

*POLITICHE NEI PROGETTI DI INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO. STUDIO E
DEFINIZIONE DI NUOVI INDICATORI ED AGGREGAZIONI GEOGRAFICHE.*

Maurizio CARTA¹

SOMMARIO

Una nuova politica europea dei trasporti si sta distanziando da modelli ormai superati, attraverso interventi innovativi dal punto di vista della organizzazione politico-spaziale di tipo interregionale al fine di ridurre le inefficienze e le esternalità negative proprie nel settore delle infrastrutture di trasporto. La determinante correlazione positiva tra dotazione di infrastrutture di trasporto, la posizione in reti interregionali, i livelli degli indicatori economici e le loro modifiche in termini di crescita/decrecita, inducono a nuovi meccanismi di sviluppo in termini d'investimento, come il partenariato pubblico-privato, rendendo l'approccio piu' dinamico e flessibile. In Europa ed oltre, si assiste ad una nuova strategia per una rete ad Alta Velocità che tenga conto della correlazione tra le variabili uso del suolo, caratteristiche sociali, trasporti urbani e metropolitani, mobilità', misure economiche e, non ultimi, i ruoli che istituzioni ed expertises hanno nei grandi progetti. I conflitti diventano superabili attraverso forme piu' concertative in chiave di accessibilita' e sviluppo e dove l'aspetto decisionale conduce a forme piu' evolute di cambiamento non solo di tipo socio-economico ma anche in termini di nuovo comportamento per quanto riguarda l'uso del suolo, le modifiche socio-culturali a confronto con le nuove tecnologie.

¹ Dottore di Ricerca in Estimo e Valutazioni Economiche. Via Piacenza n. 53, 15121, ALESSANDRIA, planetary.mc@gmail.com

1 INTRODUZIONE.

Attualmente, si assiste alla continua e persistente carenza di un'adeguata dotazione infrastrutturale con la consapevolezza che le grandi infrastrutture richiedono l'impegno di ingenti risorse pubbliche. A ciò si aggiunge l'aggravante questione nazionale attuale, costituita dall'esigenza di rientrare dagli attuali livelli di debito pubblico. La realizzazione delle grandi infrastrutture, impegna un vasto panorama di poteri pubblici e privati e la questione infrastrutturale ha assistito continuamente un forte flusso di interventi regolatori, tramite impulsi in chiave nazionale ed europea. I risultati sono stati, ad oggi, tutt'altro che positivi ed hanno fondamentalmente prodotto una continua destabilizzazione nell'ambito della pianificazione dei trasporti e dalla quale ne è derivata una sempre più accentuata deresponsabilizzazione delle pubbliche istituzioni. Nella manovra sugli investimenti pubblici contenuti nel DPEF 2008-2011 per i settori di intervento infrastrutturale e di trasporto, le indicazioni finanziarie risultano imprecise ed alquanto generiche, anche se riguardanti ambiti di intervento, nazionali e comunitari, già in stato avanzato di definizione.

2. *IL QUADRO INFRASTRUTTURALE.*

Un importante fattore da considerare nella politica dei trasporti è certamente la selezione delle priorità di intervento ivi compresi anche i progetti di interesse europeo (TENs). Gli effetti della congestione, già da tempo in atto e di difficile risoluzione, costituiscono una forma di dazio imposto sulla competitività dei territori, sulle loro potenzialità di sviluppo e di sostenibilità. L'obiettivo infrastrutturale che è stato preso in considerazione in termini di pseudo-sviluppo, colmato da numerose critiche appartenenti a movimenti autocostruiti da parte della collettività, è stato il tema ferroviario, in particolare per quanto riguarda le linee di Alta Velocità. A questo argomento è stato continuamente affiancato il concetto di ruolo di primaria soluzione ai problemi infrastrutturali del Paese. Ma il grado di sofferenza in termini di saturazione, di approccio decisionale in un clima politico incerto, si è proiettato anche verso altri settori di trasporto significativi. Per quanto riguarda il comparto infrastrutture per il trasporto marittimo, sebbene supportato da confortevoli fattori in termini di domanda, esso non rimane adeguatamente supportato dall'offerta d'infrastrutture portuali. Quanto al sistema aeroportuale, da più parti si segnala la mancanza di un piano di integrazione tra i diversi scali nazionali e di politiche di sviluppo coordinate: se da una parte, infatti, il traffico di passeggeri

