

# Valutazioni tecniche ed economiche delle infrastrutture di trasporto

di Flavio Boscacci

Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione (flavio.boscacci@polimi.it)

*I servizi che arricchiscono il funzionamento del sistema economico e sociale di un territorio traggono a loro volta efficienza e qualità dall'esistenza di specifiche reti infrastrutturali, di norma interconnesse a livello internazionale e spesso al servizio l'una delle altre. Delle innumerevoli questioni – tecnologiche, tecniche, gestionali – che riguardano lo sviluppo delle reti si esamina qui l'aspetto delle valutazioni tecniche ed economiche delle infrastrutture di trasporto. Ciò perché i territori necessitano di sempre maggiore accessibilità per le persone e per le merci, ma anche perché spesso le infrastrutture esistenti non sono adeguatamente sfruttate e una loro duplicazione è in genere assai costosa, in termini economici e ambientali. Dopo un sintetico richiamo alle categorie teoriche più importanti per giudicare il ruolo delle reti infrastrutturali nell'economia di un territorio, il saggio introduttivo presenta i sette contributi esperti, organizzandoli secondo la loro natura scientifica e la finalità valutativa*

Parole chiave: infrastrutture di trasporto; assetto territoriale; valutazione economica

Il tema della valutazione delle infrastrutture si presta assai bene ad un approccio scientifico integrato del territorio. Il fatto che si presentino in questa sede contributi di taglio diverso: economico, urbanistico e ingegneristico, sta proprio a significare che la multidisciplinarietà è un dato acquisito e una scelta di fondo per chi affronta oggetti di indagine complessi, con esternalità e impatti di grande rilevanza ed estensione.

Vale la pena di specificare che nella trattazione che segue le infrastrutture non sono considerate per la loro fisicità e ingegnerizzazione, ma sono osservate, congiuntamente, come elementi strutturali dell'assetto territoriale e in quanto investimenti in capitale fisso finalizzato alla produzione di servizi.

Si accennerà, innanzitutto, a tre aspetti di inquadramento generale del tema: 1) la *governance* delle reti in quanto parte importante del capitale sociale a servizio del sistema economico; 2) la dotazione di infrastrutture rispetto al potenziale di sviluppo di ciascun territorio; 3) la funzionalità delle reti infrastrutturali rispetto alle scelte localizzative per la residenza e le attività produttive. Successivamente, viene introdotto il tema delle valutazioni tecniche ed economiche delle infrastrutture di trasporto e della mobilità, che è lo specifico delle sette trattazioni presentate in questo servizio.

## **Le reti infrastrutturali come capitale fisso sociale**

L'Istat classifica le infrastrutture dei trasporti e della mobilità nella macro-area «infrastrutture economiche» (del territorio), insieme alle reti del trasporto dell'energia elettrica, del gas, dell'acqua e delle telecomunicazioni<sup>1</sup>; mentre nella letteratura economica esse sono considerate quali elementi necessari, anche se non sufficienti, perché il «potenziale di sviluppo» di un territorio possa effettivamente esprimersi.

Non vale la pena di sottolineare che una infrastruttura, per quanto grande e moderna, non avrebbe alcuna utilità se non fosse orientata alla produzione dei servizi per i quali è destinata. Troppo spesso, tuttavia, si è pensato all'infrastruttura in modo distorto, confondendola con il servizio da essa prodotto. Esistono ragioni storiche per spiegare questa confusione di termini, ma basta ricordare che ancora oggi i governi sono impegnati a porre rimedi alle derive monopolistiche nella produzione dei servizi.

La regolazione sociale delle reti e dei servizi è dunque un'urgenza da perseguire attraverso una precisa distinzione tra proprietà e gestione; distinzione che si giustifica nella differente natura economica degli oggetti: l'infrastruttura è parte del capitale sociale di un dato territorio, il servizio è invece una produzione che risponde