



Plenaria di Giovedì 25 febbraio 2010

Metropoli e piani: Roma - Parigi

Partecipano: **Pierre Mansat**, *Vicesindaco di Parigi*; **Bernardo Secchi**, *IUAV di Venezia*
Presiede: **Bruno Aubert**, *Unidiversité-Salon de la cité*

Bernardo Secchi

È impossibile descrivere tutto il lavoro fatto per “Le Grand Paris” e il progetto proposto. Parlerò piuttosto dei problemi incontrati, delle categorie concettuali utilizzate e delle strategie.

Abbiamo utilizzato le altre esperienze fatte, come nella Regione Veneto, nella grande città diffusa e ad Anversa, nella grande metropoli, che fa parte di una più vasta area metropolitana. Ci è stato chiesto di costituire un’equipe multidisciplinare di ricercatori e progettisti. In Francia la differenza tra *chercheurs* e *concepteurs* è molto forte. Io non la condivido, ma c’è. Abbiamo quindi riunito alcuni esperti di questioni energetiche (Università di Monaco), esperti di *landscape* (MIT di Boston), esperti di problemi del traffico (franco-tedeschi), un gruppo di matematici del Politecnico di Milano e un gruppo folto di studenti del master europeo e del dottorato di urbanistica. Gli studenti venivano da tutte le parti del mondo. Su Parigi esiste una letteratura immensa da esplorare e l’abbiamo esplorata; non totalmente ma in maniera intensiva ed estensiva.

Ciò che inizialmente ci ha messo in sospetto era se fosse necessario coltivare l’immagine, molto condivisa dai parigini, soprattutto dai parigini che abitano a Parigi, di una città radiocentrica, quella rappresentata dallo schema di Hénard dell’inizio del secolo scorso. Ci sembrava che fosse il caso di metterla in discussione. Come fare nel tempo dato a conoscere una metropoli di 12 milioni di abitanti? Ai nostri occhi, ciò che costituiva un problema non era la Parigi haussmaniana, era il resto, quello che stava fuori. Abbiamo deciso di non fissarci sui limiti amministrativi, delle aggregazioni comunali, che hanno una loro storia, ma che non necessariamente incrociano i problemi della metropoli.

Abbiamo quindi preso una decisione molto semplice: come fossimo degli archeologi, che sanno che lì c’è qualche cosa ma non sanno esattamente cosa e dove, come degli ingegneri minerari che sanno che lì c’è il deposito ma non esattamente dove, abbiamo utilizzato i sistemi utilizzati da questi studiosi, e abbiamo fatto una TAC della metropoli, della estensione di una sezione con spessore di 3 Km, che copre l’intero territorio. Abbiamo esplorato questo territorio, con un’ esplorazione ‘fatta coi piedi’, cioè camminando, cercando di fare esperienza di questo territorio, di toccarlo fisicamente. Si tratta di un territorio estremamente variegato, dove sono state fatte una quantità di sperimentazioni durante il XX secolo, urbanistiche ed architettoniche, dove si può trovare qualsiasi cosa sia stata detta durante il XX secolo, ma un territorio con caratteristiche profondamente differenti.

Una cosa che ci veniva richiesta all’inizio era di capire come Parigi si potesse collocare nella grande competizione internazionale e molti nostri colleghi hanno fatto una serie di confronti tra varie metropoli, che ai nostri occhi sono apparsi sempre poco convincenti. La borsa di New York è più importante della borsa di Parigi, e con ciò? A Parigi ci sono molte più librerie e bookshop che a New York, e con ciò?

Noi siamo architetti e urbanisti e quello che ci interessa è che ci sono alcune metropoli che hanno connotati molto chiari e tra loro differenti. Per esempio, Parigi, icona del XIX secolo, non scopriamo niente dicendo questo, come Vienna, Londra, Berlino, oppure NY, 'la città in piedi'. Noi non abbiamo scelto NY come riferimento, ma abbiamo preso una città che ci sembra molto più interessante: Hong Kong. Perché Hong Kong è costruita per layers: c'è un primo layer cinese, strade strette, negozi, sopra il quale, senza distruggere o demolire, si è costruita la città inglese, che è una città mediamente di 5-6 piani, come la città haussmaniana, con le stesse caratteristiche di unità linguistica, sopra la quale, senza distruggerla, ma sovrapponendosi, si sono costruiti i grattacieli, alcuni dei più bei grattacieli del mondo. L'icona della città verticale ci è sembrata la più interessante, la più ricca, la più suggestiva. E poi un'altra grande metropoli, quella di Anversa. Questa comparazione, fatta con le nostre categorie, ci è servita a mettere a fuoco quello che la letteratura ci dice, che tutte queste metropoli nei prossimi anni dovranno affrontare:

- il problema ambientale, che è la conseguenza del cambiamento climatico – problema di gestione delle acque, della biodiversità, del vegetale – un problema che non dobbiamo sottovalutare e rispetto al quale le grandi concentrazioni urbane hanno una grande responsabilità;
- un problema relativo alle diseguaglianze sociali crescenti, in tutte queste metropoli, in modo evidente, a partire dalla fine degli anni '60;
- un problema relativo alla mobilità che imposteremo nel senso, non nuovo, ma diverso dal solito.

Tutte le metropoli dovranno affrontare questi tre problemi, ma in modo diverso perché sono diverse da un punto di vista morfologico. Ci interessava capire proprio questo: come la diversità di Parigi rispetto alle altre grandi metropoli implicasse una serie di mosse che dovevano diventare nello specifico di Parigi diverse.

Abbiamo cominciato a fare un grande lavoro lungo queste sezioni, che avevamo esplorato con dati statistici. Una sezione ci è apparsa come la più interessante: a sud abbiamo una *gated community*, una *ville nouvelle* degli anni '70, poi un'espansione caotica e periferica degli anni '50 e '60, poi la zona Montreuil, soggetta a un processo di gentrificazione, alcuni parchi, il famoso dipartimento 93, quello delle sommosse del 2005, un'altra zona difficile e, proseguendo, Poissy e alcuni villaggi...una serie di situazioni molto differenziate che di volta in volta controllavamo e mettevamo a confronto con situazioni opposte o analoghe in altre parti di Parigi.

Lungo questa sezione è stato fatto un lungo lavoro di interviste, fotografie, frequentazioni dei luoghi di aggregazione, delle associazioni, delle mostre d'arte. Certamente Parigi haussmaniana è una grande capitale culturale, ma in questi anni, nella grande Parigi, è nata un'altra produzione culturale, una produzione di gran significato in pittura, fotografia, danza, musica, che non è strettamente legata alle origini etniche della popolazione. Si tratta, in qualche misura, di una cultura originale di questa metropoli. Abbiamo 'scoperto' che esistono moltissimi luoghi che hanno un significato per le popolazioni che abitano Parigi, che possono essere di varia natura e che sono molto dispersi.

Facendo questo esercizio, abbiamo anche scoperto che in molte zone la vita è veramente infernale e abbiamo costruito questa immagine della proprietà di Lucifero. È una mappa che difficilmente può essere contestata e che è molto prossima a quest'altra, fatta con l'aiuto di un geografo francese, che è la "Carta dei ricchi e dei poveri". È una mappa più articolata dell'immagine che si ha normalmente (nord-est povero e sud-ovest ricco) e mostra una serie di articolazioni, differenze e cambiamenti. Abbiamo anche scoperto che la GP è una città completamente *enclavée*.

Dalla nostra casa, che avevamo preso per studiare la città, non si riusciva a uscire, a piedi o in bicicletta, bisognava per forza di cose prendere la RER. Se camminavamo trovavamo una barriera ferroviaria, un

canale, una autostrada. Abbiamo ‘scoperto’ che esiste una forte correlazione tra l'*enclavement* e la carta dei diritti dei poveri. Parigi non è una città ‘porosa’, categoria che ci veniva dagli studi fatti ad Anversa, (che invece è una città molto porosa) dove alcuni obiettivi di carattere di politica sociale, che perseguivamo con il piano, erano possibili proprio grazie alla porosità – costruire spazi pubblici con un certo successo, secondo la tradizione diffusa in tutta Europa dagli anni '80 e '90.

Secondo una vecchia abitudine, all'urbanista che disegna la città, dopo vengono dati anche i progetti di architettura, nel senso ‘vediamo se si predichi bene e razzoli male’. A partire da ciò abbiamo costruito 5 principali strategie.

L'intento era di uscire sia dall'immagine radiocentrica, ma anche dall'immagine un po' stereotipata dei *banlieusards*. I *banlieusards* sono tutti griffati, persone che vogliono fare vela o golf e tutto ciò che è borghese.

