

Intervento al Convegno Internazionale “Al centro la periferia”, Comune di Roma. Aprile 2002

## Quale partecipazione? La metafora del *Titanic*

Ray Lorenzo, ABCittà (Milano)

*Hai creduto anche tu, o amico, che democrazia significasse solo elezioni, politica, il nome di un partito?. Io dico che la democrazia è utile solo laddove, procedendo il suo corso, essa giunga ad avere la sua fioritura e i suoi frutti nel comportamento, nelle più alte forme di scambio tra uomini e le loro credenze – religione, letteratura, università, scuole – democrazia nella vita pubblica e privata, e nell'esercito e nella marina”.*

- Walt Whitman, *Democratic Vistas* (1870).

### Premessa.

Contestualizzo il mio intervento con una citazione di Walt Whitman, amato poeta americano, perché credo che lui abbia meglio espresso la potenzialità ed i valori intrinseci del modello *originale* della democrazia americana (un sistema *aperto* e fortemente partecipato, soprattutto, al livello individuale e locale) e perché, in altri scritti, ha *per primo* avvertito ed *anticipato* i pericoli inerenti nella sua eventuale evoluzione all'interno di un modello di sviluppo economico esclusivamente materialistico, di stampo liberista e prevedibilmente globale. Ritengo che Whitman abbia scritto (a suo insaputa) il primo capitolo del recente testo, di Toni Negri e Michael Hardt, *L'Impero*.

Certamente, le *prospettive o viste* espresse dal poeta Walt Whitman oltre 130 anni fa non sono state pienamente compiute nella società Americana (proprio perché l'economia ha preso il comando) ed ancor meno in molte altre società (inclusa quella Italiana). I fatti di questi ultimi anni, tragici e drammatici a livello globale, confermano le loro assenze. Comunque, siamo qui oggi per discutere delle *prospettive democratiche e partecipate* in un singolo ambito (complesso e variegato) delle attività umana – e cioè, nell'urbanistica e nella ricerca di periferie urbane e città intere più giuste, conviviali ed ecosostenibili.

A differenza degli altri relatori in questa sessione ... io sono un libero professionista. Sono un tecnico del territorio e, soprattutto, un *esperto* delle strategie e dei metodi della progettazione partecipata. I miei “clienti” e quelli della nostra cooperativa, sono gli enti locali che intendono aprire e introdurre percorsi di “partecipazione” in vari ambiti – urbanistici, ambientali, gestione dei servizi sociali, ecc. - molto spesso legati a gruppi di cittadini cosiddetti “deboli” ... bambini e ragazzi, in particolare.

I soggetti centrali ed ultimi del mio lavoro *del nostro lavoro*, comunque, sono a mio avviso i cittadini, gli abitanti della città ... le “moltitudini” (per citare di nuovo, Hardt e Negri) ... non come “collettività” ma come individui e soggetti attivi. Il nostro obiettivo è di costruire - attraverso processi veramente aperti e partecipati - piani, progetti ed azioni (il più possibile condivisi) che portino verso città più democratiche e vivibili.

### Perché la partecipazione?

Avviare una riflessione sul perché la partecipazione dei cittadini sia centrale nella ricostituzione di città sostenibili, a mio avviso, non è facile. Numerose sono le motivazioni espresse da molti teorici e praticanti dell'urbanistica partecipata. Si tratta di questioni di diritto (nel senso, appunto, di una democrazia compiuta ed aperta), d'equità, d'efficacia e di efficienza. Io credo, comunque, che la più convincente giustificazione sia quella espressa nel Manifesto di un Convegno a Bolzano e detto mille volte dai ragazzi con cui ho lavorato. **“In molti sappiamo di più che in pochi”.**

Il contesto di questo tavolo, i suoi partecipanti ed il suo titolo, - con l'accento a Porto Alegre – comunque, sottolinea (credo) quanto il nostro obiettivo sia svolgere un'analisi **del perché** di tipo “politico – sociale”. Il **come** è altrettanto importante e necessita ragionamenti di tipo politico, sociale e, soprattutto tecnico e metodologico.

