

élites, l'A. ci invita a riflettere sui diversi momenti nei quali, grazie alla creatività di un nutrito gruppo di studiosi, ma anche all'esperienza accumulata, si è potuto costruire una scienza empirica del potere imperniata sull'idea della *minoranza dominante*. La sintesi fornita da Giorgio Sola prevede quattro fasi: quella dei precursori (da Saint Simon a Tocqueville a Taine), quella dei classici (da Mosca e Pareto, a Michels e Weber), quella dei neoclassici (gruppo nel quale vengono inclusi autori come Ortega y Gasset, Lasswell, Burnham, Mannheim e Schumpeter) ed infine la fase dei post-classici: elitisti, pluralisti e neo-marxisti del secondo dopoguerra.

Proprio dopo aver ripercorso le questioni sollevate negli ultimi decenni dalle varie scuole, con brevi cenni ai contributi di Djilas, Aron, Dahrendorf, Miliband, Poulantzas e Giddens, l'A. mette a fuoco le tante questioni irrisolte che rendono deboli o criticabili molti assunti della teoria delle élites, senza scalfirne tuttavia la rilevanza e l'attualità. Così facendo, Sola torna all'esigenza di connettere la rassegna storica ad una ridefinizione concettuale della teoria stessa. E ciò lo conduce a stendere due capitoli finali che, sia pure nella loro brevità, costituiscono un aggiornamento importante di quella che è oggi la portata complessiva della letteratura in materia di élites. Il primo di essi, di natura teorica, è dedicato al *nuovo paradigma*, nato sull'onda del dibattito «americano» tra elitisti e pluralisti e poi nuovamente riermesso in Europa. Sola si concentra sui contributi di Higley e associati, portatori della nuova proposta teorica sul ruolo delle élites politiche, Scott, Eva Etzioni-Halevy, e infine Klaus von Beyme, il politologo contemporaneo che con maggior vigore ha riproposto la centralità del concetto di *classe politica*. L'altro capitolo è invece un breve spaccato sullo stato dell'arte in materia di studi empirici condotti sulle élites politiche, locali e nazionali. Poche pagine, soltanto per mostrare i limiti di verifica ma anche le potenzialità ancora intatte delle varie spiegazioni basate sulle idee dei teorici di questa scuola.

In estrema sintesi, si tratta di un libro da tenere a portata di mano, per fini didattici o per coadiuvare il lavoro di chiarificazione concettuale che si impone agli studiosi. In attesa naturalmente di nuovi paradigmi teorici e di verifiche empiriche più solide, che siano capaci di chiarire questioni antiche sull'esistenza, la persistenza e la circolazione della *minoranza dominante*.

[Luca Verzichelli]

MAURO TEBALDI, *La politica dei trasporti*, Bologna, Il Mulino, 1999, pp. 337, L. 38.000, Isbn 88-15-07087-7.

L'ipotesi strutturale presente in questo volume può essere suddivisa in due parti. Una parte propone un'Italia caratterizzata da un livello di istituzionalizzazione debole rispetto agli altri Stati altamente

industrializzati, mentre l'altra parte, più radicale, pone questa debolezza istituzionale come fattore principale nella spiegazione dei fallimenti e delle mancanze nel settore dei trasporti.

Il primo capitolo applica le teorie politico-economiche allo studio dei trasporti, alle infrastrutture e ai servizi visti come beni pubblici, privati o come pubbliche utilità, e illustrati con situazioni attuali. Vengono inoltre applicati i modelli dei processi (economia del benessere, *public choice*, teorie della modernizzazione, teorie dello sviluppo). Nel secondo capitolo è delineato un paragone raramente riscontrabile negli studi sui trasporti. Propone un confronto tra lo sviluppo politico di cinque Stati ed esamina i principali eventi evolutivi della politica dei trasporti in Francia, nel Regno Unito, negli Stati Uniti, in Svezia e in Italia a partire dal 1840 circa fino al passato recente. Il capitolo intende dimostrare come tutti gli Stati abbiano sviluppato medi o alti livelli di istituzionalizzazione ad eccezione dell'Italia, da sempre caratterizzata dal dominio dei monopoli privati. Il terzo capitolo rivisita il caso italiano per esaminare più a fondo il campo organizzativo. Vengono analizzate le coalizioni dominanti, i legami fra attori, le barriere all'ingresso (*gatekeeping*) e le risorse disponibili allo scambio. Sono inoltre presentate in chiari diagrammi le istituzioni coinvolte nelle quattro fasi evolutive del *policy network*. Le analisi dimostrano tre risultati notevoli: il ruolo centrale degli interessi privati presenti nel modello originario del Regno sabauda e persistente nelle fasi successive, il *bicefalismo* – ossia la separazione della politica dei trasporti su ferro da quella dei trasporti su gomma – a partire dall'epoca fascista ed un alto livello di *gatekeeping* durante il dopoguerra.

Gli ultimi due capitoli riguardano la considerazione degli obiettivi della politica dei trasporti contemporanea e la competenza gestionale delle istituzioni italiane in termini di efficienza ed efficacia. Limitati miglioramenti di natura ambientale sono documentati nel quarto capitolo, insieme a numerosi fallimenti (per esempio da un lato si rileva una mancanza di controlli sul crescente costo dei sussidi per i trasporti pubblici e dall'altro si riscontrano ritardi nell'effettuazione di progetti di investimento nelle infrastrutture). In conclusione, l'ultimo capitolo prevede qualche speranza per una politica più effettiva e una migliore gestione del settore, principalmente dovuta alle riforme iniziate a livello sovranazionale dalle istituzioni dell'Unione europea (liberalizzazione, commercializzazione). Inoltre, le nuove tecnologie, in particolare i treni ad alta velocità, richiedono nuove forme organizzative per il *policy network*. L'A. vede finora un parziale cambiamento verso un campo organizzativo con maggiore coordinamento intersettoriale, basso *gatekeeping* e meno permeabilità ai forti interessi privati, industriali, e/o locali. Tuttavia il messaggio pratico che il libro rivolge al futuro è chiaro: occorre incrementare considerevolmente gli sforzi di ristrutturazione.

[Graham Parkhurst]