soffre della mancanza di aeroporti, in particolare di media grandezza, ed è caratterizzato da scarsi collegamenti con i tessuti urbani, dall'altra, il traffico merci risulta sottodimensionato rispetto ai principali Paesi europei. Secondo il *World Economic Forum* (stat. 2008-2009), l'Italia è collocata al 54° posto nel comparto delle infrastrutture e, per quanto riguarda la qualità infrastrutturale, si trova al 73° posto (Germania terzo, Francia quarto) con un trend che indica un progressivo distacco sempre più accentuato dagli altri Stati comunitari. La Spagna, ad esempio, pur partendo con un ritardo infrastrutturale, ha acquistato negli ultimi anni una posizione di eccellenza, grazie al trasporto bimodale (utilizzo di linee AV/AC) unito a criteri ambientali, di sicurezza e soprattutto in termini di analisi della domanda. Oltre alla questione tecnica, si sono analizzati i fattori organizzativi e di tipo socio-economico. Analogamente, i risultati di studi trasportistici, condotti nei Paesi Bassi, hanno spinto il governo olandese a sviluppare un concetto di Alta Velocità del trasporto merci per ferrovia. Nei problemi riguardanti il campo della mobilità e l'ambiente il trasporto intermodale può essere parte della soluzione poiché, in Italia attualmente il trasporto ferroviario ad Alta Velocità riguarda principalmente il trasporto di passeggeri. Oltre oceano, anche gli USA hanno presentato la strategia nazionale in materia di trasporti: la costruzione di una rete ad alta velocità ha la priorità per la nuova amministrazione. La politica statunitense attuale, sostiene che detta tecnologia è il futuro del trasporto e che ci sono già stati che utilizzano il potenziale della linea ferroviaria ad alta velocità a scapito di una Nazione che rischia di perdere una grande opportunità che contribuirebbe allo sviluppo di una rete che collega le principali città americane sulla East and West Coast. L'Alta Velocità, diventa un polo importante nella strategia della nuova amministrazione poiché si ritiene che il trasporto stradale e aereo sono sovraffollati e hanno quasi raggiunto il loro limite di sviluppo negli Stati Uniti e che la costruzione di un moderno sistema ferroviario è più conveniente dello sviluppo di un sistema di trasporto aereo, senza tener conto del minor grado di impatto ambientale, nel caso del trasporto ferroviario. Rimane da sottolineare che, fino ad ora, nell'ambito dei progetti infrastrutturali di trasporto, si è assistito meramente all'adozione di circostanziate valutazioni di impatto ambientale, sociale ed economico, spesso critiche, del progetto. A ciò non è proporzionalmente corrisposta una grande presa di posizione da parte degli amministratori ed altri attori direttamente/indirettamente coinvolti, i quali hanno risposto con argomenti poco incisivi a tali perplessità. La maggiore attenzione si è focalizzata nel risultato di accrescere la consapevolezza e la preoccupazione per l'impatto ambientale dei trasporti e delle implicazioni per la vitalità economica delle città, causato da problemi di congestione. L'importante ruolo delle infrastrutture di trasporto per lo sviluppo è uno dei principi fondamentali della economia regionale. Nel caso dell'Alta Velocità, essa richiede infatti un'infrastrutturazione a scala regionale che ne ottimizzi l'efficacia. Esistono alcune criticità, valutate di rilevanza nazionale ed evidenziate negli ultimi DPEF, che richiedono di essere considerate all'interno del quadro generale. La prima vive nel territorio urbanizzato delle regioni a nord, cui si accompagna una

