

LAURA CENTEMERI
JOSÉ CASTRO CALDAS
(Coordenadores)

Valores em conflito
Megaprojetos, ambiente e território

2016

VALORES EM CONFLITO
MEGAPROJETOS, AMBIENTE E TERRITÓRIO

COORDENADORES

Laura Centemeri, José Castro Caldas

REVISOR

Victor Ferreira

EDITOR

EDIÇÕES ALMEDINA, S.A.

Rua Fernandes Tomás, n.ºs 76, 78 e 80

3000-167 Coimbra

Tel.: 239 851 904 · Fax: 239 851 901

www.almедina.net · editora@almедina.net

DESIGN DE CAPA

FBA.

PAGINAÇÃO

EDIÇÕES ALMEDINA, S.A.

IMPRESSÃO E ACABAMENTO

Dezembro, 2016

DEPÓSITO LEGAL

Os dados e as opiniões inseridos na presente publicação são da exclusiva responsabilidade do(s) seu(s) autor(es).

Toda a reprodução desta obra, por fotocópia ou outro qualquer processo, sem prévia autorização escrita do Editor, é ilícita e passível de procedimento judicial contra o infrator.



ALMEDINA

GRUPOALMEDINA

BIBLIOTECA NACIONAL DE PORTUGAL – CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO

VALORES EM CONFLITO

Valores em conflito : megaprojetos, ambiente
e território / coord. Laura Centemeri, José

Castro Caldas. - (CES)

ISBN 978-972-40-6815-2

I – CENTEMERI, Laura

II – CALDAS, José Maria Lemos de Castro

CDU 316

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	7
INTRODUÇÃO – MEGAPROJETOS, INCOMENSURABILIDADE E DECISÃO PÚBLICA <i>Laura Centemeri e José Castro Caldas</i>	9
CAPÍTULO 1 – A INCOMENSURABILIDADE DOS VALORES E A DECISÃO PÚBLICA <i>Laura Centemeri e José Castro Caldas</i>	25
CAPÍTULO 2 – O PROBLEMA DOS CUSTOS SOCIAIS <i>Vitor Neves</i>	61
CAPÍTULO 3 – PÔR UM PREÇO NA NATUREZA PARA A PRESERVAR? CONTRADIÇÕES, DILEMAS E CONFLITOS EM TORNO DA EXTRAÇÃO DE PETRÓLEO NO EQUADOR <i>Ricardo Coelho</i>	89
CAPÍTULO 4 – VALORES EM COLISÃO E DECISÃO PÚBLICA: O CASO DA BARRAGEM DE FOZ TUA <i>Ana Costa, Maria de Fátima Ferreiro, Ricardo Coelho e Vasco Gonçalves</i>	125
CAPÍTULO 5 – QUARENTA ANOS DE CONFLITOS EM TORNO DA EXPANSÃO DO AEROPORTO DE MALPENSA <i>Laura Centemeri</i>	151
CAPÍTULO 6 – UMA CONTROVÉRSIA INACABADA: UM AEROPORTO SEM PAÍS, O NOVO AEROPORTO DE LISBOA <i>Ana Raquel Matos, Tiago Santos Pereira e José Reis</i>	189

NOTAS CONCLUSIVAS – A INCOMENSURABILIDADE
COMO OPORTUNIDADE

Laura Centemeri e José Castro Caldas

227

OS AUTORES

239

AGRADECIMENTOS

Este livro é resultado da investigação realizada no âmbito do projeto *BeCom. A escolha apesar da (in)comensurabilidade – Controvérsias e tomada de decisão pública acerca do desenvolvimento territorial sustentável*, financiado pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT/MEC), através de fundos nacionais, e pelo FEDER, através do Programa Operacional Fatores de Competitividade COMPETE (FCOMP-01-0124-FEDER-009234). Os coordenadores agradecem os contributos dos consultores deste projeto: Clive Spash, John O’Neil e Laurent Thévenot.

CAPÍTULO 5

QUARENTA ANOS DE CONFLITOS EM TORNO DA EXPANSÃO DO AEROPORTO DE MALPENSA

LAURA CENTEMERI

Introdução

Neste capítulo, o objetivo é reconstruir as controvérsias e os conflitos acerca da expansão do aeroporto de Malpensa em Itália, analisar o modo como os movimentos que se opõem a este megaprojeto evoluíram, em particular as transformações da prática e dos discursos de valoração do ambiente ao longo dos quarenta anos de protestos.

De facto, este aeroporto sempre foi controverso, desde os primeiros planos de expansão nos anos 1970 até às mais recentes mobilizações contra a “terceira pista” nos anos 2010-2013.¹

O aeroporto Malpensa “Cidade de Milão” situa-se aproximadamente a 50 km a noroeste da cidade de Milão, na fronteira oeste de uma área ampla e economicamente ativa com 3,9 milhões de habitantes. Tem uma área de superfície de 1220 ha, espalhada sobre o território de sete concelhos na província de Varese (Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino). Os seus impactos têm influência nos territórios de duas regiões, Lombardia e Piemonte (especialmente a província piemontesa de Novara). O aeroporto

¹ Os dados sobre o caso de Malpensa foram coligidos a partir das seguintes fontes: literatura secundária sobre o caso (Balducci, 1988; Pizzi, 2000; Di Palma e Paviotti, 2008); documentos oficiais; análise de artigos de quatro grandes jornais italianos (1998-2011); a análise de sítios na Internet de movimentos sociais contra a expansão; 10 entrevistas com membros de movimentos sociais contra o aeroporto, políticos locais que se opõem ao aeroporto, peritos que trabalharam para a coligação pró-aeroporto.

é contíguo ao Parque do Rio Ticino, uma reserva natural instituída por uma lei regional em 1974 e classificada desde 2002 como “reserva de biosfera” pela UNESCO. A proximidade do Parque Ticino tem sido desde o início um forte argumento para limitar a expansão do aeroporto.

O aeroporto é gerido pela *S.e.a. (Società esercizi aeroportuali)*, uma sociedade anónima controlada pela autarquia de Milão. A *S.e.a.* gere também o aeroporto de Linate (situado nos arredores de Milão) e controla a sociedade que gere o aeroporto Orio al Serio (situado perto da cidade de Bérgamo). Malpensa, Linate e Orio al Serio são os três aeroportos presentemente incluídos no sistema milanês de transportes aeroportuários.

Ironicamente, o nome “Malpensa” significa literalmente “mal pensado” e designa a localidade onde o aeroporto foi originalmente estabelecido e onde uma quinta foi construída no século XVIII com o propósito “mal pensado” de cultivar o solo hostil da charneca (*brughiera*) lombarda. Usada para propósitos militares desde o século XIX, a área de Malpensa foi, no início do século XX, o berço da indústria aeronáutica italiana, graças aos “pioneiros da aviação”, os irmãos Caproni, que instalaram nesta área os seus hangares, de onde os primeiros protótipos de avião foram testados. Foi devido à presença da indústria aeronáutica que as primeiras pistas de descolagem foram construídas, com propósitos industriais.

Transformado numa instalação militar durante a Segunda Guerra Mundial, o aeroporto de Malpensa foi inaugurado como aeroporto intercontinental para transporte civil em 1948, por iniciativa de empreendedores locais que criaram a companhia “Aeroporto di Busto Arsizio”. A companhia foi transformada em *S.e.a.* em 1955, quando a autarquia de Milão assumiu o controlo, com a ideia de usar o aeroporto de Malpensa para canalizar parte do tráfego aéreo do aeroporto cidadão de Milão-Linate, dada a impossibilidade de expansão deste último.

Neste estágio inicial, a *S.e.a.* pode ser representada como uma “burocracia técnica” que procura legitimidade na relação com

instituições estatais (Balducci, 1988). Esta burocracia técnica tem um “imaginário sociotécnico” (Jasanoff e Kim, 2009) de modernização, baseado na excelência técnica, que deve suportar a internacionalização económica da área milanesa.

A origem “técnica” e “empreendedora” do aeroporto originou desde o início uma relação difícil com instituições estatais. De facto, no contexto político italiano, em que as divisões territoriais sempre foram relevantes, a S.e.a. exemplifica a forma como o sistema político milanês tende a tomar a iniciativa diretamente em assuntos locais, sem esperar que os poderes centrais estatais intervenham. Esta atitude politicamente empreendedora tem sido sempre uma garantia de dinamismo ao nível local, que, quando os problemas a serem atendidos têm implicações supralocais, como é o caso do aeroporto de Malpensa, pode, ao mesmo tempo, criar problemas devido à falta de uma visão integrada no quadro nacional das intervenções assim decididas.

1. O primeiro plano de expansão: “O Grande Malpensa” (1972-1987)

A ideia de expandir o aeroporto de Malpensa foi considerada desde meados dos anos 1960. O primeiro projeto oficial de expansão, chamado plano “Grande Malpensa”, foi aprovado pelo Ministério dos Transportes em 1972.

O plano “Grande Malpensa” contemplava a criação de uma terceira pista adjacente à área estabelecida em 1974, através da Lei Regional n.º 2, como área protegida do Parque Ticino. Este Parque foi criado graças a uma iniciativa “das bases para o topo” que federou as autarquias do rio Ticino e a organização não-governamental ambientalista “Italia Nostra”.²

² *Italia Nostra* é uma organização sem fins lucrativos dedicada à proteção e promoção do património histórico, artístico e ambiental italiano. A organização foi fundada em 1955.