Questa è la mappa dei ‘luoghi nominati’ (il quadrato che vedete è 100x100 km, poi ristretto a 50x50km): se un luogo ha un nome, ha un significato. Qui il suggerimento viene da un grande geografo francese Paul Vidal de la Blache (tra 800 e 900), che aveva studiato Parigi prima di Parigi, prima che diventasse l'icona del XX secolo. E suggeriva i luoghi che hanno un significato, tutti quelli che nelle interviste sono stati riconosciuti come luoghi significativi, quelli che costituiscono la mappa mentale della Grande Parigi.

È un inizio di ricerca, può darsi che ce ne siano di più, non di meno: noi li abbiamo chiamati i monumenti. Il più grande monumento di Parigi è il suo territorio, i grandi *plateaux*, spesso ancora coperti da foreste e spazi agricoli, le valli, i pendii che congiungono i *plateaux* alle valli, che sono i luoghi più interessanti da guardare.

E abbiamo incominciato a elaborare le cinque strategie: prima, la strategia dell'acqua. Parigi è una città inondabile. Se viene la piena del 1910, quella centennale, 3 mln e mezzo di persone finiscono in acqua. Da allora sono state fatte tante opere ma sono opere ingegneristiche di contenimento. Oggi la filosofia è cambiata: date più spazio all'acqua! C'è una grande area di *triage* con molte attrezzature, infrastrutture di vitale importanza, che servono tutta l'Europa e che verrebbero inondate. Senza fare del terrorismo, abbiamo cominciato a studiare cosa succede se l'acqua aumenta di 30 cm e via via di più, con la grande piena di 1 mt e mezzo... (dovrebbero farlo a Venezia) Abbiamo incominciato a fare degli schemi su dove si può arretrare: ci sono dei terreni su cui costruire aree industriali e lasciare lo spazio all'acqua nelle zone verdi, nei parchi... Da questi schemi, da questa immagine nascerà la proposta più generale per la grande Parigi. Una città porosa è una città dove si dà grande spazio alla biodiversità, all'acqua, alla natura. Ed ecco un'altra ‘scoperta’: si dispone di una grande quantità di spazi verdi, l'ordine di grandezza è analogo a quello della *Ramstadt*, e del Veneto, che è una città diffusa. Ma gli spazi verdi sono spesso spazi che separano, che vengono usati per mettere a distanza, non per collegare. Di qui l'idea, anche di Jean Nouvel, di pensare non tanto ai nodi da densificare, quanto, come è stato fatto a Stoccolma, di incominciare a lavorare sui bordi e collocarvi attrezzature collettive: scuole, palestre....

È un progetto della città coesa, di stratificazione, questo è il punto più forte e delicato. E se noi vogliamo essere seri, prendere sul serio la riduzione del consumo energetico, non è così facile. Perché la maggior parte dei consumi energetici è prodotta dallo stock edilizio. Dobbiamo rinnovare tutto lo stock edilizio, userei un'altra parola, riciclare tutto lo stock edilizio. Non ci serve fare le nuove case che siano energeticamente virtuose, sarebbe una percentuale troppo piccola. Se vogliamo rispettare gli accordi di Kyoto, o quelli più severi de *Le Grenelle*, che sono stati varati in Francia, dobbiamo darci una mossa. Ora Parigi non è una città molto densa, contrariamente a quanto si creda. Bisogna riciclare lo stock esistente, che non vuol dire abbattere e ricostruire, perché si perde una quantità di energia grigia (di demolizione) che rende il gioco inutile. Bisogna quindi riciclare quello che esiste e questo gioco non è così semplice. Io

non credo che questo obiettivo verrà raggiunto, in nessuna parte d'Europa, ma questa è la sfida. Se vogliamo essere seri non dobbiamo pensare solo alle automobili perché questo è compito nostro, degli architetti e degli urbanisti.

Noi abbiamo fatto una serie di esercizi per spiegare una cosa: gli obiettivi per l'area metropolitana di Parigi, che soffre di un grande deficit di alloggi, devono essere raggiunti non con la via facile proposta dal piano regionale, cioè di andare a occupare terreni vergini ancora più distanti (tutti lo sanno fare), ma con la via difficile, di riciclare, usare seriamente tutte le aree industriali dismesse, tutte le aree di attività che non hanno una sufficiente densità, tutte le aree degradate, costruendo. Questi sono esercizi, non progetti, s'intende.

