

L'impatto della rete ferroviaria locale sul valore degli immobili:

Il caso del Lazio

di

Lucia Gibilaro

Università di Bergamo

e-mail: lucia.gibilaro@unibg.it

Tel. +035 2052675

Gianluca Mattarocci

Università di Roma Tor vergata

e-mail gianluca.mattarocci@uniroma2.it

Tel. +39 0673595903

(corresponding author)

Versione: Agosto 2018

*L'impatto della rete ferroviaria locale sul valore degli immobili:
Il caso del Lazio*

Abstract

Il servizio passeggeri locali rappresenta uno strumento per favorire lo sviluppo di una domanda di immobili anche in zone non centrali da parte di soggetti non interessati a vivere nelle città principali e disposti a sostenere il costo legato al trasporto verso il posto di lavoro. Nei comuni di dimensioni minore la presenza di una stazione ferroviaria che collega il piccolo centro con le città in cui sono disponibili opportunità di lavoro rappresenta uno degli strumenti utilizzati dall'amministrazione per limitare l'abbandono dei paesi o delle cittadine minori.

Il contributo analizza i comuni minori all'interno del Lazio nel 2017 al fine di valutare il contributo della presenza di stazioni ferroviarie locali sul valore della location per gli immobili di tipo residenziale. I risultati ottenuti dimostrano la rilevanza economica dei servizi di trasporto locali nella definizione del valore degli immobili sia nel mercato della proprietà che nel mercato della locazione. Le principali caratteristiche che determinano un maggiore peso della stazione sul valore dell'immobile sono il numero di linee che servono la stazione, la distanza dalle città principali e il numero di comuni serviti da ciascuna linea.

1. Introduzione

Le aree interne del Paese hanno registrato negli ultimi decenni un progressivo trend di spopolamento a causa della forte concentrazione delle attività produttive, commerciali e dei servizi nelle città di maggiori dimensioni (Bonifazi e Heins, 2001). Tale trend ha portato a ridurre l'ammontare delle risorse a disposizione degli enti locali (comuni) di minori dimensioni che, a seguito della diminuzione delle entrate e dei trasferimenti da parte delle amministrazioni centrali, hanno dovuto diminuire la qualità e la quantità dei servizi pubblici offerti.

In tale contesto i mercati immobiliari locali hanno subito una forte crisi dovuta al crollo della domanda di beni ubicati nei centri minori e che ha aumentato in modo significativo i tempi di vendita e locazione degli immobili nelle aree non urbane (Banca d'Italia, 2017). I mercati di queste realtà si caratterizzano quindi per un volume di transazioni molto ridotte (sia per locazioni che per vendite) e spesso i proprietari interessati a completare la transazione possono raggiungere tale obiettivo sono accettando un forte sconto rispetto al prezzo/canone inizialmente richiesto.

Gli immobili ubicati nei piccoli comuni delle aree interne soffrono spesso per una scarsità della domanda e per un eccesso di offerta a causa del processo di progressivo spopolamento che ha interessato i centri minori negli ultimi decenni. Il processo di recupero e rivitalizzazione di tali centri urbani può in alcuni casi essere supportato da politiche di trasporto locale che incentivino la domanda di immobili anche da parte di soggetti che non lavorano all'interno della piccola realtà urbana e permettano di sviluppare nuove attività commerciali e produttive a servizio della rete di trasporto (Berechman e Paaswell, 1983).

Il contributo si pone l'obiettivo di valutare il mercato italiano degli immobili nei comuni minori e l'impatto delle caratteristiche del trasporto ferroviario locale sul valore dei canoni di locazione e dei prezzi del mercato. I risultati ottenuti sui comuni del Lazio evidenziano che la presenza di una stazione ferroviaria e tale effetto è influenzato principalmente dal numero di linee che

servono la stazione, dalla distanza rispetto al centro abitato più rilevante e dal numero di comuni serviti dal treno.

