

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Autorità, gentili Signore, cari soci, graditi ospiti ci avviamo ad affrontare, oggi, un tema la cui rilevanza e attualità è talmente evidente non solo sotto il mero profilo scientifico-culturale ma pure per i molteplici riferimenti operativi e sociali che non è certo il il caso che mi soffermi su di essi.

I centri cittadini, e tanto più quanto più risaltano in essi spiccate caratteristiche storiche, artistiche, e quindi turistiche, sono sempre meno "idonei" a soddisfare le esigenze di una sana e moderna recettività e presenza umana a carattere sia stabile sia fluttuante.

La vita civile è profondamente cambiata nel breve volgere di pochi anni. Tra le molte cause che hanno influito su tale cambiamento si possono ricordare, in breve, le seguenti:

l'avanzare incessante del progresso tecnologico, meccanico in particolare; l'inadeguatezza crescente, per funzionalità, delle vie di comunicazione, soprattutto terrestri ma pure fluviali-marine e, meno forse, aeree;

l'aumento consistente e relativamente rapido di disponibilità monetaria per unità umana di consumo, che è pervenuta, mediamente, a livelli solo pochi decenni fa impensabili;

le migliorate condizioni sociali che interessano oramai larghi strati della popolazione, per quanto attiene al regime propriamente alimentare e abitativo e all'uso di mezzi di trasporto comodi e veloci;

l'accrescersi del medio "standard culturale umano", che ha beneficiato di una consistente spinta, seppure non sempre positiva, com'è ben noto, anche a seguito del vasto diffondersi dei mezzi di informazione (i cosiddetti "mass-media" come telefono, radio, televisione);

come conseguenza per così dire riassuntiva, il differenziarsi in un continuo divenire, di aspirazioni, il modificarsi dei gusti e delle preferenze nel settore dei beni materiali e in quello conoscitivo-culturale e soprattutto vacanziero.

Non può stupire oltre tanto chi si sforzi di comprendere con serena

* Presidente del Ce.S.E.T., Centri Studi di Estimo e di Economia Territoriale.

obiettività il perché della attuale situazione di crisi dei centri cittadini: la presenza di molteplici e articolati problemi manifestatisi nel ristretto giro di pochi anni (forse meno di una generazione), divenuti più acuti a motivo di una specie di quasi sonnolente staticità, in rapporto al richiamato dinamismo, delle locali strutture amministrative – tuttora sostanzialmente ancorate a situazioni di vita civile e di rapporti umani d'un tempo – piuttosto rigide, quindi, là dove invece sarebbe stato urgente (come lo è, ovviamente, tuttora) una notevole elasticità di programma e di pratica operatività; un susseguirsi quasi ininterrotto di richiami di ogni genere verso la città¹. Poi, ancora, il continuo flusso in aumento di pendolari dalle zone e territori più o meno limitrofi (fino anche a 30 e più km di distanza) nonché di visitatori turisti, molti pure da oltre oceano, in gruppi, questi ultimi, sempre più eterogenei, per provenienza, età, occupazioni ed interessi culturali.

I molti problemi, che già affioravano qua e là, sono così venuti alla ribalta con manifestazioni vistose, quasi bruscamente per tutti, in particolare proprio per chi poteva prevedere e farvi fronte, le Autorità responsabili, che si sono trovate, si può ben dire almeno agli inizi, del tutto "spiazzate".

L'inquinamento crescente che ne è derivato, talvolta a livelli insopportabili, poi, è stato forse la molla che ha generato qualche "forzato" provvedimento coercitivo, il più vistoso dei quali, quello appunto della limitazione alla circolazione veicolare in gran parte del centro, e di recente anche l'altro in difesa dei beni artistici: si tratta, com'è evidente, di poca cosa, sovente disarticolata, e rivolta solo ad alcuni sintomi del male, che è ben più ampio di quanto a prima vista può sembrare. Per curarlo adeguatamente occorre poterlo e saperlo inserire in un piano di ampio respiro spaziale e temporale, al contempo tecnico, urbanistico, economico, sociale-sanitario.

