

Il "Corridoio multimodale Italia-Svizzera"

Risultati preliminari dello studio

2 dicembre 2013

Carlo Vaghi

Angela Airoldi

CERTeT – Università Bocconi



Il corridoio “Genova-Rotterdam”

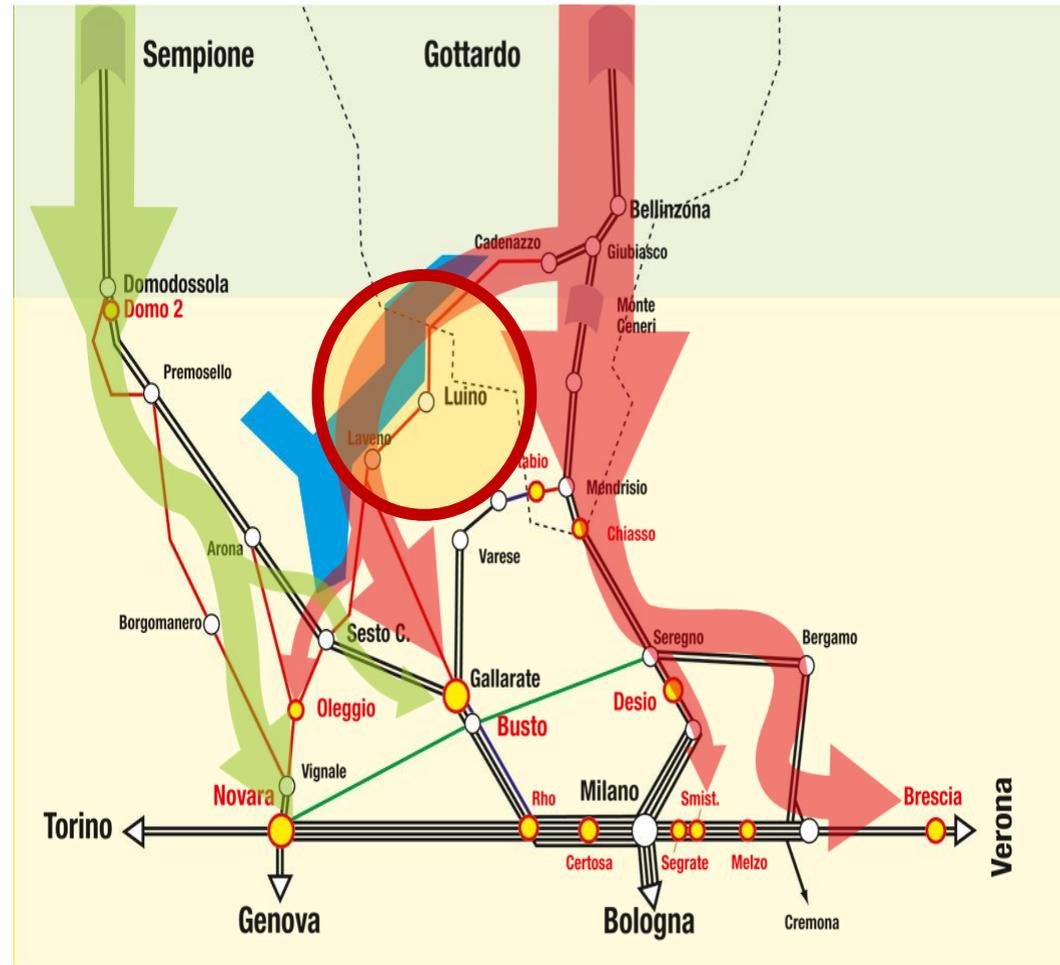
- Il Corridoio multimodale Italia-Svizzera si inserisce all’interno delle **reti TEN-T** (Trans-European Transport Network), in particolare del **Corridoio Genova-Rotterdam** (ex progetto prioritario n. 24 TEN-T)
- Il “Genova-Rotterdam” rappresenta il c.d. **Rail Freight Corridor num. 1** cioè uno dei 9 «assi ferroviari» considerati strategici dall’UE per il trasporto delle merci e il trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia (Regolamento 913/2010).



Il corridoio multimodale Italia-Svizzera

Per **corridoio multimodale Italia-Svizzera** si intende un insieme di reti infrastrutturali dedicate all'intermodalità ferro-gomma che procedono lungo gli assi ferroviari del **Sempione** e del **Gottardo**,
 Il corridoio è interessato dall'apertura della Galleria di Base **Alptransit del Gottardo** (prevista nel 2016-7).

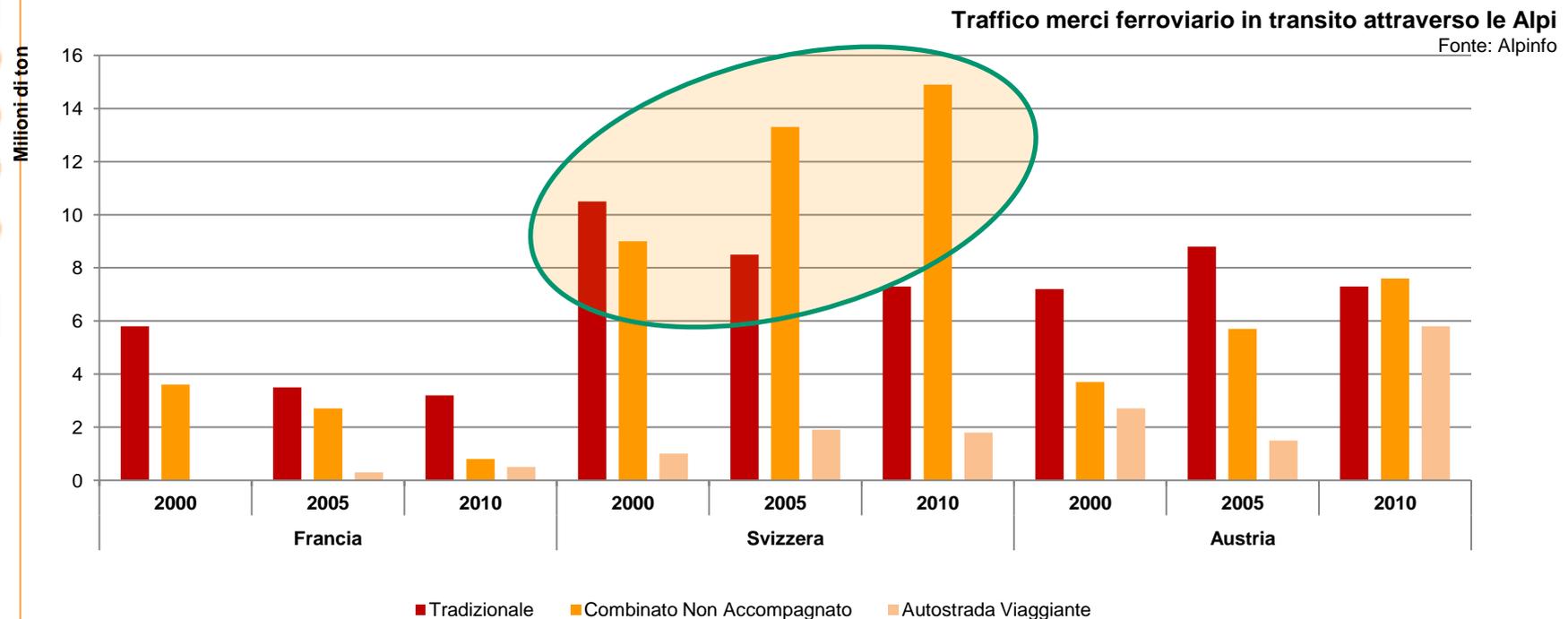
L'obiettivo della politica dei trasporti svizzera è di ridurre fino a 650.000 i transiti annui di veicoli pesanti a due anni dall'apertura del tunnel di base del Gottardo.



Fonte: Hupac

Il Corridoio e il trasporto ferroviario merci

Attraverso Sempione e Gottardo transitano circa **35,2 milioni di tonnellate** di merce all'anno, di cui il **63% su ferro**



Il trasporto combinato non accompagnato (TCNA), ovvero il trasporto di casse mobili, semirimorchi e container, è continuato a crescere anche in periodo di crisi

Il corridoio multimodale Italia-Svizzera

La realizzazione di Alptransit Gottardo (NTFA), ovvero di una **ferrovia pianeggiante lungo l'asse del Gottardo** consentirà risparmi nei costi di trazione e treni più lunghi.

