



# Trasformazioni urbane e variazione dei valori immobiliari

## Il ruolo delle stazioni Alta Velocità<sup>1</sup>

TeMA  
01.08

Trimestrale del Laboratorio  
Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab

<http://www.tema.unina.it>  
ISSN 1970-9889  
vol. 1- no. 1 - marzo/2008 - pagg. 39-70

Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II

Sperimentazioni

© Copyright dell'autore.

**Carmela Gargiulo\* e Fiorella de Ciutiis\*\***

\* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [gargiulo@unina.it](mailto:gargiulo@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

\*\* Laboratorio Territorio Mobilità e Ambiente - TeMALab  
Dipartimento di Pianificazione e Scienza del Territorio  
Università degli Studi di Napoli Federico II  
e-mail: [fiorella.deciutiis@unina.it](mailto:fiorella.deciutiis@unina.it); web: [www.dipist.unina.it](http://www.dipist.unina.it)

### Interventi di trasformazione, qualità urbana e valori immobiliari

Nel trasformare la città, l'aspirazione più diffusa, sia nella ricerca che nella pratica, sembra essere quella di gestire l'insediamento di nuove funzioni e nuovi servizi in modo che le esternalità positive prodotte possano concorrere a realizzare efficaci politiche di riqualificazione urbana (Stanghellini 2007). Le trasformazioni della città, concorrendo ad innalzare o ad abbassare la qualità fisica, funzionale e ambientale dell'area urbana in cui sono realizzate, rappresentano vantaggi o svantaggi in termini localizzativi che si traducono in variazioni della rendita fondiaria.

In altre parole, in conseguenza di interventi di trasformazione della città, che hanno ricadute significative sulla qualità fisica, funzionale e ambientale di un'area (AA.VV. 2006), il mercato, molto sensibile a tali ricadute, risponde in maniera puntuale attraverso la variazione delle rendite immobiliari. I vantaggi localizzativi, a loro volta, sono creati dalla presenza di diversi asset, quali i beni pubblici di accessibilità, i beni pubblici di qualità urbana e ambientale, i servizi pubblici, la dimensione complessiva della città e la sua generale attrattività (Camagni 2007).

In questa ottica, l'articolo ha lo scopo di leggere ed interpretare, attraverso numerose esperienze in atto in Europa ed in Italia, le esternalità connesse alla realizzazione delle stazioni AV attraverso la misura delle variazioni del valore immobiliare che può essere considerato come un indicatore sintetico di qualità urbana.

Attraverso, cioè, la lettura e la misura della variazione dei valori immobiliari, l'articolo tenta di individuare gli effetti prodotti sul mercato immobiliare dal potenziamento o dalla realizzazione di stazioni AV, in relazione alle tipologie di città ed alle caratteristiche principali del contesto urbano più ridotto in cui esse sono localizzate.

The article aims reading and interpreting the positive externalities, especially in terms of urban redevelopment, connected to the building of node/station of the High Speed railway network. The measure of the variations of the real estate values, carried out through the analysis of numerous European and Italian experiences, is considered as a synthetic indicator of urban quality consequent to the opening of a new High Speed station.

The identification of relationships between High Speed station, real estate values and typologies of cities and urban context in which the station are located is one of the conclusions of this work.

In accord with the aim, this paper is organized in three principal parts.

The first part identifies the relation between urban transformations, urban quality and property values and provides a scientific frame of the studies on the relationships between accessibility increase and property values.

The second part proposes the reading of some experiences of building of High Speed stations in some European and Italian cities, with a focus on the case of Roma-Napoli High Speed line. The third part provides a comparative outline of the effects of High Speed stations on property values and the urban typologies and characteristics that influence this relation.

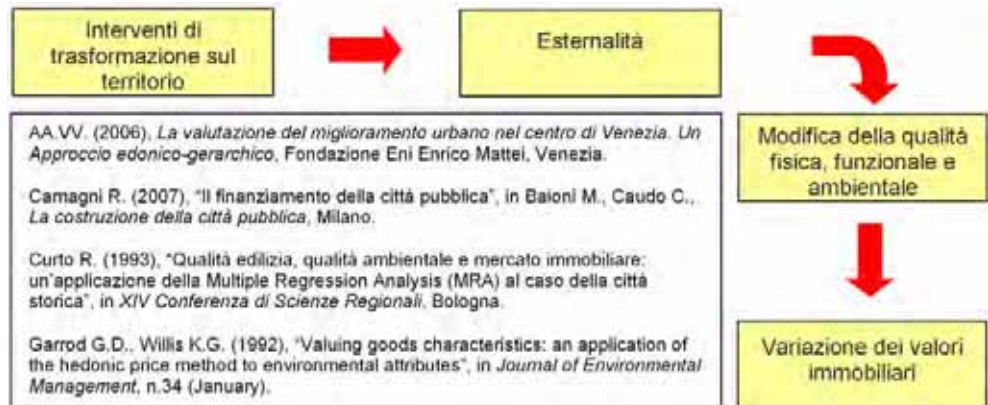
The first result of this article is a comparative abacus between all study cases choosen.

### Accessibilità e valori immobiliari: il quadro scientifico di riferimento

I primi studi sugli impatti socioeconomici e territoriali delle infrastrutture di trasporto pubblico (in particolare, della rete su ferro) furono condotti negli Stati Uniti, verso la metà degli anni Sessanta.

I risultati di molte ricerche e report scientifici mettono in evidenza che la riduzione del costo generalizzato di trasporto e l'aumento dell'accessibilità, connessi alla realizzazione di nuovi scambiatori di trasporto, quali una nuova stazione, in alcuni casi hanno influito significativamente sull'incremento della domanda di spazi intorno a tali scambiatori. Di conseguenza, si è registrato, in alcuni casi, un aumento dei valori immobiliari superiore rispetto alle altre aree cittadine.

Molti autori concordano nell'affermare che gli interventi di trasformazione hanno forti ricadute sulla sua qualità urbana. La variazione dei valori immobiliari, conseguente ai nuovi interventi, può rappresentare un indicatore sintetico di qualità urbana.



In altri casi, di contro, quando generalmente alla realizzazione di un nodo ferroviario sono seguiti fenomeni di degrado e di aumento della criminalità, si è registrato un brusco calo della domanda residenziale, commerciale, terziaria e, quindi, anche dei valori di mercato nelle aree contermini.

Con la diffusione in molti paesi europei ed extraeuropei delle linee su ferro ad Alta Velocità, si è rivolta l'attenzione agli impatti economici e territoriali di questo nuovo sistema di collegamento, che offre costi generalizzati di trasporto notevolmente bassi (soprattutto in termini di risparmio di tempo) e costituisce, spesso, un forte catalizzatore per attività residenziali ed economiche e per servizi di interesse generale. Alcuni studi sulle esperienze realizzate in Giappone, ad esempio, sottolineano che la messa in esercizio della linea ferroviaria ad Alta Velocità (il primo treno risale al 1964) ha prodotto sia un aumento consistente della popolazione nelle città-nodo dell'Alta Velocità, che un significativo incremento dei valori immobiliari degli spazi ad uso commerciale che ha raggiunto anche il 67% (Nakamura e Ueda 1989).

Alcuni degli studi condotti sull'esperienza francese riportano che la realizzazione del collegamento ad Alta Velocità TGV (1981) ha prodotto redistribuzione degli abitanti, rilocalizzazione di molte imprese e, quindi, anche aumento dei valori immobiliari residenziali e commerciali nelle aree contermini alle stazioni come, ad esempio, nei casi di Parigi e Lione (AA.VV. 2005).

L'esame dei dati, riportato nelle pagine che seguono, mette in evidenza che tale ultima affermazione, soprattutto se rapportata alla situazione urbana complessiva, va ridimensionata notevolmente.

Infatti, anticipando sinteticamente quanto più diffusamente si può leggere nel se-

guito, risulta, ad esempio, che nel X *arrondissement* di Parigi, sia in occasione dell'arrivo del TGV nel 1994 alla *Gare du Nord*, per il collegamento verso Londra, che dell'arrivo del TGV nel 2007 alla *Gare de l'Est*, per il collegamento con Strasburgo, i valori immobiliari hanno subito una crescita più contenuta rispetto all'andamento medio cittadino, tanto da registrare nel 1994 una variazione percentuale del -12,93% contro il -7,07% della media cittadina e nel 2007 una variazione percentuale del 2,18% contro il 4,06% della media cittadina.

Molti autori, italiani e stranieri, concordano nell'affermare che il valore di mercato dipende da numerosi fattori, tra i quali occupano un posto primario l'accessibilità, la densità di servizi presenti nelle vicinanze, la qualità dell'habitat (Curto

**Negli studi e ricerche condotti sul Giappone emerge che l'apertura di stazioni dell'Alta Velocità ha generato un aumento della popolazione nelle città-nodo e, soprattutto, un incremento dei valori immobiliari nelle aree a queste limitrofe).**





**Secondo alcuni studi sull'esperienza francese, la realizzazione del TGV ha prodotto la rilocalizzazione di molte imprese e un aumento dei valori immobiliari nelle aree contermini alle stazioni, come nei casi di Parigi e Lione.**

1993; AA.VV. 2002) e affermano che l'analisi del valore immobiliare può essere utile per valutarne l'apprezzamento sociale (Garrod et al. 1992).

La rendita fondiaria aumenta per effetto di alcune principali condizioni verificabili in un ambito urbano che Camagni (2007) individua in: dismissione di aree significative dal punto di vista dimensionale e funzionale, degrado cumulativo, urbanizzazione di aree agricole periurbane, processi di riqualificazione del centro storico, predisposizione di nuovi beni pubblici (metro, Alta Velocità, università, ecc.).

Nella maggior parte degli studi e report di ricerca, dunque, è condivisa la posizione secondo cui il servizio di collegamento su ferro, soprattutto ad Alta Velocità, offre un beneficio in termini di sviluppo sociale ed economico e di miglioramento della qualità della vita, il cui valore può essere capitalizzato nel prezzo delle proprietà immobiliari vicine (Bowes e Ihlanfeldt 2001).

A tale proposito, vale la pena, ancora una volta, anticipare uno dei risultati più avanti descritti.

L'indagine condotta, infatti, non smentisce in generale questa posizione ma i dati riscontrati lasciano trasparire che non sempre e non tanto il valore capitalizzato è connesso esclusivamente alla realizzazione di un nodo Alta Velocità; variazioni significative dei valori immobiliari, infatti, fanno riferimento ad un sistema di interventi articolato o ad un più complessivo processo di riqualificazione.

Ciò si legge nella maggioranza dei casi riportati nel seguito di questo articolo, sia che si tratti di città di livello mondiale, di città di livello europeo o di città di livello nazionale.

Unica eccezione è il caso di Ashford che, evidentemente, trova nel collegamento Alta Velocità la sua specializzazione funzionale.

### **Stazioni TAV e valori immobiliari: i criteri di lettura**

Come già accennato, per individuare gli effetti prodotti sul mercato immobiliare dalla messa in esercizio dei collegamenti dell'Alta Velocità (con apertura di nuove stazioni o solo con la riorganizzazione di quelle esistenti) sono state esaminate alcune tra le esperienze europee e italiane più significative. Attraverso tale lettura si è giunti ad una classificazione dei diversi effetti registrati sul mercato immobiliare in ragione di alcune rilevanti caratteristiche connesse agli esempi presi in esame e relativi, in particolare, al rango e al ruolo territoriale delle città-nodo Alta Velocità e alle caratteristiche fisiche (centro-periferia) e funzionali del contesto urbano di riferimento di ciascuna stazione dell'Alta Velocità. La scelta dei casi riportata in questo articolo ha privilegiato

alcuni criteri che sembrano dare garanzia di rappresentatività alla varietà e alla molteplicità delle esperienze. In particolare, i criteri utilizzati sono stati i seguenti:

- criterio geografico della localizzazione della tratta;
- criterio dimensionale della città-nodo;
- criterio funzionale della città-nodo;
- criterio temporale di realizzazione della tratta.

In particolare, in riferimento al primo criterio si è cercato di selezionare casi con collocazioni geografiche differenti in modo da poter leggere le variazioni dei valori immobiliari per caratteristiche macroterritoriali, legate cioè a fattori culturali e socio-economici nazionali.

In riferimento al secondo e terzo criterio sono stati selezionati casi con differenti tipologie di città-nodo sia per dimensioni di popolazione che per specializzazione funzionale: mondiali quando riescono a inglobare tutte le specializzazioni funzionali urbane; con forte e specifica specializzazione funzionale quali, ad esempio, turistica, culturale o politica; a debole specializzazione funzionale.

In riferimento all'ultimo criterio sono stati selezionati i casi in ragione dello stato di avanzamento della realizzazione della tratta AV: completamente in esercizio, parzialmente in esercizio o non ancora in esercizio.

Inoltre, all'interno delle tratte selezionate, si è focalizzata l'attenzione sulle città che ospitano le stazioni di testa delle tratte e su quelle che ospitano stazioni intermedie che, nella generalità dei casi, sono centri urbani di medie dimensioni. Infine, a condizionare tale selezione, è stata la disponibilità di dati sull'andamento del mercato immobiliare e sulle caratteristiche socio-economiche, di contesto, funzionali delle aree urbane considerate, necessari per consentire la lettura e l'interpretazione del fenomeno.





La scelta delle linee ad Alta Velocità da esaminare è stata condotta in base a quattro criteri: localizzazione geografica della tratta, dimensione e specializzazione funzionale della città-nodo, stato di realizzazione della tratta.

Attraverso la lettura dei casi, quindi, si è tentato di comprendere gli effetti che l'AV ha generato sui valori immobiliari in diverse realtà urbane e di individuare i fattori territoriali più rilevanti che concorrono alla loro variazione.

I casi europei considerati sono:

- per la tratta Parigi-Strasburgo (*TGV Est-européenne*), in esercizio dal 2007 solo da Parigi a Lorraine, i nodi di Parigi, di Reims e di Strasburgo;
- per la tratta Londra-Parigi, in esercizio dal 2007, i nodi di Londra, Ashford e Parigi;
- per la tratta Madrid-Puertollano, in esercizio dal 1992, i nodi di Madrid, Ciudad Real e Puertollano.

I casi italiani considerati sono:

- per la tratta Torino-Milano, in esercizio dal 2006 solo da Torino a Novara, i nodi di Torino e Milano;
- per la tratta Bologna-Firenze, in via di realizzazione, i nodi di Bologna e Firenze;
- per la tratta Roma-Napoli, in esercizio dal 2005 a meno degli ultimi chilometri, i nodi di Roma e Napoli.

In particolare, per ciò che riguarda le stazioni europee queste sono tutte già in esercizio per il servizio Alta Velocità (tranne Strasburgo in cui la *LGV-Ligne à Grande Vitesse* non è stata completata).

Tra quelle considerate Parigi, Strasburgo, Londra e Madrid sono capolinea, mentre Reims, Ashford, Ciudad Real e Puertollano sono nodi intermedi.

Per ciò che riguarda le stazioni italiane, va evidenziato che:

- Torino Porta Susa è in via di realizzazione ex novo e rappresenta nodo di testa all'interno della propria tratta;
- Roma Tiburtina è in via di realizzazione come nodo di porta;
- Milano Centrale, nodo di testa, è in attesa del completamento della tratta ad Alta Velocità;
- Firenze Belfiore e Bologna Centrale sono nodi di testa in fase di progetto;
- Napoli Centrale, nodo di testa in esercizio per l'Alta Velocità, è in fase di realizzazione.

Per consentire una lettura semplice ed immediata dei casi selezionati e facilitare così il confronto tra questi, la descrizione di ciascun caso si articola in:

- descrizione sintetica delle caratteristiche del tratto di linea ad Alta Velocità;
- descrizione delle caratteristiche principali delle città che rappresentano i nodi delle tratte selezionate, con particolare riferimento alla gerarchia urbana, alla vocazione prevalente, alle caratteristiche principali dimensionali (superficie, numero di abitanti) e funzionali;
- individuazione delle caratteristiche del contesto urbano circostante il nodo ferroviario, con particolare riguardo alla localizzazione e al ruolo all'interno del sistema urbano;
- definizione della misura della variazione dei valori immobiliari per effetto dell'arrivo dell'Alta Velocità nell'ambito urbano.

## I casi europei

### La tratta Parigi-Strasburgo

Nel giugno 2007 è stato inaugurato un primo tratto della linea ad Alta Velocità (LGV-Ligne à Grande Vitesse) *Est-européenne*, che rientra nel più ampio progetto della linea ad Alta Velocità *Magistrale européenne*, che collega Parigi e Budapest, attraverso la Germania, l'Austria e la Slovacchia. La linea *Est-européenne*, che collega Parigi a Strasburgo, serve i principali centri urbani nel nord est della Francia.

Il primo tratto messo in esercizio si sviluppa per 300 km e collega Parigi, Reims, Meuse e Lorraine; il secondo tratto, da Lorraine a Strasburgo, si prevede sia terminato entro la fine del 2014.

Sono parte del progetto, inoltre, il potenziamento delle stazioni esistenti di Parigi (*Gare de l'Est*), Reims, Nancy, Metz e Strasburgo e la realizzazione di nuove stazioni a Champagne-Ardenne (a 5 km da Reims), Meuse e Lorraine.



La linea ad Alta Velocità *Est-européenne* Parigi-Strasburgo serve i principali centri urbani del nord est della Francia. Il primo tratto, inaugurato nel giugno 2007, si sviluppa per 300 km e collega Parigi, Reims, Meuse e Lorraine. Il secondo tratto, fino a Strasburgo, sarà terminato entro il 2014.

L'inaugurazione della linea *Est-européenne*, ha reso possibile il collegamento in tempi molto rapidi tra Parigi e le città dell'area nord est francese: 45 minuti per raggiungere Reims e, attualmente, 2h20 per raggiungere Strasburgo (con il completamento del secondo troncone, i tempi del collegamento Parigi-Strasburgo scenderanno a 1h50). Parigi, come noto, è un centro culturale, politico ed economico di livello internazionale e rappresenta un importante nodo di

traffici a livello europeo. Da Parigi hanno origine altre linee dell'Alta Velocità ferroviaria realizzate tra il 1981 ed il 1992: la linea Sud Est Parigi-Lione-SudEst francese, la linea *Atlantique* Parigi-Le Mans-Tours e la linea Nord Parigi-Lille-Arras, che si dirama nelle due direzioni verso il Belgio e la Gran Bretagna.