É importante notar que a expansão do aeroporto exigiria o desalojamento de habitantes das redondezas da infraestrutura. O plano de expansão do aeroporto, elaborado pela S.e.a., desenhado para um tráfego de 6 milhões de passageiros por ano, foi baseado exclusivamente em previsões providenciadas por diversas fontes (Somea, Alitalia, Direção Geral de Aviação Civil), que confirmavam a tendência fortemente positiva de desenvolvimento do tráfego aéreo. A justificação para a expansão foi então apresentada como meramente técnica: o aumento esperado no tráfego aéreo civil impunha a reestruturação, em termos de expansão, do aeroporto. A possibilidade de responder ao aumento no tráfego aéreo civil através do desenvolvimento de um sistema multipolar de aeroportos na Lombardia não foi seriamente examinada.

De facto, como assinalou Balducci (1988), a expansão foi assumida como a decisão a ser tomada *antes* de qualquer descrição técnica precisa dos problemas para os quais era necessário encontrar uma solução. Esta é uma primeira decisão “*lock-in*” (Liebowitz e Margolis, 1995), em que a expansão é considerada como a resposta certa a problemas que são apresentados, *a posteriori*, de uma forma que justifica a expansão como a solução correta. Expandir Malpensa é claramente uma *opção política* escolhida sem qualquer tipo de discussão pública, fortemente apoiada pelo proponente do projeto, isto é, pela S.e.a. – o único ator com um interesse direto na expansão.

A decisão de expandir Malpensa é tomada com base na interação entre dois atores: a S.e.a. (o promotor e único apoiante do projeto) e o Ministério dos Transportes (a autoridade cujo apoio é obrigatório para a realização dos planos da S.e.a.). Nesta interação, a S.e.a. teve interesse em apresentar um projeto largamente sobredimensionado. As dimensões de megaprojeto do “Grande Malpensa” são, antes de mais, uma forma de impor às autoridades estatais a importância estratégica da expansão do sistema de aeroportos de Milão. Não parece haver quaisquer argumentos técnicos

sérios para apoiar o gigantismo do “Grande Malpensa” (Balducci, 1988). O gigantismo do “Grande Malpensa” alinha-se com a ambição da S.e.a. de ser reconhecida pelas autoridades estatais como um ator importante no desenvolvimento da política de aviação civil.

Gostaria ainda de enfatizar um aspeto: a S.e.a. concebe desde o início o aeroporto de Malpensa primariamente como um negócio privado e o seu próprio papel como sendo empresarial-industrial. Se observarmos as cartografias produzidas pela S.e.a., o aeroporto é representado como estando isolado do contexto territorial e é visto como uma unidade económica de análise numa espécie de vazio social e territorial. Os “custos sociais” (Kapp, 1950) são aqui visivelmente deslocados para atores públicos. Por isso mesmo, de modo a desenvolver o seu negócio, a S.e.a. necessita do apoio das autoridades estatais, dado que as externalidades têm de ser tidas em conta pelos atores públicos de forma a tornar o negócio do aeroporto lucrativo.

O plano de expansão do “Grande Malpensa”, uma vez comunicado às autoridades locais, foi confrontado com fortes oposições levantadas por uma frente formada por administradores locais, sindicatos, partidos políticos, habitantes, organizações não-governamentais ambientais, todas elas federadas contra a expansão. Várias iniciativas judiciais contra a expansão foram promovidas pelas administrações locais. Os oponentes da expansão denunciaram a *falta de participação e inclusão no processo de decisão* (Feldman, 1977). Estes grupos denunciaram também os pesados custos impostos ao território em nome do “interesse milanês” que orientava as decisões da S.e.a. É importante notar que os custos denunciados eram custos ambientais mas também custos económico-sociais: a expansão do aeroporto poderia mudar radicalmente a organização socioeconómica do território, a sua forma tradicional de vida. Já nos anos 1970, os passageiros do aeroporto eram muito mais bem pagos do que um aprendiz numa oficina de artesanato numa das

municipalidades da área de Malpensa.³ Além disso, contestaram a falta de um planejamento territorial sério por parte da S.e.a., mostrando que aspectos relevantes não foram considerados nos planos de expansão de Malpensa, especialmente a integração territorial através de infraestruturas de acesso apropriadas. Malpensa não estava conectada a Milão através de caminho de ferro e a ligação pelo sistema de autoestradas era pobre.

A mobilização esteve ativa, então, em duas frentes: criar a consciência de que decidir sobre o aeroporto significa decidir sobre o futuro de todo um território, o que implica que procedimentos participativos sejam necessários; e mostrar as externalidades do aeroporto não consideradas.

Esta forte oposição foi bem-sucedida no que concerne à sua visibilidade em jornais a nível nacional. A irrupção simultânea da crise energética mundial, com a subsequente incerteza em relação à tendência de desenvolvimento do transporte aéreo contribuiu para enfraquecer os planos ambiciosos da S.e.a. e dar força ao movimento contra a expansão. A crescente consciência, naquele momento, da existência de uma crise ambiental é um elemento do contexto histórico que ajuda a compreender o eco nacional forte que teve a campanha contra a expansão de Malpensa.

Progressivamente, a mobilização foi produzindo estruturas de organização. As autarquias contíguas ao aeroporto criaram um “Consorzio Urbanistico Volontario” (CUV – Consórcio Voluntário de Planejamento Urbano) com o objetivo de desenvolver uma estratégia de planejamento territorial comum a propósito do aeroporto.

Mas o principal ator no conflito veio a ser a Região da Lombardia.⁴ Enquanto jovem instituição procurando legitimidade, sem qualquer

³ Entrevista, em março de 2011, com C.B., cidadão de Somma Lombardo, ativista político local, envolvido no movimento contra a expansão do aeroporto desde os anos 1970.

⁴ As Regiões Italianas foram implementadas ao nível institucional da organização do Estado em 1970.

interesse particular no processo de expansão do aeroporto ou na defesa da área de Malpensa, a Região assume o papel de “árbitro”. A partir de 1977, a Região cria duas comissões, uma política e uma técnica, em que os problemas da expansão do aeroporto são discutidos com um vasto leque de atores institucionais envolvidos, da S.e.a. às autoridades municipais. Um conjunto ambicioso de programas de investigação foi criado pelo corpo técnico (o Comité Técnico de Regional Peritos) para produzir conhecimento fiável sobre: tendências estimadas para o tráfego aéreo civil (a elaborar pela British Airports International); o impacto atual do ruído e formas de o reduzir (a elaborar pela Universidade Politécnica de Milão); impactos das operações do aeroporto na área em torno do aeroporto (a elaborar pela Província de Varese). Foram também organizadas várias conferências abertas a cidadãos com o tópico do desenvolvimento do aeroporto de Milão.

Ao mesmo tempo, os mais importantes partidos políticos da altura – o Partido Comunista (PCI) e o da Democracia Cristã (DC) – manifestam-se a favor da necessidade de expansão do aeroporto, ao mesmo tempo que sublinham a necessidade de atenção aos impactos territoriais. Os sindicatos, a nível regional, também concordam com esta ideia da necessidade de uma expansão “razoável” do aeroporto.

Entretanto, fundos públicos foram mobilizados pelo Estado para apoiar a expansão e “modernização” dos aeroportos de Malpensa, em Milão, e de Fiumicino, em Roma.⁵ Não é de mais notar que, em maio de 1976, Gaetano Morazzoni, presidente da S.e.a., é eleito membro do parlamento e que desde 1979 é vice-presidente da Comissão de Transportes e Aviação Civil. De modo a desenvolver o seu negócio, a S.e.a. teve de investir na construção deste

⁵ Ministério dos Transportes “*Opere di ampliamento, ammodernamento, e riqualificazione da attuare negli aeroporti di Milano e di Roma*”, Intervenções Urgentes e extraordinárias do Estado, 1978.

tipo de “redes verticais” (Tosi e Vitale, 2011) através da mobilização de indivíduos específicos que possam apoiar os interesses da S.e.a. onde os fundos públicos são alocados. Para que o negócio da S.e.a. se desenvolva são necessárias relações mais orgânicas com o sistema político.

A intervenção da região da Lombardia força a S.e.a a abandonar a ideia de construir uma terceira pista de descolagem. O projeto de expansão é limitado a 12 milhões de passageiros por ano. A incompatibilidade com o Parque Ticino é um argumento crucial para limitar a expansão do aeroporto. Outra razão para reduzir a escala do projeto é a falta de infraestruturas de acesso ao aeroporto. Razões financeiras são também invocadas, conjuntamente com a necessidade de uma estratégia baseada num uso mais racional das pistas existentes, uma vez reconstruídas e reestruturadas. De facto, as duas pistas estão demasiado próximas uma da outra para permitir um uso eficiente.

Em 1985, a Lei 449 (“Projetos de expansão e modernização a serem implementados nos sistemas aeroportuários de Roma e Milão”) alocou 480 mil milhões de liras italianas à renovação do aeroporto de Malpensa. Dada a oportunidade deste apoio financeiro, a S.e.a., em conjunto com a Italoairport, desenvolveu um novo projeto de expansão chamado “Malpensa 2000”, com base num objetivo para o volume de passageiros de 18 milhões. Como a S.e.a. tem de cumprir com prazos rígidos impostos pela lei, o plano diretor de Malpensa 2000 é basicamente um rearranjo do plano dos anos 1960, com a construção de um novo terminal, baseado na lógica arquitetural de “satélites” que nessa altura já era considerada ultrapassada e ineficiente.⁶ Esta é outra decisão “*lock-in*”, desta vez uma decisão técnica, que irá limitar as opções futuras em relação à forma de aumentar a capacidade de tráfego do aeroporto.

