

Le servitù per condotte aperte e sotterranee: implicazioni tecniche, urbanistiche-sociali, giuridiche, economiche-estimative

L. Fabbri* - S. Mattia** - M. Jodice***

Certamente non si mancherà di notare che gli argomenti e gli aspetti di questa comunicazione sono quantomeno conosciuti da questa Assemblea vuoi per la segmentazione della tesi affidatami assieme a Jodice e Mattia, vuoi perché nel corso degli anni le argomentazioni proposte sono state tribuna di numerosi incontri e dibattiti, almeno sotto gli aspetti squisitamente dottrinali, a cui si ricollega, comunque, l'argomento dell'Incontro di oggi proposto dall'amico professor Sorbi che presenta degli aspetti altamente suggestivi e che ha come tema specifico "le servitù per condotte aperte e sotterranee: implicazioni tecniche, urbanistiche-sociali, giuridiche, economiche-estimative".

E' noto come la concezione tradizionale delle servitù, recepita dalla maggior parte dei manuali istituzionali, inquadri tale istituto, nell'ambito della categoria dei diritti reali su cosa altrui, che si esplica nel trarre determinate utilità dall'uso del bene di altri soggetti, ma è altrettanto noto come la nozione di diritto reale di servitù sia stata sottoposta a revisione critica dottrinale nell'ambito di un più ampio dibattito che ha coinvolto il concetto più generale di "diritto reale".

Prescindendo da qualsivoglia interpretazione concettualistica che esula dalla trattazione dell'argomento in questa sede ci sembra opportuno riassumere i concetti generali dell'istituto della servitù, sia pure in maniera sintetica per meglio valutare la problematica connessa che è dettata dalla finalità stessa di questo Incontro.

Sembra altresì utile premettere alcune brevissime note di carattere storico che non vogliono comunque avere alcun carattere di completezza ma mirano semplicemente a ricordare talune essenziali

* già Docente di Estimo ed Esercizio professionale nella Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze.

** Prof. straordinario di Estimo ed Esercizio professionale nella Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze

*** Prof. associato di Estimo ed Esercizio professionale nella Facoltà di Architettura dell'Università di Firenze

linee evolutive dell'istituto delle "Servitù prediali", certamente utili per una migliore comprensione della sua attuale configurazione.

Il termine e la dottrina delle "servitù" deriva direttamente dal diritto Romano, che già in epoca abbastanza remota introduce le servitù di passaggio e di presa d'acqua, la cui concezione originaria non sarebbe stata quella di diritto "iura" sul fondo altrui ma bensì "quella di appartenenza di porzioni di terreno, per esempio la striscia di passaggio o il corso dell'acqua, al proprietario del fondo a cui servono, cioè in una sorta di comproprietà, simile, attuando una proiezione temporale ai giorni nostri, all'istituto del condominio, quindi beni condivisi con altri soggetti, per una migliore e complementare utilizzazione del bene stesso.

L'affinamento giuridico del concetto di servitù trasla già nel codice di Giustiniano il diritto di godimento del bene altrui dalla persona al fondo.

Il fondo "predium" diventa il soggetto diretto del godimento e tale concetto viene recepito dai codici successivi, ad eccezione di quello Bizantino che indica il possessore come soggetto risultante dell'utilità che l'esercizio della servitù produce.

Le tappe storiche di questa continua evoluzione ben presto portano alla costruzione giuridica di altre servitù che si affiancano a quelle originarie di passo e di utilizzazione dell'acqua in senso lato, nonchè all'etimologia attuale dell'istituto "Servitù Prediali"; in questa dizione, infatti, vengono inglobate giuridicamente le antiche servitù "Rusticorum" ed "Urbanorum" ed il termine prediale non vuole esprimere un particolare tipo di servitù ma esprime solamente un attributo della servitù medesima, in funzione di un "servire" tra fondi.

Tale concetto è ripreso, pedissequamente, dall'articolo 531 del codice civile del 1865 che definisce la "Servitù Prediale" nel "peso imposto sopra un fondo per l'utilità di un altro fondo appartenente a diverso proprietario".

In termini economici tale concetto può essere tradotto nell'incremento dell'utilizzazione di un fondo direttamente derivante dall'utilità aggiuntiva fornita da un altro fondo, per cui uno dei due beni (fondi) intesi come entità economiche è soggetto ad una particolare limitazione a vantaggio di un altro fondo; in pratica si esplica un "service" il cosiddetto "fondo dominante", da parte del fondo servente, che si attua mediante la configurazione di un particolare diritto

to, peraltro ben definito in funzione di una particolare utilità.

Non è questa la sede più opportuna per ripercorrere le tappe notevolmente complesse dell'evoluzione della disciplina delle "servitù" ma accenneremo comunque ad alcuni essenziali problemi insiti nella componente economica dei rapporti di servizio tra fondo e fondo (all'interno dell'istituzione delle servitù) a cui la dottrina assoggetta i diritti reali, intesi in questo caso come diritti sulla cosa altrui.

Tali diritti, nel caso delle servitù prediali, limitano la proprietà, e tale limitazione non ha come soggetto, almeno diretto, la persona fisica, ma un altro fondo nella sua suscettibilità di utilizzazione.

Alla luce di quanto detto non è la persona fisica che impone a subisce la limitazione o se si vuole il peso, ma è il fondo inteso come bene strumentale nel complesso della sua utilità, anche se poi nel concreto è il proprietario del fondo che in quanto tale gode dei benefici derivanti dalla cosa altrui.

Relativamente ai beni, la servitù, nel suo contenuto economico è l'esaltazione dell'utilità che un fondo acquisisce dall'utilizzazione di un altro fondo, non alterandone però la natura, per cui in ultima analisi si può intendere la servitù, nella sua eccezione più ampia, come un bene accessorio al bene "fondo dominante" da identificarsi con esso in sede di valutazione e conseguenzialmente apporterà dei vantaggi differenziali al proprietario del fondo dominante, che diventa il titolare reale del godimento aggiuntivo derivante dall'utilità riposta nell'altrui proprietà, per cui il godimento trasla dal fondo alla persona fisica, identificatasi quest'ultima con il proprietario, e tale figura viene riconosciuta anche dal legislatore allorquando nell'art. 531 del codice del 1865, già precedentemente citato, esprimendo il concetto di fondo dominante sottolinea che questo deve essere "appartenente a diverso proprietario".

