

EBP

Transdolomites

Potenziale turistico della linea ferroviaria delle Valli dell'Avisio

Con il sostegno di:

VAL DI FASSA

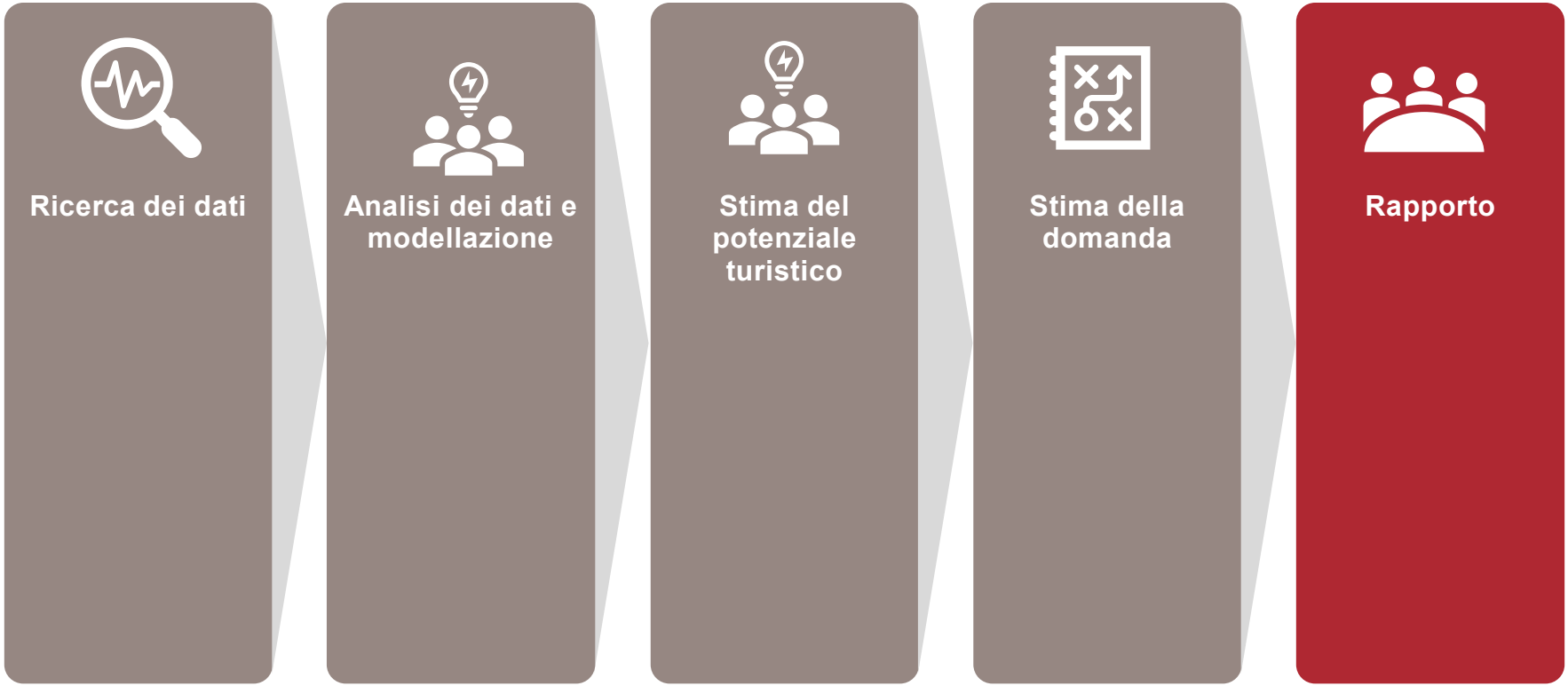
sit canazei

Rapporto

Indice

- **Obiettivo del presente studio**
- **Metodologia**
- **Risultati**
- **Conclusione**

Tempistiche del progetto





Obiettivo

Obiettivo del progetto

Individuare le potenzialità turistiche della regione, che potrebbero essere realizzate grazie alla linea ferroviaria Avisio proposta

- L'obiettivo di questo progetto è analizzare il **potenziale turistico*** della regione.
- Sulla base di tale potenziale, **si stima una possibile domanda aggiuntiva** .

La regione è definita come le **valli di Fassa, Fiemme e Cembra**

*Questa è una distinzione importante nel presente studio: stiamo stimando il potenziale turistico, non elaborando una previsione esatta

Stima degli effetti turistici della ferrovia dell’Avisio

Il nostro approccio:

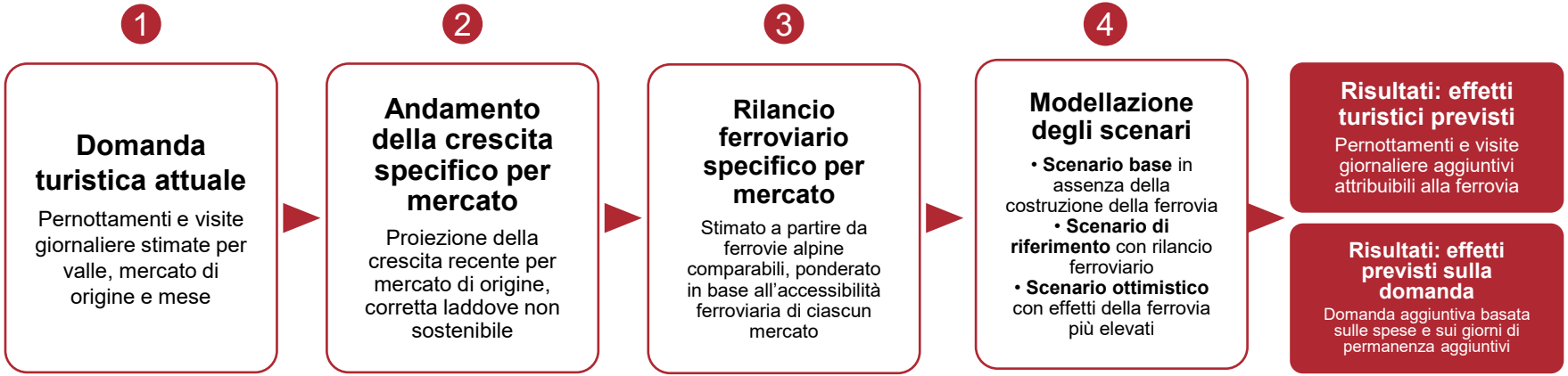
1. Analisi della situazione turistica attuale
2. Stima dell’effetto ferroviario: confronto con casi simili
3. Potenziale visitatori aggiuntivi
4. Potenziale domanda aggiuntiva