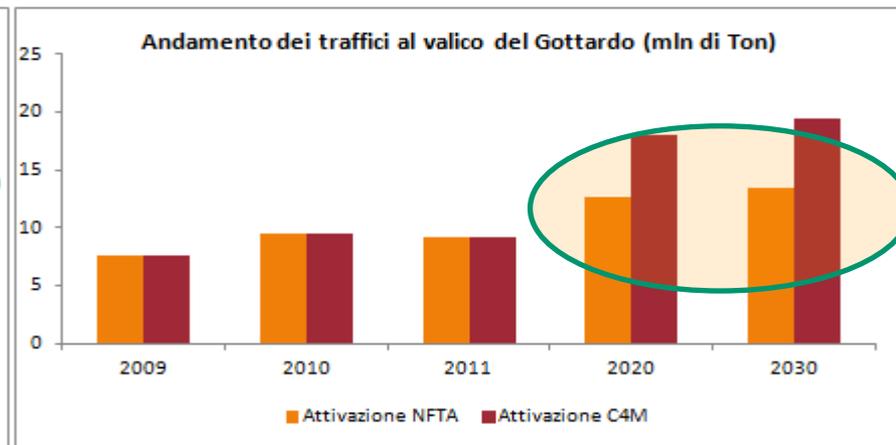
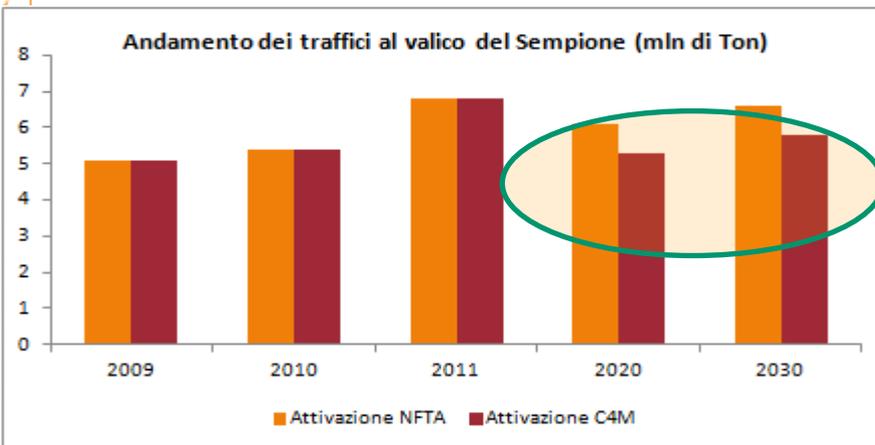
La realizzazione di un "**Corridoio 4 metri**" lungo l'asse del San Gottardo aprirà ulteriori segmenti di mercato al traffico merci su rotaia, migliorandone la produttività.

In particolare, la realizzazione di questi interventi infrastrutturali permetterà di modificare radicalmente il modello d'esercizio ferroviario sull'asse Italia-Svizzera.

	OGGI	DOMANI	
LUNGHEZZA MASSIMA CONVOGLI (METRI)	550	750	← Maggior numero di vagoni per treno
PESO MASSIMO CONVOGLI (TONN.)	1.600	2.000	← Carichi più pesanti
PROFILO MAX UNITÀ DI CARICO INTERMODALE (ALTEZZA)	3,8 M	4,0 M	← Tutte le unità di carico potranno transitare
PENDENZA MASSIMA	GOTTARDO-CHIASO 26‰ GOTTARDO-LUINO 26‰	GOTTARDO-CHIASO 21‰ GOTTARDO-LUINO 12‰	← Si riducono i costi di trazione e le percorrenze

La stima del traffico del “Corridoio 4 Metri”

- Dall’analisi dei più recenti studi trasportistici (Infras (2012), Basler & Partner (2012), Arnet & Zbinden (2013)) emerge come le stime riguardanti il traffico ferroviario transalpino Italia-Svizzera prima e dopo l’apertura del tunnel del Gottardo e del Corridoio 4 M siano sempre più cautelative.
- Il nostro studio considera **le stime più conservative** (Infras 2012, riportate anche nel “Messaggio” del Consiglio Federale svizzero), che prevedono:
 1. Scenario di sola attivazione NTFA: il traffico TCNA su Sempione e Gottardo cresce dell’1,2% annuo (2011-2030) fino a 20,1 mln di ton nel 2030;
 2. Scenario attivazione C4M: crescita del TCNA del 2,4% annuo, fino a 25,2 mln di ton nel 2030. Il C4M “spiazza” una quota di traffico attraverso il Sempione



Trasporto combinato non accompagnato (TCNA) previsto (Gottardo+Sempione):

- **2020: 1.100.000 spedizioni**
- **2030: 1.200.000 spedizioni**
- **(2011: 760.000 spedizioni)**

Gli effetti di traffico del C4M

- Il TCNA nello scenario di attivazione del C4M è caratterizzato da un incremento significativo sulla **linea di Luino** che, in assenza di interventi sulle altre direttrici, accoglierà **660 mila spedizioni/anno al 2020 (59% del totale)**.

Con attivazione C4M	SPEDIZIONI (UTI)		
	2011	2020	2030
UTI Gottardo	438.095,24	857.142,86	923.809,52
Luino	337.333,33	660.000,00	646.666,67
<i>Basilea-Luino-Novara</i>	23.613,33	46.200,00	45.266,67
<i>Basilea-Luino-Busto</i>	313.720,00	613.800,00	601.400,00
Chiasso	100.761,90	197.142,86	277.142,86
<i>Basilea-Chiasso-MISM / Segrate</i>	100.761,90	197.142,86	277.142,86
UTI Sempione	323.809,52	252.380,95	276.190,48
<i>Basilea-Sempione-Novara</i>	152.190,48	201.904,76	220.952,38
<i>Basilea-Sempione-Busto</i>	100.380,95	50.476,19	55.238,10
TOTALE	761.904,76	1.109.523,81	1.200.000,00

- La linea di Luino, grazie alla minore pendenza e alla presenza dei principali terminal del corridoio a sud, sarà sempre di più caratterizzata come "linea merci" del Corridoio Genova-Rotterdam**

Gli interventi previsti e necessari- l'Accordo ITA-CH

La "**Dichiarazione di Intenti**" firmata il 17/12/2012 dai Governi di Italia e Svizzera prevede l'impegno di entrambi i Paesi per incrementare l'interoperabilità delle reti ferroviarie nazionali agendo attraverso:

1. Interventi sui **terminali nel Nord Italia**: terminal di Novara, Alessandria e Milano Smistamento (con Segrate) come azioni infrastrutturali prioritarie;
2. Azioni per lo **sviluppo dell'infrastruttura**: adeguamento modulo (750 m) e sagoma (P/C80) sul corridoio del Gottardo (Chiasso e Luino) e su quello del Sempione;
3. Interventi per aumentare la **qualità dei servizi viaggiatori** tra i due Paesi.
4. Adozione di **misure convergenti per il finanziamento** di queste opere, con disponibilità della Svizzera a farsi carico degli interventi nei quali l'Italia non può garantire il finanziamento e i tempi di consegna concordati;
5. Azioni per il **mutuo riconoscimento sulle reti ferroviarie** del materiale rotabile, delle qualifiche professionali, dell'accesso alla rete e degli standard di sicurezza;

Gli interventi previsti e necessari- il “Messaggio”

La Svizzera ha approvato in ottobre il "**Messaggio concernente la realizzazione e il finanziamento di un corridoio da quattro metri sulle tratte di accesso alla NFTA lungo l'asse del San Gottardo**", ovvero il finanziamento per la realizzazione di opere ferroviarie in grado di garantire che le linee del corridoio del Gottardo siano in grado di permettere il trasporto di semirimorchi e unità di carico con un profilo di 4 metri, su treni lunghi almeno 700 metri.