Il paper presenta una rassegna della letteratura sul tema dell'impatto delle stazioni ferroviarie locali confrontando le principali evidenze estere sull'argomento (paragrafo 2) e discute i risultati di una verifica empirica originale sul mercato italiano che ha preso in esame i comuni della regione Lazio (paragrafo 3).

2. Rassegna della letteratura

La prossimità di un immobile rispetto ad una stazione ferroviaria influenza il suo valore, visto che esso dipende non solo dalle caratteristiche intrinseche dell'immobile (dimensione, struttura, stato, etc..) e dalle caratteristiche del contesto urbano in cui è inserito ma anche dalla sua accessibilità per il proprietario o il locatario (Hewitt e Hewitt, 2011). L'effetto collegato alla presenza di un servizio di trasporto ferroviario non è indipendente dalle caratteristiche dell'offerta e sussistono differenze significative tra i trasporti locali e gli altri collegamenti su rotaia (Mohammad, Graham, Melo e Anderson, 2013): le evidenze empiriche dimostrano che tanto maggiore è l'ampiezza dei servizi offerti dalla stazione tanto maggiori sono le implicazioni sul territorio e sui valori immobiliari (Pagliara e Papa, 2011).

Il principale effetto positivo legato allo sviluppo di stazioni ferroviarie locali è rappresentato dalla maggiore attrattività dell'area non solo per i soggetti che svolgono attività lavorativa nel comune, ma anche ad altri soggetti interessati a vivere in comuni di dimensioni minori e muoversi ogni giorno utilizzando servizi di trasporto su rotaia per aggiungere il loro posto di lavoro. L'impatto risulta tanto maggiore quanto più i treni della stazione permettono ai cittadini del comune di ridurre al minimo i tempi necessari per il trasferimento verso il posto di lavoro (Debrezion, Pels e Rietveld, 2007).

Un vantaggio connesso alla maggiore domanda di immobili residenziali è lo sviluppo di attività commerciali nella zona a servizio delle persone che hanno deciso di vivere nella zona e tanto maggiore è l'attrattività di persone che lavorano all'esterno del comune tanto migliori sono le prospettive di reddito per attività commerciali nella zona e, di conseguenza, il valore degli immobili commerciali nella zona. Verifiche empiriche su scala internazionale hanno dimostrato che la presenza di linee di trasporto locali può essere utilizzata dalle amministrazioni locali per pianificare uno sviluppo industriale e commerciale a servizio degli utilizzatori della linea ferroviaria (Boarnet e Compin, 1999).

La presenza di una stazione di trasporto ferroviario locale determina per i proprietari degli immobili nelle immediate vicinanze dei potenziali problemi legati all'inquinamento acustico e tale incidenza è tanto maggiore quanto più la stazione è centrale rispetto al comune e tanto più sono frequenti treni sulla linea. Il disagio legato all'inquinamento acustico può determinare una diminuzione della domanda di immobili soprattutto nelle immediate vicinanze della stazione e ridurre di conseguenza il valore (Seo, Golub e Kuby, 2014).

Nel caso di comuni di dimensioni non piccole lo sviluppo di una stazione ferroviaria locale può determinare, in alcune ore del giorno, una crescita del traffico in prossimità della stazione perché i pendolari raggiungono la stazione con i mezzi privati. In questi casi il valore degli immobili nelle vicinanze della stazione può subire effetti negativi se le infrastrutture non sono state pensate per gestire il traffico eccezionale che si sviluppa in alcune ore del giorno e se non esiste un'area sufficiente ampia destinata al parcheggio dei veicoli privati, mentre interventi di ammodernamento delle strutture a servizio della stazione possono abbattere in modo

significativo tali esternalità negative e massimizzare i benefici del trasporto locale ferroviario sul valore degli immobili (Dube, Thériault e Des Rosiers, 2013).