Metodologia

Stima degli effetti di domanda aggiuntiva

Metodologia



Le regioni alpine comparabili forniscono la base empirica per stimare il potenziale rilancio ferroviario.

Domanda turistica attuale

Valle di Fassa, Fiemme e Cembra nel 2025

5 milioni di pernottamenti
(Fassa 3.57 / Fiemme 1.39 / Cembra 0.05 m)

1.8 milioni di visite giornaliere stimate*

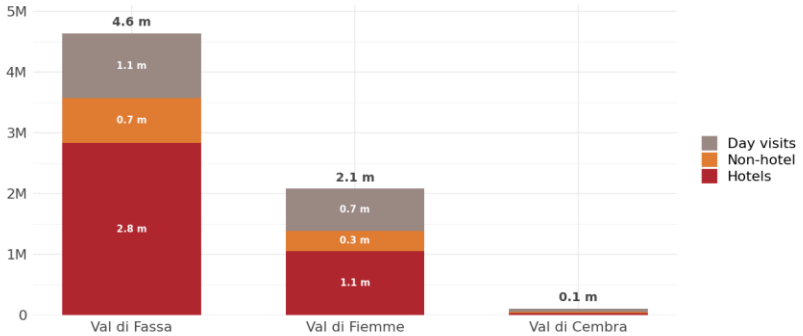
~ 64% Visitatori italiani
~ 36% Visitatori stranieri

2.4% all'anno dal 2015
Crescita media dei pernottamenti

Il 20% delle giornate di presenza turistica è attribuibile a visitatori giornalieri

Crescita più lenta rispetto a regioni alpine comparabili:

- **Bolzano: +10.3% all'anno**
- **Intero Alto Adige: +3.1% all'anno**

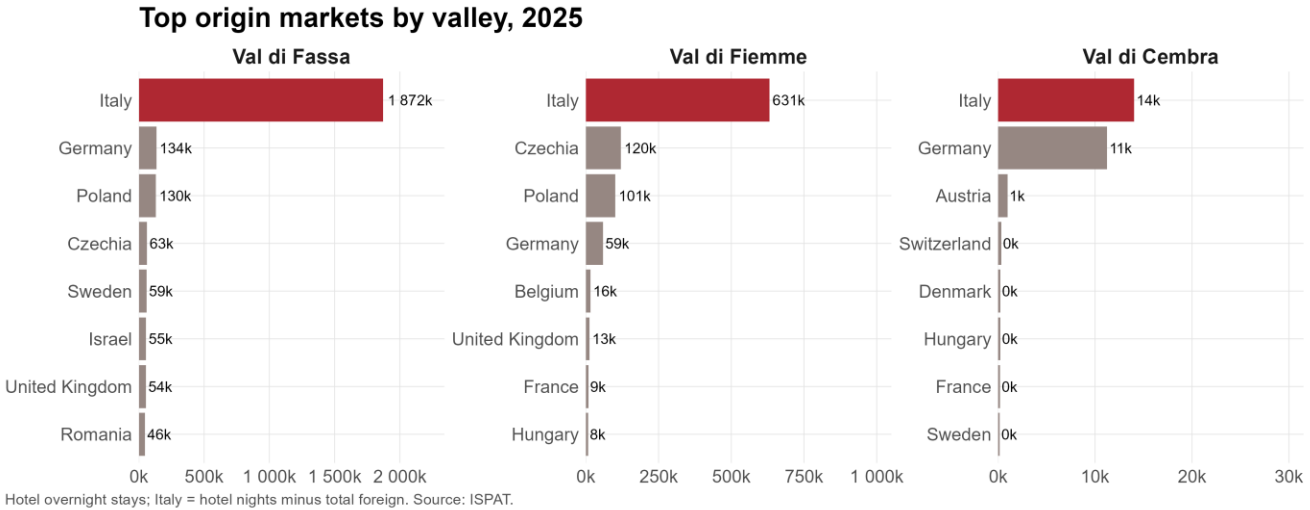


*Sulla base dei dati provenienti da regioni alpine comparabili e del numero di biglietti venduti per impianti di risalita e funivie