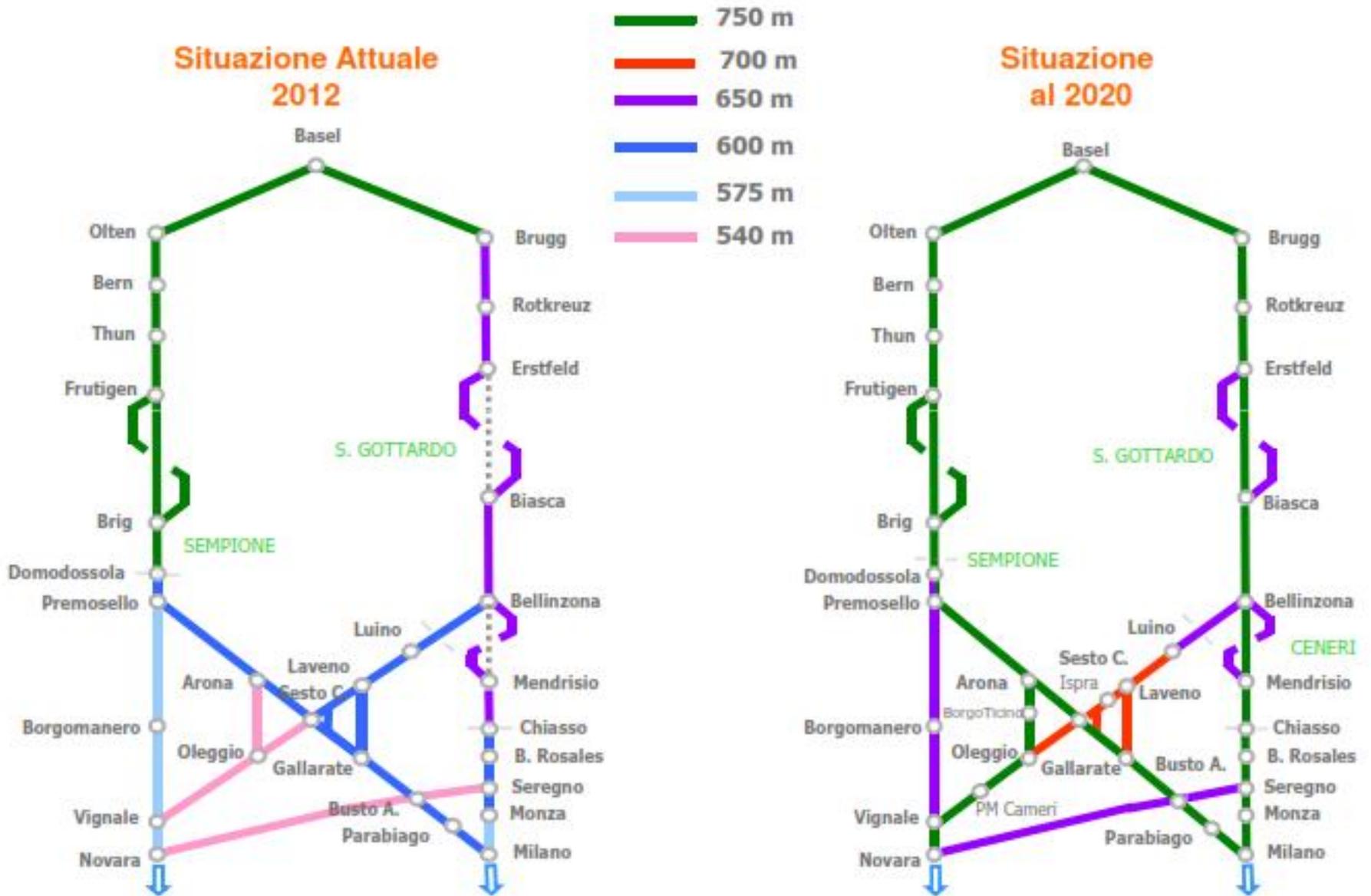
Di particolare importanza è l'approvazione di un credito d'impegno complessivo di **940 milioni di franchi (762 milioni di Euro) per:**

1. l'ampliamento della sagoma di spazio libero delle tratte di accesso alla galleria di base del San Gottardo **in Svizzera** (710 milioni di Franchi)
2. Gli interventi di adeguamento al profilo 4 metri e modulo 700-750 metri e lungo le tratte di accesso alla Svizzera **in Italia** (in particolare la tratta Ranzo–Gallarate quale parte **della linea di Luino** e la tratta Chiasso–Milano) con un prefinanziamento di 230 milioni di Franchi (**160 milioni di Euro***) in forma di mutui a interesse variabile rimborsabili.

Il Messaggio è adesso all'attenzione del Parlamento svizzero (Consiglio degli Stati) per la definitiva approvazione.

*: il “Decreto del Fare” ha stanziato 15 MEuro per l'adeguamento del modulo a 700m linea Luino

MODULI DI LINEA



SITUAZIONE SAGOME

Situazione Attuale
2012



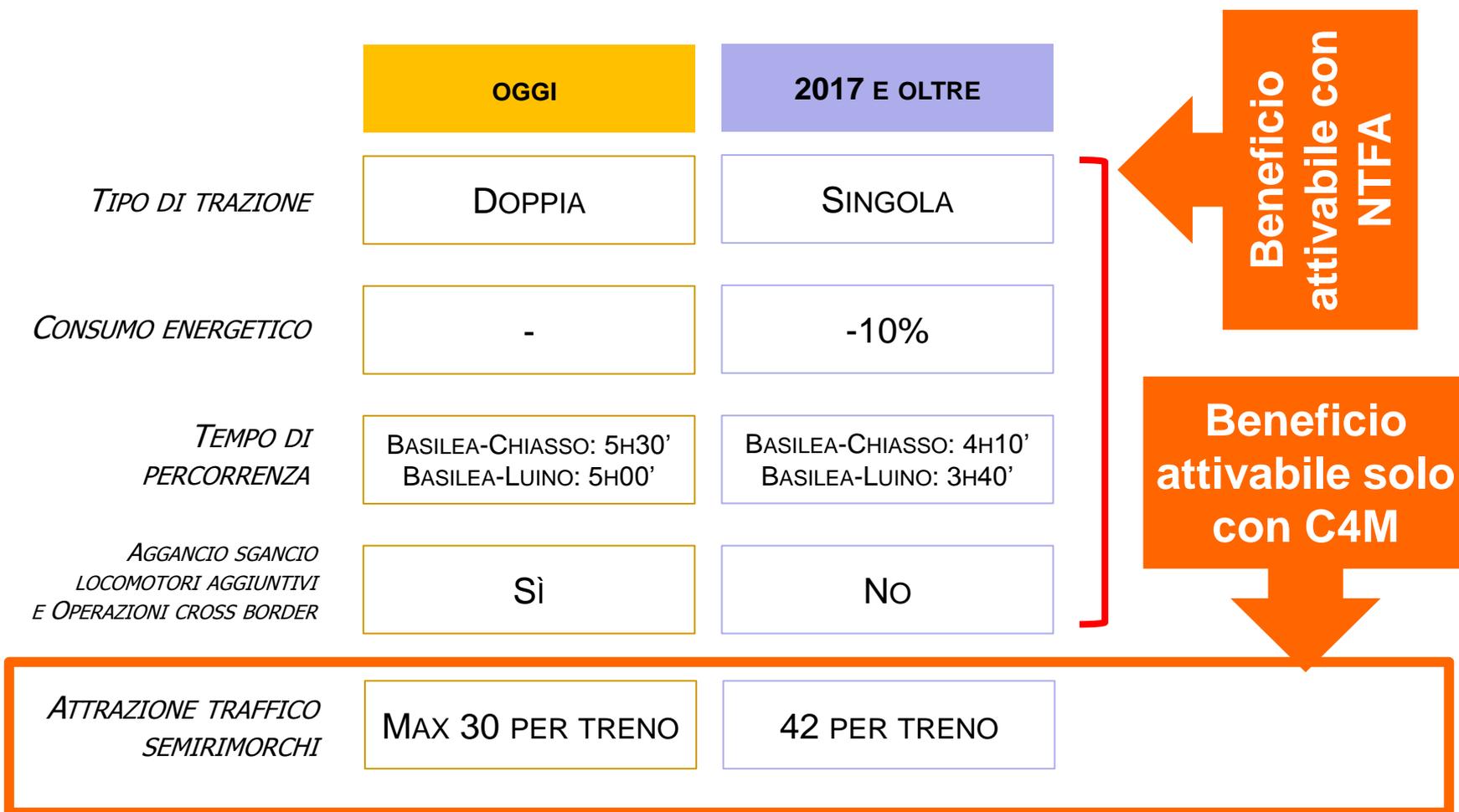
- PC80
- PC60, adeguamento a PC80 da verificare
- PC50, adeguamento a PC80 da verificare
- PC60
- PC50
- PC45

