



SAPIENZA  
UNIVERSITÀ DI ROMA



italiadecide



*SCUOLA* per le  
POLITICHE PUBBLICHE

*Relazione conclusiva*

di

**Damiano Francesco Pujia\***

*Metodo, cultura collettiva e competenza della politica: per una visione organica del governo dei territori*

**A.A. 2017-2018**

---

\*Facoltà di Giurisprudenza – Università di Roma “Sapienza”

## **Sommario**

*1. Introduzione: metodo strutturale e cultura dell'azione pubblica - 2. Anzitutto, le criticità: il nodo culturale - 2.1. Cultura collettiva dell'appartenenza - 2.2. Cultura delle regole e influenza sul governo del territorio - 2.3. Cultura politica, competenza tecnica, livelli di governo - 3. Conclusioni e proposte di metodo per una strategia nazionale e razionale delle questioni territoriali.*

## **Abstract**

*Attraverso l'utilizzo del metodo strutturale questa relazione intende trasmettere la necessità di una visione sistematica delle questioni territoriali. L'obiettivo è proporre un progetto di ricerca per il futuro volto a disegnare strumenti formativi e cognitivi per rendere tale visione efficace. Vengono inizialmente individuate le criticità che incontrano i decisori in campo infrastrutturale e dei trasporti; ci si concentra in seguito sul nodo del degrado culturale, questione trasversale e con diretta incidenza sulle scelte pubbliche e la loro qualità; si tratta poi della cultura politica, delle competenze tecniche delle amministrazioni pubbliche e di quale sia la "competenza" propria del decisore pubblico. Infine si presentano alcune possibili soluzioni: esse orbitano intorno al concetto di condivisione a più livelli di conoscenze e informazioni, in una logica collaborativa e sussidiaria che coinvolga non solo le istituzioni, ma anche imprese, cittadini e comunità intellettuale - scientifica.*

## **1. Introduzione: metodo strutturale e cultura dell'"azione" pubblica**

Il corso 2017-2018 della Scuola per le Politiche Pubbliche è stato costruito sulla convinzione che investire in infrastrutture e trasporti sia una massima priorità per il rilancio economico del Paese e la valorizzazione dei sistemi territoriali. Le conferenze con esperti, imprese e rappresentanti delle istituzioni ci hanno consegnato uno scenario variopinto, da cui è emerso come la realtà sia difficilmente semplificabile quando risulta oggettivamente complessa. Mi è sembrato di cogliere però come non manchino virtuose progettualità, scelte di pianificazione strategica infrastrutturale razionali e iniziative di politica locale da lodare. Eppure, combinando i dati che ci sono stati forniti, esistono grandi criticità in questo settore: forti resistenze sociali, inquietanti ostacoli burocratici, preoccupanti sordità istituzionali. Il decisore pubblico locale sembra troppo spesso assorbito dalle questioni contingenti da perdere d'occhio la molteplicità di condizioni che impediscono, sul nascere, la realizzazione delle sue scelte. Appare deficitaria una visione organica e razionale dei territori.

Lo studio dei sistemi territoriali dal punto di vista delle infrastrutture e dei trasporti, che ha ispirato questo corso, è stato, quantomeno per me, un utile confronto con la realtà sostanziale finalizzato alla creazione di una *forma mentis* e di un paradigma conoscitivo di carattere generale. L'approccio unitario verso questioni particolari mi ha ricordato il

metodo dello strutturalismo linguistico<sup>1</sup>. Il metodo si basa sul paradigma della "struttura": ogni struttura è costituita da più elementi; ciascun elemento ha, singolarmente considerato, un suo significato; ogni elemento, posto in relazione con gli altri, assume però diverso contenuto; è perciò l'intera struttura a dare senso a ogni suo carattere costitutivo. Se applicassimo questa logica anche alle politiche pubbliche, avremmo come conseguenza che ciascuna materia in cui si pone una decisione politica è una struttura costituita da una pluralità di elementi che trovano contenuto in relazione alla struttura stessa. La convinzione è che la scelta politica ( nel nostro caso, infrastrutturale e nel campo dei trasporti), tanto a livello locale quanto a livello nazionale, debba sempre porsi come elemento di una struttura generale; altrimenti, correrebbe il rischio di essere avulsa dal contesto e, nel peggiore dei casi, irrealizzabile. La logica strutturale consente, attraverso connessioni e relazioni degli elementi della struttura, di coglierne il suo indirizzo evolutivo. Sarebbe interessante allora valutare, da una parte, in che termini lo studio strutturale delle scelte politiche in un determinato settore possa indicare all'analista le evoluzioni del settore stesso; dall'altra, come un approccio strutturale alle criticità dell'esistente possa indirizzare il decisore verso scelte pubbliche ottimali.