EBPO

Domanda turistica attuale

Principali mercati di origine nel 2025

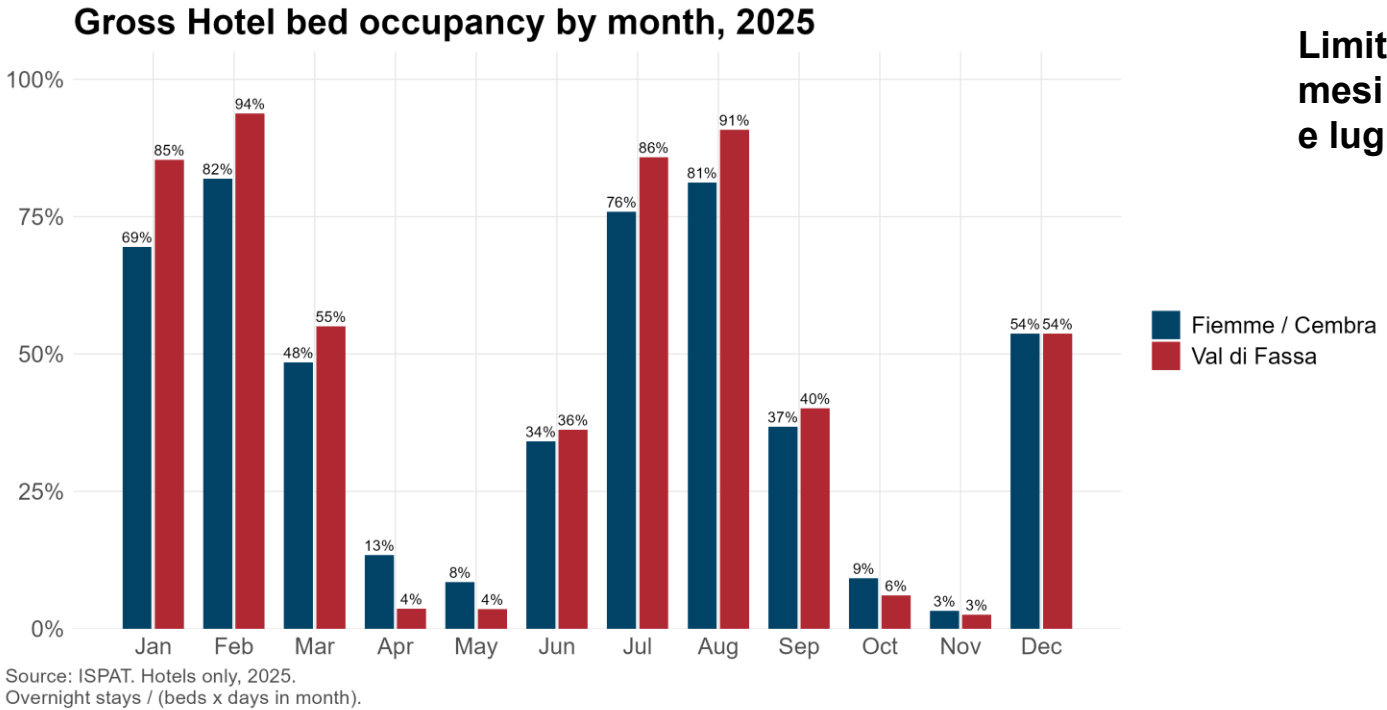


Hotel overnight stays; Italy = hotel nights minus total foreign. Source: ISPAT.

I mercati più importanti sono anche facilmente raggiungibili in treno

Domanda turistica attuale

Occupazione dei posti letto



Source: ISPAT. Hotels only, 2025.
Overnight stays / (beds x days in month).

Limiti di capacità nei mesi di gennaio/febbraio e luglio/agosto

Andamento della crescita specifico per mercato

Crescita annua, dal 2015 al 2025

Regione	Andamento della crescita (15-25)	Estate	Inverno
Italia	1.4%	1.44%	1.35%
Germania	-1.1%	-1.13%	-1.06%
Polonia	6.8%	6.97%	6.57%
Repubblica Ceca	5.4%	5.54%	5.22%
Regno Unito	0.4%	0.41%	0.39%
Belgio	-0.1%	-0.10%	-0.10%
Austria	3.0%	3.06%	2.88%
Paesi Bassi	3.0%	3.06%	2.88%
Svizzera	1.1%	1.13%	1.06%
Stati Uniti	10.6%	10.87%	10.24%
Svezia	3.0%	3.06%	2.88%
Romania	4.8%	4.96%	4.68%
Israele	4.8%	4.92%	4.64%
ASIA*	8.0%	8.20%	7.73%
Resto del mondo	2.4%	2.41%	2.27%

