

Viabilità e traffico: influenza sui processi di valorizzazione immobiliare.

U. Sorbi *

Mi sia consentito di premettere, nell'aprire i lavori di questa Tavola Rotonda, qualche spunto di riflessione che, forse, potrà provocare nei Relatori come pure in altri, con i loro interventi, "allargamenti" vari di pensiero a livello sia teorico sia operativo.

Una premessa, anzitutto, che giudico utile seppure il suo contenuto è abbastanza noto.

Già ai tempi delle passate civiltà, romana, greca, egizia, per citare le tre relativamente più recenti e conosciute, la strada, forse ancor più della via acqueea, ha rappresentato il mezzo principe per comunicare da un luogo all'altro, da una città ad un'altra, da un Paese ad un altro, sotto il profilo sia militare - politico sia economico-sociale.

Il traffico è stato per millenni simile un pò ovunque, pressochè omogeneo per mezzi e modalità: a piedi (pedonale), con singolo mezzo animale (cavallo soprattutto); relativamente più di recente, con crescenti perfezionamenti logistici (strade) e operativi (mezzi trainati quali carri, carrozze, diligence e simili).

Le città grandi e piccole si costituivano e crescevano quasi solo in funzione relazionale con i due parametri richiamati: sia pure non ovunque e non sempre, anche allora si manifestavano nei centri abitati (città, paesi, ecc.) processi ora di valorizzazione immobiliare urbana e rustica ora di decadimento fino agli estremi e ne abbiamo numerose ed abbastanza sicure prove pure negli scritti di autori romani e greci.

Senonchè una situazione del genere si è andata rapidamente e profondamente cambiando con le moderne scoperte - l'uso dei mezzi meccanici e, più di recente, anche costruttivi - (edilizia, strade in asfalto a 2,4 e più corsie, autostrade, ecc.).

* Presidente del Centro Studi di Estimo e di Economia Territoriale - Ce.S.E.T.

Dopo questi brevi richiami storici, e senza ripetermi, anche per doveroso risparmio di tempo a vantaggio degli illustri partecipanti alla Tavola Rotonda nonchè degli interventori che vorranno beneficiarci dei loro contributi, mi si consenta qualche breve richiamo che in parte si riallaccia, a quanto esposti nella Relazione introduttiva della Tavola Rotonda di Firenze dello scorso anno.

Sono ben note le ragioni, complesse, articolate e spesso interdipendenti, che hanno provocato cambiamenti radicali della nostra vita civile nel breve volgere di pochi decenni¹.

Tra questi cambiamenti uno dei più consistenti è stato, ed è tuttora, quello connesso con il *crescente continuo uso* che tutti noi siamo *obbligati* a fare della strada, delle vie di comunicazione, nessuna esclusa, e dei mezzi di trasporto, privati e pubblici.

Strada facendo, è proprio il caso di dire così, viabilità e traffico, con le diverse non lievi implicazioni dirette e indirette, sulle quali naturalmente sorvolo, hanno acquisito caratteri particolari, quasi impositivi, divenendo, nei loro valori segnalettici, parametri prioritari di esame e di peso economico-finanziario e sociale nei processi appunto di valorizzazione o, all'opposto, di svalutazione dei beni immobiliari, urbani in primis, ma pure di quelli che si trovano nei centri minori e non ultimi, per davvero oggi, in quelli più tipicamente rurali. Questi infatti, per certi aspetti e determinate circostanze (si pensi al progressivo, crescente intrecciarsi di strade ai diversi livelli - autostradale, interprovinciale, provinciale, comunale, ecc. e alla connessa congerie di interruzioni, deviazioni, vincoli, ecc. provocate ed imposte nel territorio propriamente agricolo) vengono a subirne conseguenze relativamente più pesanti e radicali di quanto a prima vista potrebbe sembrare.

