

Infrastrutture e mercato immobiliare: il caso della Torino-Lione

di

Piermassimo Pavese, Agenzia delle Entrate

Il presente lavoro trae spunto dalla vivace polemica conseguente alla cantierizzazione delle opere relative alla linea Alta Velocità/Capacità Torino-Lione sul fronte italiano dei cantieri. La domanda che ci si è posta è in che misura la decisione di realizzare questa grande opera e i disagi connessi potessero influenzare le scelte di acquisto di un immobile localizzato in Valle Susa. In particolare, ci si è focalizzati sul tema delle compensazioni ambientali, tema che diventa, nel caso di opere di grande rilevanza e forte impatto sociale, estremamente rilevante. In questo contributo la scelta metodologica effettuata è stata quella di confrontare le opzioni di acquisto immobiliare su Torino e sulla Valle Susa, utilizzando una valutazione contingente (Carlucci et al., 2012).

L'elemento innovativo del lavoro consiste nell'aver cercato di evidenziare come l'effetto mediatico negativo dell'opera vada probabilmente molto al di là dei suoi reali impatti economici. I primi risultati hanno infatti evidenziato, da parte dei potenziali acquirenti di immobili, un diffuso atteggiamento di rinuncia ad acquistare nelle zone (italiane) interessate dal progetto della linea ferroviaria (con punte di quasi il 90% nel campione femminile) e la richiesta di uno sconto medio pari ad almeno il 20% del costo dell'immobile oggetto di contrattazione. La sperimentazione è stata inizialmente svolta nell'ambito del V Corso di Alta Formazione Governo del Territorio, ed è poi proseguita nell'ambito del dottorato EDI presso lo IUSS di Pavia.

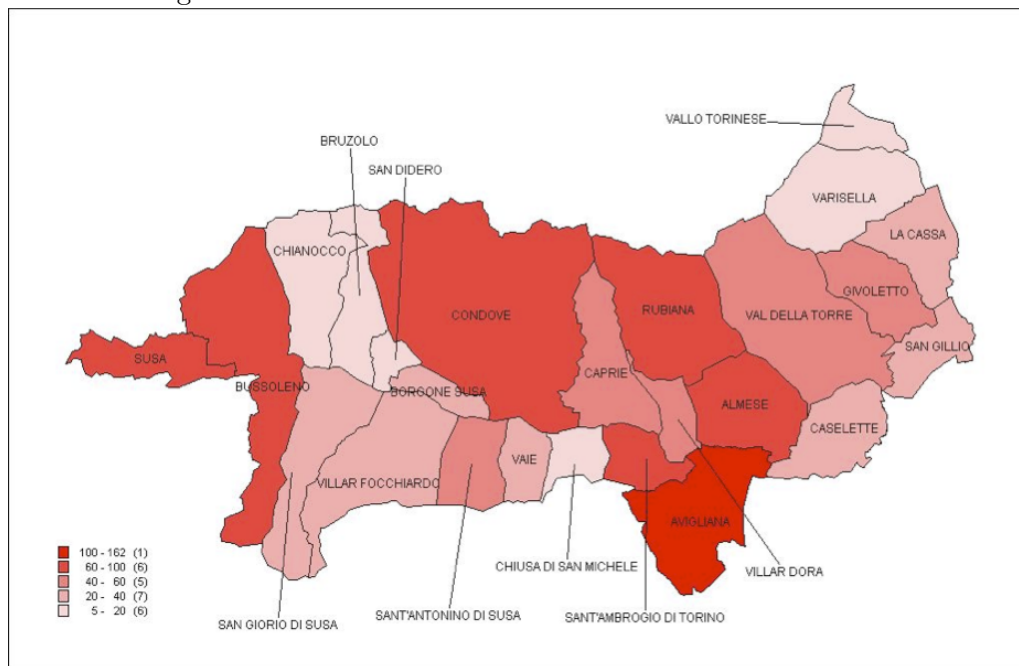
(i) Descrizione dell'infrastruttura, mercato immobiliare e scenari di riferimento

Il contributo prende spunto dalla realizzazione dell'alta capacità e velocità ferroviaria nel tratto Torino-Lione, compreso all'interno del Corridoio V Lisbona-Kiev della rete TEN (Trans European Network), e dagli effetti che quest'opera ha avuto a livello mediatico e immobiliare. Le prime notizie del progetto arrivano nella primavera del 1988 e, già dal primo momento, ingenerano delle proteste dei residenti della Valle di Susa che rapidamente crescono e si estendono fino ad individuare un vero e proprio movimento nazionale di resistenza all'opera denominato "No Tav". Per quanto sostanziali e note le diverse dinamiche politiche, sociali ed economiche che si sono generate attorno a quest'opera, le stesse non sono ovviamente trattabili in questo lavoro, dove si analizza l'effetto mediatico sulla appetibilità commerciale degli immobili della zona della bassa Valle Susa, interessata dal tracciato del TAV. Questo anche in considerazione del fatto che le prime vere opere di cantierizzazione, cominciate nel mese di Gennaio 2013, hanno visto la recrudescenza della protesta e un ampio dibattito sul tema delle compensazioni ambientali.

