



**HAL**  
open science

## L'aeroporto nel parco

Laura Centemeri

► **To cite this version:**

| Laura Centemeri. L'aeroporto nel parco. Zapruder, 2013, 30, pp.84-93. hal-01053070

**HAL Id: hal-01053070**

**<https://hal.science/hal-01053070>**

Submitted on 29 Jul 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

« L'aeroporto nel parco », pubblicato in *Zapruder*, 30

Laura Centemeri - LAMES (CNRS/AMU)

Nel proporre una sintesi della complessa vicenda del rapporto tra l'aeroporto di Milano Malpensa e il suo territorio, a partire dagli anni '70 a oggi, il mio obiettivo è duplice. Da un lato, si tratta di offrire una ricostruzione di massima di una storia "carsica", fatta di picchi di elevata visibilità pubblica e fasi di apparente silenzio.<sup>1</sup> Dall'altro, la mia interrogazione riguarda i modi in cui la mobilitazione contro i successivi progetti di estensione dell'aeroporto è evoluta nel tempo, nelle pratiche come nei discorsi di protesta, in particolare con riferimento agli impatti ambientali dell'infrastruttura. Anticipando le conclusioni, quella che descriverò è una traiettoria che dà ragione di una progressiva radicalizzazione dell'opposizione all'ampliamento, una dinamica di cui si trova traccia in altre tortuose vicende italiane di opposizione a grandi infrastrutture.<sup>2</sup>

*Un aeroporto nel parco: alle origini di una delicata convivenza*

L'aeroporto di Milano Malpensa è situato a 50 Km circa dal capoluogo lombardo, nel territorio amministrativo della provincia di Varese (Lombardia), alla frontiera con la provincia di Novara (Piemonte). Insieme all'aeroporto di Linate "Forlanini" e all'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, Malpensa costituisce il sistema aeroportuale di Milano che nel 2009 ha servito nel suo insieme 33 milioni di passeggeri. Una stessa società, Sea (Società esercizi aeroportuali), controllata dal comune di Milano, gestisce direttamente Malpensa e Linate e indirettamente Orio. Malpensa è oggi la principale aerostazione dell'Italia settentrionale. L'aeroporto funziona con due piste parallele e due terminal passeggeri. Nel 2011 ha preso avvio una Valutazione di impatto ambientale (Via) sul piano di Sea per la realizzazione di una terza pista, un nuovo terminal e un centro logistico (cargo city).

I terreni dell'aeroporto si situano all'interno del parco lombardo della valle del Ticino, nato nel 1974 e, dal 2002, "riserva della biosfera" riconosciuta dall'Unesco. La questione se sia venuto prima il parco o l'aeroporto è frequentemente evocata nel dibattito, come se stabilire la priorità dell'uno o dell'altro fosse dirimente. In realtà sia l'aeroporto che il parco hanno la loro origine in dinamiche di organizzazione dal basso maturate nel secondo dopoguerra. L'area di Malpensa ha una storica vocazione aeronautica, con l'istallazione nel 1910 dell'Industria Costruzioni Aeroplani dei fratelli Caproni che porta alla creazione di un primo terreno di volo, occupato poi dalle forze

---

<sup>1</sup> La ricerca alla base di questo contributo è stata possibile grazie al finanziamento dell'agenzia portoghese FCT, nel quadro del progetto *Choice beyond (in)commensurability: controversies and public decision making on territorial sustainable development* (FCOMP-01- 0124-FEDER-009234). Ringrazio per i loro commenti Francis Chateauraynaud e Filippo Visentin.