Si tratta dunque di ponderare pregi e difetti di un metodo anzitutto conoscitivo. Vero è che bisognerebbe preliminarmente interrogarsi di quale sia lo stato dei procedimenti conoscitivi messi in essere dalle strutture pubbliche. Dalla prima conferenza di questo corso è emerso come i procedimenti amministrativi di acquisizione di conoscenze e informazioni siano eccessivamente prolissi e come configurino, il più delle volte, un extra costo più che un beneficio<sup>2</sup>. La questione è, a mio avviso, principalmente culturale: astraendo e generalizzando il discorso, tanto l'operato della Pubblica Amministrazione quanto l'attività di indirizzo politico del Governo e il potere legislativo del Parlamento appaiono ancora animati da ciò che F.A. von Hayek definiva "costruttivismo", «che ci dà la sensazione di avere un potere illimitato nel realizzare i nostri desideri» e «ritiene che le istituzioni umane siano in grado di servire gli scopi

---

<sup>1</sup>Elaborato sulle fondamenta del pensiero di F. De Saussure esposto nel suo *Corso di linguistica generale*. e poi ripreso nel campo scientifico, della critica letteraria e delle scienze umanistiche in genere. Il metodo strutturale ha fatto pian piano breccia nel pensiero delle scienze sociali ed è sostenuto da parte della dottrina giuridica come metodo di interpretazione del sistema di diritto ( v. ad es. Fiorella, *Le strutture del diritto penale*, 2018)

<sup>2</sup> In questa direzione gli interventi del Prof. Karrer e del Prof. Zollino.

degli individui solo se sono state deliberatamente progettate per servire tali scopi [...] e afferma costantemente che noi dovremmo ridisegnare la nostra società e le sue istituzioni, in modo che tutte le nostre azioni siano guidate da fini noti»<sup>3</sup>. Il retroscena culturale della nostra classe dirigente e la intima natura delle nostre istituzioni è fortemente influenzata dall'idea di una razionalità illimitata. Non è un caso che, nonostante i tentativi di ispirare i nostri procedimenti amministrativi alle esperienze di *rulemaking* di stampo americano - dove, tra l'altro, da tempo è stata rimessa in discussione la c.d. "razionalità comprensiva"<sup>4</sup>, che rischia di portare alla «redazione di documenti sovrabbondanti, di dossier inutilmente lunghi, che includono tutto ciò sia riconducibile al provvedimento»<sup>5</sup>. Si è parlato, in tal caso, di "ossificazione"<sup>6</sup> - spesso l'attività amministrativa si perde nel "legalismo", disattendendo la logica del risultato. Ciò è un plastico esempio di come, prima ancora degli strumenti giuridici e delle innovazioni politiche valga lo sviluppo di una cultura di base, che costruisce schemi mentali tali da supportare l'innovazione. Monca, tuttavia, sarebbe tale ricostruzione se alla sperata rigenerazione culturale delle e nelle amministrazioni dello Stato non si affiancasse l'auspicio della formazione di una più forte cultura collettiva dell' "interesse comune" da parte di imprese e individui.