Da tecnico pragmatico ritengo che sia molto difficile (se non impossibile) *parlare del “come tecnico” (tecniche della partecipazione)* senza sperimentare e fare. Il nostro amico e collega inglese, Jeff Bishop, afferma che solo così possiamo chiarire e comprendere i principi ed i contesti che sono necessariamente alla base delle “tecniche” scelte.

Ho deciso, così, di intervenire *un po' provocatoriamente* con una riflessione di tipo metaforico che, spero, integri adeguatamente gli aspetti sociali, tecnici e politici del tema di questo tavolo ... e che stimoli le vostre riflessioni sulla partecipazione degli attori locali.

Cercherò, inoltre, parlando «a braccio», di integrare ogni tanto nell'esposizione della mia narrativa metaforica alcuni richiami ai principi ed ai metodi che hanno guidato e/o accompagnato il mio lavoro negli ultimi decenni.

### **La 'battuta metaforica' del Titanic.**

Nei primi anni '70, mentre infuriavano le lotte sociali e politiche, la contestazione studentesca, si allargavano e si consolidavano (con casi e metodi) le esperienze della progettazione urbana partecipata negli USA (che conosco meglio), nei paesi anglosassoni ed in molte parti del mondo. All'epoca, tra i miei colleghi girava una battuta metaforica (non ricordo chi lo disse per primo) – proveniente dalla parte più ideologizzata (o, diciamo, più “rivoluzionaria”) del movimento che paragonava il nostro lavoro di “micro riqualificazione urbana partecipata” alla “risistemazione delle *sedie a sdraio* sul Titanic”.

Si può, credo, ben capire l'intento di questa “battuta”. Metteva in dubbio il valore della partecipazione locale e delle azioni mirate, di quelle che potremmo chiamare “le piccole riforme” – nel contesto di un *sistema* che andava alla deriva. Verso la catastrofe. L'unica soluzione per i sostenitori della metafora era “la rivoluzione” ... “l'organizzazione delle masse” ... “lo sradicamento delle cause strutturali dei problemi” . Insomma, la ricerca dei famosi *massimi sistemi*.

Ri-sistemare le *sedie a sdraio* (o, nel nostro caso, le trenta case da ristrutturare, l'autostrada da impedire, gli alberi da piantare, il parco giochi da costruire, la cooperativa da istituire ... ecc.) tutti sono ovviamente solo stati tentativi di “piccole riforme”.

Allora a cosa serve la partecipazione locale - e spesso in una scala così ‘micro’ - di fronte ad un TITANIC? E dobbiamo ammettere che oggi giorno l'Italia, il mio paese (USA) ed il mondo intero sembrano avere intrapreso *rotte* che non prefigurano niente di buono.

Credo, comunque, che il contesto in cui operiamo oggi sia mutato: nell'occidente con le ideologie *afflosciate* e (un po') *confuse*, all'ordine del giorno sono le riforme (di nuovo, che confusione!!). I processi, le strategie sono al centro ... i piccoli passi hanno acquisito una certa dignità. I *massimi sistemi* (la globalizzazione economica e politica) sono sempre assai complessi ma forse – forse, si cominciano a intravedere *i legami* tra le nostre azioni piccole, specifiche e locali, e “the big questions”.

Con il seguente *racconto utopico*, intendo - appunto - immaginare e svelare quanto la qualità metodologica e strategica dei nostri lavori servano a rinforzare i legami tra “le *sedie a sdraio*” e “l'*iceberg*”.

### **Il racconto. Sul TITANIC in mezzo all'oceano. Aprile 1912.**

Appena salpata il 10 aprile 1912, già nella prima giornata, accadono sulla nave una serie di piccoli conflitti e proteste:

- I passeggeri della prima classe protestano per quanto riguarda la sistemazione delle *sedie a sdraio* e l'organizzazione delle attività ricreative sul ponte. Mancanza di spazio, esposizione sbagliata, gli arredi scomodi, gli orari, ecc.
- Nella stiva si sviluppano proteste per le condizioni ambientali (densità, mancanza d'aria, ecc.) e sorgono alcuni conflitti tra i passeggeri della classe bassa (“gli immigrati”) riguardo gli spazi ed orari disponibili per loro all'aperto (diverse abitudini culturali, tensioni tra maschi e femmine di diverse culture, ecc. ...).
- Alcuni conflitti emergono tra i passeggeri della 2 e 3° classi e gli emigrati che frequentano luoghi contigui sul ponte inferiore ...