L'immagine in Figura 1 mostra la ripartizione per comuni della Valle di Susa del numero di transazioni standardizzate (NTN), ovvero ponderate rispetto all'effettiva quota

di proprietà oggetto di compravendita, per il settore residenziale e riferite all'anno 2010 (Agenzia del Territorio, 2011). Il comune con più transazioni è Avigliana, che può vantare la presenza dei laghi come caratteristica attrattiva peculiare della zona, oltre che un agevole collegamento stradale col capoluogo regionale. L'area, nel biennio precedente lo studio, ha visto un sostanziale stallo nelle compravendite con prezzi in leggera discesa e tempi di vendita notevolmente dilatati (Pavese, 2011). La forte riduzione delle transazioni immobiliari è d'altro canto in linea con il trend nazionale, che ha visto una riduzione pari al -30,5% nel settore residenziale (Agenzia delle Entrate, 2013).

Figura 1: Numero di transazioni immobiliari in Valle Susa



Fonte: Rapporto Immobiliare Agenzia del territorio (2011)

Visto l'oggetto dell'analisi, la domanda che ci si è posta è se e in che modo i potenziali acquirenti valutassero in modo negativo le notizie di stampa provenienti dalla Valle Susa, e quale fosse lo sconto richiesto nel caso di decisione di acquisto di un immobile di civile abitazione in Valle [1]. Per rispondere alla domanda di ricerca si è quindi predisposto un questionario chiuso in cui si sono ipotizzati tre scenari relativi a tre occasioni per l'acquisto di un trilocale con box auto.

Il primo scenario (A) viene individuato da un immobile raggiungibile in circa quarantacinque minuti di viaggio coi mezzi pubblici dal posto di lavoro ma, per contro, caratterizzato da migliori qualità ambientali rispetto alla città di Torino. Il secondo scenario (B) fa riferimento ad un'abitazione in Valle Susa in una zona dove potrà essere prevista la realizzazione dell'infrastruttura della TAV. Il terzo scenario (C) prevede che l'area dell'immobile sia interessata da rischi di contaminazione da radon, contaminazione che potrà comportare un concreto rischio per la salute nell'arco di venti anni.

Per tutti e tre gli scenari, l'abitazione è collocata alla stessa distanza dal luogo di lavoro ed ha uguale vicinanza e accessibilità ai servizi pubblici come scuole e uffici pubblici o privati. Si pone l'attenzione sul fatto che la concentrazione di radon in Valle Susa risulta essere mediamente elevata e, quindi, gli scenari (B) e (C) sono parzialmente sovrapponibili in quanto a qualità ambientali, mentre differiscono soprattutto per l'effetto mediatico dell'opera. Infine per lo scenario (B), ad oggi, non esiste contaminazione da polveri sottili o da amianto e, quindi, quello che si viene a stimare dovrebbe essere l'impatto mediatico che l'annuncio della TAV ha provocato nel corso del tempo.

L'ipotesi di ricerca, è che la funzione di massima verosimiglianza stimi una disponibilità a pagare più elevata per lo scenario (A) (incontaminato) rispetto agli scenari (B) e (C). La somministrazione del questionario è stata effettuata nel periodo luglio-settembre 2012 e il campione analizzato è stato di 1480 rispondenti complessivi. Il questionario riportava infine una serie di domande strutturate in modo da determinare livello di educazione, genere, età, livello di reddito, residenza e numero di componenti del nucleo familiare degli intervistati.

(ii) Analisi dei risultati

I risultati descrittivi dell'analisi mostrano la percentuale di risposte per ogni scenario e sono riportati in Tabella I. Per lo scenario (A) il valore medio degli offerenti richiede uno sconto pari al 15,85%, il quarto superiore mostra invece un apprezzamento del 19,13% mentre la metà superiore della distribuzione richiede uno sconto dello 0,17%. La distanza dal luogo di lavoro non sembra come ovvio in sostanza gradita alla maggioranza degli offerenti, mentre da un'analisi della distribuzione delle offerte il quartile superiore degli intervistati mostra di valutare positivamente e in modo significativo le migliori caratteristiche ambientali. Come ci si sarebbe aspettati, chi è disposto ad offrire di più cerca anche una migliore qualità ambientale del luogo di residenza.

Per lo scenario (B) invece solo il 35% degli intervistati manifesta l'intenzione di comprare. Dalla media delle offerte, si evince poi che i compratori richiedono uno sconto pari a solo il 20% del prezzo "base" (fissato dai rispondenti stessi), a fronte del 15% circa dello scenario precedente. Anche in questo secondo caso il quartile superiore della distribuzione risulta manifestare un apprezzamento per le qualità ambientali attuali, senza evidentemente tenere in conto le possibilità di futuro peggioramento dovute al cantiere della TAV. Per l'ultimo scenario (C), infine, caratterizzato da immobili situati in zona con possibilità di contaminazione da radon, solo il 18% circa dei rispondenti formula un'offerta valida. Ciò indipendentemente dal fatto che, come già ricordato, la contaminazione da radon sia piuttosto diffusa in zone montuose come quelle della Valle Susa (Richardson, 1975). La media delle offerte determina uno sconto del 30% circa, mentre la metà superiore della distribuzione è disponibile ad acquistare solo con uno sconto del 12%. Anche il quartile superiore in questo caso è leggermente negativo. Come ci si sarebbe aspettato, si nota che l'offerta per queste tipologie di localizzazioni se pur scarsa è comunque presente.