Il metodo strutturale cui mi riferisco vuole sì suggerire una visione sistematica dell'esistente, ma non per questo inutilmente analitica. Questa relazione si propone di partire dalle criticità, confrontarle, trarne conclusioni per una evoluzione. Vorrei allora permettermi di fissare gli obiettivi di queste poche pagine: 1) utilizzare il metodo strutturale per proporre strumenti idonei a rafforzare una cultura collettiva e una competenza della ( e per la ) politica nazionale e locale 2) progettare circuiti di collaborazione fra enti e fra enti e collettività volti a individuare, attraverso lo studio strutturale delle criticità e dei fabbisogni, la scelta pubblica ottima, nell'alveo di una strategia nazionale razionale su questioni territoriali. Ovviamente le mie modeste riflessioni non avranno il carattere della completezza. Esse si presentano come una ricognizione dei propositi di un progetto di ricerca che un giovane studente, appassionato di gestione della cosa pubblica e prossimo alla conclusione del suo

---

<sup>3</sup> V. F.A. Von Hayek, *Law, Legislation, Liberty*, 1973

<sup>4</sup> V. Ramajoli, *Procedimento regolatorio e partecipazione*, in *La regolazione dei servizi di interesse economico generale*, 2010, p. 210.

<sup>5</sup> V. Ramajoli, *op. cit.*

<sup>6</sup> E.D. Elliott, *Re - Inventing Rulemaking*, in *The Duke Law Journal*, 1991 - 1992.

percorso universitario, intenderà portare avanti in futuro tanto come impegno accademico, quanto come impegno politico.

## **2. Anzitutto, le criticità: Il nodo culturale**

Strategie infrastrutturali che portino alla realizzazione di opere "utili, snelle, condivise"<sup>7</sup> devono basarsi su un'attenta individuazione dei fabbisogni della collettività. Ma *come e quando* sarà possibile realizzare la scelta virtuosamente presa? Il principio di realtà ci impone di concentrarci sulle criticità dell'esistente, emerse drammaticamente durante le esperienze di confronto della nostra Scuola, che bloccano le decisioni politiche nelle secche dell'attuazione amministrativa e della trasformazione burocratica. Lo studio condotto sui modelli Liguria - Genova, Toscana - Firenze, Sicilia - Catania ci ha dimostrato come, in presenza di coraggiose pianificazioni integrate a più livelli sia possibile dar vita a strategie di mobilità in grado di "rigenerare" i sistemi territoriali<sup>8</sup>. Nel momento di trasposizione delle idee dalla carta degli atti formali alla sostanza dei fatti concreti tali strategie incontrano ostruzioni di difficile rimozione: instabilità delle imprese aggiudicatrici, impegnativi contenziosi giudiziari, incertezza sulla stabilità dei trasferimenti finanziari, autoreferenzialità degli enti locali, opposizioni sociali, mancanza di competenze tecniche, scarsa chiarezza delle disposizioni di legge. Attraverso il metodo strutturale, si è detto, si possono allora mettere in relazione tutti questi elementi per studiare l'evoluzione dell'unità strutturale di riferimento ( qui, infrastrutture e trasporti), ossia per trovarne le soluzioni. Solo attraverso connessioni tali caratteri si possono riempire di significato, comunicando al decisore pubblico la misura degli interventi da adottare. Chiaramente non posso occuparmi di ciascuna di queste tematiche. Esiste d'altronde un minimo comune denominatore dei problemi elencati che troppo spesso viene dimenticato: il nodo della cultura.

### **2.1. Cultura collettiva dell'appartenenza**

Le odierne politiche di mobilità pongono al centro dell'attenzione le nuove tecnologie e le emergenti istanze ambientali. Sempre più spesso nei contesti locali si sente trattare di mobilità sostenibile, emissioni zero, integrazione modale. E questo è un bene: dimostra il tentativo di spiegare al cittadino che la piena attuazione di strategie di sviluppo di

---

<sup>7</sup> V. allegato al DEF 2017 "Connettere L'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture"

<sup>8</sup> V. ad esempio, Lo *Smart City Plan* della Città di Firenze e il PRIIM della Regione Toscana.