⁶ Entrevista, em fevereiro de 2011, com G.P., professor de planeamento de infraestruturas, cidadão de Somma Lombardo, político e ativista contra a expansão do aeroporto.

Mesmo se conspícuo, o financiamento público é largamente insuficiente considerando o orçamento estimado do plano Malpensa 2000. O problema das infraestruturas de acesso ainda estava em aberto (com as ligações por caminho de ferro e autoestrada ainda na fase de planeamento, com uma falta de financiamento geral).

A Região da Lombardia é então confrontada com o exame de outro Plano Diretor do aeroporto e inicia um processo de participação, pedindo o parecer dos vários administradores envolvidos. O consórcio do Parque Ticino é muito crítico do projeto. As autarquias da área de Malpensa estão todas alinhadas com a ideia de uma “expansão razoável”. Aprovam o novo plano exprimindo ainda preocupações com os seus impactos ambientais e pedindo um Estudo de Impacto Ambiental. Além disso, alguns dos administradores locais denunciam o facto de os programas de investigação lançados pelo Comité Técnico Regional de Peritos não terem ainda sido concluídos.

Gostaria de enfatizar este aspeto. Como referi, a Região da Lombardia desempenha o papel de árbitro no conflito que opõe as administrações locais e a S.e.a. A perícia desempenha um papel importante, através da definição de uma série de programas de investigação direcionados para a oferta de uma base de conhecimento a partir da qual um julgamento possa ser feito em relação à expansão. Mas, no final, o que parece contar não é o resultado destes programas, isto é, os dados que proporcionam. De facto, os passos sucessivos do processo de decisão não são claramente baseados em provas produzidas por estes projetos de investigação. *O que conta é o facto de a definição destes projetos de investigação ser feita em conjunto com autoridades locais.* Serem uma experiência de participação é o que parece contar e não os dados que proporcionam.

Em junho de 1986, o Conselho Regional aprova finalmente o plano “Malpensa 2000”, mas pede a revisão de alguns aspetos: em particular, o nível de tráfego de passageiros em Malpensa deve

ser limitado a 8/12 milhões por ano.⁷ A ideia é que Malpensa não deve substituir Linate, mas deve desenvolver uma especialização enquanto aeroporto intercontinental e internacional. A região exige também um Estudo de Impacto Ambiental. Apesar da Diretiva n.º 85/337/CEE, que impõe um Estudo de Impacto Ambiental em certos projetos privados e públicos não ter sido adotada a nível nacional, a S.e.a. encomendou à sociedade PAR (*Produzione Ambientale e Risorse*) um Estudo de Impacto Ambiental apresentado como respeitador dos padrões europeus. De facto, uma vez submetido à análise do “Grupo de avaliação de EIA” Regional, uma unidade técnica criada em 1984, é demonstrado que o estudo não segue diretrizes metodológicas importantes, especialmente na elaboração de cenários alternativos de desenvolvimento, incluindo a opção “não fazer nada”. A expansão é uma vez mais assumida como a única opção viável e a ênfase é posta nas mitigações e compensações necessárias para reduzir os seus impactos negativos.

Em fevereiro de 1987, o Ministério dos Transportes aprova o plano “Malpensa 2000” na versão revista pela Região da Lombardia. Em 1988, a Região assina com a S.e.a. um acordo para a produção de mais estudos sobre os impactos da expansão.

2. “Malpensa 2000”: ascensão e queda de um *hub* internacional (1990-2008)

Os trabalhos de renovação e expansão de Malpensa tiveram início em 1990. Em 1992, os trabalhos foram interrompidos durante dois anos devido ao envolvimento da S.e.a. no “Tangentopoli”⁸ (Di Palma e Paviotti, 2008). A direção da S.e.a. foi investigada por

⁷ Para oferecer um elemento de comparação, em 1986, o tráfego de passageiros em Malpensa era de 1 422 000 e em Linate era de 7 229 000 (Balducci, 1988).

⁸ Em fevereiro de 1992, a descoberta de uma instância de corrupção política menor em Milão desencadeou uma investigação judicial ampla que rapidamente levou ao colapso do sistema político que tinha governado a Itália durante mais de quarenta anos.

corrupção juntamente com representantes políticos aos níveis provincial e regional.

O projeto “Malpensa 2000” foi relançado em 1994, durante o primeiro governo do primeiro-ministro Silvio Berlusconi (1994-1995), através da sua inclusão na lista de 14 projetos prioritários selecionados para a criação da Rede de Transportes Transeuropeia (TEN-T).⁹

“Malpensa 2000” é um dos projetos que o governo italiano submete para inclusão na rede. O “Malpensa 2000” é apresentado como uma “porta de entrada europeia” potencial para tráfego internacional e intercontinental no sul da Europa. A ideia é promover o desenvolvimento do “Malpensa 2000” como um *hub* internacional.¹⁰

De facto, Malpensa estava longe de ter as condições para operar como um *hub*, não só devido à falta de infraestruturas de acesso, mas também considerando a existência em Itália de um outro *hub* europeu, o aeroporto de Roma Fiumicino, a base operacional da companhia aérea nacional Alitalia. Além disso, o plano aprovado para Malpensa 2000 limitava a expansão a um tráfego anual de 8-12 milhões de passageiros por ano, muito abaixo do limiar de passageiros de um *hub* eficiente.

A história da inclusão de Malpensa no TEN-T é muito controversa, com o Parlamento Europeu a votar contra esta opção em outubro de 1995. A “frente pró-Malpensa” denuncia a existência de *lobbies* europeus que receiam a perspetiva de um novo *hub*

⁹ Decisão n.º 1692/96/EC.

¹⁰ O “*hub*” é um aeroporto utilizado por uma companhia aérea como ponto de conexão para transferir os seus passageiros para o destino pretendido. É parte do sistema *hub-and-spoke* (“cubo e raios”, como numa roda de bicicleta), no qual viajantes em trânsito entre aeroportos que não são servidos por voos diretos mudam de avião para continuar a sua viagem para o destino final. No fim dos anos 1970, o sistema “*hub and spoke*” substituiu o modelo “*point to point*” (ligações diretas) no sistema de aviação civil dos EUA.

competitivo no sul da Europa. Outros “inimigos” denunciados pelos atores pró-Malpensa incluem os “interesses locais” italianos que dispersariam o apoio político ao nível da UE em vários projetos menores, sem um compromisso forte com o papel estratégico de Malpensa 2000. Inimigos são também os movimentos ambientalistas que criticam o plano Malpensa 2000 devido aos seus impactos ambientais.

A “frente pró-Malpensa” inclui agora claramente a Região da Lombardia, governada por Roberto Formigoni (Partido Forza Italia). Longe de ser o árbitro dos anos 1970, a Região dos anos 1990 está alinhada com a S.e.a.. Para a Região da Lombardia, Malpensa 2000 é não apenas para a Lombardia, mas para todo o país, um objetivo a que não se pode renunciar.

Um acordo final sobre a inclusão de Malpensa 2000 entre os projetos prioritários da rede TEN-T é alcançado em junho de 1996. É importante notar que o Parlamento Europeu, na sua decisão 1692/96, define orientações comuns para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes, incluindo a necessidade de considerar os impactos ambientais destes projetos. Ao nível europeu há visivelmente posições contrastantes em relação ao desenvolvimento infraestrutural, com o Parlamento a apoiar a exigência de sustentabilidade ambiental. No artigo 8 da decisão, é estipulado que os Estados-membros têm de ter em consideração a preservação do ambiente na definição e realização dos projetos, através de EIA, de acordo com as diretivas n.º 79/409/CEE (Diretiva das Aves) e n.º 92/43/CEE (Diretiva dos Habitats).

Considerando este artigo, a proximidade do Parque Ticino em relação ao Malpensa 2000 torna o megaprojeto vulnerável em termos de resposta adequada a critérios de sustentabilidade ambiental. De facto, tal como já se referiu, nenhum procedimento formal de EIA foi realizado sobre o projeto de expansão do aeroporto.

Em julho de 1996, é discutida no Parlamento Europeu uma petição (n-624/95), promovida por um Comité (criado entre

outros pela WWF [World Wide Fund for Nature], grupos locais da Legambiente e o Partido Verde Italiano), que pede um EIA para Malpensa.¹¹ Os membros da Comissão Europeia consideram que as autoridades italianas devem clarificar a sua posição. Mas nada mais é feito.

O governo italiano, agora presidido por Romano Prodi (Partido Democrático), apoia fortemente o projeto Malpensa 2000. Em geral, ao nível nacional, os mais importantes partidos políticos concordam sobre a importância estratégica de Malpensa enquanto *hub*. Mas, a nível local, as nove autarquias do CUV pedem um procedimento de EIA, estudos epidemiológicos e o banimento de voos noturnos, argumentando que os impactos do aeroporto no território são já pesados.

Gostara de chamar a atenção para os seguintes elementos. “Malpensa 2000” foi aprovado com base no projeto de um aeroporto internacional e intercontinental com um tráfego de 8 milhões até um máximo de 12 milhões de passageiros por ano. A evolução deste projeto para um *hub* com um tráfego estimado de 24 milhões de passageiros por ano toma lugar sem qualquer envolvimento dos municípios em torno do aeroporto e sobre os quais o aeroporto tem impacto. Uma vez mais, a decisão é tomada pela S.e.a. na interação com atores políticos nacionais que conseguiram ter apoios políticos e financeiros europeus para o projeto.