Infine, è un progetto di accessibilità generalizzata.

Ci sono tre spazi della mobilità: uno spazio della mobilità capillare della città, uno spazio che abbiamo spesso dimenticato, che è uno spazio delle velocità lente. Ci si muove a piedi, in bicicletta, anche in automobile ma lentamente, e noi vorremmo fosse uno spazio isotropo. Isotropia non vuol dire omogeneità, isotropia vuol dire che non c'è una direzione privilegiata. Isotropia è un concetto che si oppone a gerarchia ed è, come gerarchia, un concetto limite, una situazione tendenziale. Sarkozy aspirerebbe a una situazione tutta gerarchizzata, ma non ci riesce nemmeno lui.

Poi c'è un altro spazio, quello della grande velocità, che pure vorremmo diventasse isotropo. Parigi ha tutte stazioni di sosta, in prossimità del centro, ma anche per andare da una stazione all'altra è un percorso di guerra. Quindi, collegare le varie linee del TGV tra loro.

Infine c'è un percorso della media velocità, che percorriamo con la metropolitana, ma che possiamo percorrere anche con altri mezzi e percorrere distanze più grandi.

La nostra proposta è una rete di tram di superficie – oggi i tram sono altro dal passato – di 600 km, che utilizza una parte di linea esistente, come stanno facendo altre città francesi, con la quale si avrebbe comunque una densità minore di quella delle Fiandre, la zona a densità di trasporto pubblico più alta del mondo. Su questo terreno perderemo, c'è un'ipotesi totalmente diversa. Il costo sarebbe molto inferiore al progetto che oggi viene varato, il progetto del "Grande Otto", che è una metropolitana automatica e sotterranea, che forma un grande otto. Se si farà il "Grande Otto", che sarà pronto, se va bene, tra 25 anni, da qui a 25 anni Parigi rimarrà, dal punto di vista della mobilità, così com'è e non penso che sia credibile questa cosa. E inoltre le intersezioni dei tram costituiscono dei luoghi di interscambio che vanno a recuperare quei luoghi significativi di cui abbiamo detto. Non è un progetto di piano, s'intende, ma una visione, una serie di proposte che si conclude anche da un punto di vista operativo.

Il Presidente Sarkozy, per cui porto molto rispetto, è l'unico che ha chiamato delle persone a ragionare sulla città del XXI secolo, dopo Kyoto, e a porre questo tema in modo aperto.

Tutti gli storici hanno lasciato una traccia sulla città, quale traccia lasciamo noi? La nostra traccia non può essere una glorificazione del potere reale – reale nel senso del re – che tra l'altro non c'è, non può essere nemmeno una glorificazione della magnificenza civile, come nel XIX secolo, ma è una traccia che tiene conto dei tre grandi problemi che tutte le metropoli hanno: i problemi ambientali, i problemi delle ineguaglianze sociali, i problemi della mobilità. Questa deve essere la traccia che lasciamo, la traccia della soluzione di questi tre problemi.

Allora abbiamo proposto una strategia, come abbiamo fatto prima ad Anversa: riconoscere alcuni spazi che hanno un carattere strategico. Quelli che vi ho mostrato e altri ritenuti altrettanto strategici, che possono essere tematizzati con una certa efficacia, nei quali si può collocare una serie di progetti strategici. Il punto, però, che abbiamo cercato di sollevare è che in questo momento non è il caso di pensare immediatamente a delle architetture. Le faremo, le faranno, ma in questo momento è importante

costruire il supporto per queste architetture. Le architetture le aveva già provate il presidente Mitterand, anche con successo, ma adesso occorre modificare la struttura spaziale di Parigi, una struttura che non è radiocentrica, un supporto per fare la progettazione, come ha fatto Haussmann, che ha creato un supporto per costruire la città borghese e non ha fatto architettura. Cosa ha fatto l'ingegnere che ha costruito la metropolitana? Ha fatto un supporto perché si potesse costruire la città del XX secolo e noi quello che dobbiamo fare è costruire un supporto per la città del XXI secolo.

Pierre Mansat¹

Sono stato eletto al Comune di Parigi per la prima volta nel 1984 e sono vicesindaco dal 2001. Non sono un urbanista di professione, vi presento piuttosto la storia politica de "Le Grand Paris" attraverso una decina di slides e provo a illustrarvi il contesto politico nel quale si evolve il concorso del quale vi ha appena parlato Bernardo Secchi.