In genere nel diritto Romano la titolarità è condizione necessaria per il godimento pieno ed esclusivo di un bene; nel caso delle servitù prediali tale godimento del soggetto avviene mediante il tramite del "fondo" dominante.

D'altronde un "fondo", come tutti gli altri beni, vale in considerazione dell'appetibilità che esso presenta per gli uomini, da cui ne deriva che il destinatario ultimo dell'utilità è sempre l'uomo, quindi parlare di vantaggio o di utilità (codice civile articolo 1027 "La servitù consiste nel peso imposto sopra un fondo per l'utilità di un altro

fondo) non ha senso se non in funzione di un soggetto a cui vanno le utilità di quel fondo.

E' interessante notare che in sede di valutazione l'aumento del valore venale (o il decremento per i fondi serventi) del fondo dominante può venire già dal fatto che alla proprietà del fondo si assumi il diritto su un altro fondo, senza peraltro esserci rapporto di strumentalità al godimento di quello, per cui si può parlare di valore complesso dovuto all'aggiungersi del valore che può scorgersi nella servitù rispetto al solo valore del fondo.

Ritornando alle caratteristiche delle servitù rammentiamo che già nelle fonti Giustinianee si trova spunto delle servitù continue e discontinue, non presenti nella prima epoca romana; continuità che insieme all'apparenza è la condizione necessaria ma non sufficiente, (limite temporale) per l'usucapibilità delle stesse. La distinzione, invece, tra servitù apparenti e non apparenti, anch'essa estranea al diritto romano, trova la prima embrionale classificazione in alcune consuetudini francesi che si riflettono poi nel Codice Napoleonico e successivamente in quello Italiano del 1865, che definisce la servitù apparente come quella che si manifesta con opere esterne.

Il codice attuale indica le servitù non apparenti come quelle in cui non si hanno opere visibili e permanenti destinate all'esercizio di esse.

L'apparenza invece è caratterizzata da opere destinate all'esercizio della servitù, e dal fatto che tali opere siano a caratteri permanenti e sempre visibili.

La destinazione dell'opera all'esercizio della servitù deve necessariamente riflettersi in modo non equivoco sulla capacità di realizzare l'esercizio della servitù o almeno vi sia strumentale, nonchè nella condizione che essa sia visibile quindi evidente.

Una specificazione del tema dell'odierno Incontro è "l'aspetto giuridico-economico-estimativo delle servitù prediali" proprio in relazione al particolare trait-d'union che esiste tra l'aspetto giuridico e l'aspetto economico-estimativo in questo campo.

Tutti conosciamo bene come le norme giuridiche influenzano il mondo economico nella sua accezione più ampia, basti pensare al caso delle espropriazioni o se si vuole della finalmente, si fa per dire, superata legge dell'equo canone (Legge n. 392 del 27.7.1978), in cui le imposizioni di Legge superano qualsivoglia criterio economico, relegando il valore di un bene, nel caso dell'espropriazione, o la redditività

dello stesso, nel caso della Legge n. 392/78, ad una semplice applicazione convenzionale.

E' certamente vero che le posizioni assunte dalla dottrina in relazione alla natura giuridica delle servitù prediali possono essere comprese e quindi valutate solo tenendo conto di una precisa analisi delle norme che regolano l'istituto delle stesse ma è anche evidente come i fattori economici costituiscono un decisivo valore interpretativo alle stesse servitù da cui deriva "connessione essenziale" tra l'autonomia giuridica e le indicazioni economiche-estimative la cui funzione accessoria è di complementarietà si manifesta nei rispetti della pratica giuridica e della sua configurabilità in senso tecnico.

La dottrina economica fornisce, quindi, importanti contributi interpretativi, ma tale "connessione funzionale", nel caso specifico, deve certamente tenere in debito conto le complesse normative composite e non sempre del tutto omogenee proprie dell'istituto delle servitù, per cui l'interdisciplinarietà tra norme giuridiche e valutazioni tecniche economiche alla luce sia dei nuovi mutamenti sociali sia delle nuove frontiere operative auspicano una verifica complessiva tesa a superare i limiti tautologici e di comunicabilità tra disciplina economica e scienza giuridica.

Ritengo utile concludere, anche per dare spazio alla trattazione dei problemi specifici, spendendo poche parole di carattere generale sul tema specifico dell'Incontro "Servitù per il passaggio di condotte" che si riflette su una delle più antiche se non la più antica servitù individuate dal diritto Romano ossia la cosiddetta servitù "aquae ductus" derivante da una concezione primitiva del diritto di proprietà inerente la porzione del fondo, in questo caso la "proprietà del rivus" che scorreva sul fondo e considerato un "ammennicolo del fondo stesso".

In seguito tale concezione si evolve trasformandosi nel cosiddetto "ius aquae ducendae" in cui si prefigura la destinazione dell'acqua all'uso del fondo, e quindi giungendo temporalmente ai giorni nostri alla servitù insita nel diritto di utilizzare le acque, che conseguenzialmente prefigura, su più larga base, la "servitù coattiva di acquedotto" o se si vuole di condotta.¹

(1) Le tesi sostenute in questa prima parte della Relazione sono il frutto di una riflessione comune; il Prof. L. Fabbri ha redatto il testo ed è responsabile di quanto vi è scritto.

La natura e gli scopi, eminentemente di riflessione e orientamento, di questa esposizione consigliano una preliminare collocazione dell'argomento all'interno di un generale e consolidato modello di indagine sulla struttura metropolitana. Ci riferiamo allo schema di ragionamento del Foley, che suggerisce di sviluppare ogni tentativo di approfondimento delle problematiche inerenti ai processi strutturati nello spazio nella contemporanea considerazione delle molteplici e complesse interrelazioni che possono manifestarsi tra gli aspetti istituzionali, culturali, sociali, economici, ambientali e tecnologici. Tutti questi elementi vanno visti nelle loro dimensioni a-spaziale e spaziale, nonché ai livelli formale (o morfologico o anatomico) e processuale (o funzionale o fisiologico).

A nostro avviso, una tale impostazione può fortemente servire a precisare, sia pure attraverso formulazioni personali, l'ampia possibilità di evoluzione dell'attuale ordinamento verso assetti maggiormente aderenti ai moderni principi economici e giuridici. Esso dovrebbe risultare più strettamente e intrinsecamente collegato all'esigenza, oramai generalmente avvertita, di vedere attuate, a livello ambientale, politiche di crescita economica pienamente compatibili con il principio dello sviluppo sostenibile. Questa scelta di collocare la natura, l'essenza e i peculiari contenuti delle servitù coattive o volontarie di reti tecnologiche in una siffatta struttura concettuale può facilitare la individuazione dei principali fattori che incidono negativamente nella formazione della città del futuro.

