



Gruppo CLAS

INPARTNER
INVESTITORI & PARTNER IMMOBILIARI

LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SUI VALORI IMMOBILIARI

Executive report

GRUPPO CLAS s.r.l.

Via Lattuada, 20
20135 MILANO
Tel. 02.5418431 -
Fax 02.55192205

Via San Basilio 64
00187 ROMA
Tel. 06.48905892
Fax 06.42012213

www.gruppoclas.com

P.I. e C.F. 09786990151

Milano, 14 dicembre 2009

Il presente studio è realizzato da un gruppo di lavoro costituito da: Angela Airoidi e Silvia Tarulli di Gruppo CLAS, Emilio Colombo e Luca Stanca del Dipartimento di Economia - Università di Milano Bicocca, con il coordinamento scientifico del prof. Lanfranco Senn - Università L. Bocconi, Milano.

INDICE

| | |
|---|----------|
| Premessa | 5 |
| 1. Gli effetti dei nuovi collegamenti metropolitani e ferroviari sui prezzi degli immobili della città di Milano e della provincia | 5 |
| 1.1 I principali risultati emersi | 5 |
| 1.2 Policy conclusions | 9 |

Premessa

L'obiettivo del lavoro svolto è la stima dell'impatto sui valori immobiliari legato al livello e alle caratteristiche di accessibilità esistente e alla realizzazione di una nuova infrastruttura – in particolare una linea della metropolitana o una stazione ferroviaria – nel contesto urbano di Milano e del suo hinterland, nonché della presenza di alcuni elementi di contesto che possono avere effetti positivi o negativi sui valori immobiliari di edifici residenziali o ad uso uffici. La valutazione dell'impatto sul mercato immobiliare della realizzazione di una nuova infrastruttura di trasporto pubblico si è confermata di non facile quantificazione. Se da un lato, infatti, la letteratura e la prassi sostengono che l'accessibilità è una componente rilevante nella determinazione dei valori immobiliari, dall'altro l'impatto non è immediatamente e facilmente rilevabile nei prezzi e la portata dell'impatto stesso può essere fortemente condizionata dalla concomitanza di altri fattori. Buona parte dell'impatto, infatti, dipende dal contesto più o meno urbanizzato e più o meno centrale in cui si colloca la nuova fermata, oppure dal tipo di infrastruttura: diversa la portata sui valori immobiliari della metropolitana, rispetto al Passante ferroviario o alla ferrovia; così come diverso è l'impatto in funzione dell'accessibilità assicurata dall'infrastruttura di trasporto.

1. Gli effetti dei nuovi collegamenti metropolitani e ferroviari sui prezzi degli immobili della città di Milano e della provincia

L'analisi degli effetti sui valori immobiliari della costruzione di nuove linee di trasporto su rotaia nell'area metropolitana di Milano (comune e provincia)¹ ha utilizzato due metodologie di analisi complementari: l'analisi statistica, effettuata tramite un modello econometrico, e l'analisi dei risultati di un questionario somministrato alla rete di agenti immobiliari affiliati alla FIMAA.

1.1 I principali risultati emersi

- **La prossimità alla rete dei trasporti ha un effetto positivo sui prezzi delle abitazioni e degli uffici:** sia le stime del modello econometrico che i risultati del questionario mostrano un impatto quantitativamente rilevante. L'effetto prevalente è determinato dalla prossimità alla rete della metropolitana; meno significativa la vicinanza alla rete ferroviaria.
- **L'accessibilità assicurata dalla metropolitana e dal sistema dei trasporti in genere costituisce un fattore importante per i prezzi degli immobili, ma non prevalente.** Numerose altre caratteristiche del contesto influenzano i valori immobiliari, quali la presenza del verde e di servizi (scuole e centri sportivi, in primo luogo), le

¹ Il riferimento territoriale è alla provincia di Milano prima della costituzione della provincia di Monza e Brianza istituita dalla legge n. 146 dell'11 giugno 2004, ma operativa a partire dal 2009. In Allegato il testo dei due questionari.

caratteristiche della popolazione residente... Oltre alle qualità intrinseche dell'immobile, ciò che realmente conta per la determinazione dei prezzi nei mercati immobiliari è la presenza di un sistema integrato di servizi in grado di valorizzare l'intero quartiere. Soprattutto per la residenza, è la qualità complessiva dell'abitare che determina in misura maggiore il valore dell'abitazione: belle case, nuove costruzioni o ristrutturazioni, quartiere ben vivibile, presenza di negozi di vicinato e isole pedonali, ma anche livello sociale delle persone, tranquillità/silenziosità della zona...

