

GIUSEPPE MATULLI¹

Partecipazione: riflessioni su una esperienza singolare.

L'esplosione del populismo

L'esperienza su cui intendo presentare alcune osservazioni prende origine dalla costruzione del sistema tranviario fiorentino. Un fatto sicuramente importante, perché credo che, a memoria d'uomo, di tranvie a Firenze si ricordasse soltanto lo smantellamento progressivo che era avvenuto nel primo decennio del dopoguerra; certamente non si ricordava la costruzione di una tranvia (e meno che mai, ovviamente, di una "tranvia moderna"). Come mi spiegò l'ing. Mantovani (il consulente trasportista che riuscì ad avere come collaboratore tecnico specializzato), la costruzione di una tranvia è l'intervento più invasivo che si possa realizzare in una città, dovendo operare rispettandone la vita; il che significa, non solo il funzionamento quotidiano, ma anche le trasformazioni continue del mix delle funzioni in essa ospitate.

Si trattava di una scelta operata dalla amministrazione fiorentina da oltre dieci anni. Alla fine degli anni '80 il dibattito in consiglio comunale, e sui giornali, e quel residuo di attività che svolgevano i partiti nella fase finale della loro vita partecipativa, facevano ritenere che la decisione assunta dal consiglio comunale avesse assolto automaticamente quanto meno la funzione di informazione. Dopo dieci anni le cose non stavano esattamente così.

Nello stesso intervallo di tempo si era aggravato il distacco della politica dalla pubblica opinione, con una caduta verticale della credibilità degli esponenti politici.

C'erano tutti gli ingredienti per una esperienza "viva e vivace", come in realtà è stata.

Nel dicembre del 2004 presero il via i lavori col cantiere del ponte sull'Arno (da Piazza Paolo Uccello alle Cascine), che non presentava alcun impatto rilevante con la viabilità quotidiana dei fiorentini. Le cose

¹ Nella versione a stampa della Rivista questo articolo è presente in forma ridotta.

assunsero invece carattere del tutto diverso all'apertura dei cantieri per la costruzione della linea 1 (fra la stazione di Santa Maria Novella e Scandicci) e della discussione su quelli progettati per le linee 2 (dall'aeroporto a piazza della Libertà) e 3 (verso Careggi). I cantieri erano molto invasivi, di lunghissima durata, la fiducia negli amministratori, come si è detto, pressoché nulla, il periodo storico che si stava cominciando a vivere era segnato dall'incognita di un futuro che si percepiva diverso – ma, si temeva, peggiore – rispetto al passato e al presente. La paura di interventi modificativi dell'equilibrio delle strutture della città portava alla più ferrea conservazione dell'esistente, da non rimettere assolutamente in discussione.

La prima macroscopica evidenza della dimensione del problema era la mancanza totale di informazione, sia della strategia generale di trasformazione della città (dopo che era abortito il tentativo di definire un piano strategico per Firenze), sia dell'intervento specifico relativo al sistema tranviario progettato e tanto meno dell'intervento di dettaglio relativo al singolo cantiere. Bisognava ripartire da zero, spiegando cosa si intendeva fare, ma col non piccolo inconveniente che tutto era già stato deciso e i margini di una mediazione potevano riguardare particolari progettuali del tutto secondari, rispetto a strutture irrevocabili. Era inevitabile che le proteste facessero notizia e che il carente dibattito politico cogliesse l'occasione di cavalcare la paura e il disagio dei cantieri in una esplosione di populismo.

La ricerca esasperata di scorciatoie per emergere nella vicenda politica cittadina vide la gara a chi esasperava di più la tensione, fino a provocare un referendum che riguardava anche una linea ormai realizzata per oltre tre quarti del progetto. L'occasione populista era talmente ghiotta da coinvolgere addirittura esponenti nazionali di partiti che erano all'opposizione nel consiglio comunale fiorentino, ma facevano parte del governo del paese, governo che aveva approvato la costruzione del sistema tranviario fiorentino, ne aveva assicurato il finanziamento e approvati tecnicamente i progetti.