domanda di accessibilità e di mobilità debolmente soddisfatta da un'offerta infrastrutturale con rilevanti deficit qualitativi e quantitativi, a scala regionale e la penalizzazione dei sistemi urbani. Il potenziamento di questi territori, richiede la necessità di affrontare e risolvere i problemi della congestione e del complesso delle diseconomie esterne da essa derivate. La seconda, per quanto riguarda il sud del Paese, e' caratterizzata da un forte ritardo infrastrutturale, in una situazione nazionale intrinsecamente precaria; della quale gli indicatori di dotazione infrastrutturale (vedi ultimi elaborati stilati dall'Istituto Tagliacarne) documentano il persistere di forti differenziali territoriali. Un altro dato sul quale occorre riflettere, riguarda il forte congestionamento della rete autostradale e ferroviaria, che originariamente non era stata progettata per supportare l'attuale intensità di traffico. Nel nostro Paese, il ritardo infrastrutturale, almeno negli ultimi anni, non deriva, contrariamente a quanto si pensi, esclusivamente da una carenza di risorse. Al quanto contraddittorio, infatti, i fattori negativi che hanno contribuito alla scarsa dotazione infrastrutturale sono stati:

La mancanza di una chiara politica dei trasporti;

L'impossibilità di coordinamento territoriale;

L'eccessiva complicazione e interferenza di fattori regolativi;

Il deficit conoscitivo della pubblica amministrazione unito a quello procedurale e partecipativo;

La mancata celerità nelle decisioni;

Le carenze di tipo giuridico.

In Francia, ad esempio, le comunità locali, a partire dalle regioni, partecipano al finanziamento del progetto in misura significativa: probabilmente tale partecipazione degli Enti locali, quali soggetti finanziatori, contribuisce alla attenuazione delle spese. Un ulteriore fattore di incremento dei costi, ma con contestuale rallentamento nella realizzazione delle opere, riguarda le frequenti modifiche della normativa, anche tecnica, che induce continui aggiornamenti dei progetti in corso d'opera.

2.1 Attori ed expertises

A contributo del progredire lento e sistematicamente indeciso approccio alla stesura dei progetti, a scala nazionale, e' stato il confronto, a volte inteso come parte conflittuale, con le forme di conoscenze esterne specializzate (expertise). Nel clima della "economia della

conoscenza”, proprio tali forme specializzate di sapere, spesso contestate anche dalla collettività, sono risultate certamente stratificate e codificate in diversi indirizzi scientifici, condizionando il processo decisionale, il contesto conflittuale nell’ambito dei livelli amministrativi e territoriali delle istituzioni, costituendo ormai un approccio di *default*. Nella politica dei trasporti, la dipendenza da conoscenze di tipo specialistico ha determinato nuove posizioni relative a tecnologie innovative e al loro impatto sull’ambiente, di varia natura e non solo di esclusività di origine sociale. L’evoluzione delle tecnologie diventa essa stessa un vincolo alle scelte. Le tecnologie necessarie alla realizzazione di un progetto trasportistico, presuppongono l’organizzazione di complessi meccanismi di controllo sistemico e di coordinamento fra le differenti parti del sistema. Comunque le difficoltà che sottendono i grandi progetti, non sono solo di tipo tecnico e politico-economico, ma di tipo contestualizzativo, ovvero della concentrata considerazione del progetto nella fitta trama dei rapporti fra soggetti di diversa natura che sostengono l’iniziativa, oltre alla formazione di coalizioni, accordi d’interscambio tra gli attori principali del progetto. Una fondamentale criticità del progetto è il proprio inserimento, nel dibattito pubblico, in varie fasi del suo iter. Raramente vi è una fase esplicita anteriore alla sua stesura; nella maggior parte dei casi, esso viene dibattuto in fase post-elaborazione e successivamente l’approvazione da parte delle autorità competenti.