Nodo parigino della linea *Est-européenne* è la *Gare de l'Est*, edificata nel 1849 nel X *arrondissement*, antistante al *boulevard de Strasbourg*. È una delle più grandi stazioni parigine capilinea di uno dei rami della rete SNCF (Società Nazionale delle Ferrovie Francesi) e, nel 2006, è stata oggetto di un'operazione di rinnovo e poten-



La *Gare de l'Est* di Parigi è stata rinnovata nel 2006 per accogliere i treni dell'Alta Velocità. La stazione è localizzata nel centralissimo X *arrondissement*, caratterizzato dalla presenza di attività terziarie, culturali e sanitarie.

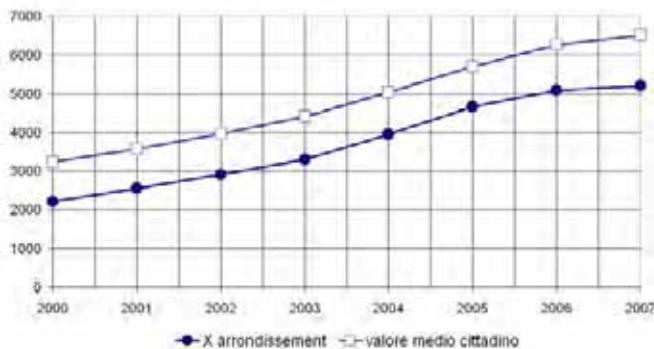


ziamento per accogliere i treni dell'Alta Velocità TGV. Tuttora sono in corso i lavori di riqualificazione degli spazi pubblici intorno alla stazione per migliorarne l'accessibilità e gli scambi intermodali.

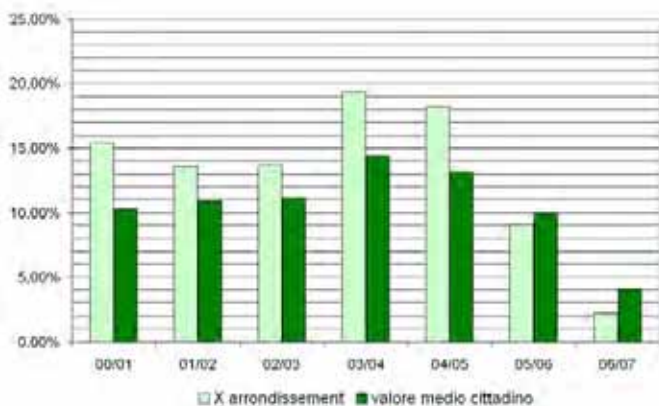
Il X *arrondissement*, che si trova sulla riva destra a nord est di Parigi, si caratterizza per la sua popolazione multi-etnica e per la presenza di numerose attività terziarie (soprattutto pubblicitarie e legate alla moda), culturali e sanitarie di prestigio (*Saint Louis*, *Fernand-Widal*). Il X *arrondissement*, oltre ad essere ben servito dai servizi di trasporto pubblico locale (autobus e metropolitana), accoglie un altro importante nodo storico ferroviario, divenuto stazione di testa della linea dell'Alta Velocità Parigi-Londra: la *Gare du Nord*. Per valutare l'effetto dell'entrata in esercizio del collegamento dell'Alta Velocità alla *Gare de l'Est*, sono stati confrontati l'andamento dei valori immobiliari nel X *arrondissement* con l'andamento medio cittadino tra il 2000 ed il 2007, utilizzando i dati della *Chambre des Notaires de Paris-Ile de France*, e la variazione percentuale annuale dei valori immobiliari registrata nel quartiere con quella dell'intera città nello stesso arco temporale. Dal primo confronto



L'arrivo del TGV a Strasburgo ha rappresentato l'occasione per potenziare la Stazione Centrale, ubicata nel centro della città, e per riqualificare la grande piazza antistante.



L'andamento dei valori immobiliari nel X *arrondissement* segue quello medio cittadino nel periodo 2000-2007.

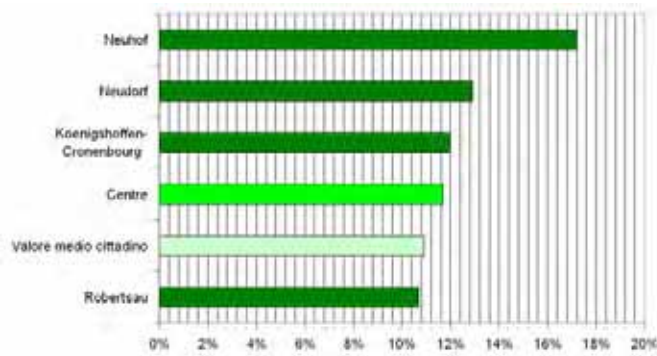


Nel X *arrondissement* la variazione percentuale annuale dei valori immobiliari è più bassa del valore medio cittadino nel 2007, anno dell'arrivo del TGV.

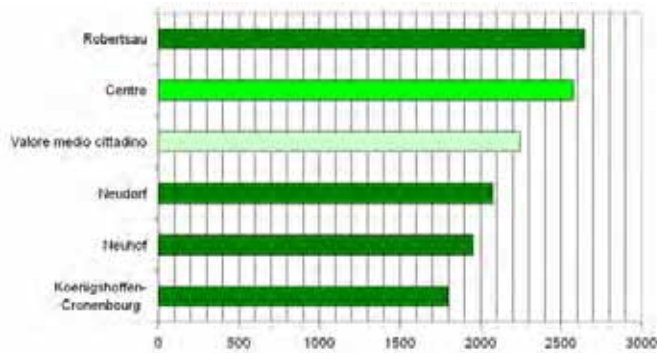
risulta che nel X *arrondissement* il valore immobiliare ha un andamento che mantiene pressochè costante nel tempo lo scarto rispetto al valore medio cittadino, tranne che negli ultimi due anni. La variazione percentuale annuale del quartiere, dopo una lunga fase di crescita maggiore rispetto a quella media cittadina, ha registrato, negli ultimi due anni di rilevazione, una crescita inferiore rispetto alla media annuale in città. In particolare, tra il 2006 e il 2007 (anno di inaugurazione della linea *Est-européenne*), nel X *arrondissement* si registra una variazione percentuale dei valori immobiliari del +2,18%, valore più basso tra le variazioni percentuali verificatesi nel lustro precedente che avevano toccato punte del +19,35% nel 2003-04.

Strasburgo, città della Regione dell'Alsazia, sorge sulla riva destra del Reno. Settima città della Francia per popolazione (prima nel nord est), è uno dei principali poli economici della regione, distinguendosi nel settore industriale e nel settore terziario essenzialmente rivolto ad attività finanziarie, di ricerca e di servizi alle imprese. Inoltre, Strasburgo è sede di importanti istituzioni internazionali: il Consiglio d'Europa, nato nel 1949, e il Parlamento europeo, istituito nel 1981. Il nodo cittadino della *LGV Est Européenne* è la Stazione Centrale, ubicata nel quartiere *Centre*.

Per accogliere il TGV la Stazione di Strasburgo ha subito un intervento di trasformazione radicale, adeguando la propria



La variazione percentuale dei valori immobiliari residenziali nel quartiere **Centre** in cui sorge la Stazione di Strasburgo è di poco superiore alla media cittadina tra il 2006 e il 2007.



**Centre** è storicamente tra i quartieri più cari della città e mantiene questa caratteristica anche nel 2007, anno dell'arrivo del TGV.

struttura al nuovo flusso di viaggiatori e assolvendo, così, al ruolo di polo multimodale.

Questo intervento, iniziato nel 2005 e terminato a giugno 2007, è stato occasione anche per riorganizzare la piazza antistante alla stazione, ripensata come spazio di incontro e di scambio.

La Stazione di Reims agli inizi del 2007 è stata riqualificata per l'arrivo del TGV. Essa sorge a **Clairmarais**, quartiere interessato dal 2004 da interventi di riconversione di numerose aree industriali dismesse.



Dai grafici sulla variazione percentuale dei valori immobiliari residenziali nella zona in cui sorge la stazione, tratti dal *Dossier Special Immobilier 2007* del quotidiano francese *L'Express*, si registra un aumento dei valori tra il 2006 e il 2007, del 11,7%, di poco superiore alla media cittadina. D'altronde, **Centre** è storicamente tra i quartieri più cari della città (insieme a **Robertsau**) e mantiene questa caratteristica anche nel 2007. Altri quartieri, come **Neuhof** nella periferia nord est della città, pur mostrando valori immobiliari tra i più bassi della città hanno registrato percentuali di variazione nel periodo 2006-2007 più elevate (17,20%) .

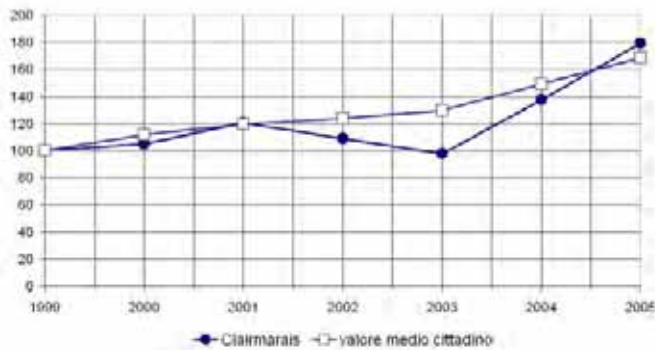
Questo fenomeno, con buona probabilità, è da attribuire agli interventi di riqualificazione e riorganizzazione urbanistica, che saranno conclusi nel 2009, e al miglioramento dell'accessibilità operato in queste ultime aree (grazie anche alla realizzazione di una nuova linea tranviaria di collegamento con il centro).

Secondo Marie Pellefigue (*Nouvelle Observateur* del 30 agosto 2007) «l'arrivo del TGV e la fine di alcuni grandi interventi urbanistici dovrebbe creare nuove opportunità nel mercato immobiliare di Strasburgo, senza provocare una fiammata dei prezzi. Tra 2000 e 2005, infatti, il mercato immobiliare di Strasburgo ha già raggiunto valori elevati, con un aumento dei prezzi dell'ordine del 60%. Il 2006 ha segnato una pausa, poiché il rialzo è rallentato. Ancora, nel primo semestre 2007, il rialzo medio dei prezzi registrati a Strasburgo è in media del 3,5%, secondo il gruppo *Orpi Strasbourg*, contro il 7% dell'anno precedente».

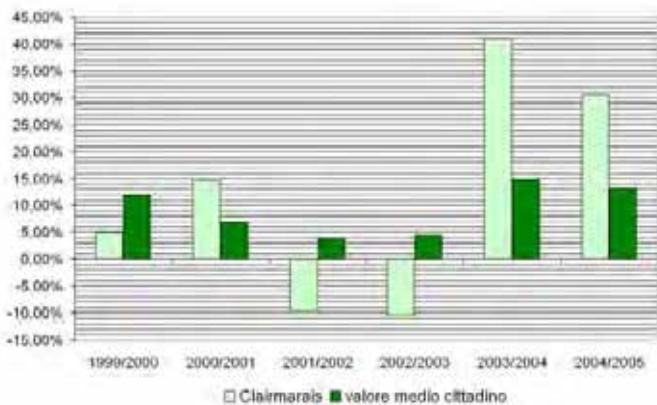
Reims è uno dei più importanti poli economici della regione di Champagne Ardenne (dipartimento della Marna), nella parte nord est della Francia, soprattutto grazie alla sua eccellente produzione di vini. Con 187.206 abitanti, è la tredicesima città francese per popolazione ed è il comune più popolato del nord est della Francia, dopo Strasburgo.

La Stazione di Reims occupa una posizione privilegiata nel centro della città. L'ingresso sud si apre sulla *Place d'Erlon*,





**Il valore immobiliare (posto l'indice 1999=100) nel quartiere di Clairmarais supera il valore medio cittadino fra il 2004 e il 2005, periodo in cui si avvia la riconversione delle aree dismesse.**



**La variazione percentuale annuale dei valori immobiliari di Clairmarais, tra il 2003 e il 2005, risulta sia superiore al valore medio cittadino che a tutte quelle registrate nel quartiere tra il 1999 ed il 2005.**

il luogo più animato della città, e l'ingresso nord nel quartiere di Clairmarais. Questo quartiere, storicamente caratterizzato dalla presenza di attività industriali e ferroviarie, offre oggi importanti opportunità di sviluppo per la disponibilità di aree dismesse.

La Stazione Centrale di Reims ha subito, agli inizi del 2007, lavori di potenziamento in previsione dell'arrivo del collegamento dell'Alta Velocità ferroviaria, con l'adeguamento dei servizi esistenti e la realizzazione di nuovi parcheggi e di una stazione di autobus. In questo quartiere l'Amministrazione cittadina aveva già avviato, nel 2004, il progetto per la realizzazione di un polo di attività terziarie, commerciali e residenziali con relativi servizi e di un nuovo collegamento pedonale tra il quartiere e il centro cittadino, i cui lavori termineranno nel 2010.

I dati sui valori immobiliari, di Perval-Notaires de France, organizzazione professionale francese, mostrano nel quartiere di Clairmarais un andamento discontinuo fino al 2003 per poi tendere ad aumentare con continuità, fino a superare il valore medio cittadino fra il 2004 e il 2005. Tale anda-

mento potrebbe essere riferito all'avvio della fase di progettazione e realizzazione del polo terziario e delle strutture commerciali e residenziali, alle spalle della stazione.

La variazione percentuale dei valori immobiliari di Clairmarais, inoltre, dal 2002, risulta essere superiore rispetto alla media cittadina, registrando un aumento del 40,82% nel periodo 2003-2004 e del 30,52% nel periodo 2004-2005. In sintesi, «i prezzi dell'immobiliare a Clairmarais, quartiere alle spalle della stazione di Reims, hanno subito la più forte progressione tra il 2004 e il 2005. Questa constatazione può essere il segno di un certo interesse per il quartiere che accoglie la stazione, assicurando il collegamento ferroviario ad Alta Velocità con Parigi. Inoltre, questo quartiere beneficerà di una serie di interventi urbanistici legati alla messa in servizio del TGV. Queste evoluzioni sono dunque capitalizzate nei prezzi immobiliari, il che può spiegare in parte la progressione dei prezzi immobiliari in questo quartiere» (Bazin et al. 2007).

#### La tratta Londra-Parigi

Il tratto della linea ferroviaria ad Alta Velocità Londra-Parigi che percorre la Gran Bretagna, denominato *High Speed 1*, collega Londra al *Channel Tunnel* attraverso il Kent. L'ultima sezione di questo collegamento, che arriva alla stazione di Londra *St. Pancras International*, inaugurata a novembre 2007, garantisce il collegamento tra Londra e Parigi in 2 ore e 15 minuti. Tra il *Channel Tunnel* e Parigi, la linea, che prende il nome di *LGV Nord*, è operativa dal 1994.

L'intera tratta Londra-Parigi, oltre a collegare due tra le maggiori capitali mondiali, tocca anche quattro città medie (Ebbsfleet, Ashford, Calais e Lille).

**La linea dell'Alta Velocità Londra-Parigi garantisce il collegamento tra le due città in 2h15. La tratta congiunge le città di Ebbsfleet ed Ashford, in Inghilterra, e le città di Calais e Lille, in Francia.**





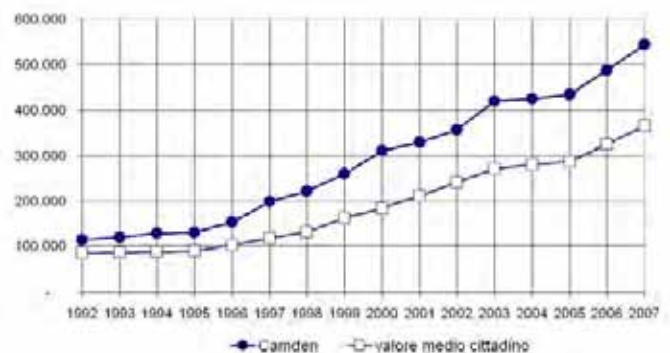


La stazione *St. Pancras International* di Londra, inaugurata nel 2007, è ubicata nella zona di *King Cross* (borough di *Camden*); il progetto di rinnovo e ampliamento necessario per accogliere i treni dell'alta velocità ha dato notevole impulso alla riqualificazione di tutta l'area.

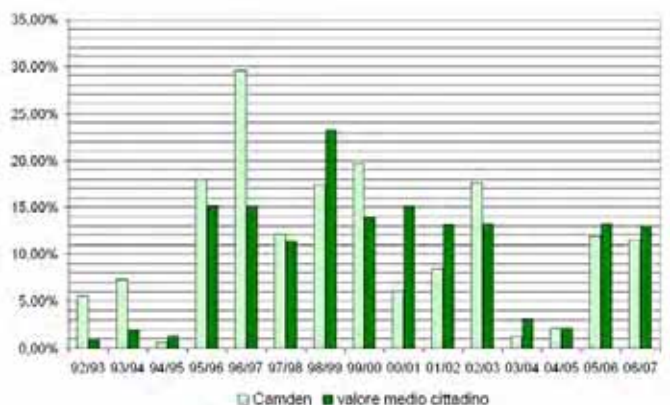
Londra, come noto, esercita enorme influenza mondiale dal punto di vista economico, finanziario, politico, turistico, culturale e della comunicazione e produce ogni anno beni e servizi per 365 miliardi di dollari, ovvero il 17% del PIL di tutto il Regno Unito (*Oxford Economic Forecasting 2005*). Londra è anche la città più popolata dell'Unione Europea, con 7,5 milioni di abitanti che risiedono nel territorio della *Great London*, costituito dalla *City of London* e da trentadue distretti in cui si suddivide la città. La città è il maggiore snodo del traffico aereo mondiale, con cinque aeroporti internazionali, e costituisce uno dei nodi ferroviari più importanti del Regno Unito. Inoltre, il trasporto pubblico urbano, che comprende la *London Underground* (metropolitana, con dodici linee e 274 stazioni), la *London Overground*, la *DLR*, il *Tramlink* e i servizi autobus e fluviali urbani, è noto per la sua efficienza.

La linea dell'Alta Velocità si attesta alla stazione di *St. Pancras International*, inaugurata nel 2007. La stazione è ubicata nel cuore di Londra, nella zona di *King Cross* all'interno del quartiere di *Camden*. Modificando il progetto originario (che voleva una nuova stazione nell'area sud est di Londra) e in linea con la sopraggiunta esigenza di riqualificazione del settore est della città, il progetto ha puntato sul riuso della stazione di *St. Pancras* come nodo di testa londinese dell'Alta Velocità, garantendo anche l'interscambio con la *Nord London Line*.