D'altra parte le difficoltà per andare avanti in tale direzione sono molte e grosse in relazione ai consistenti e sovente contrastanti interessi che spesso vengono "toccati" e "lesionati". Siamo del parere che, se gli interventi di contenimento e di risanamento, almeno i fondamentali, fossero stati abbastanza graduali e tempestivi, i contrasti, palesi e nascosti, non avrebbero avuto tanta vistosità e virulenza, provocando minori inceppamenti e danni.

È molto probabile che l'attuale allargata struttura urbana (città, borgate periferiche, hinterlands relativi) è entrata in una fase, tutta particolare, che potremmo definire del 3° millennio, struttura che in parte notevole è tuttora forse da pensare, di certo da preparare.

Anche la struttura dei territori agricoli limitrofi, che per estensione,

¹ Tra tali richiami si citano soprattutto quelli culturali e turistici (anche le "gite" degli studenti) che hanno contribuito a provocare una invasione vera e propria di negozi con palese prevalenza di quelli per soddisfare le usuali necessità della vita, quali i fast-food, l'abbigliamento, ecc. Un riferimento a Firenze: durante il recente periodo pasquale è stato calcolato che in città vi fossero sui 130-150.000 turisti giornalieri giunti da fuori, pari ad un terzo della normale popolazione residente (!).

qualificazione culturale e produttiva sono tutt'altro che poca cosa - stime orientative farebbero ritenere interessato in vario modo in Italia tra il 15% e il 20% e forse più della SAU di piano - sta subendo dei riasseti territoriali e di destinazione imprevisi e con una inferenza zonale consistente.

Superfluo, sembra, il richiamo al fatto che il pubblico potere ma pure quello privato non possono attendere oltre. Ne deriva, tra le altre cose, l'urgenza di considerare prioritari, o almeno di significato e valore pari a quelli tradizionali, alcuni parametri che si usa definire nuovi, ma che spesso sono solo in apparenza tali, quali il limite insuperabile di inquinamento, di rumorosità, di circolabilità, di salvaguardia della viabilità (per es., si pensi ai TIR e alla sopravvenuta precarietà di alcuni tratti dell'autostrada tra Firenze e Bologna), di tutela artistica, ambientale, paesaggistica (in campagna ma anche in città) e soprattutto sanitaria.

Occorre di conseguenza superare, con oculata prontezza se non altro per necessità, impostazioni a livello nazionale, regionale e zonale di sviluppo urbane e spesso anche rurali non più rispondenti alle citate finalità per privilegiarne altre, che sono pure in parte non od extra-economiche.

Cosa è avvenuto in questi ultimi 3-4 decenni un po' ovunque nei centri urbani, e non solo in quelli che già avevano dimensioni patologiche, è a tutti noto.

È da sottolineare, piuttosto, la "*rapidità invasiva*" a seguito della quale sono venuti alla ribalta, come si è sopra detto, una serie numerosa e crescente di problemi, di ordine urbanistico, commerciale, economico, finanziario, tutelativo, ambientale-paesaggistico, artistico-estetico, sanitario, e di connesse ed egualmente pesanti implicazioni in tema di circolazione, come pure di interferenze ed interazioni di svariata natura con le zone limitrofe (spesso anche non troppo) già tipicamente agricole. Da tempo si parla, infatti, di vasti hinterlands urbani, rurali, commerciali, industriali e dei servizi, come testimoniano pregevoli studi e lavori apparsi in questi anni in vari Paesi, specie in quelli "colpiti" più a fondo da un siffatto macro-insediamento che provoca non pochi dissesti.