trasporto sostenibile e di riduzione della mobilità privata ha la capacità di apportare benefici diretti, in prima battuta, proprio per il cittadino stesso. Dimostra anche la volontà di coinvolgere gli individui *prima* della scelta pubblica. Nel campo delle infrastrutture, in questa direzione meritorio è il ravvivato interesse, da parte del legislatore nazionale, per il tema della "condivisione sociale" delle opere pubbliche, appalesata ad esempio dalla recente previsione dello strumento giuridico del dibattito pubblico ( art. 22 d.lgs. 50/2016). Nondimeno, dalle nostre conferenze è emerso che una delle prime resistenze che incontra un amministratore locale che si propone di voler migliorare il sistema del trasporto locale, per favorire la mobilità con mezzo pubblico e ridurre l'inquinamento atmosferico urbano, provenga dalla collettività di riferimento. La consapevolezza della reazione negativa da parte della comunità scoraggia, il più delle volte, iniziative e progetti innovativi. E quando, invece, le scelte sono prese, *a posteriori* nascono le opposizioni.

Ecco il primo filo del nodo: è il cittadino dotato di una cultura di base capace di comprendere, al di là dei tecnicismi, *perché* e *come* un diverso modo di intendere il trasporto pubblico possa migliorare la sua vita? Esiste nel nostro paese, salvo note eccezioni, una vera cultura del trasporto pubblico, dei suoi benefici, della sua necessità? Ancor più in generale, è la nostra società permeata di una cultura collettiva dell'interesse pubblico, capace di coinvolgere il cittadino concretamente ( e non solo davanti la pagina di un giornale o lo schermo di un televisore) nel controllo e nella attuazione sociale della gestione della cosa pubblica? In ultimo, esiste una vera cultura "generale" dell'appartenenza territoriale? Vi è da registrare che le radici profonde della carenza di coscienza e dell'interesse per il proprio territorio affondano nel degrado culturale e nella disattenzione politica verso l'istruzione scolastica. Se è vero che investire in infrastrutture sia una massima priorità, non vedo come non si possa ritenere altrettanto vero che il cittadino debba prima di tutto avere gli strumenti di conoscenza per potere comprendere importanti decisioni politiche a forte impatto sulla sua vita. E dove, se non nelle scuole di ogni ordine e grado, si forma quella coscienza comune che colloca geograficamente, socialmente e storicamente l'individuo nel suo contesto di riferimento? Conoscere la propria storia, le vicende del proprio territorio, forma la coscienza critica di chi si appresta ad essere cittadino del futuro. Rilevo con amarezza come i programmi scolastici siano sempre più fumosi, come non si insegni più

approfonditamente la geografia. Anche il predominare di una cultura scolastica «anti - empirica»<sup>9</sup> non può di certo rasserenare gli animi, di fronte alla rivoluzione digitale che stiamo vivendo. Si aggiunga anche la complessità della realtà odierna e la povertà di strumenti cognitivi atti a permettere al cittadino medio di conoscere i fatti, per orientare le sue scelte democratiche<sup>10</sup>.

## **2.2. Cultura delle regole e influenza sul governo del territorio**

La specializzazione delle scuole superiori non ha di certo aiutato a costruire le basi di una cultura dell'interesse comune e del rispetto delle regole. L'educazione civica, vista la lunghezza dei programmi, non viene insegnata. Ciò mi preoccupa. Conoscere i propri diritti in relazione ai propri doveri è preconditione dello Stato costituzionale di diritto. Una società informata di soli diritti, senza l'accettazione di doveri non ha la capacità di essere durevole. Si deve registrare, con molta franchezza, come nel nostro paese si mantenga ancora forte la cultura dell'illegalità. Creare invece una coscienza collettiva dovrebbe illuminare il cittadino dei benefici individuali concreti derivanti dal rispetto generale delle regole e gettare le basi per una società effettivamente ispirata al principio di solidarietà economica e sociale ( art. 2 Cost.). Quali effetti ha questo sul nostro tema? Il degrado sociale, l'abbandono delle periferie, il deturpamento del paesaggio sono conseguenze del mancato rispetto delle regole della comunità<sup>11</sup>. Le responsabilità sono sì da attribuire alla disattenzione politica e al disinteresse del mondo imprenditoriale. Ma non solo. Non dimentichiamo che i rappresentanti politici sono scelti dalla comunità e nella comunità. Non vengono certo da Marte.