La "rapidità" invasiva ha per certi, decisivi versi "bloccato" nel nostro come più o meno in gran parte degli altri paesi ad economia avanzata dell'Occidente un processo evolutivo decentemente equilibrato tra grado di sviluppo edilizio e della relativa viabilità e quello del conseguente flusso di traffico.

Per inciso, trovandomi alcuni anni fa, in alcuni Paesi dell'est europeo per ragioni di studio, potei esaminare i risultati di alcune interessanti, significative ricerche compiute in zone rappresentative delle specifiche

1. U. Sorbi: Relazione introduttiva alla Tavola Rotonda organizzata dal Ce.S.E.T. su: "Le conseguenze della pedonalizzazione nei centri urbani: aspetti economico-estimativi, tecnici, urbanistici e sociali" il 31.5.1990 presso l'Associazione degli Industriali della Provincia di Firenze.

realtà urbane e rurali dalle quali risultava quanto diversa fosse la disponibilità e fruibilità di terreno pubblico (strade incluse) e privato per unità abitativa in tali Paesi rispetto a quelle di alcuni Paesi (Italia inclusa) Occidentali ad economia avanzata nonché l'enormemente diverso flusso di mezzi pubblici e privati nei due casi.

E' fuori dubbio che tali situazioni tanto diverse producono conseguenze non lievi sui processi di valorizzazione immobiliare. In effetti mancano tuttora in genere, "regole urbanistiche", con funzione per così dire di freno oltre certi limiti che dovrebbero essere stabiliti. Mi viene fatto di richiamarmi ad un altro settore nel quale è disgraziatamente accaduto qualcosa del genere, ed è quello della minima unità colturale che si riscontra assai diffusa ancora in certe zone agricole particolarmente limitate e favorite (per natura dei terreni, presenza di acqua, vicinanza a centri abitati, e con buone comunicazioni ecc...

In effetti il limite di ampiezza alla proprietà fondiaria, stabilito sotto il profilo di concetto giuridico, nella realtà non è stato mai determinato provocando e mantenendo quei processi di frammentazione e polverizzazione fondiaria ed aziendale i quali, se per fortuna adesso sono leggermente meno gravi d'un tempo per tanti motivi, hanno causato e causano tuttora gravissimi danni al settore impedendo soprattutto nel più dei casi l'adozione di validi e convenienti ordinamenti produttivi.

* * *

Nel caso in esame la situazione è divenuta in molte città e zone, e lo sta divenendo in tante altre, ancora più confusa e quasi tragica. E' veramente cosa ardua rendersi bene ragione del cambiamento avvenuto in modo così rapido rispetto al lunghissimo precedente periodo di pressochè stazionaria situazione nonché delle innumeri implicazioni dirette ed indirette che si sono verificate, e che hanno inciso, anche sul processo di valorizzazione immobiliare nell'uno e nell'altro senso.

La problematica relativa può sfuggire nei suoi aspetti più decisivi ed importanti se non ci riferiamo costantemente, come ho accennato più sopra, alla sua rapida quasi inattesa genesi venuta fuori, specie nei Paesi evoluti, negli ultimi 3-4 decenni, non di più: è quanto mai evidente che trattasi, a dir molto, di poco più di un istante in relazione ai millenni trascorsi.

Da ciò discendono con chiara evidenza pure le molteplici, ardue

difficoltà per affrontare con adeguata sagacia il grosso problema, che quasi ci rendono disarmati anche concettualmente.

Viceversa non è proprio così. Le premesse fatte e la realtà che giornalmente ci sta sotto gli occhi ci consentono di riflettere attentamente sulle aberrazioni venute fuori, sul come necessariamente è d'uopo contenerle (quanto si sta facendo per ora - limitazione di circolazione ecc., è ben poca cosa, è quasi un'inezia), ponendo graduale ma sistematico rimedio alle cause motrici, determinanti in primis siffatto insostenibile stato di cose; sul servizio o servizi che la scienza e la tecnologia possono fornire forse con insperata relativa rapidità; sull'uso, scarsamente o per nulla fatto finora, di quello che amo chiamare il "moltiplicatore etico-culturale", che richiede preparazione e disposizione, e forse anche forme concrete di incentivazione con il fine di offrire una "regola" alla giustificata attesa di avvalersi di ogni ritrovato che scienza e tecnologia mettono a disposizione nei vari settori della vita economica e civile.