Con questo discorso, non si vuole però assolutamente porre in discussione un complesso di valori e norme secolarmente riconosciute. L'istituto appare ancora in grado di disciplinare molteplici rapporti tra i proprietari di beni immobili limitrofi.

Il problema centrale è quello di vedere i principali effetti diffusi correlati ad ogni possibile modificazione dei comportamenti nella imposizione, nell'esercizio e nella modificazione delle servitù, in un riferimento ai principi generali del vigente ordinamento. Al riguardo, sembra essenziale e irrinunciabile la definizione di regole comuni, che abbiano la capacità di cogliere sino in fondo l'attuale esigenza di equità intragenerazionale e intergenerazionale nelle scelte economiche. In particolare, occorre intervenire sui criteri di interpretazione dei bisogni dei fondi dominanti.

Nello specifico riferimento alle aree urbanizzate o suscettive di urbanizzazione, l'attenzione va rivolta nei confronti di ogni fattore che può impedire il raggiungimento di condizioni ottimali nei processi di produzione e distribuzione di beni territoriali a rete. In tale campo, peraltro, è possibile constatare la profonda divergenza tra gli schemi teorici di riferimento e i modi in cui effettivamente si opera, soprattutto nelle fasi della programmazione e della pianificazione fisica. Gli scostamenti non sono limitati ai soli processi di ristrutturazione interna della città esistente, di riorganizzazione e riqualificazione di sue parti nell'ottica del ri-uso. Condizioni di squilibrio si manifestano con incidenze irragionevoli anche nei momenti dello sviluppo.

Risultano, ad esempio, evidenti le dipendenze da modelli culturali superati e la generale difficoltà nel determinare un confacente collegamento tra gli aspetti a-spaziali e gli aspetti spaziali a scala tecnologica.

L'argomento non è affatto agevole e molti dubbi e problemi di inquadramento generale possono porsi ai diversi livelli di studio. Di questo si ha piena consapevolezza. In via preliminare, va verificato sino a che punto sia giuridicamente e culturalmente possibile intraprendere una vasta e articolata azione di revisione dei rapporti in atto, in una considerazione più allargata del concetto di utilità.

La precisazione di questo aspetto è con ogni probabilità fondamentale. In effetti, i criteri correntemente adottati per stabilire la esistenza della condizione di utilità per il fondo dominante, specialmente nel caso delle reti tecnologiche, non appaiono ancora pienamente rispondenti agli obiettivi delle politiche dello sviluppo sostenibile e, in particolar modo, agli strumenti resi disponibili per la valutazione degli impatti comunitari. Questo stesso discorso vale ovviamente per i casi in cui si preferisce fare direttamente riferimento alle disposizioni sulla espropriazione per pubblica utilità. Tali problematiche soltanto apparentemente possono apparire disgiunte, ma spesso si intrecciano sino a confondersi.

Riconducendo ora più direttamente la trattazione nell'ambito degli schemi teorici inizialmente ricordati, va subito osservato che maggiormente rilevante ai nostri fini risulta la serie di relazioni che, in una successione essenzialmente circolare e iterativa, possono presentarsi tra gli aspetti normativi-tecnologici e quelli economici.

All'interno della formulazione diagrammatica tridimensionale,

lo specifico percorso lungo il quale vanno esaminate le singole relazioni dipende strettamente dalla maggiore o minore importanza che, di volta in volta, assumono le manifestazioni formali o processuali di ciascun aspetto. In ogni caso, nodali diventano i momenti di analisi delle influenze che possono determinare sull'intero sistema sia i modelli economici a-spaziali che le manifestazioni processuali di carattere normativo spaziale.

A nostro avviso, è proprio a questo ultimo livello che può aversi, anche nel mantenimento dell'attuale ordinamento, una elevata possibilità di ottenimento di un sistema di canali adeguato alle nuove necessità di ottimizzazione del benessere diffuso. Ogni ipotesi di impiego delle risorse territoriali deve necessariamente ritrovare in questa sede una reale volontà di accoglimento. In tale delicato momento, ogni sforzo deve essere rivolto alla ricerca di soluzioni in grado di determinare la più larga convergenza della molteplicità e varietà di interessi in giuoco.

Occorre che sia pienamente avvertito il forte condizionamento che a lungo può essere esercitato dalla stessa decisione.

Profonda e duratura può risultare la influenza esercitata dalla distribuzione spaziale di alcune categorie di attrezzature fisiche a rete e dalla capacità dei canali che le costituiscono. I principali effetti riguardano le possibilità di interazione tra le attività con base urbana e, quindi, di loro localizzazione. Inoltre, va attentamente considerato il fatto che la intrinseca stabilità dell'impianto fisico urbano può limitare fortemente la capacità di adattamento delle attività insediate al rapido succedersi di nuovi modelli organizzativi.

Nell'attuale contesto questo fenomeno chiamato ritardo fisico non deve essere assolutamente sottovalutato. Soltanto parzialmente la pianificazione fisica può consentirne la limitazione. Pur dovendosi riconoscere il rilevante ruolo di tali studi, il problema va affrontato essenzialmente all'interno delle relazioni intercorrenti tra gli aspetti normativi e gli aspetti economici. Determinante al riguardo può risultare la capacità di sviluppo di un calcolo economico esteso all'intero insieme delle variabili che possono incidere nella formazione dei costi urbani. Lo stesso concetto di costo urbano va ridefinito. Nella definizione dei progetti per reti tecnologiche non può ritenersi soddisfacente la ricerca del tracciato in grado di minimizzare il danno prodotto ai fondi serventi. E' la tutela complessiva del bene ambiente che deve essere assunta come obbiettivo di fondo nella valutazione di

ogni possibile alternativa e definizione delle scale di importanza. La valutazione economica dell'ambiente diventa in tal modo essenziale. Ciò implica una piena accettazione del concetto di valore economico totale e, quindi, un processo valutativo imperniato, come si è già avuto modo di affermare, sui principi dello sviluppo sostenibile. Nel concreto, si pone l'esigenza di una radicale modificazione dei tradizionali approcci nei processi di produzione e trasformazione delle opere a rete in argomento. Ogni nuovo assetto della città va definito nella inclusione del più rilevante obbiettivo della ottimizzazione delle condizioni di benessere, in una estensione dell'orizzonte temporale e nella accettazione del principio della equità intragenerazionale e intergenerazionale.