Situazione
al 2020



Il calcolo dei benefici del C4M

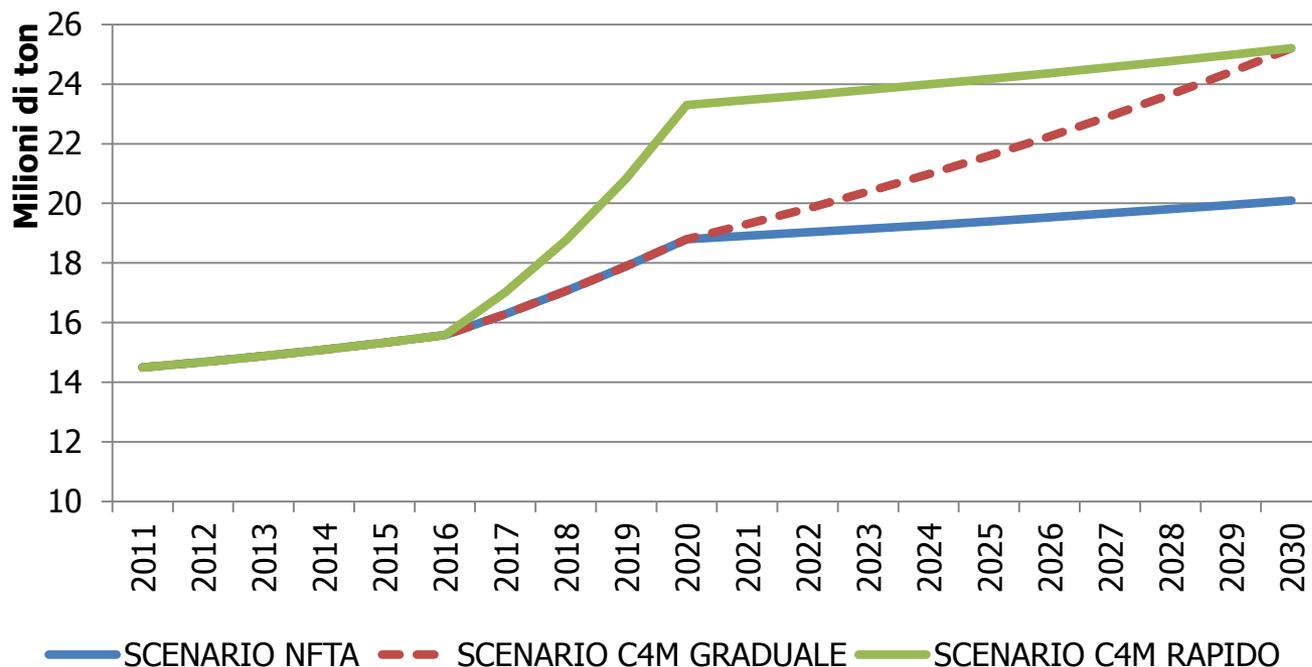
Il Corridoio 4 metri consentirà nel periodo 2016-2030 **benefici per la riduzione del costo d'esercizio ferroviario e del costo per tonnellata trasportata** per effetto di:



Il calcolo dei benefici del C4M

L'analisi si è concentrata su tre scenari possibili, che considerano diversi orizzonti temporali per l'attivazione degli interventi del Corridoio 4 Metri:

- **Scenario NTFA**: attivazione della sola galleria Alptransit Gottardo dal 2017, senza attivazione del C4M
- **Scenario "graduale"**: realizzazione degli interventi C4M dopo il 2020
- **Scenario "rapido"**: realizzazione degli interventi C4M tra il 2017 e il 2020



I benefici del C4M

Attraverso l'applicazione di **metodologie di Analisi Costi-Benefici** (attualizzazione e conversione in prezzi ombra) è stato possibile identificare i risparmi legati al trasporto ferroviario e stradale delle merci, dovuti ai minori costi d'esercizio.

È stato anche possibile identificare **i benefici di natura ambientale**, generati dalla riduzione delle esternalità negative prodotte dai traffici stradali tra l'Italia e la Svizzera.

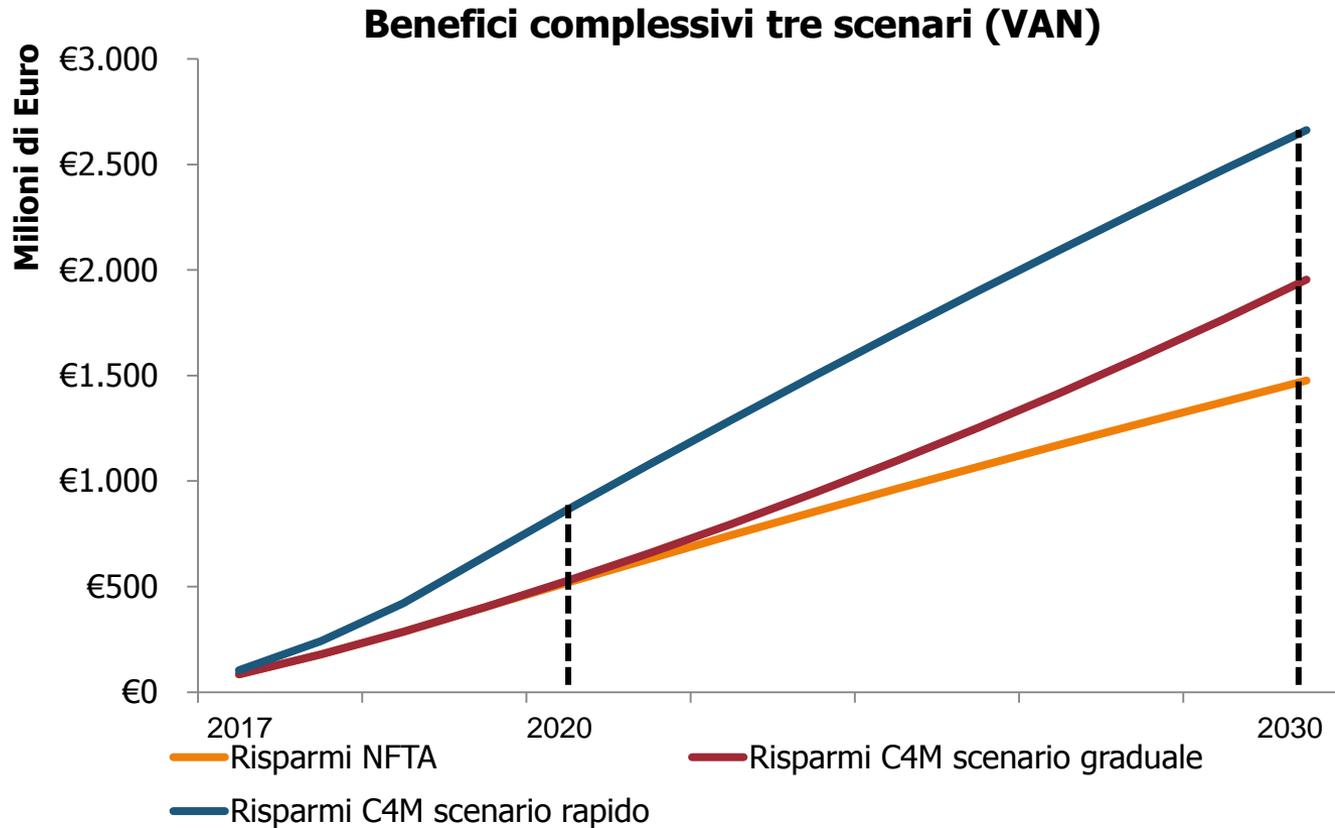
I benefici sono calcolati in Valore Attuale Netto sull'**orizzonte temporale 2017-2030**

	NFTA	ATTIVAZIONE GRADUALE C4M	ATTIVAZIONE RAPIDA C4M
RISPARMI COSTO DI TRASPORTO	1,475 MLD	1,953 MLD	2,662 MLD
BENEFICI AMBIENTALI	383 MLN	688 MLN	1.139 MLN

L'analisi dimostra come non sia sufficiente il completamento di Alptransit Gottardo per apportare i benefici per la catena logistica possibili con il C4M, anche in caso di sua realizzazione graduale.

I maggiori benefici del C4M rispetto alla NFTA sono dovuti al maggior traffico in tonnellate trasportabile sui treni lunghi 700m e di profilo 4 metri.