Gli immobili destinati a stazioni ferroviarie locali si prestano ad attrarre inoltre persone disagiate o prive di fissa dimora per cercare un riparo a costo nullo e possono diventare, soprattutto se non si trovano nel centro del comune e se non sono continuamente controllate, zone in cui si svolgono attività illegali e si concentra la criminalità (Ihlanfeldt, 2003). Nel caso di stazioni localizzate in zone periferiche a basso reddito è necessario un intervento dello Stato per evitare che tali aree anche a causa della presenza della stazioni peggiorino nel tempo e diventino aree abbandonate, mentre la congestione attorno alle stazioni in zone centrali determina la necessità dell'intervento delle forze dell'ordine per assicurare che in tali aree non si sviluppino crimini associati alle aree caratterizzate da alta concentrazione di individui in piccoli spazi (Bowes e Ihlanfeldt, 2001).

L'effetto combinato dei fattori sopra elencati può influenzare il valore degli immobili nell'area e l'impatto dipende dalle caratteristiche del mercato e degli immobili presenti ma solitamente i benefici maggiori sono ascrivibili agli immobili di tipo residenziale rispetto a quelli di natura commerciale (Billings, 2011). I vantaggi per le attività commerciali sono massimizzati quando la stazione ferroviaria si trova all'interno di un'area pedonale in cui operano gli esercizi commerciali, mentre nei casi delle stazioni al di fuori di aree pedonali o, in alcuni casi, anche al di fuori del centro storico, l'impatto atteso sulle attività commerciali è significativamente minore (Cervero, 1984). Nel segmento residenziale i vantaggi derivanti dalla presenza di una rete ferroviaria locale non sono indipendenti dalla tipologia di immobili visto che i potenziali pendolari sono incentivati a spostarsi verso il comune solo se trovano case che rispecchiano le loro particolari esigenze abitative (Zhong e Li, 2016).

3. Verifica empirica

3.1 Il campione

I comuni all'interno della regione Lazio oggetto di indagine sono stati selezionati considerando i treni regionali offerti da Trenitalia nell'area, raccogliendo informazioni relativamente alle diverse stazioni servite da ciascun treno¹. Alla luce delle stazioni servite è stato possibile identificare 100 comuni per i quali esiste almeno un servizio di trasporto locale passeggeri su rotaia attivo che li mette in collegamento, caratterizzati da dimensioni e densità abitative molto diverse (Tabella 1).

¹ Le informazioni relative ai servizi di trasporto locali offerti da Trenitalia all'interno della regione sono stati raccolti dal sito della società (www.trenitalia.it) e fanno riferimento a 12 linee ferroviarie locali offerte da Trenitalia con almeno una stazione servita all'interno della regione Lazio.

Tabella 1. I comuni collegati da servizi di trasporto locale nella regione Lazio

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%

Fonte: elaborazione degli autori su dati Censimento Istat 2011

I comuni serviti da trasporti locali su rotaia hanno prevalentemente una dimensione compresa tra i 10 e i 150 km² e gran parte (9 su 14) dei comuni di dimensioni maggiori (oltre i 150 km²) sono messi in connessione con tali realtà di piccole dimensioni. Meno del 10% (2 su 27) dei comuni più piccoli (fino a 10 km²) sono serviti da reti di trasporto ferroviario locale.

La densità della popolazione dei comuni serviti dai treni regionali è solitamente inferiore a 500 abitanti per km² e tutti i comuni a densità massima (oltre 2000 abitanti per Km²) sono collegati con tali realtà minori. I comuni di dimensione medie (tra 500 e 2000 abitanti per Km²) sono serviti da trasporti passeggeri locali su rotaia solo per poco più del 50%.

Dal campione di comuni precedentemente individuato sono stati esclusi tutti i capoluoghi di provincia (Frosinone, Latina, Rieti, Roma, Viterbo) e sono stati raccolti i dati a fine 2017 sui valori degli immobili residenziali per i 95 comuni rimanenti, utilizzando il database dell'osservatorio immobiliare dell'agenzia delle entrate². I dati sui prezzi e i canoni di locazione per area e per tipologia di immobili mostrano differenze legate alla tipologia di immobile e alla zona di ubicazione (Tabella 2).

² L'elenco completo dei comuni considerati nell'analisi è presentato nella tabella A.1 in appendice.