Questa convinzione si rafforza nel momento in cui prendiamo in esame il caso della copertura dell'antico fossato delle Mura di Milano. Si tratta dell'anello d'acqua che fu la matrice originaria di tutto il sistema dei Navigli Milanesi e divenuto più tardi la Fossa Interna. L'intervento è stato rapidamente attuato, lungo l'intero percorso anulare, nel biennio 1929-1930.

L'episodio appare particolarmente rappresentativo e significativo, sia per le motivazioni che lo hanno determinato, sia pure per il fatto che, nell'odierno periodo, vengono avanzate molteplici proposte di ripristino delle iniziali condizioni. Anche se non crediamo che si possa realmente agire in una tale direzione, il problema va inquadrato e inserito all'interno del più generale formarsi e diffondersi di una nuova coscienza e sensibilità nei confronti del recupero e della conservazione dei documenti, degli strumenti e dei segni del proprio passato e del proprio ambiente originario. Ponendosi in questa ottica, non può comunque non essere considerato che in effetti ci ritroviamo soltanto apparentemente di fronte alla possibilità di quasi completa reversibilità del progetto (attuato).

Come venne opportunamente avvertito nel momento in cui si avviavano i lavori della Commissione Chiodi, irreparabile è risultata la manomissione di una delle più simpatiche note ambientali cittadine. Per sempre, si è impedito il godimento delle squisite sensazioni di prospettive e di visioni veramente pittoriche. Non può dirsi invece altrettanto per quanto riguarda il manufatto idraulico. In alcun momento, esso si è presentato all'altezza del suo ruolo e delle sue funzioni. Anche se il circuito era fortemente caratterizzato dal punto di vista architettonico - la città era cresciuta intorno con la presenza di

splendidi palazzi, monumenti, chiese, giardini alternati da quinte e cortine edilizie minori - nessun intervento di rilievo, sia pubblico che privato, aveva specificatamente interessato il canale, pur interpretandone la presenza e pur avendo maturato con esso una delle costanti urbane più caratteristiche. Specialmente per la mancata realizzazione del progetto Antolini del 1801, dove era prevista, anche in funzione architettonico-monumentale, la chiusura dell'anello attorno al Foro Buonaparte e l'uso dei percorsi d'acqua come connettivo tra i diversi palazzi pubblici, la Fossa Interna aveva perduto la sua più grande occasione dell'epoca moderna per essere essa stessa monumento.

Con la copertura del naviglio e l'assunzione, quindi, di un modello di città metropolitana fondato sulla scelta dell'automobile, degli assi radiali penetranti sino al centro storico, essenzialmente si è persa la coscienza della città. In un contesto che ha determinato "colpevoli" sventramenti, sono stati sacrificati molti giardini che in esso si specchiavano. La nota di distinta signorilità che poteva ammirarsi lungo parecchie tratte e che avrebbe potuto realizzarsi anche in altre offrendo il naviglio stesso un'ottima cornice si è indubbiamente trasformata in una industriale ostentazione di sfarzo.

Rispetto a queste argomentazioni, tutte rivolte a ricondurre il problema decisionale nell'ambito di una valutazione più complessiva e, quindi, in grado di cogliere le reali incidenze di quelle forme di valore che ora chiamiamo di opzione e di esistenza, con ogni probabilità è prevalso un orientamento verso il solo valore d'uso. Anche in questa prospettiva, si ha buona ragione di ritenere che non tutte le variabili siano state opportunamente considerate. La complessità di uno studio inerente a questioni artistiche, ambientali, "sentimentali", idrauliche, igieniche, viabilistiche, giuridiche, tecniche ed economico-finanziarie viene fortemente semplificata e risolta anche mediante l'introduzione di alcune distorsioni.

Essenzialmente viene ricercato un punto di equilibrio tra un presunto interesse collettivo a vedere contemporaneamente migliorato il sistema cinematico e limitati i problemi igienici e gli interessi del tutto finanziari di proprietari frontisti. La creazione di una nuova arteria intorno a quella parte di Milano, che costituisce il suo centro principale e tradizionale, viene vista come un intervento che può contribuire, con un opportuno piano regolatore, a rendere attuabili tutti i progetti che si studiano in ordine ad una viabilità più razionale e ad una migliore utilizzazione dei vari mezzi di trasporto. A questi

“vantaggi” viabilistici vengono, poi, affiancati i vantaggi nel campo della igiene e nel campo della edilizia.

In sostanza, nella assunzione della decisione prevale la pressione esercitata da un gruppo di proprietari di case, frontisti della Fossa Interna. Essi, riunitisi in Comitato per la Copertura del Naviglio, conquistano l'appoggio di tutte le Autorità e specialmente dell'Amministrazione cittadina, ponendo il problema prevalentemente in termini finanziari e manifestando, quindi, una quasi totale disponibilità a pagare per la realizzazione delle opere.

All'Amministrazione Comunale viene solamente prospettata l'ipotesi di dovere contribuire in una misura corrispondente alle proprietà direttamente possedute (piazze e strade) o degli istituti di beneficenza, che pur avendo già accordato la loro adesione morale, non possono dare un contributo finanziario. Il progetto proposto comprende la soppressione delle conche, la sistemazione del fondo e il restringimento delle sponde del Naviglio, in modo da impartire all'acqua una velocità sufficiente ad impedire i depositi terrosi, conservando tutti i diritti di irrigazione, eliminando le spese di pulizia, e nello stesso tempo da lasciare lo spazio per un cunicolo nel quale immettere tutte le condutture per i servizi pubblici (acqua, telefoni, cavi elettrici, ecc.) onde evitare il continuo tormento del suolo stradale per le manutenzioni e le riparazioni...

Va osservato che l'approvazione del progetto non determina nemmeno un reale vantaggio per tutti i proprietari frontisti. Il provvedimento danneggia i proprietari di molte case con vasti sotterranei adibiti a laboratori ed illuminati attraverso l'alveo del naviglio. Per queste situazioni, in momenti precedenti, si era posto il problema di pagare indennizzi, piuttosto che di ottenere contributi di miglioria.