Dal punto di vista del folklore, il momento più significativo delle manifestazioni dell'incipiente populismo fu il contestatore sull'albero di viale Morgagni, il quale interruppe i lavori (con oneri evidenti per le casse pubbliche), ricevette la visita "solidale" dei ministri della Repubblica Rocco Buttiglione e Sandro Bondi e di Paolo Bonaiuti – sottosegretario alla presidenza del consiglio con Silvio Berlusconi – e registrò anche la telefonata, sia pure favorita da un intermediario, del Presidente della Camera dei Deputati Fausto Bertinotti.

Mentre il tentativo di recupero della partecipazione si consumava in assemblee affollate e verbalmente violente, si avviavano le iniziative dei quartieri interessati ai cantieri insediati e futuri, il 4 e il 5 e in parte anche il quartiere 1.

Il lavoro di collegamento dei quartieri con la pubblica opinione, sia per quanto concerne l'informazione, sia per quanto concerne la raccolta delle opinioni, è stato eccellente e capace di produrre risultati molto positivi – per le segnalazioni utili raccolte e per la capacità di stabilire comunque un canale di dialogo con i cittadini – e riuscì ad essere non del tutto investito dalla parte più strumentale della contestazione, che aveva bisogno dell'evidenza dei "media".

Forse avrebbe meravigliato, in altri tempi, che la politica fiorentina avesse fatto sfoggio di tutta la sua "furbizia" per cogliere a mani basse l'avversione alla nuova infrastruttura e per fornire argomenti per alimentare la preoccupazione del cambiamento da realizzare, quasi sempre dimenticando di aver avuto parte (direttamente o indirettamente) alla decisione di realizzare il sistema tranviario contestato.

Alla furbizia del populismo incipiente si aggiungevano gli esiti degli ingenti capitali (finanziari e non) investiti in quella battaglia nel tentativo, di diversi protagonisti, di costruire autorevolezza politica per chi non ne possedeva le basi. Ma quel tentativo alimentava o addirittura costringeva a schierarsi contro la tranvia tutte le forze politiche (consolidate o improvvisate), non direttamente investite nella giunta comunale

Anche il taglio degli alberi fu un argomento dei più gettonati e a nulla valse che, a un certo punto, fosse sceso in campo uno dei massimi esperti

europei (il prof. Biagio Guccione) a spiegare perché il verde urbano deve essere rinnovato ogni 60-70 anni e che sarebbe stato un errore non approfittare della sistemazione urbana conseguente alla costruzione della tranvia per rinnovare il prezioso verde urbano fiorentino.

Ma la madre di tutte le polemiche fu quella che si opponeva al passaggio della tranvia da piazza del Duomo, considerato un *vulnus* intollerabile alla sacralità dell'area resa tale dal Battistero e dal Duomo (naturalmente si impegnarono le firme locali e nazionali più qualificate). Nessuna delle voci che si levavano aveva in precedenza notato che oltre 2000 passaggi giornalieri di autobus avevano – più che “de-sacralizzato” – inquinato quell’area, tanto che in anni ormai lontani era stato vietato il passaggio degli autobus fra il campanile di Giotto e la Misericordia e le porte del Ghiberti, sostituite con una copia per proteggerne la patina dorata. Non mancarono le voci di ex-amministratori di Firenze che mai avevano mosso un dito per il passaggio dei 2000 autobus quando avevano la possibilità di farlo, ma ora demonizzavano la tranvia..

Il parere – invocato continuamente dall’amministrazione – di almeno un trasportista disposto ad ammettere che la mobilità pubblica a Firenze è gestibile anche senza passaggio di un mezzo pubblico da Piazza del Duomo (e quello silenzioso e non inquinante è soltanto il tram) non è mai emerso. Oggi è evidente a tutti, e “*ad abundantiam*”, quale sia il costo, in termini di efficienza – cioè di tempi di percorrenza del servizio pubblico urbano – della chiusura del centro della città, divenuto ricettacolo quasi esclusivo di turisti confortati dai *dehors* di assai discutibile gusto a meno di 20 metri dal Battistero

Il tentativo di costruire un sistema di partecipazione

Superato lo scoglio del referendum (che non consentì un confronto oggettivo), si realizzò la parte più significativa della partecipazione, quella che merita di non essere dimenticata, anche se, per il momento, non ha avuto seguito.