2.2 Indicatori ed aspetti economico-valutativi

Dal punto di vista economico valutativo, esiste certamente una correlazione positiva tra dotazione di infrastrutture di trasporto, ovvero la posizione in reti interregionali, e livelli di indicatori economici, come il PIL pro-capite. Tale correlazione, evidenzia le variazioni che subiscono gli indicatori economici interessanti la crescita (o decrescita), rimarcando solamente il raggiungimento di benefici di tipo marginale. Esiste comunque molta incertezza circa l’entità dell’impatto delle infrastrutture di trasporto in materia di sviluppo regionale. Risulta palese che la domanda di trasporto e la crescita sono fattori normalmente creati da decisioni e sviluppi al di fuori del settore trasporto. L’analisi va focalizzata nella determinazione dei settori di attività economica al di fuori di tale settore, determinando quindi nuovi indicatori non solo socio-economici ma anche di tipo geografico e comunque includendo un importante fattore, riguardante la gestione della domanda, nella politica in termini di sostenibilità. All’approccio di tipo “statico” si deve contrapporre una forma più evolutiva della materia ricca di fattori quali cambiamenti socio-demografici, crescita economica e della globalizzazione, i cambiamenti fisici del disegno urbano in rapporto all’uso del suolo, modifiche socio-culturali e dell’aspetto delle nuove tecnologie, tramite il

trattamento di modelli statistici. Infatti, per riprendere gli obiettivi che hanno fondamentalmente ispirato la politica del trasporto spagnola, essi si sono fondati essenzialmente sull'analisi di fattibilità tecnica della rete ad alta velocità da usare per attuare nuove modalità di offerte dal bimodale, sulla quantificazione della domanda potenziale (merci e passeggeri), attratti dai nuovi servizi, e da un approccio di tipo scientifico (matematico) per il modello di domanda potenziale. Soffermandoci su quest'ultimo aspetto, da tempo in letteratura si è affrontato il tema della modellazione statistica per quanto riguarda l'aspetto economico degli investimenti nelle infrastrutture di trasporto. A tale proposito, risulta utile accennare brevemente un particolare approccio alla valutazione dei progetti di investimento: il metodo del VAN esteso (c.d. VANE) e la teoria delle opzioni reali. In ambiente di incertezza, nella fattispecie per quanto riguarda l'ambiente socio-economico, per progetti d'investimento complessi, la valutazione economica ed il valore di opzione vengono applicati al trasporto e valutati considerando, oltre ai previsionali costi e benefici, anche le diverse prospettive d'introiti derivanti dalla aleatorietà delle variabili coinvolte nella costruzione del progetto stesso. L'interazione tra diverse opzioni relative all'investimento risulta il complesso di queste, concatenate dalla possibilità di esercizio futuro, diventando, quindi, un elemento fondamentale per le decisioni in termini realizzativi. Varie linee si fondono per rafforzare la tendenza a ridurre gli impatti delle infrastrutture di trasporto in materia di sviluppo regionale. In sostanza si tratta di valutare in termini: *economici*: ovvero di tipo quali-quantitativo; la crescita del PIL influisce sull'aumento della domanda di trasporto nelle aree attraversate dal corridoio; di quantificare, in fattori spazio-temporali, il manifestarsi delle eventuali criticità nel rapporto domanda/offerta sulle reti, identificando le aree cruciali dove intervenire con priorità; di quelle misure, *information technologies*, finalizzate ad incrementare l'efficienza e la sicurezza nel campo del trasporto, sulla base dello sviluppo di tecnologie che sfruttino le politiche di convergenza sostenute a livello comunitario; *logistici*: quali indispensabili innovazioni nello sviluppo razionale ed economico di una mobilità che si organizza su base continentale sotto le spinte e alle condizioni del mercato interno che si espande; *territoriali*: intendendo l'analisi degli impatti spaziali di uno sviluppo infrastrutturale che associa in termini spaziali città e regioni di paesi diversi, ed istituzionali, in contesti di diversi sistemi, in una prospettiva che sovrasta i singoli attori locali. Si tratta d'interpretare, con un approccio multidisciplinare, un insieme di considerazioni tra loro complementari, nel valutare la prospettiva di collegamenti dal carattere innovativo. Oltre a ciò è opportuno verificare, sotto il profilo quantitativo, le relazioni che una politica infrastrutturale intrattiene con i quadri economici e territoriali delle aree attraversate considerando le implicazioni organizzative e spaziali che collegano l'infrastruttura ai territori regionali direttamente coinvolti, delineando nuove aggregazioni geografiche.