Agli illustri interventori ora la parola con l'augurio, che mi piace richiamare, che si possa alla fine "lanciare" qualche segnale utile.

Abstract

For the ancient Egyptian, Greek and Roman civilizations, roads, perhaps more even than waterways, represented the principle line of communication between one place and another, and traffic was more or less comparable for millenia the world over.

This situation has been rapidly and profoundly changed by modern discoveries, by mechanical devices and, more recently, construction techniques.

Nowadays roads and traffic have come to exert a special, almost binding, force, becoming top-priority parameters in examining real estate, especially in an urban context, and in assessing its financial, economic and social value - or devaluation.

The rapidity of this "invasion" has actually blocked certain elements of an evolutionary process which had struck a decent balance between construction development and the related road system on the one hand and the resulting flow of traffic on the other hand.

The quantitative impact of such situations, themselves often very different from one another, on real estate assessment is not slight, and the urban development regulations that are so necessary to limit these

phenomena are still generally lacking.

It therefore comes as no surprise that it is by now terribly difficult to account for so rapid a change after so long a period of nearly stationary conditions, as well as the innumerable direct and indirect implications that have long conditioned the process of real-estate appreciation and depreciation.

Nonetheless, this very experience allows us to reflect upon such aberrations and the need to contain them, upon the positive contributions science and technology can make with un hoped-for promptness, but also upon the scant use still made of what I like to call the "ethico-cultural multiplier", which requires a certain preparation and disposition, and perhaps even concrete incentives, to achieve "concrete operative regulation".

Résumé

A l'époque des civilisations égyptienne, grecque, romaine, la rue plus encore peut-être que les voies d'eau, représentait le moyen de communication principal d'un endroit à un autre; pendant des millénaires, le trafic a été le même un peu partout.

Cette situation s'est modifiée rapidement et profondément avec les découvertes modernes, avec l'emploi des moyens mécaniques et, récemment, des moyens de construction.

Pour arriver à notre époque, viabilité et trafic ont acquis des caractéristiques particulières, presque imposées, en devenant dans leurs valeurs signalétiques des paramètres prioritaires d'examen et de poids économique-financier et social précisément dans les processus de valorisation ou, au contraire, de dévaluation des biens immobiliers, urbains en premier lieu.

La "rapidité" de l'invasion a pour certains aspects "bloqué", surtout dans les pays économiquement avancés, un processus d'évolution raisonnablement équilibré entre le niveau de développement immobilier et sa viabilité et le niveau de développement du flux de trafic en dérivant.

De ces situations, souvent très différentes entre elles, sur les processus de valorisation immobilière n'est pas des moindres; en effet, il manque encore, d'une façon générale, des "règles d'urbanisme", ayant pour ainsi dire des fonctions de frein au-delà de certaines limites, règles qui devraient être établies.

Par conséquent, il n'est pas étonnant qu'il soit vraiment ardu de bien se rendre compte du changement réalisé de manière si rapide par rapport à la très longue période précédente où la situation était pratiquement stationnaire, comme il est tout aussi difficile de bien saisir les innombrables implications directes et indirectes qui sont intervenues, et qui interviennent encore, sur le processus de valorisation immobilière dans l'un et dans l'autre sens.

Cependant, c'est précisément l'expérience actuelle qui nous permet de réfléchir sur les aberrations et sur la nécessité de les limiter, sur les services positifs que la science et la technologie peuvent fournir avec une rapidité inespérée, ainsi que sur l'usage, peu fait jusqu'à présent, de ce que j'aime appeler "le multiplicateur éthico-culturel", qui demande une formation et des dispositions, et peut-être des formes pratiques d'encouragement visant à fournir une "règle opérative concrète".