<sup>2</sup> Si veda Donatella della Porta e Gianni Piazza, *Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto*, Feltrinelli, 2008; Loris Caruso, *Il territorio della politica. La nuova partecipazione di massa nei movimenti. No Tav e No Dal Molin*, Franco Angeli, 2010

militari tedesche che lo attrezzano nel 1943 con una pista in cemento.<sup>3</sup> Nella Milano della ricostruzione postbellica, l'esigenza di uno scalo aereo capace di accogliere gli importanti sviluppi di traffico civile già allora prevedibili porta a formulare delle prime ipotesi di abbandono dello scalo di Linate (attivo dal 1937) troppo schiacciato sul confine urbano per permettere ulteriori ampliamenti. È importante sottolineare come siano delle coalizioni locali tra imprenditori e uomini politici – e non il governo nazionale – ad attivarsi per garantire, nei tempi più rapidi possibili, il ritorno di Milano nella rete aerea che collega le grandi città europee. Tra questi, l'architetto e urbanista Giuseppe De Finetti, assessore alle questioni territoriali della provincia di Milano nel periodo 1946-1951.<sup>4</sup> De Finetti è sostenitore di un ruolo internazionale di Milano che passa dallo sviluppo urbanistico dell'asse nord-ovest, l'asse napoleonico del Sempione. Da qui, la scelta di localizzarvi il polo fieristico milanese e l'idea di un grande "aeroporto cisalpino" da collocare in continuità, nella zona di Malpensa, già dotata di una rudimentale infrastruttura di volo. De Finetti dà dunque il suo sostegno all'iniziativa di un gruppo di imprenditori locali che creano la Società aeroporto di Busto e restaurano la pista di Malpensa, dotandola di strutture minime di appoggio, così da permettere la ripresa dei collegamenti aerei. Quest'ultima avviene senza un chiaro riconoscimento giuridico dell'infrastruttura. Tuttavia il progetto di De Finetti, che prevedeva la chiusura di Linate e una concentrazione degli investimenti sul grande aeroporto nel nord-ovest, non fa l'unanimità e la scelta del comune di Milano è invece quella di costituire un sistema aeroportuale a due poli. Il comune entra nella società che gestisce Malpensa che cambia il suo nome in Sea diventando ente gestore anche di Linate. Lo scalo milanese viene restaurato e quello varesino ampliato con una seconda pista e un terminal. Nel 1962, con la legge 194, lo stato attribuisce infine a Sea una concessione per la gestione del sistema aeroportuale di Milano.

A seguito dell'introduzione dei primi jumbo-jet e in ragione dei dati sull'evoluzione del traffico aereo civile, Sea elabora un primo progetto di ampliamento di Malpensa in cui è prevista la realizzazione di una terza pista, in direzione sud-ovest, verso il Ticino. Nel frattempo, a partire dal 1968, comincia a far sentire la sua voce una coalizione di attori che chiede la protezione del fiume Ticino e delle brughiere circostanti, attraverso la creazione di un parco. La brughiera è un tipo particolare di landa caratteristico dell'Italia settentrionale, ecosistema già all'epoca minacciato dalla crescente speculazione edilizia. A promuovere l'iniziativa, insieme ai comuni dell'area, è l'associazione Italia Nostra. Le due visioni del territorio di Malpensa, quella del grande aeroporto e quella del grande parco, sorgono contemporanee, sostenute da coalizioni di attori differenti nel quadro del dinamismo di auto-organizzazione dal basso del territorio lombardo del dopoguerra. Con

---

<sup>3</sup> Per una ricostruzione della storia degli usi del territorio di Malpensa, dal XIX secolo in poi si veda Attilio Selvini, Daniele Dell'Acqua, Concetta Parente, *Dalla cascina Malpensa a Malpensa 2000*, «Rivista del Dipartimento del Territorio», 2, 1999, pp.37-79.

<sup>4</sup> Sergio Brenna, *De Finetti 1946-1952. L'urbanistica dilatata di un pubblico amministratore schumpeteriano*, Euresis, 2003.

l'entrata in funzione delle regioni, è alla regione Lombardia che tocca il compito di gestire le tensioni che emergono.