- Sino ad oggi **il contributo delle infrastrutture alle trasformazioni urbane è stato irrilevante**: i progetti di riqualificazione hanno seguito l'offerta di aree e il mix funzionale dei progetti è risultato indipendente dalla vicinanza o meno di linee di trasporto pubblico. In genere, in assenza di linee puntuali di programmazione del tessuto urbano, i progetti di riqualificazione sono rivolti quasi esclusivamente a garantire la qualità dell'intervento realizzato, eventualmente rimarcandone la separazione dal contesto circostante: il singolo intervento diventa uno spazio intercluso, il più possibile "autosufficiente" in termini di servizi, assecondando i fabbisogni delle diverse tipologie di utilizzatori.

Nel dettaglio...

- La vicinanza di una stazione della metropolitana determina un **incremento del prezzo medio delle abitazioni del 18% nelle zone del comune di Milano e del 7,7% nei comuni della provincia**: secondo il modello econometrico, e questo l'aumento medio del prezzo delle abitazioni dovuto ad una riduzione di 1 km della distanza dalla più vicina stazione della metropolitana, all'interno di un raggio di 2 km. I risultati del questionario confermano anche qualitativamente i risultati del modello econometrico.
In media a Milano l'effetto dei mezzi di trasporto sul prezzo degli immobili è inferiore nel centro rispetto alle zone periferiche. Analogamente, nella provincia l'effetto è inferiore nei comuni appartenenti alla "prima cintura". Questo effetto è spiegato dal fatto che i prezzi degli immobili nella zona centrale (così come nei comuni limitrofi a Milano) da una parte scontano già la presenza di una buona e capillare rete dei trasporti e dall'altra sono determinati da altri fattori (prestigio, centralità del quartiere, ecc.) riducendo di conseguenza l'effetto di una innovazione nella rete dei trasporti.
- **Più contenuti, ma ugualmente rilevanti gli effetti sui prezzi degli uffici**. In questo caso la riduzione di 1 km della distanza dalla più vicina stazione della metropolitana, sempre all'interno di un raggio di 2 km, comporta un **aumento** del prezzo medio degli uffici **del 15% nelle zone del comune di Milano e del 3% nei comuni della provincia**.
- **500/750 metri il raggio di azione dell'effetto prezzi** dovuto alla vicinanza dei mezzi di trasporto in città. In provincia, il raggio è più lungo e arriva a 1.000 metri: secondo le aspettative l'effetto della distanza in provincia tende ad esaurirsi più lentamente rispetto a quanto non avvenga in città. I risultati sono simili anche per gli uffici, ma la prossimità ai mezzi di trasporto tende ad essere un elemento meno rilevante di quanto non lo sia per le abitazioni.
- Esiste un **"effetto network"** più forte all'interno di Milano che al suo esterno. La differenza che si registra nell'impatto sui valori immobiliari per il comune di Milano e per la provincia può essere causata, tra altri fattori, dal fatto che essere prossimi ad una stazione della metropolitana, all'interno della città, permette di accedere facilmente all'intero network della rete di trasporto cittadino, cosa che modifica in modo

sostanziale le condizioni di mobilità nell'area del comune, in misura più rilevante di quanto non avvenga per i comuni della provincia. In secondo luogo, la minore reattività dei prezzi rispetto all'accessibilità delle linee di trasporto nei comuni della provincia riflette da un lato la minore variabilità dei prezzi delle abitazioni, dall'altro la diversa percezione delle distanze in provincia rispetto al comune.

- **Decisamente inferiore l'effetto della vicinanza ad una stazione ferroviaria:** nell'area metropolitana la vicinanza alla rete ferroviaria determina un incremento del prezzo delle abitazioni inferiore all'1%. Nel comune di Milano le aree adiacenti alle stazioni ferroviarie sono spesso caratterizzate da degrado e scarsa sicurezza, vere e proprie zone franche nel tessuto urbano. Questo contribuisce ad esercitare un effetto negativo sul prezzo degli immobili, effetto che è solo in parte calmierato dall'impatto positivo che la presenza della stazione esercita sull'accessibilità dell'area. Ciò spiega perché si riscontri un effetto positivo sui prezzi degli immobili solo in un raggio maggiore di 2 km, mentre all'interno di tale raggio si ha un effetto nullo.

