LAURA CENTEMERI

L'AEROPORTO NEL PARCO

QUARANT'ANNI DI MOBILITAZIONI CONTRO MALPENSA

Nel proporre una sintesi della complessa vicenda del rapporto tra l'aeroporto di Milano Malpensa e il suo territorio, a partire dagli anni settanta 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. Dall'altro, la mia analisi si soffermerà sui modi in cui la mobilitazione contro i successivi progetti di estensione dell'aeroporto si è evoluta nel tempo, nelle pratiche come nei discorsi di protesta. In particolare mi focalizzerò su come gli attori della mobilitazione hanno modificato nel corso del tempo le loro modalità di denuncia dell'impatto ambientale dell'infrastruttura. Anticipando le conclusioni, quella che descriverò è una progressiva radicalizzazione dell'opposizione ai piani di ampliamento dell'aeroporto, una dinamica di cui si trova traccia in altre tortuose vicende italiane di opposizione a grandi infrastrutture[1].

UN AEROPORTO NEL PARCO: ALLE ORIGINI DI UNA DELICATA CONVIVENZA

L'aeroporto di Milano Malpensa è situato a circa 50 km dal capoluogo lombardo, nel territorio amministrativo della provincia di Varese alla frontiera con quella di Novara. Insieme all'aeroporto di Linate "Forlanini" e all'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, Malpensa è parte del sistema aeroportuale di Milano che nel 2009 ha servito nel suo insieme 33 milioni di passeggeri. Uno stesso soggetto, la Società esercizi aeroportuali (Sea), 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).

Quest'articolo si basa su una ricerca finanziata dall'agenzia governativa portoghese Fundação para a Ciência e a Tecnologia 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.

[1] Cfr. 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*, FrancoAngeli, 2010.

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 stato creato prima il parco o l'aeroporto è frequentemente evocata nel dibattito, che oppone sostenitori e oppositori della necessità di ulteriori ampliamenti di Malpensa, come se stabilire la priorità cronologica dell'uno o dell'altro fosse un argomento dirimente. In realtà sia l'aeroporto che il parco nascono da iniziative "dal basso" maturate nel periodo del 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 militari tedesche che lo attrezzarono, nel 1943, con una pista in cemento[2]. Nella Milano della ricostruzione postbellica, l'esigenza di uno scalo aereo capace di accogliere gli importanti sviluppi del traffico civile, già allora prevedibili, portò a formulare delle prime ipotesi di abbandono dello scalo di Linate (attivo dal 1937) troppo schiacciato sul confine urbano per permettere ulteriori ampliamenti. In particolare l'architetto e urbanista Giuseppe De Finetti, assessore alle questioni territoriali della provincia di Milano nel periodo 1946-1951 sostenne l'iniziativa di un gruppo di imprenditori che crearono la Società aeroporto di Busto e restaurarono la pista di Malpensa, dotandola di strutture minime di appoggio, così da permettere la ripresa dei collegamenti aerei[3]. La riapertura dello scalo avviene senza un chiaro riconoscimento giuridico dell'infrastruttura. Tuttavia, nonostante De Finetti auspicasse la chiusura di Linate e una concentrazione degli investimenti su Malpensa, la scelta del comune di Milano fu di costituire un sistema aeroportuale a due poli. Il comune entrò nella società che gestiva Malpensa, cambiandone la ragione sociale in Sea e diventando ente gestore anche di Linate. Lo scalo milanese venne restaurato e quello varesino ampliato con una seconda pista e un terminal. Nel 1962, con la legge 194, lo stato attribuì 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 decise di elaborare un primo progetto di ampliamento di Malpensa in cui era prevista la realizzazione di una terza pista, in direzione sud-ovest, verso il Ticino. Nel frattempo, a partire dal 1968, su iniziativa di alcuni comuni dell'area e gruppi ambientalisti, tra cui l'associazione Italia nostra, prendeva forma una mobilitazione il cui scopo era la protezione del fiume Ticino e delle brughiere circostanti, attraverso la creazione di un parco. La brughiera, infatti, è un tipo particolare di landa caratteristico dell'Italia settentrionale, ecosistema già all'epoca minacciato