*1972-1987: la protesta contro la Grande Malpensa*

Nel dicembre 1971 il piano Sea di estensione di Malpensa è approvato dalle autorità competenti e trasmesso ai comuni del territorio, che avevano ricevuto fino ad allora unicamente delle ipotesi allo studio. Il progetto non è accompagnato da alcuna analisi di impatti ambientali ed economici. La questione dell'estensione dell'aeroporto esplose come problema pubblico.<sup>5</sup> Iniziano le prime manifestazioni. Le ragioni del contro sono riassumibili a due. Da un lato, c'è un dubbio di democraticità del processo decisionale, che non ha incluso gli attori del territorio, in particolare i comuni. Una seconda critica mette in dubbio il fatto che l'estensione dell'aeroporto possa considerarsi come un'opportunità per il territorio. Al contrario, la Grande Malpensa viene vista come minaccia per la specifica forma di organizzazione socio-economica locale, basata sull'industria e l'artigianato. L'economia della zona, in cui il tessile e la meccanica predominano, è ancora forte nonostante i primi segnali di crisi. Una critica ambientalista è già presente sia nei termini di danno al patrimonio ambientale che come preoccupazione di salute pubblica, in particolare per l'inquinamento acustico.

Nel 1974, su iniziativa regionale, viene creato il parco del Ticino lombardo e la regione si adopera per trovare una soluzione alla convivenza con Malpensa, proponendosi come soggetto terzo tra Sea e il territorio. Nel 1979 viene costituito un comitato inter-assessorile allargato per i problemi di Malpensa, che include i sindaci dell'area, gli assessori regionali, il presidente del parco del Ticino, ed il cui compito è di verificare e valutare le conseguenze dell'estensione dell'aeroporto. Il comitato propone a sua volta la costituzione di un organo tecnico di esperti nominati dal governo regionale, a cui spetta di definire quali studi siano da commissionare al fine di effettuare la valutazione sugli impatti, così come le istituzioni a cui affidarli. Tuttavia questo dispositivo resta estemporaneo e non è istituzionalizzato. Ciò spiega come nei fatti nessuno vigili sulla produzione e sull'uso effettivo degli studi commissionati, che restano in parte non realizzati.

Il risultato di questa mediazione è la creazione di un accordo di massima tra le parti su un'estensione "ragionevole" dell'aeroporto. Ciò conduce alla marginalizzazione di quelle voci che ne sostengono l'incompatibilità con il tipo di sviluppo locale desiderabile. Ormai la strada è tracciata per l'elaborazione di un piano di ampliamento che traduca in progetto il compromesso raggiunto tra le parti.

Nel 1985 lo stato approva una legge per il finanziamento dell'ampliamento e modernizzazione degli aeroporti di Milano e Roma, a seguito della quale Sea propone un nuovo

---

<sup>5</sup> Questa fase è accuratamente ricostruita in Alessandro Balducci, *L'implementazione di grandi progetti pubblici*, CLUP, 1988.

progetto di estensione, Malpensa 2000, senza terza pista. Nello stesso anno viene approvata la direttiva europea 85/337/CEE per la Valutazione di impatto ambientale (Via) applicata a progetti pubblici e privati. In ragione del ritardo italiano nella trasposizione, la procedura non è applicata a Malpensa 2000. La regione tuttavia condiziona la sua approvazione del progetto a uno studio di impatto ambientale, come anche al rispetto di un limite di traffico di 12 milioni di passeggeri l'anno e alla realizzazione di un piano (piano di zona di Malpensa) che organizzi sul territorio le opere ausiliarie.

Nel 1987 il ministero dei Trasporti approva il piano Malpensa 2000 con le condizioni imposte dalla regione. Sea produce dunque uno studio di impatto ambientale considerato però dalla regione insufficiente. Ciononostante è approvato, ma a condizione che studi supplementari siano realizzati, una condizione *sine qua non* per l'inizio dei lavori. Tuttavia i lavori di ampliamento cominciano. Per quel che riguarda il piano di zona, affidato alla provincia di Varese, la sua stesura si trasforma nell'occasione di una gigantesca corruzione, svelata dalle indagini giudiziarie di "Mani pulite" che decapitano i vertici di Sea. I lavori di Malpensa 2000, iniziati nel novembre 1990 nonostante il piano di zona non fosse stato approvato, sono dunque interrotti nel 1992 per riprendere l'anno successivo.