Tali trasformazioni, direttamente esposte alle dinamiche del mercato, sulla base di fattori competitivi, riescono a mettere in campo l'aumento della capacità di esportazione dei beni e servizi ed accrescono parallelamente la forza di attrazione degli investimenti produttivi. In questa dinamica allargata, s'inseriscono le politiche comunitarie, nel tentativo di orientare istituzioni e mercati verso obiettivi di interesse comune e condiviso.

3. ACCESSIBILITA' E SVILUPPO.

La politica dei corridoi influenza, nel lungo periodo, le dinamiche relazionali tra territori. Viene così rafforzato dalle dinamiche di mercato l'insieme delle relazioni che interessano le diverse realtà geografiche interessate dall'inserimento del corridoio. Ne diviene che la "politica del corridoio" è la premessa per avviare nuove forme di aggregazione a base territoriale tra sistemi che istituiscono nuovi rapporti grazie al miglioramento generalizzato della accessibilità favorito dai corridoi stessi. In tutto ciò, non esiste alcun beneficio automaticamente garantito, ma semplicemente l'offerta di nuove opportunità su base progettuale destinate a favorire le componenti dell'assetto imprenditoriale più dinamiche e lungimiranti delle aree coinvolte dai tracciati. Uno dei fattori che aumenta in modo inequivocabile è quello delle differenze esistenti in materia di accessibilità. Quasi tutti gli indicatori di accessibilità utilizzati, sono stati concentrati sui nodi di rete o di centro che rappresentano città o regioni, emarginando l'organizzazione interna dello spazio all'interno delle regioni stesse. Si può certamente presumere che le reti europee, entrano in gran parte a beneficio delle regioni centrali dell'Europa solo per il fatto che in queste la domanda di trasporto è maggiore. All'aspetto socio-economico e di coesione territoriale (che si realizza entro un processo aperto alla competizione di mercato) subentra il concetto di *accessibilità* (in funzione dell'espansione del mercato interno) e *sviluppo*, nella interpretazione della realtà spaziale europea e nelle prospettive di una sua evoluzione finalizzata a diminuire le distanze tra le performances socio-economiche delle regioni centrali rispetto a quelle periferiche e ad aumentare globalmente l'accessibilità dei diversi territori a scala europea. La coesione territoriale, in cui si misura la capacità che le città e le regioni hanno di conservare e migliorare la propria posizione relativa nella produzione di reddito, misurata a scala continentale, richiede un approccio integrato declinabile a seconda della scala di riferimento (area vasta, locale, ecc.). Al canonico concetto di corridoio, inteso come scontato segmento di transito, si sostituisce l'icona di scambiatore, che aumenta, rafforzandola, la connettività dei sistemi coinvolti. Le opportunità di un sistema infrastrutturale europeo, unite alle modalità di interazione con le altre infrastrutture e con i flussi che su di esse transitano, vanno colte nell'ottica del forte protagonismo degli attori locali. Il grande mercato comunitario, risente