È altresì da evidenziare lo squilibrio che, purtroppo, si è prontamente palesato e accentuato, tra urgenza di porre freno e rimedio a tutto ciò e possibilità di provvedervi da parte del potere pubblico e dei privati più o meno direttamente interessati: il primo, in quanto pressoché sprovvisto dei necessari mezzi operativi, da quelli legislativi-impositivi a quelli finanziari e tecnici, oltretché notevolmente "frenato" da una diffusa, nota impreparazione anche politica ad affrontare problemi "diversi" da quelli usualmente sul tappeto, e quindi al di fuori della "tradizionale sfera operativa della pubblica amministrazione"; i secondi perché, in genere, per preferenziale inclinazione verso lo status quo, del resto in parte non modesta giustificata, nella previsione di caricarsi, altrimenti, di costi aggiuntivi di dubbia pertinenza e per di più nel momento non bene "cifrabili", anche in relazione ai probabili miglioramenti tecnologici e mercantili del prossimo futuro.

Da questi pochi cenni si può desumere che alla base delle profonde trasformazioni in atto nel moderno vivere civile (urbano e rurale) si pongono quesiti per la cui più o meno corretta impostazione e risoluzione, graduale e quindi via via aggiornabile, si richiedono, tra l'altro, delle vere e proprie valutazioni, in un complesso intrecciarsi di macro- e di micro-stime.

In occasione dell'"Incontro" tenuto dal Ce.S.E.T. a Milano nel marzo 1989 su "La valutazione del danno ambientale" sottolineai che, a mio parere, per valutare compiutamente tale danno occorre riferirsi non solo ad elementi o caratteri e fattori quantitativi ma anche qualitativi, e quindi si presenta dinnanzi a noi un tipo di stima per l'addietro inesistente, o forse è meglio dire inapplicato, in vista delle finalità, tutte di natura economica in definitiva, seppure spesso solo per via indiretta e quindi apparentemente non tali. Mi chiedevo se tale tipo di valutazione non costituisca il primo grande tema per affrontare compiutamente il quale è necessario, se non proprio "meditare" su una possibile pertinente teoria estimativa, quanto meno "rivisitare" la teoria generale dell'Estimo o "Scienza delle valutazioni", come meglio si potrebbe chiamare, per rendersi bene ragione se non esistono limiti di applicabilità e per apportarvi eventuali completamenti. Aggiungo ora che in quel caso, come in questo oggi in esame, ci troviamo in presenza di una vasta, nuova problematica di valutazioni, di stime, spesso condizionata da altre problematiche, altre stime, fatto nuovo e denso di incognite.

I motivi di fondo, sostanziali, di una siffatta esigenza, mi sembrano derivabili da due circostanze: che questi problemi sono strettamente correlati all'incedere della tecnologia che è in continuo sviluppo, tanto che non possono non spostarsi i termini di riferimento e di "aggancio" previsionale della stima (è sufficiente rilevare la crescente tendenza ad interessare ed intrecciare tra loro i vari settori della vita umana e civile); e che uniscono sovente in vario modo, poi, alla valenza mercantile-economica quella più squisitamente etico-sociale, non mercantile, almeno nel senso stretto di questo termine.

L'orizzonte estimativo, quello teorico-metodologico come quello applicativo, potrebbe pertanto allargarsi di molto. La personale convinzione è che - sulla base dei solidi caposaldi della teorica estimativa (non essendovi nel momento ragione alcuna in grado di farci cambiare parere) - occorra indagare a fondo in questa direzione con serena ed obiettiva tenacia evitando, com'è d'obbligo, il grave pericolo, presentatosi varie volte, di disperdersi in dettagli spesso troppo stretti e così inetti a portare una pietra, grande o piccola che sia, per un'eventuale azione restaurativa dell'esistente edificio estimativo.

Anche il tema oggi in esame rappresenta appunto un articolato campo di prova. L'attuazione, che si va sempre più diffondendo, del principio, ovvio in apparenza, di vietare certe attività - nel caso specifico la circolazione delle macchine - nel centro storico, o nella parte di esso più "trafficato", specie se con notevoli connotati di richiamo storici, artistici e culturali, trae seco conseguenze dirette e indirette fortemente incisive che avrebbero richiesto, e che lo richiedono in ogni modo, delle preventive valutazioni (macro e micro-stime), con

finalità a sufficienza chiare.

