

Introduzione

Augusto Marinelli

Presidente del Ce.S.E.T.

Nel rivolgere un saluto a tutti coloro che sono oggi presenti vorrei cogliere l'opportunità, prima di introdurre le relazioni scientifiche di questa prima giornata, di portare una piccola personale riflessione sugli argomenti che saranno oggetto dell'odierno Incontro di Studio del Centro.

La riflessione che intendo oggi proporre in questa sede è strettamente legata alla cultura degli economisti e degli estimatori agrari, cercando di recuperare alcuni concetti di fondo che ebbero modo di formulare i padri delle discipline economico-estimative in un'epoca in cui l'agricoltura era la realtà produttiva e sociale prevalente. Tutto ciò per evidenziare come ancora oggi determinati concetti giudicati di estrema attualità hanno radici assai remote, seppure siano stati oggetto negli anni a seguire di importanti evoluzioni nel campo degli strumenti e delle metodologie utili alla loro trattazione empirica.

Seppure in un contesto assai diverso dal nostro, le questioni della dimensione territoriale dello sviluppo e, in questo ambito, il ruolo delle infrastrutture, rappresentano temi di assoluto rilievo sin dall'Ottocento.

Già allora Romagnosi, nel suo trattato di *Filosofia dell'incivilimento*¹ indicava come “[...] territorio, popolazione e governo formano le parti massime di uno Stato”.

Di tali opere, così come dei successivi contributi di Carlo Cattaneo, ne ricavò preziosi insegnamenti Arrigo Serpieri.

Ed è proprio nell'opera di quest'ultimo che è possibile cogliere la crescente attenzione già nei primi anni del '900 per il ruolo delle infrastrutture nel generale processo di sviluppo socioeconomico locale. Nella concretezza dei provvedimenti normativi di quell'epoca e nel corrispondente *corpus* teorico allora formalizzato dal Serpieri, è riscontrabile gran parte delle complicate questioni che ancora oggi interessano le infrastrutture: questioni di estrema complessità che si riflettono a livello istituzionale, giuridico, progettuale e di valutazione.

Più in particolare, nel Testo Unico della Legge 337/23, Serpieri, nel promuovere uno specifico provvedimento in favore delle attività agricole e boschive montane, individuò con chiarezza l'importanza fondamentale delle infrastrutture per lo sviluppo di una solida economia rurale. Seppure con una visione prevalentemente rivolta alle

¹ Milano, 1844.

garanzie di un durevole insediamento umano locale, Serpieri sviluppò un intervento che legava lo sviluppo delle attività delle singole aziende ad un sistema di opere che superava i confini delle singole imprese, proponendo così un approccio territoriale alle questioni dello sviluppo. Ed è importante sottolineare come nel fare ciò Serpieri seppe anticipare le problematiche di declino di molte aree rurali del nostro Paese, indicando oltre ai pericoli di una marginalità economica, quelli connessi a condizioni di esclusione sociale. Tale inquadramento è perdurato a lungo nella normativa del nostro Paese: infatti, gli stessi contenuti sono individuabili nella Legge Fanfani per la montagna², e in tale forma hanno operato dal '52 sino all'avvento delle Regioni.

Altrettanto importanti riferimenti alle infrastrutture sono riscontrabili considerando il Testo Unico sulla bonifica integrale (Legge n. 215 del 13/2/1933).

In tale contributo, seppure nel contesto specifico delle opere di bonifica, è oltremodo evidente l'attribuzione alle infrastrutture di un ruolo strategico non solo in favore delle attività produttive locali, ma anche quale garanzia di tutte le attività sociali, sia a livello individuale che collettivo.

In questa ottica Serpieri evidenziò oltremodo la complessità di uno scenario in cui contestualizzare le infrastrutture: uno scenario in cui operano sia soggetti pubblici che privati, con effetti che possono riflettersi, sia nel loro carattere positivo che negativo, tanto a livello collettivo che individuale, nell'ambito del valore del patrimonio e a livello di redditività dello stesso: il tutto secondo i termini di una variabilità del primo conseguente al variare del secondo, nonché nella sola variabilità del primo, in ragione di soli comodi e scomodi.

Tale breve riflessione è in particolare rivolta ai giovani ricercatori, auspicando che in essi, oltre al desiderio di dominare nuove e affascinanti metodologie, non venga mai meno la volontà di avere piena consapevolezza di quali siano stati i passaggi che conducono all'attuale stato dell'arte.

Il rigore metodologico parte sempre da un'attenta e umile ricerca bibliografica, beneficiando solo così del sapere già acquisito, ovvero evitando di ripercorrere strade già intraprese riscoprendo antiche conoscenze o, nella peggiore delle ipotesi, riportando alla luce antichi errori.