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

[3] Sergio Brenna, *De Finetti 1946-1952. L'urbanistica dilatata di un pubblico amministratore schumpeteriano*, Euresis, 2003.

dal crescente consumo di suolo per attività produttive e aree residenziali. Con 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. Il progetto non è accompagnato da alcuna analisi di impatto ambientale. La questione dell'estensione dell'aeroporto esplode come problema pubblico[4]. Iniziano le prime manifestazioni. Principalmente sono due le ragioni dell'opposizione al piano di Sea: da un lato, c'è un dubbio di democraticità del processo decisionale, che non ha incluso gli attori del territorio, in particolare i comuni; dall'altro si mette in dubbio il fatto che l'estensione dell'aeroporto possa considerarsi come un'opportunità per il territorio. Il progetto della "Grande Malpensa" viene visto come una 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 i comuni. Nel 1979 viene costituito un comitato inter-assessorile affiancato da un organo tecnico di esperti nominati dal governo regionale, a cui spetta di certificare la valutazione degli impatti acustici e sull'assetto urbanistico. Tuttavia questo dispositivo resta estemporaneo e non è istituzionalizzato.

L'unico risultato della mediazione della regione è la creazione di un accordo di massima tra le parti su un'estensione "ragionevole" dell'aeroporto. Nel 1985 il parlamento approva una legge per il finanziamento dell'ampliamento e la modernizzazione degli aeroporti di Milano e Roma, a seguito della quale Sea propone un nuovo 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 della norma europea nell'ordinamento nazionale, la procedura non è applicata a Malpensa 2000. La regione tuttavia pone come condizione per l'approvazione del progetto la realizzazione di uno studio di impatto ambientale nonché

[4] Questa fase è accuratamente ricostruita in Alessandro Balducci, *L'implementazione di grandi progetti pubblici*, CLUP, 1988.

il limite di traffico di 12 milioni di passeggeri l'anno e la 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 integrazioni imposte dalla regione. Sea ordina 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 che 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[5]. Nel 1994, infatti, il progetto Malpensa 2000 viene presentato su iniziativa del governo italiano al tavolo delle grandi opere da inserire nelle reti di trasporto transeuropee (TEN-T). Due elementi di contesto sono nel frattempo mutati. Una grave crisi economica legata alla progressiva deindustrializzazione ha colpito l'Alto milanese, l'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 della zona[6]. 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 prospettiva che parla dell'aeroporto come potenzialmente della più grande impresa in Lombardia in termini di impiego.

L'altro elemento di contesto è il successo della Lega nord alle elezioni politiche del 1994, in particolare nella provincia di Varese. L'assenza di un grande aeroporto nel nord viene portata come prova delle aspirazioni del setten-

[5] 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 si basa sull'analisi di articoli di giornali nazionali e locali, documenti ufficiali e una serie di interviste realizzate con attivisti e amministratori locali.

[6] 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*, FrancoAngeli, 2001.