Inoltre, il fallimento nella realizzazione di importanti infrastrutture nel nostro paese ha come causa principale ( ma non unica) il dilagare della corruzione nel tessuto connettivo della società. I fenomeni di corruttela dirigono le scelte pubbliche verso scelte di convenienza privata, lontane dall'interesse pubblico e dai fabbisogni della collettività. È necessaria, pensando al futuro, una piena diffusione della cultura della legalità e del principio di solidarietà economica e sociale ( art. 3 Cost.), L'attività di formazione e di

---

<sup>9</sup> V. a riguardo le interessanti posizioni del filosofo Gilberto Corbellini, apparse in un articolo sul *Sole 24ore (online)* nel 2016 e più approfonditamente manifestate nel libro *Scienza, quindi democrazia*, 2011.

<sup>10</sup> V. sul tema Vittoria Gallina, *Letteratismo e abilità per la vita. Indagine nazionale sulla popolazione italiana*, 2006.

<sup>11</sup> Si pensi solo che, al Sud, secondo un rapporto Istat del 2015, il 60 % delle costruzioni è privo di autorizzazione. Dal 2008 al 2015, in tutta Italia, il numero di edifici costruiti senza autorizzazioni edilizie è addirittura raddoppiato ( da 9,3 su 100 a 19.7 su 100)

contatto con le P.A. di ANAC è sicuramente da implementare. Serve investire tanto nelle scuole quanto nella formazione delle dipendenze pubbliche.

### **2.3. Cultura politica, competenze tecniche, livelli di governo**

Colmare il deficit culturale della società nel suo complesso significa, *per relationem*, colmare il deficit culturale nelle istituzioni. Ma è più la carenza di competenze tecnico - scientifiche a livello regionale e locale a preoccupare. Ciò incide fortemente sulla conoscenza delle esigenze sociali e sulla pronta ed efficace realizzazione delle scelte infrastrutturali e del trasporto pubblico. Un esempio: la Ragioneria Generale dello Stato spesso si scontra con la riottosità degli enti regionali a uniformarsi ai vincoli di bilancio. Le Regioni, dal canto loro, lamentano la instabilità dei trasferimenti del Fondo Nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del Trasporto Pubblico Locale. Sennonché il Fondo altro non è che un capitolo di bilancio ( pertanto non un prestito a fondo perduto) che annualmente viene rimpinguato secondo la disponibilità delle risorse. Una piena conoscenza, da parte delle strutture periferiche, delle logiche e delle dinamiche della contabilità nazionale potrebbe facilitare il rapporto istituzionale fra più livelli. Anche la responsabilizzazione nelle richieste di trasferimenti finanziari si rende necessaria: le relazioni tecniche delle istanze di trasferimento spesso si fermano a mere formalità procedurali, scarsamente motivate e che, dunque, la Ragioneria dello Stato si trova a non poter dichiarare assentibili. C'è da dire che questo esito è condiviso con le proposte emendative alla legge di bilancio e con le relazioni tecnico - economiche che accompagnano le proposte di legge di origine parlamentare. Si dovrebbe allora diffondere nel nostro ordinamento una sana "educazione contabile". Soprattutto quando in riferimento alle pianificazioni infrastrutturali di lungo periodo. Nel pieno rispetto del principio di economicità delle opere pubbliche.

Queste riflessioni chiamano in causa l'ultimo filo del nostro nodo: la cultura della politica e la sua competenza. L'intimo obiettivo della attività politica è quello di intercettare esigenze sociali e cercarne le soluzioni. Questo è possibile solo attraverso delle alte competenze tecniche. Competenza del politico è proprio gestire le competenze altrui per rispondere alle complesse istanze sociali su cui si fonda il suo mandato elettorale.