*1994-2008: ascesa e declino di un hub europeo*

È questa la fase più complessa e intricata della vicenda di Malpensa in cui il conflitto locale si trova proiettato di colpo a livello europeo, animando un acceso dibattito nazionale per circa un decennio.<sup>6</sup> Nel 1994, infatti, il progetto Malpensa 2000 viene presentato, su iniziativa del governo italiano, al tavolo che decide le grandi opere da inserire nelle reti di trasporto trans-europee (TEN-T). Due elementi di contesto sono nel frattempo mutati. Una grave crisi economica legata alla progressiva de-industrializzazione colpisce l'Alto Milanese, area compresa tra Milano e Malpensa, che viene inserita nell'Obiettivo 2 dei fondi strutturali comunitari, finalizzati a favorire la riconversione economica e sociale delle zone con difficoltà strutturali. Nel dibattito sulla riconversione dell'area, l'idea dell'aeroporto come occasione di rilancio inizia a farsi strada, ma senza mai imporsi davvero come la soluzione alla crisi dell'Alto Milanese.<sup>7</sup> La crisi, e in particolare i suoi effetti sull'impiego, diventano però un tema ricorrente nel dibattito sul futuro di Malpensa. A sostegno dell'utilità e necessità della grande infrastruttura è portata un'expertise economica

---

<sup>6</sup> Rimando per un'accurata descrizione di questa fase a Pierluigi Di Palma e Roberta Sara Paviotti, *Dossier Malpensa*, Procom, 2008. Rispetto alla dinamica locale, la ricostruzione qui sintetizzata di questa fase e della successiva si basa sull'analisi di articoli di giornale nazionali e locali, documenti ufficiali e una serie di interviste realizzate con attivisti e amministratori locali.

<sup>7</sup> Simone Tosi e Tommaso Vitale (a cura di), *Piccolo Nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'Alto milanese*, Bruno Mondadori, 2011. Si veda anche Italo Piccoli, *Malpensa e dintorni. Il territorio, lo sviluppo, l'occupazione*, Franco Angeli, 2001.

prospettiva che parla dell'aeroporto come potenzialmente della più grande impresa in Lombardia in termini di impiego.

Un altro elemento di contesto è il successo conosciuto alle elezioni politiche del 1994 dalla Lega Nord, in particolare nella provincia di Varese. Dopo essere stata all'opposizione della Grande Malpensa, considerandola un tipico prodotto della spartizione partitocratica di risorse pubbliche, la Lega cambia discorso. L'assenza di un grande aeroporto nel nord viene portata come prova delle aspirazioni del settentrione produttivo frustrate dal centralismo romano. Un vero conflitto Roma-Milano è messo in scena a partire dalle tensioni che si vengono a creare tra gli sviluppi rispettivi di Malpensa e Fiumicino.

Infatti, per integrare Malpensa nei progetti TEN-T, l'aeroporto lombardo deve essere trasformato in infrastruttura a vocazione europea, cioè in *hub*. L'*hub* è un nodo aeroportuale dove sono concentrati e smistati i voli di una compagnia aerea, di solito quella di bandiera. In Italia, Alitalia aveva la sua base operativa a Fiumicino. Il fronte che sostiene Malpensa milita perché Alitalia trasferisca le sue operazioni a Milano, in virtù della sua posizione strategica che ne accresce il potenziale di concorrenza su scala europea. Alla fine, Alitalia opta per tenere due basi operative, con un conseguente aggravio dei costi di funzionamento. Da notare che un hub funziona con dei livelli di traffico ben superiori ai 12 milioni di passeggeri l'anno che la regione aveva posto come limite di espansione a Malpensa 2000.

Il progetto dell'*hub* si trova confrontato a una serie di resistenze e opposizioni, tra cui quelle del territorio. I promotori di Malpensa 2000, che ora includono il governo nazionale e il governo regionale, quest'ultimo chiaramente schierato sul fronte pro-aeroporto, rispondono a queste opposizioni con una critica che mescola expertise economica e motivazioni che potremmo definire di tipo emozionale, nei termini di orgoglio regionale e nazionale. La questione degli impatti ambientali è trascurata. A farsi portatori di una preoccupazione per l'ambiente sono le associazioni ambientaliste e alcuni attori del territorio, in particolare l'autorità del parco del Ticino e i comitati di cittadini. Intanto la Direttiva "Habitat" del 1992 (92/43/CEE) che porta alla costituzione della rete Natura 2000 di Siti d'interesse comunitario (Sic) include il riconoscimento della brughiera come ecosistema da preservare.