trione 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*, ossia 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 chiede che Alitalia trasferisca le sue operazioni a Milano. 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. Ma il governo regionale è ora schierato a favore del progetto di *hub*, sulla base principalmente delle attese ricadute economiche. Gli unici a sollevare il nodo problematico degli impatti ambientali dell'opera sono l'autorità del parco del Ticino, il partito dei Verdi, le principali associazioni ambientaliste e alcuni comitati di cittadini (riuniti sotto le sigle Unicomal in Lombardia e Covest in Piemonte). 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. Per dare un'idea della misura del cambiamento che Malpensa conosce, ancora nel 1997 il traffico passeggeri dell'aeroporto era di circa 4 milioni l'anno, contro i 15 milioni di Linate. Nel 1998 sale a 5 milioni per poi esplodere, una volta che l'aeroporto inizia a operare 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 riesce nel frattempo ad interessare al problema l'allora ministro dell'Ambiente Edo Ronchi. Il cuore della denuncia è la presunta illegalità di Malpensa 2000, visto che l'aeroporto funziona senza una vera Via. Dopo un'analisi della documentazione sottoposta alla sua attenzione, Ronchi, viste le notevoli trasformazioni conosciute dal progetto originario di Malpensa 2000, ritiene 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. L'inquinamento prodotto (in particolare acustico) è già al momento fuori norma. Una crisi si apre in seno al governo risolta, però, 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/Cee. Intanto Sea comincia a parlare di un nuovo ampliamento, in particolare una terza pista. 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 allargamento 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 del traffico, che parlano in concomitanza con l'Expo 2015 di Milano di 25 milioni di passeggeri. Inoltre si parla anche di un possibile incremento del traffico merci. La necessità della nuova pista viene però sostenuta anche come misura per ridurre gli impatti acustici, grazie a una migliore distribuzione delle rotte. Il progetto di Sea viene elaborato a partire da una logica tutta interna all'azienda, orientata all'obiettivo di svilupparne le attività aeroportuali e immobiliari, senza tenere conto del fatto che il futuro di Malpensa non può essere pensato separatamente dal futuro del sistema aeroportuale lombardo, nell'ambito del quale l'aeroporto di Orio al Serio ha intanto conosciuto un'importante crescita e Linate continua a mantenere elevate quote di traffico. La questione è dunque politica, nel senso che essa solleva problemi riguardanti le scelte strategiche di regolazione e sviluppo delle infrastrutture aeroportuali lombarde e nazionali. Tuttavia

non c'è traccia di una discussione politica in cui l'ampliamento di Malpensa sia analizzato nel quadro di possibili scenari alternativi.

Voci critiche si levano a livello locale contro il piano di ampliamento presentato da Sea senza riuscire a portare il problema all'attenzione nazionale. Oltre al rumore, ci si mobilita oggi contro l'inquinamento da idrocarburi[7]. 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.

Oggetto di dibattito sono anche le ricadute dell'aeroporto in termini occupazionali che ora possono essere valutate. I sostenitori del "no all'ampliamento" si mobilitano per documentare come l'aeroporto avrebbe 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: un gruppo di giovani di Lonate Pozzolo, la città che sarebbe la più colpita dalla terza pista, il quale dà 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 negoziazioni 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 novanta di un lavoro di riqualificazione ad opera di un gruppo di volontari, per recuperare la brughiera come luogo non solo di svago ma anche di valore storico.

[7] Nell'emergere della questione dell'inquinamento da idrocarburi è importante la sentenza del tribunale civile di Milano nel caso "Quintavalle" (ottobre 2008). La sentenza condanna Sea e il ministero dei Trasporti a un indennizzo di 5 milioni di euro ai proprietari della cascina Tre Pini, situata nelle vicinanze dell'aeroporto all'interno del parco del Ticino, in cui sono stati accertati danni ambientali attribuibili al fatto che la proprietà si trova sotto le rotte di decollo di Malpensa.

Nel loro modo di comunicare l'opposizione all'aeroporto, gli attivisti di Viva via Gaggio utilizzano un linguaggio segnato dall'attaccamento e dall'affetto per i luoghi minacciati. La loro attività mira innanzitutto a promuovere l'esperienza di questi luoghi di natura. Per la prima volta nella storia del conflitto, un luogo ben identificato e non un generico ambiente viene imposto all'attenzione.

La via Gaggio è dunque quasi umanizzata. Ciò non toglie che gli attivisti del comitato siano anche capaci di argomentare il valore del territorio che difendono sulla base di un'*expertise* scientifica, 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. Si tratta di camminate lungo la 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[8]. La prima di queste manifestazioni è stata organizzata il 21 marzo 2010 col nome di "La primavera di via Gaggio". Questi eventi sono accompagnati dal tentativo di far riconoscere il territorio intorno a Malpensa come "ecomuseo", utilizzando una legge della regione Lombardia che sotto questo nome designa aree riconosciute come 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 alle varie posizioni in campo, e ciò in ragione di un'esperienza pluridecennale di tradite promesse istituzionali.