Il progetto di rinnovo e ampliamento della stazione per accogliere l'Alta Velocità ha dato notevole impulso all'azione già intrapresa dal Governo cittadino per la riqualificazione e rivitalizzazione della zona di *King Cross*, per molti anni carat-



L'andamento dei valori immobiliari residenziali nel quartiere di *Camden* tende ad aumentare e risulta sempre superiore all'andamento del valore medio cittadino.



La variazione percentuale annuale nel quartiere di *Camden* mostra valori in ripresa tra il 2005 e il 2007, in concomitanza con l'apertura della stazione di *St. Pancras International*.

terizzata da elevati livelli di degrado e criminalità. Il progetto di riqualificazione di quest'area risale agli inizi degli anni Novanta, ma solo nel decennio successivo, con la scelta di *St. Pancras* come terminal dell'Alta Velocità, cominciano ad essere realizzati i primi interventi nell'area.

In seguito alla realizzazione di uffici e hotels, all'apertura del *London Canal Museum*, della *British Library* (1997) nei pressi della stazione di *St Pancras*, l'area è divenuta luogo per incontri culturali.

Inoltre, a rivalutare l'intera area concorreranno la realizzazione della nuova stazione di *St. Pancras* e la riqualificazione dell'area circostante.

Come emerge dal *Wealth Report 2007*, realizzato dall'agenzia immobiliare *Knight Frank* e dalla *City Private Bank*, Londra si colloca al primo posto per costo degli immobili, a cui seguono il principato di Monaco, New York e Hong Kong. Ma nonostante i prezzi, il mercato immobiliare tiene ancora, anche se il costo del denaro, la domanda meno forte e l'offerta più abbondante vengono indicati come eventuali possibili cause di rallentamento. Il mercato immobiliare non è più in espansione, ma volge verso un consolidamento, nonostante ci siano ancora diverse opportunità di crescita. In riferimento al quartiere di *Camden*, l'andamento dei valori immobiliari residenziali, riportati dalla società finanziaria inglese *HBOS*, dopo un periodo di stasi tra il 2003 e il 2005, tende ad aumentare per quanto risulti comunque superiore alla media cittadina nell'arco temporale che va dal 1992 al 2007. I valori più elevati si riscontrano nel periodo 2005-2007 in cui si registra una variazione percentuale che sfiora il 12%. In ogni caso, al 2007 *Camden* si colloca tra i quartieri più cari della città, dopo *Kensington* e *Westminster*.

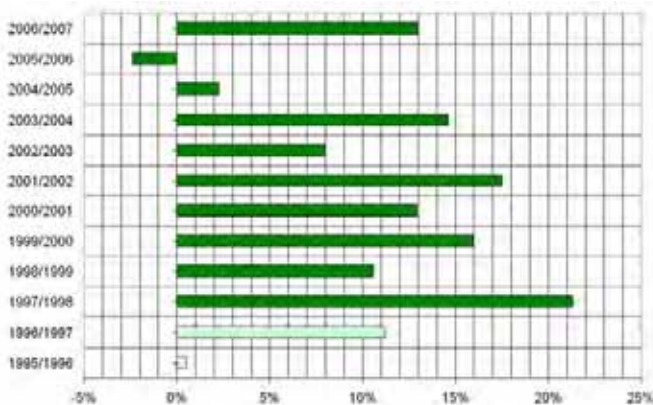


Dal 1996 la nuova stazione di Ashford International accoglie i treni del collegamento veloce Parigi-Londra. Questa è collegata alla vecchia stazione, nodo dei treni regionali e locali.

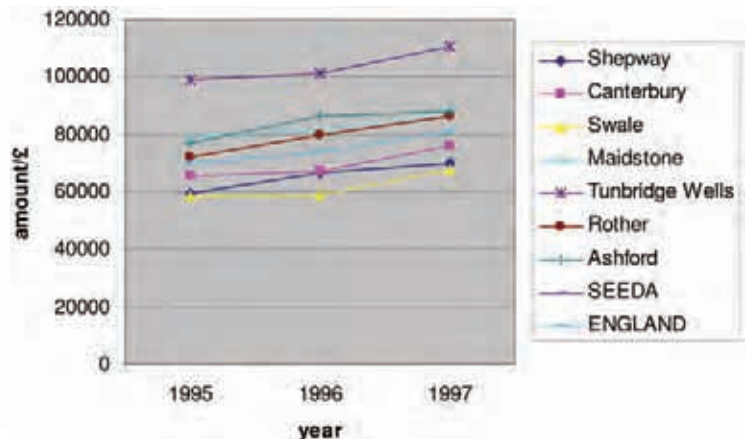
Ashford, con una popolazione di circa 102.661 abitanti (incluso i distretti circostanti), è una città media dell'Inghilterra, localizzata nella parte est della regione del Kent, a 80 km da Londra. La città è un nodo ferroviario e un centro siderurgico storico. Attualmente, la città, grazie alla sua ubicazione strategica, è caratterizzata da una fiorente attività commerciale, testimoniata dalla presenza di numerose aziende e parchi commerciali.

Dal 1996, Ashford è servita dai treni del collegamento veloce Eurostar, con otto servizi giornalieri di collegamento da/per Parigi e da/per Bruxelles. Nel 1996, infatti, si è inaugurata la stazione di *Ashford International*, nella prima sezione della *High Speed 1* (allora chiamata *Channel Tunnel Rail Link*), adiacente alla vecchia stazione ancora attiva per i collegamenti nazionali e locali.

Per quanto riguarda il mercato immobiliare cittadino, emerge chiaramente che la variazione percentuale dei valori immobiliari residenziali medi in città, desunti da *PROVISER* (servizio on-line della società inglese *TSI Consulting Ltd*), ha subito un notevole incremento nel 1996, anno di apertura della stazione. La percentuale di variazione infatti pas-



La variazione percentuale dei valori immobiliari ad Ashford ha subito un notevole incremento nel 1996, anno di apertura della stazione, passando dall'1% all'11%.



I valori immobiliari, nel 1996, crescono tanto da collocare Ashford in posizione elevata rispetto alle altre città del Kent.



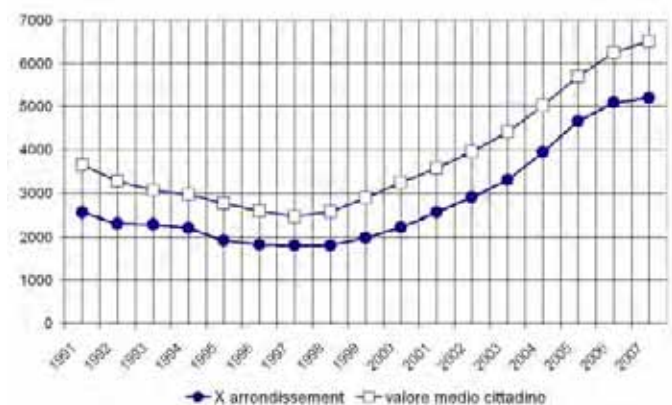


La **Gare du Nord**, dal 1994 capolinea per i treni TGV, si trova nel X arrondissement, vicino alla **Gare de l'Est** da cui dista poco più di 500 m.

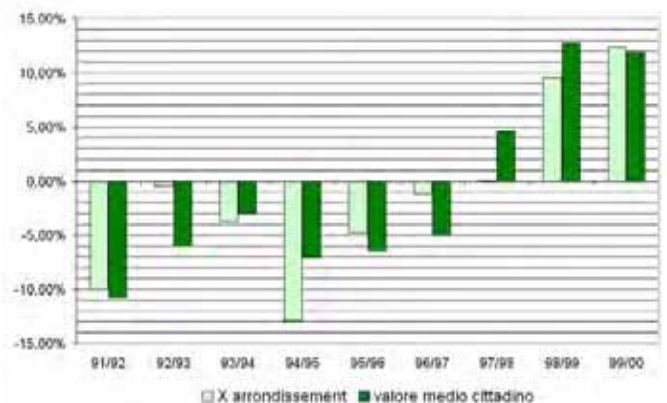
sa dall'1% del 1995 ad oltre l'11% del 1996. Anche in confronto alle altre città della regione, i valori immobiliari ad Ashford mostrano un andamento che colloca la città, nel 1996, in posizione dominante (Preston et al. 2006). Dall'analisi, seppur mascoscopica e condotta utilizzando il solo valore medio cittadino, sembra quindi inconfutabile l'effetto prodotto sull'aumento dei valori immobiliari dall'apertura della stazione in città.

A Parigi, come già detto, nel 1994, giunge la linea dell'Alta Velocità **LGV Nord**, che arriva al **Channel Tunnel** via Lille, diramandosi poi nella due direzioni verso il Belgio e verso l'Inghilterra. Fino al 2007, il treno Eurostar diretto in Inghilterra percorreva il rimanente tratto fino a Londra sulla linea tradizionale, condividendo i binari con il traffico locale.

Il nodo cittadino della **LGV Nord** è la **Gare du Nord**, una delle principali stazioni ferroviarie cittadine e capolinea di uno dei rami della rete nazionale **SNCF**, con 180 milioni di viaggiatori l'anno. La **Gare du Nord** è anche tra le prime stazioni ferroviarie d'Europa e, molto probabilmente, la terza nel mondo per il traffico passeggeri. La stazione, edificata nel 1865 sulla **rue de Dunkerque** nel X arrondissement, è vicina alla **Gare de l'Est**, da cui dista poco più di 500 m. Il X arrondissement, come già detto in precedenza, si trova nella zona nord est di Parigi, un'area ben servita dal trasporto pubblico locale e caratterizzata, oggi, dalla presenza di numerose imprese, soprattutto pubblicitarie e legate alla moda e ad attività di servizio. L'andamento dei valori immobiliari, desunti dalla *Chambre des Notaires de Paris-Ile de France*, in quest'area, tra il 1991 e il 1999 (a cavallo dell'entrata in esercizio della **LGV Nord**), mostra un andamento decrescente. La variazione percentuale è pari al -3,77% tra il 1993/1994 e al -12,93% tra il 1994/1995, arrivando già nell'anno successivo al -4,81%.



L'andamento dei valori immobiliari nel X arrondissement di Parigi segue quello medio cittadino e non sembra essere influenzato dall'arrivo del TGV (1994) alla **Gare du Nord**.



La variazione percentuale annuale dei valori immobiliari nel X arrondissement risulta inferiore alla variazione media cittadina nel periodo 1993-1995.

Questo fenomeno va rapportato all'andamento più generale dei valori immobiliari nella città, che mostra tra il 1994 e il 1995 una diminuzione dei valori immobiliari in tutti gli arrondissement cittadini.

*La tratta Madrid-Siviglia*

Il primo collegamento ferroviario ad Alta Velocità in Spagna è stato quello tra Madrid e Siviglia, inaugurato nel 1992, con tre fermate intermedie: Cordova, Ciudad Real e Puertollano.

Nello stesso anno e sullo stesso collegamento è stato inaugurato un ulteriore servizio regionale ad Alta Velocità, denominato *Lanzadera*, che da Madrid, toccando Ciudad Real, giunge a Puertollano, per rispondere alla elevata domanda di spostamento tra queste città.

Madrid è la terza città dell'Unione Europea per numero di abitanti (3.092.759 abitanti su di una superficie di 667 kmq) dopo Londra e Berlino. La sua crescita economica ha subito una forte spinta a partire dalla metà del secolo scorso, quando, divenuta il centro amministrativo del paese, ha registrato un forte sviluppo industriale, soprattutto nei settori chimico e metallurgico. Negli ultimi anni l'economia cittadina è stata vivacizzata, oltre che dalle tradizionali attività amministrative e finanziarie, anche da attività legate al turismo, alla cultura ed al divertimento.

La stazione di *Atocha*, principale e più antico nodo ferroviario cittadino, nel 1992 grazie ad un intervento di potenziamento e di riorganizzazione degli spazi, è stata trasformata in un terminal ferroviario più moderno e adatto ad accogliere i treni *AVE (Alta Velocidad Española)* provenienti dal sud della Spagna (da Siviglia e da Lleida). La stazione si trova nel distretto di *Arganzuela*, che confina con il centro storico cittadino e ne rappresenta il naturale prolungamento.

Nel quartiere, storicamente connotato dall'insediamento di attività industriali e di mercati generali, negli ultimi decenni



La stazione *Atocha* di Madrid, trasformata nel 1992 per accogliere i treni *AVE* provenienti da sud, si trova ad *Arganzuela*, distretto centrale che ha subito negli ultimi anni un processo di riconversione di molte aree industriali dismesse.

del secolo scorso è stato avviato un processo di sostituzione di molte attività industriali con parchi e centri culturali. Ciudad Real, capitale dell'omonima provincia e principale città della comunità autonoma di Castiglia-La Mancia, è un centro urbano di medie dimensioni con quasi 70.000 abitanti. Dagli anni Ottanta sede centrale dell'Università di Castiglia-La Mancia, oggi ospita nell'area sudorientale un grande campus che accoglie più di 10.000 studenti e che, si ritiene, deve il suo sviluppo anche alla realizzazione della vicina stazione dell'*AVE*, inaugurata nel 1992. Questo intervento ha favorito anche la crescita economica della città, facendo leva sullo sviluppo delle attività terziarie che si stavano affermando in quel periodo.

La stazione *AVE* di Ciudad Real è localizzata nella periferia sud-est, caratterizzata da un tessuto urbano piuttosto rado.

Sulla linea *AVE* Madrid-Siviglia, inaugurata nel 1992, è stato attivato il servizio *Lanzadera*, che collega solo Madrid, Ciudad Real e Puertollano, per rispondere alla elevata domanda di spostamento tra queste città.







**Intorno alla stazione AVE di Ciudad Real, localizzata nella periferia est della città, è sorto un nuovo quartiere con un grande parco urbano e numerose strutture universitarie.**

Qualche anno dopo la costruzione della nuova stazione, grazie anche al riutilizzo delle aree dismesse dai vecchi binari ferroviari, è stato realizzato un nuovo quartiere, un nuovo

**Il collegamento dell'Alta Velocità utilizza il tracciato ferroviario tradizionale per giungere nella nuova stazione di Puertollano, ubicata nel centro storico.**



parco urbano (*parque del Pilar*) e l'ampliamento delle strutture universitarie, già presenti nell'area.

In merito agli effetti dell'apertura della stazione sul mercato immobiliare, si può far riferimento ad uno studio condotto dall'*Universidad Politécnica de Madrid* (2000) sugli impatti economico territoriali dell'Alta Velocità in Spagna<sup>2</sup>, elaborato sulla base di dati desunti da periodici di settore e da interviste ad agenzie immobiliari.

Lo studio ha evidenziato che a Ciudad Real, in coincidenza dello arrivo del collegamento AVE, l'incremento più elevato dei valori immobiliari si è registrato nel centro storico e nella zona vicina alla stazione (135.000 pts/mq nel centro storico e 132.000 pts/mq nell'area della stazione AVE), con una zona di transizione tra queste.

Si è notata, in altre parole, una rottura nell'andamento dei valori immobiliari, tradizionalmente caratterizzato da un gradiente negativo dal centro verso la periferia; infatti, lo studio mette in evidenza che il normale andamento si interrompe nella zona della stazione AVE, per subire un salto tale da avvicinare i valori immobiliari di questa zona a quelli del centro storico.

Bisogna, comunque, tener presente che, in questa zona, i valori possono aver subito un incremento grazie anche alla presenza dell'Università e all'apertura del raccordo anulare sudorientale.

La città di Puertollano è un centro di 50.470 abitanti, situato nella provincia di Ciudad Real (comunità autonoma di Castiglia-La Mancha). L'economia cittadina, tradizionalmente legata al settore industriale che ha sfruttato le risorse del bacino carbonifero presente sul territorio, è tutt'oggi legata alla spiccata vocazione industriale.

Nel 1992, la linea AVE Madrid-Siviglia ed il servizio regionale della *Lanzadera*, già citati, hanno reso molto più efficiente e rapido il collegamento di Puertollano con Madrid e con Ciudad Real (1h10 per raggiungere Madrid, 20 minuti per Ciudad Real). La morfologia montuosa del territorio ha con-



dizionato lo sviluppo urbano della città ed ha obbligato il passaggio della linea ferroviaria per il centro cittadino, in un piccolo passo della Sierra Calatrava. Il collegamento ad Alta Velocità utilizza il tracciato ferroviario tradizionale, giungendo in una nuova stazione ferroviaria realizzata ad hoc, inaugurata nel 1992, nel centro storico della città, a circa 200 m dalla stazione ferroviaria tradizionale.

Nello studio realizzato dall'*Universidad Politécnica de Madrid* anche nel caso di Puertollano si apprezza un gradiente negativo nell'andamento dei valori immobiliari via via che dal centro si passa alle zone periferiche con una brusca variazione in corrispondenza dell'area in cui sorge la stazione, che risulta connessa meglio al centro cittadino che all'area ovest della città, anche a causa della barriera fisica prodotta dal tracciato ferroviario. La differenza di *precio/mq* tra l'area centrale e quella ad ovest della ferrovia, infatti, è di 2,5 punti. Per comprendere la grandezza di questo scarto, bisogna tener presente che a Ciudad Real, la differenza tra la zona più costosa e quella più economica è di 1,3 punti.

### I casi italiani

Progettate nell'ambito dei piani comunitari di sviluppo della rete europea ad Alta Velocità per promuovere il trasporto su ferro di passeggeri e merci, le linee italiane hanno adottato una formula diversa rispetto agli altri paesi che prende il nome Alta Velocità/Alta Capacità e si distingue, sostanzialmente, per caratteristiche tecnico-ingegneristiche adottate nel trasporto di viaggiatori e merci e per la stretta integrazione con le linee ferroviarie esistenti.

All'interno della rete europea di treni veloci, le linee italiane giocheranno un ruolo fondamentale e costituiranno parte



**Il completamento della linea Torino-Milano, lunga circa 125 km, è previsto nel 2009. Dal 2006 è in funzione il tratto Torino-Novara.**

essenziale di alcuni grandi Corridoi Trans europei: il Corridoio I, Palermo-Berlino; il Corridoio V, Lisbona-Kiev; il Corridoio VIII, Bari-Varna; il Corridoio dei due mari, Genova-Rotterdam.