Fortunatamente, il primo ufficiale della nave era un democratico convinto che frequentava alcuni circoli libertari socialisti a Glasgow, da giovane. E, così, egli decide d'avviare al più presto possibile un processo di “partecipazione e consultazione” riguardo ai conflitti emersi per evitare ulteriori problemi. La compagnia di navigazione risponde positivamente alla sua richiesta perché si temono ulteriori proteste (anche su altre navi) che metterebbero a rischio non solo la sicurezza sulle navi ma l'economia dell'azienda. Una nota d'azienda

esplica, stranamente, che le risorse provenienti dai biglietti dei numerosissimi passeggeri della 4° classe superano le entrate dai biglietti di prima classe.

Altra fortuna (è un racconto utopico, no??!) è il fatto che sulla nave si trovano alcuni “esperti della partecipazione”. Essi sono studenti della Scuola di Chicago di John Dewey che lavorano per l’Agricultural Extension Service<sup>1</sup> del Dipartimento dell’Interno nella gestione di processi di innovazioni agricole e sviluppo locale, di ritorno da una Conferenza tenutosi all’ Istituto di Patrick Geddes ad Edinburgo<sup>2</sup>. Il capitano incarica il gruppo di studenti per la conduzione del percorso.

Gli esperti conducano tre “workshops”: il primo riguarda un gruppo apparentemente omogeneo, il secondo è fortemente inter – etnico, mentre il terzo è inter etnico e leggermente interclassista. Il processo si svolge, rapidamente (11, 12 e 13 aprile), sulla base della griglia di sotto. Gli scritti in **nero** sono originali (dal diario degli studenti), quelli in **rosso** sono elementi aggiunti sulla base della nostra conoscenza della storia del Titanic e dagli sviluppi odierni nel campo della partecipazione (e campi affini):

#### Quale è il contesto?:

- localmente – la nave (non solo le sedie – ma tutto l’ambiente *locale*)
- globalmente – tutte le navi, l’oceano (con l’iceberg, ovviamente), il sistema produttivo, economico e sociale ...
- “glocalmente”: tutti livelli ...

#### Chi sono gli “stakeholders?”:

- i passeggeri (diversi classi, gruppi etnici, età, genere)
- il capitano e l’equipaggio
- la compagnia di navigazione (proprietari)
- le altre compagnie ed altri passeggeri e gli staff
- la società in generale.

#### Quali sono gli obiettivi?

- Stare meglio sul ponte (sedie più comode e meglio sistemate)
- Migliorare la qualità della vita sulla nave intera
- Evitare il disastro ... evitare l’iceberg.
- Evitare altri iceberg ed altri disastri

#### Le questioni / contenuti della pianificazione o della progettazione?:

- la qualità del ambiente locale (la disposizione delle sedie ... ma anche tutto lo spazio vissuto della nave, la qualità ed equità delle interrelazioni sociali, (oggi includiamo, perché no, la sostenibilità e la salute ambientale, la compatibilità dei materiali, del sistema di propulsione, gli impatti sulla fauna marina, ecc.) le forme di *governance* della nave ...
- la rotta della nave
- le rotte di tutte le navi
- sistemi alternativi di trasporto intercontinentale (anche immaginando il futuro)
- il contesto internazionale: industrializzazione, emigrazione, ecc.

---

<sup>1</sup> AGRICULTURAL EXTENSION SERVICE (1880 - 1920), i principi

1. I programmi nazionali potevano essere sperimentati solo dove esisteva una capacità locale in grado di verificare il progetto;
2. La costituzione di una struttura organizzativa locale doveva precedere la diffusione delle innovazioni;
3. L’agente locale doveva essere un membro della comunità locale e doveva essere capace di adattare le innovazioni alle caratteristiche e ai tempi del luogo;
4. Era ritenuto essenziale mantenere la capacità d’introdurre innovazioni successive attraverso il consolidamento dell’organizzazione(i) locale; Cooperative, Grange, ecc.
5. L’assunzione delle innovazioni a livello individuale doveva avvenire in maniera volontaria attraverso l’interazione tra i singoli soggetti della comunità.