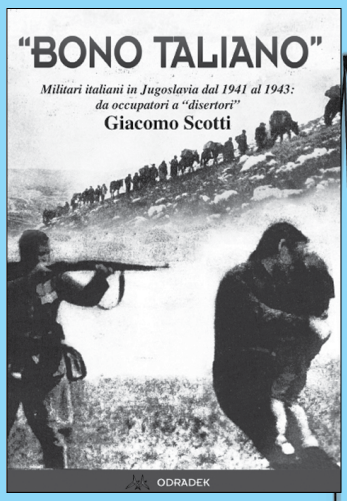
DALLA RICHIESTA DI PARTECIPAZIONE ALLA FABBRICAZIONE DEL TERRITORIO INCOMPATIBILE

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 il 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

[8] Alberto Magnaghi, *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, 2010.

ribaltato. Nessuna istanza terza si impone stabilmente nelle fasi successive e le decisioni concernenti l'aeroporto vengono assunte 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 privo di alternative, di fatto imponendo la necessità e l'improrogabilità dell'opera sulla base di dati non esaustivi e di 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 il ricorso a conoscenze tecniche e scientifiche da parte dei decisori è sempre parziale e partigiano. Gli oppositori dell'ampliamento a loro volta si adoperano per raccogliere dati e informazioni sugli impatti ambientali e sulle procedure, diventando nei fatti dei "profani-esperti". La base informativa resta a sua volta parziale e partigiana in assenza di una volontà istituzionale di portare tutti gli attori implicati intorno a un tavolo. È interessante allora analizzare l'ultima fase della protesta, alla luce di questa storia di mobilitazioni frustrate nella loro domanda di partecipazione, che negli anni si sono 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, 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 formalizzazione 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 della cui democraticità non c'è ormai più alcuna fiducia.



Giacomo Scotti

"BONO TALIANO"

Militari italiani in Jugoslavia dal 1941 al 1943:
da occupatori a "disertori"

Oltre quarantamila furono i soldati italiani che dopo l'8 settembre **si unirono ai partigiani jugoslavi**... Ma già prima dell'8 settembre più di mille disertarono dalle file dell'esercito di occupazione e passarono nelle file della Resistenza o si "macchiarono" di altre forme di disobbedienza, "obiezione di coscienza", scarsa partecipazione alle operazioni di guerriglia, dissociazione dalle truci azioni repressive.

pp. 256 € 20,00

Roberto Carocci

ROMA SOVVERSIVA

Anarchismo e conflittualità sociale
dall'età giolittiana al fascismo (1900-1926)

La Roma del Novecento è una delle città meno studiate, dal punto di vista politico e sociale, dell'intera Penisola. La Capitale è sotto gli occhi del mondo, *nota* ma *non conosciuta*. Questo libro riempie una lacuna, ricostruendone la base sociale, l'ambito spurio e mutevole, che concerne la formazione delle forze sociali e produttive cittadine, restituendone il carattere di ***città violenta***, con un contrasto di classe che sfocia facilmente in tumulti repressi con estrema brutalità dalle forze dell'ordine.

pp. 368 € 25,00

Augusto Pompeo

FORTE BRAVETTA

Una fabbrica di morte dal fascismo al primo dopoguerra

Le storie dei *centotrenta* oppositori, resistenti, agenti segreti, collaboratori e gente comune **fucilati** dal Tribunale speciale, dalle autorità tedesche e, dopo la Liberazione, da Tribunali italiani e angloamericani, compogono **una narrazione corale e avvincente** con sullo sfondo l'affermazione del fascismo, le vicende della guerra, le azioni partigiane e le repressioni nazi-fasciste.

pp. 304 € 23,00