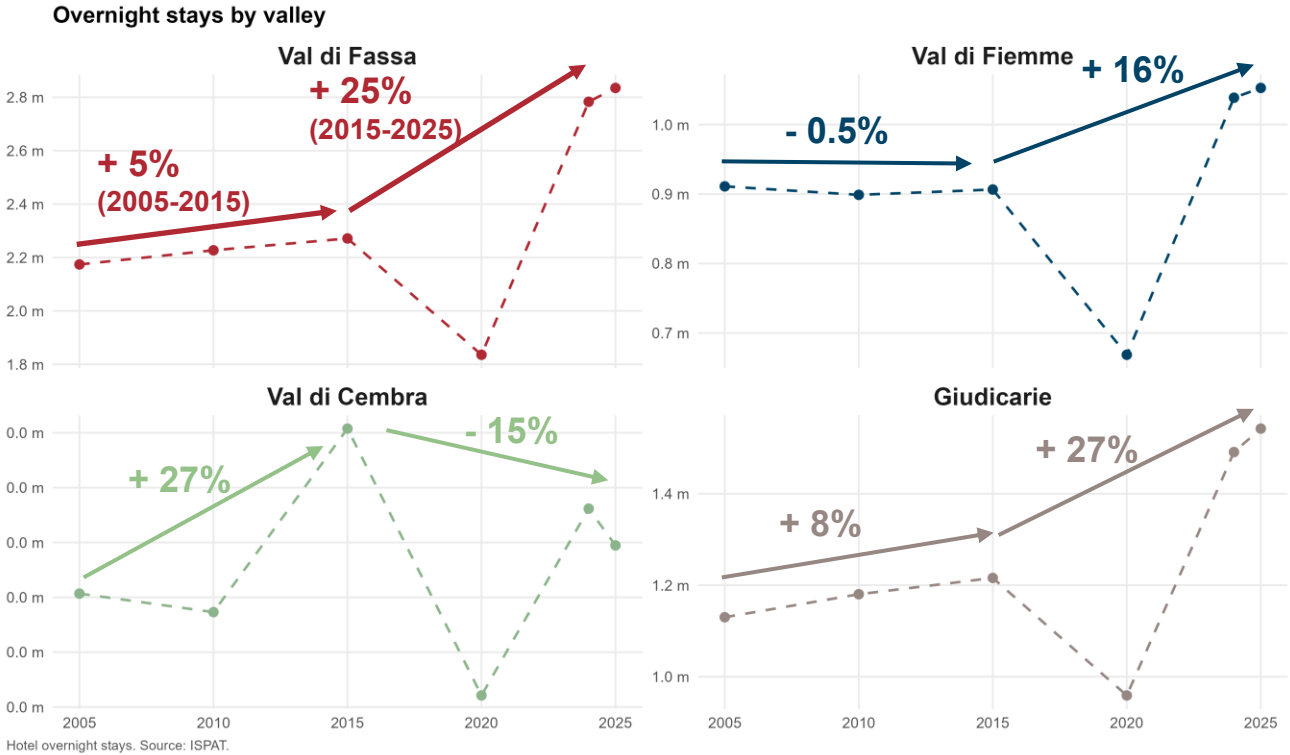
ASIA*: Giappone, Cina, India, Asia occidentale (Stati del Golfo) e altri paesi asiatici

Fonte: ISPAT

Gli andamenti per alcuni dei paesi a forte crescita sono ancora inferiori rispetto ad altre regioni comparabili

Andamento della crescita specifico per mercato

Complessivamente



Crescita più lenta in queste tre valli rispetto ad altre regioni, ad esempio le Giudicarie

Riepilogo

Abbiamo esaminato l'**attuale domanda turistica** e **recenti andamenti di crescita** nella regione.

Ora: Uno sguardo più da vicino alle regioni alpine comparabili e a come una nuova linea ferroviaria ne abbia modificato la domanda



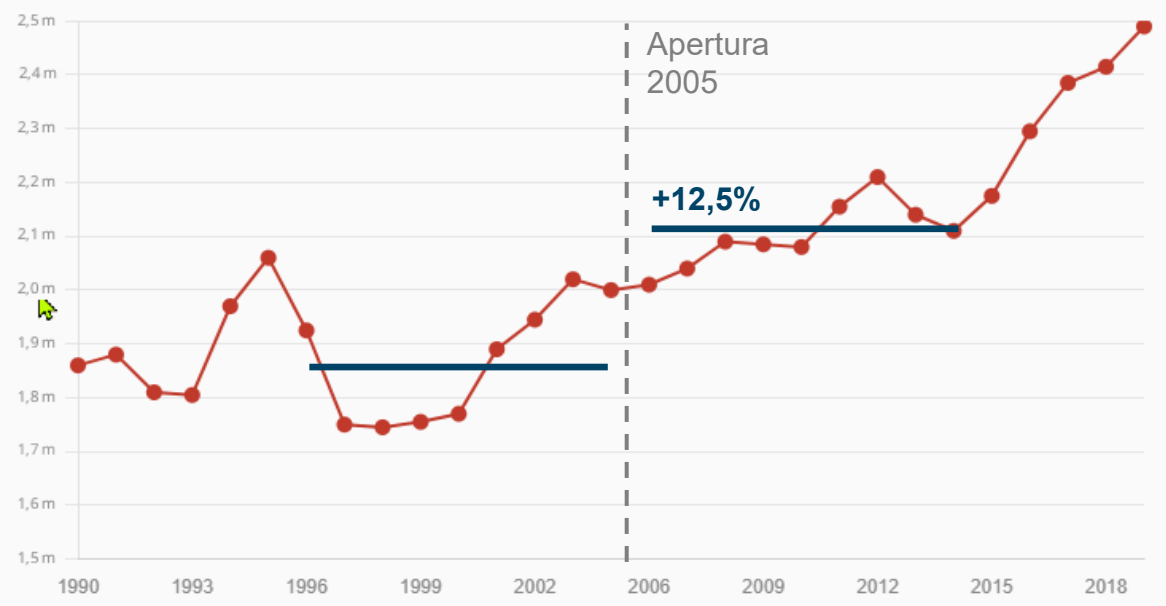
Rilancio ferroviario:
Dati provenienti da regioni alpine comparabili

