

DOTT. LEONARDO INNOCENTI

*Istituto di Estimo Rurale e Contabilità  
della Facoltà di Scienze Agrarie e Forestali dell'Università di Firenze*

### **Implicazioni estimative sui costi-benefici della viabilità montana**

La montagna, dal punto di vista produttivo, è chiamata a svolgere molte funzioni; tra queste le principali sono senz'altro quelle conseguenti alla forestazione (produzione e sfruttamento delle essenze forestali), il turismo, la zootecnia, i sottoprodotti del bosco (ivi comprese le colture di erbe officinali). Da non dimenticare la possibilità che ci offre di formare dei bacini imbriferi, utili sia alla produzione di energia elettrica che all'irrigazione per l'agricoltura di valle. Quelle menzionate sono soltanto le funzioni che la montagna può fornire come mezzo di produzione e di reddito. Ben altre invece, pure esse assai utili, sono le possibilità che la montagna ci può offrire in qualità di benefici anche se di per se stessi non costituiscono un vero e proprio reddito.

Comunque sia, per quanto riguarda le produzioni che si è detto, non vale la pena illudersi, ottenere del reddito dall'agricoltura di montagna, significa affrontare una vita dura e difficile, anche se ciò non vuol dire che la vita dell'agricoltore di montagna sia più grama o più insoddisfacente di altre. Certo è che, essendo duro e difficile ottenere un giusto compenso dal lavoro dell'agricoltura di valle e di collina, a maggior ragione è difficile ottenerlo dalla montagna.

D'altra parte, seppure credo che nessuno sia in grado di indicare una ricetta per investimenti remunerativi in zone montane (se non sotto il profilo delle attività connesse con il turismo), è comunque opportuno ed utile riflettere per effettuare osservazioni che possono o che potrebbero un domani apportare anche un piccolo contributo a quelle direttrici che si vorrebbe ricercare per un maggiore e più razionale sfruttamento della montagna. C'è da dire però che, sotto il profilo agricolo, anche per la montagna, valgono delle eccezioni dovute a talune particolari zone ove è stato possibile impostare ed attuare certe produzioni floro-vivaistiche (oppure anche soltanto certe fasi del ciclo vivaistico di una pianta) produzioni queste, che come tutte quelle vivaistiche, se affrontate con razionalità e criterio consentono, anche a fronte di elevati capitali impegnati, elevatissimi redditi che ebbi modo di mettere in evidenza in un recente scritto (1).

---

(1) Leonardo Innocenti - Paolo Lotti, *Analisi economico-contabile di aziende vivaistiche*, estratto del quaderno n. 12 dell'Istituto di Estimo Rurale e Contabilità dell'Università di Firenze, Tipolit. G. Capponi, 1978.

Osservando il saldo tra import ed export (2) dei prodotti agricoli per i quali l'Italia è maggiormente deficitaria e facendo una media triennale (1973-1975), si ottengono i dati sottoriportati che per buona parte mettono in causa anche la montagna e che ritengo opportuno richiamare:

Produzione bovina	2.109.000
Produzione ovina e caprina	1.273.000
Produzione carni fresche congelate	6.030.000
Produzione lane sucide	552.000
Produzione legname	26.218.000
Produzione legno fino	2.129.000

In questi ultimi tempi, si è fatto un gran parlare della vastità del fenomeno dell'abbandono delle terre in Italia (3) e se andassimo ad analizzare la situazione della sola collina e della montagna i dati sarebbero ancora più allarmanti. Non per nulla è stata fatta una legge apposita sulle terre abbandonate o mal coltivate (4) sulla cui scarsa efficienza applicativa potremmo discutere parecchio.

Come può essere innestato il discorso della viabilità e dei trasporti nel riassetto montano, è questione che presenta non poche difficoltà di valutazione. Innanzitutto si deve dire che senza una buona rete viaria e di trasporto, la montagna non può essere migliorata e neppure meglio utilizzata riguardo alle risorse che potrebbe offrirci. D'altronde bisogna pure ricordare che di fronte ad una scarsa redditività dei terreni montani, sta il fatto che le strade di montagna sono costose a costruirsi e molto costose anche per la loro manutenzione. Per tale motivo il minore margine di convenienza economica alla costruzione di strade in montagna, nei confronti della pianura è evidente e inconfutabile. È per questo che la risposta che ci sentiamo di dover dare è quella di porre un freno allo sviluppo incontrollato e scarsamente valutato di una copiosa rete viaria nelle zone montane, almeno per quanto riguarda la rete pubblica con interventi dello Stato. Per queste decisioni sarebbe

---

(2) Antonio Baccarella, *Commercio internazionale agricolo e strutture distributive*, XIV Convegno di Studi S.I.D.E.A., 1977.

(3) Leonardo Innocenti, *Ipotesi alternative per il rilancio dell'agricoltura*, « Ragionamenti », Rivista mensile di economia politica e cultura, n. 51, aprile 1978.