In tal modo gli interventi da compiere possono risultare meno incerti, potendo conoscere orientativamente quali le principali conseguenze attese, i costi connessi, le utilità possibili, a livello pubblico e privato, ecc.. Altrimenti si procede nel buio che, per essere tale, può provocare, come è avvenuto per esempio a Firenze e in altri centri urbani, l'insorgere di problemi inattesi e comunque non con siffatta intensità.

È in questo senso che si è già detto che l'atto giuridico-amministrativo della forzata chiusura del Centro storico, pur imposto dall'aggravarsi della situazione, se dovesse rimanere isolato, è praticamente certo che diventerà ben presto inadatto e incapace ad arginare le articolate conseguenze che si potranno presentare con crescente gravità.

È necessario procedere senza perdere ulteriore tempo prezioso ad un approfondito esame progettuale che poggi anche su una solida base estimativa in grado di valutare con una previsione ragionevole costi e benefici pubblici e privati in vista delle finalità da perseguire e possibilmente conseguire, che variano, si badi bene, con l'andare avanti delle limitazioni di accesso veicolare, per tipo, intensità, durata; esame progettuale, quindi, che si qualifichi anche per possedere un appropriato grado di elasticità interna.

Trovandosi, dunque, in un mare vasto e tempestoso, è come se fosse stato intravisto, in sostanza, se mi è consentito il riferimento, la punta di un iceberg: la nave cittadina, forzatamente messa in allerta, rimane in uno stato di pesante incertezza non conoscendo nulla o quasi delle caratteristiche di tale iceberg (dimensioni, profondità, spostamenti) e se per caso ve ne siano altri, neppure ancora avvistati con solitari segnali.

I quesiti estimativi affiorano invece numerosi e in modo anche prepotente, come l'esperienza sta già palesemente dimostrando: in effetti, per limitarci ovviamente a quanto si sta esaminando, tali quesiti sono correlati, fra l'altro, alle presumibili modifiche che ne derivano.

Queste possono essere palesi e meno palesi, immediate e mediate (nel tempo, anche piuttosto lungo), e interessano:

le strutture private e pubbliche

- edilizie (immobili urbani soprattutto)
- viarie, di comunicazione
- mezzi di trasporto

le attività collegate a tali strutture quali:

- le attività produttive
- le attività commerciali
- le attività culturali
- le attività ricreative
- le attività di servizio:
 - trasporti interni alla città di persone e di cose
 - pulizia delle strade
- le attività turistiche:

- per la tutela dell'ambiente, anche urbano e non solo paesaggistico;
- la protezione contro l'inquinamento

gli arredi urbani, privati (negozi di vario genere) e pubblici (piazze, uffici, ecc.), spesso molto discutibili specie quando incidono sul cliché storico della strada e della zona, ma anche sotto il profilo economico;

le classi sociali, assai diversificate ed eterogenee tra loro, come precisato, a titolo esemplificativo nella nota².

Per quanto attiene agli *immobili* in generale, tali modifiche possono riferirsi:

- alla loro destinazione all'interno ed all'esterno della zona, con intensità crescente col passare degli anni
- al loro grado di fruizione.

Più specificamente, per gli immobili urbani, poi, possono interessare in vario modo quelli posti:

- all'interno della zona "chiusa"
- nella successiva cerchia confinante, più o meno ampia in ragione dell'influenza di vari parametri;
- nei sobborghi, hinterlands, centri limitrofi la cui vita economica e culturale gravita in buona parte su quella più ampia della città essendovi variamente connessa (per es., Peretola, Galluzzo, Scandicci, Sesto, ecc. su Firenze).

Per gli immobili urbano-rurali, infine, posti nell'area di influenza della città, i cambiamenti possono essere, come già si osservano qua e là, ancora più articolati in rapporto allo specifico grado di sviluppo industriale, commerciale, agro-alimentare ecc..