Da Torino avemmo la preziosa collaborazione di Anna Martina, dirigente della comunicazione strategica del capoluogo piemontese, che ha

riversato la sua esperienza professionale in un testo, *Comunicare la città*, di grande spessore culturale e operativo.

Si pose mano alla realizzazione del *Tavolo della mobilità* (sull'esempio dell'esperienza madrilenà), come strumento di consultazione permanente, e il Comune presentò, come proprio contributo alla discussione, lo schema di *Piano Integrato della Mobilità*; si realizzò anche una consultazione "tratto per tratto" delle linee tranviarie 2 e 3, esponendo le revisioni progettuali che erano state messe a punto anche a seguito delle osservazioni e delle critiche raccolte nelle tante assemblee, nello sportello del quartiere 5, e in tutte le altre forme di consultazione.

Per le linee 2 e 3 si trattava di iniziative che realizzavano un salto di qualità nella relazione informativa e partecipativa con la città, perché consentivano, in entrambi i casi, di tentare delle procedure che uscivano dall'assemblearismo sperimentato (che pure avevano consentito, nel più faticoso dei modi, di individuare i punti deboli di un rapporto di rappresentanza operativo).

Cominciò così a prendere corpo oltre alla costruzione del Tavolo della mobilità, la realizzazione degli *info-point*.

Il Tavolo della mobilità

Nel marzo del 2008 inizia il processo di costruzione del Tavolo della mobilità, per il quale ci fu utile l'esperienza madrilenà raccontataci da *Ramon Lopez de Lucio*, responsabile della Fondazione del Tavolo della mobilità realizzato in quella città, con l'obiettivo che, con una bella espressione spagnola, veniva indicato come *el conocimiento compartido*. In effetti, la condivisione dell'informazione – alla luce della follia che era stato, ed era, il dibattito sulla tranvia – appariva di straordinario interesse, prima di tutto civile.

Proprio nella prospettiva della condivisione delle informazioni occorre che il Tavolo assumesse un livello di "terzietà" che potesse offrire a tutti gli interlocutori un margine accettabile di affidabilità e di fiducia, senza costringere nessuno, per ragioni di schieramento politico, ad essere pregiudizialmente a favore o contro le soluzioni che sarebbero emerse.

Riuscimmo a realizzare questa collocazione di equilibrio attraverso la collaborazione generosa di Vincenzo Bonelli, che aveva, allora, appena terminato la sua funzione di direttore dell'Associazione Industriali fiorentina ed era molto stimato in città (anche chi aveva dovuto dichiararsi contro la tranvia per obbligo di rango, *noblesse oblige*, non poteva liquidare Bonelli). Bonelli addirittura accettò l'impegno come atto di solidarietà nei confronti della città ed avviò il Tavolo della mobilità con grande passione per oltre 15 mesi, dal 16 aprile 2008 all'agosto 2009, gratuitamente.

Con la collaborazione tecnica di Methodos Spa fu messo a punto un programma, adattato alla situazione fiorentina, che seguiva, anche criticamente, le esperienze vissute nel resto del mondo. Nacque il "*Programma Integrato di Coinvolgimento per la mobilità metropolitana*" con l'acronimo "P.In.Co" e cominciò la raccolta delle disponibilità a partire dai comuni contermini di Firenze, per allargarsi a tutti i possibili stakeholder delle principali realtà sociali fiorentine che avessero qualche attinenza con la mobilità: dall'Ataf alle cooperative dei tassisti, agli operatori economici e sociali.

Il lavoro si concluse il 21 ottobre 2008, in Palazzo Vecchio, con la sottoscrizione dell'impegno a partecipare al Tavolo da parte di tutti i soggetti invitati.

Dal giorno successivo il Tavolo entrò nella fase operativa con la definizione del piano di lavoro per il 2009, il coordinamento dei tecnici della mobilità delle diverse amministrazioni partecipanti, e l'avvio della costruzione di un inventario centralizzato delle diverse iniziative progettuali di tutte le amministrazioni aderenti al tavolo.