dunque in modo diretto delle condizioni di mobilità e di accesso offerte ai sistemi locali e regionali. Essi non sono altro che l'aggregazione delle trame di strutture insediative e produttive presenti nel continente e, soprattutto, delle sue grandi sub-aree, o macro-regioni più competitive, già formate o in corso di formazione. Lo sviluppo delle connessioni tra reti a livello locale con le singole infrastrutture puntuali, i nodi intermodali, rappresenta la misura della capacità di operare in modo innovativo rispetto alle opportunità congiuntamente offerte dal mercato e dalle politiche comunitarie. Appare indispensabile definire politiche che mirino alla creazione di un mercato competitivo nei servizi di trasporto attraverso l'adozione di misure che favoriscono la formazione di un valore indotto della nuova infrastruttura attraverso una più moderna e flessibile progettazione territoriale. Essa ha, inequivocabilmente, il compito di aggregare tra loro i diversi soggetti interessati e coinvolti nei processi di trasformazione dell'uso del suolo e di permettere all'attore pubblico un controllo sulle trasformazioni in atto, coordinando l'intervento pubblico-privato. Chiaramente riconducendo i progetti a una strategia unitaria di sviluppo locale, coerente con le strategie di scala regionale, nazionale, comunitaria. Il cosiddetto *grande progetto infrastrutturale* viene accolto come opportunità per migliorare criticità urbane preesistenti, appoggiandosi su strategie e programmi già consolidati. La progettazione risulta così semplificata dal fatto che si è in presenza di obiettivi e strategie predefinite. La criticità maggiore riguarda la necessaria coerenza tra grande progetto infrastrutturale, aumento della accessibilità e strategie urbanistiche delle città. Risulta efficace una integrazione fra le scelte a carattere trasportistico e le scelte a carattere insediativo-localizzativo, attraverso la valutazione attenta della capacità di carico delle infrastrutture e, come già ribadito, della gestione della domanda. Occorre quindi che il potenziamento della mobilità divenga una delle componenti della costruzione di una "visione strategica di sviluppo territoriale", orientata nella direzione della sostenibilità e perseguita la conservazione dell'immagine e dell'identità dei luoghi soprattutto in termini paesaggistici.

3.1 *Pubblico e privato.*

Un elemento innovativo è costituito dal crescente ricorso, negli anni recenti, allo strumento del Partenariato Pubblico e Privato (PPP) per la realizzazione delle opere pubbliche. Esso non è solo uno strumento d'azione tecnica ma un modo nuovo di intervenire, tramite soggetti pubblici e privati, attraverso un'identificazione dei soggetti del progetto utilizzando la previsione e l'azione concordata nel tempo, tramite l'analisi dei diversi conflitti coinvolti, dei rischi, ecc. nonostante, oggi, richieda ancora premesse difficilmente compatibili con il quadro nazionale. La tecnica di attrarre gli investimenti privati, funziona nelle condizioni di un

quadro economico a bassa inflazione e che ponga il vantaggio dell'immediatezza e della concretezza. Interessante risulta, quindi, la possibile associazione di capitale privato e pubblico intorno a progetti infrastrutturali remunerativi sul medio-lungo periodo., nonostante l'analisi costi- benefici (come già' accennato precedentemente a proposito del VANE) implica numerose variabili tali che l'aspetto computazionale risulta di difficile esplicazione. Ai benefici e ai costi diretti vanno, infatti, affiancati i benefici e costi indiretti dovuti allo sviluppo locale dei nodi terminali, alle nuove professionalità e sviluppi tecnologici associati, alla velocizzazione dell'informazione e dei contatti, alla riduzione dei costi relativi all'impatto ambientale, ai problemi correlati alla sicurezza, di danni sociali conseguenti, alla nascita di nuovi servizi, ecc. che rendono le analisi imprecise e/o incomplete.

