

È opinione diffusa che in Italia non si riesca a far niente o che si concluda poco per l'eccesso di norme e di burocrazia, termine che si riferiva al potere d'influenza politica della pubblica amministrazione che in Italia ha acquisito un'accezione esclusivamente negativa, per via della deludente valutazione dell'efficienza degli uffici pubblici.

La politica ha cercato di imboccare la via della razionalizzazione legislativa attraverso l'accorpamento delle norme di una stessa materia in un unico strumento legislativo denominato Codice (dell'ambiente, degli appalti, della sicurezza, ecc.). La razionalizzazione è un passo certamente utile ma non sufficiente, tanto che per le opere pubbliche si fa ricorso a procedure eccezionali, praticate diffusamente ma con risultati non sempre soddisfacenti. Qualche esempio? Uno che ci auguriamo positivo è quello del viadotto Morandi di Genova, tra quelli che suscitano perplessità ci sono invece:

l'intervento nell'ex arsenale alla Maddalena per il G8 è monumento all'incapacità di portare a compimento un'opera pubblica nonostante le corsie preferenziali conseguenti alla decisione di affidare la realizzazione al Dipartimento di Protezione Civile (che c'azzecca?) che può agire in deroga alle norme vigenti; le opere urgenti dopo il terremoto de L'Aquila alla cui precarietà e scarsa qualità non si accompagna una programmazione di ripristino o realizzazione d'insediamenti con il carattere dell'insediamento urbano non transitorio;

il caso del progetto del palazzo del Cinema al Lido di Venezia, dove a partire da un intervento puntuale (il rifacimento del Palazzo del Cinema) si è proceduto ad altri interventi non pertinenti, tesi a migliorare la funzionalità o a reperire risorse, dalla vendita dell'ospedale al mare (con grave perdita di un servizio pubblico essenziale) agli interventi sulla viabilità ciclabile, con l'unica contraddizione che a tali interventi si è dato corso ma non alla costruzione del nuovo palazzo del Cinema il cui carattere di urgenza era determinato dalla necessità di inaugurarlo per i 150 anni dell'Unità d'Italia (2011), scadenza non rispettata.

Sul fronte della burocrazia non ci sono scuole di formazione per una classe tecnico-amministrativa qualificata, capace di sostenere la politica sostanziando e strutturando un processo virtuoso di sviluppo, definizione e attuazione delle scelte politiche. Il problema della formazione è presente anche nella stessa politica a causa del tramonto delle scuole di formazione dei quadri nei partiti tradizionali e della difficoltà di farlo compiutamente in corpi intermedi alternativi come associazioni e comitati.

Si è preferito procedere condizionando la *macchina* amministrativa con la collocazione in posizioni strategiche negli uffici pubblici di ogni ordine e grado di tecnici, funzionari e dirigenti disposti a compiacere i politici di riferimento, agevolando e semplificando i procedimenti di approvazione ridotti alla mera apposizione del timbro previa elencazione asettica di leggi e norme.

Il procedimento istruttorio potrebbe e dovrebbe essere un'azione determinante di verifica della coerenza complessiva per consentire il miglioramento dell'attuazione delle politiche, dei progetti, delle realizzazioni e della loro crescita qualitativa. L'esito è invece che l'attestazione di conformità si limita a citare leggi e norme senza esplicitare le valutazioni di merito operate e tantomeno

inquadrare le questioni facendo riferimento alle decisioni di carattere strategico e natura politica. Siamo incapaci di governare i processi e le dinamiche di trasformazione edilizia, urbana, ambientale, inquinate dal prevalere degli interessi economici sull'interesse pubblico non solo in ambito privato ma anche pubblico, a causa dell'identificazione dell'interesse pubblico con le esigenze di cassa, circostanza che relega in una condizione di subordinazione la programmazione/pianificazione (a monte) e l'espletamento delle procedure autorizzative (a valle) dei processi di trasformazione del territorio.

L'opacità caratterizza le decisioni che sembrano assunte in assenza di pianificazione o in virtù di strategie occulte o di scelte tattiche in assenza di strategia. Qualche esempio veneziano: viene autorizzata la costruzione di un pontile per lancioni turistici alle fondamenta nuove in assenza di un piano di gestione dei flussi turistici e di un piano complessivo degli approdi; si autorizza la realizzazione di uno stabilimento balneare in un Sito d'Interesse Comunitario (SIC) e Zona Speciale di Conservazione (ZSC) della rete Natura 2000 che è il principale strumento della politica dell'Unione Europea per la conservazione della biodiversità (si tratta di una rete ecologica diffusa su tutto il territorio dell'Unione, istituita ai sensi della **Direttiva 92/43/CEE "Habitat"** per garantire il mantenimento a lungo termine degli habitat naturali e delle specie di flora e fauna minacciati o rari a livello comunitario).