Sotto quest'ultimo aspetto vorrei sottolineare che con quanto ho detto più sopra, e cioè che la "pedonalizzazione" dei centri urbani costituisce nel migliore dei casi solo una "cura" e parziale ad alcuni "sintomi" della manifesta patologia urbana, intendo richiamarmi alla circostanza che tale "cura" non è affatto in grado di soddisfare esigenze e bisogni di una popolazione in genere notevolmente eterogenea.

² A titolo esemplificativo, utenti del centro cittadino sono, come ricorda il prof. Bettin:

- gli operatori per lo più al dettaglio con i loro negozi di vario tipo
- i liberi professionisti, che si avvalgono del prestigio dell'area e che, assieme alla precedente categoria, costituiscono la vita economica della zona
- gli intellettuali
- gli abitanti "tradizionali"
- gli studenti di ceto medio-superiore
- le categorie socialmente emarginate (poveri, vecchi, immigrati, ecc.)
- i passanti, abitanti di altre parti della città
- i turisti.

Ciascuna di queste categorie di "utenti" comprende sotto-tipi con fisionomie particolari e così con interessi all'uso del centro storico diversi e anche contrastanti.

In sostanza, e almeno finora, *il risultato riassuntivo ottenuto dalla mancata o negligente attuazione dei necessari interventi è stato quello di provocare fenomeni a catena che hanno teso ad abbassare la qualità della vita.*

Inoltre, è stata ed è causa diretta di complesse e spesso perverse modifiche nei valori fondiari, nei redditi, nei profitti, nei costi e nelle perdite.

L'estimo, come disciplina di ricerca e di metodo del e per il valore, non può non avere, dunque, una sua precisa, preliminare e determinante funzione per gli elementi previsionali che è in grado di mettere a disposizione di chi, pubblico e privato che sia, intenda operare (con l'attuazione di progetti, piani, ecc.) nella richiamata direzione volta ad attenuare od eliminare squilibri e contrasti dovuti all'attuazione di vincoli vari alla circolazione e in generale ad un libero movimento di mezzi e di persone.

Non c'è affatto da stupirsi, d'altra parte, se a livello operativo pubblico ciò non è avvenuto e forse neppure concettualmente acquisito o lo è stato per ora solo in forma assai marginale: ci si trova, com'è ben noto, in un momento storico di profonde modifiche nelle strutture ad ogni livello, nei processi economici, nei rapporti tra le persone, i gruppi, le differenti categorie produttive e di consumo. Siffatti cambiamenti, a bene riflettere, sono la vera causa di fondo per cui in varie discipline – specie in quelle che in un modo o nell'altro si riflettono nei vari settori operativi – ci si sforza encomiabilmente di vedere se è possibile trarre spunti diagnostici e speculativi di investigazione e ripensamenti dottrinari per un eventuale costruttivo riesame dei propri postulati teorici.

Non è di certo il caso di approfondire, adesso, queste poche riflessioni, sulle quali però spero potere ritornare anche per dare loro, con una maggiore ampiezza concettuale, una meno affrettata impostazione.

Il loro fine è stato duplice. Da una parte fare risaltare con la maggiore possibile chiarezza il concetto, che ho già avuto occasione di esprimere più volte in questi ultimi anni, che l'estimo come scienza della previsione dei valori o Scienza delle valutazioni, in virtù di una solida teoria generale – la quale non può temere il tumultuoso dinamismo della moderna vita civile con i fatti e le cose che lo determinano – sembra che abbia intrapreso un cammino ben più largo di quello praticato finora.

Questo fatto può forse favorire il graduale conseguimento di traguardi formativi-dottrinari e metodologici, di certo profittevoli per i nuovi settori nei quali è entrato con ogni carta dottrinarie e scientifica in regola e la cui importanza economica e sociale è di gran lunga rilevante.

Dall'altra parte sottolineare, con non minore incisione, la necessità, che si pone come strumento di ricerca irrinunciabile, e che già può avvalersi di una casistica in aumento e diversificata, di "attingere" dalla competenza ed esperienza di dottrina e di pratica di studiosi e di operatori di altre discipline particolarmente versate nei settori operativi nei quali l'estimo si è da poco "affacciato".