A decisão é tomada e depois imposta como uma *necessidade*, desta vez uma necessidade política em termos do interesse estratégico nacional, impondo a conduta que outros atores envolvidos devem assumir. Malpensa é imposto como um megaprojeto estratégico nacional a uma pluralidade de atores. A sua necessidade é agora largamente justificada por ser um projeto estratégico nacional na

¹¹ Este comité está muito ativamente a tentar repetidamente chamar a atenção das instituições europeias para alguns dos assuntos controversos em torno dos impactos ambientais de Malpensa 2000.

competição com o setor de transporte aéreo europeu. O “orgulho” italiano e lombardo é invocado para apoiar o projeto.

A evolução de Malpensa para uma infraestrutura estratégica nacional é então imposta a comunidades locais impactadas pelas atividades do aeroporto. A decisão é tomada sem qualquer consideração dos impactos ambientais negativos do megaprojeto e sem qualquer planeamento territorial sério.

O único impacto considerado é o económico. Num estudo encomendado pelo *Comité Malpensa 2000* (uma agência formada por entidades públicas e associações comerciais) à Universidade Bocconi de Milão, à Universidade Cattaneo de Castellanza e ao grupo CLAS de Milão, são demonstrados grandes benefícios económicos diretos e indiretos das atividades do aeroporto no território de Malpensa. Este estudo apoia a ideia de Malpensa como uma oportunidade poderosa para o desenvolvimento local e regional (50 000 novos empregos, de acordo com o cenário de médio prazo, e 100 000 a longo prazo).

É importante notar que a justificação económica para a expansão do aeroporto ganhou uma força importante nos anos 1990. De facto, a condição económica da área de Malpensa mudou dramaticamente desde os anos 1970-80. Depois de grandes processos de desindustrialização, a área encontra-se agora economicamente deprimida e o aeroporto é visto como uma possibilidade de desencadear uma dinâmica económica positiva renovada (Tosi e Vitale 2011). A área “Alto Milanese”, contígua a Malpensa, é classificada como área de “Objetivo 2” dos fundos estruturais da UE em necessidade de reconversão socioeconómica.

Os outros atores cujo envolvimento é necessário para o sucesso de Malpensa 2000 são forçados também *a posteriori* a aderir a uma posição que já está tomada. De facto, para que o novo *hub* possa ser bem-sucedido, duas condições principais devem ser preenchidas: reduzir drasticamente o papel do aeroporto de Linate, através da deslocação da maior parte dos voos para Malpensa. Esta mudança

deve implicar o acordo de várias companhias aéreas. Segundo, Malpensa deve tornar-se a base operacional para a companhia aérea de bandeira, Alitalia.

Em ambos os casos, o que observamos é uma história complexa de decretos governamentais que tentam forçar as dinâmicas desejadas para apoiar o projeto de Malpensa como um *hub* e, paralelamente, uma resistência forte por parte dos atores envolvidos, todos confrontados com uma decisão tomada sem o seu envolvimento prévio.

As companhias aéreas denunciam à Comissão Europeia a impossibilidade de deslocar os seus voos de Linate para Malpensa dado que os problemas de acesso a Malpensa estão ainda quase todos por resolver. A ideia de mover a sede da Alitalia para Malpensa desencadeia um conflito duro entre Roma e Milão, e força por fim a que a Alitalia passe a operar com dois *hubs*. Esta decisão contribuiu indiretamente para a bancarrota da companhia em 2009.

Mais em pormenor, em 1996, com o decreto n.º 46-T, o Ministro dos Transportes, Claudio Burlando, define o critério para distribuir tráfego aéreo entre os dois aeroportos de Malpensa e Linate, de modo a reduzir progressivamente as operações em Linate. A 23 de outubro de 1997, o mesmo ministro assina um decreto ministerial (n.º 57-T) que estabelece que os voos a partir de 25 de outubro de 1998 devem obrigatoriamente mover-se de Linate para Malpensa.

Os concorrentes da Alitalia tentam travar o decreto, apelando à Comissão Europeia que reconheça a legitimidade da sua exigência.

Ao mesmo tempo, o governo da cidade de Roma e os corpos políticos locais, preocupados com o que consideram ser uma “depreciação” do Aeroporto Fiumicino, na aproximação do Jubileu 2000, contestaram a ideia de Malpensa como o *hub* da Alitalia. Dentro da Alitalia começam também a evidenciar-se resistências ao plano de mudar para Malpensa. A oposição entre Milão e Roma torna-se politicamente relevante com a crescente importância eleitoral ganha nos anos 1990 pelo partido Liga Norte, que baseia o

seu sucesso na exigência de uma reforma eleitoral do Estado Italiano. O partido Liga Norte apresenta Malpensa como o símbolo de uma “Padania” (nome dado pela Liga Norte às Regiões do Norte da Itália) produtiva e dinâmica, frustrada pelos poderes de Roma.

Embora o foco neste capítulo não resida na discussão detalhada desses conflitos ao nível nacional e europeu, gostaria de salientar um aspeto. Depois da inclusão do projeto Malpensa 2000 na lista de projetos TEN-T, todos os atores que se opunham ao megaprojeto foram acusados pelos apoiantes da expansão de boicotar um plano nacional de relevância estratégica. Opor-se a Malpensa torna-se automaticamente um sinal de incompreensão da potencialidade estratégica do aeroporto ou um boicote.

Num olhar mais próximo, parece que este projeto “estratégico” foi desenvolvido sem promover um envolvimento amplo do grupo maior de atores cuja coordenação era necessária para assegurar o sucesso do projeto:

o desenho de um aeroporto capaz de operações *hub-and-spoke* era um investimento arriscado que a concessionária do aeroporto [S.e.a.] havia aceite uma década *antes* da Alitalia decidir deslocar-se. De facto, a Alitalia nunca tinha antes, no início dos anos 1990, planeado estabelecer o seu *hub* em Malpensa. (Beria e Scholz, 2010: 67)

O que observamos é, uma vez mais, a falta de uma análise prévia das opções, seguida de uma “hiperpolitização” (Pellizzoni, 2011) do projeto que é necessária para obter um consenso que não foi construído antes.

Um novo “inimigo” do Malpensa 2000 entra em cena quando, em abril de 1998, com a abertura do Malpensa 2000 planeada para outubro, o Ministro do Ambiente Edo Ronchi¹² escreve ao Minis-

¹² Edo Ronchi estava com Francesco Rutelli, um dos fundadores do Partido Arco-Íris Verde italiano. Pela primeira vez na história da república, o ministro do Ambiente era dos “verdes”.

tro dos Transportes para comunicar a necessidade de submeter o projeto Malpensa 2000 a um procedimento EIA, em consequência das transformações importantes que o projeto tinha atravessado desde o Estudo de Impacto Ambiental realizado pela S.e.a em 1986. Ronchi assinala «um grande incremento na atividade do aeroporto e a mudança radical da sua função inicial». Os movimentos locais contra a expansão de Malpensa mobilizaram-se ativamente para pedir a intervenção do ministério trazendo à sua atenção o caso do aeroporto.

De acordo com Ronchi, dadas as importantes transformações do projeto original, Malpensa 2000 devia ser sujeito a um procedimento EIA. O decreto DPCM n.º 377/1988 estabelece que o procedimento EIA deve ser aplicado também a intervenções em infraestruturas existentes quando essas intervenções são substanciais. De acordo com a opinião de Ronchi, a não aplicação do procedimento EIA ao Malpensa 2000 poderia expor a Itália a um procedimento de infração de normas comunitárias da UE.

Entretanto, a 17 de maio de 1998, uma manifestação de cerca de 5000 pessoas teve lugar em frente ao aeroporto de Malpensa para exigir um procedimento EIA para avaliar os impactos ambientais e territoriais do aeroporto. Estiveram representadas 51 autarquias na manifestação, conjuntamente com associações ambientalistas e grupos de cidadãos.

A 26 de junho, o Ministro do Ambiente envia à S.e.a. um pedido para abrir um procedimento de EIA para o Malpensa 2000. A necessidade de um procedimento EIA em Malpensa torna-se no principal argumento da mobilização local, que federa vários atores, incluindo organizações não-governamentais, movimentos sociais e autarcas da província de Novara. De facto, dadas as novas rotas de descolagem e aterragem, modificadas para reduzir o impacto nos municípios da Lombardia, a área do Piemonte a oeste de Ticino é agora fortemente impactada pelo ruído. O coletivo local C.OVES.T (*Comitato Ovest Ticino*) lidera o protesto na área e trabalha em

conjunto com autoridades locais, a Província de Novara e a Região de Piemonte. Do lado da Lombardia, os grupos que se opõem a Malpensa 2000 unem-se no coletivo UNI.CO.MAL (*Unione Comitato Malpensa*), mas o apoio institucional é muito fragmentado ao nível das autarquias e ausente aos níveis provincial e regional.

Apesar desta situação contenciosa, o Malpensa 2000 torna-se operacional a 25 de outubro de 1998. Nesse mesmo dia, na Estrada 336 de acesso ao aeroporto, protestam mais de 3000 cidadãos.

Devido ao aumento súbito no número de voos, a questão dos impactos territoriais e ambientais do aeroporto torna-se crítica. Os habitantes, de um dia para o outro, experimentam uma mudança abrupta na qualidade das suas vidas devido ao ruído e à poluição produzida pelos aviões. Pedir um procedimento EIA parece ser a forma razoável de lidar com o problema.