Tuttavia, le iniziative messe in atto dalla regione non tengono conto del valore ambientale dell'area e sono guidate dall'idea di trasformare il territorio "a misura di Malpensa". L'enfasi è posta sulla possibilità di compensazioni e mitigazioni degli impatti. Il piano di zona di Malpensa, infine approvato dalla regione nel 1999, incarna questa filosofia, autorizzando la deroga rispetto ad altri strumenti di pianificazione, in particolare il piano del parco del Ticino.

Il fronte locale del no all'ampliamento si federa in un Comitato di coordinamento per la revisione e il controllo del progetto Malpensa 2000 creato dai Verdi, Legambiente e Wwf. Una

petizione è inviata al Parlamento europeo per chiedere una Via dell'aeroporto. A livello europeo la questione è considerata una faccenda di politica interna.

A lato delle associazioni ambientaliste e del parco del Ticino, sorgono comitati auto-organizzati di cittadini, federati sul lato lombardo sotto la sigla Unicomal. Comitati iniziano a sorgere anche sulla sponda piemontese del Ticino, in particolare il Covest. Infatti, a partire dal 1997 comincia il trasferimento dei voli di Linate a Malpensa e gli effetti, principalmente in termini di inquinamento acustico, si fanno pesantemente sentire sulla sponda piemontese. Sea ha infatti negoziato rotte meno impattanti sui comuni lombardi ma sacrificando di fatto quelli piemontesi, esclusi da ogni tipo di negoziazione.

Per dare un'idea della misura del cambiamento, ancora nel 1997 il traffico passeggeri di Malpensa è di circa 4 milioni l'anno, contro i 15 milioni di Linate. Nel 1998 sale a 5 milioni per poi esplodere una volta l'aeroporto a pieno regime con 16,8 milioni di passeggeri nel 1999. Non sorprende che con l'apertura di Malpensa 2000, il 25 ottobre 1998, le manifestazioni di protesta, già iniziate in maggio con una serie di presidi organizzati dal Covest, si moltiplichino.

Il fronte ambientalista contrario a Malpensa 2000 è riuscito nel frattempo ad interessare al problema l'allora Ministro dell'ambiente Edo Ronchi, che viene dal partito dei Verdi. Il cuore della denuncia è la presunta illegalità di Malpensa 2000, visto che l'aeroporto funziona senza una vera Valutazione di impatto ambientale. La richiesta è dunque che sia fatta una Via prima di procedere oltre con l'espansione del traffico. Dopo analisi del dossier, la decisione di Ronchi è che, viste le notevoli trasformazioni conosciute dal progetto originario, sia necessaria una Via. La decisione scatena conflitti all'interno del governo, giungendo alla vigilia dell'inaugurazione dello scalo che avviene nonostante il mancato compimento della procedura. Nel novembre 1999 Ronchi firma un parere negativo sulla Via di Malpensa 2000. L'aeroporto non può espandersi ulteriormente, essendo che i suoi impatti (in particolare acustici) sono già al momento non sostenibili. Una crisi si apre in seno al governo che viene risolta da un decreto dell'allora presidente del Consiglio Massimo D'Alema. Malpensa può continuare ad espandere il suo traffico ma a condizione di attivare subito degli interventi di mitigazione e compensazione che includono la delocalizzazione delle popolazioni più esposte al rumore, in particolare i residenti della frazione di Case Nuove.