Nel riferimento alle attuali problematiche, il caso in esame andrebbe pertanto più direttamente collegato alle procedure stabilite dalla legge 17 febbraio 1992, n. 179. Ci riferiamo, cioè, alle disposizioni inerenti ai programmi integrati di recupero, rivolte a facilitare le operazioni di riqualificazione del tessuto urbanistico, edilizio e ambientale mediante accordi tra soggetti pubblici e privati, singolarmente o riuniti in consorzio o associazioni tra loro. In una tale direzione, a noi sembra vadano anche le disposizioni di cui all'art. 12 del decreto legge 8 aprile 1993, n. 101. Pur ritrovando in queste norme significativi elementi innovativi, in rapporto proprio al perseguimento degli obbiettivi del recupero urbano mediante un insieme sistematico

di opere finalizzate alla realizzazione, manutenzione e ammodernamento delle urbanizzazioni primarie, il rischio di vedere soltanto alcuni gruppi sociali avvantaggiati non può essere disconosciuto.

Al riguardo, non può essere condivisa la totale assenza di norme in materia di valutazione degli impatti comunitari.

E' necessario sostenere con forza tali posizioni. Ciò non soltanto ai fini di una effettiva tutela dell'interesse diffuso, ma anche per scoraggiare ogni iniziativa di espropriazione per "privata utilità" e, cioè, ogni fenomeno di speculazione in contrasto con i principi sanciti dalla Costituzione repubblicana a tutela della proprietà privata. Occorrerebbe davvero evitare che continuino a verificarsi atteggiamenti, inutilmente segnalati anche alla Commissione Chiodi, che, dietro iniziative in un qualche modo rivolte a soddisfare pubblici bisogni, nascondano ardite speculazioni, coll'obbiettivo di tendere all'esproprio di beni immobili privati per valorizzarli, trasformandoli profondamente e anche artificiosamente, nel solo riferimento alle possibilità di profitto.

In ogni ipotesi di intervento, occorrerebbe considerare, contemporaneamente e unitariamente, i problemi della qualità urbana e della giustizia economica, come irrinunciabili obbiettivi della riqualificazione e integrazione delle funzioni e di ogni altro rapporto tra modalità di crescita e trasformazione della città storica, privata o pubblica.

Nella definizione dell'ossatura delle urbanizzazioni primarie, significativa può diventare la attuazione di progetti in grado di portare contestualmente alla realizzazione di anelli di reti infrastrutturali facilmente ispezionabili e, quindi, poste in stretto rapporto e gerarchicamente organizzate con il sistema cinematico.

In questo campo, va svolta una riflessione approfondita sulla idoneità degli attuali strumenti informativi. Nodali appaiono al riguardo i problemi legati alla mancata disponibilità di un catasto delle reti tecnologiche. Non può trovare alcuna giustificazione ogni eventuale ulteriore ritardo nell'approntamento di un tale indispensabile strumento di sicura e immediata conoscenza dei caratteri metrici e qualitativi delle opere esistenti e della specifica natura dei rapporti giuridici con i fondi serventi. Nel contempo, si delinea la necessità di istituire strutture di coordinamento centralizzato per la ottimizzazione di ogni programma di gestione, adeguamento e sviluppo. Una non minore attenzione si impone anche nei confronti delle aree urbane, ai

fini di una meticolosa catalogazione delle caratteristiche qualitative e della importanza nei diversi possibili impieghi.

Ai diversi livelli problematici qui posti si rende indubbiamente necessario l'apporto di una pluralità di tecnici e specialisti di varie competenze interessati ai problemi urbani. Centrale e decisivo può diventare in questo contesto il ruolo delle discipline estimative per l'architettura e l'urbanistica. In effetti, si tratta di implementare e finalizzare un vasto insieme a questioni di ordine diverso o, per quanto riguarda i processi di produzione di infrastrutture a rete, indirizzati essenzialmente verso la conoscenza della variabilità dei costi di produzione, mantenimento, gestione e funzionamento.

Ogni difficoltà di impostazione e di risoluzione di problematiche non affatto semplici può essere ricondotta entro i consueti schemi concettuali. Occorre operare prevalentemente nella direzione di un miglioramento della capacità di rappresentazione e comprensione di una struttura che coinvolge questioni di ordine diverso. Questo non può implicare però sostanziali variazioni dei principali strumenti disponibili, nè inficiare i principi teorici validamente impiegati nella valutazione sotto altri aspetti dei piani e dei progetti di trasformazione, conservazione e valorizzazione dell'ambiente naturale e costruito¹.

Bibliografia

AA.VV., *Coscienza della città: edilizia e territorio nella realtà italiana*, Bologna, 1981

AA.VV., *Lo spazio nei piani economici*, Milano, 1972

AA.VV., *Sviluppo sostenibile nel territorio: valutazione di scenari e di possibilità*, Atti del XXI Incontro Ce.S.E.T., Firenze, 1991

AA.VV., *Viabilità e traffico: influenza sui processi di valorizzazione immobiliare*, Atti del XXII Incontro Ce.S.E.T., Firenze, 1993

(1) Le tesi sostenute in questa seconda parte sono il frutto di una riflessione comune; il prof. Sergio Mattia ha redatto la comunicazione ed è responsabile di quanto vi è scritto.

- V. BENTIVEGNA, E. FATTINNAZI, *Introduzione ai costi urbani*, Padova, 1981
- E. CARABELLI, *Annotazioni analitiche e pratiche alle servitù prediali*, Milano, 1900
- R. CAMAGNI, *Economia Urbana - Principi e modelli teorici*, Roma, 1992
- P. CARRER, *Vincoli legali nelle aree fabbricabili - Natura e stima*, Bologna, 1971
- P.H. DERYCKE, *Economia Urbana*, Bologna, 1972
- E. DI COCCO, *L'indennità per servitù di elettrodotto*, Bologna, 1963
- D.L. FOLEY, *La struttura spaziale metropolitana: un metodo di analisi*, in *Indagini sulla struttura urbana*, Milano, 1980
- L. FUSCO GIRARD, (a cura di), *Conservazione e sviluppo: la valutazione nella pianificazione fisica*, Milano, 1989
- L. FUSCO GIRARD, *Risorse architettoniche e culturali: valutazioni e strategie di conservazione - Una analisi introduttiva*, Milano, 1987
- S. GRIGUOLO E P.C. PALERMO, *Nuovi problemi e nuovi metodi di analisi territoriale*, Milano, 1984
- X. GREFFE, *La valeur économique du patrimoine - La demande et l'offre de monuments*, Paris, 1990
- A.W. EVANS, *Economia urbana*, Bologna, 1988
- G. FERRARA, *Risorse del territorio e politica di piano*, Venezia, 1976
- T.C. KOOPMANS, *Econometria, analisi delle attività, crescita ottimale*, Bologna, 1987
- D.M. KREPS, *Teoria dei giochi e modelli economici*, Bologna, 1992
- A. LION, *Ingegneria Legale per tecnici e giuristi*, Milano, 1899
- D. MARTELLANO, F. SFORZI, *Studi sui sistemi urbani*, Milano, 1990
- D. PEARCE, A. MARKANDYA, E. BARBIER, *Progetto per una economia verde*, Bologna, 1989
- G. PATERNO, *La servitù di elettrodotto*, Milano, 1988