Regione	Parametro	Impulso*	Descrizione
Val Venosta	Aumento dei pernottamenti	6 – 12.5 %	• Caso analogo a quello del Treno Avisio: una linea regionale riaperta ha ricollegato una valle laterale dell'Alto Adige che aveva perso il servizio ferroviario • Dopo la riapertura, i pernottamenti sono aumentati dal 6 al 12.5%. Si tratta di un limite massimo: l'Alto Adige nel suo complesso era in crescita nello stesso periodo, quindi parte dell'incremento si sarebbe verificato anche senza la linea. • La causalità è limitata allo stesso modo del caso del Gottardo, ma la direzione e l'entità del fenomeno corrispondono al quadro che emerge dalle altre evidenze.
	Aumento delle visite giornaliere	Sconosciuto	
San Gottardo	Aumento dei pernottamenti	2 – 8 % (soggiorni in hotel) 6 – 13 % (strutture non alberghiere)	• Caso analogo: la nuova galleria di base ha offerto a una regione turistica alpina un collegamento ferroviario nettamente migliore con un grande mercato di origine. • Essa ha offerto un percorso ferroviario più rapido dal nord al Ticino, determinando un'inversione di tendenza nel numero di pernottamenti. I dati variano, ma si collocano in un intervallo compreso tra il 2 e l'8 %. I pernottamenti non alberghieri hanno registrato un aumento ancora più marcato. • Si prevedono impatti maggiori per le visite giornaliere, sebbene non siano disponibili dati ufficiali.
	Aumento delle visite giornaliere	Sconosciuto; in linea con l'incremento dei pernottamenti non alberghieri	
Lötschberg	Aumento dei pernottamenti	40'000 – 105'000 ~0.9 – 2.5 %	• Caso comparabile: il tunnel di base ha aperto una destinazione alpina ben consolidata (Vallese) a un nuovo collegamento ferroviario veloce dall'altopiano settentrionale svizzero, e la valutazione ex post è una delle poche che quantifica separatamente i pernottamenti e le visite giornaliere. • La galleria ha determinato un aumento complessivo di circa il +2.5 % dei pernottamenti e dell' +1 % delle visite giornaliere all'anno, attribuibile alla galleria stessa dopo aver tenuto conto delle tendenze concomitanti. Tuttavia, lo studio presentava un arco temporale di analisi relativamente ristretto. • I pernottamenti hanno reagito in modo leggermente più marcato rispetto alle visite giornaliere.
	Aumento delle visite giornaliere	55'000 – 82'000 ~0.7 – 1.0 %	

* Si ipotizza un rilancio una tantum della domanda turistica anziché una crescita crescente di anno in anno

Rilancio ferroviario – Totale pernottamenti

Evidenze dalla Val Venosta



Circa 230'000 pernottamenti aggiuntivi (strutture alberghiere ed extra-alberghiere)

Limiti: nessuna prova econometrica di causalità

Anche l'intero Alto Adige ha registrato una crescita in quel periodo → limite massimo

Ulteriori informazioni sul picco registrato a metà degli anni '90: il deprezzamento della lira italiana rispetto al marco tedesco. Inoltre, la scoperta di Ötzi nel 1991 ha probabilmente contribuito a una maggiore visibilità della regione e potrebbe aver stimolato la domanda turistica.

Fonti:

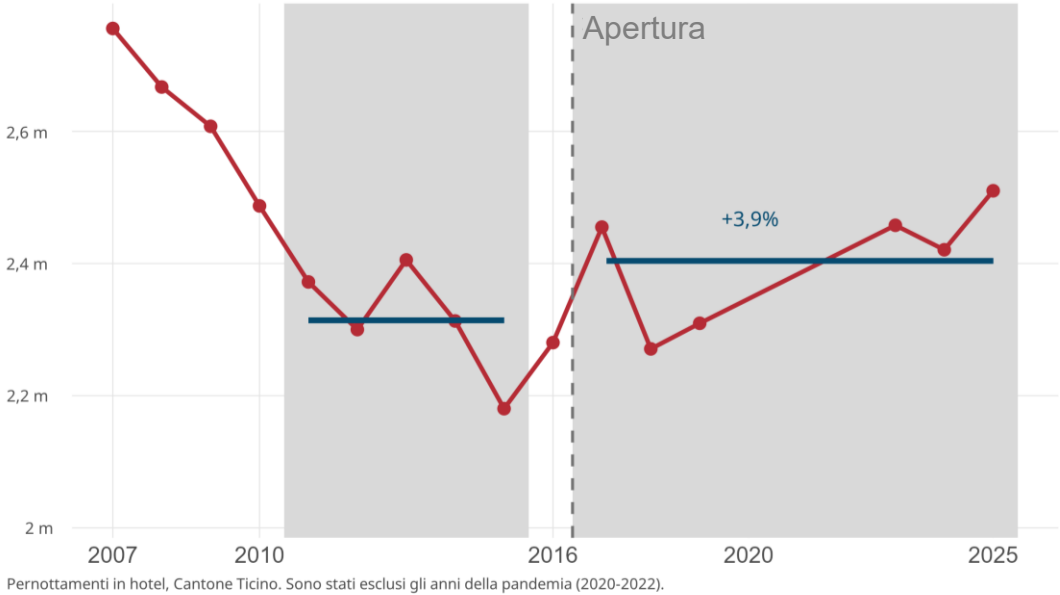
Astat, calcoli propri. Media dei pernottamenti dal 1996 al 2004 rispetto alla media dei pernottamenti dal 2006 al 2014

https://espazium.s3.eu-central-1.amazonaws.com/files/migration/documents/MTQ0NDMxNjMwMy0zNjc1ODk1MTUwLTEzNzk3LTEx.pdf

https://www.htr.ch/story/tourismus/186-prozent-arbeiten-im-wallis-fuer-den-tourismus-10737.html

Rilancio ferroviario – Pernottamenti in hotel

Evidenze dal Gottardo



Pernottamenti in hotel, Cantone Ticino. Sono stati esclusi gli anni della pandemia (2020-2022).

