² <150	11	11.00%	1000 < Abitanti / km ² <2000	5	5.00%
Oltre 150 km ²	9	9.00%	Oltre 2000 Abitanti / km ²	2	2.00%

Totale comuni della regione Lazio

Dimensione in km ²	n	%	Densità di popolazione	N	%
Fino 10 km ²	27	7.14%	Fino a 100 Abitanti / km ²	182	48.15%
10 < km ² <50	261	69.05%	100 < Abitanti / km ² <500	165	43.65%
50 < km ² <100	56	14.81%	500 < Abitanti / km ² <1000	20	5.29%
100 < km ² <150	20	5.29%	1000 < Abitanti / km ² <2000	9	2.38%
Oltre 150 km ²	14	3.70%	Oltre 2000 Abitanti / km ²	2	0.53%

Analisi empirica - Campione



Mercato della proprietà					
Prezzi a m ²	Complessivo	Centrale	Semicentrale	Periferica	Suburbana
Abitazioni tipo economico	1293.62	1259.21	1172.50	1311.46	1355.71
Abitazioni civili	1360.40	1316.44	1346.28	1302.38	1523.60
Ville e Villini	1583.19	1614.38	1483.68	1527.45	1696.48
Mercato della locazione					
Canone a m ²	Complessivo	Centrale	Semicentrale	Periferica	Suburbana
Abitazioni tipo economico	4.78	4.63	4.64	4.77	5.01
Abitazioni civili	5.52	5.36	5.37	5.37	5.95
Ville e Villini	6.66	7.30	5.83	6.63	6.58

Analisi empirica - Campione



Treni considerati

ARC	FL5
FL1	FL6
FL2	FL7
FL3	FL8
FL4A	TLS
FL4F	TPF
FL4V	VOCS

Analisi empirica - Metodologia

$$Prezzo_{it}^{m^2} = \alpha_t + \sum_{k=1}^n \beta_k^P F_{it} + \varepsilon_{it}$$

$$Canone_{it}^{m^2} = \alpha_t + \sum_{k=1}^n \beta_k^C F_{it} + \varepsilon_{it}$$

Location

Qualità edificio

Stato immobile

Tipologia immobile

Analisi empirica - Metodologia

$$Land Value_{it}^P = Prezzo m_{it}^2 - \sum_{k=1}^n \beta_k^P F_{it}$$

$$Land Value_{it}^P = \gamma_{it} + \delta_1 N^{\circ} Linee_{it} + \delta_2 N^{\circ} Treni_{it} + \delta_3 KmPr_{it} + \delta_4 N^{\circ} Comuni_{it} + \varepsilon_{it}$$

$$Land Value_{it}^C = Canone m_{it}^2 - \sum_{k=1}^n \beta_k^C F_{it}$$

$$Land Value_{it}^C = \gamma_{it} + \delta_1 N^{\circ} Linee_{it} + \delta_2 N^{\circ} Treni_{it} + \delta_3 KmPr_{it} + \delta_4 N^{\circ} Comuni_{it} + \varepsilon_{it}$$



Analisi empirica - Risultati

	Mercato della proprietà	Mercato della locazione
Costante	1421.26**	5.03**
Location Centrale	-166.32**	-0.31**
Location Semicentrale	-236.39**	-0.77**
Location Periferica	-193.23**	-0.41**
Location Suburbana	-	-
Qualità Massima	220.96**	0.86**
Qualità Media	-	-
Qualità Minima	-220.96**	-0.86**
Stato Ottimo	279.32**	2.38**
Stato Normale	-	-
Abitazione Economica	8.95**	0.31**
Abitazione civile	-	-
Villa e Villini	240.85**	1.82**
R ²	21.14%	29.60%
Aree urbane	2493	2950
Comuni	95	95

Analisi empirica - Risultati

Dimensione in km ²		
	Mercato della proprietà	Mercato della locazione
Fino 10 km ²	1206.89	3.74
10 < km ² <50	1251.69	4.43
50 < km ² <100	1284.73	4.00
100 < km ² <150	1467.15	4.82
Oltre 150 km ²	1515.23	4.89
Densità di popolazione		
	Mercato della proprietà	Mercato della locazione
Fino a 100 Abitanti / km ²	1278.44	4.37
100 < Abitanti / km ² <500	1278.44	4.37
500 < Abitanti / km ² <1000	1456.59	4.56
1000 < Abitanti / km ² <2000	3104.78	10.61
Oltre 2000 Abitanti / km ²	n.d.	n.d.

Analisi empirica - Risultati

	Mercato della proprietà	Mercato della locazione
	(3a)	(3b)
Costante	1363.50**	4.56**
N° Linee	244.35**	0.97**
N° Treni	2.87**	0.01**
Km Provincia	4.52**	0.01**
N° Comuni	-25.86**	-0.08**
R ²	24.71%	15.12%
Aree urbane	2493	2950
Comuni	95	95

Indice

- Introduzione
- Letteratura
- Analisi empirica
 - Campione
 - Metodologia
 - Risultati
- Conclusioni

Conclusioni

La presenza di linee ferroviarie locali influenza il valore degli immobili e tale impatto è tanto maggior quanto maggiore sono le linee che servono la stazione, tanto maggiore è la distanza dai centri abitati più rilevanti (capoluogo di provincia) e tanto minore sono il numero di comuni serviti dalla stessa linea.

Le scelte in tema di politiche ferroviarie locali possono avere effetti anche sulla valorizzazione del patrimonio immobiliare dei piccoli comuni e tanto maggiore è la qualità del servizio offerto tanto maggiore è la domanda e la liquidità per i mercati immobiliari locali al di fuori dei principali centri urbani.

Contatti

Lucia Gibilaro

Università di Bergamo

e-mail: lucia.gibilaro@unibg.it

Gianluca Mattarocci

Università di Roma Tor Vergata

e-mail: gianluca.mattarocci@uniroma2.it