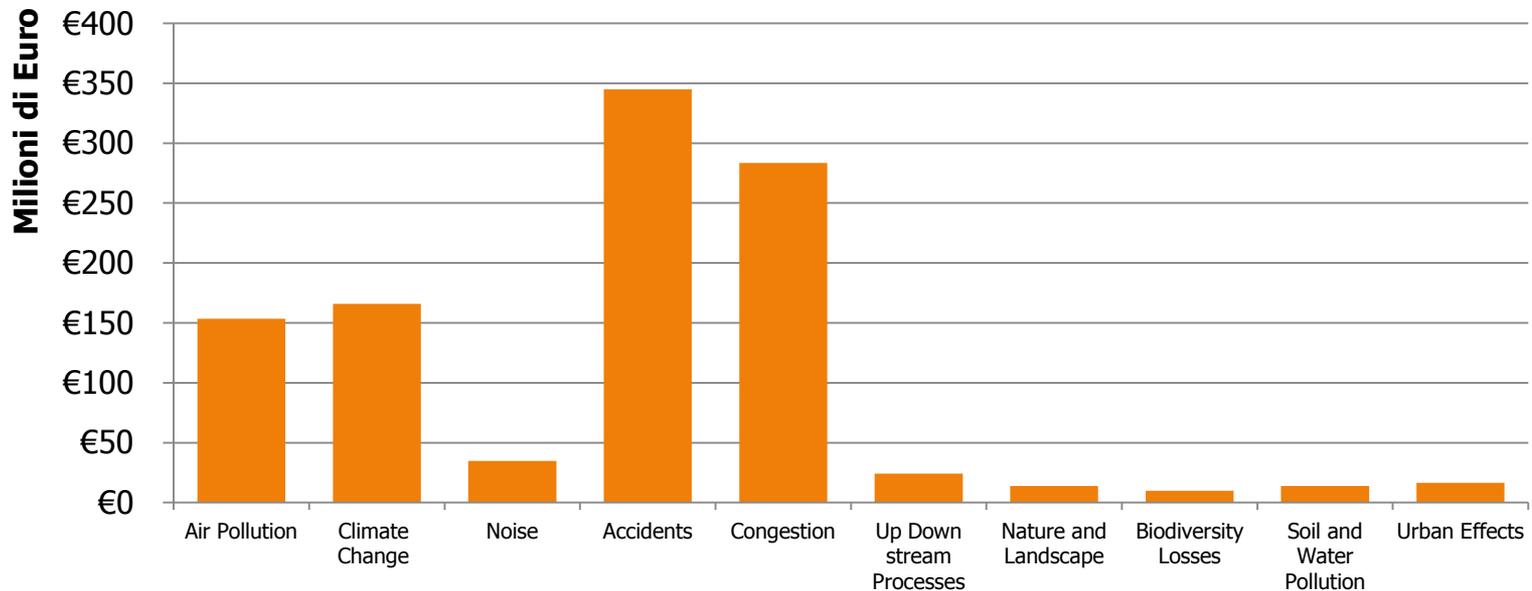
I benefici del C4M nei tre scenari



Dal 2017, anno di entrata in esercizio a regime del tunnel del Gottardo, i benefici in termini di minori costi di trasporto ferroviario aumentano in proporzione alla rapidità di realizzazione del C4M.

I benefici ambientali del C4M per categoria

I benefici ambientali prodotti dall'attivazione del C4M (high scenario)



La principale fonte utilizzata a livello europeo per la stima dei costi esterni del trasporto è l' "Handbook on estimation of external costs in the transport sector" che categorizza e definisce le esternalità prodotte dal trasporto, monetizzandone il valore unitario.

Tra le categorie di costo esterno per la collettività, lo shift di traffico dalla strada alla ferrovia riduce (Scenario "rapido"):

- i costi sociali per incidentalità e congestione per circa **600 milioni di Euro;**
- i costi per l'inquinamento dell'aria e per le emissioni CO2 di circa **300 milioni di Euro.**

I benefici e gli stakeholders

L'analisi evidenzia come i benefici dell'attivazione del Corridoio 4 Metri siano distribuiti tra diverse categorie di stakeholders:

- **La collettività** beneficia della riduzione di inquinamento, congestione, incidentalità, per un valore compreso tra i 700 e i 1.100 milioni di euro
- **La catena logistica e i suoi utenti/operatori** beneficiano della riduzione del costo di trasporto ferroviario. Il valore complessivo di tali benefici è infatti generato da:
 - riduzione del **20%** circa del costo di **trazione ferroviaria**
 - riduzione del **45%** circa del costo **per tonnellata**

Naturalmente, i vantaggi della riduzione del costo di trasporto potranno essere "distribuiti" tra tutti gli attori della catena logistica, a partire dal gestore dell'infrastruttura fino al cliente/consumatore finale.

I benefici: un'ottica di corridoio

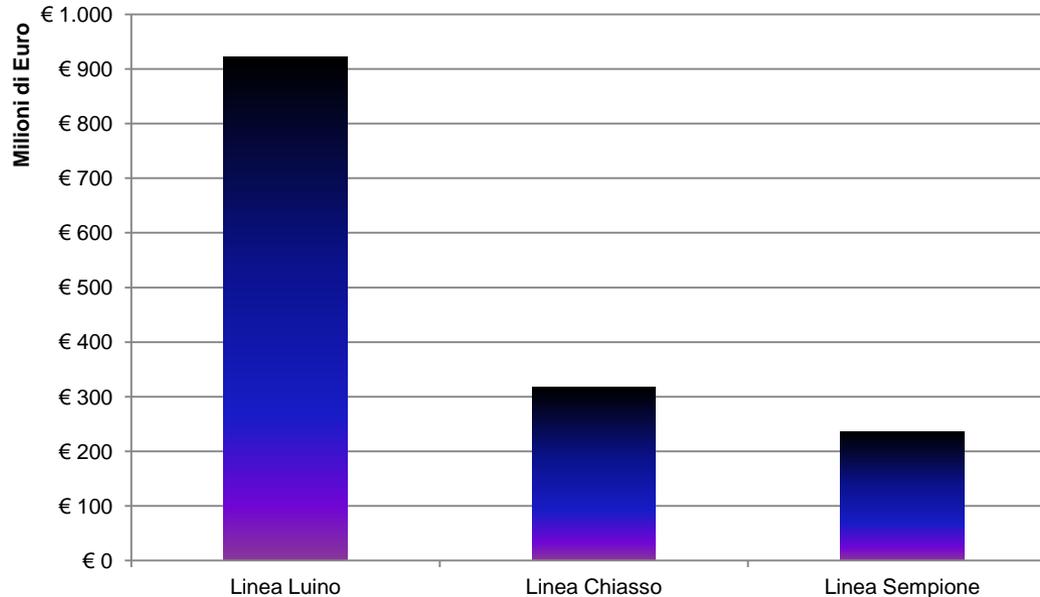
I benefici sopra elencati sono da attribuire all'intera catena logistica del Corridoio Italia-Svizzera, e in senso lato alla maggior parte delle spedizioni effettuate sul Corridoio Genova-Rotterdam. **Non sarebbero invece attivabili nel caso in cui gli investimenti sulle linee ferroviarie in Italia non fossero realizzati.**

In questo caso i treni più lunghi e performanti dovrebbero attestarsi in Svizzera, con elevato rischio che il traffico torni a viaggiare su strada nel tratto italiano dell'itinerario, o nell'intero tragitto attraverso le Alpi.

L'impatto sulla struttura occupazionale

- La realizzazione del Corridoio 4 Metri può contribuire al rilancio della struttura produttiva dell'area lombarda-piemontese interessata
- L'area ha forte vocazione all'export: il miglioramento delle infrastrutture di trasporto ferroviario e intermodale garantiscono accessibilità e collegamenti verso i mercati di sbocco
- L'ampliamento dei terminal può attivare occupazione indotta per la domanda di servizi (logistici, di ristorazione/alloggio, manutenzione, ecc.)
- L'occupazione indotta è più elevata se i terminal sono situati presso interporti o aree logistiche "organizzate" nel territorio, per effetto delle economie di agglomerazione, presenti anche nella logistica
- **Una stima di massima indica in 800-850 addetti aggiuntivi l'occupazione attivata dall'aumento di traffico intermodale previsto nel 2020**
- **La stima può essere elevata a 2400-4000 addetti aggiuntivi nel caso che i terminal riescano ad attrarre nel territorio circostante insediamenti di logistica integrata ("effetto interporto")**

I benefici del C4M per linea



Scomponendo i traffici per direttrice e mantenendo sostanzialmente invariate le attuali ripartizioni del traffico, si può osservare come **all'asse di Luino siano attribuiti benefici in termini di minori costi del trasporto ferroviario per circa 1,8 miliardi di Euro** (scenario "rapido").