Tabella 2. Le statistiche dei prezzi a metro quadro per tipologia e per zona del comune

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

Fonte: elaborazione degli autori su dati Agenzia delle entrate - OMI

I prezzi e i canoni degli immobili ad uso residenziale sono mediamente crescenti al migliorare degli standard qualitativi della costruzione, mentre essi non sono sempre superiori nelle zone centrali rispetto alle periferie poiché esistono delle forti differenze in termini di offerta degli immobili. I dati sui prezzi e i canoni sono stati integrati dalle informazioni relative alla qualità dell'immobile, allo stato conservativo e alle caratteristiche delle stazioni ferroviarie locali nei singoli comuni.

3.2 Metodologia

L'analisi dei dati raccolti per i comuni serviti dal trasporto ferroviario locale ha considerato il prezzo e il canone degli immobili al metro quadrato nelle diverse aree dei singoli comuni³ per ricavare il land value per gli immobili. Al fine di rendere i dati confrontabili tra i singoli comuni si è costruita una misura standardizzata del valore degli immobili utilizzando un modello edonico sviluppato considerando sia il mercato delle vendite che il mercato delle locazioni per ricavare il contributo delle singole caratteristiche degli immobili sul prezzo o sul canone al metro quadro (e.g. Rosen, 1974). In formule:

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

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

dove viene studiato il contributo monetario delle caratteristiche degli immobili (F_{it}) sul prezzo o sul canone di locazione (rispettivamente β_k^C e β_k^P). Sulla base delle informazioni disponibili per i diversi comuni è stato possibile costruire le seguenti variabili relative alle caratteristiche degli immobili:

³ Le aree sono state definite sulla base della classificazione OMI per i singoli comuni.

Location Centrale_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è ubicato nel centro storico del comune e zero viceversa;

Location Semicentrale_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è ubicato nelle vicinanze del centro del comune e zero viceversa;

Location Periferica_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è ubicato in periferia e zero viceversa;

Location Suburbana_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è ubicato al di fuori dell'area urbana e zero viceversa;

Stato edificio normale_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è in stato di manutenzione normale e zero viceversa;

Stato edificio superiore alla media_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile ha uno stato manutentivo superiore alla media e zero viceversa;

Qualità edificio minima_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è di qualità bassa e zero viceversa;

Qualità edificio media_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è di qualità media e zero viceversa;

Qualità edificio massima_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è di qualità elevata e zero viceversa;

Abitazioni di tipo economico_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è classificato come abitazione economica e zero viceversa;

Abitazioni di tipo civile_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è classificato come abitazione civile e zero viceversa;

Ville e villini_{it}= variabile dummy che assume valore 1 se l'immobile è classificato come villa e villino e zero viceversa;

In mancanza di un numero significativo di vendite di aree edificabili utilizzabili per progetti di tipo greenfield, il calcolo del land value è stato realizzato, coerentemente con approcci presentati in letteratura (i.a. Davis, Olines, Pinto e Bokka, 2017) considerando i prezzi di mercato (per locazione e acquisto) rispetto al valore equo atteso sulla base delle caratteristiche dell'immobile. In formule:

$$Land Value^P_{it} = Prezzo m^2_{it} - \sum_{k=1}^n \beta_k^P F_{it} \quad (2a)$$

$$Land Value^C_{it} = Canone m^2_{it} - \sum_{k=1}^n \beta_k^C F_{it} \quad (2b)$$

dove il land value è il differenziale tra il prezzo (*Prezzo m²_{it}*) e il canone di locazione (*Canone m²_{it}*) rilevati dall'Agenzia dell'Entrate per l'area i all'anno t e il valore dell'immobile calcolato per lo stesso istante temporale di riferimento sulla base dei risultati dei modelli edonici presentati nelle formule (1a) e (2a).