A 12 de fevereiro de 1999, é organizado um seminário por iniciativa de grupos ambientalistas locais, em Lonate Pozzolo, com o Professor Virgino Bettini (Universidade de Veneza), um especialista em EIA. A ideia era oferecer a grupos mobilizados e administrações locais um conhecimento técnico-científico sobre o procedimento.

Os protestos locais conseguiram ter um eco nacional. Os impactos do aeroporto são tangíveis: nível elevado de ruído, casas que ficam sem telhado por causa de aviões a descolar. A Comissão “Ambiente, Território e Trabalho Público” da Câmara Nacional de Deputados é unânime em pedir um procedimento EIA para Malpensa 2000. A 14 de março de 1999, uma manifestação de comités locais “contra o ruído” reúne a participação de 10 000 pessoas que pedem uma redução do número de voos e um estudo do impacto ambiental.

A 2 de julho de 1999 (com o aeroporto operacional desde outubro de 1998) a S.e.a. apresenta o Estudo de Impacto Ambiental ao Ministério do Ambiente, ao Ministério de Atividades Culturais e Património e à Região da Lombardia. No entanto, este estudo é

baseado no limiar de 12 milhões de passageiros por ano do plano de 1986, enquanto o Malpensa 2000 opera agora com 16-17 milhões de passageiros por ano. Setenta observações, todas negativas, são apresentadas pelas autoridades locais, comissões de EIA de Piemonte e Lombardia, grupos mobilizados, organizações não-governamentais e cidadãos.

Durante o mês de outubro de 1999, o grupo C.OVES.T organiza vários “cercos” (*presidi*) na área do aeroporto, ocupando espaços públicos para denunciar a situação dos impactos ambientais de Malpensa 2000.

A 25 de novembro de 1999, considerando que a Comissão Nacional para o EIA identificou uma situação séria de poluição sonora em Malpensa, o Ministro do Ambiente, Ronchi, diz que qualquer incremento adicional de voos em Malpensa deve ser proibido. Defende que de forma a minimizar o impacto negativo do aeroporto é necessário implementar medidas de mitigação e compensação, primeiramente encontrando uma solução técnica para reduzir o ruído no curto prazo e trabalhado num redesenho substancial dos usos do aeroporto no longo prazo.

O Ministro dos Transportes, Tiziano Treu, opõe-se à decisão de Ronchi, abrindo um conflito dentro do governo, um conflito que necessita, de acordo com Treu, de uma “solução política”. Ao nível local, novos “cercos” são organizados para mostrar apoio a Ronchi.

De modo a encontrar uma saída para esta situação, o Presidente do Conselho de Ministros, Massimo D'Alema, emite um decreto (DPCM de 13 de dezembro de 1999) no qual os planos para aumentar ainda mais o tráfego de Malpensa são confirmados, acompanhado de um forte compromisso em reduzir o impacto ambiental do aeroporto através de intervenções de mitigação. Entre estas intervenções, encontra-se a deslocalização da população que vive na área mais exposta à poluição sonora. A deslocalização será financiada pelo Estado. Programas regulares de monitorização estão

também incluídos como intervenções de médio prazo, incluindo inquéritos epidemiológicos, qualidade da água, qualidade do ar e danos para as florestas.

A 29 de fevereiro de 2000, o Ministro dos Transportes, o Ministro do Ambiente, a Região da Lombardia, a Província de Milão e Varese e as autarquias de Somma Lombardo, Lonate Pozzolo e Ferno assinaram um acordo sobre um programa geral de intervenção direcionado para a mitigação da poluição sonora e a deslocação da população mais afetada.

Continuam a realizar-se protestos locais. A 14 de maio de 2000, realiza-se uma manifestação de 8000 pessoas com a participação de autarcas, outros representantes de administrações locais, cidadãos e associações ambientalistas. Na manifestação, pede-se a adoção de medidas eficazes de redução da poluição sonora e a realização de um estudo sério de impacto ambiental.

De modo a ter uma opinião especializada em relação à capacidade de expansão do aeroporto de Malpensa, tendo em conta as medidas impostas pelo decreto de D'Alema, a Comissão Europeia pede à Cranfield University para desenvolver um estudo. Além de assinalar que algumas das medidas introduzidas pelo decreto de D'Alema não são respeitadas, os consultores da Cranfield University sugerem a criação de uma terceira pista.

Os cidadãos criticam este estudo e pedem à União Europeia para considerar seriamente os problemas ambientais criados pelo aeroporto. A 19 de novembro de 2000, uma nova manifestação é organizada para denunciar “a ilegalidade e a tirania” de Malpensa. O envolvimento dos cidadãos começa a decrescer e apenas participam 3000 pessoas.

A Diretiva n.º 2001/42/EC introduz a nível europeu o procedimento conhecido como a Avaliação Ambiental Estratégica (AAE): enquanto o EIA apenas considera o impacto de um único projeto, a AAE implica a submissão de projetos de avaliação e planos envolvendo diversas escalas, tendo assim em conta de forma mais

sistémica os impactos ambientais. Em particular, o procedimento AAE pode detetar o efeito cumulativo dos impactos que advém de projetos interligados, uma questão particularmente crítica no caso de Malpensa, em que a forma de proceder foi sempre a de um único projeto sem um planeamento coerente.

Após o 11 de setembro de 2001, Malpensa sofre uma perda de passageiros, tal como acontece em todos os aeroportos em todo o mundo. A situação no aeroporto milanês é agravada pela nova aliança entre a Alitalia e a Air France. Para a Air France, não há qualquer interesse em promover o *hub* de Malpensa, demasiado perto de Paris, enquanto Fiumicino lhe parece mais interessante. Apesar da crise, a S.e.a. começa a falar sobre a segunda fase de expansão do Malpensa 2000. A expansão deve incluir a extensão da Plataforma Logística e a construção de uma terceira pista de descolagem.

Em 2005, a autoridade do Parque Ticino apoiou voluntariamente a realização de uma Avaliação Ambiental Estratégica que analisou todo o território do parque, incluindo o aeroporto, e as áreas afetadas pelas novas intervenções planeadas pela S.e.a., mostrando a falta de um planeamento territorial coerente, a degradação ambiental e os danos para a saúde das comunidades locais devido a poluentes, a excessiva carga ambiental sobre o Parque Ticino e os limites dos benefícios sociais. No entanto, no mesmo ano, a S.e.a. propõe à Região da Lombardia aumentar a capacidade do aeroporto para 40/45 milhões de passageiros por ano e construir a terceira pista.

3. O de-hubbing da Alitalia e os novos planos de expansão (2008-2013): o protesto do grupo local “Viva via Gaggio”

Em 2008, a crise financeira da Alitalia força a companhia a retirar o *hub* do Aeroporto de Malpensa, passando a usar apenas Fiumicino como base operacional. Esta circunstância transformou uma vez mais a natureza do aeroporto.

Apesar da crise da Alitalia e a concomitante crise económica, a S.e.a. anunciou nos seus planos industriais mais desenvolvimentos do tráfego aéreo nos anos seguintes (2013-2014), em ligação com o evento da Expo 2015 que iria ter lugar em Milão. Assim, no curto prazo, foram planeadas intervenções para aumentar a capacidade do aeroporto: a construção de um terceiro terminal em 2015 e a terceira pista necessária para melhorar a capacidade total da infraestrutura. A terceira pista de descolagem supostamente mitigaria o impacto no território em termos de ruído. O terceiro terminal deveria resolver os problemas que emergiram com o Terminal 1, organizado através de satélites. Como se assinalou anteriormente, Malpensa foi marcado por défices importantes no seu planeamento: a estrutura de satélites do Terminal 1, mas também duas pistas demasiado próximas para operar simultaneamente.

Não mais considerado como um *hub*, Malpensa tenta encontrar uma nova fórmula como uma ligação ponto-a-ponto, apostando em companhias *low cost*. Deve ser assinalado que a S.e.a. tem uma estratégia de expansão baseada não só em negócios de aviação, mas também em investimentos imobiliários. A ideia é usar parte das propriedades do aeroporto como grandes centros de negócios e serviços (Beria e Scholz 2010: 72).

Em 2010, o plano diretor da S.e.a. com a terceira pista, desenvolvido e desenhado pela MITRE (EUA), foi aprovado pela ENAC (Ente Nazionale per l'Aviazione Civile)¹³ e submetido a um procedimento de EIA.

Entretanto, a oposição aos planos de expansão começou a reorganizar-se. Podem isolar-se duas formas principais de oposição que emergem nesta nova fase de expansão. A C.OVES.T, conjuntamente com a UNICOMAL, lidera uma frente de oposição baseada sobretudo na denúncia dos impactos ambientais. A questão em causa é

¹³ Agência de regulação italiana para o transporte aéreo, que é responsável pela avaliação dos planos diretores dos aeroportos.

a submissão da nova expansão de Malpensa a um procedimento de AAE e não simplesmente a um procedimento de EIA. Os impactos ambientais considerados não são apenas a poluição sonora. De facto, os aviões estão a causar uma poluição relacionada com os hidrocarbonetos que é suspeita de causar danos no ambiente e na saúde humana. Esta forma de oposição depende fortemente da produção de perícia. Os ativistas tornam-se peritos e desafiam a perícia oficial. O esforço é dirigido para mostrar a existência de danos ambientais e de saúde relacionados com as atividades do aeroporto não detetados pelas autoridades públicas.