Circa 90'000 pernottamenti aggiuntivi in hotel

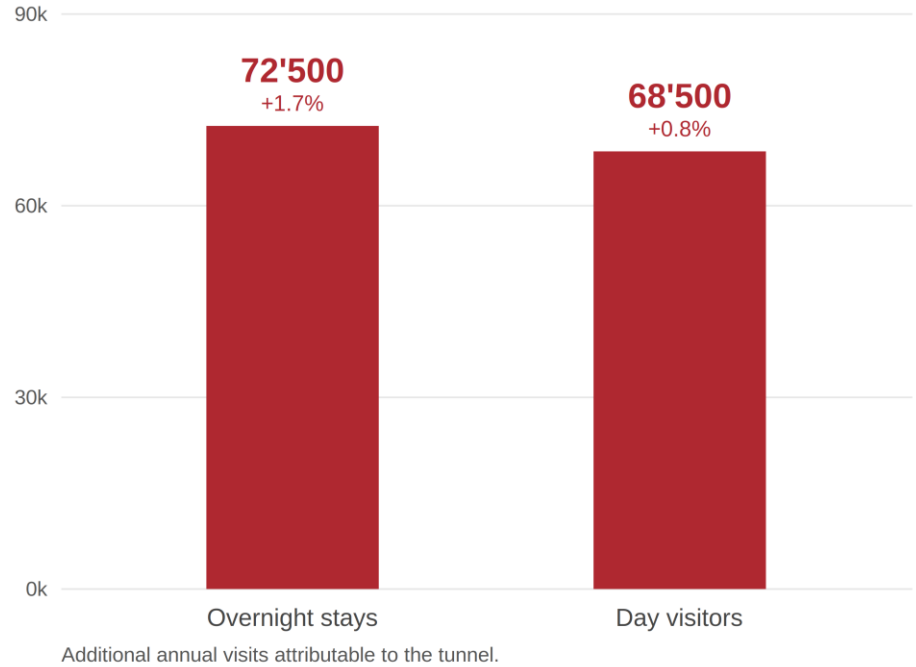
Limiti: Non vi sono prove econometriche di causalità, ma l'inversione di tendenza è chiaramente visibile

L'effetto è visivamente leggermente sopravvalutato poiché l'asse y non parte da 0 per rendere l'effetto più visibile

Fonti:
FSO Hesta, calcoli propri. Media dei pernottamenti tra il 2011 e il 2015 rispetto alla media tra il 2016 e il 2025, senza i dati relativi al periodo 2020-2022
Monitoraggio ARE del Gottardo: https://www.are.admin.ch/de/nsb?id=84155
Il tunnel del Gottardo dà slancio al turismo ticinese - SWI swissinfo.ch

Rilancio ferroviario – Totale giornate di presenza turistica

Evidenze dal Lötschberg



Circa 160’000 giornate di presenza turistica aggiuntive*

*Giornate di presenza turistica = Visite giornaliere + numero di pernottamenti dei visitatori con soggiorno

Fonti:
https://espazium.s3.eu-central-1.amazonaws.com/files/migration/documents/MTQ0NDMxNjMwMy0zNjc1ODk1MTUwLTEzNzk3LTEx.pdf
https://www.htr.ch/story/tourismus/186-prozent-arbeiten-im-wallis-fuer-den-tourismus-10737.html

Rilancio ferroviario e accessibilità ferroviaria specifica per mercato

Il rilancio varia a seconda del mercato di origine

Effetto ferroviario × **Fattore di accessibilità ferroviaria* per mercato di origine**

- **Elevata accessibilità ferroviaria** (Italia 0.9, Austria 0.8) → rilancio più elevato
- **Accessibilità ferroviaria media** (Repubblica Ceca / Polonia 0.5) → rilancio moderato
- **Bassa accessibilità ferroviaria** (Israele 0.1) → rilancio più contenuto

Aumento del traffico ferroviario specifico per mercato + **Crescita di riferimento** = **Potenziali visitatori aggiuntivi**

* Accessibilità ferroviaria intesa come la capacità di un mercato di rispondere positivamente alla nuova linea ferroviaria – non il numero di persone provenienti da un mercato che arrivano in treno in generale

Modellazione degli scenari

Tre scenari verificano la portata del potenziale impatto ferroviario:

Scenario base
La crescita recente prosegue, senza un effetto aggiuntivo dovuto alla ferrovia

Scenario di riferimento
La crescita recente prosegue, con un aumento indotto dal rilancio ferroviario

Scenario ottimistico
Come lo scenario di riferimento, ma con un rilancio maggiore derivante dalla ferrovia

Domanda attuale → Applicare gli andamenti di crescita → Effetto ferroviario →* ***Domanda futura***