Il land value viene messo in relazione alle caratteristiche del servizio di trasporto passeggeri locale offerto dal comune

$$Land Value^P_{it} = \gamma_{it} + \delta_1 N^{\circ}Linee_{it} + \delta_2 N^{\circ}Treni_{it} + \delta_3 KmPr_{it} + \quad (3a)$$

$$\begin{aligned}
& +\delta_4 N^{\circ}Comuni_{it} + \varepsilon_{it} \\
Land\ Value_{it}^C &= \gamma_{it} + \delta_1 N^{\circ}Linee_{it} + \delta_2 N^{\circ}Treni_{it} + \delta_3 KmPr_{it} + \\
& +\delta_4 N^{\circ}Comuni_{it} + \varepsilon_{it}
\end{aligned}
\tag{3b}$$

dove i land value stimati per il mercato delle proprietà e per il mercato delle locazioni (rispettivamente $Land\ Value_{it}^P$ e $Land\ Value_{it}^C$) vengono messi in relazione al numero di linee che servono la stazione del comune oltre a quella principale ($N^{\circ}Linee_{it}$), con il numero di treni giornalieri ($N^{\circ}Treni_{it}$) e la distanza in km rispetto al capoluogo di provincia ($KmPr_{it}$).

3.3. Risultati

L'analisi del valore degli immobili nei comuni serviti dalle reti di trasporto locale ferroviario segnala un diverso peso delle caratteristiche della location rispetto a quelle legate all'immobile (Tabella 3).

Tabella 3. I risultati del modello edonico sui prezzi e sui canoni di locazione

	Mercato della proprietà	Mercato della locazione
	(1a)	(1b)
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

Fonte: elaborazione degli autori su dati Agenzia delle entrate - OMI

Nel mercato delle proprietà il valore degli immobili prevede un'intercetta minima di circa 1421 euro per qualsiasi immobile indipendentemente dalla location e dalle caratteristiche dell'immobile. Rispetto all'area suburbana in cui si concentrano ville e villini e immobili di nuova costruzione, il prezzo a metro quadro nelle aree urbane è minore con una maggiore

penalizzazione per le aree semicentrali. A seconda della qualità degli immobili valutati è possibile registrare uno scarto di + o – 220 € sul prezzo a metro quadro e se lo stato conservativo degli immobili è sopra la media è possibile registrare un ulteriore premio di 279 € a metro quadro. Gli immobili meno costosi sono le abitazioni civili mentre le abitazioni più care sono le ville e i villini che vengono vendute con un premio a metro quadro rispetto alle abitazioni civili di circa 240 €.

I dati sul valore degli immobili sono stati utilizzati per costruire una misura del land value per i singoli comuni e una semplice analisi delle caratteristiche demografiche del comune (densità di popolazione e dimensione) permette di evidenziare una loro relazione con il valore della location (Tabella 4)

Tabella 4. Il land value medio per dimensione e densità di popolazione del comune

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.

Fonte: elaborazione degli autori su dati Agenzia delle entrate – OMI

Il land value sia per il mercato della locazione che per il mercato della proprietà cresce al crescere delle dimensione e della densità abitativa per tutti i comuni a dimostrazione che tanto maggiore è la dimensione del mercato di riferimento tanto maggiore è la domanda interna da parte dei cittadini del comune. Il valore della location non aumenta, tuttavia, linearmente rispetto alla domanda interna misurata dalla dimensione e dalla densità abitativa ed una parte di tale disallineamento può essere dovuta alla domanda da parte di soggetti che lavorano in altre città e che scelgono di vivere nel comune e fare da pendolari ogni giorno.

Al fine di valutare l'impatto del trasporto locale sul land value sono stati raccolti alcuni dati sui servizi offerti dalle stazioni ferroviarie del comune (n° linee, n° treni, distanza dal capoluogo di provincia e numero di comuni serviti) e messi in relazione con il land value (Tabella 5).