### **3. Conclusioni e proposte di metodo per una strategia nazionale e razionale delle questioni territoriali**

Abbiamo accennato a questioni complesse. Così come complessa è la realtà che le amministrazioni pubbliche e i rappresentanti politici si trovano a dover fronteggiare. Non certo sarà possibile farlo continuando a considerare lo Stato - struttura come *deus ex machina* della gestione degli interessi. Riprendo il metodo strutturale. Già le relazioni fra i pochi caratteri sondati della nostra struttura segnano i percorsi evolutivi. Per instillare una reale visione organica della realtà territoriale, emerge la necessità, sul piano del rafforzamento della cultura collettiva, di valorizzare il ruolo rivestito dalle scuole. Costruire maggiori relazioni fra istituzioni, territorio e realtà scolastica. Modificare i programmi, ispirandoli a una cultura costruita sui fatti e non solo sulle opinioni. Valorizzare gli istituti tecnici e lo studio delle scienze. Riconfigurare la scuola come luogo autorevole in cui il giovane si forma per diventare, anzitutto, un futuro cittadino. Serve poi ricreare appartenenza, appassionare la comunità alla cura del proprio territorio. Il legislatore potrebbe allora coraggiosamente implementare l'istituto delle azioni popolari a tutela delle *res in usu publico* e ripensare ai regimi del demanio e del patrimonio indisponibile in linea con la logica dei beni comuni<sup>12</sup> secondo quanto già tentato dal compianto Prof. Rodotà<sup>13</sup>. Utile inoltre è puntare anche economicamente sull'associazionismo locale<sup>14</sup>.

Negli incontri di questa Scuola abbiamo più volte discusso di una figura da costruire come quella del c.d. "mattatore istituzionale", con la missione di mettere insieme competenze e conoscenze per la risoluzione condivisa di questioni territoriali e infrastrutturali. La Dott.ssa Romano lo ha definito "manager di rete". Io credo si debba pensare a degli strumenti di connessione collaborativa fra politica e comunità, fra rappresentanti e rappresentati. Tali strumenti devono coinvolgere la comunità tecnico - scientifica e l'ambiente intellettuale. Il mondo intellettuale fuoriesca dal suo atteggiamento di chiusura e di spasmodica specializzazione. Riscopra la necessità di coltivare competenze integrate e trasversali. Propongo allora di costruire ( o, se già

---

<sup>12</sup> V. al riguardo A. Di Porto, *Res in usu publico e beni comuni, il nodo della tutela*, 2013; P. Maddalena, *il territorio bene comune degli italiani. Proprietà collettiva, proprietà privata e interesse pubblico*, 2014; A. Lalli, *I beni pubblici. Imperativi del mercato e diritti della collettività*, 2015

<sup>13</sup> V. i lavori della Commissione Rodotà, 2007.

<sup>14</sup> Richiamo qui le riflessioni del Prof. Bonomi circa le comunità della "cura" e dell' "operosità" presentateci in una delle nostre conferenze, insieme al Prof. Balducci

esistenti, valorizzare) strutture di cooperazione stabile a livello nazionale e regionale fra Università e Istituzioni per la risoluzione di questioni territoriali. Si potrebbe pensare, ad esempio, a piattaforme digitali ad accesso codificato in cui soggetti istituzionali e responsabili amministrativi inseriscono domande e proposte di provvedimento in attesa di rilievi e risposte da parte di accademici di più università e di diverse facoltà<sup>15</sup>. Una estensione, in sostanza, dei procedimenti regolatori delle autorità amministrative indipendenti, che hanno dimostrato di essere un buon modello di ispirazione<sup>16</sup>, ma che in questo caso sarebbero volti a creare una condivisione "tecnica" delle scelte politiche. O ancora si può pensare al coinvolgimento dei numerosissimi e validi ricercatori universitari italiani, che, su progetti specifici, possano attivarsi secondo il metodo strutturale e delle scienze integrate per concedere al decisore pubblico una visione sistematica della realtà su cui intende agire. Per mantenere però la coerenza delle scelte di investimento infrastrutturale serve un organismo che garantisca stabilità, circolazione delle idee, rapporti istituzionali verticali e orizzontali. Colgo lo spunto derivato dalle riflessioni del Prof. Costa per proporre il modello di *Infrastructure Australia*, autorità indipendente australiana che garantisce la realizzazione di opere infrastrutturali di medio e lungo periodo. Questo esempio potrebbe essere tuttavia riadattato in chiave collaborativa: un organismo tecnico, indipendente e terzo, con sezioni regionali, che consenta la mediazione fra istanze della collettività, riflessioni dei tecnici e degli accademici, decisione politica. A livello nazionale esso potrebbe svolgere il ruolo di coordinare competenze tecniche e informazioni del cittadino da sottoporre al decisore, sulla base della domanda regionale e locale. Tale organismo dovrebbe contenere non solo competenze economiche, giuridiche e ingegneristiche, ma anche competenze sociologiche e antropologiche. Le proposte risolutive devono essere scientificamente integrate. Si potrebbe così creare una strategia razionale nazionale del governo dei sistemi territoriali. Una collaborazione, dunque, tecnica, prima che istituzionale. Questo organismo potrebbe, a bocce ferme, essere la stessa Struttura Tecnica di Missione del MIT, ovviamente ridisegnata nelle sue funzioni e composizioni. Essa dovrebbe in ogni caso svincolarsi dagli esiti degli avvicendamenti ministeriali.