- M. POLELLI, *Metanodotti - Costituzione di servitù e risarcimento danni*, Bologna, 1976
- A. POLETTI, *La qualità edilizia delle nuove espansioni urbane, i casi di Brescia e di Milano*, Milano, 1987
- V. RAVERA, V. ZONCA, *I navigli Milanesei, tesi per il Corso di Storia della città e del territorio* M.G. Sandri, Milano, 1991
- L. RIZZI, V. RIZZI, *Servitù prediali - Diritti, Limitazioni della proprietà nel vigente codice civile*, Bologna, 1987
- F. RIZZO, *Economia del patrimonio architettonico ambientale*, Milano, 1989
- R. ROSCELLI (a cura di), *Misurare nell'incertezza*, Torino, 1990
- G.D. ROMAGNOSI, *Della condotta delle acque secondo le vecchie, intermedie e vigenti legislazioni dei diversi Paesi d'Italia*, Milano, 1836
- A. ROSSI, *L'architettura della città*, Milano, 1978
- V. STRADA, *Ingegneria legale - Servitù prediali, condominio, regolamenti edilizi*, Roma, 1973
- G. TAMBURRINO, *Le servitù*, Milano, 1977
- S. VACCA, *La valutazione dei caratteri del territorio nella pianificazione - Metodi e applicazioni*, Milano, 1992
- M.M. WEBBER, *Luoghi urbani e sfera urbana non locale*, in *Indagini sulla struttura urbana*, Milano, 1980
- W.L.C. WHEATON, *Agenti pubblici e privati di mutamento nel processo di espansione urbana*, in *Indagini sulla struttura urbana*, Milano, 1980
- V. ZONGHI, *Manuale legale per ingegneri e periti*, Fabriano, 1882

Per il compito che ci è stato affidato e per lo scopo che ci siamo prefissi è interessante anche osservare il caso della rete di canalizzazioni di bonifica della piana fiorentina ad ovest di Firenze fino al comune di Prato.

E' formata sostanzialmente da sedimentazioni lacustri e fluviali di età Villafranchiana ed i terreni affiorati consistono in depositi fluviali risalenti al Quaternario.

Si presenta come una superficie inclinata con le quote più basse verso sud-est in corrispondenza della vasta depressione (svilupata in senso nord-sud) nella zona di Peretola lungo il raccordo dell'Autosole per Firenze Nord.

Secondo alcuni è ancora classificabile come "zona umida" per la presenza di vari ristagni di acqua (dove gli appassionati segnalano la periodica presenza dell'airone cinerino) e una volta fu decisamente palude (molti ricorderanno che la coscia della gru furbescamente mangiata da Chichibio era stata cacciata dal suo signore proprio in questa palude...).

La bonifica della piana fu affidato al deflusso idrico consentito dai numerosi canali di regimentazione costruiti nei secoli.

Gli interventi furono sempre tesi alla bonifica delle aree lacustri per il recupero dei terreni all'economia agricola; recupero che si può dire concluso nel corso del 1800.

Negli anni '900 l'economia della zona ha subito sostanziali modifiche, dovute soprattutto allo sviluppo industriale dei comuni dell'area Fiorentina da Prato a Firenze, attraverso Sesto, Campi e Poggio a Caiano. Sviluppo che ha comportato, come di consueto, profondi cambiamenti nell'uso del sovrasuolo sottraendo all'agricoltura aree sempre più vaste ricavate non solo ai margini della piana e all'interno della maglia dei canali di bonifica.

Nelle zone a valle di Firenze in sinistra d'Arno si trova una cassa di espansione del fiume (all'Argin Grosso), mentre a destra e a sinistra del torrente Vingone c'è un'area soggetta ad alto rischio idraulico dovuta alla depressione del terreno. Tale zona è naturalmente soggetta all'influenza delle piene del torrente e di quelle di una serie di opere idrauliche non più in armonia con i mutati aspetti del territorio che, in questi ultimi tempi, è stato oggetto di insediamenti edilizi e si è arricchito di numerosi stabilimenti medio-piccolo industriali costantemente minacciati dal dilavamento dei corsi d'acqua.

Anche la zona in destra d'Arno presenta una situazione abba-

stanza complessa dal punto di vista idrogeologico.

L'area dei Renai, lungo la sponda dell'Arno, costituisce zona di espansione della piana tanto che l'argine sinistro del Bisenzio vi si allontana in modo da circoscrivere circa 300 ettari di terreno sommergibile.

Se il torrente Mugnone, per il solito, adempie sufficientemente allo smaltimento delle piene del proprio bacino (ma talvolta, come questo inverno, non disdegna comportamenti anche furiosi), il fiume Bisenzio, nel suo tratto di pianura, è contenuto in gran parte da opere arginali consistenti in muri, argini di terra e difese di sponda.

Ma tali opere formano un sistema incompleto e non ben coordinato presentando un complesso di irregolarità ed anomalie dell'alveo ora troppo ampio, ora troppo stretto, con effetti di rigurgiti e di moti vorticosi che producono un deflusso irregolare che, in tempo di piena, dà luogo a tracimazioni non sempre controllabili.

Si ricorderanno gli allagamenti di questi ultimi anni dei Comuni di Campi e di Poggio a Caiano, assurti ai tristi onori della cronaca.

La costruzione del rilevato dell'Autostrada del Sole e del suo raccordo con Firenze, aggiunta alle urbanizzazioni ricordate, pur intubando dove occorreva i canali che sovrappassava, con l'obbligarne la sezione ha finito col disturbare il sistema tanto che la rete dei canali, in alcune aree, non risulta più sufficiente sia per caratteristiche che per ubicazione e, nell'area compresa tra il canale di cinta orientale, quello occidentale ed il Fosso Reale (lo scolmatore nei pressi dell'Aeroporto di Peretola), troviamo aree tutte a medio-alto rischio idraulico.