#### La tratta Torino-Milano

Parte dell'asse strategico della Rete ferroviaria europea che prende il nome di Corridoio V, Lisbona-Kiev, la tratta Torino-Milano ha una lunghezza di circa 125 km. Su questa tratta è stata realizzata una stazione intermedia a Novara, che consente il collegamento ferroviario del Piemonte occidentale con l'aeroporto di Malpensa.

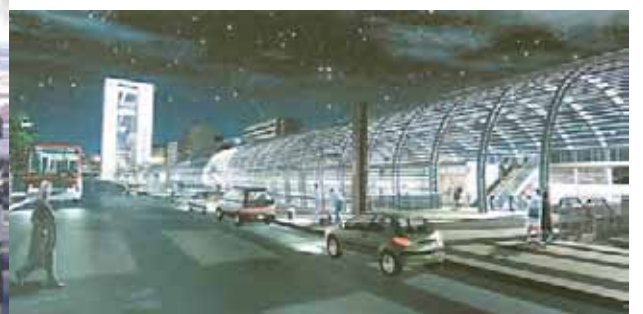
Attualmente è in funzione la sub-tratta Torino-Novara, entrata in esercizio nel 2006 in occasione delle Olimpiadi Invernali di Torino; nel tratto Novara-Milano i lavori sono iniziati nel febbraio 2005 e il loro completamento è previsto per il 2009.

Una volta in esercizio l'intero collegamento, lo spostamento tra Torino e Milano, i due poli urbani più importanti dell'Italia nord occidentale, avverrà in 50 minuti, a fronte di un tempo medio attuale di 1h e 50 minuti.

Torino è la quarta città italiana per popolazione (dopo Roma, Milano e Napoli) e, secondo uno studio economico del Censis del 2006, è il terzo polo economico. Inoltre, secondo lo studio effettuato in fase di redazione del Piano Strategico della città, Torino è una «città europea di terzo rango, cioè una capitale regionale connotata da una forte specializza-



**La nuova stazione Porta Susa di Torino, in corso di realizzazione, è ubicata nel quartiere di Cit Turin. Tale intervento è parte del più ampio piano di riassetto urbanistico della città che prevede, tra l'altro, la riconversione di numerose aree dismesse.**





zione in un settore, alla stregua di città come Bilbao, Lione, Tolosa, Marsiglia, Dresda, Glasgow, Manchester. Quasi tutte vivono o hanno da poco superato una congiuntura assai difficile, conseguente alla necessità di riconvertire spazi e funzioni, prima dedicati a settori che attraversano una fase di declino o di forte ristrutturazione»

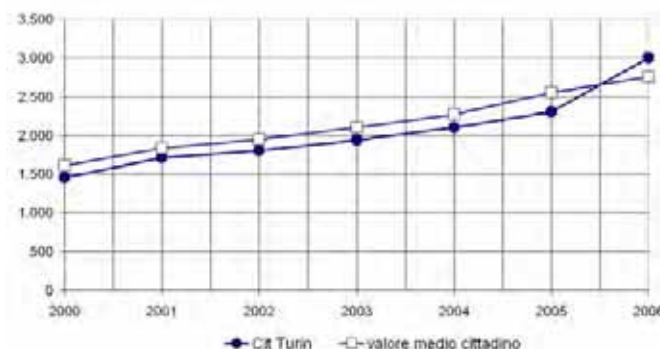
(Torino Internazionale 1998). A partire dagli anni Ottanta, infatti, il sistema produttivo torinese è stato interessato da un processo di transizione, orientato ad indirizzare l'economia cittadina verso il settore dei servizi e della ricerca. Il tratto urbano della linea ad Alta Velocità, che interessa la città di Torino, è sostanzialmente costituito dal passante ferroviario. Il progetto, in parte già realizzato (nel 1999 è stato attivato il collegamento da Porta Nuova a Porta Susa), sarà terminato entro il 2011, con la nuova Stazione di Porta Susa per i treni dell'Alta Velocità, i cui lavori sono cominciati nell'aprile 2006. La stazione di Porta Susa si trova nel quartiere di Cit Turin, all'interno della cosiddetta Spina Centrale (più precisamente nell'area denominata Spina 2), un viale di 12 km che corre in direzione nord-sud, realizzato grazie all'interramento della lunga linea ferroviaria che divideva la città in due parti. Il progetto della nuova stazione rientra nel più ampio piano di riassetto urbanistico della città. La realizzazione del grande viale urbano, insieme alla riconversione di numerose aree dismesse prospicienti la linea ferroviaria, promuoverà la localizzazione di insediamenti produttivi, servizi ed attività culturali e per il tempo libero.

Il quartiere di Cit Turin, confinante con il centro storico, è un quartiere residenziale da sempre considerato di prestigio anche per la presenza di un importante mercato cittadino e per le sue strade commerciali.

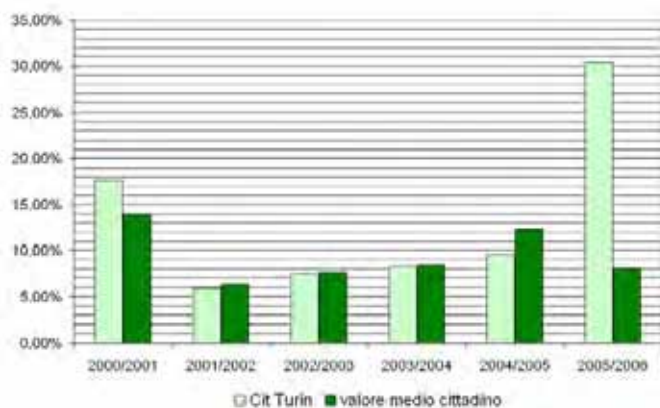
La nuova stazione, ubicata a corso Venezia quasi al confine con il centro storico, si caratterizza per una fusione dei ruoli di "stazione porta" e di "stazione urbana", che in molte città europee ed italiane sono distinti ed alternativi. La nuova stazione, di oltre 15.000 mq, sarà costituita da un fabbricato viaggiatori, da un edificio alto più di 100 m che ospiterà centri direzionali, alberghi e spazi per il commercio e sarà integrata con la linea 1 della Metropolitana e con gli altri collegamenti ferroviari (compreso quello con l'aeroporto). Nell'area circostante la stazione il Piano Regolatore prevede una serie di interventi che connoteranno l'area in chiave prevalentemente culturale, quali l'ampliamento della Galleria d'arte moderna e del Politecnico, la biblioteca civica, un nuovo teatro ottenuto dal parziale recupero di un edificio dismesso dall'uso industriale.

Torino costituisce, dopo Milano e Roma, la terza piazza immobiliare italiana come testimoniato dal numero di compravendite annuali, che si aggira intorno al 5% delle compravendite nazionali, e dall'incremento medio annuale degli acquisti di abitazioni, che si aggira intorno al 6%.

Il motivo di questo dinamismo è anche attribuibile alla circostanza che «negli ultimi anni l'attività edilizia ha ripreso vigo-



**I valori immobiliari della zona di Cit Turin seguono l'andamento cittadino fino al 2005, anno in cui si nota un brusco aumento dei valori che superano quelli medi cittadini.**



**La variazione percentuale annuale nella zona di Cit Turin aumenta bruscamente nell'anno di avvio del cantiere della stazione (2006), risultando la più elevata nel periodo 2000-2006.**

re: la spinta della domanda continua a sostenere le costruzioni di nuove abitazioni; infatti, nel periodo 2002-2004 si è registrato un picco con circa 2.401 nuove abitazioni, per rimanere comunque ancora elevato nel periodo 2005-2006, che ha registrato un incremento di circa 2.000 nuove costruzioni» (Scenari Immobiliari 2007).

Al fine di leggere l'effetto dell'apertura dei cantieri della stazione di Porta Susa (avvenuta nell'aprile 2006) sull'andamento dei valori immobiliari nel quartiere di Cit Turin, si sono confrontati i valori immobiliari del quartiere con i valori medi cittadini, nell'arco temporale 2000-2006, utilizzando i dati di Scenari Immobiliari (2007).

Si nota che i valori nel quartiere di Cit Turin seguono sostanzialmente l'andamento di crescita che si riscontra in città fino al 2005. In questo anno, si nota infatti un brusco cambiamento: i valori aumentano fino a superare, a metà del 2005, il valore medio cittadino, passando da un incremento percentuale annuale del 9,52% del 2005, ad un incremento percentuale annuale del 30,43% nel 2006. D'altro canto, confrontando la variazione percentuale dei valori immobiliari di Cit Turin con quella delle altre zone cittadine,



**Dal 2005, la stazione di Milano Centrale, ubicata al margine del centro cittadino, è interessata da importanti lavori di restauro e riqualificazione, gestiti da Grandi Stazioni-Gruppo Ferrovie dello Stato.**

emerge che, nell'intervallo temporale 2004-2006, il quartiere presenta l'incremento più alto, pari al 42,86%.

Nel leggere questi dati bisogna considerare che l'area della Spina è la zona urbana con il più elevato grado di trasformazione fisica e funzionale, in cui si stanno realizzando molti altri interventi quali la riconversione di oltre 340mila mq di aree dismesse ad attività di alta formazione, culturali, di servizio tecnico-amministrativo, residenziali e la costruzione della nuova metropolitana che attraversa Cit Turin e che nel 2009 arriverà nel centro della città.

Milano, con 1.303.670 abitanti, è la seconda città italiana per popolazione (dopo Roma), con una densità di poco inferiore a quella di Napoli.

Il tessuto urbano travalica i confini comunali, inglobando il territorio a nord e a est e costituendo un'area urbana, anche detta Grande Milano, che conta circa 3.900.000 abitanti. Capitale economica e finanziaria del Paese (ospita, infatti, la maggiore Borsa Valori italiana), Milano ha sviluppato un'economia prevalentemente orientata al terziario avanzato in diversi settori: la finanza, i commerci nazionali ed internazionali, l'editoria, il design industriale, la pubblicità, l'informatica, il marketing e la multimedialità, divenendo anche capitale mondiale della moda insieme a Parigi.

Attualmente, la città è oggetto di diversi interventi che puntano al rinnovamento architettonico e urbano. Sono, infatti, in cantiere numerosi progetti volti sia alla riqualificazione di intere zone, che al rilancio della sua immagine come città europea e mondiale (tra questi la nuova Fiera di Milano, la fiera urbana e il Progetto *CityLife*, il quartiere S.Giulia, Garibaldi-Repubblica). Milano è, inoltre, un nodo principale di comunicazione nazionale ed internazionale, con un sistema aeroportuale (costituito dai tre aeroporti di Malpensa,

Linate e Orio al Serio) in cui si concentra la maggior parte del traffico aereo italiano (ISTAT 2007) e con il più importante sistema ferroviario del nord Italia, dotato di 22 stazioni cittadine. A Milano si incrociano tre linee dell'Alta Velocità: Milano-Roma-Napoli, Torino-Milano-Venezia e Milano-Genova, che confluiscono nella stazione di Milano Centrale, unico punto d'incrocio cittadino tra le tre linee. Le altre stazioni AV saranno Milano Rogoredo, sulla linea sud Milano-Roma-Napoli, Milano/Rho Fiera, sulla linea ovest Torino-Milano, e Pioltello, sulla linea est Milano-Venezia.

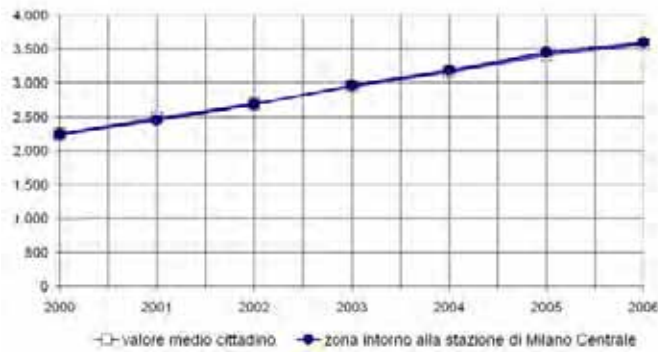
In particolare, il progetto definitivo prevede che il tratto urbano dell'Alta Velocità proveniente da Torino avrà una stazione a Rho, in corrispondenza della Fiera (a 14 km da Milano), con il ruolo di stazione "di porta", e giungerà a Milano Centrale, stazione "di testa" della tratta.

La stazione di Milano Centrale, con un flusso giornaliero di 320.000 passeggeri, è fin dagli inizi del secolo una delle principali stazioni europee per il traffico ferroviario internazionale, nazionale, regionale e interregionale, urbano e metropolitano.

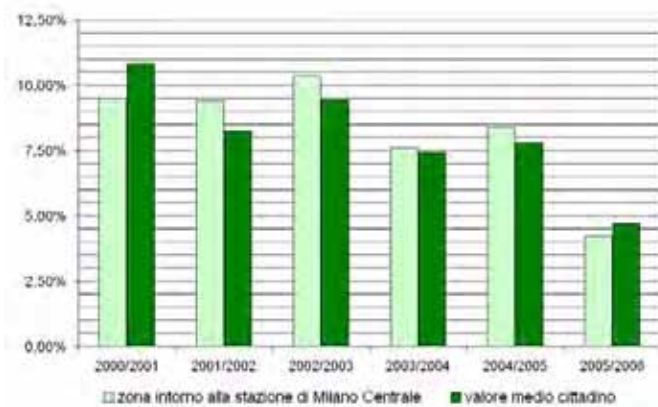
La stazione è ubicata in zona 2 (una delle nove suddivisioni amministrative di Milano), e confina con la parte nord est del centro cittadino. Dal 2005, la stazione è interessata da importanti lavori di restauro e riqualificazione, che rientrano nel più generale progetto di riqualificazione di Grandi Stazioni-Gruppo Ferrovie dello Stato e che dovrebbero concludersi nel 2008.

Milano e la sua provincia rappresentano la piazza immobiliare più importante in Italia per volume e dinamiche. «La complessità del suo sistema urbano, la pluralità di domanda espressa, parallelamente alle iniziative immobiliari sviluppate, sono di riferimento per l'intero mercato nazionale che





**L'andamento dei valori immobiliari nella zona della stazione di Milano Centrale si sovrappone all'andamento dei valori medi cittadini.**



**L'arrivo dei treni AV nella stazione di Milano Centrale non sembra aver avuto ricadute sul generale rallentamento della variazione percentuale dei valori immobiliari nell'area negli ultimi anni.**

storicamente ne segue il modello» (Scenari immobiliari 2006). Il mercato residenziale cittadino è solido e cresce stabilmente. Alla fine del 2005, infatti, si è registrato un numero di compravendite pari a 13,8 miliardi di euro, in aumento del 6,5% rispetto al 2004. La prima parte del 2006 ha registrato un primo rallentamento nel ritmo di crescita, che comincia a stabilizzarsi su variazioni più contenute, dopo sette anni di crescita continua, registrando una lieve diminuzione degli scambi a Milano città e un parallelo aumento in provincia.

Per quanto riguarda i valori immobiliari in città, «a fine 2005 c'è stata una variazione del +6% rispetto al 2004 (era cresciuto dell'11% l'anno precedente) solo nei contesti di pregio all'interno della cerchia dei Navigli e nelle più recenti realizzazioni sorte anche esternamente alle circonvallazioni (l'area ex OM, Parco Maserati,

Milano Certosa, Lorenteggio). Occorre, tuttavia, considerare anche le aree interessate da vasti piani di trasformazione che hanno registrato, negli ultimi 18 mesi, trend di crescita consistenti. Tra questi, l'area di Rogoredo con il progetto Santa Giulia (+14%), la zona di piazzale Martini (+19%) con il PII di Porta Vittoria e l'area Garibaldi (+18%) con il progetto Garibaldi-Repubblica» (Scenari immobiliari 2006).

In particolare, in riferimento alla zona della stazione di Milano Centrale (che coincide con le aree di corso Venezia, corso Buenos Aires, Città Studi, Centro Direzionale), l'andamento dei valori immobiliari residenziali dal 2000 al 2006, desunti dal Rapporto di Scenari immobiliari (2006), segue sostanzialmente l'andamento del valore medio cittadino. Anche la variazione percentuale annuale dimostra che in questo quartiere i prezzi, sebbene mantenuti su livelli medio-alti, seguono un fenomeno di rallentamento che si verifica in tutti i quartieri storicamente di pregio, passando dal +8,41% tra il 2004-2005 al + 4,72% dal 2005-2006. In altre parole, almeno per il momento non sembra si risenta l'effetto dell'arrivo dei treni dell'Alta Velocità ferroviaria, che saranno in pieno esercizio a partire dal 2009.

#### La tratta Bologna-Firenze

Sulla linea dell'Alta Velocità ferroviaria Milano-Roma-Napoli, che costituisce il tratto italiano del Corridoio Transeuropeo I Palermo-Berlino e attraversa l'Italia da nord a sud toccando le maggiori città (Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli), è attualmente in fase di realizzazione la tratta tra Firenze e Bologna. I lavori per la realizzazione del tracciato, lungo 78,5 km, sono cominciati nel 1996 e la sua inaugurazione è prevista per il 2009. Una volta operativa, la tratta, su cui non sono previste fermate intermedie, collegherà le due aree urbane in 30 minuti, metà del tempo impiegato oggi dalla linea tradizionale. A poco più di 100 km di distanza, le due città rivestono entrambe un ruolo di notevole importanza nell'economia italiana per le funzioni che vi sono insediate (Bologna è importante nodo di trasporto, logistico e fieristico; Firenze è anch'essa centro di attività produttive, ma soprattutto turistiche e culturali). Nonostante le esigue dimensioni demografiche (si collocano al settimo e all'ottavo posto tra le città italiane) e urbane di entrambe,

**La tratta Bologna-Firenze, lunga 78,5 km, è in fase di realizzazione ed entrerà in esercizio nel 2009.**





**La stazione di Bologna Centrale, sarà trasformata per ospitare l'AV. Il progetto si estende anche su parte dell'area di Bolognina, la cui valorizzazione finanziaria la realizzazione della nuova stazione.**

le dinamiche sociali e territoriali che le riguardano interessano un bacino molto più ampio. Già uno studio del DATAR (*Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale*), del 1989, in cui era proposta una classificazione delle città Europee per grado d'importanza, le collocava allo stesso livello di metropoli più grandi e popolose per il rilievo culturale ed economico.