Tabella 5. I risultati del land value rispetto alle caratteristiche del servizio ferroviario locale

	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

Fonte: elaborazione degli autori su dati Agenzia delle entrate – OMI

Il valore della location risulta essere in parte ascrivibile al servizio ferroviario locale e la variabile più rilevante è rappresentata dal numero di linee ferroviarie che collegano la stazione del comune e tanto maggiore è il numero di linee tanto più elevato è il land value (118€ per ogni linea addizionale nel mercato della proprietà e 0.65 € al mese per il mercato della locazione). Il numero di treni che collegano l'area è meno rilevante dal punto di vista economico anche se esiste una relazione positiva valore dell'area e numero di treni giornalieri sia per il mercato della locazione che per il mercato della proprietà.

Il contributo della stazione ferroviaria locale al land value è, infine, influenzato positivamente dalla distanza del comune rispetto al capoluogo di provincia e negativamente dal numero di comuni serviti dalla stessa linea ferroviaria. Tale risultato è giustificabile in funzione dei tempi di fruizione del servizio rispetto a forme di trasporto alternativo: il trasporto ferroviario locale acquisisce, infatti, un vantaggio competitivo rispetto a mezzi alternativi di trasporto (veicoli su ruota) solo quando il tragitto da percorrere è di entità rilevante e non è previsto un numero elevato di fermate intermedie prima di raggiungere il capoluogo di provincia.

4. Conclusioni

Il servizio locale del trasporto passeggeri in Italia serve un numero rilevante di comuni, ma esistono molte realtà anche di dimensioni piccole (sia in termini di estensione del comune che in termini di densità abitativa) che attualmente beneficiano del servizio. La presenza di ferrovie locali a servizio del comune può incentivare gli individui che lavorano al di fuori del comune ad acquistare o prendere in locazione immobili in tali realtà per beneficiare dei minori costi. L'analisi dell'impatto del trasporto locale sul land value ha mostrato che 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.

I risultati ottenuti dimostrano che le politiche ferroviarie locali possiedono effetti rilevanti sul mercato immobiliare locale poiché possono determinare la crescita della domanda non solo da parte di proprietari o affittuari impiegati nell'economia locale del comune ma anche la domanda da parte di soggetti che acquistano o affittano immobili per poi fare una vita da pendolari con altre

città. 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.

L'analisi proposta ha preso in esame un solo anno e i risultati ottenuti possono essere influenzati dalla politica di trasporti adottata dalla società di trasporti nell'anno, considerato che essa ha la possibilità di rivedere l'offerta di servizi periodicamente in funzione dell'evoluzione della domanda di servizi di trasporto e degli eventuali competitor (su rotaia o su gomma) che servono le stesse aree. Un'analisi estesa su un orizzonte temporale multi-periodale permetterebbe non solo di generalizzare i risultati ottenuti ma anche di valutare come cambiamenti della politica ferroviaria locale (attivazione o disattivazione di una fermata su una particolare stazione) abbiano implicazioni per il valore degli immobili del comune.