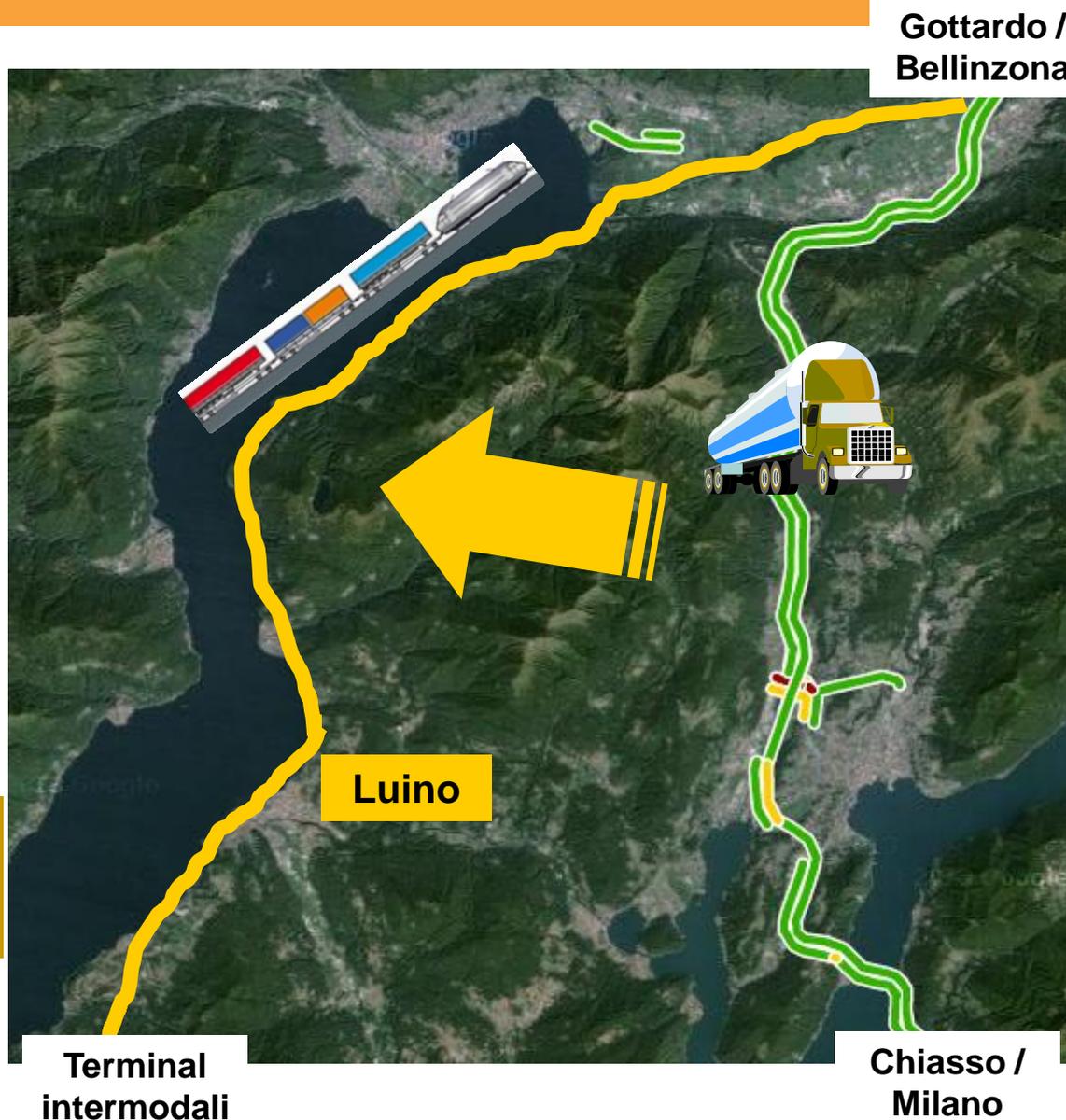
Più contenuti sono invece gli effetti sulle linee del Sempione e di Chiasso, anche se in quest'ultimo caso l'attivazione della gronda Seregno-Bergamo, la riqualificazione della linea e l'ampliamento del terminal di Milano Smistamento potrebbero modificare lo scenario attuale. I benefici sulla linea del Sempione risentono della diminuzione dei transiti prevista a causa del potenziamento dell'asse del Gottardo.

Luino e il C4M

- Il Corridoio 4 Metri toglie traffico alla strada e lo trasferisce alla ferrovia
- ...il C4M toglie traffico all'asse autostradale e lo trasferisce soprattutto all'asse ferroviario merci di Luino

+300.000 UTI*/anno
+25-30 treni/giorno

*Unità di Trasporto Intermodale



Luino e il C4M – le criticità

- Il trasferimento di traffico sulla ferrovia sposta traffico “di corridoio” su una linea realizzata per il traffico locale, ma che è diventata sempre più strategica per il traffico merci internazionale
- **Anche il traffico ferroviario merci produce “costi esterni” ambientali, causati da rumore, produzione energia, ecc.**
- Inoltre, l’aumento del traffico ferroviario provoca maggiori interruzioni (e perdite di tempo) ai passaggi a livello, con conseguente aumento della probabilità di incidenti (categoria di costi per la collettività ingenti, ma difficilmente quantificabili)



I costi esterni e le altre categorie di costo per la collettività non sono “astratti”, ma si traducono in variazioni di entità misurabili (es: prezzo degli immobili)

Luino e il C4M – le opportunità

- Il C4M deve essere realizzato minimizzando gli impatti del traffico ferroviario
→ La legge svizzera impone di utilizzare esclusivamente materiale rotabile non fono-inquinante entro il 2020. Hupac, a oggi il principale utilizzatore della linea, ha un parco rotabili per l'85% aderente alla normativa anti-rumore (Fonte: Hupac)
- Il C4M deve essere l'occasione per i Comuni del Verbano di razionalizzare la mobilità nell'area, ad es. eliminando le interferenze strada-ferrovia
- Il C4M deve essere l'occasione per un rilancio della linea per il trasporto passeggeri, anche a fini turistici
- **Luino potrà essere collegata con Zurigo in circa 2h45', permettendo di promuovere servizi ferroviari dedicati al segmento di clientela turistica che raggiunge la meta di vacanza su treno**
- Il C4M deve essere l'occasione di rilanciare la storica Stazione come elemento di accessibilità per l'intera area, rilanciando il trasporto passeggeri regionale
- **La presenza di una stazione efficiente e con un numero frequente di servizi ha effetti positivi sull'attrattività e sui valori immobiliari della città, in particolare dell'area servita dalla stazione.**

Luino e il turismo ferroviario - un gap meno ampio delle attese

Tamina Therme Bad Ragaz.



36.5°C, weil es mir gut tut – Erleben Sie Wasser in seiner reinsten Form im öffentlichen Thermalheilbad in Bad Ragaz.

Das öffentliche Thermalheilbad in Bad Ragaz ist ein Ort zur Regeneration von Körper, Geist und Seele. Tauchen Sie ein in die einzigartige Thermalwasserwelt und erleben Sie das gesunde Thermalwasser in seiner reinsten Form. In der Saunalandschaft werden Ihre verspannten Muskeln gelockert und die Abwehrkräfte gestärkt. Erleben Sie stündlich eine von bis zu 40 verschiedenen Aufwuszeremonien. Auch in Sachen Beauty und Massagen finden Sie ein umfassendes Wellbeing-Angebot mit Qualität auf höchstem Niveau.

[Online kaufen](#)

[Profitieren](#) [Details](#) [Preise](#) [Kaufen](#)

RailAway-Kombi.

Im ermäßigten Kombi-Preis Inbegriffen: Bahn- und Busfahrt (20%) nach Bad Ragaz, Tamina Therme und zurück, Eintritt in die Bäder der Tamina Therme für 4 Stunden (20%). Preisbeispiele für Eintritt Montag bis Freitag 2 Klasse, in CHF.

	1/2	1/1
Basel SBB	72.80	121.60
Bern	83.20	142.40
Luzern	58.40	92.80
Zürich HB	52.00	80.00

Luino und Riviera del Gambarogno.



Einkaufen in Luino am Lago Maggiore. Entdecken Sie die Riviera del Gambarogno und den berühmten Wochenmarkt in Luino (I).

Geprägt von hohen, waldbedeckten Bergen gehört der nördliche Teil des Lago Maggiore, der das Tessin mit der Lombardia verbindet, zu den idyllischsten Gegenden der Südschweiz. Hier können Sie noch viel entdecken: malerische Tessiner Dörfer, die üppige Vegetation und Panorama-Ausblicke auf See und Berge. Und natürlich den berühmten Wochenmarkt in Luino, auf dem Sie neben frischen Lebensmitteln aus der Region insbesondere Lederwaren, Kleider und Schuhe finden.

[Online kaufen](#)

[Profitieren](#) [Details](#) [Hotels](#) [Preise](#) [Kaufen](#)

RailAway-Kombi.