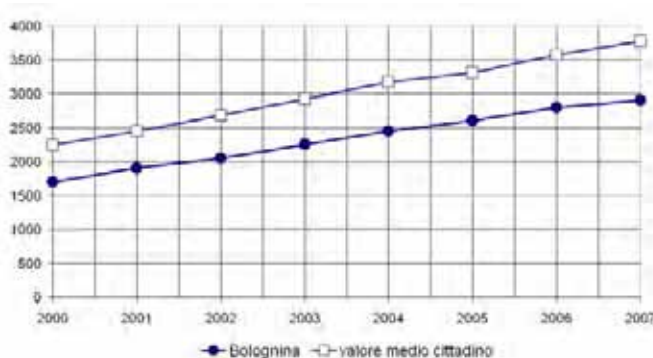
Bologna, ubicata al margine meridionale della Pianura Padana, si colloca al settimo posto tra le città italiane per popolazione con 373.026 abitanti. Bologna è un importante centro universitario, economico e logistico nell'Italia centro-settentrionale. È infatti la seconda città fieristica italiana, accoglie un'importante piattaforma logistica (uno dei maggiori Interporti d'Italia, un grande centro agroalimentare ed uno dei maggiori centri commerciali all'ingrosso d'Europa, il Centergross) ed è sede di una delle più antiche università d'Europa, che richiama studenti da molte parti d'Italia e rappresenta il secondo ateneo italiano dopo La Sapienza di Roma, sia per numero di studenti iscritti che per laureati.

Secondo lo studio del DATAR (1989), già alla fine degli anni Ottanta, la città e la sua area metropolitana rivestivano un'importanza molto superiore rispetto a quanto espresso dal semplice parametro demografico sia in ambito nazionale che europeo. Lo studio, che formulava una classificazione per grado d'importanza delle città con più di 200.000 abitanti in quattordici Stati Europei, classificava Bologna, con Firenze e Venezia allo stesso livello di metropoli assai più popolose (ad es. Glasgow, Edimburgo, Oslo, Vienna, Lisbona, Marsiglia, Siviglia, Valencia) per la sua rilevanza culturale ed economica.

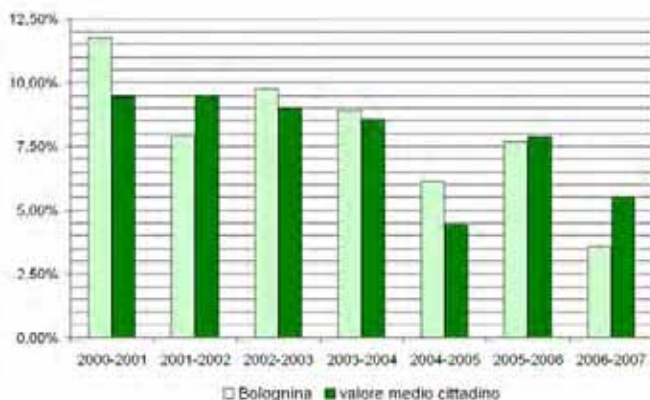
La sua posizione baricentrica rispetto alle direttrici ferroviarie e autostradali dell'Italia centro settentrionale l'ha resa un importante nodo di comunicazione. Inoltre, con il completamento del progetto Alta Velocità e la realizzazione delle due tratte ferroviarie che la collegheranno con Milano e Firenze, Bologna sarà rispettivamente a 55 e 30 minuti dalle due città.

Nodo ferroviario dell'Alta Velocità sarà la stazione di Bologna Centrale, che sarà interessata da importanti trasformazioni, sia sotto l'aspetto architettonico che tecnologico, per farne un nodo integrato in cui convergono l'Alta Velocità, i traffici nazionali e internazionali, quelli regionali e metropolitani e il trasporto pubblico urbano. Attualmente si sta espletando il concorso internazionale di progettazione per il nuovo complesso integrato, che ha avuto inizio nel 2007 e si dovrebbe concludere entro aprile 2008 con la scelta del vincitore. Il progetto per la nuova stazione prevede una struttura multipiano che comprenderà la stazione sotterranea per l'Alta Velocità, quella meno profonda per il Servizio Ferroviario Metropolitano e una terza di superficie per i treni locali e a lunga percorrenza. Su un'area di 350mila mq saranno edificati 42mila mq per servizi di stazione e 120mila mq per funzioni urbane commerciali, direzionali e ricettive. Il progetto, inoltre, si estenderà per altri 36 ha sull'area urbana circostante (denominata Ravone), che sarà oggetto di un'ampia opera di riqualificazione e la cui valorizzazione è destinata a finanziare in parte la realizzazione della nuova stazione (Nomisma 2007).





**L'andamento dei valori immobiliari nella zona di Bolognina segue l'andamento medio cittadino, mantenendosi sempre inferiore.**



**L'avvio della fase progettuale della stazione AV (2007) non risulta influire sulla variazione percentuale annuale nella zona di Bolognina che tende a diminuire.**

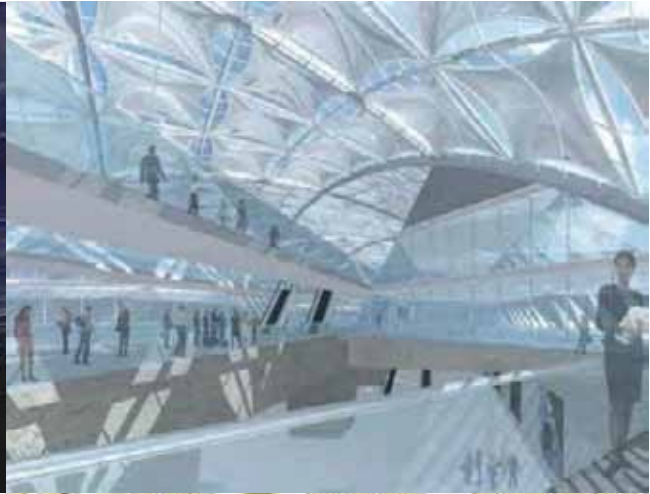
La stazione sorge nel quartiere di Navile, nella zona di Bolognina, al confine con il centro storico della città; le due zone, attualmente separate dal fascio dei binari, saranno riconnesse grazie al progetto della nuova stazione che prevede l'interramento dei binari.

In relazione al mercato immobiliare bolognese, negli ultimi anni l'andamento delle compravendite è stato sostanzialmente stabile. Diverso invece l'andamento dei prezzi, che ha registrato una costante crescita, sebbene non omogenea. Tra il 2000 ed il 2007 le zone centrali della città sono quelle che hanno registrato complessivamente gli incrementi di prezzo più consistenti, rispetto a quelli delle periferie storiche (Bolognina) e di quelle più recenti. Nei prossimi anni a condizionare in positivo il quadro dei valori del mercato bolognese ci saranno gli effetti di riqualificazione e di modificazione degli assetti funzionali legati ai grandi progetti urbani in programma (Scenari Immobiliari 2007). Per individuare l'effetto prodotto del previsto arrivo della linea AV in città (2009) sui valori immobiliari, è stato confrontato l'andamento del valore immobiliare medio cittadino con quello del quartiere Bolognina, nel periodo 2000-2007, utilizzando i dati di Scenari Immobiliari (2007). Dal confronto emerge che l'andamento dei valori nel quartiere segue sostanzialmente l'an-

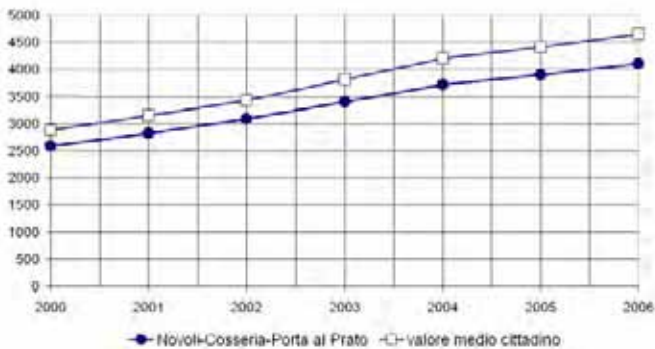
damento del valore medio cittadino, sebbene si mantenga sempre inferiore. Inoltre, a Bolognina, la variazione percentuale annuale tende a diminuire, soprattutto negli ultimi anni (a partire dal 2005), e il dato di variazione 2006-2007, pari al 3,5%, è il più basso raggiunto dal 2000 ad oggi. D'altronde, anche rispetto agli altri quartieri cittadini, la percentuale di variazione 2006-2007, si mostra tra le più basse. In sintesi, il previsto arrivo dell'Alta Velocità (2009), che porta con sé i progetti di potenziamento della stazione e di riqualificazione urbanistica dell'area, non sembra almeno per il momento generare effetti sul mercato immobiliare locale. Firenze, con 366.488 abitanti, è la città più grande e popolosa della Toscana, nonché il suo principale fulcro storico, artistico ed economico-amministrativo. Nonostante l'esiguità della popolazione residente, le dinamiche sociali e territoriali della città riguardano un bacino assai più vasto (Scenari Immobiliari 2007). La città, infatti, ha un'economia diversificata attiva soprattutto nel settore terziario, ma è anche sede di attività industriali meccaniche, chimiche, chimico-farmaceutiche, di lavorazione del cuoio e dell'abbigliamento. Altra sua importante risorsa è l'attività turistica, con un numero di presenze che arriva a sfiorare i 10 milioni all'anno (Regione Toscana 2006).

Il nodo cittadino della linea AV sarà la stazione Belfiore, che sorgerà nell'area nord est della città, tra viale Belfiore e viale Redi (a breve distanza dalla stazione di Santa Maria Novella, il principale nodo ferroviario attuale), nel quartiere Rifredi. Questo quartiere, che è il più esteso della città, comprende le zone di Novoli, Careggi, Castello e la zona di Rifredi, che per la sua importanza ha finito per dare il nome all'intero quartiere. Sede dell'omonimo ospedale e di diverse sedi dell'ateneo fiorentino, il quartiere di Rifredi ha una passata vocazione prevalentemente industriale. La presenza della ferrovia e dell'omonima stazione hanno determinato infatti l'insediamento di diverse attività industriali (l'Istituto Chimico Farmaceutico Militare, la Fiat), che negli ultimi anni hanno subito un fenomeno di dismissione e riconversione. Rifredi, infatti, oggi è interessata da diversi progetti di trasformazione urbanistica, tra cui i progetti di Novoli e Piana di Castello. Questi progetti rientrano nel più ampio processo di governo delle trasformazioni a Firenze, che ha l'obiettivo principale di riorganizzare l'attuale assetto cittadino, utilizzando le grandi aree dismesse per spostare dal centro alcune importanti funzioni direzionali e di servizio, e di ristrutturare il sistema della mobilità (Alta Velocità ferroviaria, sistema tramviario, autostrada). Il progetto di Novoli (area ex Fiat) costituisce il principale intervento di sviluppo immobiliare in corso di realizzazione a Firenze e interessa una superficie di circa 32 ha. Il progetto prevede un grande parco urbano, il nuovo Palazzo di Giustizia di Firenze, il Polo universitario delle scienze sociali, residenze, uffici, servizi e negozi, con nuove strade, piazze, percorsi pedonali e due grandi parcheggi sotterranei.

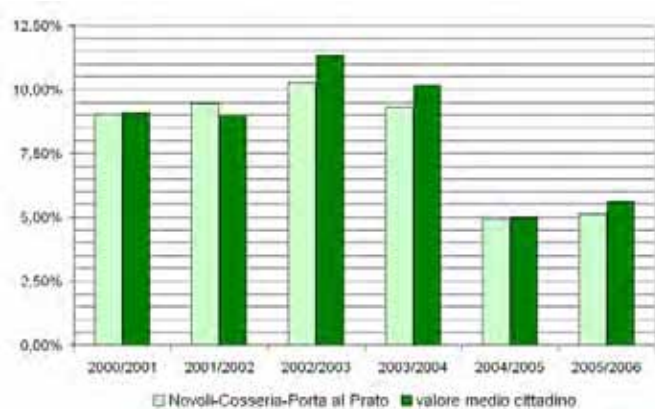
La futura stazione di Firenze Belfiore sarà il nodo cittadino dell'AV. Il progetto interessa un'area di oltre 45mila mq a nord est della città. L'entrata in esercizio della stazione è prevista per il 2009.



Una prima parte di questo piano si è conclusa nel gennaio 2004, quando è stata ultimata la parte di edilizia residenziale ed inaugurato il nuovo polo universitario di Firenze e attualmente sono in fase di realizzazione (fine lavori prevista per il 2008), il nuovo Palazzo di Giustizia e le strutture collegate, gli uffici, le attività commerciali, i parcheggi e il parco



Nella zona della futura stazione di Firenze Belfiore, i valori immobiliari mostrano lo stesso andamento di crescita cittadino dal 2000 al 2006.



La variazione percentuale annuale dei valori immobiliari intorno alla stazione di Firenze Belfiore mostra un brusco calo negli ultimi anni.

di 12 ha ubicato al centro dell'area. Al limite sud del quartiere Rifredi, a pochi passi dalla stazione di Santa Maria Novella, sorgerà la nuova stazione di Belfiore. Nel 2003, si è svolto il concorso internazionale di progettazione per questa stazione, che è stato vinto da Norman Foster.

Il progetto di Foster interessa una superficie di oltre 45mila mq, con una struttura che si sviluppa in profondità per accogliere i treni AV, e sul piano di campagna per accogliere i servizi della stazione, i parcheggi, le fermate degli autobus e della tramvia, di collegamento con la stazione di Santa Maria Novella e con il centro storico.

L'entrata in esercizio della nuova stazione sotterranea è previsto per il 2009, tempo necessario per completare i lavori per la realizzazione della linea, complicati dalla particolare morfologia del territorio.

Per quanto riguarda il mercato immobiliare cittadino, a Firenze sono concentrate circa il 45% di tutte le abitazioni della provincia; la sua caratteristica di città d'arte ad apertura turistico-internazionale ha determinato una domanda più variegata nei confronti del mercato abitativo, rispetto alla media delle città italiane. A fine 2006, i principali indicatori del mercato immobiliare residenziale fiorentino hanno registrato segno negativo, indicativo di un rallentamento del ciclo registrato a fine 2005. Infatti, l'alto livello dei prezzi



(che anche nel 2006 hanno segnato incrementi medi superiori al 6%) si ritiene sia alla base della flessione delle compravendite nel capoluogo (-5,8%). Indicativa di questa situazione è la crisi che ha colpito i bilocali del centro storico, fino a qualche anno fa molto richiesti e venduti a prezzi decisamente elevati, ma attualmente considerati economicamente inaccessibili e non adeguati alle esigenze della maggior parte dei potenziali acquirenti (Scenari Immobiliari 2007). Per quanto riguarda, in particolare, la zona dove sorgerà la stazione Belfiore, il mercato immobiliare residenziale chiaramente risente dell'andamento cittadino.

L'area di interesse, identificata nei grafici come Novoli-Cosseria-Porta al Prato, sembra mostrare sostanzialmente lo stesso andamento, costruito sui dati forniti da Scenari Immobiliari (2007), della media cittadina, dal 2000 al 2006, anche se la variazione percentuale annuale dei valori immobiliari mostra un brusco calo negli ultimi anni (dal 9,31% del 2003-2004 al 4,93% del 2004-2005), per poi riprendersi lievemente tra il 2005-2006 (di circa il 5,13%).

In conclusione, il mercato immobiliare nella zona della stazione di Belfiore mostra, al 2006, un lieve segnale di ricrescita che dovrebbe comunque continuare ad essere osservato nei prossimi anni, per poterlo attribuire al previsto arrivo dell'Alta Velocità (2009) e al progetto di riqualificazione dell'area.

### Il caso Roma-Napoli

La tratta Roma-Napoli è parte della linea dell'Alta Velocità ferroviaria che congiunge Torino, Milano e Napoli e che costituisce il tratto italiano del Corridoio Transeuropeo I "Palermo-Berlino". Su questa linea, oltre al collegamento tra Roma e Napoli in esercizio dal 2005, che consente di percorrere 204 km in 1h20, è in esercizio anche il collegamento tra Torino e Novara (inaugurato nel 2006, in occasione delle olimpiadi invernali). Restano da completare gli ultimi 18 km verso Napoli (il tratto tra Gricignano d'Aversa e Afragola e quello di penetrazione nel nodo di Napoli), le nuove stazioni di Napoli Afragola e di Roma Tiburtina e l'adeguamento della Stazione di Napoli Centrale.

Con una popolazione di oltre 2.700.000 abitanti, Roma è il primo comune italiano per popolazione, oltre che per estensione, e rappresenta, insieme a Milano, il maggior centro economico italiano le cui attività (servizi, funzioni amministrative, edilizia, turismo) nel 2006 hanno prodotto circa l'8% del PIL

La stazione Termini è l'unico terminal romano dell'AV, fino al completamento della stazione Tiburtina nel 2009.



nazionale, più di ogni altra città del Paese (Censis 2006). La città è al centro di una struttura radiale di strade primarie che ripercorrono le direttrici delle antiche vie consiliari e, sia per posizione strategica che per dotazione di infrastrutture su ferro (passano per Roma la linea tirrenica Roma-Genova, la linea verso nord Roma-Firenze-Bologna, le linee verso l'Adriatico e le linee verso il meridione Roma-Napoli, lungo la via Appia, Roma-Caserta e la nuova linea dell'Alta Velocità Roma-Napoli, lungo la via Casilina), è il più importante nodo ferroviario dell'Italia centrale. La stazione Termini, che registra il più elevato numero di transiti giornalieri



La tratta Roma-Napoli, lunga 204 km, collega le due città in 1h20. In funzione dal 2005, è in fase di completamento l'ultimo tratto verso Napoli.

in Italia (circa 400.000), è attualmente l'unico terminal cittadino dell'Alta Velocità fino a quando non sarà completata nel 2009 la nuova stazione Tiburtina, ubicata nella zona nord est di Roma e destinata ad essere il nodo romano dell'Alta Velocità. Il disegno della nuova stazione (opera di Paolo Desideri) tenta di «ricucire i due quartieri storicamente divisi dal fascio dei binari, sia attraverso il sistema di servizi contenuti al suo interno, sia attraverso l'elemento del grande boulevard urbano, coperto e sopraelevato, che scavalca i binari» (RFI 2007).