Neste sentido, é muito importante o chamado “Julgamento Quintavalle”. Em 2008, o Tribunal Civil de Milão condenou a S.e.a. e o Ministério das Infraestruturas pelos danos causados por poluentes emitidos pelos aviões durante as descolagens em Malpensa na propriedade “Cascina 3 Pini” (detida pelo Sr. Quintavalle), entre Vizzola Ticino e Somma Lombardo. O Tribunal impôs cinco milhões de euros como compensação. A sentença foi baseada no resultado do inquérito produzido pela empresa COSTECH em 2001, que revelou a forte incidência de hidrocarbonetos na área natural de Ticino, num momento em que o tráfego do aeroporto ainda não tinha atingido o volume elevado dos anos seguintes.

Em março de 2011, a administração local de Casorate Sempione publicou os resultados de um estudo também encomendado à COSTECH, para controlar as concentrações de hidrocarbonetos no seu território. Estes resultados foram agrupados com dados epidemiológicos e revelavam algumas anomalias. Apesar da vontade inicial manifestada por outros autarcas da área de iniciar atividades de investigação semelhantes, em 2016 não havia mais casos abertos.

A segunda forma de oposição é guiada pelo coletivo “*Viva via Gaggio*” (Viva a rua Gaggio), um pequeno grupo nascido no bairro de Tornavento (concelho de Lonate Pozzolo). Tornavento seria gravemente afetado (com deslocalizações) no caso da construção da terceira pista. Este grupo – nascido em 2010 – está a introduzir

uma nova forma de falar e agir em defesa do ambiente, e contra a expansão, que é de particular interesse.

A rua Gaggio é uma estrada rural pequena que liga a cidade de Lonate Pozzolo à aldeia de Tornavento e atravessa a área que seria absorvida pelo aeroporto se o plano da S.e.a. fosse aprovado. Esta estrada atravessa uma área de charneca. As charnecas da Lombardia têm sido progressivamente destruídas. Mas as charnecas são reconhecidas pela Diretiva dos Habitats (92/43/EEC) como um ecossistema a ser protegido. No entanto, a charneca de Gaggio não é ainda reconhecida como um local da “Diretiva Habitat”. Em 2011, a autoridade do Parque Ticino iniciou o procedimento para ter este local reconhecido como um espaço Natura 2000. Esta decisão está fortemente relacionada com a atividade do grupo local que conseguiu produzir provas do valor ecológico da charneca de Gaggio.

A estrada Gaggio nos anos 1990 era um caminho abandonado. Mas um grupo de voluntários locais começou a recuperá-lo. Este grupo recuperou também vestígios históricos do século XIX até à Segunda Guerra Mundial que testemunham o passado agrícola do local e da história das estradas como fronteiras entre o Império Austríaco e o Reino da Saboia (até 1861) e a história da sua ocupação pelas forças militares alemãs (em 1943-1945). Estes vestígios são catalogados e explicados através de uma série de *posters* como numa espécie de museu ao ar livre.

Depois de ser recuperada por voluntários locais, a estrada foi conhecida apenas localmente pela população de Lonate até à criação do grupo *Viva via Gaggio*, que tornou esta estrada não só num símbolo da luta contra a expansão do aeroporto mas também como um local real de ligações. Em 40 anos de luta contra a expansão, esta é a primeira vez que o ambiente sob ameaça é claramente identificado com um local específico. Esta identificação do impacto ambiental como ameaça a um local preciso segue o uso de registos de “valoração” que assentam em afetos e apegos.

De facto, a estrada de Gaggio e o seu ambiente tornam-se na ação do grupo numa pessoa: esta estrada tem sentimentos, identidade, um passado; a estrada é “parte da família”, “um parente” que há que proteger. O grupo usa expressões como «a morte da estrada de Gaggio», como se fosse uma pessoa. As pessoas são convidadas a «conhecer e cumprimentar a estrada de Gaggio» e «aproximar-se tanto quanto possível do nosso parente que está ameaçado, que vai morrer», enquanto o parente é a estrada e o seu ambiente.

Este grupo parte da iniciativa de Roberto V., um trintão de Lonate Pozzolo, trabalhador na autarquia, sem qualquer ligação política com partidos políticos ou outros movimentos. Quando os planos de expansão são publicados, ele é surpreendido pela falta de reações locais em Lonate, dado que uma das consequências da expansão será as deslocalizações nesta cidade. Então decide que é necessário acordar as pessoas do seu “coma cívico”, como lhe chama.

Como acordar as pessoas da sua apatia? Roberto começa em 2010 a gravar vídeos a que chama “Conversa fiada na estrada de Gaggio”. A ideia é convidar pessoas que são peritas em temas relacionados com o aeroporto – especialmente questões económicas e questões ambientais – e andar com elas ao longo da estrada de Gaggio discutindo os prós e contras da expansão. Primeiro, coloca estes vídeos no YouTube e, depois, num blogue¹⁴ que existe desde fevereiro de 2010 e que se torna progressivamente no blogue do grupo. De facto, Roberto consegue envolver pessoas locais nesta iniciativa.

O blogue tem várias secções e mostra os múltiplos registos de crítica que o grupo foi capaz de mobilizar. Encontram-se dados sobre dano ambiental, documentação administrativa, uma petição, isto é, uma ferramenta “clássica” de mobilização. Mas há também uma página chamada *Arbusti* (arbustos) que é sobre a biodiversidade e a charneca de Gaggio. Esta página tornou-se um blogue autónomo

¹⁴ Viva Via Gaggio: <https://vivaviagaggio.wordpress.com>

– *sterpaglie*¹⁵ –, no qual a biodiversidade da charneca de Gaggio é explicada por um perito local através das suas fotos, dos seus comentários científicos, mas também de demonstrações de sentimentos de ligação ao local. Esta iniciativa tem então trazido estudos científicos adequados sobre a biodiversidade da área: várias espécies protegidas (borboletas e aves) têm sido detetadas na charneca de Gaggio. Estes estudos têm sido cruciais na decisão da autoridade do Parque Ticino para iniciar o procedimento para ter a charneca de Gaggio incluída como uma área protegida Natura 2000.

Mas o grupo não está somente ativo na Internet. Para “acordar” as pessoas do seu “coma cívico”, *Viva Via Gaggio* organiza caminhadas e desfiles na estrada de Gaggio. A primeira caminhada (organizada a 21 de março de 2010 e chamada “A primavera da estrada de Gaggio”) é anunciada no blogue como um «passeio pela informação e ligação à estrada de Gaggio».

Através da ação do *Viva Via Gaggio*, várias pessoas ligadas de modos diversos à estrada de Gaggio encontram uma oportunidade para exprimir e partilhar com outros esta ligação. Isto acontece especialmente através da página de Facebook do grupo. Usando o instrumento de marcação de fotos, os amantes da estrada de Gaggio partilham na página do grupo a sua experiência com a estrada de Gaggio: observando espécies notáveis, partilhando sentimentos, contemplando a beleza natural.

O grupo organiza também atividades para levar novas pessoas a conhecer a estrada de Gaggio: caminhadas, eventos desportivos (especialmente ciclismo); acampamentos na estrada de Gaggio (“Campogaggio”), eventos artísticos.

Nas suas atividades, os ativistas do *Viva Via Gaggio* dependem de um modo de “envolvimento de familiaridade” (Thévenot, 2007) com o ambiente que os leva a partilhar com outras pessoas um modo de avaliação no qual este ambiente é valioso, sobretudo

¹⁵ <https://sterpaglie.wordpress.com>

porque é um local de apego pessoal. Estes modos de avaliação tornam-se um recurso poderoso para motivar as pessoas a participar em atividades coletivas. Estas atividades são, primeiro que tudo, atividades de lazer feitas em comum com outros neste local específico. O grupo promove ativamente a criação (ou redescoberta) de “bens de proximidade” ambientais ligados à convivialidade: o ambiente é valioso dado que as pessoas estão ligadas a ele porque este ambiente é local de partilha com outros de atividades comuns e de um sentimento de comunalidade. As pessoas não são tomadas como utilizadoras ou consumidoras da estrada de Gaggio. São *cuidadoras da* estrada de Gaggio e do seu ambiente, numa ideia de “*care*” (cuidar) do meio ambiente (Laugier, 2012). Sentimentos de ligação e práticas de cuidar são portanto a base sobre a qual a mobilização política é construída. Prévia à mobilização é a “consciência do lugar” (Magnaghi, 2010) que estes ativistas estão a tentar despertar. Ligações pessoais são o ponto de partida para reconhecer o valor radicalmente incomensurável do ambiente sob ameaça. Mas isto não é suficiente: os ativistas têm de encontrar uma forma de articular esta incomensurabilidade radical com registos mais legítimos de avaliação no espaço público.

É, em particular, a categoria de património cultural que é mobilizada conjuntamente com o valor em termos de biodiversidade. Estes modos de avaliação são compatíveis com modos de avaliação baseados em apegos. É por isso que o grupo de Gaggio pede à região da Lombardia para ter a charneca de Gaggio reconhecida como um “ecomuseu”. Estes ativistas também foram capazes de envolver a FAI (Fundação Italiana para o Ambiente) na luta para preservar a charneca de Gaggio, mostrando assim como uma valorização em termos de “património” é particularmente propícia a traduzir na esfera pública modos de avaliação baseados na familiaridade.

Os ativistas do *Viva Via Gaggio* promovem e sustentam formas e modos de ligação locais ao ambiente, mas operam também para articular modos de avaliação baseados na familiaridade com modos

de avaliação mais legítimos. Nesta articulação, uma figura-chave é a do “perito apegado”. O perito apegado é uma pessoa que tem conhecimento científico e especializado do ambiente (biólogos, advogados ambientais, historiadores locais, etc.), mas que partilha o apego ao lugar baseado na familiaridade. Para estes “especialistas apegados” o valor ecológico, em termos de biodiversidade, existe devido à preocupação das pessoas com o ambiente e a consideração da sua unicidade.

