

Submission form to the XVII Conference of SIET, Milano 29 June -1 July

Please, complete and e-mail this form to: siet2015@bocconi.it

Presenting Author

First name	Family name	Affiliation	e-mail
Leonardo	Piccini	IRPET	leonardo.piccini@irpet.it

Other authors

First name	Family name	Affiliation	e-mail
Patrizia	Lattarulo	IRPET	patrizia.lattarulo@irpet.it
Chiara	Agnoletti	IRPET	chiara.agnoletti@irpet.it

Title of the presentation

Gli impatti socio-economici delle infrastrutture di trasporto urbano: il caso della tramvia fiorentina
--

Abstract (400-500 words)

Il paper presenta una analisi valutativa degli impatti socio-economici connessi alla realizzazione di una infrastruttura di collegamento tranviario in ambito urbano. L'approccio adottato integra differenti metodologie volte a catturare gli specifici impatti distintamente per la fase di realizzazione e la fase a regime, tenendo conto di diverse dimensioni di analisi. L'analisi riguarda la realizzazione del nucleo principale del sistema tramviario fiorentino, che presenta una porzione già realizzata e in esercizio dal 2010 (Linea 1) ed una porzione in corso di realizzazione (linee 2 e 3.1). La realizzazione della rete tramviaria comporta un riassetto sostanziale dell'offerta di trasporto pubblico cittadino ed impatta sull'sistema socio-economico sia nella fase di realizzazione che nella fase di esercizio.

Nella fase di cantiere, si è rilevato un impatto negativo sulle attività economiche (in particolare, commercio e servizi) localizzate nelle immediate vicinanze della linea, penalizzate dalle difficoltà di accesso dovute ai cantieri e al temporaneo riassetto della mobilità locale. La metodologia di analisi adottata è quella della *difference in differences*, attraverso un confronto di tipo controfattuale tra le performance economiche delle attività interessate dai lavori di costruzione della Linea 1 rispetto al resto della città. Sempre nella fase di cantiere, l'investimento ha comportato un impatto positivo tramite l'attivazione locale di spesa sia diretta che indiretta e indotta. In questo caso la quantificazione dell'impatto avviene attraverso la metodologia *input/output*.

Nella fase di esercizio, dal miglioramento in termini di accessibilità delle zone servite dalla nuova infrastruttura e dalla ricomposizione delle scelte modali di residenti e *city user* deriva un impatto positivo per il sistema socio-economico urbano. Verrà dunque analizzato l'effetto dell'intervento sul riequilibrio modale in ambito urbano. Si analizzerà, poi, la dinamica dei valori immobiliari del comune di Firenze (sia a destinazione residenziale che a destinazione commerciale e produttiva), proponendo un confronto tra tali valori relativamente al periodo 2004-2012 che corrispondono ad uno scenario ante e uno post realizzazione della linea.

Infine, l'impatto del riequilibrio modale verrà quantificato attraverso la riduzione nelle esternalità legate all'incidentalità (costo di pronto soccorso e ricovero, perdita di capacità produttiva, quantificazione monetaria dei decessi), all'inquinamento atmosferico (emissioni in atmosfera di sostanze nocive per la salute umana, con particolare riferimento al particolato di materia da combustione, PM₁₀ e PM_{2.5}) e inquinamento acustico (esposizione di parte della popolazione al rumore generato dal traffico).