Una prima considerazione: per quanto riguarda Parigi, il termine "metropoli" o "metropolitano" è totalmente assente nel lessico politico in Francia fino al 2007. Quindi Parigi era una metropoli che non sapeva di essere una metropoli, o almeno nel quadro di riferimento politico non utilizzava le analisi, non si riferiva agli aspetti della città metropolitana. C'è una grande difficoltà per questa città ad affermarsi come tale ed ad iniziare a proporre soluzioni che siano alla scala giusta e che corrispondano alle problematiche di una metropoli.

Bernardo Secchi si è riferito alla questione "culturale": la regione Ile-de-France è la più ricca in termine di produzione culturale in Europa ; questa regione produce un terzo del PIL nazionale francese. Quindi è una regione molto produttiva, ma caratterizzata anche da forti squilibri che sono aumentati durante gli ultimi dieci anni.

Parigi è la capitale di un paese estremamente centralizzato e continua ad essere il cuore di un sistema. Abbiamo un sistema nazionale di linee ad alta velocità, all'interno del quale Parigi costituisce, anche figurativamente, un anello essenziale. Inoltre il Comune di Parigi è popolato da 2,2 milioni di abitanti sui 11 milioni dell'area metropolitana, l'Ile de France.

Bernardo Secchi ha affermato che il Presidente della Repubblica francese ha segnato l'evoluzione della metropoli parigina. Io cercherò di dimostrarvi che, in realtà, ci sono due grandi ostacoli allo sviluppo del progetto de "Le Grand Paris". Il primo è dovuto ad una concezione di uno Stato autoritario che vuole imporre le regole agli enti locali. Il secondo ostacolo consiste nel rifiuto da parte degli attori del progetto de "Le Grand Paris" di affrontare la questione della governance. A mio avviso non può invece esistere un progetto se allo stesso tempo non ci si pone il problema della governance.

Parigi è delimitata morfologicamente da una struttura particolare, da una imponente infrastruttura autostradale che divide la città sui suoi confini amministrativi producendo una rottura estremamente forte con l'area metropolitana parigina. Inoltre la regione metropolitana si compone di 1300 comuni che detengono competenza urbanistica, infatti solo i sindaci possono concedere i permessi di costruire. Altre istituzioni che concorrono al sistema amministrativo metropolitano sono la Regione e otto Province.

Recentemente si è assistito a un raggruppamento di comuni in intercomunalità. Se da un lato questa evoluzione risulta positiva, tuttavia essa non consente di costruire un punto di vista metropolitano. Dal Comune alla intercomunalità il punto di vista rimane "locale", non rispondendo alle problematiche metropolitane.

1

Intervento tradotto dal francese

Non sono del parere che sia stato il Presidente della Repubblica ad iniziare un dibattito sul Grand Paris. Sarkozy è arrivato come un cuculo nel nido altrui. In realtà già se ne parlava a partire dal 2001, quando il comune di Parigi ha deciso di modificare radicalmente le relazioni, il dialogo politico all'interno della metropoli e di costruire dei progetti comuni con la collaborazione di diverse amministrazioni, come quello che vi sto per illustrare a mo' di esempio. Si tratta di un progetto di riqualificazione urbana localizzato ai confini del Comune parigino in un'area caratterizzata da infrastrutture ferroviarie, autostradali, aree industriali dismesse vicino al grande magazzino Mac Donalds. Per la prima volta abbiamo concepito con i vicini Comuni di Saint-Denis ed Aubervilliers un grande progetto urbano in cui lo sviluppo sostenibile e l'housing sociale sono le due caratteristiche peculiari. E' la prima volta nella storia che Parigi ed i Comuni limitrofi progettano un piano di trasformazione urbana completamente comune.

Questo modo di operare, di stabilire un dialogo tra la capitale, da sempre considerata capitale egemonica, ha profondamente trasformato il paesaggio politico della metropoli. A partire dal 2001 abbiamo quindi cercato di generalizzare questa pratica di dialogo politico e di uguaglianza politica tra Parigi ed i Comuni vicini, a qualsiasi scala.