Bibliografia

- Banca d'Italia (2017), Sondaggio congiunturale sul mercato delle abitazioni in Italia - 4° trimestre 2017, disponibile su www.bancaditalia.it (consultato il 1 Agosto 2018)
- Berechman J. e Paaswell R.E. (1983), "Rail Rapid Transit Investment and CBD Revitalisation: Methodology and Results", *Urban Studies*, vol. 20, n. 4, pp. 471-486
- Billings S.B. (2011), "Estimating the value of a new transit option", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 41, n. 6, pp. 525-536
- Boarnet M.G. e Compin N.S. (1999) Transit-Oriented Development in San Diego County, *Journal of the American Planning Association*, vol. 65, n. 1, pp. 80-95
- Bonifazi C. e Heins F. (2001), "Le dinamiche dei processi di urbanizzazione in Italia e il dualismo Nord-Sud: un'analisi di lungo periodo", *Rivista Economica del Mezzogiorno*, vol. 15, n. 4, pp. 713-747.
- Bowes D.R. e Ihlanfeldt K.R. (2001), "Identifying the Impacts of Rail Transit Stations on Residential Property Values", *Journal of Urban Economics*, vol. 50, n. 1 pp. 1-25
- Cervero R. (1984), "Light Rail Transit and Urban Development", *Journal of the American Planning Association*, vol. 50, n. 2, pp. 133-147
- Davis M.A. Oliner S.D. Pinto E.J. e Bokka S. (2017), "Residential land values in the Washington, DC metro area: New insights from big data", *Regional Science and Urban Economics*, vol. 66, n. 1, pp. 224-246
- Debrezion G., Pels E., Rietveld P. (2007), "The Impact of Railway Stations on Residential and Commercial Property Value: A Meta-analysis", *Journal of Real Estate Finance and Economics*, vol. 35, n. 2, pp. 161-180
- Dubé J., Thériault M. e Des Rosiers F. (2013), "Commuter rail accessibility and house values: The case of the Montreal South Shore, Canada, 1992-2009", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 54, n. C, pp. 49-66
- Hewitt C.M. e Hewitt W.E. (2012), "The Effect of Proximity to Urban Rail on Housing Prices in Ottawa", *Journal of Public Transportation*, vol. 15, n. 4, pp. 43-65.
- Ihlanfeldt K.R. (2003), "Rail Transit and Neighborhood Crime: The Case of Atlanta, Georgia", *Southern Economic Journal*, vol. 70, n. 2, pp. 273-294
- Mohammad S.I., Graham D.J., Melo P.C. e Anderson R.J. (2013), "A meta-analysis of the impact of rail projects on land and property values", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 50, n. 1, pp. 158-170

Pagliara F. e Papa E. (2011), "Urban rail systems investments: an analysis of the impacts on property values and residents' location", *Journal of Transport Geography*, vol. 19, n. 2, pp. 200-211

Rosen S. (1974), "Hedonic prices and implicit markets: product differentiation in pure competition", *Journal of Political Economy*, vol. 82, n. 1, pp. 34-55

Seo K. , Golubab A. e Kubya M. (2014), "Combined impacts of highways and light rail transit on residential property values: a spatial hedonic price model for Phoenix, Arizona", *Journal of Transport Geography*, vol. 41, n. 1, pp. 53-62

Zhong h. e Li W. (2016), "Rail transit investment and property values: An old tale retold", *Transport Policy*, vol. 51, n. 1, pp. 33-48

Appendice

Tabella A.1 Elenco dei comuni considerati nell'analisi

Albano Laziale	Colonna	Orte
Anguillara Sabazia	Corchiano	Paliano
Antrodoto	Fabrica di Roma	Piedimonte San Germano
Anzio	Falvaterra	Pofi
Aprilia	Fara in Sabina	Poggio Mirteto
Aquino	Ferentino	Poggio San Lorenzo
Arce	Fiumicino	Pomezia
Arpino	Fondi	Priverno
Arsoli	Fontana Liri	Ronciglione
Bommarzo	Formia	San Giovanni Incarico
Borgo Velino	Frascati	San Vittore del Lazio
Bracciano	Gaeta	Santa Marinella
Canale Monterano	Gallese	Santopadre
Capranica	Gavignano	Segni
Caprarola	Isola del Liri	Sezze
Cassino	Itri	Sgurgola
Castel Gandolfo	Labico	Sora
Castel Madama	Ladispoli	Sperlonga
Castel Sant'Angelo	Lanuvio	Stimigliano
Castro dei Volsci	Magliano Sabina	Supino
Ceccano	Mandela	Sutri
Ceprano	Manziana	Tarquinia
Cervaro	Marino	Terracina
Cerveteri	Mentana	Tivoli
Ciampino	Montalto di Castro	Vallecorsa
Cisterna di Latina	Monte San Biagio	Valmontone
Cittaducale	Montefiascone	Velletri
Civita Castellana	Montelibretti	Vetralla
Civitavecchia	Monterotondo	Vicovaro
Colfelice	Morolo	Villa Santa Lucia
Colleferro	Nettuno	Zagarolo
Collevecchio	Oriolo Romano	

Fonte: elaborazione degli autori su dati Agenzia delle entrate - OMI