Nonostante i numerosi ostacoli al successo del progetto di hub, Malpensa raggiunge la soglia dei 20 milioni di passeggeri l'anno. Nel 2001, un nuovo strumento di valutazione di impatto ambientale, la Valutazione ambientale strategica (Vas), è introdotto a livello europeo con la Direttiva 2001/42/CE. Questa procedura si applica ai piani d'insieme e non ai singoli progetti, permettendo dunque di prendere in conto gli impatti cumulati e di interazione di un insieme di opere. Il fronte del no all'espansione si mobilita per richiedere la realizzazione di una Vas, tanto più che Sea comincia a parlare di un nuovo ampliamento, in particolare una terza pista. Nel frattempo, il parco del Ticino viene riconosciuto nel 2002 riserva della biosfera dell'Unesco. Nel 2005,

l'autorità del parco supporta la realizzazione di una Vas volontaria per valutare le ipotesi di ulteriore ampliamento di Malpensa. Dallo studio emerge che il parco è già allo stato attuale in una situazione di sofferenza e qualsiasi ulteriore ampliamento è sconsigliato.

Nel 2006 Sea presenta ufficialmente il progetto di terza pista. Nel 2008 Alitalia, travolta da una crisi finanziaria in parte indotta dalla necessità di funzionare sulle due basi operative di Milano e Roma, abbandona l'aeroporto milanese che vede così naufragare le sue aspirazioni di hub. Il traffico passeggeri resta però elevato, con punte fino a 23 milioni l'anno. Nonostante ciò, la protesta vede la partecipazione cittadina ridursi progressivamente. Adattamento e rassegnazione ormai prevalgono.

#### *La terza pista e la protesta di Viva via Gaggio (2008-2012)*

Il nuovo progetto di terza pista viene giustificato da Sea sulla base delle previsioni di crescita di traffico, che parlano in concomitanza con l'Expo 2015 di Milano di 25 milioni di passeggeri. L'incremento del traffico merci è un altro argomento a sostegno dell'ampliamento. La necessità della nuova pista viene però argomentata anche come misura per ridurre gli impatti acustici, grazie a una migliore distribuzione delle rotte. Il progetto di Sea non si colloca in un quadro chiaro di dibattito pubblico sul futuro del sistema aeroportuale lombardo, in cui tenere conto dell'importante crescita conosciuta intanto dall'aeroporto di Orio al Serio e dalle quote di traffico ancora elevate di Linate. Non c'è dunque traccia di una discussione che riguardi degli scenari alternativi possibili all'ampliamento di Malpensa.

L'opposizione lentamente si riorganizza contro il progetto di terza pista senza riuscire a portare il problema all'attenzione nazionale. Oltre al rumore, è l'inquinamento da idrocarburi su cui oggi ci si mobilita. Un episodio è importante in questa evoluzione e cioè una sentenza del tribunale civile di Milano nel caso conosciuto come "Quintavalle" (ottobre 2008). Il tribunale condanna Sea e il ministero dei Trasporti a un indennizzo di 5 milioni di euro ai proprietari della cascina "Tre Pini" situata tra Somma Lombardo e Vizzola Ticino, in località Quintavalle, nelle vicinanze dell'aeroporto. Si tratta di un'azienda agricola con terreni coperti a bosco all'interno del parco del Ticino in cui sono riscontrati evidenti danni ambientali da inquinamento. Gli esperti nominati dal tribunale per verificare il livello di idrocarburi presenti al suolo e sugli alberi registrano un inquinamento pari a quello dei terreni al lato della barriera di ingresso dell'autostrada A1, a Melegnano, uno dei nodi stradali più trafficati della penisola. Il giudizio del tribunale conferma una correlazione tra l'inquinamento registrato al suolo e la collocazione dell'area sotto le rotte di decollo degli aerei di Malpensa.

Una serie di conferenze sul tema dell'inquinamento indotto dall'aeroporto e i suoi impatti sulla salute e l'ambiente sono organizzate per iniziativa dei comitati locali, delle associazioni ambientaliste ma anche di alcuni comuni, in particolare Casorate Sempione. I comitati della fase Malpensa 2000 si sono progressivamente specializzati, raccogliendo una nutrita expertise di base



che denuncia gli impatti ambientali e i rischi per la salute derivanti dalle attività dell'aeroporto. Contatti sono anche intrapresi con parlamentari europei dei Verdi per segnalare l'impatto dell'inquinamento sulle aree Sic del parco del Ticino. La richiesta è quella di una Vas sull'intero progetto Malpensa e ciò nel quadro del nuovo piano di zona che, a dieci anni di distanza dal primo, è in fase di definizione ma con tempi dilatati. L'attenzione è anche portata sulle ricadute dell'aeroporto in termini occupazionali che ora possono essere valutate. L'obiettivo del fronte del no è di mostrare che l'aeroporto ha creato occupazione di bassa qualità, precaria e poco qualificata, drenando risorse ad altri settori produttivi.