Il vecchio Piano Regolatore del Comune di Firenze, affidava fin dal 1962 molte funzioni dirigenziali alla capienza della piana in parola.

Il progetto del prof. Detti prevedeva, oltre al necessario ampliamento dell'aeroporto, lo spostamento in quel luogo di molte importanti funzioni direttive e commerciali. Era detto il "Porto", un insieme complesso di attrezzature anche pubbliche che (in conformità con quanto pensava la cultura urbanistica del tempo) avrebbe dovuto costituire una delle strutture fondamentali per l'organizzazione urbanistica di Firenze: il luogo di "attracco" per chiunque giungesse a Firenze data la felice posizione della zona sia nei confronti dell'aeroporto, che della grande viabilità nazionale che dei percorsi ferroviari.

Il nuovo P.R.G., in faticosa discussione in questi giorni in consiglio comunale, finirà forse per collocare sulla stessa area tra Sesto Fiorentino e l'Arno se non più le funzioni direzionali del vecchio piano, pur tuttavia un importante intervento privato a varia destinazione: abitativa, commerciale ed espositiva e l'aeroporto, affidato ad una società di gestione a capitale misto, è ormai realtà produttiva e affidabile anche se alle prese con evidenti problemi di sviluppo.

L'aeroporto è infatti situato nei pressi della frazione di Peretola nella piana di Firenze, in adiacenza all'area depressa che si diceva, nelle vicinanze dell'uscita Firenze Nord dell'Autosole.

E' sovente al centro di polemiche anche aspre, che qui non staremo a ricordare, essendo il traffico aereo fiorentino in qualche misura anche deviato dall'aeroporto di Pisa che si ritiene depauperato da questo concorrente; continui sono i tentativi di comprometterne l'efficienza e forti le resistenze al suo necessario potenziamento.

E' attualmente aeroporto di terzo livello assai frequentato, ma con una pista di lunghezza insufficiente a consentire l'atterraggio di tutti i tipi di aerei a medio raggio.

Le piste di atterraggio e di decollo erano una volta parallele al tratto del raccordo dell'Autosole che immette a Firenze, appunto, all'altezza di Peretola ed il loro naturale sviluppo ne avrebbe visto il semplice prolungamento se i terreni necessari non fossero interessati dalle varie condotte a cielo scoperto presenti in tutta la zona, passanti in rilevato (con argini fino a tre metri di altezza sul piano di campagna) che avrebbero costretto ad una sopraelevazione delle piste economicamente e tecnicamente improponibile.

E' evidente, crediamo, dalla serie di osservazioni fin qui proposte, che le numerose servitù di condotta che interessano i terreni della piana fiorentina, se ebbero il merito di recuperare alla produttività agricola aree altrimenti economicamente insignificanti, risultano adesso un ingombro fastidioso al cambio di destinazione economica che in quelle stesse aree è in atto.

Se è ancora vero che lo scopo della stima è l'elemento discriminante per la scelta del criterio di valutazione, nel caso in parola ci dovremmo trovare a valutare l'influenza di tali servitù sulle aree attraversate secondo il valore di trasformazione.

Se la destinazione agricola non subisce deprezzamenti per la presenza dei canali anzi da essi stessi trae il motivo della sua stessa esistenza, ciò non è altrettanto vero per destinazioni diverse che per

la sicurezza idrologica impongono, di volta in volta, opere provvisorie di una certa importanza piuttosto che deviazioni del percorso dei canali, l'intubamento degli stessi oppure un loro complesso scavalcamento.

L'ambiente urbano, ancora una volta, richiede investimenti di ben altra natura.

Non sappiamo se i vasti interventi previsti nella piana fiorentina potranno avere buon fine: interessante può essere notare che, nonostante la ben nota cronica assenza di possibilità edificatorie nell'area comunale di Firenze, gli anni che hanno visto la nascita, la vita e la morte del vecchio PRG non hanno visto partire alcuna delle realizzazioni previste in quei luoghi.

Rammentiamo brevemente che un agglomerato urbano, nel suo aspetto economico, può essere osservato come un aggregato di beni a fecondità ripetuta, oggetti della produzione edilizia ed infrastrutturale sia pubblica che privata: beni destinati al consumo, ciascuno secondo le rispettive utilità.

Una parte di quei beni può essere osservata come capitale fisso sociale: beni, cioè, in grado di produrre continuamente un profitto essendo sempre inseribili in quel particolare processo produttivo che può essere considerata la soddisfazione della domanda sociale (rete delle comunicazioni, scuole, verde, i nostri canali, ecc.).

Gli investimenti effettuati in questo settore di beni sono in grado di offrire risultati "misurabili" anche in termini economici sotto l'aspetto del vantaggio che producono sull'utilizzabilità di un'area o sotto quello del danno che, talvolta, possono produrre all'utilità di altre.

Il capitale investito nella produzione di beni idonei a rendere utilizzabili le singole aree per singole destinazioni è a diretto servizio degli abitanti e/o delle attività che vi si potranno insediare e si dirà tanto meglio utilizzato quanto più sarà ripartito su ciascuno degli abitanti e/o delle attività ivi inurbate.

Lo stesso concetto è espresso dalla legge delle economie di scala dove l'ottimizzazione di un investimento si ricerca, aumentando fino al margine consentito dalla tecnologia adottata, il numero delle unità di prodotto ed esprimibile, in termini di costo nel campo degli investimenti nel settore urbano, dall'entità raggiunta dall'investimento pro-capite: indice di "fabbisogno di capitale" che decresce quando la dimensione dell'intervento si fa più grande.

Ora, tornando al nostro caso, è evidente che le condizioni in cui

si trova l'area in esame la pongono ben lontana dalle condizioni di ordinaria utilità che si richiedono ai terreni dedicati alla produzione edilizia e/o infrastrutturale.

E' anche evidente che la trasformazione della stessa area non può avvenire senza la diversificazione o la totale riprogettazione della rete di bonifica affinché la stessa non sia più di minaccia o di ostacolo in un diverso uso del territorio.

Sia pure che le indicazioni di piano porgano la maniera di intervenire in tale processo di trasformazione, l'attività dei singoli proprietari non potrà avvenire diversamente dal modo con il quale fino ad adesso si è espressa: o evitando la presenza delle condotte (fino alla rinuncia all'intervento) o provvedendovi con interventi minimali o, addirittura, trascurando il pericolo da questi in alcuni casi rappresentato.

