

autostrada come volano di interessi economico-speculativi, anche di livello micro);

- le caratteristiche formali e sostanziali delle decisioni di secondo livello assunte dagli enti locali per adeguare il sistema territoriale alla nuova infrastruttura.

In termini prescrittivi, si evidenzia la necessità che i decisori pubblici tengano conto di tali effetti secondari (dopo la realizzazione dell'autostrada) già al momento della scelta tra alternative, o comunque la possibilità di inserire effetti correttivi-compensativi utili a mitigare l'impatto dell'infrastrutturazione secondaria, prevedendo criteri generali e/o vincoli per gli interventi locali.

Conclusioni

L'analisi delle vicende relative alla realizzazione dell'autostrada della Valle di Susa ha consentito prima di tutto di evidenziare una certa discrepanza tra strutture e procedure formali proprie del processo decisionale pubblico e network realmente attivato dal problema in questione. In particolare, sono emersi i seguenti elementi:

- a) presenza di attori sociali e istituzionali tesi a valorizzare il proprio ruolo al di là delle regole e dei meccanismi formali di decisione pubblica (comunità locali, società concessionaria, gruppo regionale di valutazione);
- b) importanza degli aspetti tecnico-politici legati alla valutazione dell'impatto ambientale dell'opera: vale a dire tendenza a proporre le procedure di v.i.a. come effettiva arena di contrattazione tra interessi e preferenze chiamati a concorrere (pur con tutte le mediazioni del caso) alla determinazione della scelta pubblica, sia pure nell'ambito di un processo decisionale che non prevede la cosiddetta opzione zero, cioè l'eventualità di non costruire l'autostrada;
- c) emergere e consolidarsi di comportamenti e strategie di negoziazione tra decisori periferici, interessi sociali organizzati e soggetti incaricati della attuazione della politica pubblica (rapporti Regione/Comunità locali/Sitaf e problema dell'acquisizione del consenso sul tracciato).

In tale contesto, il ricorso a procedure straordinarie di autorizzazione e finanziamento del progetto autostradale si è caratterizzato più come un caso (del resto non isolato nell'attuale panorama nazionale) di uso estensivo e strumentale della logica degli interventi speciali, che come soluzione volta in qualche modo a recuperare efficienza al processo decisionale pubblico: ciò soprattutto a causa della tendenza da parte dei "poteri straordinari" a sovrapporsi all'interazione attivata su base normativa, invece di razionalizzarla e coordinarla.

Neppure la decisione finale di costruire l'autostrada secondo il progetto