<sup>2</sup> Si capisce da queste note « storiche » che la partecipazione, lo sviluppo sostenibile, ecc. hanno radici lontane (non sono nate ... a Rio nel 1992).

### Quali principi guidano il processo di partecipazione?:

- Condivisione (da parte degli attori principali) di un processo **globale** fin dall'inizio.
- Processo esplicito ed "indipendente".
- Finalità chiare.
- Convinzione nel conformarsi ai risultati.
- Chiarezza, onestà, credibilità.
- Processo inclusivo (coinvolgere "tutti")
- Un'informazione comune di base.
- Costruzione di un "terreno comune" attraverso lo scambio reciproco delle esperienze. Garantire un processo d'apprendimento.
- La ricerca di soluzioni che siano veramente il frutto di consenso. ("non basta votare")
- L'utilizzo di molteplici metodi e tecniche; prestare molta attenzione al contesto.
- Responsabilità condivise dei risultati e del processo.
- Lavorare sodo sui dettagli, dettagli ed (ancora) dettagli!!

### **Il racconto continua. Alcuni possibili scenari emersi dalla partecipazione.**

Per prima cosa, immaginiamo che un numero consistente dei membri dell' equipaggio assistano agli incontri ("workshop") per curiosità, perché è stato loro *ordinato* o per interessi vari ...anche "amorosi". Le sinergie innescate dal processo sono numerose; i risultati (come sempre in processi di questo genere) sono sia quelli "prefigurati" sia (molti) altri non previsti. Per esempio:

- Lo spazio sul pontile (deck) alto è facilmente risistemato, ma durante il percorso altri potenziali "conflitti" e "risorse" emergono:
  - Lamentano i passeggeri di prima classe di origine musulmana dei pasti: pochi legumi e verdure, gli alcolici ai tavoli, troppa carne ... il pane insipido;
  - Emergono incroci tra i problemi espressi dai diversi "livelli". Per esempio, il rumore degli "stivati" disturba il sonno dei passeggeri della 2° classe; si scopre che gli immigrati, da parte loro, sono in piedi di notte perché i rumori dei motori li tengono svegli (e "cantano e ballano per fare passare il tempo")

Alcuni "progetti" (e futuri "processi") vengono avviati sulla base delle indicazioni:

- si riorganizza l'accensione e la potenza dei motori e si costruiscono alcune barriere acustiche temporanee (con i cartoni delle uova – guarda a caso - è presente il giovane educatore A.S. Neill ... il futuro fondatore della scuola "Summerhill")
- si organizzano delle serate - balli e canti – sul ponte del 2° classe con la partecipazione degli "stivati"
- un fornaio lucano ed alcune signore (dalla stiva) sono chiamate ad insegnare al cuoco come fare il pane saporito, le verdure e legumi (si formano amicizie e alcuni "amori" tra le parti ... ). Alcuni pranzi interetnici ed interclassisti sono organizzati per la settimana successiva.
- l'equipaggio rivendica migliori condizioni nella sala motori e richiede l'avviamento di processi di partecipazione per altre questioni ...

Rispetto alla "questione originale" (le *sedie a sdraio* ...) si verificano altre ricadute non previste:

- Visto che le aree definite per le attività degli anziani (di prima e seconda classe) si trovano vicino alle aree di gioco "spontaneo" dei figli degli immigrati, si formano alcune amicizie. Inoltre, i figli dei ricchi, osservando le attività libere dei loro coetanei "meno ricchi", rivendicano dai loro genitori, una maggiore libertà di movimento e d'espressione come quella degli "scugnizzi" ....
- Durante i sopralluoghi per la risistemazione degli arredi e delle attività ricreative (oramai su tutti i ponti ...) l'equipaggio addetto (gli "animatori di una volta") segnalano ai loro colleghi addetti alla sicurezza alcuni problemi (accessi bloccati, corde consumate, ecc.)