---

<sup>15</sup> V. ad esempio le esperienze *cloud* e *blockchain* attivate dal MEF per la condivisione di *database* delle amministrazioni pubbliche. V., in particolare, il progetto *NoiPA*. Vere e proprie infrastrutture della condivisione digitale tra le amministrazioni.

<sup>16</sup> Confermatoci, ad esempio, dall'Ing. Mazzoncini, che ritiene molto proficuo il rapporto con AGCM, ART e ANAC.

Il problema della carenza di competenze a livello locale e regionale, stante l'antieconomicità di dotare ciascun ente di ogni tipo di competenza tecnica, potrebbe risolversi attraverso la creazione di strutture tecniche interdisciplinari di carattere regionale, per l'assistenza delle autonomie locali nella fase di progettazione e realizzazione di scelte infrastrutturali. Ciò potrebbe spingere gli enti locali a progetti comuni secondo una logica cooperativa.

Credo inoltre si possa estendere il metodo delle autorità amministrative indipendenti ai procedimenti legislativi parlamentari. Come più volte ricordatoci dal Pres. Violante, l'organizzazione dei partiti è molto mutata nel tempo. Essi si sono privati dei c.d. responsabili di settore, perdendo il collegamento con i portatori di interessi. Si dovrebbero allora valorizzare e regolarizzare i contatti fra politica e portatori di interessi, promuovendo scelte strategiche che abbiano anzitutto la qualità di essere "richieste". Su importanti strategie infrastrutturali nazionali, a forte impatto sociale e territoriale, ancora prima delle procedure amministrative, penso si possa utilizzare la "logica" ( non lo strumento giuridico) del dibattito pubblico: il confronto pubblico su questioni specifiche con la comunità nazionale può, da una parte, consentire alla maggioranza politica di sondare il terreno della condivisione e utilità sociale della scelta, dall'altra permettere alla collettività di avere reale contezza delle proposte politiche, al di là delle distorsioni da campagna elettorale. Questo confronto è suscettibile di assumere diverse forme ( ad esempio, referendum consultivo oppure *notice and comment* su bozze di provvedimenti).

Bisognerebbe inoltre mantenere una certa continuità nelle scelte politiche infrastrutturali a più livelli. Forse, più di altro, servirebbe, a livello locale, un assessorato alla razionalità delle scelte; a livello nazionale, una Commissione parlamentare per la coerenza legislativa. Ma qui siamo nel campo delle provocazioni, più che delle proposte concrete.

Questi i propositi di studio e di ricerca per il futuro. Avrei voluto scrivere di tante altre questioni, ma lo spazio è tiranno. Tutto a suo tempo. Ho voluto dimostrare come, a fronte di nobili intenzioni, esista una serie complessa di fatti che, se non debitamente considerati, frenano sul nascere i buoni investimenti. Dobbiamo riconnettere l'Italia e perseguire ideali di cambiamento. Ma non dobbiamo scadere nell'ingenuità di

trascendere il modo di essere della nostra società. Innoviamoci pure. Prima, però, conosciamoci meglio. Potremmo avere delle sorprese. O, forse, delle temibili conferme.