Meno prevedibili e forse più interessanti risultano invece le relazioni tra la disponibilità all'acquisto e le caratteristiche anagrafiche e culturali dei rispondenti. Per esempio, le donne che hanno risposto sono risultate, *coeteris paribus*, molto meno propense a formulare

offerte valide rispetto ai maschi. Il fatto che l'intervistato lavorasse è comunque risultato essere il parametro più influente del modello con un livello di significatività del 5%. Più nel dettaglio, per lo scenario (B) i risultati di stima risultano allineati con quelli riscontrati per lo scenario (A), dove sono significativi il fatto di possedere un'auto così come l'età. Nello scenario (C) è invece risultato significativo il possedere un'auto e l'età degli intervistati, seppure con valore assoluto minore rispetto al caso della Valle Susa.

Tabella I: *Statistiche descrittive relative ai tre scenari*

	Scenario (A) fuori Torino	Scenario (B) Valle Susa	Scenario (C) Radon
Non valide	50	140	170
Premium	10	10	10
Totale	910	470	240
Media offerte	-15,85%	-20,08%	-29,87%
Top half bid	-0,17%	-1,75%	-12,55%
Quartile superiore	19,13%	19,21%	1,05%
Nessuna offerta	520	870	1.070
N° offerte valide	1.430	1.340	1.310
Totale	1.480	1.480	1.480

(iii) Conclusioni

L'analisi effettuata aveva come obiettivo una prima valutazione di un tipo particolare di ricadute economiche di cui le compensazioni ambientali connesse alla realizzazione della TAV e, più in generale, di ogni grande opera dovrebbero tener conto. In particolare ci si è concentrati sulla necessità di valutare, tra le compensazioni, anche l'impatto mediatico che le opere possono avere sull'acquisto immobiliare, in particolare in un contesto storicamente turistico e con elevata qualità ambientale.

Come esito dell'analisi, si è infatti notata una scarsa propensione all'acquisto da parte dei rispondenti e uno sconto richiesto sul prezzo pari ad almeno il 20% rispetto al prezzo base fissato dai rispondenti stessi. L'influenza dell'infrastruttura sulla domanda degli immobili va però analizzata anche dal punto di vista della quantità di immobili e non solo del prezzo offerto. Infatti solo il venti per cento degli intervistati si è dimostrato favorevole all'acquisto, un dato questo decisamente anomalo anche una volta depurato della fisiologica contrazione dovuta al ciclo immobiliare negativo.

Sebbene consapevoli degli inevitabili limiti del metodo di analisi utilizzato (per esempio, i modelli proposti non riescono a tenere conto né dei problemi di asimmetria informativa tra i rispondenti, né delle questioni della partecipazione comunicativa nella localizzazione e realizzazione delle grandi opere), riteniamo comunque che l'analisi proposta in questo articolo costituisca un primo tentativo concreto di fare luce sul tema delle compensazioni nel caso delle grandi opere e sull'esigenza che queste ultime tengano in conto anche i deprezzamenti o apprezzamenti degli immobili ad esse collegati. Tale questione potrebbe essere in prima battuta risolta con l'utilizzo opportuno di sussidi o di una tassa di scopo,

per quanto questi strumenti siano caratterizzati, come noto, da importanti difficoltà di quantificazione.

Riferimenti bibliografici

Carlucci, F., Cirà A., Migliardo C., (2012), Aree naturali protette e strumenti di analisi per la pianificazione degli investimenti, *Scienze Regionali*, 12(1): 93-116.

Lopez-Feldman, A., (2012), Introducing to contingent evaluation using Stata. Cide MPRA Paper No. 41018, posted 4. September 2012 19:36 UTC.

Pavese, P. (2007), Hedonic Housing Price Indices: The Turinese Experience, *Rivista di Politica Economica*, SIPI Spa, 97(6): 113-148.

Pavese, P. (2011), The new behaviour in the Italian real estate market, *Territorio Italia*, 118-131.

Strazzera, E. (2001), Stima della Domanda Turistica nel Parco Marino della Maddalena: un'Applicazione del Metodo della Valutazione Contingente, Working Paper CRENoS, 200106, Centre for North South Economic Research, University of Cagliari and Sassari.

Richardson, E. W. (1975), Growth Centers, Rural Development, and National Urban Policy: A Defense., in: Friedmann J., Alonso W. (eds.), *Regional Policy: Readings in Theory and Practice*. Cambridge: MIT Press. 97-132.

Note

[1] Per questa valutazione si è partiti dalla constatazione che il valore di base della disponibilità a pagare per una nuova abitazione nell'area Torinese e vicino al posto di lavoro è in media pari a 244.930,10 euro (Pavese, 2007).