Im ermäßigten Kombi-Preis Inbegriffen: Bahnfahrt (20%) nach Luino und zurück. Preisbeispiele 2. Klasse, in CHF.

	1/2	1/1
Basel SBB	67.20	134.40
Bern	67.20	134.40
Luzern	48.00	96.00
Zürich	51.20	102.40

Capolinea Luino – un sogno?

I servizi internazionali dalla stazione di Coira...



EC 6

Hamburg-Altona

Chur 11:16 - Landquart 11:24 - Bad Ragaz 11:31 - Sargans 11:37 - Ziegelbrücke 11:59 - Pfäffikon SZ 12:17 - Wädenswil 12:27 - Thalwil 12:37 - Zürich HB 12:48 - Basel SBB 13:53 - Basel Bad Bf 14:26 - Freiburg(Breisgau) Hbf 15:02 - Baden-Baden 15:50 - Karlsruhe Hbf 16:10 - Mannheim Hbf 16:37 - Mainz Hbf 17:18 - Koblenz Hbf 18:11 - Bonn Hbf 18:42 - Köln Hbf 19:05 - Düsseldorf Hbf 19:31 - Duisburg Hbf 19:44 - Essen Hbf 19:57 - Bochum Hbf 20:08 - Dortmund Hbf 20:21 - Münster(Westf)Hbf 20:54 - Osnabrück Hbf 21:21 - Diepholz 21:46 - Bremen Hbf 22:15 - Hamburg-Harburg 23:00 - Hamburg Hbf 23:14 - Hamburg Dammtor 23:20 - Hamburg-Altona 23:29



EC 96

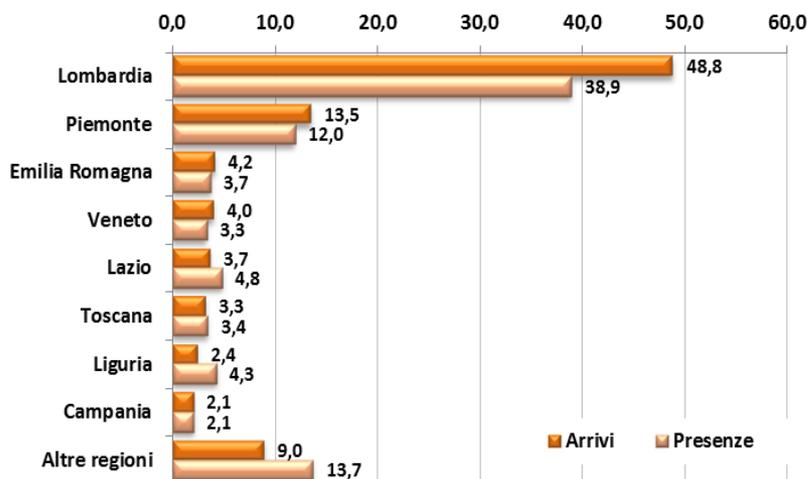
Bruxelles-Midi

Chur 13:16 - Landquart 13:24 - Bad Ragaz 13:31 - Sargans 13:37 - Ziegelbrücke 13:59 - Pfäffikon SZ 14:17 - Wädenswil 14:27 - Thalwil 14:37 - Zürich HB 14:48 - Basel SBB 15:53 - St-Louis(Haut Rhin) 16:27 - Mulhouse Ville 16:44 - Colmar 17:06 - Sélestat 17:19 - Strasbourg 17:40 - Saverne 18:12 - Metz Ville 19:08 - Thionville 19:27 - Luxembourg 19:49 - Arlon 20:18 - Namur 21:42 - Bruxelles-Luxembourg 22:29 - Bruxelles-Schuman 22:33 - Bruxelles-Nord 22:41 - Bruxelles-Central 22:47 - Bruxelles-Midi 22:51

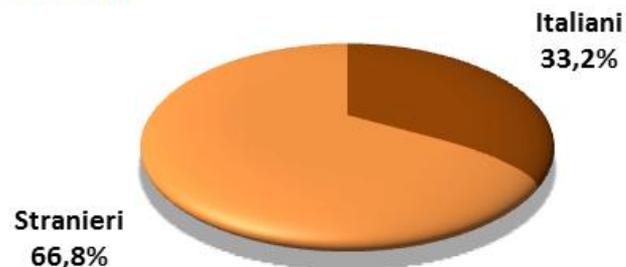
Luino e il potenziale turistico-immobiliare: un approfondimento

Flussi turistici sul Lago Maggiore

Arrivi e presenze per regione di provenienza. I trim. 2013



Presenze

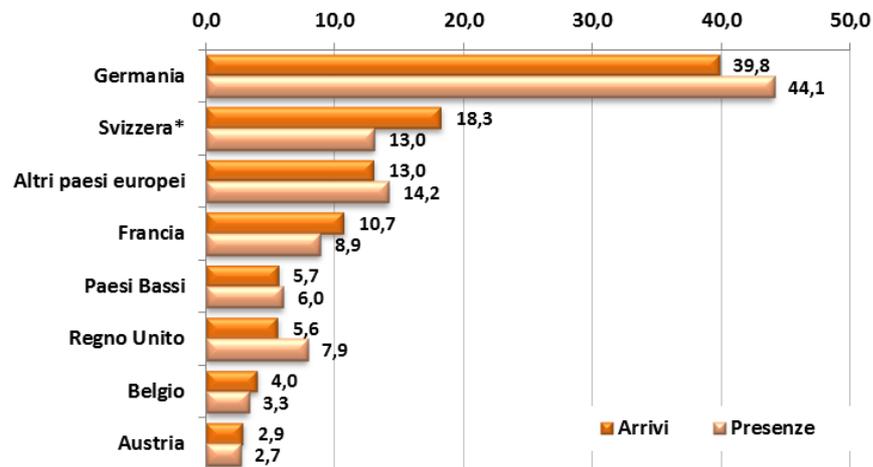


<http://www.provincia.va.it/>

Arrivi



Arrivi e presenze per paese di provenienza. I trim. 2013



* Svizzera + Liechtenstein

La spesa dei turisti

I turisti che scelgono il lago spendono in media:

- 69 euro per il viaggio a/r gli italiani, 152 euro gli stranieri,
- 61 euro per l'alloggio, 59 euro per gli italiani 62 per gli stranieri;
- 80 euro al giorno per il pacchetto tutto compreso sia per gli italiani che per gli stranieri;
- 80 euro al giorno di spese extra sul territorio, 63 euro per gli italiani e 86 euro per gli stranieri.

Il turismo di Luino è caratterizzato da:

- presenza di tipo residenziale italiana e straniera legata alla presenza di seconde case
- escursionismo tipico dei fine settimana e proveniente soprattutto dall'hinterland milanese
- rilevante flusso turistico giornaliero prevalentemente estero, legato alla presenza del mercato settimanale (con flussi fino a 30.000 persone stimate nelle giornate di punta)
- una quota di presenze nelle strutture alberghiere ancora rilevante, anche se in diminuzione

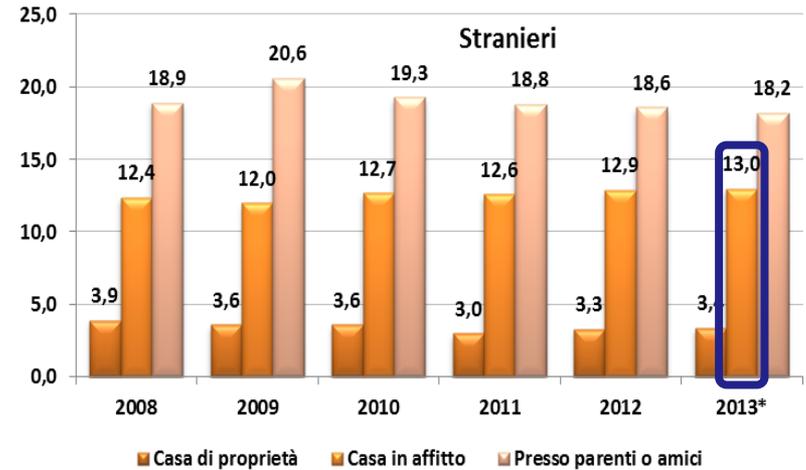
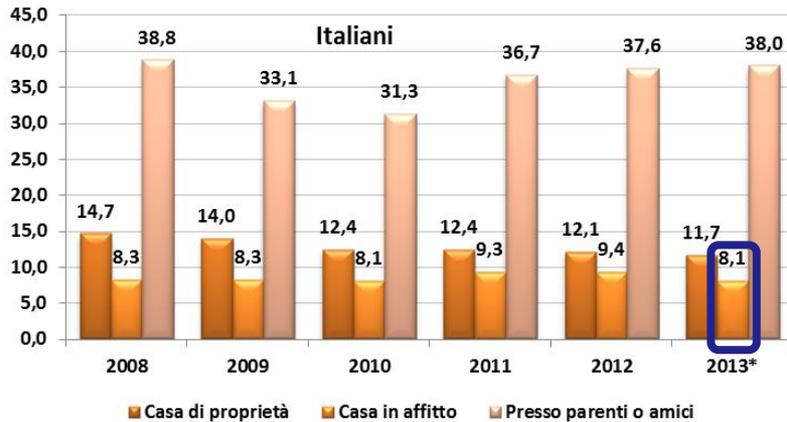
Stima (in %) dell'impatto economico della spesa turistica lacuale sugli altri settori