4. *CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE.*

In questo elaborato si sono esaminate solo alcuni aspetti e caratteristiche proprie del sistema di trasporto nella fattispecie per quanto riguarda l'Alta Velocità, inserita nel contesto di corridoio, argomento che certamente oggi si può' definire storico. La considerazione afferente ad un più ampio progetto per l'evoluzione verso una rete di trasporti integrata, estesa anche al settore merci; si è focalizzata in termini di attenzione sugli attuali orientamenti (sociali, economici, geografici, tecnologici ecc.) e sugli impatti territoriali. Con tali considerazioni, un progetto infrastrutturale di tale portata, modifica in generale positivamente la mappa delle accessibilità. Le realtà più' colpite rimangono certamente i nodi che, opportunamente connessi ai terminali, inducono ad una crescita conveniente e maggiori benefici sotto l'aspetto delle opportunità di sviluppo. Dalle premesse, emerge l'esigenza verso una cultura operativa orientata verso il progetto nel suo insieme piuttosto che, come in passato, negli aspetti puntuali. A ciò' va aggiunto un quadro regolamentare certo che riduca al minimo qualsiasi forma d'incertezza e indeterminatezza nel tempo. Tale quadro deve essere definito e regolato in modo tale da consentire un'adeguata e competitiva remunerazione dei capitali investiti, unitamente ad un sistema funzionale d'amministrazione che elimini l'estrema frammentarietà delle competenze e adotti un sistema politico-decisionale più' celere attraverso la valorizzazione dello strumento d'intervento pubblico-privato. La gestione del consenso e' prevalsa fino ad oggi sulla necessità di lungimiranti fattori preposti all'ottimizzazione economica, creando situazioni d'investimento diseconomico e scarsamente trasparenti nella dialettica dei soggetti interessati. A contributo di quanto esposto, rimangono necessari accordi interregionali come preconditione per il finanziamento delle opere infrastrutturali delle singole regioni e l'adozione di meccanismi in grado di remunerare progetti territoriali

integrati con investimenti infrastrutturali che interagiscano con la struttura territoriale stessa, evitando forme di tipo socio-centrico da parte delle istituzioni.

Un gradito ringraziamento per lo svolgimento teorico della ricerca è rivolto all'IRES, soprattutto nei confronti del Prof. Fiorenzo Ferlaino il quale mi ha doviziosamente seguito in questo percorso culturale.

Bibliografia

Bettini V., Cancelli C., Galantini R., Rabitti P., Tartaglia A., Zambrini M. (1997), *Alta velocità. Valutazione economica, tecnologica e ambientale del progetto*. CUEN Ed.

Bobbio L. (1996), *La democrazia non abita a Gordio - Studi sui processi decisionali politico-amministrativi*. Franco Angeli Ed.

Bobbio L. (2000), *Le strategie dei processi decisionali inclusivi*, in P. Bellaviti et al., *Rassegna ragionata delle procedure di negoziazione - concertazione e delle normative e dei modi di valutazione dei progetti infrastrutturali*. Milano: PIM Ed.

Capineri C., Mosello M.T. (a cura di), (1996), *Geografia delle comunicazioni. Reti e strutture territoriali*. Giappichelli Ed.

Cascetta E. (1990), *Modelli quantitativi per la pianificazione dei sistemi di trasporto*. CEDAM Ed.

Cascetta E. (1993), *Metodologia per la valutazione del traffico, dell'esercizio e dei ricavi per gli investimenti ferroviari*. In: Nomisma, 1993.

D'Aunno, T., Succi M., Alexander J. A. (2000), *The Role of Institutional and Market Forces in Divergent Organizational Change*. *Administrative Science Quarterly*, 45,4: 679-703.

Dematteis G., Governa F. (a cura di) (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*. Franco Angeli Ed.

Ferlaino F. (1997), *Nuovi trasporti interregionali: Alta Velocità*. IRES - Relazione sulla situazione economica, sociale e territoriale del Piemonte. Rosenberg & Sellier Ed.

Ferlaino F., De Magistris A., *Assetto e scenari della mobilità del Piemonte nel contesto macro-regionale occidentale*, Quaderni di Ricerca IRES, n.70.

Granovetter M. (1995), *Economic Action and Social Structure: The Problem of Embeddedness*, *American Journal of Sociology*, 91,31; November.

Nash, C.A. (1982), *Economics of Public Transportation*. New York: Longman US.

Pol P.M.J. (2003), *The Economic Impact of the High Speed Train on Urban Regions*. Paper presented at the *ERSA Conference*.