Soprattutto nel campo estimativo, credo che sia importante avere questo approccio per verificare come a mutare nel tempo non sono tanto i riferimenti teorici, quanto le metodologie a disposizione per una sempre più corretta ed efficace applicazione di concetti di fondo. Dico questo anche per sottolineare il fatto che strumenti e metodologie sempre più raffinati non devono distogliere l'attenzione dalla sostanza dei fatti, ma devono rimanere un mezzo e non divenire il fine ultimo del lavoro svolto, magari anche a discapito delle stesse basi teoriche di riferimento.

Credo che il CeSET, dalle sue origini sino ad oggi, si sia fatto promotore con questo spirito dello sviluppo teorico-metodologico delle discipline estimative e di economia del territorio.

² 25/7/1952 n. 991.

Anche l'incontro di oggi è stato promosso con questo spirito, proponendo in questa prima giornata importanti contributi teorici-metodologici, ai quali seguiranno nella giornata di domani delle testimonianze dirette, portate dai rappresentanti delle più importanti istituzioni legate alla realizzazione delle grandi opere.

Le quattro relazioni scientifiche di questo pomeriggio offriranno, soprattutto grazie alla competenza dei relatori che ci hanno onorato del loro impegno, un chiaro spaccato della ampiezza e della complessità dei temi che interessano le grandi infrastrutture offrendoci una panoramica dei differenti scenari in cui opera una varietà rilevante di attori pubblici e privati. La necessità di approfondire con contributi di carattere teorico metodologico tali aspetti discende dalla consapevolezza della complessità degli scenari individuati, dovuta al profondo evolversi del quadro normativo, dei valori di riferimento e delle modalità di esecuzione delle opere. L'evoluzione federalista, la concezione di un paesaggio come espressione dinamica e stratificata di elementi di varia natura, la possibilità di applicare tecnologie sempre più avanzate e lo sviluppo di economie sempre più globali, stanno mutando l'ambito in cui si collocano le valutazioni e le scelte nel campo delle infrastrutture.

A livello legislativo, con la prima relazione di Franco Pellizzer, avremo modo di osservare la complessità dei diversi livelli di governo delle infrastrutture, sia per la numerosità e l'assortimento degli attori chiamati ad interagire, sia per i meccanismi di relazione che essi sono invitati ad adottare. E sarà sempre nell'ambito legislativo che avremo modo di apprezzare come certe questioni legate alla progettazione, alla valutazione di impatto e alla definizione del sistema di "intese" siano ormai punti precisi di specifiche procedure.

Avremo quindi modo di esaminare le infrastrutture in un'ottica specifica del rapporto che esse hanno con il paesaggio. Con la relazione di Paolo Avarello siamo sollecitati a porci dei quesiti, soprattutto confrontando come nel tempo sia mutata la capacità delle infrastrutture di sommarsi al paesaggio esistente per divenirne parte armonica, anche se in alcuni casi le capacità di realizzare grandi opere con tecnologie sempre più avanzate abbia portato tali elementi a non compenetrarsi nel paesaggio ma ad "invaderlo".

Passeremo quindi ad esaminare, con la terza relazione presentata da Dosi, Muraro e Pancheri, aspetti strettamente legati all'analisi economica delle grandi opere applicata al processo valutativo e decisionale, giungendo ad affrontare alcuni problemi metodologici, soprattutto in merito a quale debba essere la comunità di riferimento nella valutazione di un progetto, delle relazioni pubblico-privato e delle forme di compensazione per i danni che si produce con la realizzazione di tali opere. Si deve infatti prestare attenzione al fatto di riuscire ad offrire al politico uno strumento decisionale in cui non si giunga ad una eccessiva quantità di informazioni, facendo così collassare lo strumento decisionale. Così come è importante ricercare dei compromessi tra sviluppo e benessere attraverso la scelta di criteri capaci di fornire indicazioni su quello che potremo individuare come il livello di "ottimo inquinamento residuo".

Infine, avremo modo di verificare attraverso la relazione di Leonardo Casini, come nuovi contributi ai processi valutativi possano derivare da un sostanziale ampliamento

dello scenario analitico proposto dai tradizionali approcci ACB. Mantenendosi nell'ambito di valutazioni non monetarie, si avrà modi di considerare come certi nuovi approcci all'economia del benessere, propongano una relazione tra qualità della vita e risorse profondamente diversa dai tradizionali approcci utilitaristici e dell'opulenza. In tale nuovo corpus teorico, giunto anche ad interessanti implementazioni metodologiche, le infrastrutture trovano una collocazione di tutto rilievo soprattutto nel definire l'accessibilità del territorio, ovvero le capacità individuali di potere relazionarsi fisicamente con i beni e i servizi collocati sul territorio.

Con tali relazioni, come anche con le sessioni di domani, non si pensa certo di offrire delle risposte esaustive, quanto di delineare la complessità di un tema contraddistinto dalla necessità di approcci interdisciplinari, in scenari economici e sociali destinati a mutare sempre più profondamente e velocemente.