Settori	Italiani	Stranieri	Totale
Strutture ricettive	32,5	29,9	30,5
Ristoranti, pizzerie	15,5	15,8	157,0
Bar, caffè, pasticcerie	4,8	0,8	4,0
Attività ricreative, culturali, intrattenimento	15,1	14,1	14,3
Abbigliamento e calzature	8,0	11,0	10,4
Agroalimentare	9,2	0,5	9,5
Altre industrie manifatturiere	9,3	9,6	9,5
Giornali, guide, editoria	3,9	4,0	4,0
Trasporti	1,6	2,3	2,1
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Osservatorio Nazionale del Turismo – dati Unioncamere

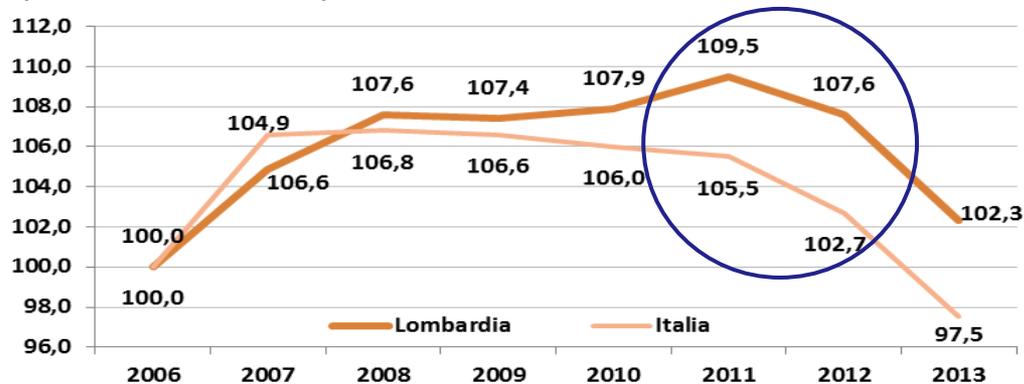
Tipologie di alloggio per turismo

Impatto sulle case nelle località turistiche: tipologie di alloggio scelte dai turisti per le proprie vacanze. Estate 2013



Fonte: Elaborazioni Ufficio Studi FIMAA su dati Istat e Banca d'Italia

Dinamica dei prezzi medi di compravendita delle case vacanze in Lombardia e confronto con la media nazionale (Numeri indice 2006=100)



Fonte: Ufficio Studi FIMAA, luglio 2013

Il mercato immobiliare

Prezzi medi di compravendita, minimi e massimi, di case per vacanza in alcune località turistiche lacuali della Lombardia (€/mq)

Località	Top/nuovi		Centrali/usati		Periferici/usati	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Bellagio	2.600	3.400	1.200	2.000	1.200	1.900
Cernobbio	3.300	4.500	2.000	2.500	1.500	1.800
Menaggio	2.400	2.900	1.500	2.300	1.200	1.600
Bellano	2.600	3.000	2.200	2.400	1.600	1.800
Lierna	2.700	3.000	2.000	2.200	1.500	1.800
Perledo	2.300	2.600	1.800	2.000	1.300	1.600
Varenna	2.700	3.000	2.200	2.500	1.800	2.000

Fonte: Ufficio Studi FIMAA, luglio 2013

Canoni minimi e massimi medi settimanali ordinari, per mese, dell'appartamento più richiesto* (€/settimana)

	Giugno		Luglio		Agosto	
	Min	Max	Min	Max	Min	Max
Bellano	400	500	500	600	700	900
Lierna	400	600	500	600	700	800
Perledo	300	400	300	400	600	800

* Nota: camera matrimoniale, cameretta, cucina e bagno, 4 posti letto, spese incluse

Fonte: Ufficio Studi FIMAA, luglio 2013

Prezzi degli immobili nel comune di Luino

Luino centro

	Minimo	Massimo
UNITA' ABITATIVE	€/m ²	€/m ²
nuove/ristrutturate	2.200	3.000
abitabili in buono stato	1.100	1.700
da ristrutturare	650	900

Luino residenziale panoramico

	Minimo	Massimo
UNITA' ABITATIVE	€/m ²	€/m ²
nuove/ristrutturate	2.300	3.000
abitabili in buono stato	1.600	1.900
da ristrutturare	750	1.200

Luino semicentro

	Minimo	Massimo
UNITA' ABITATIVE	€/m ²	€/m ²
nuove/ristrutturate	1.800	2.300
abitabili in buono stato	1.000	1.500
da ristrutturare	650	900

Luino periferia

	Minimo	Massimo
UNITA' ABITATIVE	€/m ²	€/m ²
nuove/ristrutturate	1.700	2.000
abitabili in buono stato	900	1.300
da ristrutturare	550	800

Fonte: CCIAA Varese, Rilevazione dei prezzi degli immobili della provincia di Varese, 2013

L'impatto della ferrovia sui valori immobiliari

Nella determinazione dei valori immobiliari sono componenti cruciali:

- ✓ l'accessibilità dell'immobile e della zona/comune in cui è ubicato
- ✓ la qualità (frequenza) dei servizi di trasporto presenti
- ✓ la connettività al più ampio network dei trasporti



la vicinanza di una stazione ferroviaria ha un impatto positivo sui prezzi degli immobili

la presenza di linee ferroviarie ha un impatto negativo perché prevale l'effetto rumore
gli immobili in un raggio di 250 metri tendono ad avere un prezzo inferiore rispetto a quelli più lontani

Per i comuni del lungolago:

- **intorno all'3%** l'incremento del prezzo delle abitazioni determinato dalla vicinanza ad una stazione ferroviaria
- **500/750 metri** il raggio di azione dell'effetto prezzi dovuto alla vicinanza dei mezzi di trasporto ferroviari
- **incidono in modo positivo sui prezzi:** l'accessibilità complessiva dell'abitazione o della zona, la sicurezza, la presenza di un elemento di attrazione/attrattività (lago), la qualità degli immobili, la vivibilità della zona (presenza e apertura dei negozi, ...)
- **compreso tra il 5 e l'8%** l'incremento nel prezzo degli immobili per la vicinanza di verde/panorama
- **concorrono al deprezzamento delle abitazioni:** affaccio su strade di intenso traffico (auto) o a ridosso di binari, elevato passaggio di mezzi rumorosi (veicoli commerciali), scarsa qualità degli immobili e inadeguata vivibilità della zona (negozi chiusi), mancanza di collegamenti ferroviari con i centri maggiori e carenza in genere di mezzi pubblici

Il treno: un problema, ma non per tutti

Luino

Ottima posizione per raggiungere il centro è a soli 500m. Di fronte alla stazione ferroviaria

... troppo rumore se apri la finestra di notte (stazione)

l'hotel è collocato in una zona molto tranquilla, ma a pochi minuti dalla stazione ferroviaria

camera molto rumorosa (c'è una strada molto trafficata davanti)

Bad: The position on a busy road

Maccagno Superiore

Troppo traffico nella via limitrofa

... nonostante la ferrovia passi molto vicino, in tre notti il treno non l'ho mai sentito

It is located right next to the train station and goods trains run throughout the night so we had a nightmare with sleep broken repeatedly each night

Le bruit des trains.

... train un peu bruyant juste à côté

Noise from train day and night

... in luogo tranquillo e silenzioso (la ferrovia è vicina, ma il poco rumore si percepisce solo al di fuori dell'appartamento)...

Close to the train

The train was killing my sleep

Good hotel close to the station ... Quiet at night ...

Porto Valtravaglia

la route un peu bruyante devant l'hotel

Die Straße, die am haus vorbeiführt, ist gut befahren und laut. (La strada che costeggia la casa è molto affollata e rumorosa)

Grazie per l'attenzione!