Orbene, questa Tavola Rotonda sta proprio a rappresentare un successivo tentativo nella ora richiamata direzione.

Le sintesi delle Relazioni distribuite gettano promettenti luci, che ancor più risulteranno tali dalle attente e meditate esposizioni che fra poco ascolteremo.

C'è da augurarsi che anche dalla discussione – comunicazioni ed interventi – discendano validi rilievi e spunti in grado di provocare in ciascuno di noi benefici ripensamenti per potere “andare avanti” nell’ampio processo di ricerca speculativa e di chiarificazione scientifica. Un grazie caloroso quindi, in primo luogo, a tutti voi perché la vostra presenza costituisce un chiaro attestato di apprezzamento e di consenso.

Come pure mi incorre l’obbligo, del resto molto gradito, di ringraziare a nome anche dei componenti il Comitato Scientifico come di tutti i soci, gli Enti che hanno fattivamente contribuito alla realizzazione di questa prima Tavola Rotonda – Camera di Commercio I.A.A. di Firenze, Fondazione Pontello e, in particolare, l’Associazione Industriali della Provincia di Firenze, che tanto signorilmente ci ospita nella sua sede, specie nelle persone del suo Presidente, Dr. Paolo Targetti e del suo attento e dinamico Direttore Dr. Manzo.

Nel terminare, consentitemi di sottolineare che è ferma intenzione del Centro di dare alla stampa il prima possibile gli Atti in modo che si possa disporre al più presto di un materiale certamente utile e prezioso; perché questo buon proposito possa realizzarsi occorre che sia sorretto, come vorrei bene augurarmi, dalla solerzia con la quale saranno inviati alla Segreteria del Centro i testi definitivi delle Relazioni e dei vari interventi.

* * *

A questo punto non mi resta che passare di buon grado la parola al caro collega ed amico prof. Savignano, che ha avuto l’amabilità di accettare la Presidenza di questa Tavola Rotonda e che di certo saprà magistralmente inserirsi, quale giurista insigne e di meritata fama, nel dibattito relativo.

Summary

First of all the Author refers the great changes come over in the civil life in these last decades caused by some complex problems as the ameliorated social conditions and the increased pendular's cultural standard that provoked forced measures as a limited traffic of vehicles and that involve the structure of the agricultural territory neighbouring the town.

After some details on the direct and indirect consequences of this new situation the A. refers the actual, new and wide evaluations problems that are often conditioned by other problems and valuations, that represent a new fact that is dense of uncertainties.

The recapitulatory result obtained by the incomplete, defective accomplishment of the necessary interventions has been that to provoke phenomena that pull down the quality of the life representing a substantial cost supported by a large part of the community till now without or nearly without concrete benefits.

Résumé

L'A., d'abord, se rappelle au forts changements des ces dernières décennies dans la vie civile qui ont créés des nouveaux et complexes problèmes, comme des améliorés conditions sociales et du standard culturel et de mouvement pendulaire qui est en augmentation. D'où on adopté des mesures comme celle de la circulation véhiculaire dans le centre ville. De cette dynamique on a ressentie aussi la structure des territoires agricoles limitrophes au centres villes.

Après quelques détails sur les conséquences, directes et induites, de telle nouvelle situation provoquée par la "rapidité envahissant", l'A. se rappelle au fait qui nous sommes en présence d'une nouvelle problématique estimative qui est souvent conditionné par des autres problématiques et évaluations et qui représente un fait nouveau et gros de conséquences.

Sur cet sujet il y a beaucoup de rappels et réflexions qui mettent en évidence les secteurs les plus intéressés.

Enfin, le résultat récapitulatif obtenu par la manqué réalisation d'un plan d'intervention a été celui de provoquer des phénomènes à chaîne qui ont provoqués un abaissement du niveau de vie qui représente un coût considérable supporté d'une large partie de la collectivité jusqu'à maintenant sans au presque profits concrets.