Il manufatto della stazione rappresenta un ponte-galleria che assolve contemporaneamente alla funzione di stazione ferroviaria internazionale e di grande *Boulevard* urbano. Queste due funzioni trovano reciproca compatibilità grazie allo spazio interno a grande altezza e grazie alla completa disponibilità della quota impalcato alle più differenziate esigenze di allestimento. Una galleria totalmente libera da elementi strutturali garantirà una reale flessibilità

nell'utilizzazione dello spazio attraverso allestimenti liberi in grado di integrare concretamente, come nei grandi spazi aeroportuali, le aree destinate al commercio e quelle destinate alle sale attese ([www.archiportale.com](http://www.archiportale.com)).

La realizzazione della nuova stazione è parte del più ampio Progetto urbano Pietralata-Tiburtina, che interessa un territorio di circa 200 ha. Tale progetto, approvato nel 1996, ha l'obiettivo di realizzare un nuovo sistema direzionale ad est della città. Nel quartiere di Pietralata, infatti, saranno localizzate sedi della pubblica amministrazione e un polo terziario intorno alla stazione Tiburtina. A questi interventi, si accompagna un'operazione di profonda riqualificazione del quartiere, proposta dal Piano particolareggiato per il comprensorio di Pietralata (2001), che si innesta su «il completamento delle infrastrutture viarie, la dotazione di parcheggi e di servizi, un sistema di parchi urbani e locali, la realizzazione di 900 nuovi alloggi e un polo artigianale (40 botteghe), un campus universitario, nuovi complessi scolastici, un mercato, un centro sociale, un centro parrocchiale, impianti sportivi e verde di quartiere» (Comune di Roma 2004). In altre parole, la strategia urbanistica dell'Amministrazione Comunale, puntando al decongestionamento del centro storico e alla riqualificazione della periferia, individua tra le nuove centralità urbane il quartiere di Pietralata, grazie anche alla sua buona accessibilità garantita dalla linea Metropolitana B e dalla stazione ferroviaria Tiburtina.

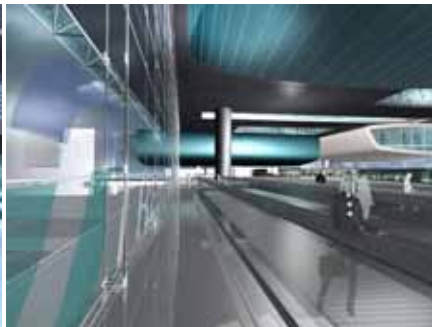
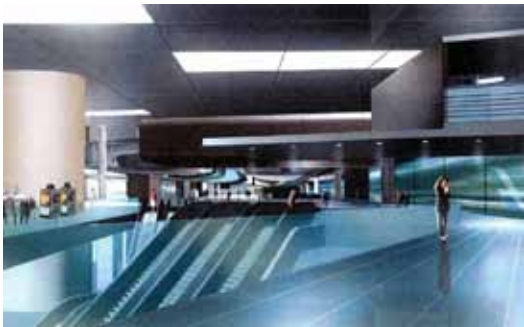
Il mercato immobiliare residenziale di Roma, negli ultimi anni, è stato sicuramente tra i più vivaci in Italia (OMI 2005). L'importanza del mercato immobiliare romano è evidente se si legge il dato relativo alla variazione del numero di transazioni rispetto a quello delle altre metropoli italiane.

Secondo i dati OMI (Osservatorio sul Mercato Immobiliare dell'Agenzia del territorio) del 2005, Roma registra, infatti, il tasso medio di variazione del numero di transazioni, nel quinquennio 2000-2005, più elevato tra le grandi città (4,2%), cui seguono Genova e Palermo (2,5%); Milano, Torino e Napoli registrano tassi negativi che variano dal -0,3% di Milano al -5,5% di Napoli.

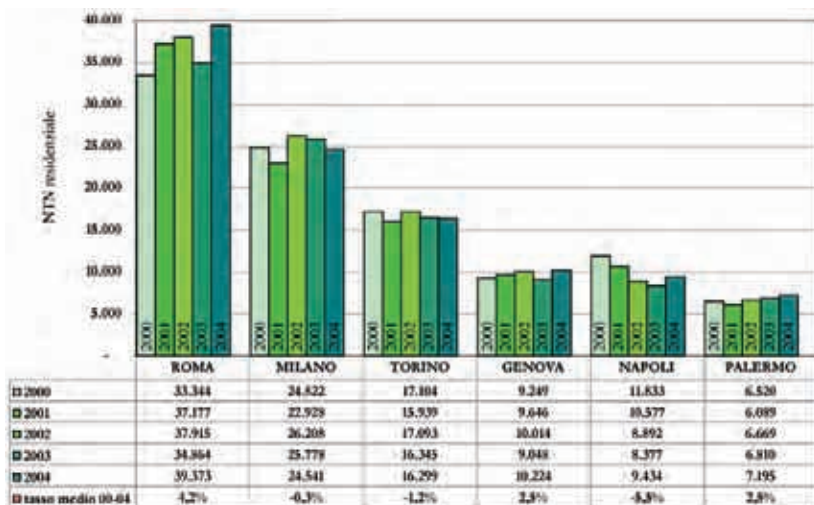
Tra i fattori che hanno contribuito al dinamismo del mercato immobiliare residenziale cittadino, l'incremento dello *stock* residenziale, realizzato tra il 2000 e il 2005, sicuramente ha giocato un ruolo determinante (OMI 2005).

In riferimento all'andamento dei valori immobiliari (costruito sulla base dei dati di Scenari Immobiliari 2006) nei quartieri che circondano la stazione, Pietralata e Nomentano, nel periodo 2000-2006 (di riferimento per poter leggere gli effetti conseguenti all'annuncio,

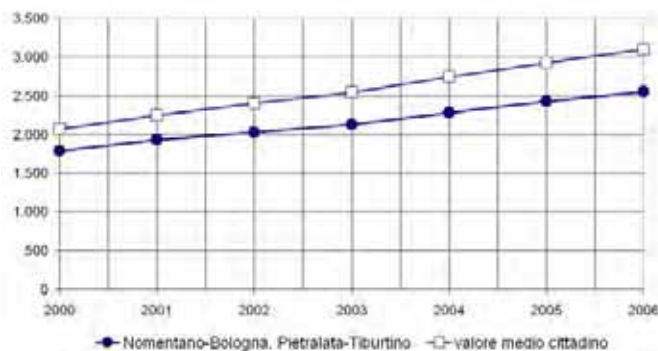
**La nuova Stazione Tiburtina, in esercizio dal 2009, fa parte del più ampio Progetto Urbano Pietralata-Tiburtina, che interessa un territorio di circa 200 ha a nord-est della città e ha l'obiettivo di realizzare un nuovo sistema direzionale.**



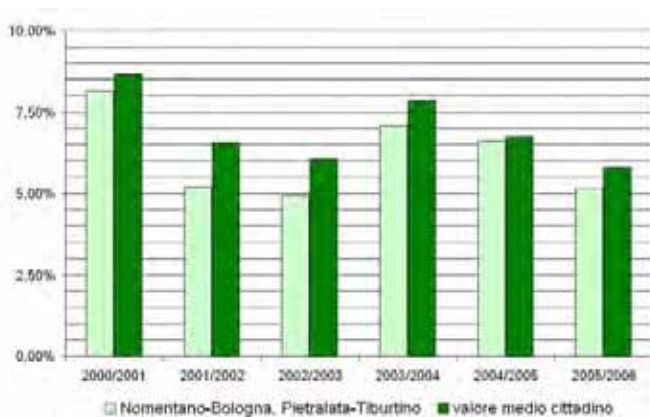




Il mercato immobiliare residenziale di Roma, negli ultimi anni, è stato tra i più attivi, registrando il numero di transazioni più elevato tra le metropoli italiane.



I valori immobiliari nei quartieri intorno alla nuova stazione Tiburtina mostrano un andamento in continua crescita, sebbene inferiore a quello medio cittadino.



La variazione percentuale annuale dei quartieri intorno alla stazione Tiburtina mostra valori decrescenti negli ultimi anni, denunciando una sostanziale indifferenza all'annuncio, nel 2004, dell'avvio del cantiere.

nell'agosto 2004, della prossima apertura dei cantieri della stazione ad Alta Velocità), si legge un aumento continuo di tali valori. Tuttavia questi si mantengono sempre al di sotto del valore medio cittadino. Rispetto alla variazione percentuale annuale si nota, inoltre, che questi quartieri registrano una variazione percentuale annuale che segue sostanzialmente l'andamento delle variazioni del valore medio cittadino. Negli ultimi anni, in particolare, i picchi di variazione percentuale nel quartiere si registrano tra il 2000/2001 (8,67%) e tra il 2003/2004 (7,86%), mostrando valori decrescenti tra il 2004-2005 e il 2005-2006 (infatti si è passati dal 6,59% al 5,15%).

La notizia dell'imminente apertura dei cantieri della stazione dell'Alta Velocità non produce, quindi, una significativa variazione dei valori immobiliari, pur registrandosi una riduzione della distanza rispetto al valore medio cittadino tra il 2004-05.

Non sembrano produrre un clima di fiducia (e, quindi, avere ricadute sulla valorizzazione immobiliare) sia l'aggiudicazione, nell'ottobre 2004, dei lavori per la realizzazione della tangenziale di collegamento tra la A24 e la Batteria Nomentana (uno degli interventi previsti dal Piano Particolareggiato per il comprensorio di Pietralata del 2001), che l'inaugurazione nel 2005 del collegamento Alta Velocità tra Roma (a Termini) e Napoli.

Terza città d'Italia per numero di abitanti (quasi un milione), dopo Roma e Milano, Napoli si colloca tra gli ultimi posti per crescita economica.

Nonostante la presenza di attività produttive e imprenditoriali di rilievo, la città stenta a decollare. La situazione di Napoli città trova, peraltro, riscontro in un più diffuso malessere di livello regionale: le stime Istat del 2005 ci fanno comprendere che le province della Campania crescono meno delle altre province italiane (+1,5% appena, 0,7 punti in meno rispetto alla media del Sud Italia, inaspettatamente più attivo di Nord Est e Nord Ovest) e che, in particolare, la provincia napoletana è ferma allo 0,8%.

A Napoli nell'ultimo decennio si è dato inizio ad un ampio programma di trasformazioni della città, legato da un lato al ridisegno complessivo della città e dall'altro allo sviluppo del sistema di mobilità. In seguito all'approvazione del documento di Indirizzi per la pianificazione urbanistica, nel 1994, ha avuto inizio un processo di pianificazione che, di pari passo, ha condotto alla redazione dello strumento urbanistico comunale e degli strumenti della mobilità: il Piano Comunale dei Trasporti (1997), il Piano della Rete Stradale Primaria (2000) e il Piano delle 100 stazioni (2003) sono stati elabo-

rati contestualmente alla redazione del nuovo Piano Regolatore Generale, iniziata nel 1994 e conclusasi nel 2004.

A questo ricco ed articolato sistema di interventi che si innesta su una nuova visione per la città, si aggiunge anche il progetto dell'Alta Velocità delle Ferrovie dello Stato, che prevede la realizzazione di una nuova stazione di porta ad Afragola, e il progetto di Grandi Stazioni, che prevede il rinnovo ed il potenziamento della Stazione Centrale, nodo di testa dell'Alta Velocità.

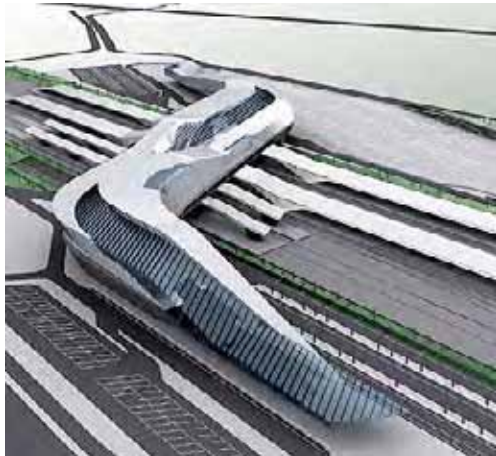
Nella stazione di Napoli Centrale, quindi, arrivano i treni veloci diretti in città, mentre nella stazione di Afragola, i cui lavori termineranno nel 2009, arriveranno i treni veloci diretti verso Battipaglia-Reggio Calabria e verso Napoli e sarà possibile effettuare lo scambio con i servizi ferroviari regionali e della circumvesuviana.

Napoli Centrale è il principale nodo ferroviario dell'Italia meridionale fin dagli inizi del Novecento ed il sesto nel sistema ferroviario nazionale per numero di viaggiatori, con circa 137 mila frequentatori giornalieri e 50 milioni l'anno. Tale nodo è articolato in una stazione di superficie destinata al traffico nazionale ed in una stazione sotterranea (Napoli piazza Garibaldi), destinata al servizio metropolitano (linea 2 della metropolitana, circumvesuviana) e parzialmente alla rete FS. La stazione è ubicata a sud est della città, al limite della zona industriale, tra i quartieri storici di Vicaria, San Lorenzo, Pendino e Mercato. Dal 2005, sono in corso lavori di potenziamento e di adeguamento della struttura, ormai fatiscente, alle sopraggiunte esigenze dei flussi di viaggiatori che qui si incrociano.

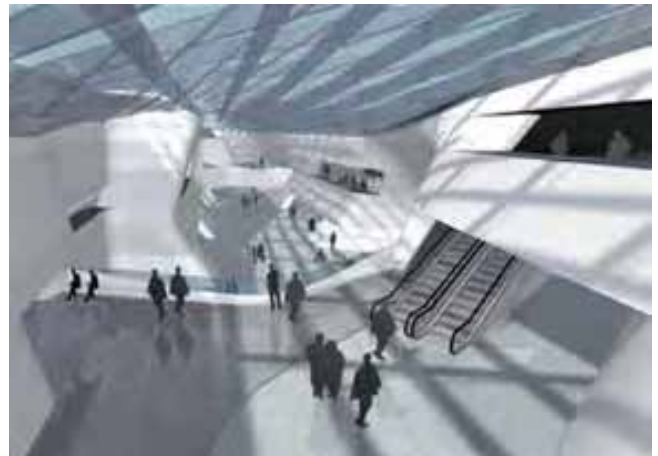
Il progetto è finanziato e gestito da Grandi Stazioni-Gruppo Ferrovie dello Stato, società che nasce nel 1998 con l'obiettivo di riqualificare le aree interne ed esterne delle dodici maggiori stazioni italiane.

I lavori per la ristrutturazione di questo nodo si inquadrano nel progetto di riorganizzazione della mobilità cittadina e regionale previsto dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Campania.

In particolare, la riorganizzazione della mobilità a livello cittadino è affidata al Progetto di Risistemazione di Piazza Garibaldi di Dominique Perrault, commissionato dalla Metropolitana di Napoli, che ha l'obiettivo di riqualificare l'area di piazza



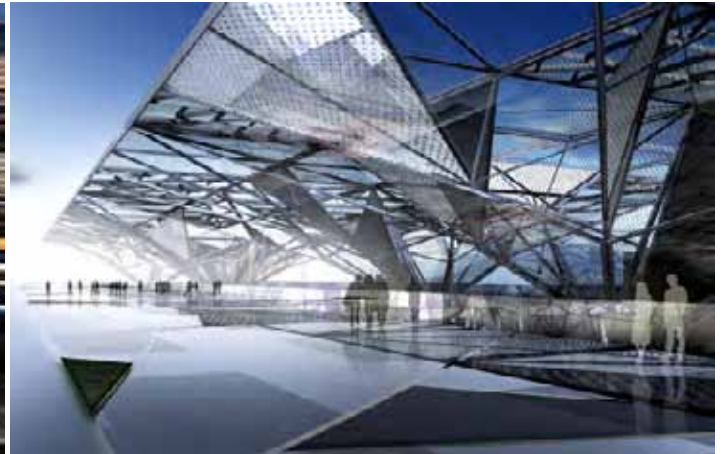
**La stazione di Afragola funzionerà da nodo di "porta" per i treni veloci provenienti da Roma e diretti verso Napoli e verso Reggio Calabria, mentre Napoli Centrale serve i treni veloci diretti in città.**



Garibaldi, riorganizzandone l'assetto complessivo, riordinando gli spazi per la circolazione veicolare e pedonale e potenziando le aree di sosta per i mezzi pubblici e privati. Il progetto prevede di riempire il vuoto urbano dell'area della attuale piazza Garibaldi inserendo nuove funzioni ma non nuovi volumi e articolando l'intero spazio in tre grandi piazze, ricche di giardini e spazi verdi, che connettono cinque stazioni. Uno snodo ferroviario strategico, quindi, in cui insisteranno la Stazione Centrale della Fs, la stazione dell'Alta Velocità, la Circumvesuviana e le due stazioni della linea 1 e della linea 2 del metrò. Si stima un transito giornaliero a regime di 260mila persone, ossia 75 milioni l'anno, contro gli 8 milioni del Porto e i 5 di Capodichino, oltre all'incremento di flusso dovuto all'Alta Velocità.

Per quanto riguarda il mercato immobiliare cittadino, come emerge dal Rapporto immobiliare 2005 dell'Osservatorio sul Mercato Immobiliare dell'Agencia del Territorio, Napoli e la sua provincia presentano condizioni di scarsa flessibilità, che non rispondono alle esigenze di un moderno governo dei sistemi urbani. Sebbene Napoli abbia uno stock abitativo che si colloca tra i cinque maggiori del Paese e abbia una popolazione residente che la posiziona al terzo posto tra le città italiane, registra un fenomeno di riduzione del numero di transazioni, quantificabile intorno al -20% tra il 2000 e il





La stazione di Napoli Centrale, al limite del centro storico, dal 2005 è in ristrutturazione per l'adeguamento ai traffici AV, nazionali e del trasporto urbano. Il progetto prevede la riqualificazione non solo del nodo ferroviario, ma di tutta la grande piazza antistante.

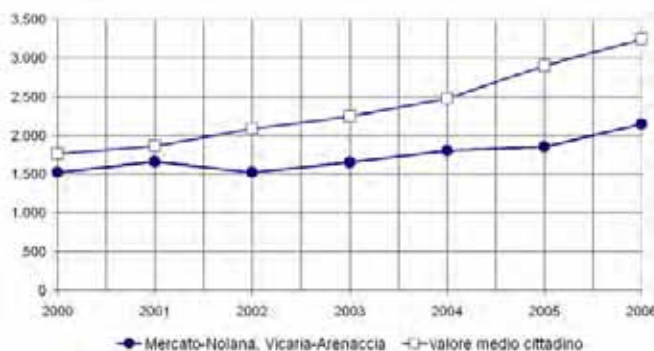
temente variabili e segmentati da zona a zona e all'interno della stessa zona.