Il modello P.In.Co è stato oggetto di discussione e di valutazione in tre occasioni straordinarie: il seminario del SUM su "Mobilità e turismo" il 27 giugno 2008; la settima edizione del Mo.Ve.Mobility Forum "*Car Dependence within city regions*", tenutasi a Venezia il 25 e 26 novembre 2008; il programma Urbact II "*La governance nel sistema della mobilità e dei trasporti a livello di città regione*", che si è tenuto a Firenze, nell'altana di Palazzo Strozzi, il 17 febbraio 2009.

L'intero percorso dell'attività di P.In.Co. fino all'agosto del 2009 ha realizzato 270 incontri. La valutazione positiva del lavoro svolto ha portato all'iniziativa del 12 maggio 2009, con l'assemblea della Co.Met (Conferenza Metropolitana dell'area fiorentina), che ha avviato la modifica dello statuto per poter comprendere istituzioni e stakeholders. L'utilizzazione di una struttura esistente, ma congelata, come la Comet, non ebbe luogo, e tutto si è fermato poco prima della fine del mandato amministrativo consacrando l'ultima delle occasioni perdute per un processo reale di integrazione amministrativa metropolitana, rinunciando anche a disporre di uno strumento moderno di partecipazione.

Nell'ambito dell'impegno della Regione, era stato affidato al prof. Mario Tartaglia l'incarico di mettere a punto un modello di simulazione che consentisse di pervenire a una maggiore consapevolezza degli effetti delle scelte politiche della mobilità.

L'intenso lavoro dell'equipe del professor Tartaglia realizzava una strumentazione tecnicamente avanzata e capace di fornire supporti di grande utilità; con la collaborazione degli uffici tecnici della Regione, della Provincia, dell'ATAF e del Comune consentiva di superare l'auto-referenzialità dei singoli istituti; infine, la pluralità dei soggetti rendeva possibile verificare le micro-simulazioni per i problemi puntuali (come regolare al meglio un incrocio o la circolazione in una piazza) e contemporaneamente avere lo strumento per verificare il funzionamento complessivo del sistema territoriale, ma anche la funzionalità delle soluzioni strutturali progettate, consentendo una buona informazione come presupposto della partecipazione.

Gli info-point

Nel frattempo mettemmo a punto la suddivisione del tracciato delle due linee 2 e 3 per tratti sufficientemente ampi e omogenei per ciò che riguardava le possibili modifiche. Per la linea 2 (dall'aeroporto a piazza della Libertà), due dei tre info-point previsti erano da viale Guidoni a via Gordigiani e dalla stazione AV alla stazione di SMN. Il terzo info-point previsto avrebbe dovuto discutere il tratto da Piazza dell'Unità a piazza

della Libertà passando da Piazza del Duomo; per la linea 3 da piazza della Costituzione a Piazza Leopoldo e da piazza Leopoldo a Piazza Dalmazia.

Il primo tratto affrontato fu via dello Statuto. Le verifiche delle proposte raccolte dallo sportello del quartiere avevano individuato diversi aggiustamenti, il principale dei quali riguardava la possibilità di spostare la linea dal centro della via alla corsia di sinistra andando verso Careggi, fra gli alberi che rimanevano centrali e il marciapiedi che non veniva ridotto. Il tratto considerato partiva da piazza della Costituzione fino a piazza Leopoldo.

Fu allestito un info-point nella stazione ferroviaria di Statuto, tutti i residenti nella zona furono informati attraverso una specifica news-letter, per consultare e raccogliere tutti i dati informativi, oltre alla indicazione delle riunioni collettive che venivano convocate per discutere le proposte che erano il risultato anche delle osservazioni critiche formulate in precedenza.