In quasi tutte le città europee il processo di marginalizzazione delle stazioni si è interrotto nel momento in cui il trasporto su rotaia ha riconquistato un posto importante nel quadro della mobilità: è auspicabile che nel prossimo futuro anche le stazioni di Milano ritroveranno la centralità perduta. Con l'avvento e lo sviluppo delle reti ad alta velocità il ruolo delle stazioni nel panorama urbano dovrebbe cambiare profondamente, se non altro perché accoglieranno un pubblico più numeroso e più diversificato rispetto al recente passato, e perché dovranno attrezzarsi per svolgere nuove funzioni, legate non solo al passaggio, ma anche alla sosta, tornando ad essere punti di aggregazione importanti all'interno delle città grazie anche al fatto che, a differenza della maggior parte degli altri luoghi pubblici, sono luoghi aperti 365 giorni l'anno, tendenzialmente 24 ore su 24: la stazione, dunque, come servizio per la città nel suo insieme. Per raggiungere questo risultato, è necessario sviluppare una serie di iniziative che coinvolgono sia l'interno che l'esterno della stazione, promuovendo la collaborazione tra le istituzioni e gli operatori pubblici e privati. L'operazione di rivitalizzazione delle stazioni non può limitarsi a un'opera di maquillage interno, ma deve tendere ad integrare in modo più organico le stazioni nell'ambito del contesto urbano, partendo dalla sicurezza per arrivare alla viabilità e all'arredo urbano.

- In previsione **le nuove linee della metropolitana avranno un effetto quantitativamente rilevante sui valori immobiliari.** Secondo il modello di previsione il passaggio di una nuova linea della metropolitana comporta una variazione nei valori immobiliari nella misura in cui essa determina una variazione nella distanza per la zona considerata, ne segue che le nuove linee avranno un maggior effetto nelle zone dell'area metropolitana prima più distanti da stazioni della metropolitana. È il caso, ad esempio, di Paullo, Pantigliate, Concorezzo, Agrate, Assago, per i comuni della provincia; di Baggio-Quinto Romano, Pellegrino Rossi-Affori-Bruzzano, Forlanini-Mecenate, per le zone di Milano. Per le prime due aree l'aumento previsto del prezzo degli immobili è del 45% in media. La zona Forlanini-Mecenate presenta un classico esempio del puro effetto distanza: è infatti interessata da una sola innovazione nella rete dei trasporti – una stazione della M4 – che tuttavia determina un radicale cambiamento nel parametro “distanza dalla metropolitana più vicina” e questo si traduce in un rilevante incremento atteso dei prezzi (30%). Le informazioni tratte dal questionario sottolineano la rilevanza di nuove fermate della metropolitana anche in zone già servite: è il caso della zona Caprilli-San Siro dove il passaggio della linea M5, fermata

Lotto, pur in presenza della preesistente omologa stazione della M1 comporterà comunque un aumento dei prezzi nell'ordine del 20%.

- **Il maggiore incremento dei prezzi è previsto per le zone più periferiche.** Ciò è dovuto a due fenomeni tra di loro correlati: da un lato, la maggior parte delle nuove stazioni delle linee di metropolitana sono concentrate in zone periferiche; dall'altra, le zone centrali sono già caratterizzate dalla vicinanza a più di una fermata della metropolitana e dunque l'effetto marginale derivante dal passaggio di una nuova linea risulta sostanzialmente nullo.
- **Previste variazioni in genere più contenute in provincia, se non per i comuni prima non serviti:** emblematico il caso del comune di Paullo che, grazie all'arrivo della M3, risulta allacciato alla metropolitana con un conseguente, considerevole incremento dei prezzi. Il risultato è confortato anche dall'opinione espressa dagli agenti immobiliari per i quali proprio Paullo è il comune che sperimenterà il maggior incremento dei prezzi a seguito dell'arrivo della metropolitana. In media, l'effetto delle innovazioni nella rete della metropolitana previsto dagli intermediari è nell'ordine del 10%.
- **In città, il maggior impatto è legato alla M5** sia per le abitazioni che per gli uffici con incrementi previsti nell'ordine del 15%. In genere, si prevedono aumenti maggiori nelle zone più periferiche e una crescita più contenuta dei prezzi degli uffici.
- **In provincia, l'effetto maggiore atteso è legato al prolungamento della M3.**

Rispetto alle altre caratteristiche del contesto urbano che esercitano un effetto rilevante sui prezzi immobiliare risulta che:

- la presenza di progetti di riqualificazione delle aree dismesse (in particolare, PII o PRU) non è associata a un successivo incremento del prezzo degli immobili, riflettendo da un lato le specificità delle aree interessate e dall'altro la relativamente limitata dimensione temporale delle rilevazioni disponibili.
- La vicinanza al verde pubblico ha effetti contenuti nell'ordine del 5% in Milano, inferiori nei comuni della provincia.
- Nell'individuazione del mix funzionale di un intervento, la valutazione dell'accessibilità – indipendentemente dalla tipologia dell'infrastruttura – ha un peso rilevante nelle scelte degli operatori, ma è comunque in secondo piano rispetto alle possibilità/opportunità offerte dal contesto del quartiere in cui è localizzato.
- Per la residenza, i fattori di contesto che danno maggior valore sono le caratteristiche del quartiere, la tranquillità/sicurezza, il verde di alto fusto, i servizi propri, la luminosità e gli affacci. L'accessibilità non è ancora considerata dalla domanda come un requisito irrinunciabile; nei comuni di prima cintura l'accessibilità diretta passa in secondo piano rispetto al rapporto prezzo/dimensione/qualità acquistabile: l'effetto è rilevante solo nell'immediato intorno della fermata.
- Per gli uffici gli elementi più ricercati sono l'accessibilità in senso lato e i parcheggi, in seconda battuta la qualità/efficienza dell'immobile.

1.2 Policy conclusions

Nonostante le imperfezioni che caratterizzano i mercati immobiliari, i prezzi degli immobili consentono di ottenere una misurazione della disponibilità a pagare da parte dell'acquirente per vivere in una abitazione situata in una area della città con determinate caratteristiche socio-economiche. Sotto questo profilo i prezzi degli immobili riflettono sia le caratteristiche intrinseche delle unità immobiliari, sia quelle più generali del contesto urbano in cui l'immobile è localizzato. I risultati presentati indicano che la prossimità alla metropolitana influenza in maniera significativa tale contesto, traducendosi in un "premio" di circa il 15% per le abitazioni nelle strette vicinanze di una stazione della metropolitana. Questi risultati, relativi all'area metropolitana di Milano, sono comparabili con stime effettuate in studi recenti per aree urbane comparabili come Amsterdam, Parigi e Londra².

I risultati della ricerca hanno tuttavia evidenziato come il "contesto" non sia caratterizzato solo dalla presenza di un adeguato collegamento alla rete dei trasporti, ma sia determinato da elementi di varia natura. I risultati del questionario mostrano in modo chiaro che il contesto risente in modo significativo della presenza di verde pubblico e della presenza di servizi educativi, sportivi e ricreativi. Al tempo stesso vi sono numerosi fattori che contribuiscono ad esercitare un effetto negativo, in primo luogo la presenza di aree a forte degrado sociale. Tutti questi elementi contribuiscono alla formazione dei prezzi degli immobili e dunque implicitamente segnalano un cambiamento nella disponibilità a pagare da parte del potenziale acquirente per vivere o lavorare in un certo contesto.

I risultati dell'analisi mostrano dunque che al fine di valorizzare pienamente il patrimonio immobiliare è necessario adottare un approccio integrato che consideri tutti gli elementi che qualificano o dequalificano un determinato contesto urbano. Limitarsi esclusivamente al collegamento alla rete dei trasporti, ed in particolare alla rete della metropolitana, è una condizione necessaria ma non sufficiente per stimolare la domanda nei mercati immobiliari, come testimoniano numerosi casi nel contesto urbano milanese (ad esempio Porto di Mare). L'assenza di un approccio integrato alla qualificazione e riqualificazione delle aree urbane fa sì che nel lungo periodo tenda ad annullarsi l'effetto positivo derivante dalla prossimità alla rete dei trasporti.

² Debrezion, Pels and Rietveld (2006), "*The Impact of Rail Transport on Real Estate Prices: An Empirical Analysis of the Dutch Housing Market*". Tinbergen Institute Discussion Papers 06-031/3, Tinbergen Institute. Nappi-Choulet, Maleyre and Maury (2007) "*A Hedonic Model of Office Prices in Paris and its Immediate Suburbs*" *Journal of Property Research*, 24(3), 241-263. Gibbons and Machin (2005). "*Valuing rail access using transport innovations*", *Journal of Urban Economics*, 57(1), 148-169.