È, questo, il risultato di un addensamento casuale dei processi edificatori realizzati al di fuori di qualsivoglia politica organica» (OMI 2005).

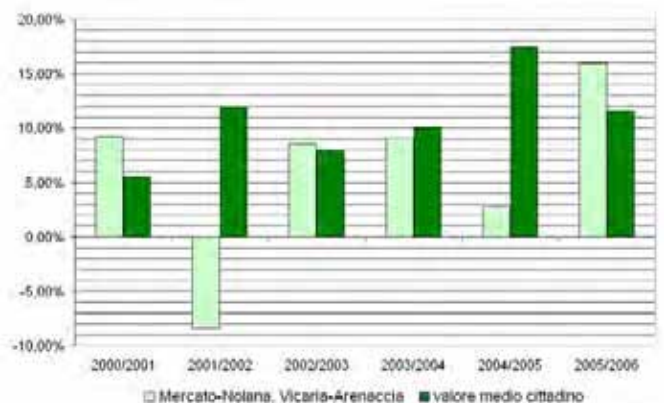
In particolare, focalizzando l'attenzione sui quartieri che circondano la stazione Centrale, si può osservare l'andamento dei valori immobiliari (costruito sulla base dei dati desunti da Scenari Immobiliari del 2006) rispetto al valore medio cittadino nel periodo 2000-2006, che comprende l'anno in cui è entrata in esercizio l'Alta Velocità ed in cui sono stati avviati i lavori di adeguamento e potenziamento della stazione. In questi quartieri i valori si mantengono sempre al di sotto della media cittadina, con andamento non sempre crescente. Dalla lettura della variazione percentuale annuale in quest'area, inoltre, emerge che questa cresce repentinamen-

2004. A questo decremento corrisponde un incremento delle transazioni nella provincia. «Ciò significa che la città, non riuscendo a dare una risposta alla domanda abitativa, subisce una decentralizzazione residenziale forzata verso i comuni limitrofi» (OMI 2005).

Un altro aspetto rilevante che il Rapporto mette in luce riguarda i prezzi degli immobili: «Essi risultano, a Napoli, for-



I valori immobiliari nell'area intorno la stazione di Napoli Centrale, pur mantendosi sempre al di sotto della media cittadina, presentano un andamento discontinuo.



La variazione percentuale annuale nell'area della stazione di Napoli Centrale registra un aumento tra il 2004 e il 2006, in concomitanza con l'arrivo dell'AV, superando la media cittadina.

te, passando dal 2,78% del 2004-2005 al 15,95% del 2005-2006, superando, così, anche il valore medio cittadino. Tale valore risulta significativo anche in confronto alle singole variazioni percentuali degli altri quartieri di Napoli.

Infatti, questo si colloca in posizione mediana all'interno del range di variazione che va dal 31,15% (Arenella-Rione Alto) al -7,50% (Zona Industriale).

**AV, tipologie e caratteristiche urbane e variazioni immobiliari**

La lettura dei casi selezionati, come in parte descritto nei paragrafi precedenti, consente di rilevare che variazioni significative dei valori immobiliari connesse all'arrivo dell'Alta Velocità nel contesto urbano di riferimento si registrano prevalentemente nelle seguenti circostanze:

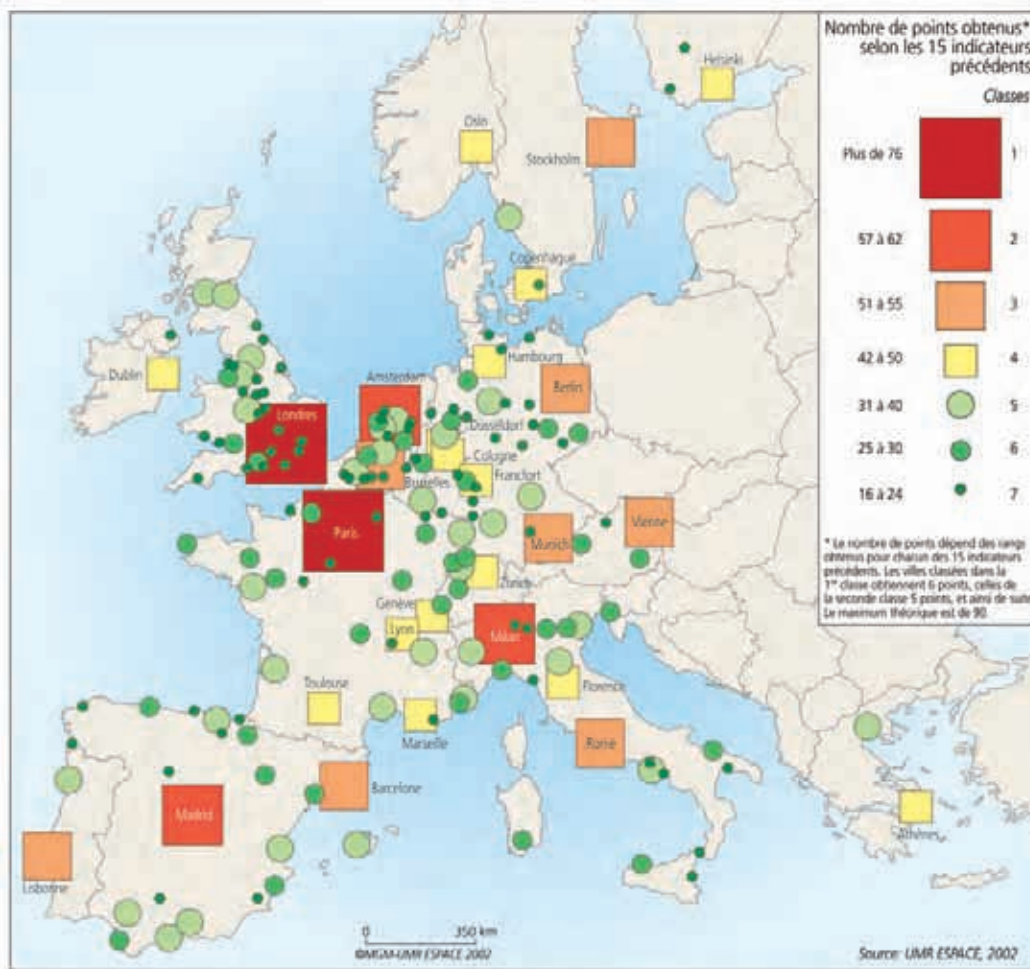
a. quando l'apertura della nuova stazione o l'adeguamento di una esistente per accogliere l'Alta Velocità costitu-

isce uno degli interventi di un più ampio processo di riqualificazione di una zona urbana con elevati livelli di degrado fisico e sociale in città di rango molto elevato;

b. quando l'arrivo dei treni ad Alta Velocità avviene in un'area centrale della città in radicale trasformazione fisica e funzionale conseguente ad un diffuso e massiccio fenomeno di dismissione industriale;

c. quando l'apertura di una nuova stazione dell'Alta Velocità investe una città di dimensioni medio-piccole e con scarsa caratterizzazione funzionale.

Il verificarsi di tali circostanze possono essere lette esplicitamente all'interno dei grafici e della tabella che seguono, anche se bisogna comunque tener conto della situazione socio-economica più generale che caratterizza il particolare contesto urbano. Nei primi due grafici di questo paragrafo, costruiti anche sulla base dei criteri utilizzati (vedi pag. 43) nella scelta dei casi campione contenuti in queste pagine, sono messe a confronto le variazioni percentuali dei valori immobiliari nell'anno di apertura della stazione o di avvio del cantiere tra raggruppamenti di città definiti sulla scorta delle classi individuate nelle analisi comparative sulle città europee della Datar (2003) e tra raggruppamenti di città con diversa localizzazione geografica e, quindi, sociale ed economica. Nel terzo grafico, il confronto è articolato in ragione della tipologia di trasformazione avviata nell'area di stazione e nel suo intorno urbano; dalla lettura dei casi emerge, infatti, che gli effetti della realizzazione di nodi ferroviari dell'Alta Velocità sui valori immobiliari possono variare anche in ragione delle tipologie di intervento urbano messe in atto nelle aree di stazione. Nel primo grafico, quindi, è rappresentata la variazione percentuale dei valori immobiliari nell'anno di apertura della stazione o di avvio del cantiere per città, raggruppate in funzione della classe individuata della Datar nel 2003. Lo studio della Datar, infatti,



La lettura degli effetti sui valori immobiliari connessi all'arrivo dell'AV è stata condotta, in primo luogo, in relazione al rango delle città, per il quale si è fatto riferimento alla classificazione proposta dalla Datar nel 2003.

Lo studio della Datar, infatti,



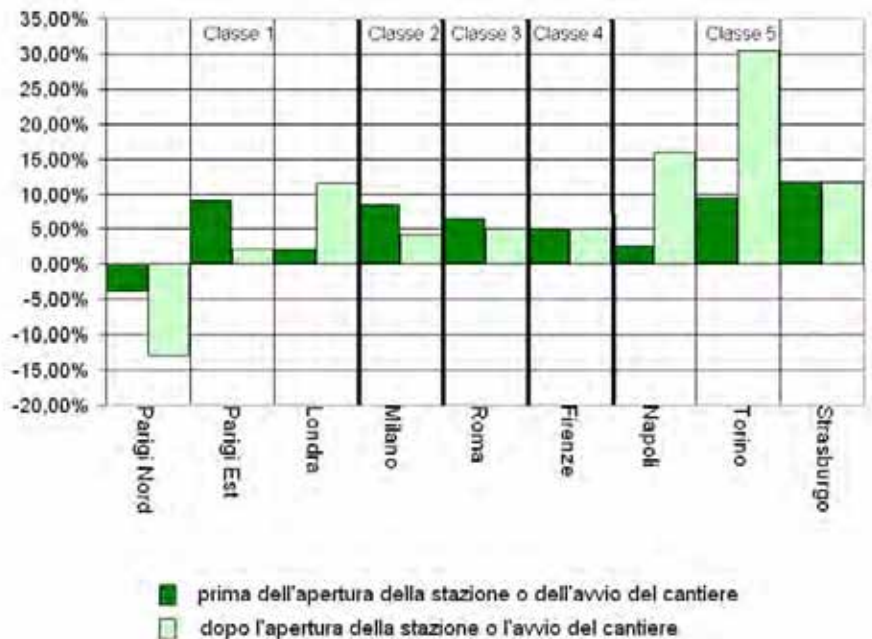
rappresenta il riferimento per tutti gli studi successivi che propongono una classificazione delle città europee per funzioni svolte e per dimensione demografica. In particolare, le classi cui si fa riferimento nel grafico e nella tabella sono definite in ragione del ruolo mondiale e europeo che le città occupano nel contesto internazionale. La classe 1 è l'unica di livello mondiale e le classi da 2 a 5 sono di livello europeo.

In sintesi, si riporta la definizione desunta dallo studio della Datar citato delle singole classi di città:

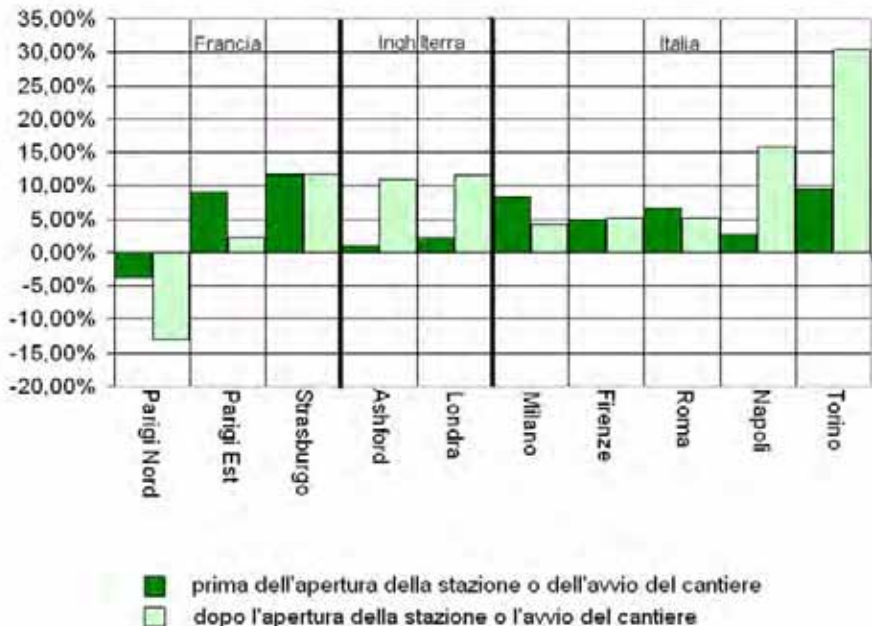
- classe 1: città con mix funzionali di livello mondiale (Parigi e Londra);
- classe 2: città con funzioni economico-finanziarie di livello elevatissimo (Madrid e Milano);
- classe 3: città con mix funzionali di alto livello (Roma);
- classe 4: città con forti specializzazioni funzionali (Firenze);
- classe 5: città con almeno una funzione di livello europeo (Torino, Bologna, Napoli e Strasburgo);
- classi 6 e 7: città con quasi nessuna connotazione di livello europeo (Reims).

Le città di dimensione medio-piccola selezionate in questo articolo non trovano collocazione nelle classi definite dalla Datar; tuttavia per Ashford va evidenziato il suo ruolo di rilievo nazionale di nodo commerciale e di snodo ferroviario; per Ciudad Real il ruolo universitario e per Puertollano il ruolo estrattivo e industriale di livello nazionale. Dalla lettura del grafico si riscontra che tra le città appartenenti alle prime tre classi, Parigi, Milano e Roma non sembrano risentire degli effetti del collegamento dell'Alta Velocità ferroviaria, mostrando anzi una diminuzione dei valori immobiliari nelle aree intorno alle stazioni.

Bisogna ricordare che, nei casi di Parigi e Milano, le stazioni sono ubicate nel cuore della città, in aree con livelli di qualità, di accessibilità e di valore immobiliare tra i più elevati. Va, comunque, tenuto in considerazione in tutti e tre i casi che la variazione negativa dei valori nel quartiere della stazione Alta Velocità risente del più generale andamento cittadino cui si allinea perfettamente.



Il confronto tra le città, raggruppate per le classi di livello europeo della Datar, letto in funzione delle variazioni percentuali dei valori immobiliari nelle aree di stazione mostra una indifferenza del mercato immobiliare alla dimensione e alla specializzazione funzionale.



La lettura della variazione percentuale dei valori immobiliari, in funzione della localizzazione geografica delle città, non sembra spiegare gli effetti dell'apertura delle stazioni AV sui valori immobiliari.

Anche nel caso di Roma, che presenta caratteristiche molto diverse dai casi di Parigi e Milano si riscontra una sostanziale "indifferenza immobiliare" all'arrivo dell'Alta Velocità. Infatti, il quartiere in cui è localizzata la stazione di Tiburtina, peraltro non ancora in esercizio per la linea Alta Velocità



tà, è parte della periferia consolidata ed è coinvolto in un ampio processo di rinnovo e riqualificazione che prevede la realizzazione del nuovo sistema direzionale a est di Roma. Tra queste città unica eccezione è Londra in cui i valori immobiliari hanno subito un notevole incremento rispetto agli anni precedenti all'apertura della stazione dell'Alta Velocità. La stazione che accoglie i treni dell'Alta Velocità è localizzata nel borough di Camden, quartiere che per molti anni è stato connotato da elevati livelli di degrado e criminalità e che oggi è interessato anche da un ampio intervento di riqualificazione urbanistica.

La variazione significativa dei valori immobiliari nel quartiere può essere, quindi, letta soprattutto come segno tangibile del ritrovato interesse verso il quartiere che, peraltro, occupa una posizione centrale all'interno della città.

Tra le città di classe inferiore alla terza, Napoli, Torino e Reims mostrano nelle aree intorno alle stazioni dell'Alta Velocità un sostanziale incremento dei valori immobiliari rispetto al periodo precedente alla messa in esercizio dell'Alta Velocità. In questi casi le stazioni sono ubicate in zone urbane centrali coinvolte in processi di riqualificazione che coinvolgono gli spazi circostanti (il caso di Napoli) o di riarticolazione e riassetto per la presenza di aree dismesse dell'intero quartiere (il caso di Torino ed il caso di Reims), come si può leggere anche nel terzo grafico. Nel quartiere della stazione di Strasburgo non si riscontra una variazione apprezzabile dei valori immobiliari, verosimilmente a causa della circostanza che la stazione è ubicata nella zona centrale in cui gli immobili hanno il valore più elevato della città. A Firenze in concomitanza con l'inizio dei lavori della nuova

stazione di Norman Foster, la cui entrata in esercizio è prevista per il 2012, si è registrata una lieve crescita dei valori immobiliari nell'area rispetto al trend registrato negli anni precedenti, probabilmente sostenuto dalla realizzazione del nuovo insediamento residenziale e terziario di Novoli sui suoli dismessi dalle industrie Fiat, che sarà completo nel corso del 2008.