Como se pode ler nas observações escritas pela instituição que gere o Parque do rio Ticino para criticar o Estudo de Impacto Ambiental apresentado pela S.e.a., a charneca é um ecossistema que dificilmente pode ser artificialmente recriado dado que as suas origens estão numa certa evolução das formas de uso e ocupação humana do território. Esta forma de compreender a biodiversidade é propícia à inclusão de apegos locais ao ambiente como forma de valor ambiental.

A construção do valor do ambiente a partir de apegos implica a imposição de um limite à possibilidade de compensação, uma vez que o ambiente é considerado como um “lugar” (Tuan, 1977) e como um “ambiente habitado” (Ingold, 2000). No entanto, a S.e.a. enfatizou modos de avaliação económicos e industriais baseados na quantificação e monetização para justificar a necessidade da expansão. Em relação ao ambiente, são reconhecidos danos potenciais, mas as compensações ambientais e a monitorização da saúde e do ambiente são consideradas como formas apropriadas de lidar com os danos futuros. Em particular, no que concerne à compensação ecológica pela perda de charneca, a ideia de que seria possível recriar o mesmo ecossistema noutra lugar torna-se um dos temas mais contestados.

A luta trava-se então em torno da possibilidade ou impossibilidade de compensar a perda da estrada de Gaggio (como património) e da charneca de Gaggio (como um ecossistema único). Partindo da promoção de um envolvimento familiar com a estrada de Gaggio, o *Viva Via Gaggio* tenta encontrar formas de lutar contra

a compensabilidade geral da perda ambiental que é assumida no Estudo de Impacto Ambiental. Nesta luta, uma “ordem de valor doméstica” baseada no património e uma “ordem de valor verde” (Lafaye e Thévenot, 1993) baseada na biodiversidade aliam-se para criar as condições para traduzir modos de valoração baseados em apegos pessoais em padrões de avaliação mais gerais que imponham um limite à compensabilidade generalizada. No entanto, o facto de o espaço de decisão pública ser estruturado com uma prioridade hierárquica dada aos modos de avaliação do mercado e da eficiência industrial implica a exclusão destes padrões de avaliação.

Não obstante o conselho negativo de peritos regionais convocados para avaliar o estudo apresentado pela S.e.a., o governo regional da Lombardia deu um parecer positivo ao estudo de impacto dizendo que, mesmo que os danos ambientais sejam prováveis, o papel estratégico do aeroporto a nível económico justifica largamente a decisão de aprovar o plano de expansão. Esta decisão mostra uma vez mais que há uma ordenação lexicográfica clara dos modos de avaliação em jogo. Modos de avaliação do ambiente enquanto património, enquanto paisagem, enquanto ecossistema valioso são considerados lexicograficamente inferiores à avaliação baseada em ordens de valor industriais e de mercado. No entanto, a legitimidade desta ordenação é desafiada pelos habitantes, através de uma crítica que não só traz à tona outros bens relevantes que deveriam ser preservados (incluindo bens ambientais de proximidade), mas que cria a dúvida nas promessas do aeroporto no plano do desenvolvimento económico. A denúncia de interesses privados (da S.e.a. como empresa imobiliária) mascarados como interesse geral é igualmente forte na mobilização, mostrando um cenário geral de falta de confiança nas autoridades públicas, estas últimas consideradas como capturadas por interesses privados.¹⁶

¹⁶ No final, devido à crise económica e à falta de financiamentos, o plano de expansão foi retirado em julho de 2014.

4. Discussão do caso

Nesta secção, analisa-se como a expansão do aeroporto e os argumentos de apoio ou oposição têm evoluído durante as três diferentes fases. Interessam-me em particular dois aspetos: a forma que assume o debate sobre “bens comuns” relacionados com a expansão do aeroporto (em termos de bens comuns fomentados ou ameaçados pelo aeroporto) e a *dimensão pública* do processo de decisão.

Assume-se aqui que a dimensão pública de uma decisão é uma característica do processo de decisão (e não assegurada automaticamente pelo *status* dos atores envolvidos) relacionada com as seguintes quatro componentes (Bifulco e de Leonardis, 2005): uma decisão pública é uma decisão com *visibilidade pública*; uma decisão pública é apoiada por *justificações públicas* submetidas a um teste de realidade; uma decisão pública relaciona-se com a produção e reconhecimento de *bens públicos*; uma decisão pública envolve elementos de *construção de instituições*.

Na fase do “Grande Malpensa”, o aeroporto é ainda uma pequena instalação e a sua transformação num megaprojeto é considerada improvável, em particular por causa da falta de apoio financeiro estatal. A expansão é ideia da S.e.a. e a sua justificação é baseada num argumento industrial de eficiência.

A decisão que apoia o plano de expansão é marcada por um baixo grau de dimensão pública. O movimento de oposição aponta para esta falta de dimensão pública como a principal razão para se opor ao projeto. O projeto é contestado como uma expressão de uma forma inaceitável de tomar decisões políticas respeitantes ao território, uma questão que esteve no centro da mobilização política nos anos 1970 em Itália. Por isso, pode considerar-se a oposição à expansão de Malpensa nos anos 1970 como uma expressão de um movimento de defesa de formas participativas de decisão democrática. A oposição pretende também mostrar a natureza política da decisão. Longe de ser uma simples questão técnica, decidir sobre

o aeroporto é decidir sobre o desenvolvimento futuro da área de Malpensa. A oposição pretende proteger não só o ambiente natural mas, mais geralmente, uma organização socioeconómica, um “modo de vida”. O que se observa é que, através da intervenção da Região, que oferece a oportunidade às autarquias envolvidas de discutir a expansão do aeroporto com a S.e.a., prevalece uma ideia de expansão “razoável” como uma forma possível de “compromisso para o bem comum” (Boltanski e Thévenot, 1991). Este compromisso pretende assegurar uma expansão do aeroporto compatível com outros objetivos coletivos relevantes (especialmente a proteção do ambiente). Na definição da expansão “razoável”, o conhecimento especializado desempenha um papel importante no compromisso, especialmente através de mecanismos de monitorização dos impactos do aeroporto. Atividades de monitorização são concebidas como as ferramentas sobre as quais o compromisso pode assentar. Mas o que se observa é que esta monitorização nunca foi implementada: não é observável qualquer construção de instituições. O compromisso não é então incorporado nos instrumentos e ferramentas que equipam testes da realidade para avaliar a razoabilidade da expansão do aeroporto, reconhecidos e legítimos. A falta de um compromisso legal da S.e.a. com a aplicação do procedimento EIA à expansão do aeroporto contribui também para uma situação de ambiguidade, opondo cumprimento formal e razoabilidade.

Na segunda fase, com o “Malpensa 2000” transformado num *hub*, o aeroporto muda radicalmente de natureza e o problema da sua expansão envolve agora o nível local, nacional e europeu. Torna-se um megaprojeto e isto é necessário para aceder a esquemas de financiamento da UE. Em relação ao território, a expansão do aeroporto é justificada exclusivamente com base em conhecimento económico que mostra que o aeroporto é uma forma de responder à crise económica da área de Malpensa. Ao mesmo tempo, assiste-se à construção de um discurso da “necessidade de expandir”,

baseado em argumentos de interesse estratégico nacional na concorrência na UE e no “orgulho” nacional/regional. Malpensa não é apenas um aeroporto, torna-se um “desafio” que a Itália/Lombardia não pode falhar. Opositores ao Malpensa 2000 tornam-se “inimigos” desta luta.

A oposição à expansão do aeroporto (COVEST e UNICOMAL) age em duas frentes. Primeiro, a denúncia dos impactos negativos do aeroporto no ambiente e na qualidade de vida. A frente que se opõe à expansão do aeroporto denuncia os custos ambientais (nunca monetizados, diga-se), ao mesmo tempo que apoiantes da expansão do aeroporto respondem, mostrando benefícios económicos. A perícia económica e ambiental domina o debate. O que se observa é que neste caso não há qualquer terceira parte que emerge. Os atores nunca mais têm a oportunidade de se sentar na mesma mesa para discutir a expansão do aeroporto. Deve salientar-se também que a oposição dos anos 1990 é guiada sobretudo pelos grupos locais. Nos anos 1970, os partidos políticos e os sindicatos foram atores importantes na estabilização do compromisso sobre a expansão “razoável”. Nos anos 1990, os principais partidos políticos apoiam o “Malpensa 2000”, incluindo o partido Lega Nord. Além disso, nos anos 1970, as administrações locais lombardas atuam como jogadores individuais, alguns acordando com a S.e.a. compensações e benefícios económicos. É na frente de Piemonte que a participação das autoridades locais nos protestos é ainda relevante. Mas a Região de Piemonte não pode assumir o papel desempenhado anteriormente pela Lombardia. A questão é agora uma questão claramente suprarregional. O nível nacional não oferece qualquer apoio para a criação de um enquadramento institucionalizado no qual os vários atores possam discutir as suas diferentes posições em relação à expansão do aeroporto. O que se observa então é a produção de grandes quantidades de perícia mas sempre em risco de ser considerada perícia partidária e, como tal, não fiável para apoiar um teste legítimo da realidade. A configuração

institucional produz a ausência de um enquadramento legítimo para produzir testes de realidade que possam ajudar a composição dialógica das opiniões em oposição sobre o aeroporto.