Prud'homme R. (1995), *Regional Impacts of High Speed Trains in France: Experienced and Expected*. *Workshop Regional and Urban Effects of High Speed Trains*, Jönköping International Business School.

Regione Piemonte–Trasporti (2004), *Verso una strategia europea per una mobilita' sostenibile. Linee d' azione per gli enti locali*. Osservatorio Citta' Sostenibili Dipartimento Interateneo Territorio Politecnico e Universita' di Torino. Franco Angeli Ed.

Regione Piemonte–Trasporti (2005), *Monitoraggio e valutazione ambientale delle infrastrutture di trasporto. Dal corridoio 5 alla rete regionale*. Osservatorio Citta' Sostenibili Dipartimento Interateneo Territorio Politecnico e Universita' di Torino. Franco Angeli Ed.

Rossignolo C. (2001), *Politica comune dei trasporti, reti infrastrutturali e trasformazioni territoriali*, in: Dematteis G., Governa F. (a cura di) (2001), *Contesti locali e grandi infrastrutture. Politiche e progetti in Italia e in Europa*. Franco Angeli Ed.

SASI- Socio-Economic and Spatial Impacts of Trans-European Transport Networks (2001), *Accessibility Indicators*. Agenzia Europea dell' Ambiente / TERM 2001 : Indicatori relativi all'integrazione dei settori dei trasporti e dell'ambiente nell'Unione Europea.

Scandizzo P.L. (2001), *Valutazione economica e valore di opzione: il caso del trasporto ferroviario*. Universita' degli Studi di Roma Tor Vergata, Febbraio 2001.

Vinckerman R. (1997), *High Speed Rail in Europe: Experience and Issues for Future Development*. The Annals of Regional Science, 31.

ABSTRACT.

The exposed reasonings derive from a search carried out with the IRES, analyzing the context of the various types of conflict, in the optical of a contextual plan of the High Speed Railway, inserted in the driven in weft of the relationships of varied nature that have shared the initiative. The institutions have shown, besides inbred mutual interlacings, the formation of multilevel governance with a static expertise, besides the division between the various levels without to take into consideration the externalities. It's necessary to delineate European policies of the transports set up, not according to references by now exceeded, but like with of participations you turn to introduce and to diffuse the innovations, organizational, mostly necessary in order to reduce negative inefficiencies and the externalities own of the field. New mechanisms of the development in terms of investment, regarding those of the exchange in an optical of competition and efficiency. In absence of a dynamic and flexible approach, principle on which would have to be erected the management of the participations, they cannot be evidenced the problems that today characterize the critical system of the transports, characterized in a picture lacking in substantial policies, for realization of processes to radical organizational innovation. The topic of the infrastructures has become a central topic in politics of the transports and, besides this, the meaningful consideration approximately the correlation between variable the use of the ground, social characteristics, city and metropolitan transports, mobility, models, economic measures, etc. In terms of social - economic and territorial impact, the important role of infrastructures of transport for the interregional development is one of the fundamental principles of the economy also however, the impact of infrastructures of transport in development matter is of difficult verification to level empiricist. A clear positive correlation between infrastructure equipment exists sure of transport, the position in interregional nets and the levels of the economic indicators and their modifications in terms of increase. A reason of the failure has been the consideration that in some territorial truths, already highly developed, the improvement of infrastructures of the net can only carry to a failure in terms of marginal benefits. In synthesis, the plan of a transeuropean connection (particular East-West) from the innovative character, must be intended not only like analysis of the spatial impacts of a infrastructural development that associates, economic cities, regions, institutions, actors and collectivity, but that it cannot be completed in the synergy between they, along with quantitative/qualitative appraisal of the fallen back ones on the directly involved regional territories let alone to the analysis of their interactions. In an optical of associate-economic and territorial cohesion of spatial/interregional and European type, a correlation connected in meaningful way with the concept of accessibility and development can be instituted which elements of positive performance. In an European spatial truth and the perspectives of a its social-economic evolution the negativities must be reduced totally increasing accessibility in to the various territories.