In questa terza fase di conflitto, gli attori che si mobilitano sono i comitati Unicomal e Covest, alcuni amministratori locali, rappresentanti dei partiti politici locali (in particolare il Pd lombardo), le associazioni ambientaliste e il parco del Ticino. C'è però un nuovo soggetto. Si tratta di un gruppo di giovani di Lonate Pozzolo, la città che sarebbe la più colpita dalla terza pista, i quali danno vita al comitato Viva via Gaggio, "comitato per la difesa del parco del Ticino contro la terza pista di Malpensa". Si tratta di un comitato nato su iniziativa di un gruppo di trentenni originari del territorio, appartenenti a una generazione che è nata durante i primi conflitti contro la Grande Malpensa e che ha una memoria personale viva della travagliata vicenda dell'aeroporto. Questo dato è importante per spiegare l'innovazione che questo gruppo introduce nei modi di mobilitazione e che si spiega anche in ragione di un bilancio critico delle lotte del passato, incentrate sulla richiesta di partecipazione, la denuncia dell'illegalità dell'aeroporto e dei suoi impatti sulla salute e l'ambiente. Alcuni di loro sono specialisti di questioni ambientali, esperti di diritto dell'ambiente o di biodiversità. Altri sono attivi nelle amministrazioni locali, osservatorio che permette loro una conoscenza approfondita delle dinamiche tra i comuni e l'aeroporto.

Come risulta chiaro già dal nome, questo comitato si costituisce intorno alla difesa di un luogo ben preciso, la via Gaggio. Si tratta di una strada di campagna che attraversa la brughiera "del Gaggio", tra Tornavento e Lonate Pozzolo. Questa strada è stata l'oggetto negli anni '90 di un lavoro di riqualificazione ad opera di un gruppo di volontari, per recuperarla come luogo non solo di svago ma anche di valore storico.

Nel loro modo di comunicare l'opposizione all'aeroporto, gli attivisti di Viva via Gaggio utilizzano un linguaggio di attaccamento e affetto ai luoghi minacciati. Lo scopo delle loro attività è innanzitutto di promuovere un'esperienza di questi luoghi di natura. Per la prima volta nella storia del conflitto, un luogo ben identificato viene imposto all'attenzione, non un generico ambiente. All'eccezione del parco del Ticino, presentato come simbolo del valore naturale della zona, il territorio dell'aeroporto è sempre stato evocato in modo generico come vittima di impatti e danni. Ora questi impatti e danni vengono resi sensibili nell'effetto devastatore che avrebbero su un luogo con un'identità ben precisa, un nome innanzitutto. La via Gaggio è dunque quasi umanizzata, come oggetto di sentimenti e affetti. Ciò non toglie che gli attivisti del comitato siano anche capaci di

argomentare in modo esperto il valore del territorio che difendono, per esempio nei termini di biodiversità. Lungi dall'essere una difesa del proprio giardino, la protezione della via Gaggio è presentata come una critica a un modo di sviluppo che ha fino ad oggi imperato nel territorio di Malpensa: uno sviluppo basato sul consumo di suolo, di beni comuni ambientali e culturali.