Al di là dell'avvicendamento delle forze politiche nell'amministrazione della città lagunare, il deficit di efficienza e il gap delle relazioni tra il piano tecnico, quello politico e la cittadinanza è

andato pericolosamente aumentando per l'assenza di sinergia. I decisori (in solitudine) sono i politici. I tecnici si limitano ad approvare le decisioni d'ufficio senza portare contributi critici o comunque di analisi e approfondimento. La cittadinanza è destinataria di decisioni prestabilite, nonostante i dibattiti farsa che l'amministrazione comunale è costretta a fare per legge, nel corso dei quali si lascia parlare il pubblico senza approfondire le osservazioni. Il risultato è che ci si concentra su singole tessere senza prendere in considerazione il quadro unitario, è come se ci concentrasimo sul colore e sulla fattura di un singolo elemento trascurando la figura che viene a determinarsi in assenza di un disegno tratteggiato in precedenza nei suoi tratti essenziali.



Da chi è esercitata la funzione di vigilanza e di coscienza critica? Da comitati e associazioni che a Venezia sono spina nel fianco di amministrazioni giacché hanno raggiunto una maturità e una competenza tale da andare ben oltre la protesta di piazza per approdare alla contestazione formale nelle sedi giudiziarie delle incongruenze negli atti amministrativi. Ecco allora il ricorso al TAR per tutelare il parco di San Giuliano o gli arenili degli Alberoni o quello per l'uso pubblico della Piazza San Marco, o le osservazioni alla bretella ferroviaria del collegamento aeroportuale che preludono a un ricorso nel caso in cui si voglia perseverare in un progetto che appare non sufficientemente approfondito, ricco di incongruenze e contraddizioni, non inquadrato in un



ambito allargato sotto il profilo spaziale (della viabilità su ferro regionale e nazionale, per esempio) o temporale (non c'è programmazione pluriennale coerente).



Anziché riconoscere e valorizzare questa importante funzione civica e sociale, lanciano strali contro un nebuloso *partito del non fare*, gruppo composito formato indistintamente da tutti coloro che sollevano dubbi o critiche (essere ambientalisti, contestatori, oppositori è diventata una colpa indipendentemente dai contenuti). Si osteggia questo fronte perché in grado di influenzare l'opinione pubblica e si tenta di sottrargli autorevolezza indicandolo come dannoso perché in grado di condizionare o bloccare ogni nuovo progetto di trasformazione per ragioni ostative pregiudiziali e prive di fondamento. La genericità di queste accuse consente di non affrontare il merito delle osservazioni avanzate e di spingere ostinatamente per la realizzazione di opere di corto respiro e scarsa qualità.



Vogliamo indagare e approfondire alcuni di questi casi concreti per cercare di rendere comprensibile alla cittadinanza le questioni, le proposte migliorative o alternative, e anche le strategie per migliorare il sistema rafforzando la cinghia di trasmissione tra le componenti della macchina della pubblica amministrazione (la classe politica, i tecnici, la cittadinanza).

Imposteremo i temi sforzandoci di metterli in relazione e collegarli ad altri inquadrando le questioni in una prospettiva allargata. Sullo sfondo l'esigenza di conciliare in una dimensione sociale ambiente, salute e lavoro.

Il fulcro di questa linea di ricerca sarà la laguna di Venezia, su cui convergono questioni delicate e complesse come la mobilità, la navigazione delle grandi navi (commerciali e turistiche), l'aeroporto, la salvaguardia della morfologia, il MOSE, un'Agenzia per la laguna, il distretto industriale di Porto Marghera, l'inceneritore di Fusina, il bacino scolante intorno, il rispetto della Direttiva Acque, il Marzenego, il parco di San Giuliano, il forte Marghera, il Lido di Venezia con i suoi due fronti lagunare e litorale, Venezia (che è laguna).



Grazie al tuo sostegno

ytali sarà in grado di proseguire le pubblicazioni nel 2020.

Clicca [qui](#) per partecipare alla raccolta fondi.

Your support will give ytali the chance to carry on in 2020.

Click [here](#) to contribute to the fundraising.

*Votre soutien donnera à ytali la chance de continuer en 2020.*

*Cliquez [ici](#) pour contribuer à la collecte de fonds.*