- Si formano così dei gruppi di discussione intersettoriali per migliorare l'amministrazione e la gestione della nave
- Infine, si formano alleanze interclassiste ed interculturali intorno alle numerose questioni emerse nei primi "workshop" aperti a tutti gli "abitanti" del TITANIC.

### **E l'iceberg? Si evita la catastrofe.**

Io, la scena me la immagino così. Due bambini di origine calabrese fanno amicizia con un vecchio avvocato di una famiglia agiata di Boston. Egli invita i fratelli (con i loro amici) a giocare con i suoi nipotini sul ponte più alto della nave. Il pomeriggio del 14 aprile, i fratelli vengono su con il loro padre pescatore, oramai cieco per un incidente di lavoro. Gino era il suo nome. Ha una sensibilità di pelle straordinaria, acquisita dagli anni passati sul mare aperto (e resa ancora più acuta dal nuovo buio che lo circonda) che gli permette di sentire i minimi cambiamenti meteorologici.

"Sento un freddo ... sta cambiando il tempo ... o, qualcosa di freddo si avvicina ...." mormora Gino.

"Non sento e non vedo niente" risponde il vecchio Avvocato O'Neill

I figli di Gino ed i loro amici, inclusi i nipotini di O'Neill, corrono nella direzione indicata dal Gino.

"Io vedo qualcosa", grida Antonio, il figlio più piccolo "... qualcosa piccolo piccolo e bianco là dove il cielo tocca il mare"

"No ... sì ... sì, adesso, lo vedo anche io" grida Mark O'Neill nipote dodicenne del avvocato. "E' ... si sono sicuro ... l'ho visto nei miei libri ... è un iceberg!!"

"Avvertire il Nostromo ... chiamare il Capitano".

SI DEVE CAMBIARE ROTTA!."

### **Post scriptum.**

Nella discussione (nb. al Convegno "Al Centro la Periferia", Roma 2002) che ha seguito il mio "racconto", insieme con le molte interpretazioni positive, un partecipante ha espresso un dubbio che riguarda il capitano della nave.

*"Troppo utopico! Tra i nostri governatori ("capitani") c'è chi, nonostante l'avvertimento del vecchio pescatore o dei bambini, avrebbe guidato la nave dritto, dritto verso l'iceberg!"*

Purtroppo, non possiamo dare torto a questa interpretazione. E sappiamo bene i motivi di queste scelte suicide.

Ciononostante, mi auguro che il mio racconto "utopico" sia servito, se non a *convincerci*, almeno a riformulare alcuni concetti nei nostri *discorsi* sulla partecipazione. In primo luogo, i percorsi di partecipazione necessitano, veramente, *"capitani coraggiosi"* convinti ed aperti a processi genuinamente democratici. In secondo luogo, è inconfutabile la necessità di processi guidati non solo con tecniche e metodi qualificati e contestualizzati ma, soprattutto, *grounded* in principi e valori – giustizia sociale, trasparenza, flessibilità, ecc. L'inclusività dei soggetti della partecipazione e gli strumenti che garantiscono le loro "voci" e che consolidino la loro responsabilizzazione e le loro capacità (e "potere"), poi, vanno difesi in tutti i modi.

Infine, ritengo, che la partecipazione necessiti una *"spinta utopica"* in tutti suoi momenti. Uno dei nostri scopi è, senz'altro, ricollegare i "bisogni" dei soggetti della partecipazione con i loro "sogni". E guai a perdere i "sogni" .... strada facendo.

Dove sta la garanzia del *processo democratico*? Nei "capitani? Nei mozzi? Negli esperti dell'*Agricultural Extension Service* (o dell'Agenda 21)? Negli avvocati, pescatori, cuochi o ballerine? O nei bambini ...? Un po' in tutti e, soprattutto, sta nella condivisione e difesa del processo.

E' un'utopia? Indubbiamente sì. Ma come ha detto Ettore Sottsass in una recente intervista:

*"L'utopia è la storia alta del pensiero ...è una premessa a tutte le cose che si fanno".*

Ray Lorenzo, Perugia, 2002