Il gruppo organizza dunque delle manifestazioni, le sole da che i piani di Sea per la terza pista sono stati resi ufficiali, il cui fulcro non è l'opposizione all'ampliamento. Si tratta di camminate nella via Gaggio, intese innanzitutto a favorire la conoscenza dei luoghi, ai margini delle quali si svolgono dei momenti di informazione sulla terza pista. L'idea non è semplicemente informare sui danni potenziali dell'estensione ma favorire l'emergere di una "coscienza di luogo" che sola può dare la "vera" misura dei danni.<sup>8</sup> La prima di queste manifestazioni è organizzata il 21 marzo 2010 col nome di "La primavera di via Gaggio". Questi eventi si accompagnano a un lavoro per far riconoscere il territorio intorno a Malpensa come "ecomuseo", utilizzando una legge della regione Lombardia che sotto questo nome designa aree riconosciute come un modello di culture territoriali sostenibili. Anche se interessati a denunciare il processo decisionale sulla terza pista come poco inclusivo, così come a rendere visibili i danni alla salute e all'ambiente, gli attivisti di Viva via Gaggio non fanno della questione della partecipazione e della denuncia il fulcro della loro mobilitazione. Il loro atteggiamento è disincantato rispetto alle possibilità di un processo decisionale inclusivo e attento alla presa in conto delle varie posizioni in campo, e ciò in ragione di un'esperienza pluridecennale di tradite promesse istituzionali.

#### *Dalla richiesta di partecipazione alla fabbricazione del territorio incompatibile*

La storia dei conflitti che hanno accompagnato le trasformazioni dell'aeroporto di Malpensa mostra l'evoluzione di una protesta, che inizia sotto il segno della domanda di partecipazione e di dibattito pubblico in cui discutere del futuro di un territorio. Se nella fase della Grande Malpensa un compromesso è raggiunto grazie al ruolo di mediazione della regione, si tratta però di un compromesso fragile che viene successivamente ribaltato. Nessuna istanza terza si impone stabilmente nelle fasi successive e le decisioni concernenti l'aeroporto vengono prese in un quadro di prove di forza delle istituzioni regionali e nazionali e di contrattazioni di Sea con i singoli attori. Ciò sottrae i piani di sviluppo a un dibattito pubblico aperto. Soprattutto, questi piani sono presentati in un quadro di assenza di alternative, di fatto imponendo la necessità e improrogabilità dell'opera sulla base di un'expertise parziale e argomenti di tipo emozionale.

Mi interessa in particolare portare l'attenzione sul ruolo dell'expertise in questo processo. Se nella prima fase del conflitto si intravede lo sforzo da parte della regione di creare un dispositivo condiviso, garante della produzione di un sapere legittimo per la decisione, nelle fasi successive l'expertise dei decisori è sempre parziale e partigiana. Gli oppositori dell'ampliamento a loro volta

---

<sup>8</sup> Alberto Magnaghi, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, 2010.

si adoperano per raccogliere dati e informazioni sugli impatti ambientali e sulle procedure, diventando nei fatti dei “profani-esperti”. Questa expertise resta a sua volta parziale e partigiana in assenza di una volontà istituzionale di portare tutti gli attori implicati intorno a un tavolo, in cui discutere di quale sapere per quale decisione. È interessante allora analizzare l’ultima fase della protesta, alla luce di questa storia di mobilitazioni frustrate nella loro domanda di partecipazione e che si sono negli anni adoperate per costruire una conoscenza sugli impatti dell’aeroporto rimasta ai margini del processo decisionale. Il comitato Viva via Gaggio, che include nelle sue fila attivisti che sono anche esperti di questioni ambientali, pur perseguendo la strada della domanda di partecipazione e della costruzione dal basso di expertise si fa portatore di uno scarto rispetto al passato e di una forma di critica più radicale, tesa a contrastare la rassegnazione e l’apatia che quarant’anni di conflitto hanno prodotto sul territorio. Questa critica passa per la promozione di una riappropriazione del territorio da parte della sua popolazione — il tornare a vivere i luoghi di natura e sentirli propri come motore per la loro difesa — e si accompagna ad un’attiva messa in forma del suo valore come patrimonio (l’ecomuseo). Piuttosto che una domanda di partecipazione, a essere promossa è l’attiva fabbricazione di un territorio incompatibile con l’estensione dell’aeroporto. Promuovendo un’appropriazione dei luoghi che alimenta un radicamento fisico, prima ancora che identitario, delle persone, il territorio diventa allora “resistente”, e la sua perdita non compensabile. La diretta fabbricazione di un territorio incompatibile con l’espansione diventa così la risposta a un processo decisionale nella cui democraticità non c’è ormai più alcuna fiducia.