All'apertura dell'info-point si verificò la prevista e scontata contestazione da parte del Comitato di via dello Statuto contro la tranvia, che però non impedì il contatto con la pubblica opinione, tanto da provocare una spaccatura fra gli stessi contestatori, fra coloro che accettavano comunque il dialogo e quelli che lo rifiutavano. Analoga partecipazione, con minor carico polemico, si verificò negli info-point realizzati, in via di Novoli e al dopolavoro ferroviario della stazione centrale. Prendeva corpo finalmente una struttura che consentiva e favoriva il rapporto diretto fra i cittadini per garantire informazione e trasparenza: da un lato ciò era realizzato con la risposta e l'apertura al singolo cittadino (come peraltro si era già verificato nelle sedi dei quartieri 4 e 5, in quest'ultimo con l'organizzazione vera e propria dello sportello informativo), senza con questo eliminare l'incontro collettivo nelle assemblee pubbliche convocate a conclusione del periodo di apertura dell'info-point temporaneo.

La prospettiva di completare la struttura di informazione e di ascolto della pubblica opinione comportava la costruzione di un unico info-point cittadino a cui da sempre aveva pensato l'ufficio comunicazioni che sul tema aveva potuto avere la consulenza della ricordata dirigente della

comunicazione del comune di Torino, la dr.ssa Anna Martina. Verso la fine del mandato si presentò l'occasione di uno spazio di notevoli dimensioni nell'edificio della Stazione di Santa Maria Novella capace di ospitare gli sportelli di ATAF, di "Gest" per i servizi del Tram, di Trenitalia, dei servizi su gomma extraurbani, di quelli turistici, dell'Aeroporto, oltre ai servizi Taxi e noleggio con conducente (NCC).

La prospettiva era quella di fare un rilevante salto di qualità non solo nella informazione integrata, ma anche nella trasparenza e nella funzionalità dei servizi di trasporto e della loro intermodalità. Il tutto si sarebbe concentrato nel più autorevole punto territoriale per la mobilità nell'interesse, non soltanto dei residenti, ma di tutti i city-user.

I tentativi di completare la serie degli info-point e quello di avviare la costituzione dell' info-point permanente su tutto lo scenario della mobilità sono proseguiti (con numerosi incontri degli interessati) finché la fine del mandato ha posto fine ad un disegno che, almeno nelle intenzioni, voleva rispondere a un criterio di organicità che avrebbe costituito il presupposto di una partecipazione consapevole, come diritto dei cittadini ma anche come collaborazione preziosa alla amministrazione di uno dei problemi più complessi come è la mobilità.

La fine delle iniziative di partecipazione

Se sono scomparse le polemiche iniziali fino a trasformarsi in riconoscimenti finanche eccessivi per il brillante risultato della realizzazione della linea 1 della tranvia (che ha più che raddoppiato i passeggeri previsti nel progetto), sono scomparsi anche tutti i progetti e le iniziative di partecipazione che pur nel clima eccessivamente polemico avevano realizzato risultati tutt'altro che insignificanti. Poi si è insediato il nuovo clima: chi formula osservazioni critiche è liquidato come "gufo", gli strumenti di partecipazione non interessano la nuova cultura politica.

Eppure l'esperienza fatta, e purtroppo interrotta appena avviata, aveva dato la sensazione (o forse l'illusione?) che la forma nuova della rappresentanza potesse e dovesse essere ricercata proprio nei canali della

partecipazione, che quello poteva essere un punto di attacco completamente nuovo nei confronti della crisi della politica.

Può essere che sia espressione di cultura passatista il mio ricordo di una delle più celebri canzoni di Giorgio Gaber in cui si definisce la partecipazione come essenza della libertà (*la libertà non è star sopra un albero/ non è neanche il volo di un moscone,/ la libertà non è uno spazio libero/ libertà è partecipazione*); eppure sembra proprio che la tesi del cantautore italiano sia fondata. Credo che in termini storici e politici si possa parlare di partecipazione con l'affermazione di un diritto di libertà che nasce dalla rivoluzione francese. È infatti fra i cattolici che accettano le conquiste della rivoluzione Montalembert a Malines nel 1863 elogia i cattolici belgi per il loro protagonismo nella partecipazione alla vita pubblica, così definita “*questo glorioso appannaggio delle nazioni adulte, questo regime di libertà e di responsabilità che insegna all'uomo l'arte di aver fiducia in se stesso e di controllarsi da se stesso*”. La partecipazione potrebbe ricreare in futuro la vita pubblica così ben sintetizzata da Montalembert?