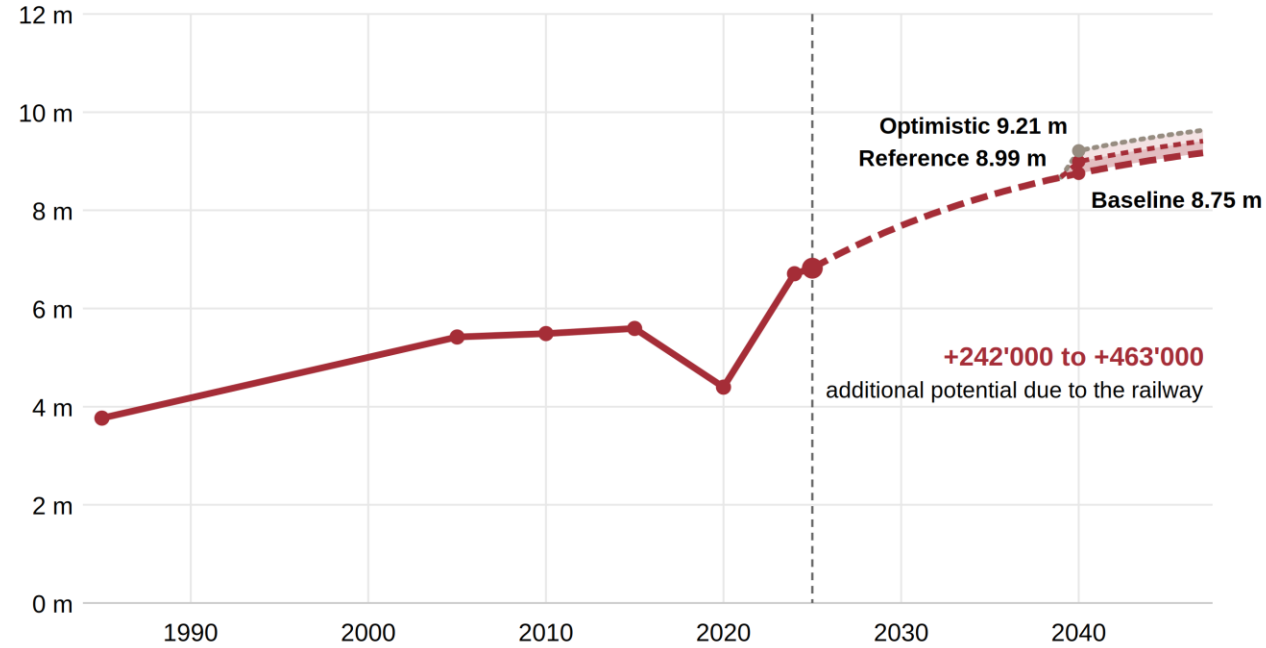
* Calcoli dall'anno di riferimento 2025 fino al momento in cui la ferrovia potrebbe essere potenzialmente costruita, seguiti dall'effetto una tantum della ferrovia
Ipotesi ottimistica per la modellazione: realizzazione della ferrovia entro il 2040



Risultati

Potenziale turistico

Da circa 240'000 a 460'000 giornate di presenza turistica aggiuntive*



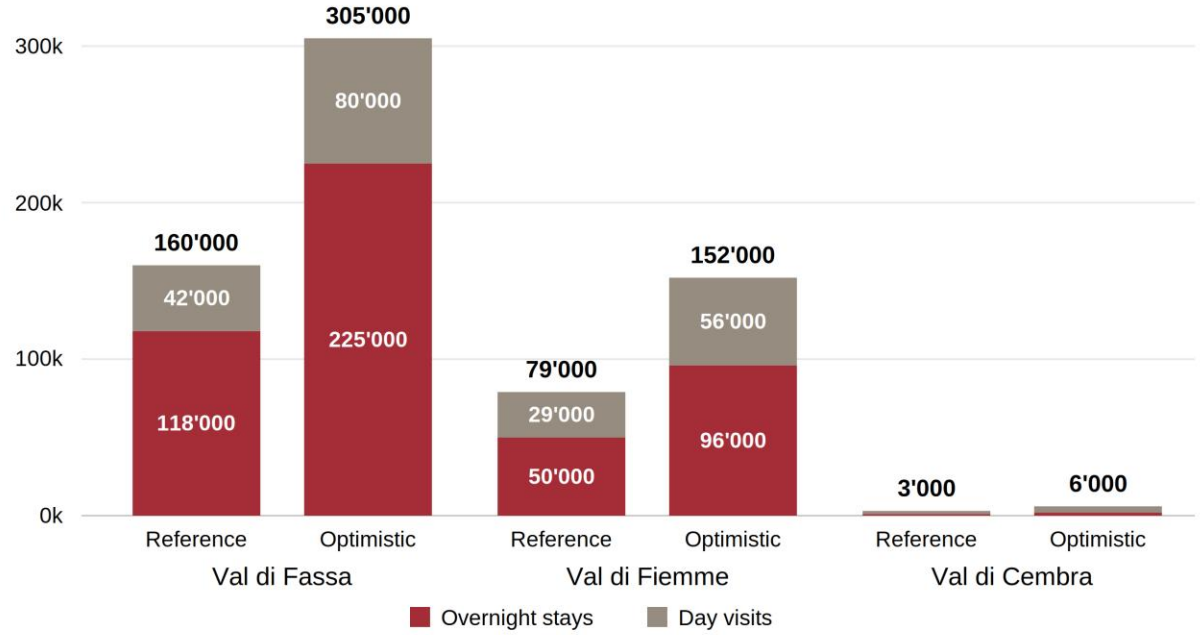
Overnight stays + day visitors, Val di Fassa, Val di Fiemme, Val di Cembra.
Before 2025: estimate based on hotel nights; after 2040: trend continued.
Source: EBP, own calculations.

Nota: Il modello si basa sul recente periodo di forte crescita e ipotizza un rallentamento della crescita nella maggior parte dei mercati di origine. La curva riportata è approssimativa.

* Giornate di presenza turistica = Visite giornaliere + numero di pernottamenti dei visitatori con soggiorno

Potenziale turistico aggiuntivo

Solo ospiti aggiuntivi dovuti al rilancio ferroviario



Additional potential vs. baseline scenario (no railway), 2040. Source: EBP, own calculations.