**Aumenti dei valori immobiliari si registrano quando il potenziamento di una stazione esistente per accogliere l'Alta Velocità è uno degli interventi di un più ampio processo di riqualificazione di un quartiere degradato. E', ad esempio, il caso del quartiere londinese di Camden con la stazione di St. Pancras.**







**Aumenti dei valori immobiliari si registrano quando l'apertura di una nuova stazione per l'Alta Velocità investe una città di dimensioni medio-piccole e con scarsa caratterizzazione funzionale. E', ad esempio, il caso di Ashford in cui nell'anno di apertura della stazione internazionale l'incremento di tali valori ha raggiunto l'11%.**

effetti sui valori immobiliari, diversamente dalle città inglesi che, per il brusco incremento dei valori nelle aree di stazione, sembrano aver decisamente subito l'effetto dell'apertura di tali stazioni. Nel terzo grafico, le variazioni immobiliari sono lette in relazione alle tipologie di trasformazioni urbane messe in atto nelle aree di stazione. Come negli altri casi, anche in ragione delle tipologie di trasformazione non

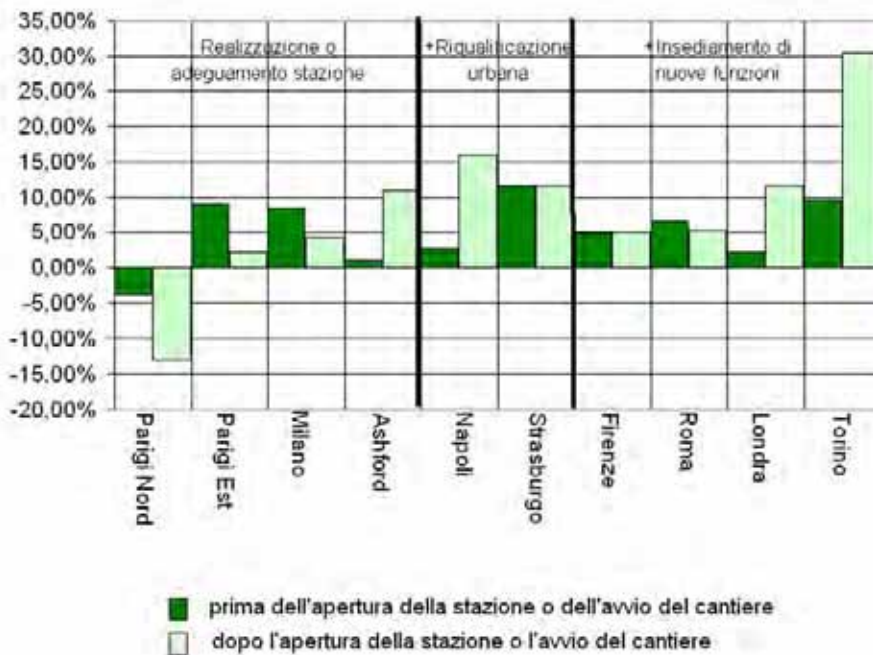
Infine, ad Ashford, città del Kent con il più alto tasso di crescita dell'intera Inghilterra, in continua espansione demografica, residenziale e infrastrutturale, si è registrato un notevole incremento dei valori immobiliari che è passato dall'1% tra il 1995-96 all'11% dell'anno successivo, in coincidenza dell'apertura della stazione, ubicata nel centro cittadino. Si è rafforzata, così, ulteriormente la sua vocazione di nodo commerciale e di comunicazione dovuto, principalmente, alla localizzazione geografica (la città si trova alla confluenza di due fiumi, l'Upper Great Stour e l'East Stour) e, dal XIX secolo, al ruolo di snodo ferroviario di primaria importanza che aveva avuto un ulteriore impulso in occasione della realizzazione della stazione internazionale della linea ferroviaria che collega Londra al tunnel sotto la Manica.

Il criterio di lettura geografico, al contrario del precedente, non sembra offrire spiegazioni utili ad interpretare gli effetti dell'apertura delle stazioni AV sui valori immobiliari. Tuttavia, dalla lettura del secondo grafico si riscontra che nelle città francesi la presenza di stazioni dell'Alta Velocità non genera

è possibile individuare una omogeneità di effetti sui valori immobiliari. Infatti, nel caso in cui l'intervento di trasformazione è stato circoscritto al potenziamento e/o adeguamento della stazione come a Parigi e a Milano, non si registrano variazioni significative dei valori, mentre ad Ashford, nonostante l'intervento sia circoscritto all'edificio della stazione, l'incremento dei valori immobiliari è notevole. Nel caso in cui la trasformazione coinvolga anche gli spazi circostanti la stazione con interventi di riqualificazione e di riorganizzazione della mobilità, si osservano consistenti aumenti dei valori immobiliari a Napoli ma non a Strasburgo probabilmente a causa delle differenti condizioni fisico-funzionali delle rispettive aree di stazione.

Infatti, a Napoli, in presenza di un'area caratterizzata da bassi livelli di qualità dell'habitat e di accessibilità, l'arrivo dell'Alta Velocità insieme all'avvio dei lavori volti alla riorganizzazione della circolazione veicolare e pedonale nella piazza antistante la stazione Centrale (piazza Garibaldi) e alla presentazione del progetto volto al più complessivo riasset-





L'ampiezza e la tipologia dell'intervento di trasformazione nelle aree di stazione non sempre hanno le ricadute attese sulle variazioni immobiliari, che possono dipendere anche da altri fattori quali la dimensione e la specializzazione funzionale soprattutto nelle città di medie dimensioni.

to fisico e funzionale dell'area, ha prodotto un aumento dei valori immobiliari in termini di variazione percentuale annuale di oltre il 15%. Anche nel caso di Strasburgo l'intervento di potenziamento della stazione è stato occasione per riorganizzare la piazza antistante, ma il livello di qualità fisica e funzionale dell'area e i prezzi degli immobili già elevati non hanno prodotto una crescita dei valori immobiliari. Infine, nel caso in cui l'intervento sulla stazione è parte di un più vasto progetto di trasformazione urbana, con l'insediamento di nuove funzioni, residenziali, culturali, terziarie, l'effetto positivo sui valori immobiliari emerge chiaramente nei casi di Londra e Torino ma non nei casi di Firenze e Roma. Infatti, a Londra e a Torino, le variazioni percentuali dei valori immobiliari raggiungono la quota, rispettivamente, del 12% e del 30%. A Firenze e a Roma i valori immobiliari non subiscono alcuna significativa variazione per

Aumenti dei valori immobiliari si registrano quando la realizzazione di una nuova stazione per l'Alta Velocità avviene in un'area centrale della città in radicale trasformazione fisica e funzionale conseguente ad un fenomeno di dismissione industriale. E', ad esempio, il caso della Spina a Torino.





Casi studio	Nodi ferroviari	Stato di realizzazione	Ruolo della città	Caratteristiche di contesto dell'area di stazione			Effetto sui valori immobiliari
				Ubicazione nel sistema urbano	Caratteristiche fisiche	Ruolo funzionale	
Torino-Milano	Torino Stazione Porta Susa	In fase di realizzazione	Classe 5	Centro	Area dismessa in trasformazione	Culturali/universitarie	+
	Milano Stazione Centrale	In fase di realizzazione	Classe 2	Centro	Tessuto storico	Diversificate	=
Bologna-Firenze	Bologna Stazione Centrale	In fase di progetto	Classe 5	Centro	Tessuto storico	Diversificate	=
	Firenze Stazione Beffiore	In fase di progetto	Classe 4	Periferia consolidata	Area dismessa in trasformazione	Universitarie/commerciali	=
Roma-Napoli	Roma Stazione Tiburtina	In fase di realizzazione	Classe 3	Periferia consolidata	Tessuto in trasformazione	Terziarie/amministrative	=
	Napoli Stazione Centrale	In fase di realizzazione	Classe 5	Centro	Tessuto storico	Ricettive/commerciali	+
Parigi-Strasburgo	Parigi Gare de l'Est	Completata	Classe 1	Centro	Tessuto storico	Culturali/terziarie	=
	Reims Gare de Reims	Completata	Classe 7	Centro	Area dismessa in trasformazione	Terziarie/commerciali	+
	Strasburgo Gare de Strasbourg	Completata	Classe 5	Centro	Tessuto storico	Diversificate	=
Londra-Parigi	Londra St. Pancras International	Completata	Classe 1	Semi-centrale	Tessuto storico	Culturali/ricettive/di servizio	+
	Ashford Ashford International	Completata	-	Periferia	Tessuto di recente formazione	Diversificate	+
	Parigi Gare du Nord	Completata	Classe 1	Centro	Tessuto storico	Culturali/terziarie	=
Madrid-Puertollano	Madrid Stazione di Atocha	Completata	Classe 2	Centro	Tessuto storico	Diversificate	-
	Ciudad Real Stazione di Ciudad Real Central	Completata	-	Periferia	Tessuto di recente formazione	Universitarie	+
	Puertollano Stazione AVE di Puertollano	Completata	-	Centro	Tessuto storico	Diversificate	+

Il confronto tra i casi studio è stato condotto in base a quattro fattori principali: stato di realizzazione della stazione, classe attribuita alla città dalla Datar, caratteristiche di contesto delle aree di stazione ed effetti sui valori immobiliari.

effetto delle ampie operazioni di trasformazione realizzate o in corso di realizzazione.

In conclusione, dalla lettura comparata dei casi, sintetizzata nella tabella, emerge che l'effetto derivante dall'apertura di stazioni dell'Alta Velocità ferroviaria sui valori immobiliari appare apprezzabile nei casi in cui questa contribuisce ad innalzare in maniera significativa il livello socio-economico e le condizioni di qualità degli spazi.

In altri termini, nelle città di classe elevata i casi più rilevanti sembrano, quindi, ascrivere a quelli in cui la stazione, sorgendo in quartieri degradati e malviventi, rappresenta l'occasione di rilancio socio-economico e riqualificazione fisica e a quelli in cui, sorgendo in prossimità o all'interno di aree dismesse dalle industrie, rappresenta un elemento importante nella definizione del nuovo ruolo urbano da attribuire all'area. Nelle

città di rango più basso, caratterizzate dalla scarsa presenza di funzioni urbane forti ma da un'economia cittadina comunque dinamica, l'effetto sui valori immobiliari è rilevante, pur in assenza di interventi più generali sul sistema urbano.

#### Note

- 1 Pur nell'ambito di una riflessione congiunta, la stesura dell'articolo è stata curata da pag. 39 a 42 e da pag. 59 a 70 da Carmela Gargiulo; da pag. 43 a 58 da Fiorella de Ciutiis.
- 2 Si tratta dello studio *Efectos territoriales de las infraestructuras de transporte de acceso controlado* (2000), di José Fariña, Francisco Lamiquiz, Julio Pozueta del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Madrid, pubblicato nella collana dei Cuadernos de Investigación Urbanística.

**Riferimenti Bibliografici**

- AA.VV. (2005), *L'impatto socio-economico delle grandi opere ferroviarie sulla città e sulla provincia di Milano*, Progetto di ricerca del CMRT-Centro di ricerca sui trasporti e le infrastrutture, Università Carlo Cattaneo.
- AA.VV. (2002), "La valutazione ex-ante degli effetti sul valore immobiliare di interventi di salvaguardia ambientale: un approccio edonico-gerarchico", in *Atti del XXXII Incontro di studio del CeSET*, Venezia.
- AA.VV. (2006), *La valutazione del miglioramento urbano nel centro di Venezia. Un Approccio edonico-gerarchico*, Fondazione Eni Enrico Mattei, Venezia.
- Bazin S., Beckerich C., Delaplace M. (2007), "L'évolution des marchés immobiliers résidentiels dans l'aire urbaine de Reims : un effet de la Ligne à Grande Vitesse Est-européenne?", *Congress of the European Regional Science Association and ASRDLF*, Parigi.
- Bowes D.R., Ihlanfeldt K.R. (2001), "Identifying the Impacts of Rail Transit Stations on Residential Property Values", in *Journal of Urban Economics*, n. 50.
- Camagni R. (2007), "Il finanziamento della città pubblica", in Baioni M. e Caudo G., *La costruzione della città pubblica*, Milano.
- Censis (2006), *La ricchezza del territorio italiano*, Roma.
- Comune di Roma (2004), Centralità direzionale Pietralata, [http://www.urbanistica.comune.roma.it/urbaroma/pages/it/citta\\_nuova/citta\\_direzionale/centralita\\_direz\\_pietralata](http://www.urbanistica.comune.roma.it/urbaroma/pages/it/citta_nuova/citta_direzionale/centralita_direz_pietralata).
- Curto R. (1993), "Qualità edilizia, qualità ambientale e mercato immobiliare: un'applicazione della Multiple Regression Analysis (MRA) al caso della città storica", *XIV Conferenza di Scienze Regionali*, Bologna.
- DATAR-Reclus (1989), *Les villes Européennes*, La Documentation Française, Parigi.
- DATAR-Reclus (2003), *Les villes Européennes. Analyse comparative*, Parigi.
- Garrod G.D., Willis K.G. (1992), "Valuing goods characteristics: an application of the hedonic price method to environmental attributes", in *Journal of Environmental Management*, n.34 (January).
- Fariña J., Lamiquiz F.J., Pozueta J. (2000), "Efectos territoriales de las infraestructuras de transporte de acceso controlado", in *Quadernos de Investigación Urbanística*, n.29, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Madrid.
- ISTAT (2007), *Statistiche del trasporto aereo (anni 2004-2005)*, Roma.
- Knight Frank (2007), *Wealth Report 2007*, Londra.
- Nakamura H., Ueda T. (1989), "The Impacts of the Shinkansen on Regional Development", *The Fifth World Conference on Transport Research*, Yokohama.
- Nomisma (2007), *Italia in sviluppo. Rassegna dei più significativi progetti di sviluppo del territorio*, Bologna.
- OMI Osservatorio Mercato Immobiliare (2005), *Rapporto Immobiliare 2005. Speciale Roma e provincia*.
- OMI Osservatorio Mercato Immobiliare (2005), *Rapporto Immobiliare 2005. Speciale Napoli e provincia*.
- Oxford Economic Forecasting (2005) *London's Place in the UK Economy, 2005-6*, Corporation of London, London.
- Preston J., Larbie A., Wall G. (2006), "The Impact of High Speed Trains on Socio-Economic Activity: The Case of Ashford (Kent)", *4th Annual Conference on Railroad Industry Structure, Competition and Investment*, Universidad Carlos III de Madrid.
- Regione Toscana (2006), "Ecco tutti i numeri sul turismo", *Conferenza regionale del Turismo, 6-7 giugno, Fortezza da Basso*, <http://primapagina.regione.toscana.it>
- RFI (2007), La futura stazione Tiburtina: cardine per la creazione di una nuova centralità urbana, [http://www.ferroviedellostato.it/allegati/Nota\\_stampata\\_tiburtina.pdf](http://www.ferroviedellostato.it/allegati/Nota_stampata_tiburtina.pdf)
- Scenari Immobiliari (2006), *Il mercato immobiliare di Napoli; Il mercato immobiliare residenziale di Roma; Il mercato immobiliare residenziale di Milano*.
- Scenari Immobiliari (2007), *Il mercato immobiliare di Torino; Il mercato immobiliare di Firenze; Il mercato immobiliare di Bologna*.
- Stanghellini S. (2007), "Introduzione", in Mollica E., *Sistemi economici locali e mercati immobiliari. La misura degli effetti originati da interventi di trasformazione urbana*, Gangemi, Roma.
- Torino Internazionale (1998), *Verso il Piano. Informazioni di base e primi indirizzi strategici*, Torino.

**Referenze immagini**

L'immagine di pagina 41 è tratta da [www.static.flickr.com](http://www.static.flickr.com); l'immagine di pagina 42 è tratta da [marukosan.spaces.live.com](http://marukosan.spaces.live.com); l'im-magine di pagina 43 è tratta da [www.miol.it](http://www.miol.it); le immagini di pagina 44 sono tratte da [www.rmtbristol.org.uk](http://www.rmtbristol.org.uk) e [www.ferrovie dellostato.it](http://www.ferrovie dellostato.it); le immagini di pagina 45 sono tratte da [www.bonjourlafrance.net](http://www.bonjourlafrance.net), [www.linternaute.com](http://www.linternaute.com), [www.wikitavel.org](http://www.wikitavel.org) e [www.sleepingparis.com](http://www.sleepingparis.com); le immagini di pagina 46 sono tratte da [www.justinfrance.org](http://www.justinfrance.org) e [travauxgare.strasbourg.fr](http://travauxgare.strasbourg.fr); le immagini di pagina 47 sono tratte da [www.ville-reims.it](http://www.ville-reims.it); l'immagine di pagina 48 è tratta da [www.sjsu.edu](http://www.sjsu.edu); le immagini di pagina 49 sono tratte da [www.staff.science.uva.nl](http://www.staff.science.uva.nl) e [www.railway-technology.com](http://www.railway-technology.com); l'immagine di pagina 50 è tratta da [www.ashford.towntalk.co.uk](http://www.ashford.towntalk.co.uk) e il secondo grafico da Preston, Larbie, Wall 2006; le immagini di pagina 51 sono tratte da [www.wikitavel.org](http://www.wikitavel.org) e [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org); le immagini di pagina 52 sono tratte da [www.lacomarcadepuertol-lano.com](http://www.lacomarcadepuertol-lano.com), [e-global.es](http://e-global.es) e [www.farfanilla.wordpress.com](http://www.farfanilla.wordpress.com); le immagini di pagina 53 sono tratte da [personaloreto.inf-cr.uclm.es](http://personaloreto.inf-cr.uclm.es), [fcmf.castillalamancha.es](http://fcmf.castillalamancha.es), [chico.inf-cr.uclm.es](http://chico.inf-cr.uclm.es); le immagini di pagina 54 sono tratte da [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it), [www.artesia.eu](http://www.artesia.eu) e [www.lastampa.it](http://www.lastampa.it); le immagini di pagina 56 sono tratte da [www.alberghimilano.it](http://www.alberghimilano.it) e [www.spazioblu.wordpress.it](http://www.spazioblu.wordpress.it); l'immagine di pagina 57 è tratta da [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it); le immagini di pagina 58 sono tratte da [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it), [maps.google.it](http://maps.google.it) e [www.wikipedia.org](http://www.wikipedia.org); le immagini di pagina 60 sono tratte da [informagiovani-italia.com](http://informagiovani-italia.com) e [www.archimagazine.com](http://www.archimagazine.com); le immagini di pagina 61 sono tratte da [www.alfonsomartone.it](http://www.alfonsomartone.it), [www.allimages.it](http://www.allimages.it) e [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it); le immagini di pagina 62 sono tratte da [www.home4student.com](http://www.home4student.com), [www.archiportale.com](http://www.archiportale.com) e [www.valeriani.info](http://www.valeriani.info); il primo grafico a pag. 63 è tratto da OMI 2005; le im-magini di pagina 64 sono tratte da [www.architetitalia.it](http://www.architetitalia.it); le immagini di pagina 65 sono tratte da [www.perraultarchitecte.com](http://www.perraultarchitecte.com); l'immagine di pag 66 è tratta da Datar 2003; le immagini di pagina 68 sono tratte da [www.abtn.co.uk](http://www.abtn.co.uk), [graphics8.nytimes.com](http://graphics8.nytimes.com) e [it.londonessence.com](http://it.londonessence.com); le immagini di pagina 69 sono tratte da [hometown.aol.com.uk](http://hometown.aol.com.uk), [www.grantrail.co.uk](http://www.grantrail.co.uk) e [www.tunnelbuilder.it](http://www.tunnelbuilder.it); le immagini di pagina 70 sono tratte da [www.treni-internazionali.com](http://www.treni-internazionali.com), [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com) e [www.spaziotorino.it](http://www.spaziotorino.it).