(4) Legge 16 agosto 1978, n. 440, Gazz. Uff. n. 227.

opportuno studiare attentamente e programmare quella rete stradale, zona per zona, in modo che consenta i massimi benefici con i minori costi. Il progetto dovrebbe risultare da uno studio attento di un'apposita commissione che lo imposta nell'ottica degli obbiettivi indicati (sto parlando della rete viaria minore e non delle grandi reti di comunicazione per le quali questi studi vengono realmente effettuati).

Largo spazio invece a quelle iniziative anche private seppure con contributi o facilitazioni pubbliche, che per scopo turistico costituiscono la causa (la più conveniente dal punto di vista economico oggi), della realizzazione di strade nella montagna. Queste strade, oltre all'obbiettivo turistico — che già da sé le ripaga — possono venire utilizzate per tutte le altre attività economiche agricolo-forestali.

Molto ancora si potrebbe dire sul tema, ma non avendo potuto leggere le relazioni degli illustri relatori di questo Convegno, dalle quali prendere spunto per altre eventuali osservazioni, mi fermerò a queste poche note nel timore di portare fuori tema l'argomento.

Mi vengono naturali però alcune domande alle quali spero che i relatori tutti, ma più specificamente il prof. Malacarne, sappiano darmi una risposta economico-estimativa e precisamente:

— Siccome è evidente che i terreni circostanti la costruenda strada aumentano di valore, sia a causa della potenziale e meno costosa costruibilità edilizia, sia per il più facile e più redditizio uso agricolo-forestale di questi terreni, esistono degli studi che abbiano quantificato il costo-beneficio sotto l'aspetto estimativo? Intendo cioè dire costo della strada e costo dei terreni occupati da una parte e la quantificazione dei due tipi di beneficio (edilizio e agronomico) dall'altra.

— Considerando tutti quei fattori e specialmente quelli che non influiscono sul reddito ma che influiscono sul valore del fondo (poiché agiscono sul saggio di capitalizzazione) e facendo un confronto tra i terreni fertili di pianura e quelli di montagna, ovvero spostandosi progressivamente dai terreni a maggiore valore unitario verso quelli a minore valore, ed infine ipotizzando di dovere individuare il valore di questi terreni a mezzo della stima analitica per capitalizzazione del reddito, questo aspetto economico di stima è più valido per i primi terreni (più fertili e di maggiore valore) o per i terreni (tipo quelli montani), a minore valore unitario?

Ritengo che un'indagine impostata in modo da evidenziare il fenomeno intuibile da questa seconda domanda, potrebbe essere seguita da una seconda fase della stessa indagine che potrebbe dare una risposta alla domanda precedente. Per fare ciò basterebbe che nelle zone campione di studio fosse in fase di progetto una strada di analoga importanza, ma ovviamente di costo diverso. Indagine lunga purtroppo, poi-

ché per ricavare gli incrementi di valore dei terreni conseguenti la costruzione della strada occorre attendere alcuni anni sia per l'esecuzione della strada stessa sia perché certi fenomeni che causano l'incremento di valore dei terreni si avvertono soltanto dopo un certo numero di anni.

Certo è che soltanto dalla differenza tra il valore dei terreni dopo che la strada è stata costruita e il valore attuale degli stessi terreni si individua l'incremento di valore verificatosi per effetto della strada e soltanto così si intuisce, dal confronto del costo della strada e l'incremento di valore dei terreni, la convenienza o meno a procedere con la costruzione della stessa. Purtroppo il giudizio sull'effettivo incremento di valore (se fatto a priori) sarà un giudizio di previsione e ritengo che in questo caso troppi siano i fattori di aleatorietà che non danno fiducia a chi dovesse operare delle scelte di questo tipo, a meno che non esistessero appunto delle indagini già effettuate su dati reali che ne avvalorassero le asserzioni e le ipotesi di previsione.

Sono convinto che l'Estimo proprio in qualità di disciplina economico-estimativa, ha oggi sempre più bisogno di un buon substrato di dati di fatto reali e certi che stiano alla base dei giudizi di previsione.

Sempre più spesso un giudizio di convenienza viene richiesto al professionista, al tecnico e al politico, poiché è sulla base di tale giudizio che si fanno o non si fanno le scelte sia pubbliche che private relative agli investimenti.

Oggi si parla sempre più di programmazione in tutti e per tutti i settori economici; cosa è la programmazione se non un giudizio di previsione che certe condizioni si verifichino in futuro? Se l'Estimo è una disciplina basata sui prezzi e se con difficoltà si affaccia e cerca di farsi strada il « macroestimo » è proprio perché per questo nuovo ramo della nostra disciplina mancano quei prezzi — se vogliamo un po' *sui generis* — che dovrebbero essere rappresentati da quelle indagini di cui si è detto, effettuate su dati di fatto realmente avvenuti per fenomeni analoghi a quello da stimare o per il quale sia necessario fornire un giudizio di convenienza.