Potenziale turistico

Nel 2040 per scenario, cifre arrotondate

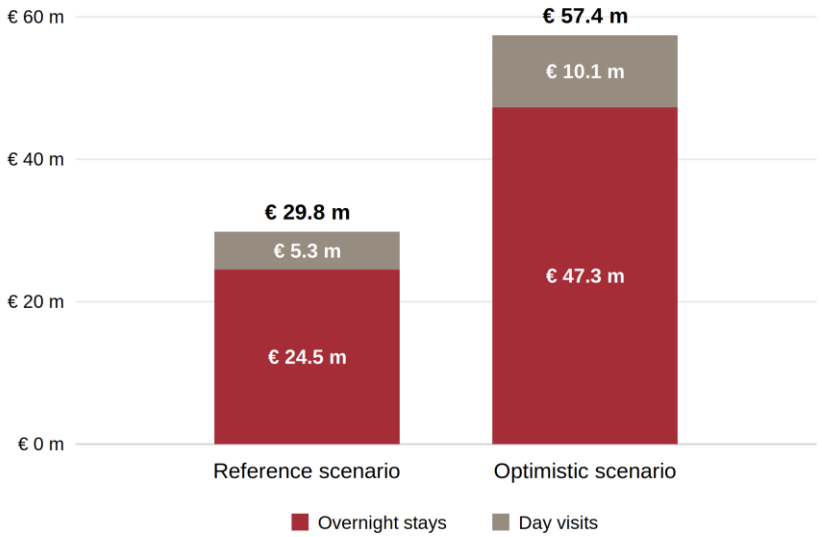
Regione	2025		Scenario base Senza ferrovia		Scenario di riferimento		Scenario ottimistico	
	Pernottamenti	Visitatori giornalieri	Pernottamenti	Visitatori giornalieri	Pernottamenti	Visitatori giornalieri	Pernottamenti	Visitatori giornalieri
Val di Fassa	3'570'000	1'070'000	4'513'000	1'354'000	4'631'000 **(+ 118'000)**	1'396'000 **(+ 42'000)**	4'738'000 **(+ 225'000)**	1'434'000 **(+ 80'000)**
Val di Fiemme	1'390'000	690'000	1'802'000	901'000	1'852'000 **(+50'000)**	930'000 **(+ 29'000)**	1'898'000 **(+ 96'000)**	957'000 **(+ 56'000)**
Val di Cembra	53'000	53'000	123'000	58'000	124'000 **(+1'000)**	60'000 **(+ 2'000)**	125'000 **(+ 2'000)**	62'000 **(+ 4'000)**
TOTALE	**5'000'000**	**1'820'000**	**6'438'000**	**2'313'000**	**6'607'000** **(+ 169'000)**	**2'386'000** **(+ 73'000)**	**6'761'000** **(+ 323'000)**	**2'453'000** **(+ 140'000)**

Potenziale turistico aggiuntivo grazie alla ferrovia in verde

Potenziale domanda aggiuntiva all'anno

Totale

30-57 milioni di euro di domanda* aggiuntiva dovuta alla ferrovia



Additional demand vs. baseline. Source: EBP, own calculations.

* La domanda è calcolata utilizzando i pernottamenti e le visite giornaliere aggiuntivi stimati, nonché i dati relativi alle spese alberghiere ed extra-alberghiere tratti da «La spesa turistica in Trentino - Anno 2025» (pubblicato nel giugno 2026) e le spese dei visitatori giornalieri basate su benchmark interni e adeguamenti dei prezzi per l'Italia/Trentino



Conclusione

La ferrovia Avisio potrebbe generare **30–57 milioni di euro** di domanda turistica aggiuntiva all’anno

Messaggi chiave:

1. **Recupero del ritardo:** Il turismo nelle valli dell’Avisio è cresciuto più lentamente rispetto ad altre regioni alpine comparabili. Gli scenari indicano una crescita significativa anche senza la ferrovia, e un migliore accesso ferroviario può aiutare a sfruttare al meglio questo slancio, orientandolo verso una modalità di trasporto sostenibile.
2. **Più visitatori:** Entro il 2040, la ferrovia potrebbe portare 169'000 pernottamenti e 73'000 visite giornaliere in più all'anno, che potrebbero salire a 323'000 e 140'000 nello scenario ottimistico.
3. **Impatto economico:** Ciò corrisponde a una spesa turistica aggiuntiva compresa tra 30 milioni di euro (scenario di riferimento) e 57 milioni di euro (scenario ottimistico) all’anno.

Ulteriori approfondimenti qualitativi

Colli di bottiglia in alta stagione

In estate, la capacità ricettiva rappresenta il collo di bottiglia, quindi la ferrovia apporta un contributo limitato in questo ambito. Questo studio illustra le potenzialità turistiche, non una previsione della domanda. Per realizzare appieno questo potenziale sono necessarie misure di accompagnamento, come ad esempio un aumento della capacità ricettiva.

Rischio legato all'alta stagione

Un aumento dei visitatori giornalieri in estate potrebbe aggravare il problema del sovraffollamento.

Allungamento della stagione

In primavera e in autunno vi è capacità inutilizzata, ed è proprio in questi periodi che si può creare una reale domanda aggiuntiva. I visitatori provenienti dai mercati asiatici, che tendono a viaggiare in questi mesi di bassa stagione, rappresentano un gruppo target particolarmente promettente.

Raggiungere nuovi mercati

Il potenziale della ferrovia è maggiore nei mercati di origine con buoni collegamenti ferroviari, dove gli ospiti possono viaggiare da porta a porta senza auto.

Sgravare le strade e proteggere il clima

Gli ospiti che passano dall'auto al treno riducono la congestione nelle valli e diminuiscono le emissioni legate ai trasporti, anche se il numero totale di visitatori non aumenta. In questo modo anche i residenti traggono ulteriori benefici dalla ferrovia.

Offerte integrate

Le tessere turistiche che includono i trasporti pubblici, come in molte regioni svizzere e altoatesine, sono uno strumento collaudato per orientare gli arrivi verso il treno.