Nel procedere in questo nuovo modo di costruire la metropoli, abbiamo analizzato ciò che si faceva altrove in Francia ma anche in Italia (Bologna anni '70-'80), e quindi abbiamo proposto la creazione di una scena politica nuova che abbiamo chiamato "Conferenza Metropolitana" e che, per la prima volta nella storia della metropoli parigina, ha consentito di riunire decine di enti locali, Parigi, la Regione, le Province, i Comuni, di sinistra e destra per porsi domande sulle problematiche metropolitane.

Tutto ciò si è tradotto in un contesto più istituzionale quando Nicolas Sarkozy è stato eletto Presidente della Repubblica: nel 2008 il cuculo ha preso posto nel nido già preparato e si è appropriato dell'iniziativa politica.

Il concorso internazionale de "Le Grand Paris" non è stato concepito all'Eliseo ma da un ufficio buio del Ministero della Cultura. Tuttavia il merito di Nicolas Sarkozy è stato quello di aver saputo integrarsi all'iniziativa politica. In questo modo ha messo l'accento del dibattito sulla realtà metropolitana di Parigi.

Nel 2009 è stata creato un nuovo ente locale "Paris Métropole" che ha sostituito la Conferenza Metropolitana, e che prende la forma istituzionale di "syndicat d'étude", costituito da 107 enti locali all'interno di un perimetro che è stato difficile definire. Tuttavia questo ente non ha gli strumenti necessari per aprire il dibattito sulla governance, il che costituisce un grave handicap nella costruzione del progetto. Questo ritardo è ancora più problematico oggi considerando che lo Stato francese, come altrove in Europa, ha delle oggettive difficoltà a definire il suo ruolo ed a stabilire un partenariato alla pari con gli enti locali.

Esiste quindi una tentazione autoritaria da parte dello Stato, il quale sembra voler definire le norme, le infrastrutture, il metodo. Istituzionalmente questa tentazione si è già tradotta con la nomina, per la prima volta nella storia della Repubblica francese, di un ministro incaricato di seguire lo sviluppo della regione capitale e con un Presidente della Repubblica che di tanto in tanto decide, per esempio, la costruzione di una nuova linea ferroviaria senza studio di fattibilità, oppure una legge in corso di discussione al Parlamento che attribuisce ad una S.p.A. "Société du Grand Paris" il progetto di una linea metropolitana automatica intorno al grande Parigi.

Siamo quindi di fronte ad una regressione estremamente importante rispetto all'evoluzione di questi venti ultimi anni durante i quali gli enti locali ed i cittadini potevano esprimere il loro parere sulle linee delle infrastrutture e sulla natura del servizio pubblico concesso da queste infrastrutture. Ci troviamo in grande difficoltà rispetto al possibile futuro che potrà avere "le Grand Paris".

Bernardo Secchi, che è stato uno dei protagonisti del concorso, ha aperto un campo intellettuale assolutamente straordinario, ha iniziato in un modo estremamente importante la riflessione sul futuro della metropoli e dovrebbe dare degli ali per continuare.

Per concludere, bisogna segnalare che ci sono dei grandi assenti sin dall'inizio. Sono i cittadini, poiché il metodo di attuazione futura del concorso è estremamente opaco. In effetti, anche se più di duecento mila visitatori hanno visto le proposte, non è stato organizzato un reale dibattito democratico.

Tutte le grandi metropoli mondiali stanno cercando di trovare soluzioni politiche a grande scala, a volte adeguate altre no. Quindi non c'è nessuna ricetta per la governance delle metropoli. Tuttavia a partire dal 2001 la giunta comunale parigina ha assunto una convinzione: forse il tempo è arrivato per "l'interterritorialità". Ciò che succede tra i territori è tanto importante quanto ciò che succede all'interno dei territori e l'organizzazione politica deve poter governarlo.

Anche se abbiamo imparato a cooperare, siamo molto lontani da un livello di cooperazione necessaria a una scala metropolitana dove l'interazione, l'importanza dei flussi e degli scambi è tanto importante quanto la politica territoriale.

Quindi la domanda che ci poniamo è sull'innovazione delle forme di potere politico, che non dovranno più essere soltanto territorializzate, che dovranno essere deterritorializzate. Dovremmo inventare forme di potere politico che siano a geometria variabile secondo i temi.

Questa riflessione non dà una soluzione istituzionale oggi, ma permette di sapere cosa promuovere in un sistema che potremmo definire "federalistico" all'interno del quale si inizia a mettere in comune le competenze di tutti gli enti locali interessati, e dove si nomina un capofila più efficace per portare a termine la riflessione su temi specifici.