A segunda frente em que a oposição à expansão do aeroporto está implicada é a denúncia da suposta ilegalidade do aeroporto, dado que opera com um EIA negativo e, depois de 2005, sem AAE. Neste caso, também a situação é ambígua dado que não existe nenhum constrangimento legal formal que imponha estes procedimentos à expansão do aeroporto. A frente de oposição pede a instituições da UE apoio para fazer a S.e.a. cumprir um enquadramento de obrigações que contenha a realização destes procedimentos, mas as instituições da UE consideram esta questão uma questão nacional.

Nesta situação, em que as condições institucionais não estão garantidas de modo a proporcionar um ambiente favorável em que a definição de um compromisso legítimo sobre a expansão do aeroporto possa ser alcançada, a frente pró-expansão do aeroporto consegue criar um argumento de necessidade plausível. O argumento é construído sobre diferentes componentes: o impacto económico positivo do aeroporto a ser esperado no futuro e particularmente valorizável na situação de crise económica que a área de Malpensa atravessa; o papel estratégico do aeroporto num país como a Itália em que um discurso político e académico solidamente estabelecido estipula que as infraestruturas são necessárias e estão insuficientemente desenvolvidas; o orgulho nacional e regional que a grande infraestrutura corporiza.

Na última fase examinada, a plausibilidade desta construção de necessidade começa a vacilar. Isto acontece em parte devido a eventos externos que reduzem esta plausibilidade. Primeiro, a bancarrota da Alitalia. O papel da Alitalia era fundamental na transformação de Malpensa num *hub* internacional. Segundo, os benefícios económicos esperados começam a parecer ambíguos nas suas realizações. Os atores que se opõem à expansão de

Malpensa defendem uma análise custo-benefício séria do projeto de Malpensa e trabalham para desenvolver uma avaliação independente do impacto ocupacional do aeroporto. Adicionalmente, uma especulação imobiliária “disfarçada” é denunciada por detrás do plano de expansão apoiado pela S.e.a.. Além do mais, a frente de mobilização que trabalha em impactos ambientais junta à luta contra o ruído, que era a principal questão no final dos anos 1990, uma luta contra os poluentes de hidrocarbonetos, seguindo o caminho observado em outras mobilizações contra a poluição provocada pelos aeroportos. No entanto, prevalece ainda a falta de condições institucionais apropriadas capazes de oferecer um ambiente estabilizado e legítimo para realizar “testes de realidade” sobre a economia do aeroporto e os danos ambientais. O que se observa nesta última fase é também a nova forma de crítica desenvolvida pelos ativistas do *Viva Via Gaggio*. Este grupo está ativo em ambas as frentes de crítica económica e ambiental à expansão do aeroporto, ambas baseadas numa atividade de contraperícia. Ao mesmo tempo, os ativistas do *Viva Via Gaggio* desenvolvem uma crítica baseada na “necessidade de não” expandir o aeroporto, que depende dos seus apegos pessoais ao ambiente e da sua visão do desenvolvimento futuro da área. O seu ativismo é orientado para a construção de uma forma de crítica da expansão baseada na partilha da experiência de apego ao local ameaçado. Promovem localmente formas de “apropriação” do ambiente local em torno de Malpensa, através de atividades culturais (os passeios no bosque, em particular) em que o elemento de festividade é crucial. Trabalham também para ganhar visibilidade com um uso extensivo de novos meios de comunicação, especialmente as redes sociais na Internet. Ao mesmo tempo, ligam estas atividades a um projeto (para transformar a estrada de Gaggio num ecomuseu) que tenciona valorizar tanto as tradições culturais como a especificidade ambiental da área em termos de “património”.

Conclusão

Nesta secção final, pretendeu-se identificar, a partir do caso Malpensa, algumas contribuições para compreender como se lida com a incomensurabilidade no âmbito de processos de decisão em relação a grandes projetos infraestruturais. O que este caso mostra é que os objetivos sociais conflitantes em jogo na realização de grandes projetos infraestruturais podem encontrar uma forma de ser expressos num espaço de controvérsia sociotécnica no qual a perícia desempenha um papel crucial em termos de oferecer uma base para explorar, para objectificar e para discutir impactos, custos e benefícios. Através de uma revisão do projeto, um acordo pode ser encontrado em termos de um compromisso, que é estabilizado não só nas características materiais do projeto, mas também através de um ambiente institucional no qual “testes de realidade” legítimos podem ser realizados. Neste caso, a incomensurabilidade não é realmente resolvida (valores plurais são considerados na decisão), mas é antes um arranjo temporário que é desenhado, sem a necessidade de uma comensuração generalizada.

Esta configuração pode transformar-se em outro tipo de configuração em que alguns custos infligidos pela infraestrutura são denunciados como males, ou delitos, de forma a defender uma “necessidade de não”. Paralelamente, o bem da infraestrutura *per se* é subtraído de qualquer escrutínio e instituído numa “necessidade de”, de modo a que a infraestrutura não possa ser revista ou modificada. Neste caso, “fins” (opostos a meios) não podem ser compostos dialogicamente e a discussão de meios torna-se largamente não influente. Neste caso, pode observar-se um confronto de dois paradigmas. A dinâmica de crítica é neste caso diferente da que se observa numa controvérsia sociotécnica. Em particular, um elemento interessante do caso Malpensa é o que se constata na última fase, isto é, a oposição à expansão desenvolvida em termos de criação de uma incompatibilidade ontológica entre o aeroporto e o seu ambiente em redor. Discutiu-se como esta oposição

mistura elementos de “testes de realidade”, de perícia mas também um esforço para nutrir apegos pessoais ao ambiente.

Este estudo de caso mostra também a importância de eventos externos que podem enfraquecer (ou fortalecer) argumentos para apoiar ou contestar um projeto. Narrativas e imaginários parecem ser bastante vulneráveis a eventos externos. Isto mostra a importância de assumir uma abordagem histórica a este tipo de processos de decisão. A perspectiva histórica permite também detetar como o argumento da “necessidade de fazer” é desenvolvido na base de decisões *lock-in* que são tomadas sem um prévio envolvimento de todos os atores interessados como forma de forçar a sua adesão.

Referências bibliográficas

- Balducci Alessandro (1988), *L'implementazione di grandi progetti pubblici. Una indagine sui processi decisionali relativi all'ampliamento dell'aeroporto della Malpensa e alla rilocalizzazione del Policlinico di Milano*. Milão: CLUP.
- Beria, Paolo; Scholz, Aaron B. (2010), “Strategies and pitfalls in the infrastructure development of airports: A comparison of Milan Malpensa and Berlin Brandenburg International airports”, *Journal of Air Transport Management*, 16(2), 65-73. Doi: <http://dx.doi.org/10.1016/j.jairtraman.2009.10.004>
- Bifulco, Lavinia; de Leonardis, Ota (2005), “Sulle tracce dell'azione pubblica”, in Lavinia Bifulco (ed.), *Le politiche sociali. Temi e prospettive emergenti*. Roma: Carocci.
- Boltanski, Luc; Thévenot, Laurent (1991), *De la justification*. Paris: Gallimard.
- Di Palma, Perluigi; Paviotti, Roberta Sara (2008), *Dossier Malpensa*. Roma: Edizioni Procom.
- Feldman, Elliot J. (1977), “Air Transportation Infrastructure as a Problem of Public Policy”, *Policy Studies Journal*, 6(1), 20-29. Doi: <http://dx.doi.org/10.1111/j.1541-0072.1977.tb01162.x>
- Ingold, Tim (2000), *The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill*. Londres: Routledge.

- Jasanoff, Sheila; Kim, Sang-Hyun (2009), “Containing the Atom: Sociotechnical Imaginaries and Nuclear Power in the United States and South Korea”, *Minerva*, 47(2), 119-146. Doi: <http://dx.doi.org/10.1007/s11024-009-9124-4>
- Kapp, K. William (1950), *The Social Costs of Private Enterprise*. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Lafaye, Claudette; Thévenot, Laurent (1993), “Une justification écologique? Conflits dans l’aménagement de la nature”, *Revue Française de Sociologie*, 34(4), 495-524. Doi: <http://dx.doi.org/10.2307/3321928>
- Laugier, Sandra (dir.) (2012), *Tous vulnérables? L'éthique du «care», les animaux et l'environnement*. Paris: Payot.
- Liebowitz, Stan J.; Margolis, Stephen E. (1995), “Path dependence, lock-in and history”, *Journal of Law, Economics, and Organization*, 11(1), 205-226.
- Magnaghi, Alberto (2010), *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*. Turim: Bollati Boringhieri.
- Pellizzoni, Luigi (2011), “Dalla retta alla spezzata. Il ruolo dell’expertise nei conflitti ambientali”, in N. Podestà e T. Vitale (dir.), *Dalla proposta alla protesta, e ritorno. Conflitti locali e innovazione politica*. Milão: Bruno Mondadori.
- Pizzi, Alma (2000), *Malpensa 2000*. Milão: Giorgio Mondadori.
- Thévenot, Laurent (2007), “The Plurality of Cognitive Formats and Engagements: Moving between the Familiar and the Public”, *European Journal of Social Theory*, 10(3), 409-423. Doi: <http://dx.doi.org/10.1177/1368431007080703>
- Tosi, Simone; Vitale, Tommaso (2011), “Forza e debolezza del governo locale”, in S. Tosi e T. Vitale (dir.), *Piccolo Nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell’alto Milanese*. Milão: Bruno Mondadori, 227-254.
- Tuan Yi-Fu (1977), *Space and Place: The Perspective of Experience*. Minneapolis, MN: University of Minnesota Press.