La stessa ampia frammentazione della proprietà fondiaria fondata sull'economia agricola di minuta entità tipica di orticoltori (tanti) e floricoltori (pochi) ed andata via via sparendo tra inquinamento, espropri, edilizia residenziale ed industriale (che lasciavano spesso all'azienda agricola dimensioni insufficienti alla minimizzazione dei costi di impianto e di gestione), è stata lo stesso motore del vasto fenomeno di "desertificazione" della piana dal quale non è andata immune la città; la stessa frammentazione, adesso che si intravede un diverso uso per quei terreni, potrebbe finire per impedirne anche lo sviluppo edilizio, non concedendo al piccolo imprenditore la possibilità di distribuire i costi di impianto (di trasformazione) su una quantità sufficiente di prodotto.

Lo stesso aeroporto di Peretola (che probabilmente non è da annoverarsi tra i piccoli imprenditori) è stato costretto a rinunciare ad uno (il più logico) dei suoi progetti. E' stato calcolato che, per ovviare alla presenza del fosso scolmatore avrebbero dovuto trasportarsi (per la sola pista) 2.500.000 metri cubi tra arenarie, sabbia, ghiaia e terra: un investimento (ammesso di riuscire a trovare materiale sufficiente nelle disastrose cave toscane) valutabile in circa 75 miliardi di lire non certo sopportabile da quell'attività.

Si torna, evidentemente, a privilegiare il progetto come atto centrale di ogni processo produttivo e conseguente valutazione: intendiamo dire che la stima delle servitù presenti sulle diverse proprietà (intese come minusvalore indotto da difficoltà di utilizzazione, quindi nei maggiori costi indotti dall'ostacolo e dunque come valore

di trasformazione per restituire alle stesse aree l'utilità che è necessaria) può dare risultati totalmente negativi al singolo imprenditore tanto che la soluzione, se c'è, può essere rinvenuta nel solo cambiamento della scala di intervento.

Si parla sempre più spesso, non soltanto a Firenze, di accordi di programma: può essere la soluzione al problema affidata perciò ad progetto architettonico ed insieme ingegneristico-idraulico che coinvolga tutte le aree interessate dal piano e che abbia come contraenti gli enti pubblici interessati: la provincia e la regione cui è delegata la magistratura delle acque, le amministrazioni comunali della piana e la pluralità dei proprietari.

Quanto più rapidamente si provvederà a tale progettazione, che ponga a carico dei proprietari l'onere dell'allontanamento o della riorganizzazione della rete di servitù, tanto più si eviterà un altrimenti inevitabile processo di monopolizzazione dell'intervento.

L'imprenditore più forte, infatti, sarà naturalmente portato a raggiungere l'economia dell'intervento procurandosi la quantità di terreni sufficienti a provvedere ad una simile progettazione (che sarà comunque inevitabilmente parziale) per minimizzare i costi di adeguamento (di impianto) ed avendo dalla sua parte sia l'attuale scarso valore dei singoli appezzamenti, indotto dalla presenza della servitù, che il valore finale degli oggetti edificati esaltato dal possibile controllo dell'offerta consegnato quasi integralmente ad uno stesso imprenditore¹.

(1) Le tesi sostenute in questa ultima parte sono frutto di una riflessione comune; il prof. Marco Jodice ha redatto il testo ed è responsabile di quanto vi è scritto.

Bibliografia

- AA.VV., Sviluppo sostenibile nel territorio: valutazione di scenari e di possibilità, Atti XXI Incontro Ce.S.E.T., Firenze, 1991
- S. BARDAZZI, 4 domande su Firenze, in Toscana economica, Firenze, 1979
- V. BENTIVEGNA, E. FATTINNANZI, Introduzione ai costi urbani, Padova, 1981
- L. FUSCO GIRARD (a cura di), Conservazione e sviluppo: la valutazione nella pianificazione fisica, Milano, 1989
- M. JODICE, M. PRETI, Il controllo dei costi come metodo nella riorganizzazione del territorio urbano, in Piano, Firenze, 1977
- AA.VV. (I.R.P.E.T.), Individuazione di una soluzione aereoportuale adeguata alle esigenze dell'area metropolitana Firenze-Prato-Pistoia, Firenze, 1989

Abstract

Analysing urban phenomena, it appears consolidated the reasoning scheme that suggests to tend any searching attempt into different problems towards a preliminary research into multiple and complex interrelation between institutional, cultural, social, economic, technological aspects of a non-spatial dimension, and the forms in which the same aspects show themselves at a spatial level.

This report intends to carry out the proposed subject following this kind of statement. The purpose is to put in this conceptual structure the coercive (or voluntary) servitude to technological nets, in order to single out the main elements that negatively affect the making of future town.

The attention is particularly turned to those forces that prevent the optimization of relation between values and rules entirely shared, and production and distribution systems of territorial net goods. At this level, the divergence between theoretical schemes and the actual way of working in physical programming and planning appears considerable. These gaps remain not only in processes of inner renewal of existing city, of reorganization and re-qualification of its own parts, from the point of view of re-use; but they also show themselves with unreasonable incidence during urban development periods.

The dependence on traditional models and the general difficulty in determining a proper connection between non-spatial and spatial aspects at technological scale appear clear.

The economic evaluation of environment becomes the core of the problem, and it implies a full acceptance of the concept of total economic value and therefore a valuation process hinged on the principles of sustainable development.

At the different problematic levels outlined becomes indispensable the contribution of a plurality of technicians and specialists of various competencies interested in urban problems. In this ambit could become central and crucial the task of estimative sciences for architecture and urban planning. Actually, it's a question of implementing and aiming a great whole of results and acquisitions of previous studies about questions of dissimilar nature or, as regard processes of networks production, addressed towards knowledge of variability about production, maintenance, management and working costs.

Any kind of difficulty about formulation and resolution of not

easy questions could be led inside the usual conceptual schemes. It's necessary to work above all towards an improvement of capability to represent and comprehend a structure involving questions of different nature. Anyway this can neither imply essential changes of the main instruments available, nor impugn the theoretical principles efficaciously applied in evaluation, from other points of view, of plans and projects of natural and bullded environment transformation, conservation and valorization. Also regarding this conviction, but fully consciousness of the limits of a monodoctrin approach, some study cases are finally proposed.